



荒尾市地域公共交通 利便増進実施計画

(最終案)



- 目次 -

1. はじめに	1
1.1. 計画策定の背景と目的	1
1.2. 本計画の位置づけ	1
1.3. 計画の実施区域	2
1.4. 計画の実施期間	2
1.5. 荒尾市地域公共交通網の利便増進に向けて実施する施策	3
1.6. 地方公共団体による支援の内容	5
1.7. 本市における施設等開発動向	6
1.7.1. 有明医療センター	6
1.7.2. あらお海陽スマートタウン	7
2. 利便増進事業実施における課題の整理・検討	8
2.1. おもやいタクシーの現況と課題の整理	8
2.1.1. おもやいタクシーの輸送力シミュレーション	8
2.1.2. おもやいタクシーに関する課題	9
2.2. 路線バスの現状・課題と再編の方向性	10
2.3. 公共交通の運賃施策の検討と課題	12
2.3.1. 通学利用者をターゲットとしたフリー定期券の検討	13
2.3.2. 市内均一運賃の検討	14
2.3.3. 運賃施策における課題	16
2.3.4. 福祉特別乗車証の DX 化の検討と課題	16
2.4. 公共交通利用促進における課題	17
2.4.1. 若年層及び家族連れターゲット	17
2.4.2. 高齢者ターゲット	19
3. 実施事業の内容・手法・実施主体	21
3.1. 実施事業の基本方針	21
4. 利便増進実施事業	25
4.1. 事業の内容・実施主体	25
4.2. 事業別の実施内容	26
5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法	41
6. 事業のアクションプラン	42
7. 事業実施により想定する効果	43

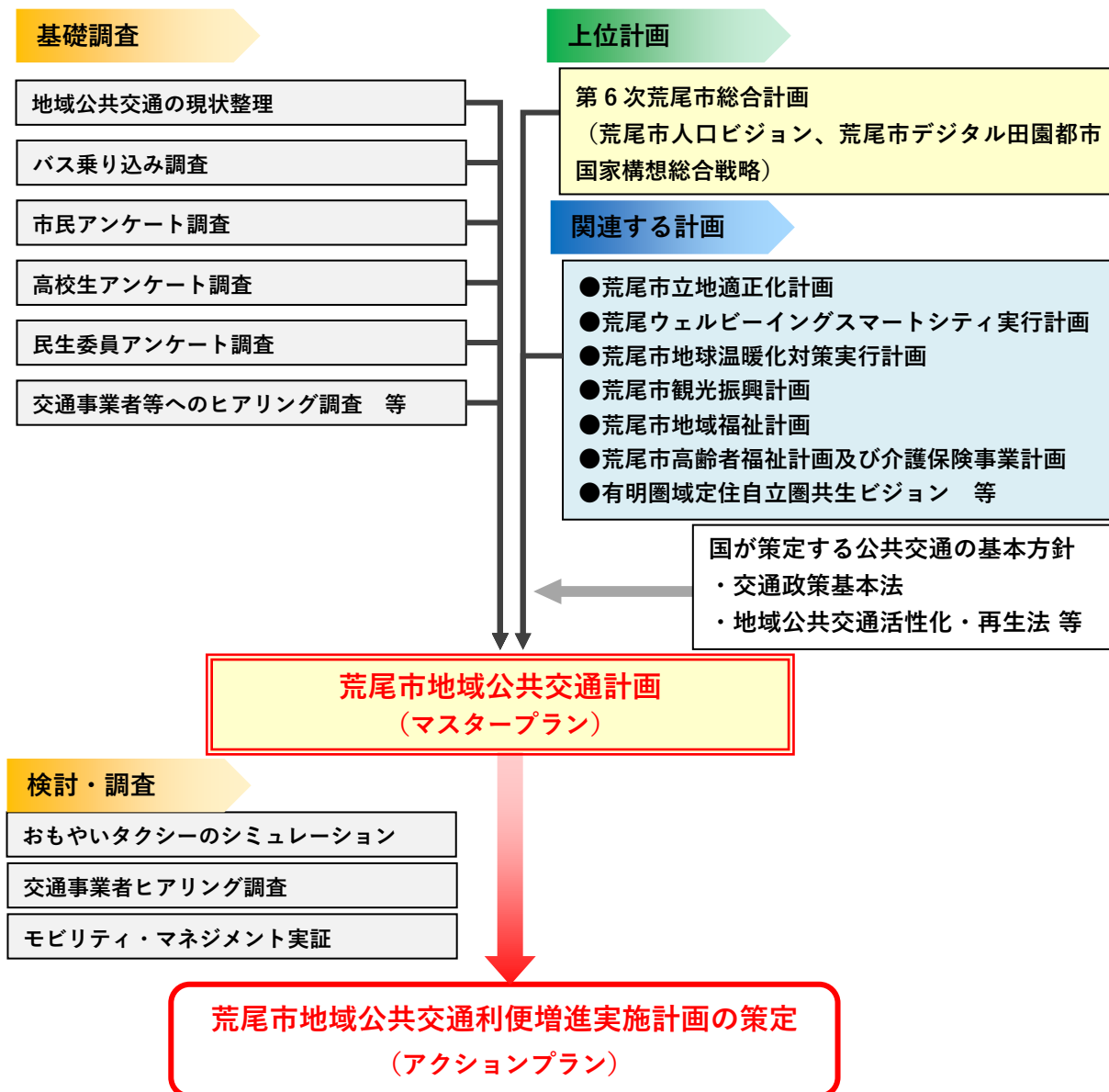
1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

令和5年3月に策定した「荒尾市地域公共交通計画」（以下「交通計画」という。）における事業の実施方針に基づき、確実な事業の実施と事業実施による継続的な公共交通体系の維持と運行を図るため、「荒尾市地域公共交通利便増進実施計画」（以下「利便増進計画」という。）を策定する。

1.2. 本計画の位置づけ

利便増進計画は、「荒尾市にとって望ましい公共交通のすがた」を示した地域公共交通の基本計画である地域公共交通計画に基づくアクションプランとして、その具体的な内容（路線の再編や事業等）について定めるものである。



1.3. 計画の実施区域

本計画の実施区域（対象範囲）は、荒尾市全域とする。

1.4. 計画の実施期間

本計画の実施期間は、令和 6 年度から令和 9 年度までの 4 年間とする。

なお、「あらお海陽スマートタウン」の整備等を踏まえ、市内の移動需要が変化することが想定される場合は、計画の見直しを行う。

1.5. 荒尾市地域公共交通網の利便増進に向けて実施する施策

公共交通計画における4つの基本方針に対して、以下に示す個別施策を実施する。各施策は、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとするが、本計画期間内においても事業の有効性等に鑑みて、随時、実施施策及び施策内容は見直しを行うものとしている。本計画では、赤枠に示す施策について定めるものとする。

表 1-1 公共交通計画で定めた個別施策の内容

実施事業	実施主体	実施時期					利便 増進 実施 事業	
		R5	R6	R7	R8	R9		
効率的で持続可能な公共交通	おもやいタクシーの運行充実と平井・府本地区乗合タクシーの効率化	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者	検討・モニタリング 乗合タクシーの効率的な運行方法検討					●
	様々な交通モードによる連携・補完を目指した、運行内容の継続的な改善	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者	検討・実施					●
	公共交通の効率的な運行に向けたDXの推進	荒尾市 交通事業者	検討・実施					
	公共交通の持続的な運行に向けた人材確保支援	荒尾市 交通事業者	検討・実施					
新しいまちづくりと連動した公共交通	持続的な運行に向けた市内完結路線バスの改善	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者	路線網検討	再編運行				●
	地域間交通の維持・改善	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者	検討・実施					●
	スマホアプリ/スマートバス停/デジタルサイネージによる情報提供・待合環境の改善	荒尾市 交通事業者	検討・実施					
	スマートシティの推進に向けたデジタル技術の利活用	荒尾市 交通事業者	検討・実施					

実施事業		実施主体	実施時期					利便 増進 実施 事業
			R5	R6	R7	R8	R9	
利用者視点の「円滑な移動サービス」	市域全体を対象とした交通モード横断の新たな運賃施策の設定	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者	検討		実施			●
	高校生を対象とした通学における公共交通の利用促進に資する運賃施策の検討	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 隣接する地方公共団体 交通事業者	検討		実施			●
	高齢者の更なる公共交通利用促進に向けた福祉特別乗車証制度の改善	荒尾市 交通事業者	検討		実施			●
公共交通で出かけたくなる、「移動目的と移動手段の連動」	健康づくり施策と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市	検討・実施					●
	高齢者の移動活性化に向けた自動車運転免許返納促進	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市	検討・実施					●
	若年層が公共交通をより身近に感じてもらう取り組みの実施	荒尾市地域公共交通活性化協議会 交通事業者 荒尾市	検討・実施					●
	商業・観光施設と連携した、行動変容を促す利用促進策の実施	荒尾市地域公共交通活性化協議会	検討・実施					●
	移動の支援が必要な方が安心できる移動環境の構築	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市	適宜支援					

