

大津町地域公共交通計画（素案）

令和4年（2022年）6月

熊本県菊池郡大津町

第1章 計画の概要

1 計画策定の趣旨	1
2 対象区域	2
3 計画期間	2
4 計画の位置付け	2
5 関連する計画	3

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

1 地域公共交通の現状	6
2 社会情勢の変化に伴う課題	8
3 町民の特性・ニーズ等に関する課題	12
4 公共交通の利便性に関する課題	21
5 公共交通の持続性に関する課題	26

第3章 前計画に基づく取組の評価

1 前計画の目標・施策の体系	34
2 目標値の達成状況	35
3 継続的に取り組むべき課題	36

第4章 公共交通に関する基本的な方針

1 まちの目指すべき将来像	40
2 公共交通が果たすべき役割	40
3 基本的な方針	41
4 将来の公共交通ネットワーク	43

第5章 計画の目標・目標を達成するための実施事業

1 計画の目標・目標指標 (KPI)	45
2 実施事業の体系	54
3 事業内容及びスケジュール・実施主体	56
★ 重点事業の取組内容	68

第6章 計画の推進

1 事業スケジュール (全体)	86
2 計画の推進体制	87
3 事業進捗の評価	88

第1章 計画の概要

1 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

〈機能連携型コンパクトシティを目指した本町の交通状況〉

- 本町の最上位計画である「第6次大津町振興総合計画」に掲げられる将来像『夢と希望がかなう元気大津』の実現に向けて、持続可能なまちづくりを進めています。
- 公共交通については、鉄道や路線バス、空港ライナー、高速/特急バス、乗合タクシー、タクシーによる公共交通サービス、福祉等の送迎サービスなど、住民の日常生活に必要な移動手段として様々な旅客輸送サービスが提供されています。路線バスについては、利用者の減少や高齢化等における社会情勢の影響もあり、一部路線の減便や廃止によるサービスの縮小もみられます。公共交通サービスの縮小に伴い、自宅からバス乗り場等までの距離が離れた交通弱者の移動手段を確保するために、乗合タクシー運行エリアの拡大に取り組んできました。

〈公共交通サービスの維持・確保が厳しい現状〉

- 本町では当面の間、人口の増加が予想されていますが、あわせて高齢化率も上昇することが予想されています。今後の高齢化により自家用車を手放して（免許返納）公共交通の利用に戻ることから、公共交通サービスに対する需要が高まることが予想されます。現状は、自家用車依存の定着等を要因とした公共交通の利用減少、利用減少に伴うサービスの衰退、運転士不足の深刻化など、民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う構造が難しくなっています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により、経営環境・業績の悪化で更なる路線の廃止やサービス縮小に拍車をかける事態に陥っており、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携して“地域全体”で公共交通サービスを支えていくことが重要となっています。
- 高齢化によって町の厳しい財政・社会保障費の増大等が予想される中、現状のまま提供サービスを維持できない可能性が危惧されており、将来にわたって持続可能な公共交通サービスの最適化が求められています。

〈持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進〉

- こうした状況の下、わが国では、令和2年11月27日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法）」の一部が改正され、行政が中心となってコンパクトなまちづくりとの連携、地域輸送資源の総動員、地域全体を見通したネットワークの再構築、多様な関係者の連携・協働等を進めるための「地域公共交通計画」を作成し、地域公共交通の活性化・再生が目指されています。本町は平成27年度に「大津町地域公共交通網形成計画」を策定していますが、令和3年度で計画期間満了を迎えるため、活性化再生法の改正趣旨を踏まえて「大津町地域公共交通計画」への更新、将来に持続可能な公共交通サービスの実現を目指す必要があります。

1-2 計画の目的

- 大津町地域公共交通網形成計画（前計画）に基づく取組の見直しを図るとともに、本町を取り巻く現状を踏まえて各公共交通の利用実態、町民の生活行動パターン・ニーズを適切に把握・診断し、地域毎の実情に応じた“適材適所”の公共交通サービスを検討します。
- 本町が目指すまちづくり方針と連動した拠点+公共交通ネットワークの形成を見据え、将来にわたって“利用される”公共交通サービスの再構築を目指し、持続可能な公共交通サービスの姿を提示する「大津町地域公共交通計画（マスタープラン）」の策定を目的とします。

2 計画の対象区域

- 計画区域は、大津町全域と定めます。JR豊肥本線や地域間幹線バスなどの市町村をまたぐ公共交通サービスは周辺市町村の方針との整合を図って取組方針を示します。



図 計画区域

3 計画の対象期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた公共交通サービスの改善を図る期間を考慮したうえで、令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度）の5箇年とします。

4 計画の位置付け

- 本計画は、本町の最上位計画である「第6次大津町振興総合計画 後期基本計画」を上位計画とし、同計画の将来像『夢と希望がかなう元気大津』の実現を見据えた方針等を定めます。
- 将来の公共交通ネットワークの全体像を示すうえで、本町の都市計画方針である「大津町都市計画マスタープラン」、「大津町都市計画区域マスタープラン」との整合を図るとともに、広域的な方針を示す「熊本県地域公共交通計画」などの関連計画と整合を図りながら本計画を定めます。

〈上位計画〉

第6次大津町振興総合計画 後期基本計画（2022～2025）

～夢と希望がかなう 元気大津～

〈公共交通の基本施策〉 **道路・交通ネットワークの充実**

～まちのにぎわいを支える交通環境の充実～

〈国の方針〉

法令・国の公共交通方針

- 交通政策基本法、交通政策基本計画
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（R2年改正）

〈関連計画〉

- 大津町都市計画マスタープラン
- 大津町都市計画区域マスタープラン
- 大津町まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 熊本県地域公共交通計画（県全体）



〈基礎調査〉

- 地域の現状把握・公共交通の現状分析
- 町民の利用実態・ニーズ把握調査・分析（各種アンケート）
- 前計画による取組の評価・検証 など



**大津町地域公共交通計画
（2022～2026）**

**使う人の視点・生活行動等に基づく
持続可能な公共交通サービスの構築**

- 生活行動等に合わせた提供サービスの最適化
- 使う人の視点に合わせたサービス改善
- 拠点を活かした利用しやすい新たな交通
- 町内の多様な関係者との連携・協力 など

図 大津町地域公共交通計画の位置付け

5 関連する計画

- 関連する計画の上位計画である第6次大津町振興総合計画において、取組が位置付けられています。
- 本町の都市計画マスタープランの都市計画方針を踏まえるとともに、広域的な公共交通の方針を示す熊本県地域公共交通計画と整合を図ります。

5-1 第6次大津町振興総合計画 - 後期基本計画 - (2022~2025年度)

将来像：『夢と希望がかなう 元気大津』

従来産業特性を生かすとともに、新たな産業の誘致や既存産業との連携による利益の発揮、また観光や文化をはじめ様々な分野との連携を進め、地域が持つ資源や特性を活かし新たな雇用の創出を目指すなど、若者をはじめ働く人の夢や希望がかなうまちづくりを進めます。

1. 産業 ～ひと・もの・情報が行き交う農工商併進のまち～

○農林業の振興 / 工業の振興 / 商業の振興 / 観光の振興

観光の政策

施策1-4 1-4-1. 観光資源の磨き上げおよびPR強化

- ・町の南部や北部への新たな人流創出に向けた、肥後大津津駅周辺から町全体へ向けた賑わいづくり
- ・国内外観光客が訪れる熊本の顔として多様な資源を活かした動線づくりおよび更なる魅力化

2. 保健・福祉 ～笑顔でつなぐ元気で健やかなまち～

○健康・保健の充実 / 子ども・子育て支援の充実 / 高齢者福祉の充実 / 障がい者福祉の充実 / 地域福祉の充実

3. 教育・文化 ～ふるさとを愛し未来に夢が膨らむまち～

○家庭教育への支援 / 幼児教育・学校教育の充実 / 生涯学習・生涯スポーツの推進 / 地域の歴史・文化の継承と振興

4. 生活環境基盤 ～町の活力（にぎわい）を支える機能性の高いまち～

○土地利用政策の推進 / 快適な住環境の確保 / 道路・交通ネットワークの充実 / 環境にやさしいまちづくり / 交通安全・防犯対策の強化 / 消防・防災・救急体制の充実

生活環境基盤の政策

〈拠点に関する方針〉

施策4-1 4-1-3. 新たな活力拠点の創出

- ・肥後大津津駅周辺における回遊可能性のある賑わいを生む空間整備および空港ライナーからの誘客促進
- ・スポーツの森駅（仮称）を中心とした新たなエリア開発の検討

〈公共交通に関する方針〉

施策4-3 4-3-3. 公共交通ネットワークの構築

- ・町民の快適な生活につながる地域公共交通計画の策定
- ・北部・南部と町中心部を結ぶ乗合タクシーの利便性向上と中心市街地を回遊する新たな移動手段の導入
- ・公共交通の必要性や利用促進に向けた広報紙、パンフレット、SNSなどによるプッシュ型の情報発信
- ・空港ライナーを含めた肥後大津津駅を中心とした公共交通機能強化の検討

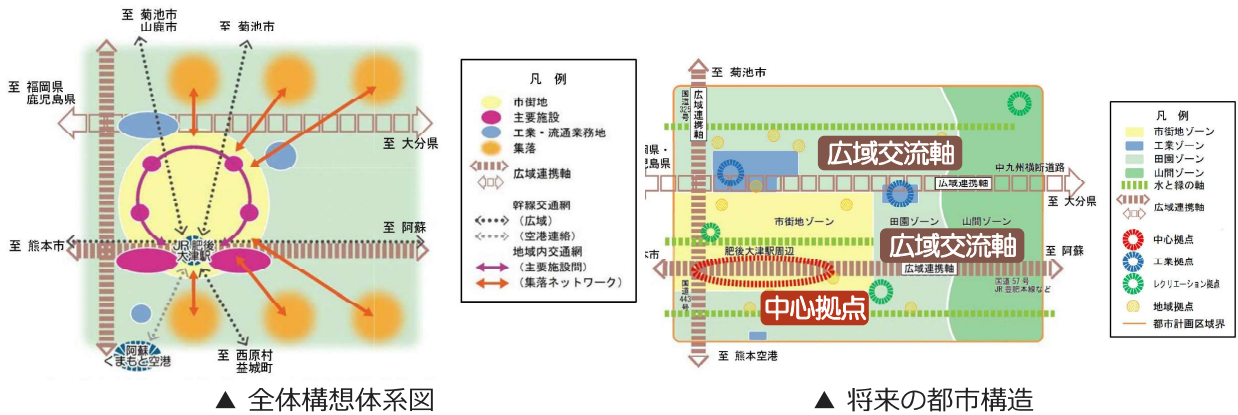
5. 町民活動・町政運営 ～“つながり”と“安心”の持てるまち～

○まちづくり参画と行政の連携 / 健全な行財政の運営 / 人権を尊重する地域社会の形成

5-2 大津町都市計画マスタープラン（2019～2040年度）

〈基本理念〉 人と自然と産業が調和した「誰もが住みよく誇りのもてる町 おおづ」

〈まちづくりの基本方針〉 ○守ろう大津のまち、磨こう大津のまち、創ろう大津のまち



〈土地利用の方針〉

○将来の人口減少による土地需要の低下や財政の減少を見据え、無秩序な市街地の拡大を抑制し、交通利便性が高く既存都市機能が集積する区域を中心に都市機能の集積を図り、**徒歩や公共交通を利用して生活することが可能なコンパクトな市街地を形成**するとともに、豊かな自然と調和したメリハリのある土地利用の誘導を図る。

〈都市施設（交通）の整備方針〉

公共交通に関する取組

- 鉄道・駅に関する取組：JR豊肥本線の全線復旧（2020年8月に全線復旧）、JR肥後大津駅におけるバリアフリー化、軌道の複線化、P&Rシステムの民間企業の実施促進、交通結節機能の強化、空港ライナーの継続
- 乗合タクシーに関する取組：効果的なサービスを提供する交通体系の再構築、利用促進

〈拠点形成の方針〉

○駅北側の上井手沿いに残る町の歴史・文化的資源や、駅南側の商業施設集積機能、新庁舎建設に伴う交流拠点整備とも連携して、駅を核とした周辺地域の整備・活性化を推進。

5-3 大津都市計画区域マスタープラン（2022年）

〈都市づくりの基本理念〉 『豊かな自然と共生する活力ある都市（まち）』

〈土地利用の方針〉

○駅のターミナル機能の強化や駐車場の整備、歩行者空間整備等の交通環境の整備と併せて、低・未利用地の有効活用等により、**生活の中心となる都市としてふさわしい高密度の市街地形成**を進める。

〈都市拠点〉

○大津町役場やJ R 肥後大津駅周辺は、本区域の**中心的な拠点**として、商業・業務・住宅・文化施設等の都市機能の充実を図る。

〈交通体系の整備の方針〉

公共交通に関する取組

- 都市住民の利便性を高め、環境保全にも対応していくため、自動車交通需要に対応した道路整備を進めて自動車交通の円滑化を図るとともに、鉄道やバスといった公共交通の利用の促進に向けた取組みも進めていく。

〈主要な施設の配置方針〉

公共交通に関する取組

- J R 肥後大津駅のターミナル機能を継続的に強化するとともに、パーク&ライドの促進などにより、公共交通の利用向上を図る。交通事業者と連携を図りながら、利用者ニーズに対応したバス路線の再編などに取り組む。また、大津町運動公園への公共交通でのアクセス向上についても検討する。

5-4 熊本県地域公共交通計画（2021～2025年度）

〈計画の基本的な方針〉 社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開

計画目標① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

○県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通（鉄軌道・路線バス等）について、その役割を明確に定義した上で、交通事業者同士、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたって持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。

▼ 幹線バスの維持基準・方針

1日あたりの輸送量	計画期間における維持・確保の方針
15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保
9人～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保
9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保 利用実態によっては必要に応じてダウンサイジング(車両の小型化等)を検討

計画目標② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

○輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実を図る。

5-5 その他計画から求める役割

- 本町の様々な分野のまちづくり方針（総合戦略、福祉、介護など）では、人の集まるにぎわい拠点や公共交通に求める取組を位置付けており、他分野と一体となって取組の実現を目指します。

表 地域公共交通に関係する方針（拠点・交通等）

計画	拠点形成・地域公共交通等に係る内容
大津町まち・ひと・しごと創生総合戦略	交通 ○都市機能が集積する町中心部の回遊性の向上と、中心部と各集落を結ぶ交通ネットワークの充実に取り組み、町外からの誘客を強化するため、広域のアクセス経路の維持・機能強化を図る。
	拠点 ○阿蘇くまもと空港駅（肥後大津駅）や町役場周辺地域等の中心市街地のにぎわい創出に取り組みとともに、にぎわいを周辺地域へと波及させるための取り組みを推進。 ○各集落における生活拠点の機能の維持・向上に取り組み。
第3期大津町地域福祉計画・地域福祉活動計画	交通 ○地域のニーズに合わせた公共交通体系の整備を推進。 ○町の周辺部と中心部をつなぐ乗合タクシーを運行し、乗合タクシーの更なる利便性の向上を図るため運行内容を検討。 ○移動販売・買い物代行サービスなどニーズに応じた対応を検討。
第8期大津町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画	支援 ○身体の状況により運転、公共交通機関の利用、家族による移送が困難な高齢者に対して、タクシー費用の一部又は全部を助成し、生活支援を行い、経済的な面も含め、安心して医療機関、公共機関、買い物等に行けるようにする。

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

1 地域公共交通の現状

1-1 地域公共交通の運行状況

本町には広域的な移動や町内の移動を担う多様な輸送資源が存在しています

- 本町には、鉄道（JR豊肥本線）、高速/特急バス、空港ライナー、路線バス（産交バス/九州産交バス）、乗合タクシー、一般タクシーといった多様な交通サービスがあります。

表 町内公共交通の運行状況

交通モード	路線名・運行エリア	運行状況
鉄道	JR豊肥本線（熊本～大分）	熊本方面51便/大分方面15便※
高速/特急バス	やまびこ号・九州横断バス	5往復/日・3往復/日
空港ライナー	JR肥後大津駅～阿蘇くまもと空港	27便/日
路線バス （産交バス 九州産交）	三里木線-2系統（桜町～大津産交・吹田団地）	平日13便/土12便/日祝10便
	菊池線-1系統（菊池産交～大津高校前）	平日16便/土12便/日祝10便
	山鹿線-1系統（肥後大津駅～山鹿BC）	平日22便/土20便/日祝16便
	木山線-2系統（木山産交～大津産交）	平日11便/土9便/日祝6便
	土林線-2系統（土林～大津産交）	平日4便/土3便/日祝2便
	大津高校線-1系統（吹田団地～大津高校）	平日1便/土0便/日祝0便
乗合タクシー	北・南・東エリア（45の行政区で利用可能）	予約制（1日往復4便）

※鉄道の便数は大津駅通過の普通列車、路線バスの便数は2021年9月時点

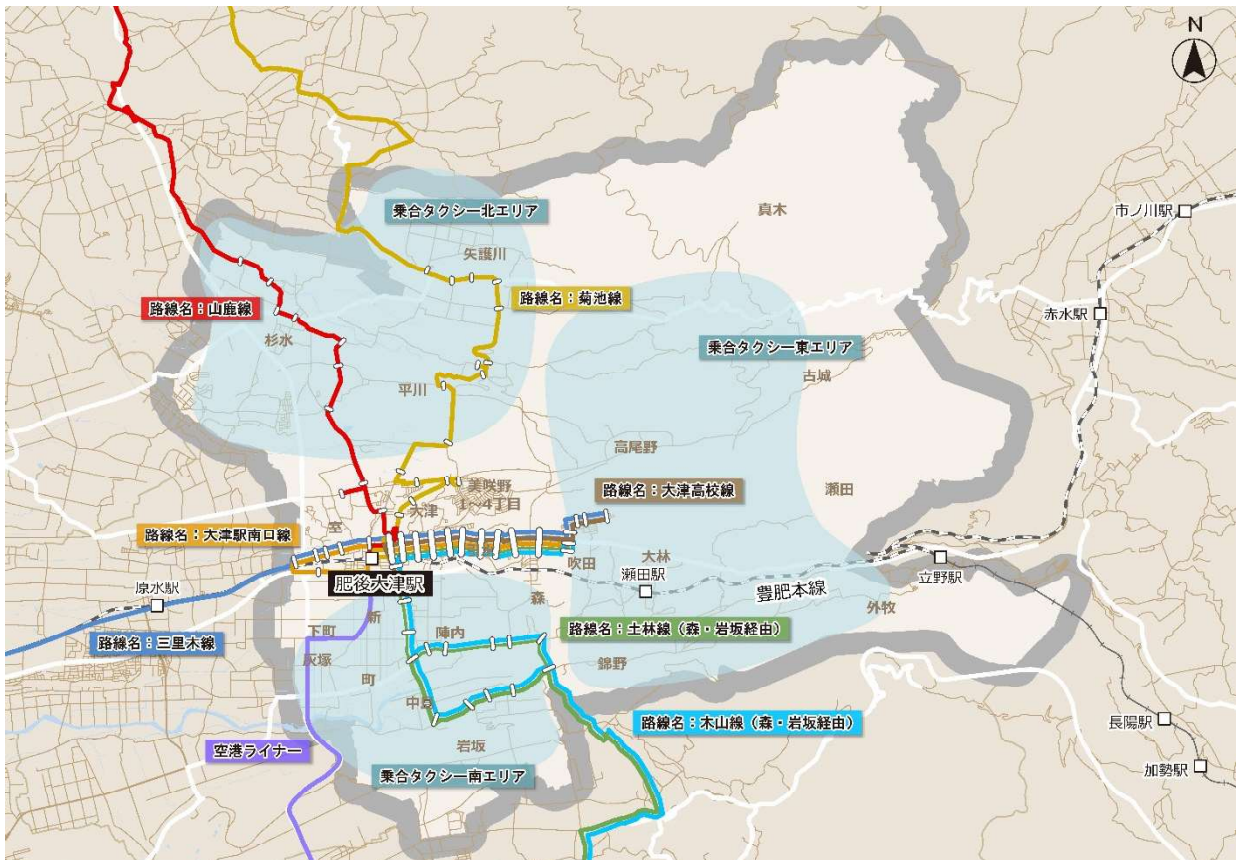


図 町内公共交通の運行路線図

1-2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道（JR豊肥本線）

- 町内にはJR豊肥本線（熊本～大分間）が運行しており、肥後大津駅と瀬田駅が立地しています。
- 利用状況はR1年度まで微増となっており、町外・県外への広域移動を支える幹線として**既存公共交通サービスの維持が重要**になります。

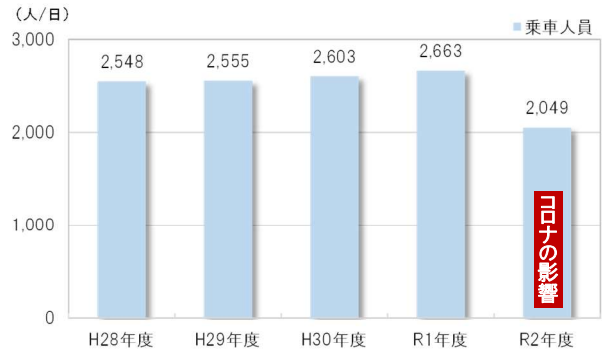


図 肥後大津駅の乗車人員（1日あたり）

(2) 空港ライナー

- JR肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間をつなぐ空港ライナーが1日あたり27便、運賃無料で運行しています。
- 利用状況はR1年度まで増加傾向にありましたが、R2年度はコロナウイルスの影響もあり、利用者数が大きく減少しています。**広域幹線交通として運行の継続が重要**になります。

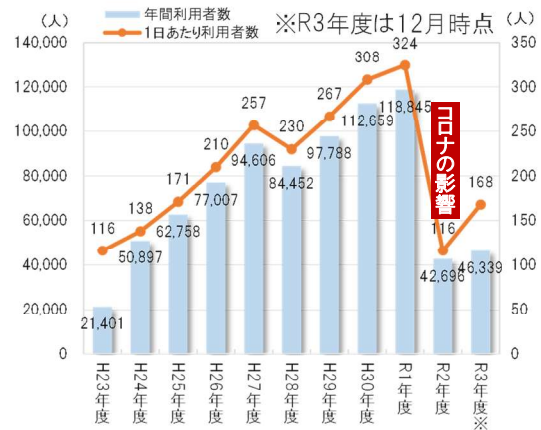


図 空港ライナーの利用実績

(3) 路線バス（産交バス・九州産交バス）

- 町内及び熊本市内への移動を支える幹線交通として、計10系統が運行しており、会社員や学生の通勤・通学、町民の買い物・通院等の日常生活に利用されています。
- 利用状況は過去5年間で減少傾向にあり、R2年度はコロナウイルスの影響から利用者数が大きく減少しています。町の運行補助額も増加傾向にあるため、**幹線交通として運行維持に向けたサービス改善が重要**になります。

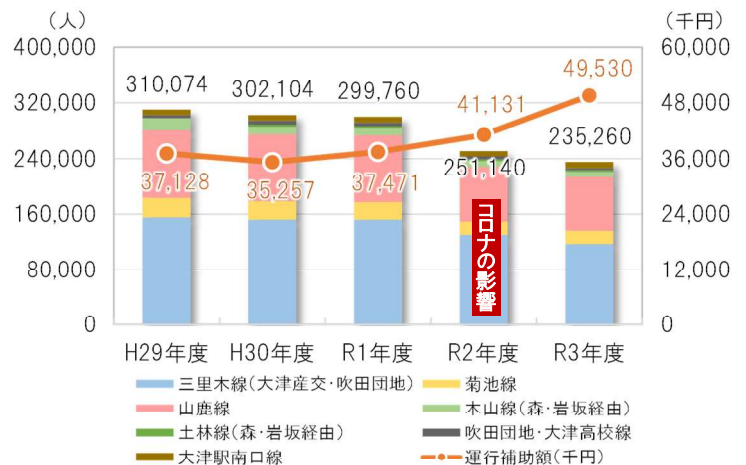


図 路線バスの利用実績の推移

(4) 乗合タクシー

- 町の郊外部から中心市街地までの移動を支える地域内交通として、路線バスを補完する形で乗合タクシーが運行しています。令和2年には運行エリアを拡大し、利便性の向上に取り組んできました。
- 利用状況は、運行エリア拡大の効果もあり、H30年度以降で増加傾向にあります。高齢者の日常生活に必要な移動手段として、**乗合タクシーの利便性向上と更なる利用促進が重要**になります。

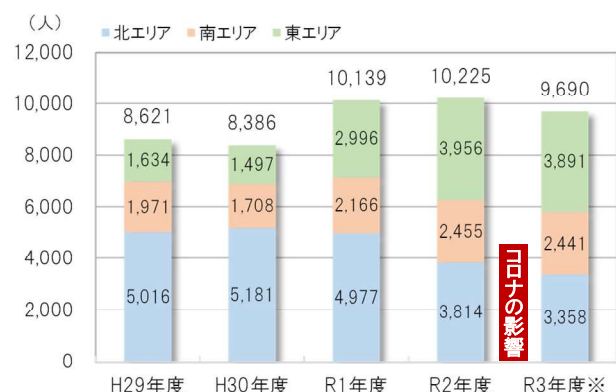


図 乗合タクシーの利用実績

※R3年度は12月時点

※路線バスのみ各年10月～9月、そのほかは行政年度(4月～3月)

2 社会情勢の変化に伴う課題

2-1 高齢化社会への対応

将来人口は増加傾向にあるものの、高齢化は更なる進展が予測されます

- 本町は当面の間、人口の増加が予想されていますが、あわせて高齢化率も上昇することが予想されています。今後の高齢化により、**自動車を運転できない及び運転できなくなった高齢者等の移動手段の確保が重要**となります。
- 高齢化率の分布状況は、主に郊外部において高い高齢化率となっており、高齢化社会に向けた公共交通サービスの重要性が高まっています。

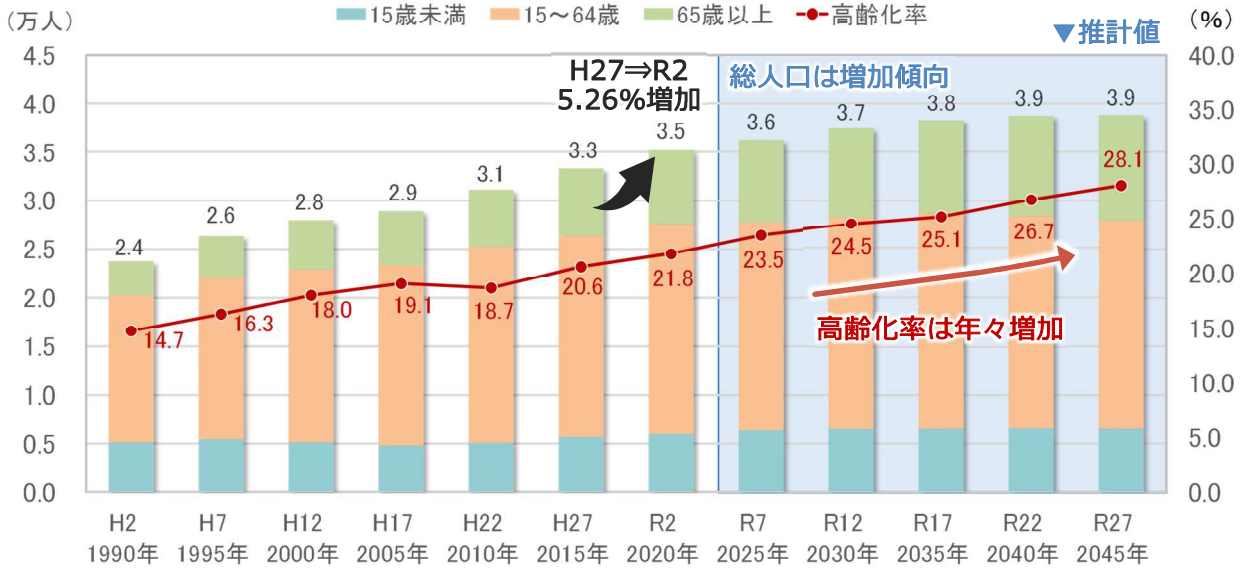


図 総人口の推移・年齢構成

出典：国勢調査(S55～R2)、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計(H30.3)

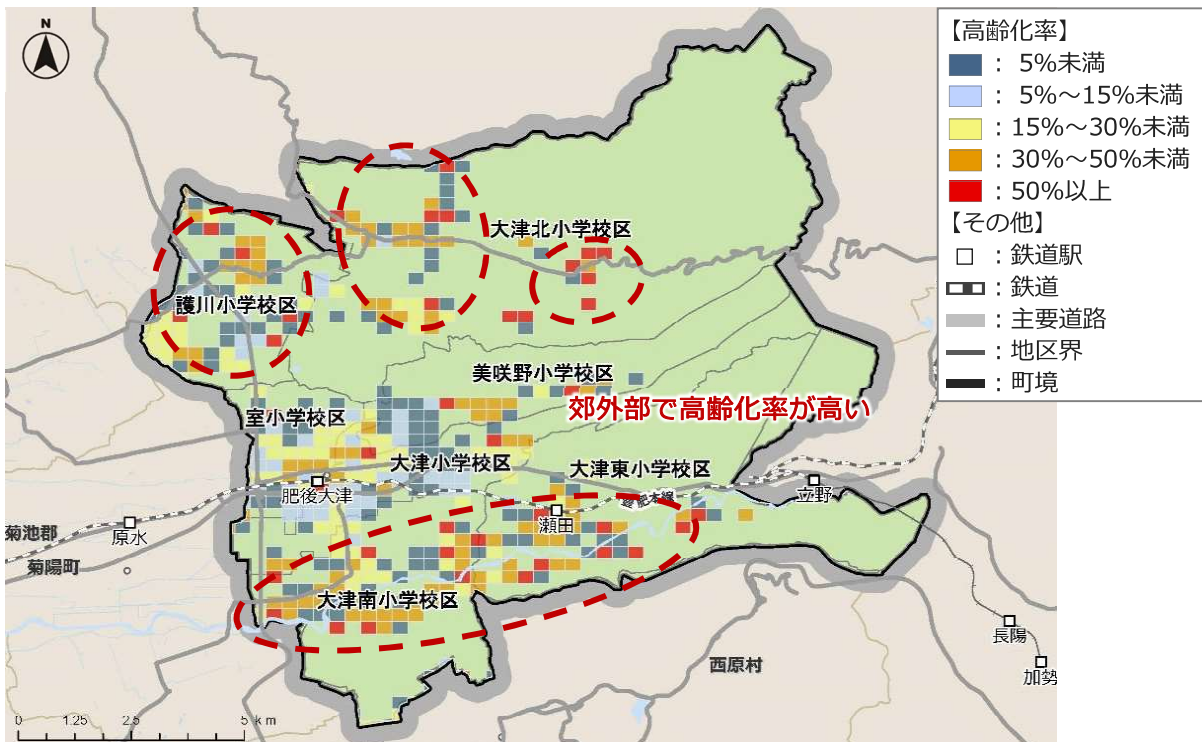


図 高齢化率の分布状況

出典：H27国勢調査(250mメッシュ)をもとに算定

2-2 高齢ドライバーの免許返納後における移動手段の確保

県内・町内の免許返納者数は年々増加傾向にあります

- 高齢者事故などの懸念もあることから、熊本県内と大津町内における免許返納者数の推移は、年々増加傾向にあります。**免許返納後に町民の方が不便なく移動することができる公共交通サービスの確保・維持が重要**になります。