1.6. 地方公共団体による支援の内容

利便増進に向けて実施する事業に関連して地方公共団体が行う支援策については、以下のものが挙げられる。

表 1-2 地方公共団体による支援の内容

支援策	実施主体
路線バス等の再編に伴う運行経費等に対する予算的支援	荒尾市
複数の交通モードの連携強化を図る際の、異なる交通事業者間の各種調整支援	荒尾市
路線の再編を実施する際の、対象地域への連絡・説明等の各種調整支援	荒尾市
高齢者や若年層の公共交通利用促進のための取り組みを実施する際の関係組織間の調整や周知	荒尾市

1.7. 本市における施設等開発動向

1.7.1. 有明医療センター

荒尾市民病院の施設老朽化が進んだため、令和 5 年 10 月に新病院「荒尾市立有明医療センター」が開業した。

地域医療の中核を担う総合病院として、病床数 274 床を有しており、入院患者の見舞いや通院、病院関係者の通勤のために公共交通の重要性がますます高まっている。病院周辺の外構工事が令和 6 年 12 月に完成することに合わせ、荒尾市内路線について、市内全域から病院までのアクセスを改善するため、病院入口まで路線バスの乗り入れを予定している。

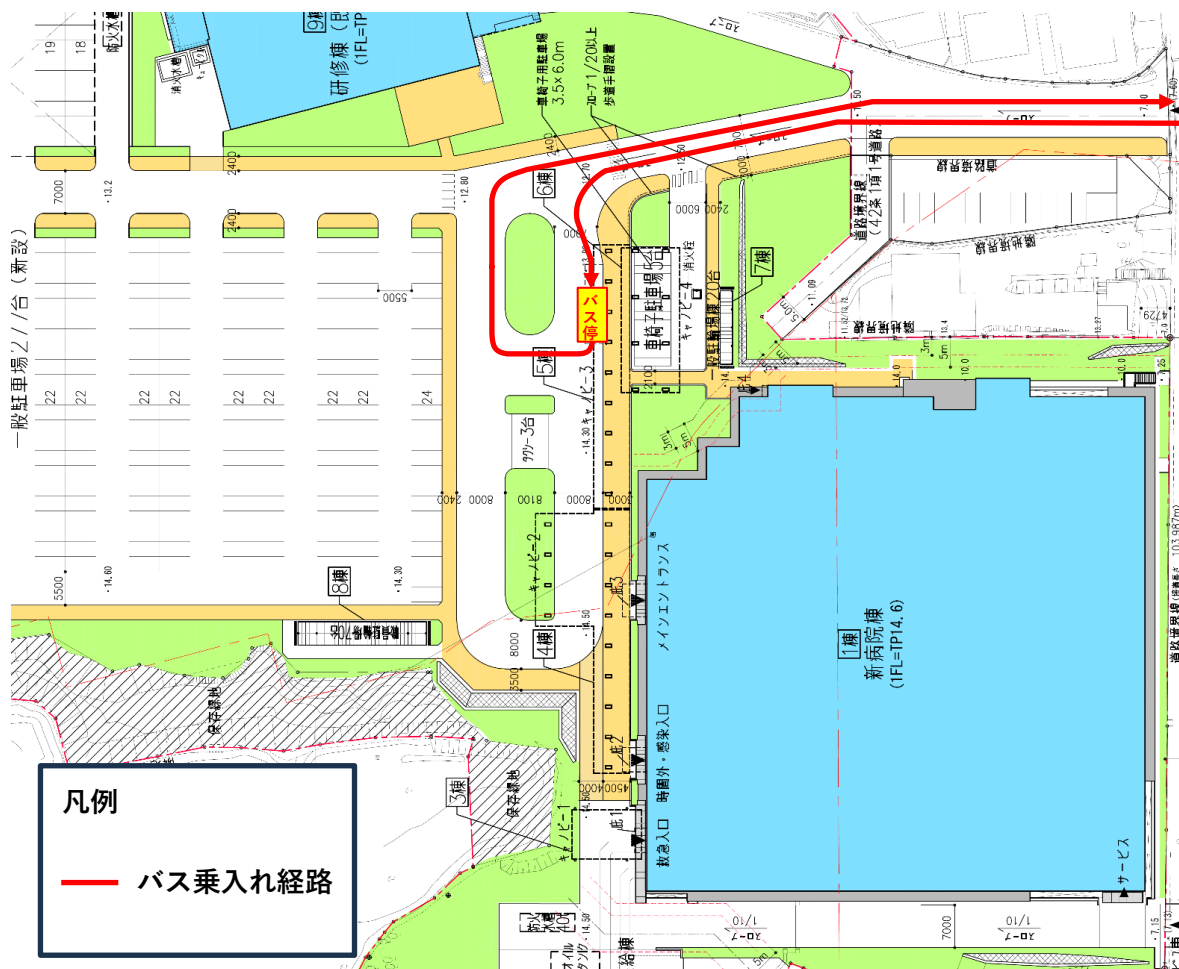


図 1-1 路線バス乗り入れイメージ

1.7.2. あらお海陽スマートタウン

旧荒尾競馬場の跡地を含む、広大な遊休地の土地を整理・有効活用し、新たなまちづくりの拠点として、都市機能の集積を図り、JR 荒尾駅周辺地域全体の活性化を目指して「あらお海陽スマートタウン」の整備を進めている。

令和 8 年には、「荒尾市ウェルネス拠点施設（道の駅、大屋根広場、保健・福祉・子育て支援施設）」が完成する予定である。また、宅地造成や生活利便施設の立地など、今後本地域を含めた市内全体の移動需要が変化することが想定されている。今後、ウェルネス拠点整備に合わせ、再度公共交通ネットワークの再編を検討する。



図 1-2 あらお海陽スマートタウン街の将来像

2. 利便増進事業実施における課題の整理・検討

2.1. おもやいタクシーの現況と課題の整理

2.1.1. おもやいタクシーの輸送力シミュレーション

(1) シミュレーションの目的

荒尾市地域交通計画におけるおもやいタクシーの数値目標は、令和 9 年度目標値 21,000 人/年（令和 4 年度比約 1.6 倍）、乗合タクシーは 5,000 人/年を維持することである。（おもやいタクシー+乗合タクシーで約 1.4 倍の利用者数目標）

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、AI デマンドシステムを運用する株式会社未来シェアによる机上シミュレーターによりシミュレーションを実施した。

(2) シミュレーションの条件設定

車両数は、ピーク時に 4 台（現行おもやいタクシー車両数+乗合タクシー車両数）、もしくは現行台数+1 台の 5 台の 2 パターンで設定した。

乗合率の多寡を定めるデマンドシステム上のパラメータ（迂回パラメータ）は、乗合率を高める目的で現行の 10 分と 20 分とを比較した。また、輸送力の多寡を定めるパラメータの一つである遅延パラメータは、現行並みの 10 分と比較対象として 15 分の 2 つを比較した。

(3) シミュレーションにあたってのシナリオの検討

シミュレーションを行うにあたって、以下の①～③のシナリオを設定した。

表 2-1 シナリオの設定

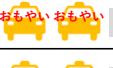
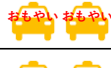
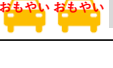
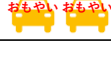
案① 午後のみ乗合タクシー統合シナリオ	案② 統合・利用者 1.5 倍シナリオ
• 午後のみおもやいタクシーと乗合タクシーを統合するシナリオを作成 • 現況利用者数（令和 4 年度）の実績を基に、年間通じて利用が多い日（おもやいタクシー+乗り合いタクシーの合計値）を選定し、シナリオを作成 • 午後のピーク時間帯である 13 時～15 時の 3 時間の OD を使用してシナリオを作成	• おもやいタクシーに乗合タクシーを統合し、利用が①の 1.5 倍（利用者数目標並を想定したシナリオ）となった場合のシナリオを作成 • ①の OD から 1 時間単位で無作為に半数を抽出し、1.5 倍化する • ピーク時間帯である 9 時～11 時の 3 時間の OD を使用してシナリオを作成

(4) シミュレーション結果

以下①～②のシナリオについてシミュレーションを実施した。シミュレーション結果を評価する指標として、サービスの質を示す『不便時間（※）』を用いた。

※『不便時間』：「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。

表 2-2 シミュレーション結果

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)	 4台体制	現状と同様	 3台体制	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)	 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）	 2台体制	18.1分	 2台体制	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）	 2台体制	10.4分	 2台体制	7.2分	

2.1.2.おもやいタクシーに関する課題

シミュレーション結果から、おも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であることが示された。

一方、一般乗用タクシーについても、運転者不足の影響や輸送人員減少による市内各地の待機場所削減の影響で、ピーク時間帯において迎車待ち時間が約20分となる状況が発生しており、おもやいタクシーのピーク時間帯の不便時間の実績値とほぼ同等の時間となっている。

そのため、おもやいタクシーをピーク時間帯に増車することで、一般乗用タクシーの迎車待ち時間と比較して不便時間が短くなり、一般乗用タクシーの競争性が失われ、おもやいタクシーの運行を担うタクシー事業者の経営が悪化することが想定される。