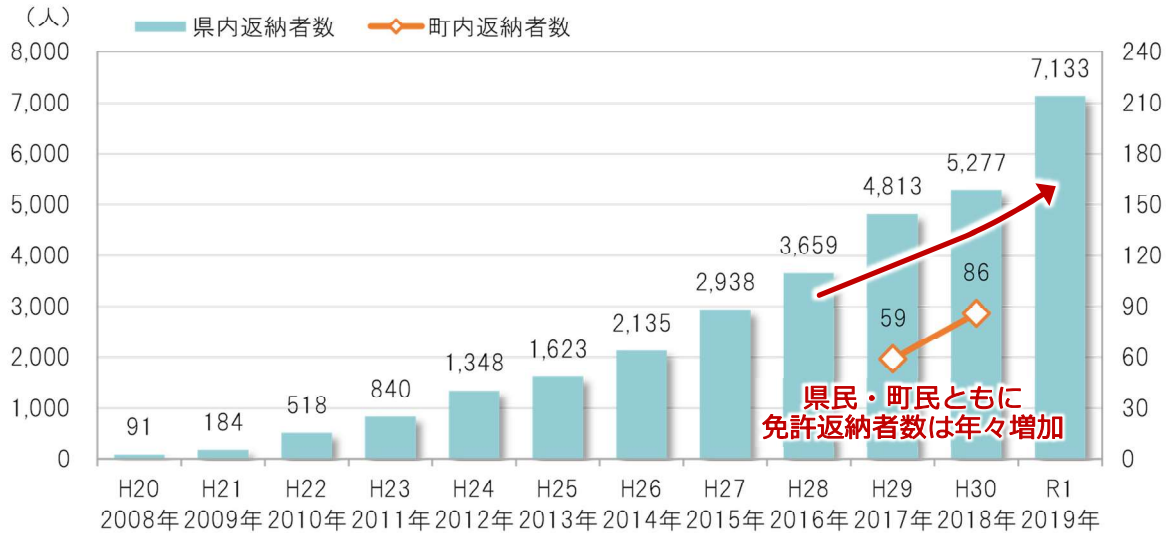


図 県内・町内の免許返納者数の推移

出典：各年運転免許統計、大津警察署提供データ

2-3 新型コロナウイルスの影響による公共交通利用者減少への対応

新型コロナウイルスの影響により、交通事業者の経営状況は深刻になっています

- 交通事業者の経営努力で支えられてきた本町の交通サービスは、事業者だけで支えきれない状況が懸念されます。今後の見直しにあたって、地域の需要・必要性の確認や廃止・減便時の代替手段検討など、**町民・行政・関係者が一体となって持続可能なサービスの実現に取り組むことが重要**となります。

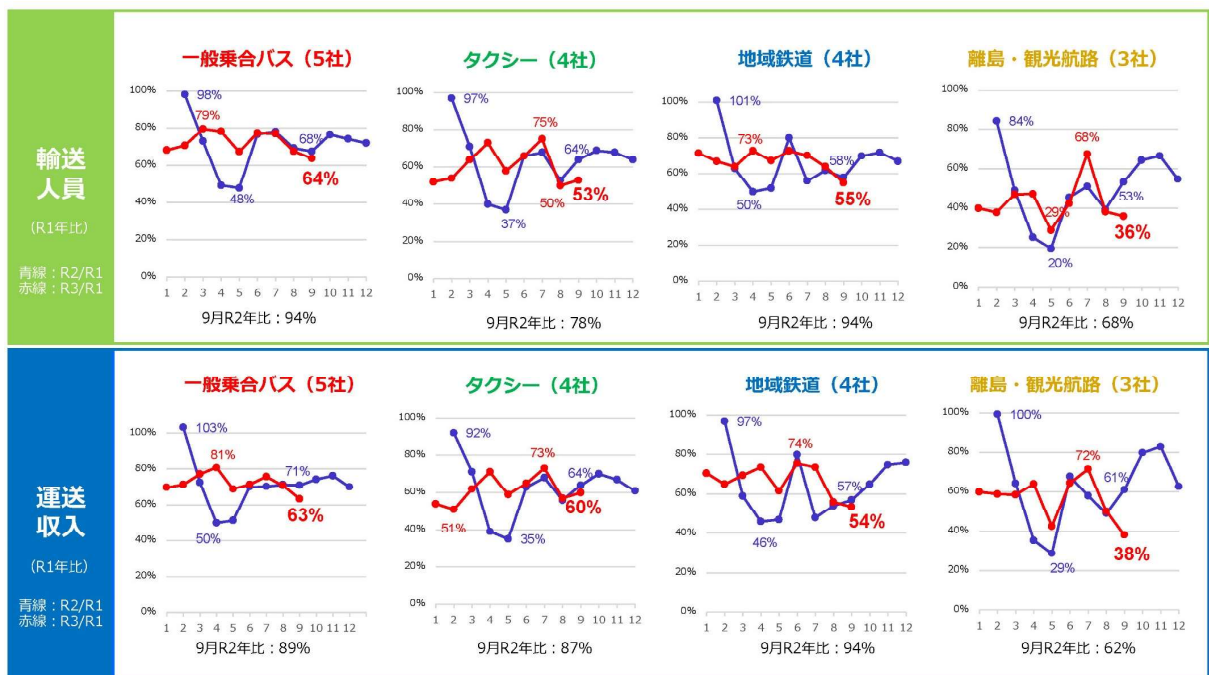


図 熊本県内の輸送人員・運送収入 (対R1年比)

出典：九州運輸局公表資料

2-4 他の事業計画と連動した取組の推進

(1) TSMC※（台湾積体電路製造）の菊陽町への進出

交通渋滞の解消に向けた関係団体との連携が重要になります

- 半導体受託製造で世界最大手の台湾積体電路製造（TSMC）が熊本県菊陽町の第二原水工業団地に半導体工場を建設することが予定されています。（2022年4月着工）
- TSMCの工場建設により、従業員の通勤における交通渋滞なども懸念されるため、「菊池南部地域交通混雑等対策検討会」や「菊池南部総合交通研究会」との連携が重要です。

※TSMCとは…TSMCは、台湾に本社を構える世界最先端の半導体製造技術を持つ企業です。世界的な半導体不足もあり、各国が同社への誘致を働きかけています。

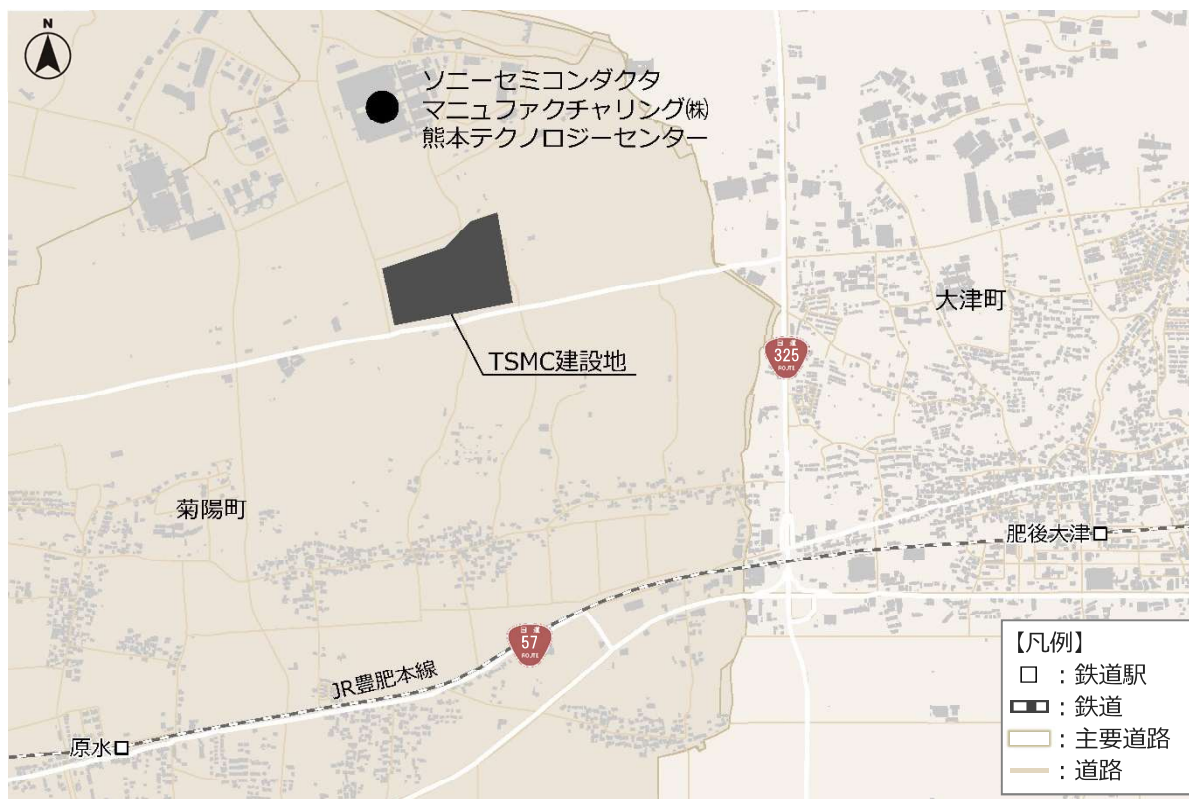


図 TSMCの建設位置図



図 菊陽町における将来人口の推移

出典：菊陽町人口ビジョン(H27)

(2) 南阿蘇鉄道の乗入計画

今後の事業展開と連動した取組の推進・関係団体との連携が重要です

- 南阿蘇鉄道（熊本県高森町）の沿線自治体などで構成する南阿蘇鉄道再生協議会は、立野駅を經由し、2023年夏の全線復旧に合わせてJR豊肥本線の肥後大津駅への乗り入れが計画されています。
- JR豊肥本線への乗り入れが「住民の利便性と観光振興につながる」とされており、今後の事業展開と連動して取組を推進することが重要になります。

※現在運行しているのは、中松駅～高森駅区間となります。

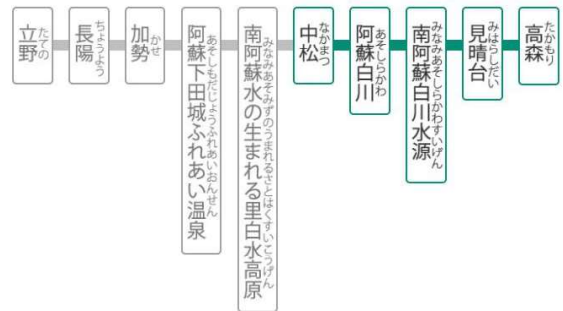


図 南阿蘇鉄道の運行路線

出典：南阿蘇鉄道株式会社HP

(3) 空港アクセス鉄道・空港ターミナルビルの建替え・東海大学臨空校舎の完成計画

空港へのアクセス・建替え等の事業展開と連動した取組の推進が重要です

- 阿蘇くまもと空港へ直結する鉄道構想を検討する「空港アクセス検討委員会」において、これまで豊肥本線の三里木駅から分岐するとしていたルート案に加えて、新たに「原水駅から分岐するルート」「肥後大津駅から分岐するルート」も検討候補にするという方針で事業が計画されています。
- また、阿蘇くまもと空港へのアクセスに加えて、ターミナルビルの建替え（2023年供用開始予定）や東海大学臨空校舎の完成（2023年）が計画されており、今後ますます阿蘇くまもと空港の賑わい創出が予想されます。

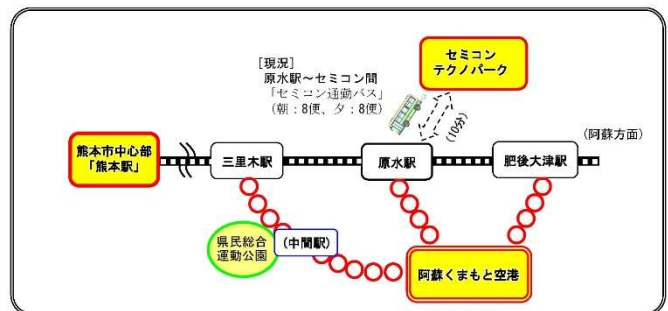


図 空港アクセスルート案

出典：空港アクセス検討委員会資料(R4.2)



図 空港ターミナルビルの建替え

出典：熊本空港特定運営事業等マスタープラン



図 東海大学臨空校舎

出典：東海大学HP

③ 町民のニーズ・特性に関する課題

3-1 自家用車から公共交通への転換促進

(1) 高齢者の自家用車移動を主流とする外出行動と公共交通の利用割合

高齢者は主に自家用車を利用しており、公共交通の利用割合は低い状況です

- 高齢者の外出行動は、自家用車の利用割合（約7割）が最も多くなっている一方で、公共交通の利用割合は約3%程度と低くなっています。**自家用車を主流とする移動実態から公共交通を利用してもらうための取組が重要**になります。

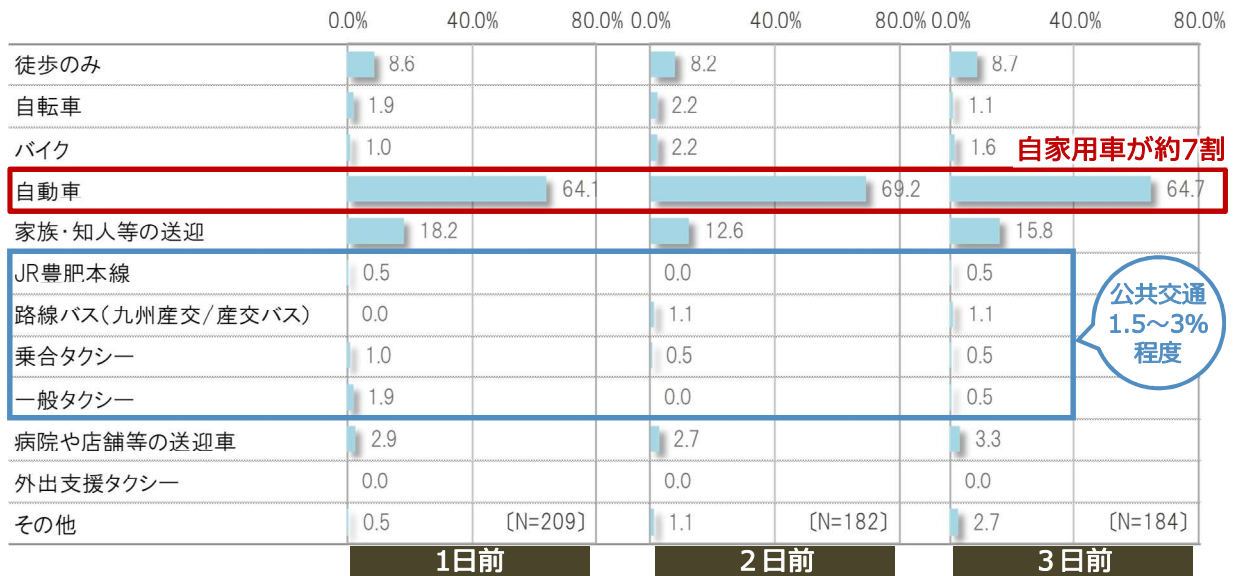


図 高齢者の過去3日間の交通手段

※複数回答のため、合算値は100%を超える
出典:R3高齢者ミニPT結果

(2) 生活のために免許を手放せない高齢者の実態

生活のために自家用車の運転を続けている高齢ドライバーが一部見受けられます

- 町民の65歳以上免許保有者のうち、半数以上が「現在免許を返納する意思がない」と回答しています。また、現時点で返納意思のある割合は41.8%となっています。
- 免許を返納しない理由の中で「運転に不安を感じているが、生活のために必要だから」との回答が3割を占めており、**現状の公共交通サービスでは移動しにくい実態が存在**しています。

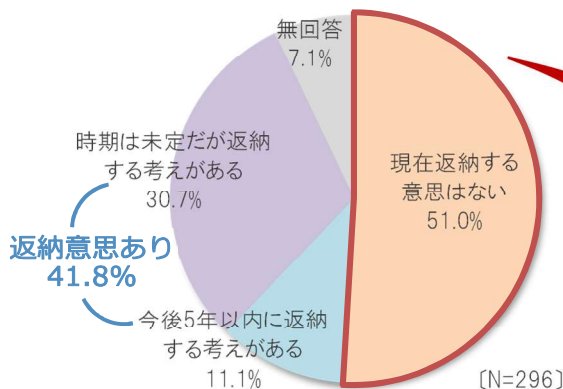


図 免許返納の考え
(65歳以上の免許保有者のみ)

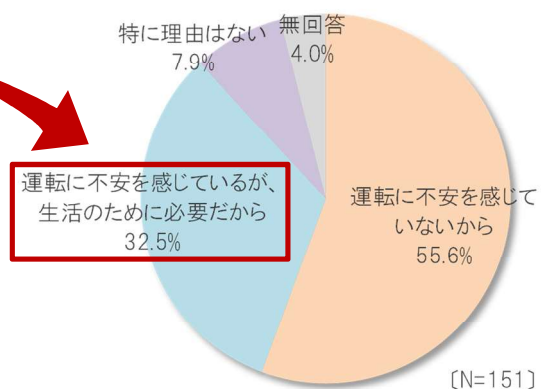


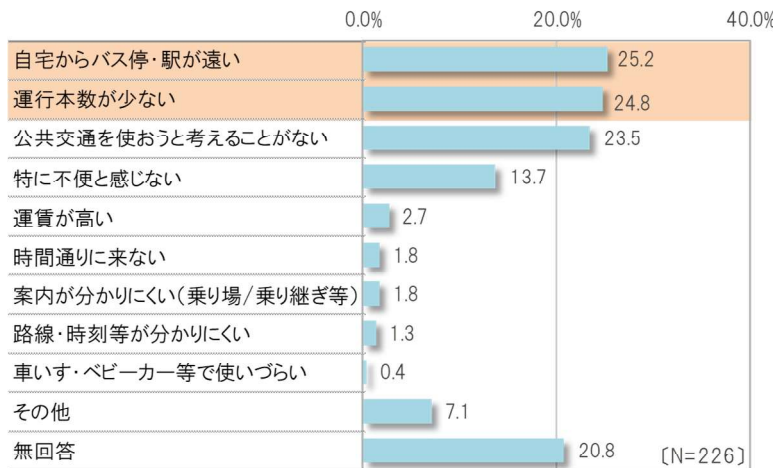
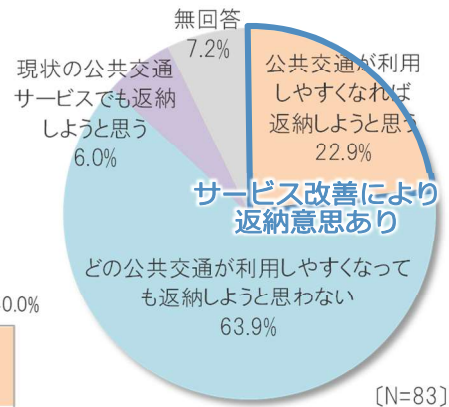
図 免許を返納しない理由
(免許返納意思のない人のみ)

出典:R3町民アンケート結果

(3) 高齢者にとって不便を感じている公共交通サービスの実情

免許返納後の移動に不安を感じている高齢者が存在しています

- 65歳以上の町民で公共交通を利用していない方は、「自宅からバス停・駅が遠い」などの理由から現状の公共交通サービスに不便を感じており、免許返納後の移動に不安を感じている方が見受けられます。
- また、公共交通が利用しやすくなれば免許を返納しようと思う方は22.9%存在しており、**免許返納後における移動サービスの充実**が求められています。



〈高齢者の意見〉

- 公共交通機関が乏しいため免許を返納できない。
- 住んでいる地域に公共交通がないので、返納したくてもできない。
- 免許返納後に買い物や通院などの生活に不便を感じると思う。

図 公共交通に不便を感じる理由 (65歳以上)

出典:R3町民アンケート、高齢者ミニPT結果

※複数回答のため、合算値は100%を超える

3-2 公共交通サービス事業の存続

町民の半数以上が事業の存続、運行サービスの継続を求めています

- 町が財政負担している公共交通サービスの維持について、町民の52.4%が公共交通の維持を継続すべきとの意向を示しており、そのうち36.4%は現在の財政負担のまま運行サービスの継続を求めていることから、**既存サービスの維持に向けて取り組む**必要があります。

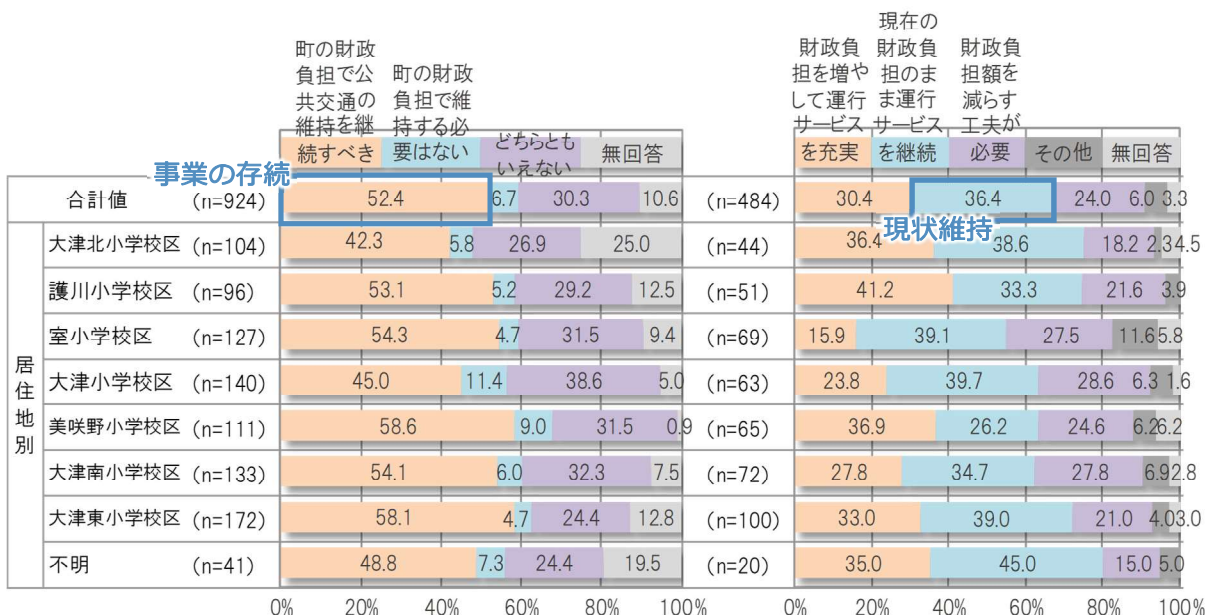


図 公共交通の事業存続意向

図 財政負担のあり方

出典:R3町民アンケート結果

3-3 町民の生活行動に応じた運行サービスの改善

居住地毎の買い物や通院等に対応した交通サービスが必要です

- 主要な生活サービス施設は、町中心部に多く集中しており、買い物・通院ともに町中心部への移動が多くなっています。通院においては、町外への移動実態も一部みられます。
- 町民の生活行動に対応するには、**集落から町中心部へのアクセス強化**と**町中心部を周遊する**ようなサービスの提供が求められています。

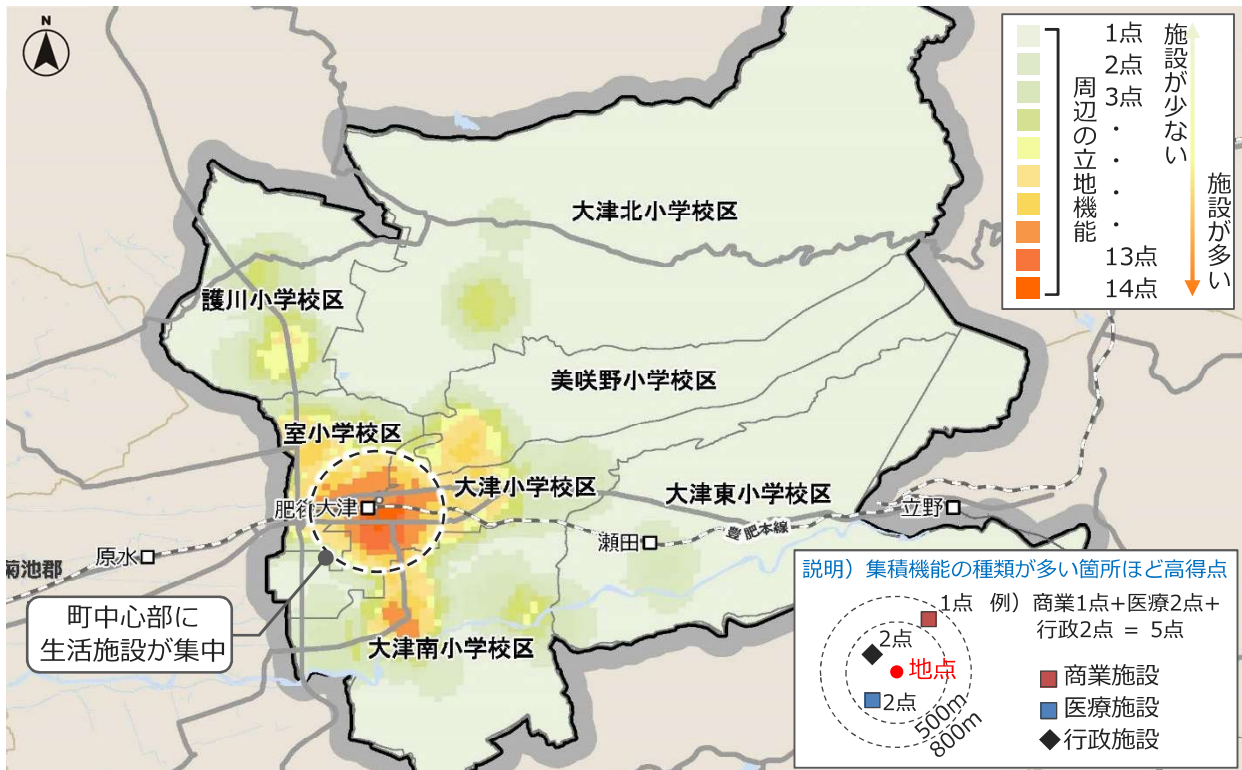


図 機能集積の度合い（商業・医療・金融・行政・教育・福祉・子育て支援）

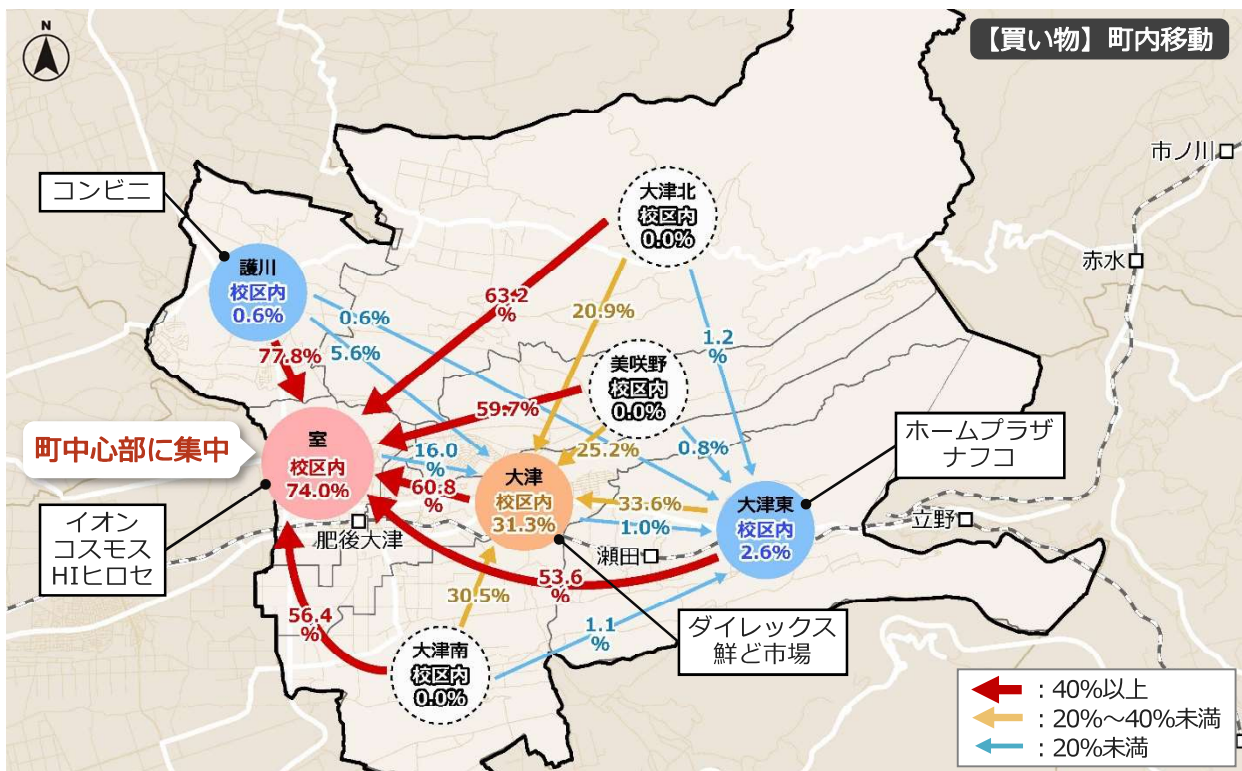


図 買い物の移動実態

出典: R3町民アンケート結果

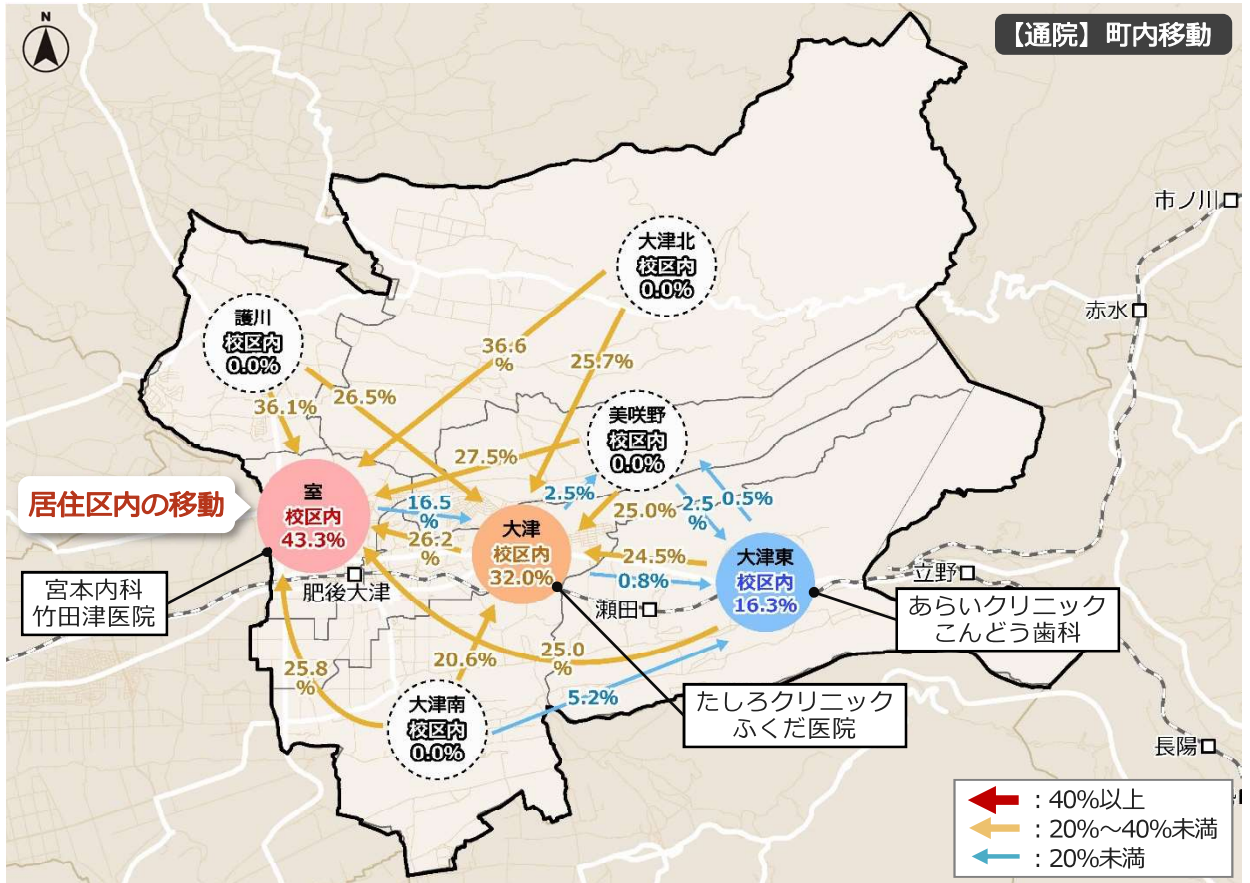


図 通院の移動実態 (町内)