今後、おもやいタクシーの利用状況及び不便時間と一般乗用タクシーの迎車待ち時間を適宜モニタリングし、一般乗用タクシーの競争性を維持しつつおもやいタクシーの適切な台数設定について交通事業者と共に引き続き検討を行う。

また、乗合タクシーとおもやいタクシーの統合については、運賃面の格差が大きく、既存利用者にとって大幅な値上げとなることから、利便性と価格のバランスを精査し、利用者の納得感を得られるよう引き続き検討を継続する。

2.2. 路線バスの現状・課題と再編の方向性

荒尾市内の路線バスは、多くの路線で高齢者の買い物や通院目的の利用が多くを占めているため、午前中～午後の早い時間帯に利用が集中している。

今後は、有明医療センターへの乗入れを中心として路線の再編や、利用が多い時間帯を中心とした荒尾駅～ゆめタウンシティモール間の運行間隔調整による等間隔運行化、午後の便を中心とした運行効率化を図り、利便性向上と運行効率性向上の両立を図る必要がある。

表 2-3 路線別現況と課題と再編の方向性(1/2)

路線	運行状況・利用状況	課題・再編の方向性
荒尾玉名線	➤ 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	➤ 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
倉掛線	➤ 午後の便を中心に、便当たり利用者数が3人以下である	➤ 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とする ➤ 午前中を中心とした運行とする ➤ 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を行い、利便性を向上
桜山線 (新図経由)	➤ 早朝と最終便（上下）計3便で便当たり利用者が3人以下である	➤ 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を行い、利便性を向上 ➤ 有明医療センター及びイオンタウンへの乗入れ ➤ 海陽中学校～荒尾駅間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
桜山線 (山の手経由)		➤ 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)		➤ 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 ➤ 代替となる八幡台線については、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）

表 2-4 路線別現況と課題と再編の方向性(2/2)

路線	運行状況・利用状況	課題・再編の方向性
八幡台線	➤ 始発便の便当たり利用者が3人以下である	➤ 有明医療センターへ乗入れ ➤ 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） ➤ 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を行い、利便性を向上
八幡台線 (八幡校)	➤ 始発と最終便の便当たり利用者が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	
グリーンランド線	➤ 6便中3便で便当たり利用者が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	➤ 平日の運行ダイヤを需要に合わせて調整 ➤ 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
東屋形線	➤ 6便中2便で便当たり利用者が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	➤ 有明医療センターへの通院アクセスを改善するため、東屋形線と福祉村線を統合しバスセンター起終点の循環運行とする ➤ 午前中を中心とした6回（循環）程度の運行を想定
福祉村線	➤ 6便中2便で便当たり利用者が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	➤ 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	➤ 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	➤ 有明医療センター乗入れ ➤ 清里方面の方が往路復路共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（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 ➤ 土日祝日の利便性向上のため、他路線と同様に土日祝日の運行を開始

2.3. 公共交通の運賃施策の検討と課題

(1) 運賃施策案

利用者の利便増進や公共交通利用増の観点から、市民が円滑に移動できるよう、通学する高校生及び市域全体を対象とした運賃施策を検討した。検討に当たっては、特に、公共交通の持続可能性に十分配慮し、利用状況や収入の変化、適切な受益者負担の考え方等にも留意し、運賃施策案ごとに、以下の条件で試算を行った。

表 2-5 運賃施策案の概要

運賃施策案	条件	概要
1.通学フリー定期案	①定期券額 5,000 円	[対象者：荒尾玉名線で通学定期券を利用する高校生] 定期券金額を安く設定した場合の変化
	②定期券額 7,570 円	[対象者：荒尾玉名線で通学定期券を利用する高校生] JR 九州「荒尾～玉名」間の 1 ヶ月分の通学定期券金額と同額にした場合
2.市内均一運賃案	①200 円均一運賃	主に荒尾市内を運行する路線における利用者の平均的な支払額より安い金額や高い金額とした場合の利用者数と収入を試算。
	②220 円均一運賃	
	③250 円均一運賃	
	④300 円均一運賃	

(2) 試算のフロー

運賃施策の各条件について、以下の方法で試算を行った。

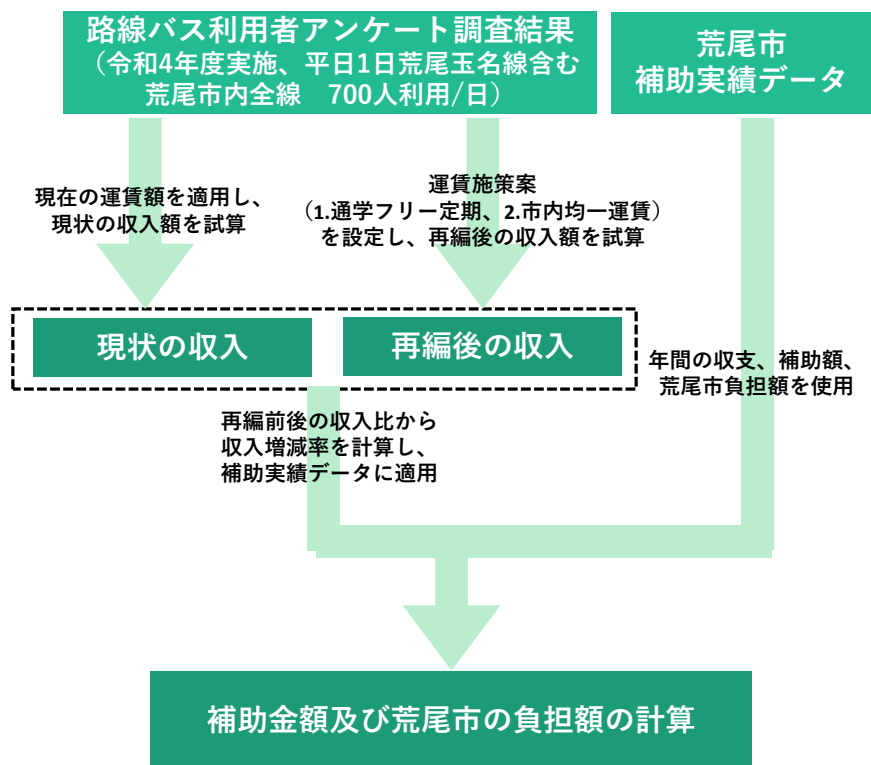


図 2-1 試算のフロー

2.3.1.通学利用者をターゲットとしたフリー定期券の検討

(1) 定期券額 5,000 円

通学フリー定期券を1ヶ月5,000円で導入した場合、利用者数は年間約3,761人増、経常収益は約2,254千円減となる。

国庫補助額は減少し、荒尾市の負担額は約1,995千円/年の増加、玉名市の負担額は約1,376千円/年の増加という試算結果となった。

表 2-6 試算結果（定期券額 5,000 円）

(1)収入試算結果

	割合
支払い額に影響が発生する人員(※1)	6.4%

(2)補助金試算結果

	利用者数 (人/年) (※2)	経常費用 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	欠損額 (千円/年)	国庫補助額 (千円/年)(※3)		関係市町村補助対象額(千円/年)	
					国	県	荒尾市	玉名市
現行	76,220	51,766	19,759	32,006	4,894	4,894	13,149	9,069
変更後	79,981	51,766	17,505	34,261	4,335	4,335	15,144	10,445
差	+3,761	0	-2,254	+2,255	-559	-559	+1,995	+1,376

※1 荒尾玉名線で通学定期券で利用している高校生

※2 価格弾力性-0.5 と仮定し試算（例：運賃-50%→-50%×(-0.5) = 25%利用増）

※3 実際の令和4年度国庫補助額では、国：4,173千円、県：4,893千円

(2) 定期券額 7,570 円

通学フリー定期券を1ヶ月7,570円で導入した場合、利用者数は年間約2,224人増、経常収益は約1,508千円減となる。

国庫補助額は減少し、荒尾市の負担額は約1,335千円/年の増加、玉名市の負担額は約920千円/年の増加という試算結果となった。

表 2-7 試算結果（定期券額 7,570 円）

(1)収入試算結果

	割合
支払い額に影響が発生する人員(※1)	6.4%

(2)補助金試算結果

	利用者数 (人/年) (※2)	経常費用 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	欠損額 (千円/年)	国庫補助額 (千円/年)(※3)		関係市町村補助対象額(千円/年)	
					国	県	荒尾市	玉名市
現行	76,220	51,766	19,759	32,006	4,894	4,894	13,149	9,069
変更後	78,444	51,766	18,251	33,514	4,520	4,520	14,484	9,989
差	+2,224	0	-1,508	+1,508	-374	-374	+1,335	+920

※1 荒尾玉名線で通学定期券で利用している高校生

※2 価格弾力性-0.5 と仮定し試算（例：運賃-50%→-50%×(-0.5) = 25%利用増）

※3 実際の令和4年度国庫補助額では、国：4,173千円、県：4,893千円

2.3.2.市内均一運賃の検討

(1) 均一運賃制度 (200 円均一運賃)