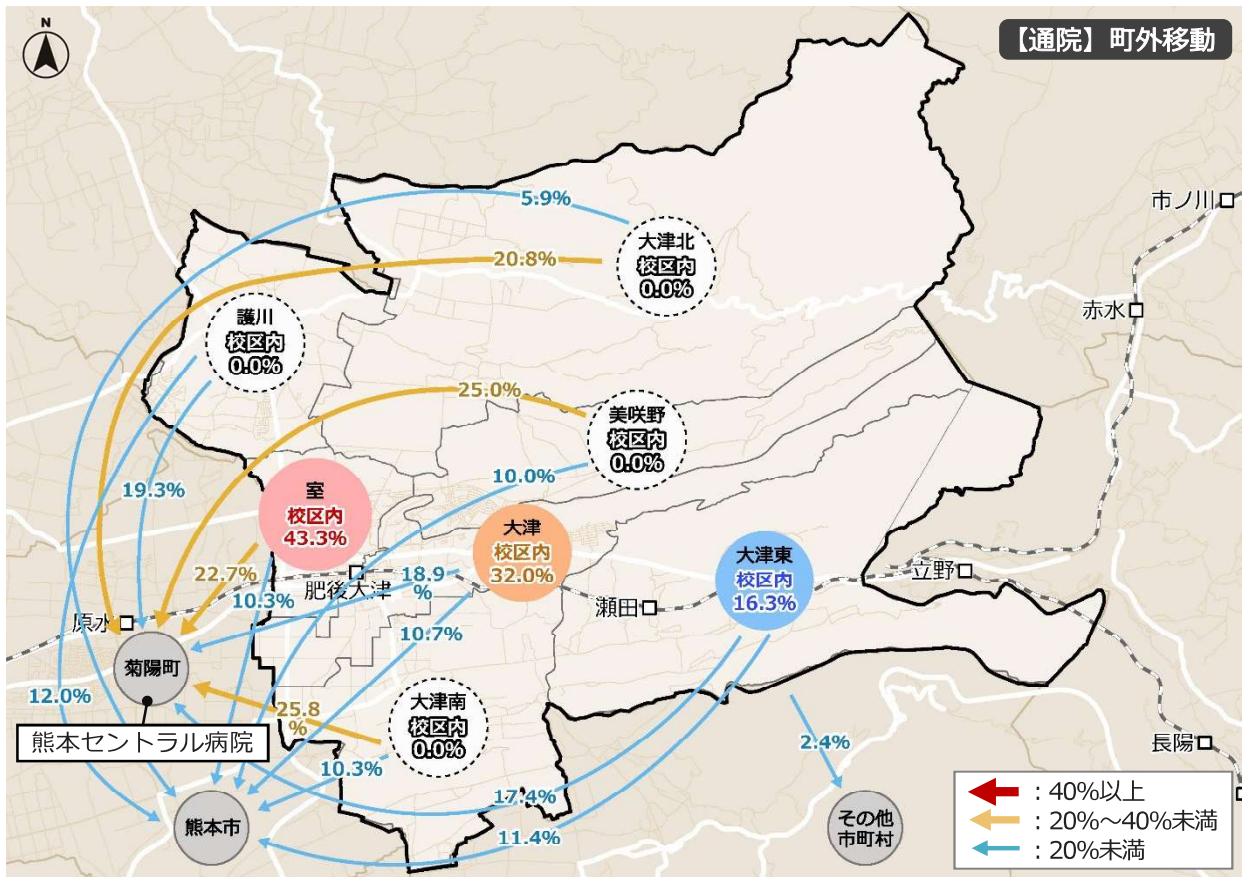


図 通院の移動実態 (町外)

出典：R3町民アンケート結果

〈買い物・通院の外出時間〉

日常生活に必要な買い物・通院は午前中に済ませる傾向があります

■ 買い物・通院における外出時間では、主に午前中で用事を済ませる傾向にあります。

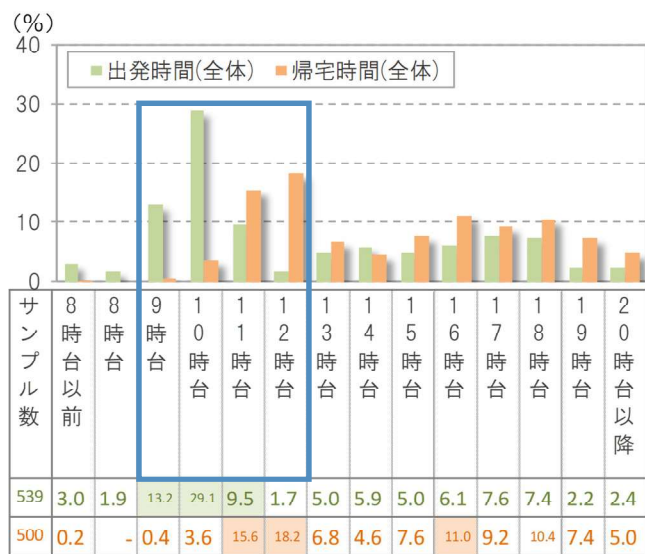


図 買い物の外出時間（無回答を除く）

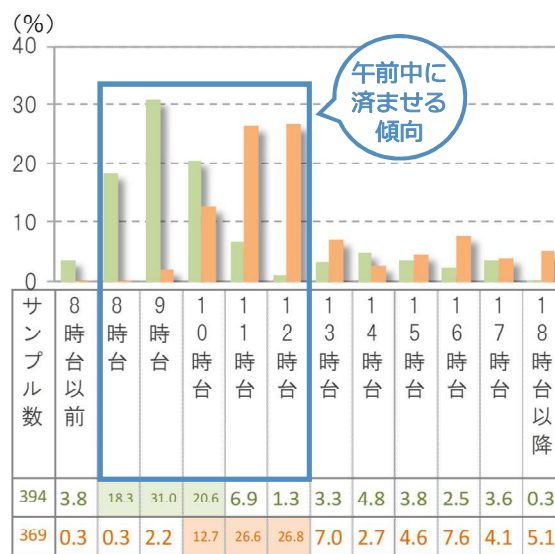


図 通院の外出時間（無回答を除く）

出典：R3町民アンケート結果

〈買い物・通院の交通手段〉

町民の生活行動における移動手段は自動車の割合が高いです

■ 町民の買い物・通院時における移動手段は自動車の割合が4～5割を占めており、公共交通の利用割合は約6%程度と低い割合となっています。

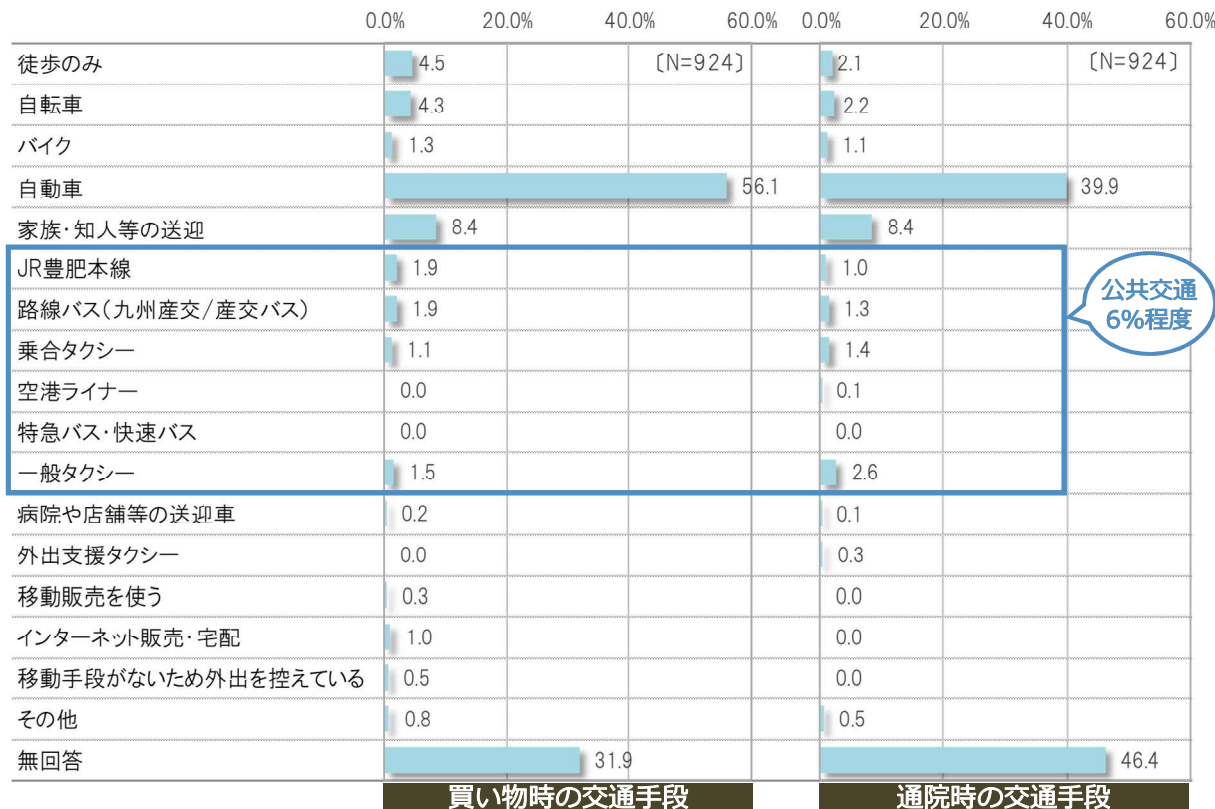


図 買い物・通院時の交通手段

※複数回答のため、合算値は100%を超える

出典：R3町民アンケート結果

3-4 町中心部における移動サービスの支援・充実

(1) 町民が望む中心部における交通手段の利用意向

住民の利用意向は高くなっており、特に若い年代のニーズが存在します

- 町中心部における交通手段の導入については、利用意向のある方が全体の49.5%を占めており、**特に若い年代からのニーズが存在**しています。
- 本町は町中心部に生活施設が集積しているため、複数の施設を利用できるような移動サービスの支援による**まちの賑わいを創出することが重要**です。

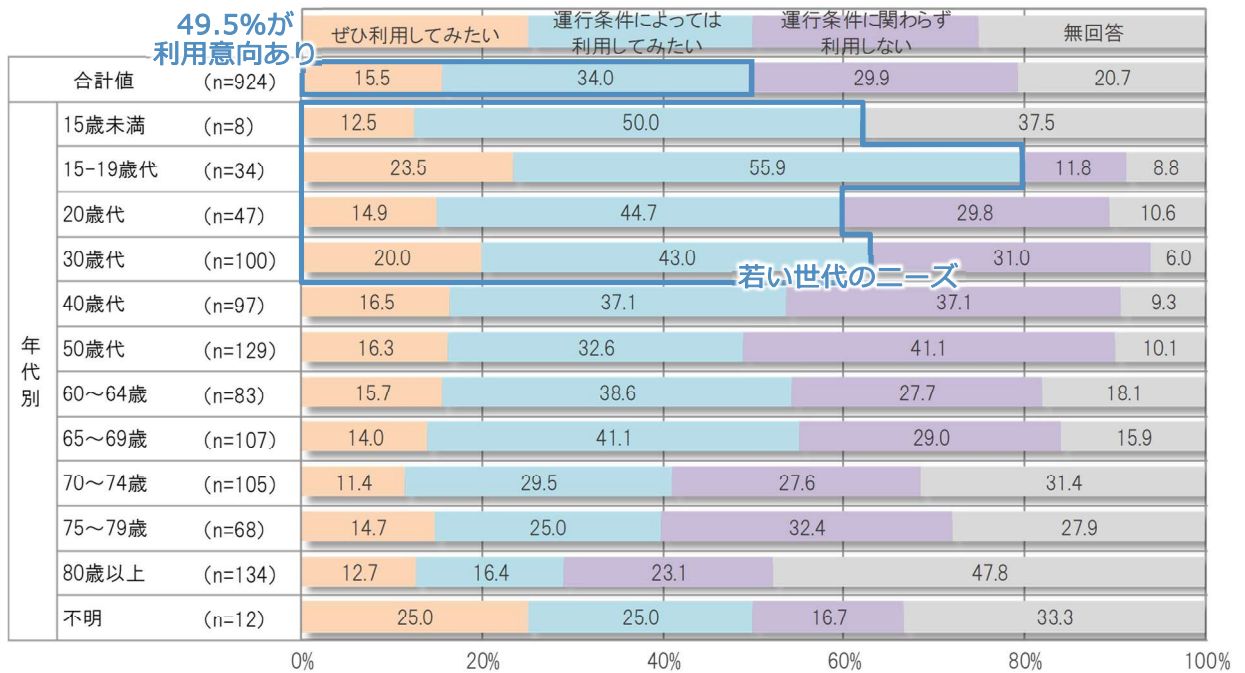


図 町中心部の交通手段に関する利用意向

出典：R3町民アンケート結果

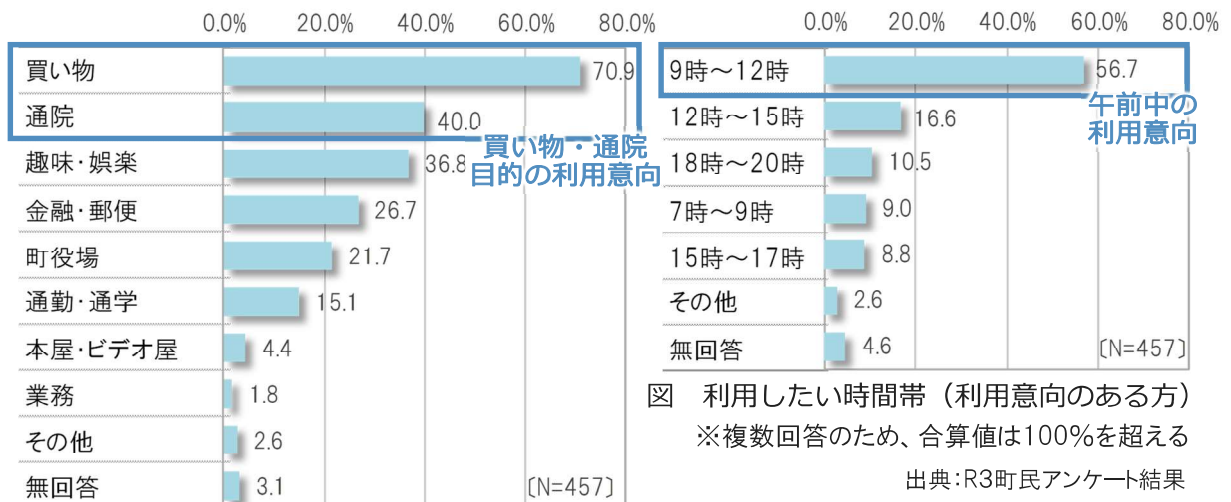


図 利用したい時間帯（利用意向のある方）

※複数回答のため、合算値は100%を超える

出典：R3町民アンケート結果

〈町中心部の交通に関する町民の意見〉

- 菊陽町のような町内巡回バスがあると良い。
- 町内を回る巡回バス路線があると高齢者や子育て世代にも便利だと思う。
- 循環バスを運行するよう要望したい、合志市のような町が運行する小型バスの運行、巡回。 など



(2) 他者に頼らざる得ない学生の送迎実態

駅までの交通手段として家族等に送迎を頼らざる得ない状況です

■ 町民の駅までの交通手段として、「家族、知人の送迎」に頼っている割合が26.6%と高い割合を示しており、そのうち7割が学生となっています。子育て世代の負担軽減につながる送迎交通の支援は重要な取組であり、**学生が自由に使える移動手段の確保が必要**です。

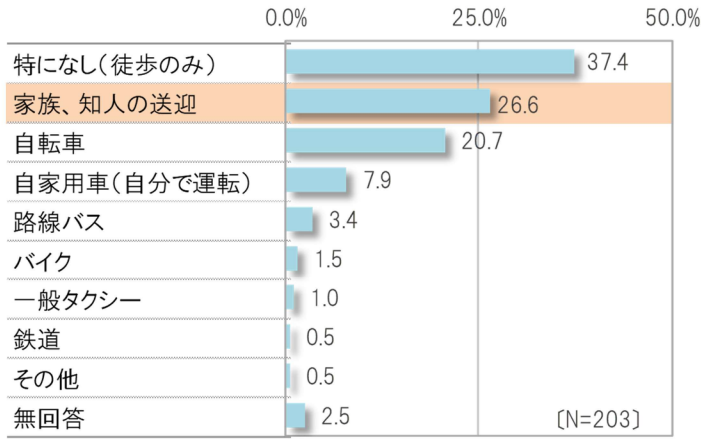


図 駅までの交通手段 (町内在住者)

※複数回答のため、合算値は100%を超える

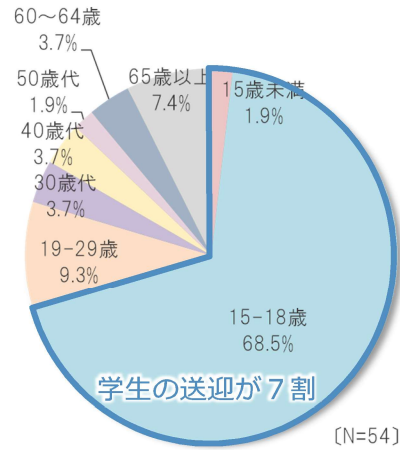


図 送迎移動の年代

出典:R3JR利用者アンケート結果

小地域名	大津	美咲野	室	吹田	杉水	矢護川	引水	高尾野	森	新	岩坂	錦野	陣内	無回答	合計
回答票数	15	9	6	5	4	3	3	2	2	1	1	1	1	1	[N=54]
居住地割合	27.8%	16.7%	9.3%	9.3%	7.4%	5.6%	5.6%	3.7%	3.7%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	1.9%	100.0%

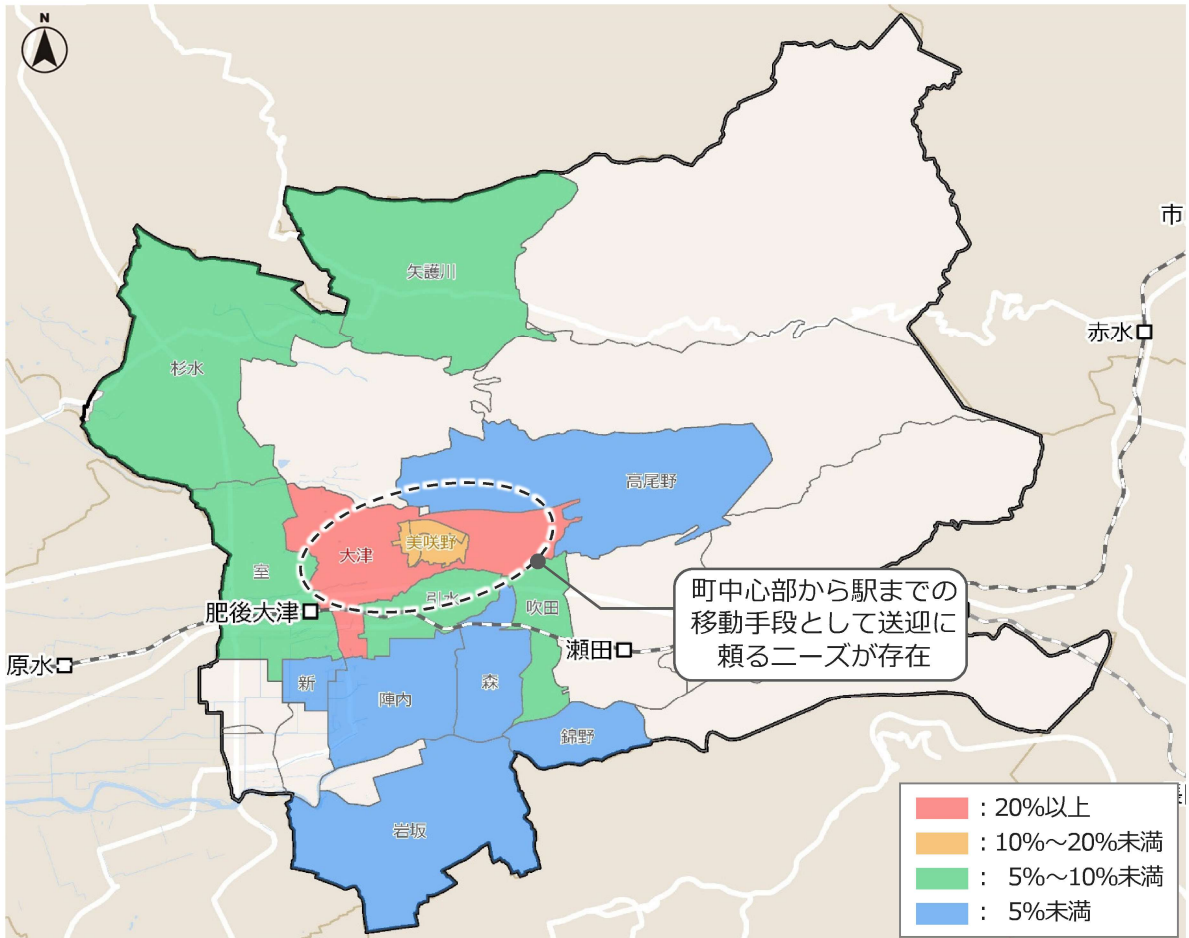


図 小地域別の駅送迎実態図 (居住地)

出典:R3JR利用者アンケート結果

3-5 JR肥後大津駅における交通結節機能の強化

(1) 町民が考える公共交通の維持・利用向上に有効な取組

鉄道・路線バスの乗り継ぎ利便性の向上・乗り場環境の整備が求められています

■公共交通の維持に向けた必要な取組として「鉄道・バス等乗り継ぎしやすい運行時刻の改善（43.8%）」や「駅・主要バス停で利用しやすい乗り場環境の整備（32.5%）」が多くの人から挙げられ、**町民のニーズに合わせたサービス改善が重要**です。

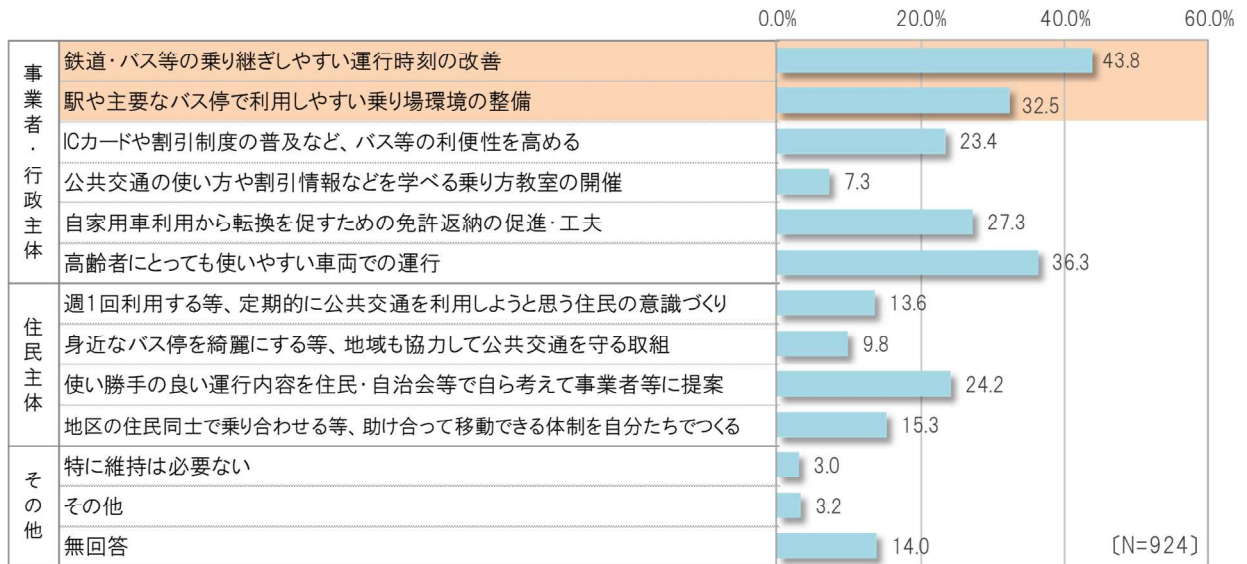


図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組

※複数回答のため、合算値は100%を超える
出典：R3町民アンケート結果

(2) 鉄道と路線バスの接続に関するニーズ

鉄道⇔路線バスの乗り継ぎ実態、バスの運行時刻・本数に改善ニーズが存在します

■駅利用者の6.1%が鉄道⇔路線バスの乗り継ぎを行っています。また、駅利用者のバス運行内容に関する満足度については、「運行時間帯・本数」の不満足割合（35.1%）が他の項目に比べて高い状況です。

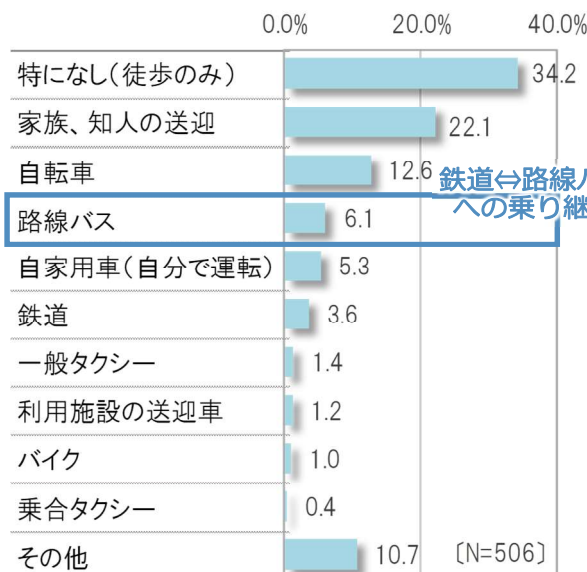


図 駅利用者の町内交通手段

※複数回答のため、合算値は100%を超える

〈鉄道利用者の意見〉

- バスとの乗り継ぎ時間が合わない。
- JRとバスの接続が悪い、JRの便の多いわりにバスが少なくて困る。

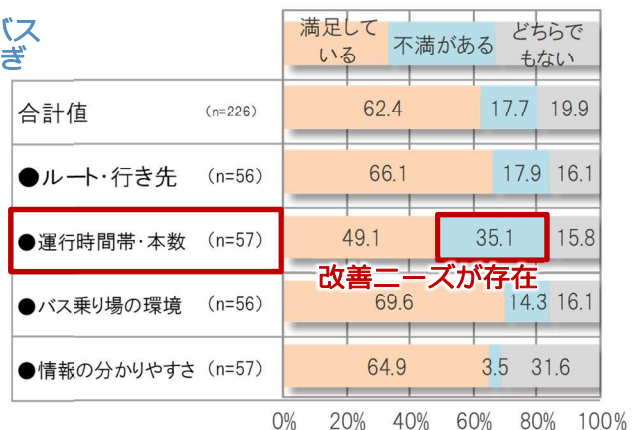


図 駅利用者のバス満足度

出典：R3JR利用者アンケート結果

(3) 鉄道と路線バスの接続状況

鉄道⇔路線バスの乗り継ぎダイヤは改善の余地があります

■ 鉄道と路線バスの乗り継ぎ状況は、概ね6分～15分の待ち時間となっていますが、一部**15分以上の待ち時間が長い（乗り継ぎしづらい時間）時間帯が存在**しており、改善の余地があります。また、乗り継ぎしやすいダイヤを利用者に見える形で情報提供することが重要です。

〈行き〉 路線バス→鉄道			〈帰り〉 鉄道→路線バス			〈行き〉 路線バス→鉄道			〈帰り〉 鉄道→路線バス		
路線バス (肥後大津駅-到着)	時刻	待ち時間	JR豊肥本線			時刻	待ち時間	路線バス (肥後大津駅-到着)	時刻	待ち時間	路線バス (肥後大津駅-出発)
			熊本方面 (駅着)	便名	宮地方面 (駅着)						
-	-	-	5:12 (普)	1便 (普)	5:59	-	-	-	-	-	-
-	-	-	5:55 (普)	2便	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	6:18 (普)	3便 (普)	6:23	-	-	-	-	-	-
6:15	(18分)	>>>>	6:33 (普)	4便 (普)	6:37	-	-	-	-	-	-
6:34	(10分)	>>>>	6:44 (普)	5便 (普)	6:59	>>>>	7:07	(08分)	-	-	-
-	-	-	6:55 (普)	6便	-	-	-	-	-	-	-
6:59	(06分)	>>>>	7:05 (普)	7便 (普)	7:20	-	-	-	-	-	-
-	-	-	7:16 (普)	8便 (普)	7:34	-	-	-	-	-	-
7:21	(09分)	>>>>	7:30 (普)	9便 (普)	7:47	-	-	-	-	-	-
-	-	-	7:42 (普)	10便 (普)	7:59	>>>>	8:10	(11分)	-	-	-
7:44	(11分)	>>>>	7:55 (普)	11便	-	-	-	-	-	-	-
7:52	(15分)	>>>>	8:07 (普)	12便 (普)	8:11	-	-	-	-	-	-
8:23	(09分)	>>>>	8:32 (普)	13便 (普)	8:19	>>>>	8:27	(08分)	-	-	-
-	-	-	8:42 (普)	14便 (普)	8:46	-	-	-	-	-	-
8:42	(15分)	>>>>	8:57 (普)	15便	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	9:20 (普)	16便 (普)	9:12	>>>>	9:25	(13分)	-	-	-
9:25	(32分)	>>>>	9:57 (普)	17便 (普)	9:48	-	-	-	-	-	-
-	-	-	10:19 (普)	18便 (普)	10:08	-	-	-	-	-	-
-	-	-	10:44 (特)	19便 (普)	10:34	>>>>	11:06	(32分)	-	-	-
-	-	-	10:49 (普)	20便	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	11:21 (普)	21便 (普)	11:13	-	-	-	-	-	-
11:25	(15分)	>>>>	11:40 (普)	22便 (普)	11:32	>>>>	11:57	(25分)	-	-	-
11:48	(24分)	>>>>	12:12 (普)	23便 (普)	12:04	-	-	-	-	-	-
12:25	(10分)	>>>>	12:35 (普)	24便 (普)	12:27	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	25便 (普)	12:51	>>>>	12:57	(06分)	-	-	-
-	-	-	13:03 (普)	26便 (室)	13:15	-	-	-	-	-	-
-	-	-	13:36 (普)	27便 (普)	13:28	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	28便 (普)	13:57	>>>>	14:15	(18分)	-	-	-
13:50	(16分)	>>>>	14:06 (普)	29便 (普)	14:20	-	-	-	-	-	-
14:00	(17分)	>>>>	14:17 (特)	30便 (室)	14:40	-	-	-	-	-	-