200 円均一運賃を導入した場合、利用者数は年間約 9,357 人増、経常収益は約 9,687 千円減となる。

国庫補助額は減少し、荒尾市の負担額は約 9,111 千円/年の増加、玉名市の負担額は約 3,107 千円/年の増加という試算結果となった。

表 2-8 試算結果 (200 円均一運賃)

(1) 収入試算結果

	割合
支払い額が減となる方の割合(※1)	34.6%
支払い額が増となる方の割合(※1)	20.7%

(2) 補助金試算結果

	利用者数 (人/年) (※2)	経常費用 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	欠損額 (千円/年)	国庫補助額 (千円/年)(※3)		フィーダー補助 (千円/年)	関係市町村補助対象額(千円/年)	
					国	県		荒尾市	玉名市
現行	224,479	135,197	53,564	81,627	4,894	4,894	6,597	56,171	9,069
変更後	233,836	135,197	43,877	91,322	3,633	3,633	6,597	65,282	12,176
差	+9,357	0	-9,687	+9,695	-1,261	-1,261	0	+9,111	+3,107

※1 現金、IC カード(都度払い)および定期券の利用者

※2 価格弾力性-0.5 と仮定し試算(例: 運賃-50%→-50%×(-0.5)=25%利用増)

※3 実際の令和 4 年度国庫補助額では、国: 4,173 千円、県: 4,893 千円

(2) 均一運賃制度 (220 円均一運賃)

220 円均一運賃を導入した場合、利用者数は年間約 3,749 人増、経常収益は約 6,842 千円減となる。

国庫補助額は減少し、荒尾市の負担額は約 6,359 千円/年の増加、玉名市の負担額は約 2,606 千円/年の増加という試算結果となった。

表 2-9 試算結果 (220 円均一運賃)

(1) 収入試算結果

	割合
支払い額が減となる方の割合(※1)	29.0%
支払い額が増となる方の割合(※1)	25.4%

(2) 補助金試算結果

	利用者数 (人/年) (※2)	経常費用 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	欠損額 (千円/年)	国庫補助額 (千円/年)(※3)		フィーダー補助 (千円/年)	関係市町村補助対象額(千円/年)	
					国	県		荒尾市	玉名市
現行	224,479	135,197	53,564	81,627	4,894	4,894	6,597	56,171	9,069
変更後	228,228	135,197	46,722	88,476	3,836	3,836	6,597	62,530	11,675
差	+3,749	0	-6,842	+6,849	-1,058	-1,058	0	+6,359	+2,606

※1 現金、IC カード(都度払い)および定期券の利用者

※2 価格弾力性-0.5 と仮定し試算(例: 運賃-50%→-50%×(-0.5)=25%利用増)

※3 実際の令和 4 年度国庫補助額では、国: 4,173 千円、県: 4,893 千円

(3) 均一運賃制度 (250 円均一運賃)

250 円均一運賃を導入した場合、利用者数は年間約 4,671 人減、経常収益は約 2,961 千円減となる。

国庫補助額は減少し、荒尾市の負担額は約 2,601 千円/年の増加、玉名市の負担額は約 1,939 千円/年の増加という試算結果となった。

表 2-10 試算結果（250 円均一運賃）

(1) 収入試算結果

	割合
支払い額が減となる方の割合(※1)	23.6%
支払い額が増となる方の割合(※1)	32.9%

(2) 補助金試算結果

	利用者数 (人/年) (※2)	経常費用 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	欠損額 (千円/年)	国庫補助額 (千円/年)(※3)		フィーダー補助 (千円/年)	関係市町村補助対象額(千円/年)	
					国	県		荒尾市	玉名市
現行	224,479	135,197	53,564	81,627	4,894	4,894	6,597	56,171	9,069
変更後	219,808	135,197	50,603	84,594	4,107	4,107	6,597	58,772	11,008
差	-4,671	0	-2,961	+2,967	-787	-787	0	+2,601	+1,939

※1 現金、IC カード(都度払い)および定期券の利用者

※2 価格弾力性-0.5 と仮定し試算（例：運賃-50%→-50%×(-0.5)=25%利用増）

※3 実際の令和 4 年度国庫補助額では、国：4,173 千円、県：4,893 千円

(4) 均一運賃制度（300 円均一運賃）

300 円均一運賃を導入した場合、利用者数は年間約 18,680 人減、経常収益は約 2,491 千円増となる。

国庫補助額は減少し、荒尾市の負担額は約 2,682 千円/年の減少、玉名市の負担額は約 1,054 千円/年の増加という試算結果となった。

表 2-11 試算結果（300 円均一運賃）

(1) 収入試算結果

	割合
支払い額が減となる方の割合(※1)	18.9%
支払い額が増となる方の割合(※1)	38.7%

(2) 補助金試算結果

	利用者数 (人/年) (※2)	経常費用 (千円/年)	経常収益 (千円/年)	欠損額 (千円/年)	国庫補助額 (千円/年)(※3)		フィーダー補助 (千円/年)	関係市町村補助対象額(千円/年)	
					国	県		荒尾市	玉名市
現行	224,479	135,197	53,564	81,627	4,894	4,894	6,597	56,171	9,069
変更後	205,799	135,197	56,055	79,142	4,466	4,466	6,597	53,489	10,123
差	-18,680	0	+2,491	-2,485	-428	-428	0	-2,682	+1,054

※1 現金、IC カード(都度払い)および定期券の利用者

※2 価格弾力性-0.5 と仮定し試算（例：運賃-50%→-50%×(-0.5)=25%利用増）

※3 実際の令和 4 年度国庫補助額では、国：4,173 千円、県：4,893 千円

2.3.3.運賃施策における課題

何れの運賃施策においても、値下げにつながる施策については、行政負担額が増加する試算結果となった。特に、市界を跨って運行している地域間幹線系統については、収入の減少が国庫補助額の減少につながり、隣接自治体の行政負担額も増加する結果となり、運賃施策の実施に向けた合意が得られておらず、継続的な協議が求められている。

今後は、利用者視点の「円滑な移動サービス」の実現に向け、本事業の実施時に発現される様々な効果を試算し、合意形成を目指す。

2.3.4.福祉特別乗車証の DX 化の検討と課題

高齢者の外出促進を目的に実施している現在の福祉特別乗車証制度について、IC カードによる荒尾市内の他の公共交通機関や商業施設とのスムーズな連携や移動データの取得による公共交通改善施策への活用を目的として、福祉特別乗車証の IC カード化を検討した。

しかし、IC カードの導入費を試算したところ高額となる見込みであったため、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。

2.4. 公共交通利用促進における課題

2.4.1. 若年層及び家族連れターゲット

(1) 商業施設と連携した公共交通利用促進施策実証

移動の目的地となる商業施設と連携し、公共交通に触れる機会を設けることで、将来に向け安定的に利用者を確保することを目的に、バス乗車体験会イベントを通じたモビリティ・マネジメントの実証実験を行った。

また、本実証を通じて、行動変容（自家用車→公共交通）を促す、効果的なモビリティ・マネジメントを検証し、恒常的に実施できる施策を検討した。

(2) 実証内容

市内のバス路線の拠点であるゆめタウンシティモール及び荒尾市立図書館と産交バス株式会社と連携し、バス乗車体験会イベントを企画し、家族連れ 36 組（事前申し込み及び当日飛び入り参加）にバス乗車体験会へ参加頂いた。

参加者に対し、公共交通利用促進に係る情報提供を行ったほか、イベント体験後に公共交通の利用意向等を尋ねるアンケートに回答頂いた。また、モビリティ・マネジメント公式 LINE に登録頂き、乗車体験会後にお出かけを促す情報提供と公共交通の無料クーポンを配信し、効果検証を実施した。

イベント実施日：令和 5 年 10 月 15 日（日）

対象者：若年層を含む家族連れ

施 設：ゆめタウンシティモール

	実証手順
①	商業施設や公共交通機関と連携し、施設内にて公共交通に係る利用促進イベント（バス乗車体験会）を企画
②	イベントにて公共交通に関する情報提供を行い、今後の公共交通利用意向等に関するアンケートを実施
③	イベント時に、LINE お友達登録頂き、登録頂いた方（家族連れ等）を対象にモビリティ・マネジメントを実施
④	モビリティ・マネジメント用公式 LINE アカウントから、逐次売り出し情報や図書館・書店イベント情報等を配信し、その際に公共交通デジタルチケット（クーポン）を添付
⑤	行動変容（自家用車→公共交通）を促す、効果的な施策を検証する



図 2-2 乗車体験会における様子



図 2-3 配信したクーポン

(3) 実証結果と課題

バス乗車体験会に参加した 36 組中、25 組がアンケートに回答し、内 18 組（約 7 割）が「今回のイベントをきっかけに、子どもとの公共交通利用を増やしたい」と回答し、一定の効果が見受けられた。

一方、公式 LINE への登録は 36 組中 8 組に留まり、お出かけに関する情報とクーポンを LINE 配信したもののクーポンの利用はなかった。

このことから、子ども連れによる公共交通体験イベントはワンショット TFP（※）の取り組みとして成果があったものの、イベント後の公式 LINE を通じたコミュニケーションについては、LINE 登録に対する参会者の抵抗感が見受けられたこと等により効果を発現させることが出来なかった。今後は、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、費用対効果を見極めながら利用者にとっても商業施設にとってもメリットがある関係の構築を目指す。

※ 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。

2.4.2.高齢者ターゲット

(1) 健康づくり施策と連携した公共交通利用促進施策実証

「荒尾市からだ元気教室（地域包括支援センター主催）」など健康づくり施策と連携した、行動変容を促すモビリティ・マネジメントの実証実験を行った。これまでも、本市では高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント施策を実施してきたが、費用対効果の面からより簡便な手法で効果を最大化する手法を見極めることを目的に実証実験を行った。

(2) 実証内容

高齢者を対象とした「荒尾市からだ元気教室」及びその続編である「荒尾市元気ステップアップ教室」の新規参加者 10 名に対し、公共交通の使い方やメリット紹介を行い、モビリティ・マネジメントの簡易型 TFP（※）施策を実施した。また、アンケート内容については、「荒尾市からだ元気教室」の新規参加時に地域包括支援センターが実施するアンケート内容と設問が重複しないように配慮した。

実施期間：令和 5 年 11 月～12 月

対象者：「荒尾市からだ元気教室」及び「荒尾市元気ステップアップ教室」の新規参加者

	実証手順
①	「荒尾市からだ元気教室」において公共交通の使い方やメリット紹介を行い、事前調査票への回答を依頼する。
②	事前調査票に公共交通利用目標を記載頂く。
③	事前調査から約 1 ヶ月後の「からだ元気教室」において事後調査票への回答を依頼する。
④	行動変容（自家用車→公共交通）を促す、効果的な施策を検証する



図 2-4 「からだ元気教室」の様子

※ 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 2 回のアンケートを行うもの。

(3) 実証結果と課題

事後調査時に公共交通を利用したと回答した方は 4 割であった。特に、事前調査で日常的に公共交通を利用していないと回答した 4 人の内、1 名は事後調査で公共交通を利用したと回答した。

また、9 割の方が事後調査において「健康を維持するために、移動の際は公共交通を利用して移動したい」と回答した。

一方、事前調査に際し、「からだ元気教室」の時間の一部を割く必要があり、本来体操に使う時間を削減して対応するなど、プログラムにおける改善点が判明した。また、ケアマネジャーが新規参加者宅へ事前に赴き、参加者の生活状況等をヒアリングする中で、「からだ元気教室」参加後の買い物や通院など日常生活における目標設定を行っており、モビリティ・マネジメントにおいて実施したプログラムと共通性が確認された。そのため、健康づくりと公共交通利用促進を連動させた効率的で効果的な「からだ元気教室」プログラムの作成が課題である。

3. 実施事業の内容・手法・実施主体

3.1. 実施事業の基本方針

(1) 効率的で持続可能な公共交通

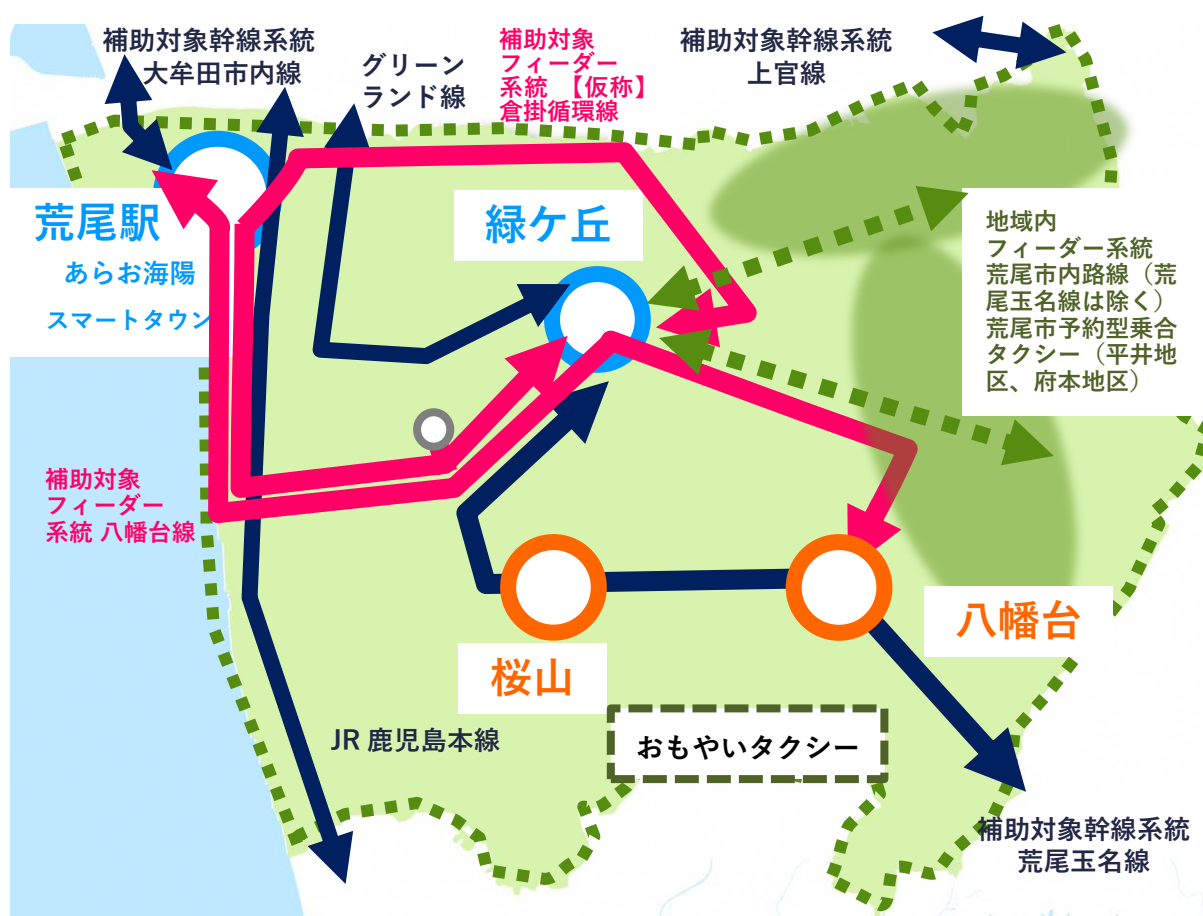
令和 5 年 10 月に有明医療センターが開業し、入院患者の見舞いや通院、病院関係者の通勤のために公共交通のニーズが高まっており、市内各地から有明医療センターへアクセスしやすいネットワークが求められている。

また、路線バスは、荒尾駅周辺と緑ヶ丘周辺の二つの都市機能誘導区域や桜山・八幡台周辺の居住誘導区域を結んでいるが、都市のコンパクト化や立地適正化を推進する上で一層の利便性向上が求められている。

一方で、路線バスは深刻な運転者不足に陥っており、いわゆる 2024 年問題が重なることで、これまでの運行内容を維持できない恐れが高まっている。

これらを踏まえ、利便性の向上と更なる効率化を両立させるべく、利用状況や利用者の移動ニーズを把握し、真に必要な運行内容を見極めた上で、路線の再編、運行回数や運行ダイヤの調整、利用が極端に少ない区間の廃止を行う。

■荒尾市における公共交通ネットワークの形成方針



凡例

- 広域幹線
- 地域間交通
- 地域内交通
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 荒尾市立有明医療センター

位置づけ	系統等	役割	確保・維持策の方向性
広域幹線	JR 鹿児島本線	市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的での移動手段を確保	鉄道や幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保する
	西鉄バス グリーンランド線		
	産交バス 荒尾玉名線		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	西鉄バス 大牟田市内線		
	西鉄バス 上官線		
地域間交通	産交バス 【仮称】倉掛循環線	市の基幹交通軸として市内の拠点間を連絡し、通学や買い物・通院等の日常的な移動手段を確保	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、生活行動に必要な水準を確保しつつ、持続可能な運行を目指す
	産交バス 八幡台線		
地域内交通	産交バス 荒尾市内路線(上記3系統以外)	主に地域内の基礎的な生活行動を支える移動手段を確保	おもやいタクシーによる柔軟な移動サービスについて、必要十分な水準を確保する
	おもやいタクシー		
	荒尾市予約型乗合タクシー（平井地区）		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
	荒尾市予約型乗合タクシー（府本地区）		

(2) 新しいまちづくりと連動した公共交通

南新地地区で進展している新しいまちづくり（あらお海陽スマートタウン）の進捗状況に応じ、新たな人の流れや利用者ニーズに鑑みて、公共交通網を再構築する。また、交通結節点におけるバス停の高質化・情報提供施設の充実やスマートシティの実現に向けて公共交通を含めた様々なデータを利活用し、「スマート」な移動環境構築を目指す。