□：乗り継ぎ時間が15分以上のダイヤ※平日の場合

※表中の「青文字」は、待ち時間6分～15分のもの
※定刻5分以内は乗り継ぎ不可として計上していない

〈行き〉 路線バス→鉄道の接続本数
鉄道53便のうち**路線バス20便**が接続
▶20便のうち、**8便が改善余地あり**

〈帰り〉 鉄道→路線バスの接続本数
鉄道50便のうち**路線バス18便**が接続
▶20便のうち、**7便が改善余地あり**

〈肥後大津駅のバス乗り場〉



大津駅南口のバス待合状況

写真 大津駅南口のバス乗り場



肥後大津駅のバス待合状況

写真 肥後大津駅のバス乗り場（北口）

4 公共交通の利便性に関する課題

4-1 町外への移動を支える広域的なネットワークの維持・継承

町内の広域交通は地域・都市間の日常的な移動や観光目的の移動を担っています

- JR豊肥本線は、大津駅から熊本市内への日常的な移動（通勤・通学等）を支える重要な役割があります。肥後大津駅利用者の外出目的は通勤・通学に加えて観光目的の利用も多く、空港ライナーを利用して県外への観光移動もみられます。また、大分方面への広域移動を担う高速・特急バスはコロナウィルスの影響もあり、一部で運休の状況がみられています。
- 今後はウィズ・アフターコロナの取組を考える上で、**町民のための生活交通としての役割を基本**としながら、対応可能な範囲で**観光客等への対応に向けた取組が必要**になります。

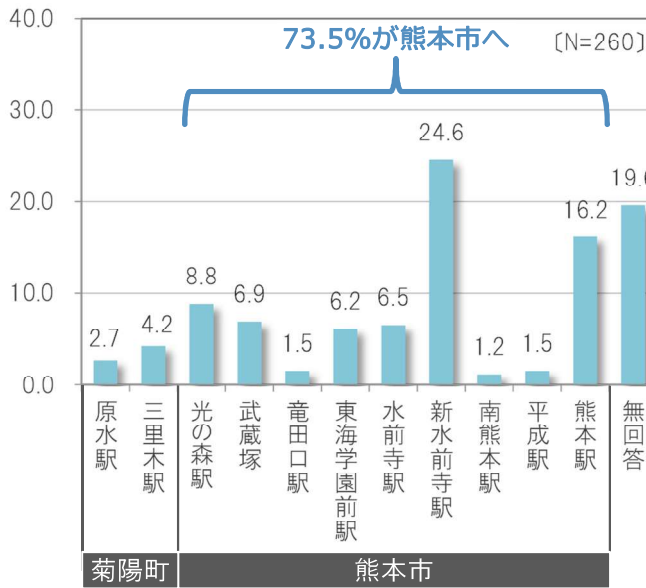
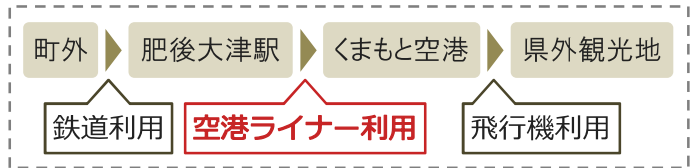


図 大津駅乗車客の降車駅

行先	由布院駅前バスセンター	由布院駅前バスセンター	別府駅前本町	黒川温泉
種別	1号	3号	7号	9号
【前】熊本駅前【道のりば】	7:33	8:33	12:13	8:03
【前】ANAクラウンプラザホテル熊本ニースカイ	7:36	8:36	12:16	8:06
【前】熊本駅前【スターマインのりば】	7:45	8:45	12:25	8:15
【前】道のり	7:51	8:51	12:31	8:21
【前】熊本駅前	8:01	9:01	12:41	8:31
【前】熊本駅前	8:01	9:01	12:41	8:31
【前】熊本駅前	8:11	9:11	12:51	8:41
【前】熊本駅前	8:29	9:29	13:09	8:59
大津駅前	8:43	9:43	13:23	9:13
アーデンホテル別荘	9:04	10:04	13:44	9:34
乙姫・マリンランド入口	9:14	10:14	13:54	9:44
カントリードミニオン前	9:17	10:17	13:57	9:47
阿蘇駅前【後】	9:20	10:20	14:00	9:50
阿蘇駅前【後】	9:30	10:30	14:10	10:00
阿蘇プラザホテル	9:40	10:40	14:20	10:10
南小国町役場前	10:07	11:07	14:47	10:37
湯輪寺入口	10:11	11:11	14:51	10:41
黒川温泉	10:20	11:20	15:00	10:48
熊本の本レストハウス【前】	10:30	11:30	15:10	
熊本の本レストハウス【後】	10:50	11:50	15:20	
熊本の本レストハウス	10:53	11:53	15:23	
熊本の本レストハウス	11:02	12:02	15:32	
くまもと空港【熊本市】	11:11	12:11	15:41	
熊本県立工業専門学校	11:17	12:17	15:47	
小田の道【熊】	11:32	12:32	16:02	
小田の道【熊】	11:32	12:32	16:12	
由布院駅前バスセンター	11:53	12:53	16:53	
熊本県庁			16:53	
旅館			17:10	
【後】別府駅前【第三乗降】			17:20	
【後】別府駅前			17:21	
【後】別府駅前			17:26	
【後】別府駅前			17:27	

図 九州横断バス時刻表

- 熊本県立大津高校(20票)
 - 東海大学付属熊本星翔高校(18票)
 - 熊本県立翔陽高校(13票)
 - 熊本県立商業高校(10票)
- 熊本市への通学



▲ 移動の例

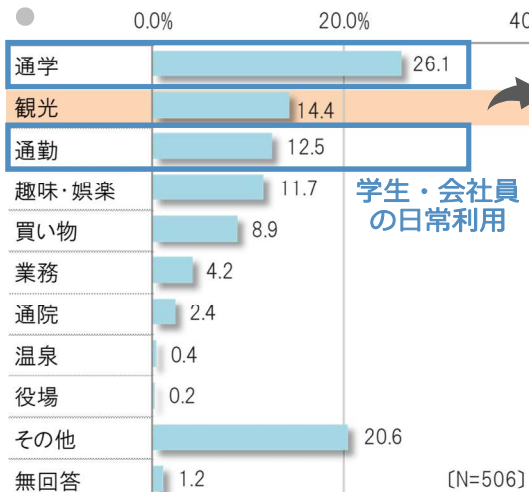


図 駅利用者の外出目的

※複数回答のため、合算値は100%を超える

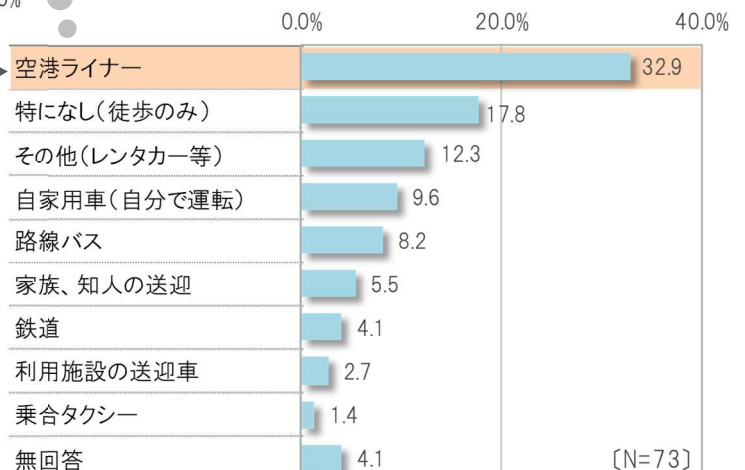


図 駅利用者の交通手段(観光目的)

出典:R3JR利用者アンケート結果

4-2 利用者の特性に応じた公共交通サービスの充実

(1) 鉄道利用者の特性

7時台前後と18時台前後の利用集中、学生+会社員の利用が7割以上を占めます

- 肥後大津駅では学生（中学生～大学生）や会社員・公務員の利用割合が75.3%を占めており、駅の利用状況としては主に7時台前後と18時台前後の利用が集中しています。町外（熊本市等）在住の利用者は5割以上を占めます。

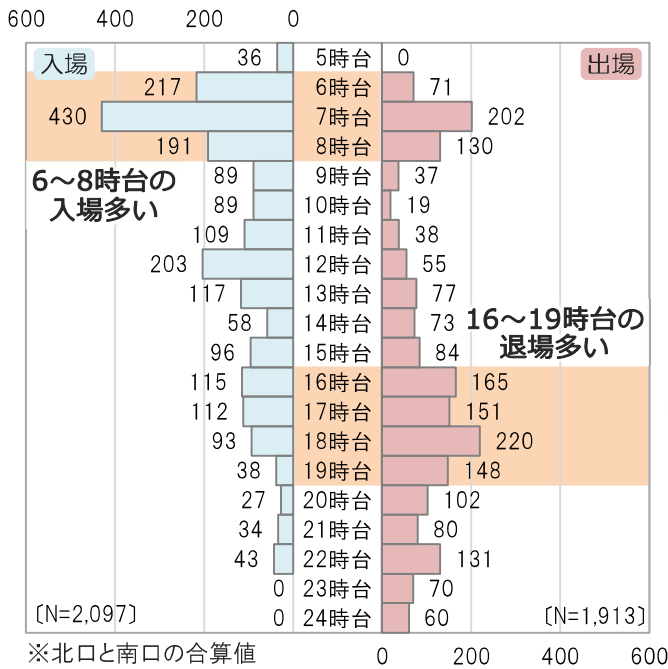


図 大津駅における入出場カウント（平日）

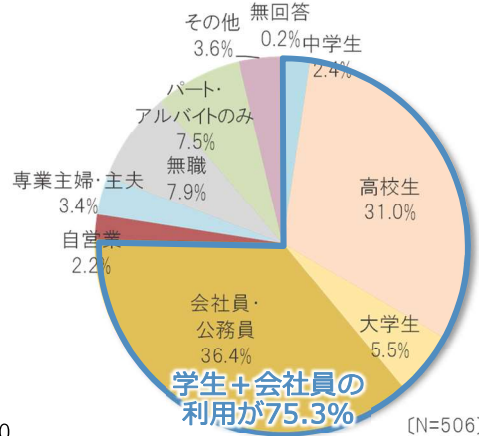
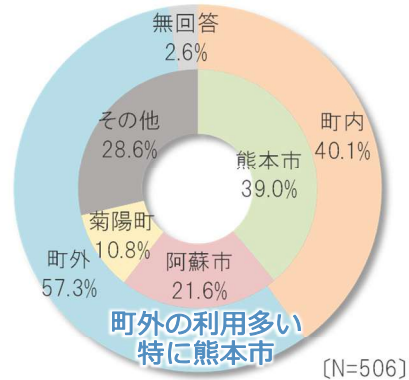


図 駅利用者の居住地・職業
出典：R3JR利用者アンケート結果

(2) 路線バス利用者の特性

路線ごとに利用者の年齢層・居住地区が異なります

- 学生や会社員、高齢者など路線ごとに利用者の年齢層が異なるため、**各ターゲット層に合わせた公共交通サービスの提供が重要**になります。
- 三里木線や山鹿線などの近隣市町村を跨いで運行している路線は、町外居住者の利用が多いです。

右図 路線別利用者の居住地

路線別	町内	町外	無回答
合計値 (n=747)	24.0	43.9	32.1
三里木線 (n=224)	16.1	42.9	41.1
大津高校線 (n=25)		100.0	
菊池線 (n=84)	44.0	28.6	27.4
山鹿線 (n=332)	14.2	55.1	30.7
木山線 (n=33)	27.3	51.5	町外の利用者が多い
士林線 (n=10)	20.0	60.0	町外の利用者が多い
大津南口線 (n=39)	59.0	5.1	35.9