(3) 利用者視点の「円滑な移動サービス」

利用者の利便増進の観点から、様々な交通モードを利用して、市民が円滑に移動できるよう、交通モード横断の運賃施策を検討する。また、その際は、公共交通の持続可能性に十分配慮し、利用状況や収入の配分方法、適切な受益者負担の考え方等にも留意しつつ、ターゲットを絞った施策の検討を行い、移動サービスの改善を目指す。

(4) 公共交通で出かけたくなる、「移動目的と移動手段の連動」

公共交通の利用を含めた外出行動は、移動目的との関係が大きいことから、移動目的先となる市内の各事業者（商業施設や医療機関、健康づくり施設等）と連携した、消費活動や健康・生きがいがづくりの促進と、その際の公共交通利用を合わせて促す施策を実施し、自家用車に依存しない楽しいお出かけを促進する。

4. 利便増進実施事業

4.1. 事業の内容・実施主体

表 4-1 実施事業の内容と実施主体

利便増進事業の 分類	実施事業/実施時期	事業内容	実施主体
イ①旅客鉄道、旅客軌道、乗合バス・タクシー、定期航路に係る路線等の編成の変更	1) 路線バス等の再編（運行経路変更等） /令和6年12月にダイヤ改正	・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 ・おもやいタクシーの継続的なモニタリングと見直し検討 ・乗合タクシーとおもやいタクシーの統合検討	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者
ロ②運行回数又は運行時刻の設定	1) 路線バス等の再編（等間隔運行等） /令和6年12月にダイヤ改正	・二つの都市機能誘導区域間を結ぶ路線バスの運行間隔を調整 ・運行時間帯の短縮や適切な運行回数へ見直し	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者
ハ⑦①～⑥に掲げる事業の他、地域公共交通の利用を円滑化するための措置	4) モビリティ・マネジメント /令和6年12月以降	・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	荒尾市地域公共交通活性化協議会 荒尾市 交通事業者

4.2. 事業別の実施内容

(1) 路線バス等の再編

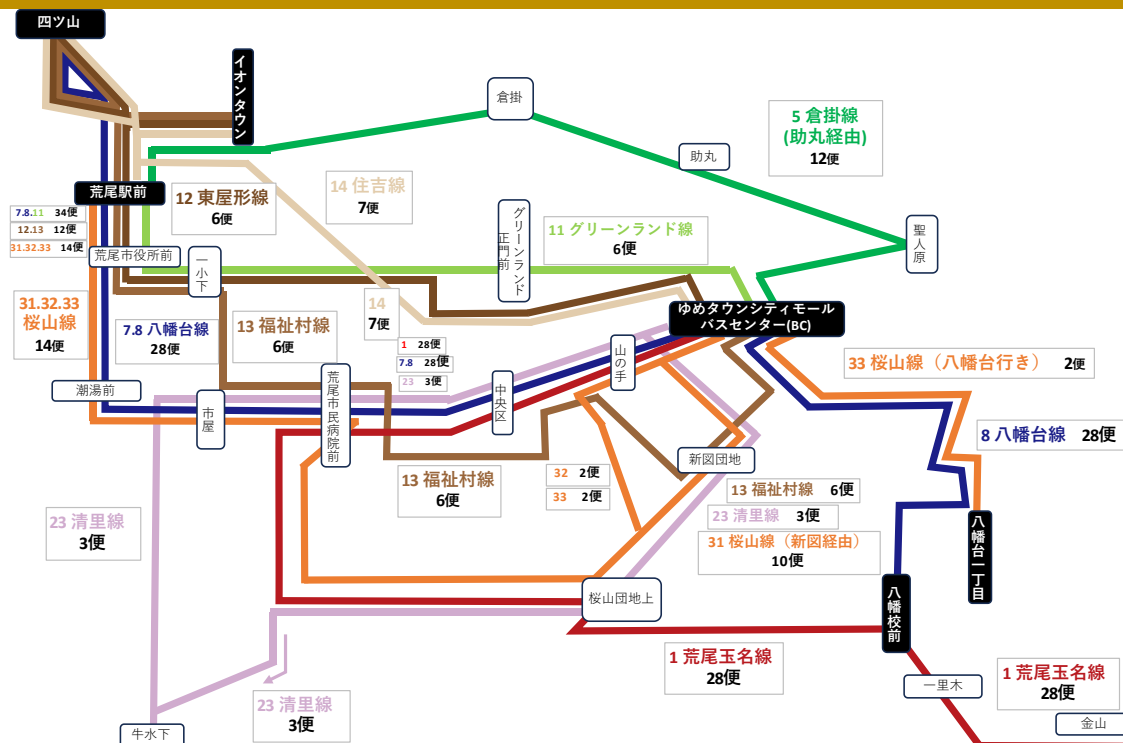
路線バスの利便性向上のための経路変更や生活利便施設への新たな乗入れ、二つの都市機能誘導区域間を結ぶ路線バスの等間隔での運行を目指して運行ダイヤを調整して利便性を向上させる。また、運行時間帯の短縮や適切な運行回数への見直し、利用の少ない区間の廃止を実施することで運行効率化を図る。

おもやいタクシーについては、利用状況及び不便時間と一般乗用タクシーの迎車待ち時間を適宜モニタリングし、一般乗用タクシーの競争性を維持しつつおもやいタクシーの適切な台数設定について交通事業者と共に引き続き検討を行う。

また、乗合タクシーとおもやいタクシーの統合については、運賃面の格差が大きく、既存利用者にとって大幅な値上げとなることから、利便性と価格のバランスを精査し、利用者の納得感を得られるよう引き続き検討を継続する。

■事業実施前後の全体像比較

荒尾市産交バス再編 運行系統図（現行）



荒尾市産交バス再編 運行系統図（再編案）

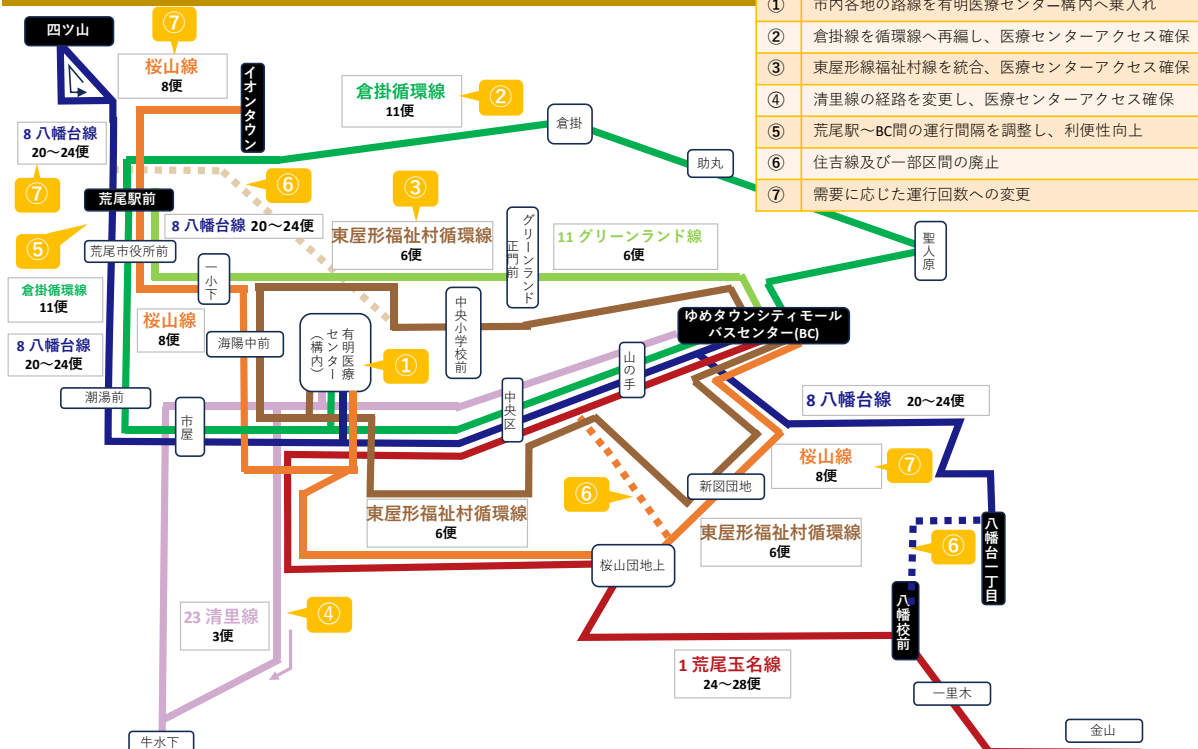


図 4-1 運行系統図（現行、再編案）

路線名	旧	荒尾玉名線	実施事業	路線バス等の再編（等間隔運行等）
	新	荒尾玉名線		
■事業分類				
口 ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	荒尾玉名線は、市内のゆめタウンシティモールから玉名市役所を結ぶ所要時間 40 分程度の幹線路線である。 ゆめタウンシティモール～金山経由～玉名市役所で運行されており、主にゆめタウンシティモールから玉名駅間で通過人員が多くなっており、通勤・通学や買い物、通院等の日常生活の移動において利用されているが、利用者数は減少傾向であり、路線の効率化・適正化を図る必要がある。 幹線路線として、運行の維持を図り、始発・最終時刻の調整を図る。			
利便増進を図る内容	➤ 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			
対応する主な移動	買い物、通院、通勤、通学、観光	運行日	通年運行	
事業主体	産交バス株式会社	使用車両	中型バス、小型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数										
No.	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾 バスセンター	金山、桜山団地上	玉名 市役所前	20.0	41	往路	旧	15.0	8.0	8.0
						復路	旧	13.0	8.0	8.0
新	荒尾 バスセンター	金山、桜山団地上	玉名 市役所前	20.0	41	往路	新	13.0 ～ 15.0	8.0	8.0
						復路	新	11.0 ～ 13.0	8.0	8.0

※新系統の運行回数は精査中である。

路線名	旧	倉掛線	実施事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	【仮称】 倉掛循環線		路線バス等の再編（等間隔運行等）
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	倉掛線は、ゆめタウンシティモールから荒尾駅前に向かう所要時間 25 分程度の地域内路線である。 高齢者の利用の割合が高く、ゆめタウンシティモールやその付近の緑ヶ丘での利用が多く、主に買い物、通院等の日常生活の移動において利用されている。 完成した有明医療センターへの通院アクセスの改善を目指した経路への変更や、利用状況に合わせたダイヤへの調整、荒尾駅～バスセンター間においては利便性向上のために八幡台線とのダイヤの調整を図る。			
利便増進を図る内容	➤ 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とする ➤ 午前中を中心とした運行とする ➤ 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を行い、利便性を向上			
対応する主な移動	買い物、通院		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	方面	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾 バスセンター	助丸、 倉掛	荒尾駅前	8.1	23	往路	旧	6.0	3.0	3.0
						復路	旧	6.0	4.0	4.0
新	荒尾 バスセンター	助丸、倉掛、 荒尾駅前、山の手 有明医療センター	荒尾 バスセンター	14.6	39	右回	新	5.0	3.0	3.0
						左回	新	6.0	3.0	3.0

※新系統の運行回数は精査中である。

路線名	旧	桜山線 (新図経由)	実施 事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）	
	新	桜山線		路線バス等の再編（等間隔運行等）	
■事業分類					
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更				
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定				
■運行の概要					
運行の目的		桜山線（新図経由）は、ゆめタウンシティモールから荒尾駅前間を結ぶ所要時間 30 分程度の地域内路線である。 ゆめタウンシティモールでの乗降が最も多く、桜山町～ゆめタウンシティモール間では 75 歳以上の高齢者の利用が多く、桜山町付近～荒尾駅間では幅広い年齢の利用がある。			
利便増進を図る内容		➤ 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を行い、利便性を向上 ➤ 有明医療センター及びイオンタウンへの乗入れ ➤ 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			
対応する主な移動		買い物、通院、通勤、通学、観光	運行日	通年運行	
事業主体		産交バス株式会社	使用車両	中型バス、小型バス	
事業形態		一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾 バスセンター	新図団地前、 桜山団地上	荒尾駅前	10.3	25	往路	旧	6.0	3.0	3.0
						復路	旧	4.0	4.0	4.0
新	荒尾 バスセンター	新図団地前、 桜山団地上、 荒尾駅前	イオンタウン	11.5	29	往路	新	5.0	3.0	3.0
						復路	新	3.0	3.0	3.0

※新系統の運行回数は精査中である。

路線名	旧	桜山線 （山の手経由）	実施 事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	（※廃止）		
■ 事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■ 運行の概要				
運行の目的	桜山線（山の手経由）は、ゆめタウンシティモールから山の手を経由し荒尾駅前間を結ぶ所要時間 30 分程度の地域内路線である。 山の手～桜山（旧道）間は本系統のみが運行する区間であるが、利用が極端に少なく、近傍に代替利用可能なバス停が存在することから廃止する。			
利便増進を図る内容	➤ 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			
対応する主な移動	買い物、通院	運行日	通年運行	
事業主体	産交バス株式会社	使用車両	中型バス、小型バス	
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃	

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾 バスセンター	新生区北、 桜山団地上	荒尾駅前	9.5	25	往路	旧	1.0	2.0	2.0
						復路	旧	1.0	2.0	2.0

路線名	旧	桜山線 (八幡台発着)	実施 事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	(※廃止)		
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	桜山線（八幡台発着）は、八幡台からゆめタウンシティモールを經由し、荒尾駅前までを結ぶ、所要時間 36 分程度の地域内路線である。 荒尾駅前方面のみの運行である。 八幡台方面～ゆめタウンシティモール間は八幡台線が運行していることから、系統の単純化のために廃止する。			
利便増進を図る内容	➤ 代替となる八幡台線については、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）			
対応する主な移動	買い物、通院、通勤、観光		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	八幡台一丁目	新生区北、 桜山団地上	荒尾駅前	13.4	33	往路	旧	2.0	0.0	0.0
						復路	旧	0.0	0.0	0.0

路線名	旧	八幡台線	実施事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	（※廃止）		路線バス等の再編（等間隔運行等）
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	八幡台線は、ゆめタウンシティモールから四ツ山を結ぶ所要時間 25 分程度の地域内路線である。 ゆめタウンシティモール方面が、四ツ山方面と比較して利用者数が多い。 有明医療センターへの通院目的の利用が多い。			
利便増進を図る内容	➤ 本系統は八幡台線（八幡校発着）の区間系統であり、代替が可能なため、系統廃止する。			
対応する主な移動	買い物、通院		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾バスセンター	月田区	荒尾四ツ山	8.1	24	往路	旧	1.0	2.0	2.0
						復路	旧	1.0	1.0	1.0

路線名	旧	八幡台線 (八幡校発着)	実施 事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	八幡台線		路線バス等の再編（等間隔運行等）
■ 事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■ 運行の概要				
運行の目的	八幡台線（八幡校発着）は、四ツ山からゆめタウンシティモールを經由し八幡校前を結ぶ所要時間 35 分程度の地域内路線である。 荒尾駅前方面のみの運行で、主に桜山町付近での乗車が多く、有明医療センター、荒尾駅前での降車が多くなっている。			
利便増進を図る内容	➤ 有明医療センターへ乗入れ ➤ 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） ➤ 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を行い、利便性を向上			
対応する主な移動	買い物、通院、通勤、観光		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	八幡校前	荒尾バスセンター、 月田区	荒尾四ツ山	12.5	33	往路	旧	13.0	8.0	8.0
						復路	旧	13.0	7.0	7.0
新	八幡台一丁目	荒尾バスセンター、 有明医療センター、 月田区	荒尾四ツ山	12.3	32	往路	新	10.0 ～ 12.0	8.0	8.0
						復路	新	10.0 ～ 12.0	7.0	7.0

※新系統の運行回数は精査中である。

路線名	旧	グリーンランド線	実施事業	路線バス等の再編（等間隔運行等）
	新	グリーンランド線		
■事業分類				
口 ②		運行回数又は運行時刻の設定		
■運行の概要				
運行の目的		グリーンランド線は、荒尾駅前からグリーンランド正門前を経由してゆめタウンシティモールを結ぶ、所要時間 15 分程度の地域内路線である。 グリーンランドを目的とする利用が多いため、土曜・日祝の利用者数が平日より多い傾向にある。		
利便増進を図る内容		➤ 平日の運行ダイヤを需要に合わせて調整 ➤ 土日祝及び学生長期休暇中のダイヤを別途設定する		
対応する主な移動		買い物、通院、観光	運行日	通年運行
事業主体		産交バス株式会社	使用車両	中型バス、小型バス
事業形態		一般乗合旅客運送（路線定期運行）	運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾バスセンター	グリーンランド 正門前、一小下	荒尾駅前	5.8	18	往路	旧	3.0	2.0	2.0
						復路	旧	3.0	2.0	2.0
新	荒尾バスセンター	グリーンランド 正門前、一小下	荒尾駅前	5.8	18	往路	新	3.0	2.0	2.0
						復路	新	3.0	2.0	2.0

※新系統の運行回数は精査中である。

路線名	旧	東屋形線	実施事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	【仮称】東屋形福祉村循環線		路線バス等の再編（等間隔運行等）
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	東屋形線は、ゆめタウンシティモールから東屋形地域を経由してイオンタウンを結ぶ所要時間 30 分程度の地域内路線である。 1 日の利用者数は、ゆめタウンシティモール方面・イオンタウン方面を合わせて 25 人程度であり、イオンタウン、荒尾駅前、ゆめタウンシティモールでの乗降が特に多い。 ゆめタウンシティモール方面の便では、イオンタウンや荒尾駅からゆめタウンシティモールまでの長めの利用が比較的多くなっている。			
利便増進を図る内容	➤ 有明医療センターへの通院アクセスを改善するため、東屋形線と福祉村線を統合しバスセンター起終点の循環運行とする ➤ 午前中を中心とした 6 回（循環）程度の運行を想定			
対応する主な移動	買い物、通院		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾バスセンター	東屋形二丁目、一小下	イオンタウン	10.2	29	往路	旧	3.0	3.0	3.0
						復路	旧	3.0	3.0	3.0
新	荒尾バスセンター	東屋形二丁目、一小下、有明医療センター、有明高校前	荒尾バスセンター	12.4	33	右回	新	3.0	3.0	3.0
						左回	新	3.0	3.0	3.0

※新系統の運行回数は精査中である。

路線名	旧	福祉村線	実施事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	【仮称】東屋形福祉村循環線に統合		路線バス等の再編（等間隔運行等）
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	福祉村線は、ゆめタウンシティモールから有明医療センター、新岡団地を経由してイオンタウンを結ぶ所要時間 35 分程度の地域内路線である。 1 日の利用者数は、ゆめタウンシティモール方面・イオンタウン方面を合わせて 39 人程度であり、ゆめタウンシティモール方面では、ゆめタウンシティモールでの降車が大部分を占めている。イオンタウン方面は、ゆめタウンシティモールでの乗車が多く、その他のバス停では少数の乗降が散見される。 有明医療センターへの通院アクセスを改善するため、東屋形線と福祉村線を統合しバスセンター起終点の循環運行とする。			
利便増進を図る内容	➤ 有明医療センターへの通院アクセスを改善するため、東屋形線と福祉村線を統合しバスセンター起終点の循環運行とし、本系統は廃止			
対応する主な移動	買い物、通院、観光		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾バスセンター	有明高校前	イオンタウン	13.6	35	往路	旧	3.0	2.0	2.0
						復路	旧	3.0	2.0	2.0

路線名	旧	住吉線	実施事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	（※廃止）		
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	住吉線は、ゆめタウンシティモールから荒尾駅前、住吉地域を經由してイオンタウンを結ぶ所要時間 30 分程度の地域内路線である。 1 日の利用者数は、ゆめタウンシティモール方面・イオンタウン方面を合わせて 14 人程度であり、利用は高齢者の割合が高い。途中のバス停からゆめタウンシティモールへの利用が主となっている。			
利便増進を図る内容	➤ 住吉線のみが運行する区間は廃止とする			
対応する主な移動	買い物、通院		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾 バスセンター	東宮内、 住吉北	イオンタウン	9.1	27	往路	旧	3.0	0.0	0.0
						復路	旧	4.0	0.0	0.0

路線名	旧	清里線	実施事業	路線バス等の再編（運行経路変更等）
	新	清里線		路線バス等の再編（等間隔運行等）
■事業分類				
イ ①	一般乗合旅客自動車運送事業に係る路線等の編成の変更			
ロ ②	運行回数又は運行時刻の設定			
■運行の概要				
運行の目的	清里線は、ゆめタウンシティモール、桜山地域、有明医療センターを結ぶ所要時間 45 分程度の地域内循環線である。 1 日の利用者数は、23 人程度であり、ゆめタウンシティモールが乗車・降車ともに最も利用者が多い。それ以外では、有明医療センター付近からゆめタウンシティモールまでの短距離移動もみられる。			
利便増進を図る内容	➤ 有明医療センターへの乗入れ ➤ 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（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 ➤ 土日祝日の利便性向上のため、他路線と同様に土日祝日の運行を開始			
対応する主な移動	買い物、通院、通勤、通学、観光		運行日	通年運行
事業主体	産交バス株式会社		使用車両	中型バス、小型バス
事業形態	一般乗合旅客運送（路線定期運行）		運賃	対キロ区間制運賃

■系統毎の運行回数										
系統	起点	主たる経由地	終点	キロ程	バス停数	往復	新旧	平日	土曜	日祝
旧	荒尾バスセンター	清里校前、牛水上	荒尾バスセンター	16.4	36	循環	旧	3.0	0.0	0.0
新	荒尾バスセンター	清里校前、牛水上、有明医療センター	荒尾バスセンター	15.5	26	循環	新	3.0	2.0	2.0

※新系統の運行回数は精査中である。

(2) モビリティ・マネジメント

持続可能な公共交通ネットワークの維持や、自家用車に依存しない楽しいお出かけが可能なまちづくりを促進するため、これまでマイカーを利用していた若年層や家族連れ、高齢者をターゲットにモビリティ・マネジメントの実証実験を行った。

その結果、若年層及びその家族連れに対しては、公共交通体験イベント実施時におけるワンショット TFP の取り組みについて成果が表れたことから、引き続き商業施設と連携した乗車体験会や、乗り方教室等の手法を通じた、若年層とその家族に対するコミュニケーションを継続し、ワンショット TFP を実施する。

また、高齢者に対しては、「荒尾市からだ元気教室」のプログラムとモビリティ・マネジメントにおいて実施した簡易型 TFP に目標の共通性が確認された。今後は、「荒尾市からだ元気教室」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、より効率的かつ効果的なプログラムを検討し実施する。

5. 事業実施に必要な資金の額・調達方法

利便増進事業の実施に必要な資金の額及び調達方法について、以下のとおり設定する。

※事業実施に必要な資金の額は見込み額である。

表 5-1 単年度ごと事業実施に必要な資金の額

実施事業の 項目	総事業費 (千円)	調達方法		実施年度
		調達主体	金額(千円)	
路線バス等 の再編	78,071	国：地域間幹線系統補助、 フィーダー系統補助	地域間幹線： 11,647 フィーダー補助： 9,994(上限額想定)	令和 6 年度 ～ 令和 9 年度
		県：県単独補助	11,647	
		市：市町村補助	44,781	
モビリティ・ マネジメント (MM)の実施 施策検討	3,000	国：利便増進計画推進事業	1,500(上限額想定)	令和 6 年度 ～ 令和 9 年度
		市：利便増進計画推進事業	1,500	

6. 事業のアクションプラン

本計画において実施する事業の実施スケジュールを以下に示す。

表 6-1 事業のアクションプラン

項目	事業内容	事業期間			
		令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度
1) 路線バス等の再編					
	路線バスの利便性向上のための経路変更	見直し 検討	利用状況モニタリング (移動需要の変化に応じて 再度見直し検討)		
	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				
	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				
	運行時間帯の短縮や適切な運行回数へ見直し				
	おもやいタクシーの継続的なモニタリングと見直し検討	利用状況（不便時間）の モニタリング		移動需要の変化に応じて 見直し検討	
	乗合タクシーとおもやいタクシーの統合検討	継続検討			
2) モビリティ・マネジメント(MM)の実施施策検討					
	若年層とその家族及び高齢者を対象としたモビリティ・マネジメント	ターゲットごとに適正化した モビリティ・マネジメントプログラムの実施			

7. 事業実施により想定する効果

利便増進事業の実施により、各路線において以下の効果の発現が想定される。

また、それぞれの効果と計画の目標との関係について表中に記載する。

表 7-1 想定する効果

路線名	利用者数 (令和 4 年度)	利用者数 (令和 9 年度)	事業項目
荒尾玉名線 (本市区間の利用者)	45,110 人	67,546 人	路線バス等の再編 (等間隔運行等)
【仮称】倉掛循環線	16,189 人	24,241 人	路線バス等の再編 (運行経路変更等) (等間隔運行等)
桜山線	23,965 人	35,885 人	路線バス等の再編 (運行経路変更等) (等間隔運行等)
八幡台線	74,099 人	110,954 人	路線バス等の再編 (運行経路変更等) (等間隔運行等)
グリーンランド線	8,620 人	12,907 人	路線バス等の再編 (等間隔運行等)
【仮称】東屋形福祉 村循環線	18,812 人	28,169 人	路線バス等の再編 (運行経路変更等) (等間隔運行等)
清里線	6,574 人	9,844 人	路線バス等の再編 (運行経路変更等) (等間隔運行等)

表 7-2 想定する効果

事業項目	事業の効果	交通計画の目標 における位置づけ
1) 路線バス等の再編 (運行経路変更等)	<u>有明医療センターへの乗入れによる利便性向上</u> ● 医療センターの玄関前まで乗入れることでアクセス性をこれまで以上に向上させ、通院や通勤者の利便を確保する <u>長期的な公共交通ネットワークの維持・確保</u> <u>移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化</u> <u>運行効率化による運転者の労働環境向上</u> ● 地域全体の利用状況を考慮した上で、サービス水準の調整、必要に応じて運行回数・ダイヤの変更や系統見直しを実施し、移動ニーズに対応した運行内容へ改善	目標① 公共交通全体の利用者数の維持向上
1) 路線バス等の再編 (等間隔運行等)	<u>運行ダイヤの調整による利用者の利便性向上</u> ● 市内の基幹的路線である荒尾駅～ゆめタウンシティモール間の運行ダイヤを等間隔運行に調整することで、利用チャンスを拡大し、利便を確保する	
2) モビリティ・マネジメント	<u>新たな利用者の獲得</u> ● これまでマイカーを利用していた若年層や家族連れ、高齢者が公共交通利用に転換することで、利用増につなげる	目標④ 自家用車に依存しない、楽しいお出かけの促進