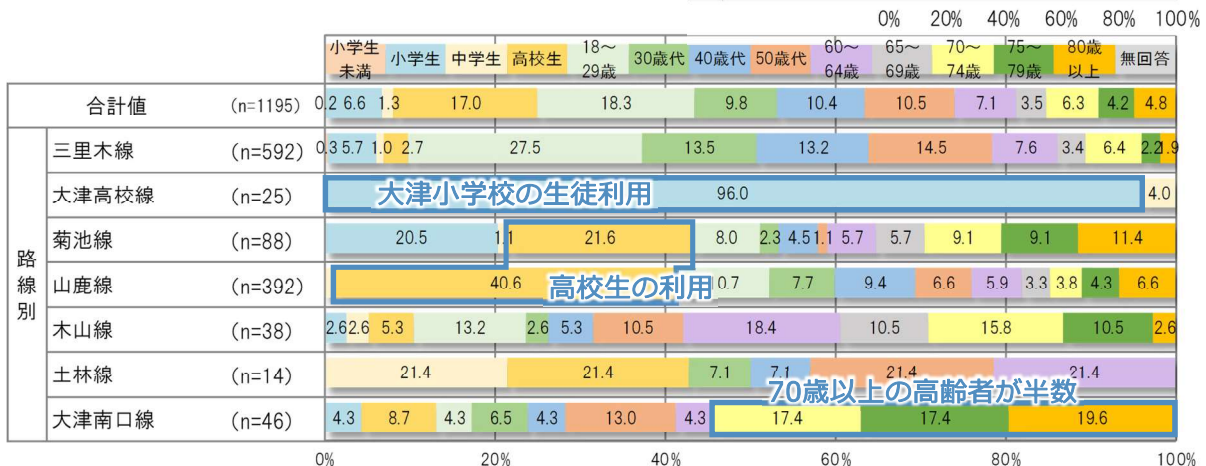


図 路線別利用者の年齢層
出典：R3路線バス乗降調査結果

〈各路線別の運行内容に関する満足度〉

運行本数及び運行時間帯に改善ニーズが見受けられます

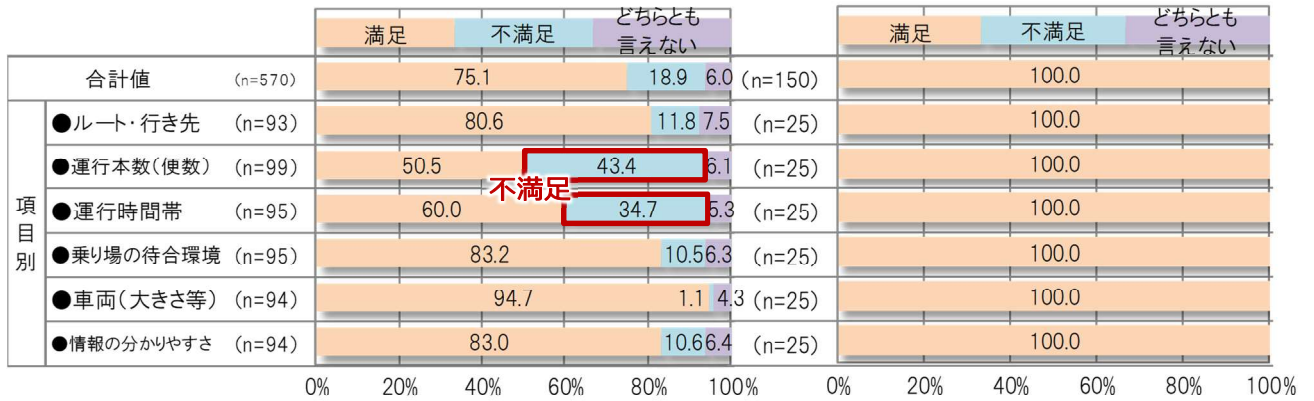


図 三里木線

図 大津高校線

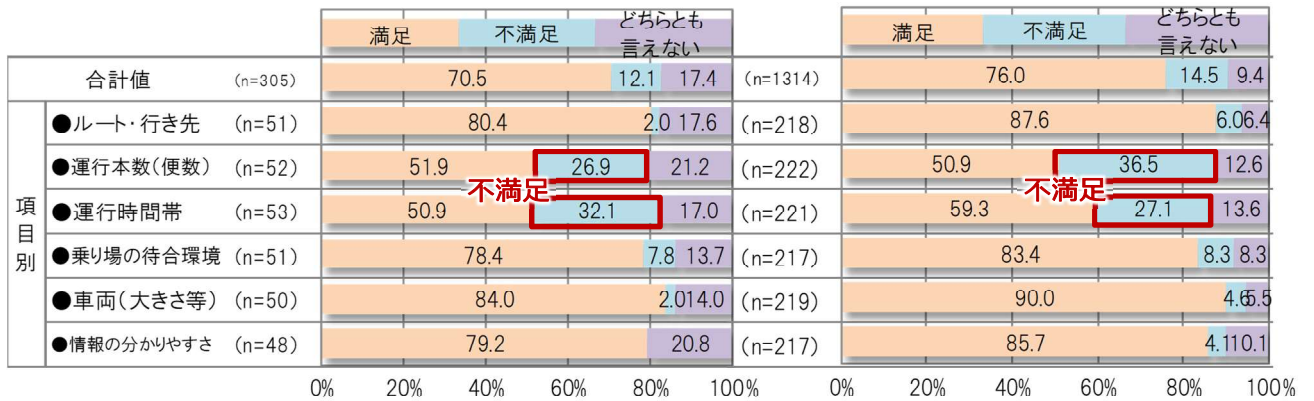


図 菊池線

図 山鹿線

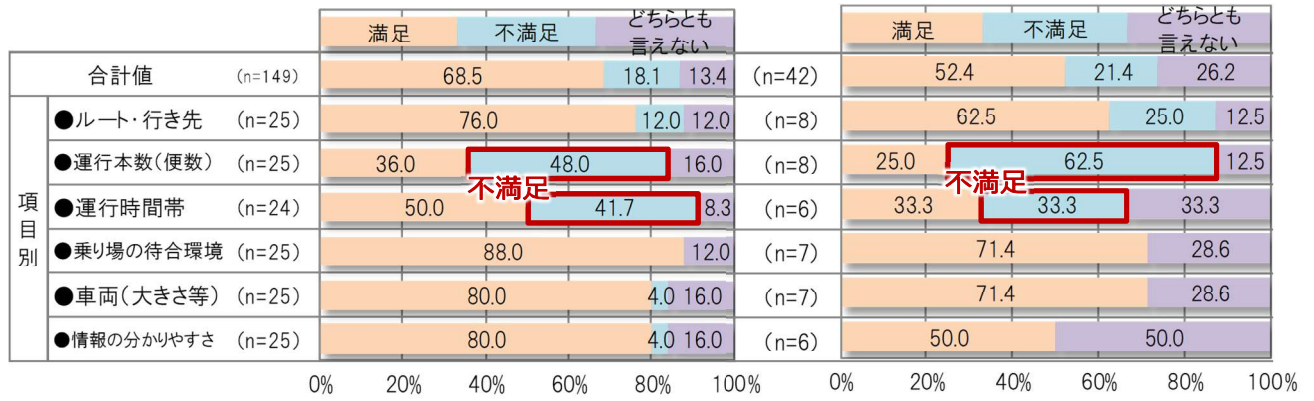


図 木山線

図 土林線

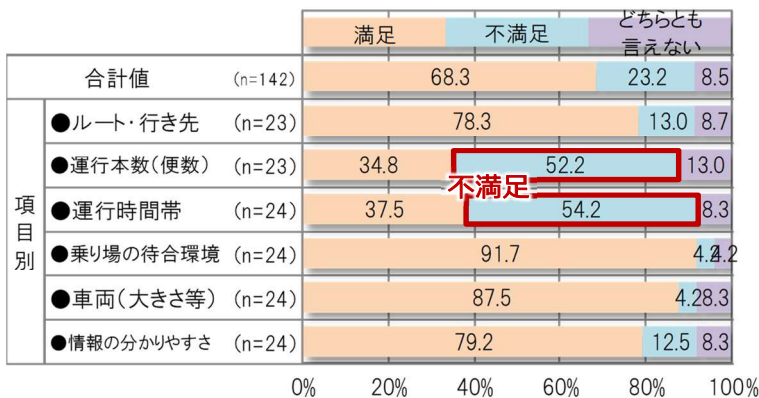


図 大津駅南口線

出典:R3路線バス乗降調査結果

4-3 新規需要の創出に向けた乗合タクシーの利便性向上

(1) 固定化した利用者と利用しづらい運行時間の存在

乗合タクシーの利用者は固定化し、中心部行き1便目の利用が非常に少ない状況です

- 乗合タクシーは、月に複数回利用する利用者が全体の32.4%を占めており、利用の固定化がみられます。乗合タクシーの運行継続に向けて、地域住民の方が声を掛け合って乗り合う取組などの**新規需要の獲得が重要**です。
- 便別の利用状況を見ると、町中心部行きの1便目は全体の18人（3.2%）しか利用されておらず、利用者ニーズに合っていない状況が生じています。**町民の外出時間に合わせた運行時間の見直し**が必要です。

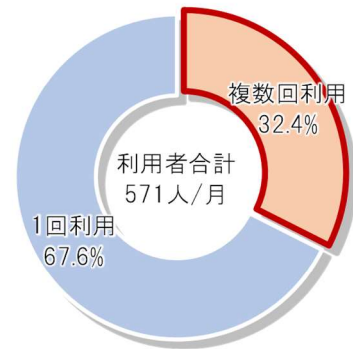


図 1回利用と複数回利用の割合

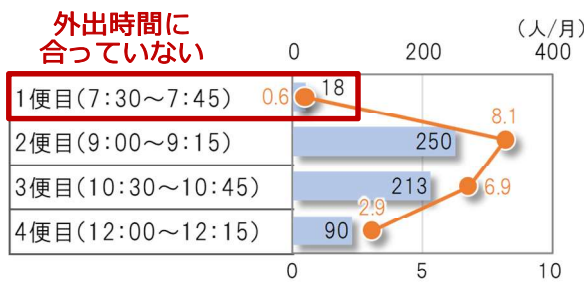


図 町中心部行きの便別利用者数 (人/日)

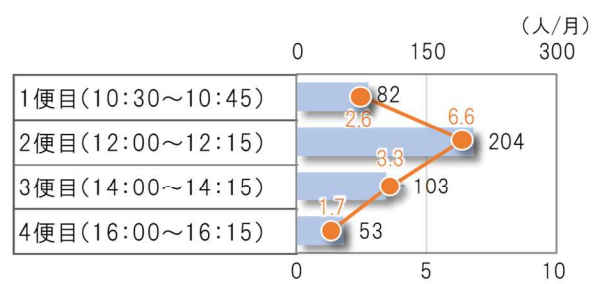


図 各地区行きの便別利用者数 (人/日)

※R3.12の月間利用者数より算出

(2) 乗合タクシーの認知度とサービス改善を求める利用者ニーズ

高齢者の6割以上が使い方を知らない、予約受付時間の改善を求められています

- 65歳以上の高齢者において、乗合タクシーの使い方を知らない方は全体の63.5%を占めており、**運行内容等に関する情報提供の強化**が必要です。
- また、乗合タクシー利用者の約6割がサービスの改善を望んでおり、特に予約受付時間に関する改善が求められています。※現状の予約受付時間は迎車時間1時間前まで

	満足	不満足	どちらとも言えない	無回答
合計値 (n=183)	60.7	1.6	22.4	15.3
行き先・時間 (n=61)	72.1	4.9	19.7	3.3
利用料金 (n=61)	73.8	11.5	14.8	
情報の分かりやすさ (n=61)	36.1	36.1	27.9	

図 乗合タクシーの満足度

出典：R3乗合タクシー利用者アンケート結果

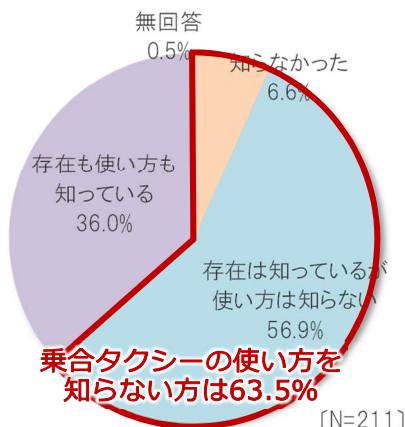


図 乗合タクシーの認知状況

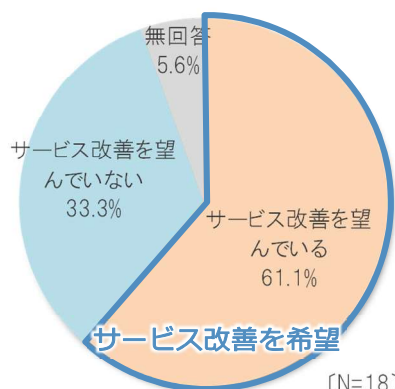


図 サービス改善要望 (普段利用する方のみ回答)

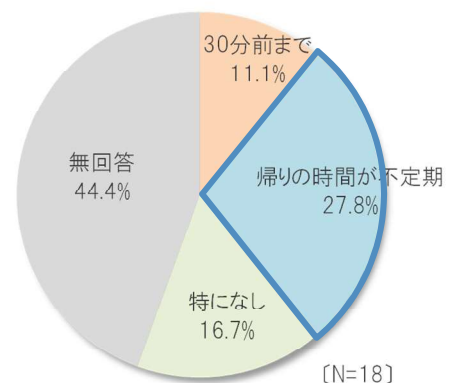


図 予約受付時間に関する要望 (出典：R3高齢者ミニPT結果)

(3) 行政区別の乗合タクシー利用割合

地域によって利用の偏りが存在、利用方法に関する情報案内の改善余地があります

■乗合タクシーの利用割合は、北部地域の桜丘やつつじ台、南部地域の大林や大津東で高い割合（利用率6.1%以上）となっているものの、北部地域の小林や杉上、仮宿などの一部地域では利用されていない（利用率0%）状況です。新規需要の獲得に向けて、**利用割合の低い地域を対象とした情報案内の強化・利用促進が重要**になります。

※乗合タクシー利用割合(%)＝月間の行政区別利用者数(人/月)÷月間の総利用者数(571人/月)

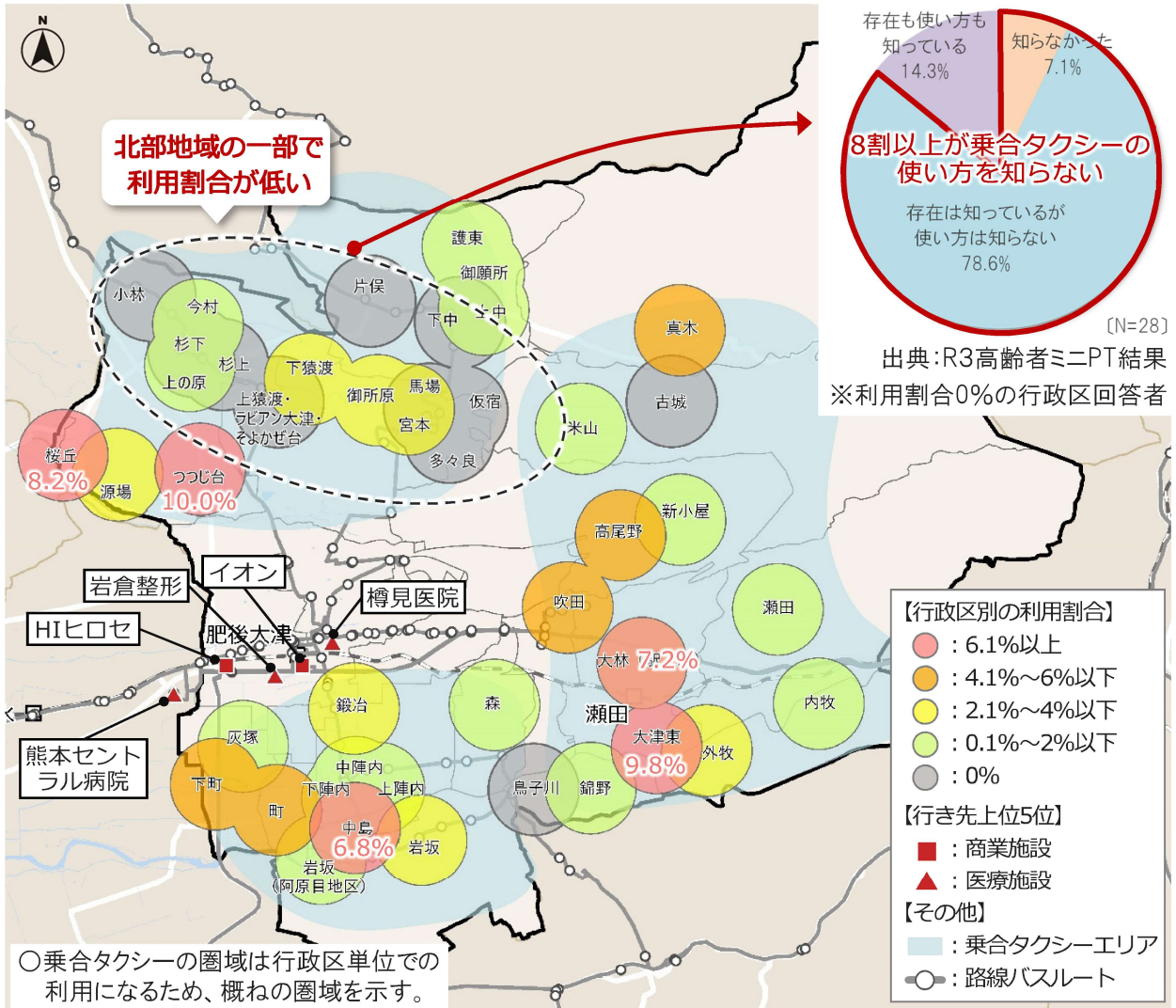


図 行政区別の乗合タクシー利用割合図

※R3.12の月間利用実績より算出

表 乗合タクシー利用地域（上位抜粋）

行政区	利用者	利用割合	高齢者人口に対する利用割合	高齢者人口
つつじ台	57	10.0%	32.8%	174
大津東	56	9.8%	10.4%	537
桜丘	47	8.2%	33.8%	139
大林	41	7.2%	18.3%	224
中島	39	6.8%	65.0%	60
高尾野	29	5.1%	21.0%	138
下町	28	4.9%	30.4%	92
町	27	4.7%	25.2%	107
真木	25	4.4%	30.9%	81
吹田	25	4.4%	28.4%	88

高齢者人口に対する全体の利用割合は13.7% ※高齢者人口R3.3時点

表 利用者の行き先（上位抜粋）

行き先	利用者	割合
イオン大津店	128	22.4%
セントラル病院	46	8.1%
HIヒロセ大津店	36	6.3%
樽美医院	31	5.4%
岩倉外科	24	4.2%
大津駅	23	4.0%
鮮度市場	21	3.7%
郵便局	21	3.7%
竹田津医院	19	3.3%
宮本内科	19	3.3%

※R3.12の月間利用実績より算出

5 公共交通の持続可能性に関する課題

5-1 路線バスサービスの維持に向けた運行効率化

(1) 県の幹線基準を下回る路線の存在

該当路線：菊池線・木山線・土林線

県計画において示された幹線バスの維持基準を下回る路線が存在します

- 熊本県地域公共交通計画（R3.3）において、幹線バスの維持基準・方針が定められており、沿線市町村の支援により維持・確保されている路線については「1日あたりの輸送量が9人未満」の指標が示されています。
- 本町における幹線バスの利用実績をみると、県計画の維持基準を満たしていない路線は、菊池線・木山線・土林線が該当します。沿線市町村との協力・連携を図り、**運行形態の見直しを含む運行の適正化が重要**です。

※輸送量＝平均乗車密度×運行回数
 ※平均乗車密度＝輸送人キロ÷実車走行キロ

表 幹線バスの維持基準・方針

1日あたりの輸送量	計画期間における維持・確保の方針
15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保
9人～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保
9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保、利用実態によっては必要に応じてダウンサイジング（車両の小型化等）を検討

出典：熊本県地域公共交通計画(R3.3)

表 幹線バスの維持基準を下回る路線（R1年・R3年度実績）

路線名	系統名	分類	1日あたり輸送量(人)		年間輸送量(人)		町補助額(千円)	
			R1年度(コロナ前)	R3年度	R1年度(コロナ前)	R3年度	R1年度(コロナ前)	R3年度
菊池線	菊池産交～矢護川～大津高校	市町村補助	6.3	1.7	12,940	9,788	6,910	8,179
	大津高校～矢護川～菊池産交	市町村補助	3.8	-	6,135	-	3,385	-
	大津高校～矢護川～菊池産交	市町村補助	2.4	2.1	5,954	9,356	3,593	8,009
木山線	木山産交～森～大津産交	市町村補助	1.1	0.8	4,303	3,683	2,752	3,657
	木山産交～岩坂～大津産交	市町村補助	1.3	0.9	5,242	4,103	3,916	4,096
土林線	土林～森～大津産交	市町村補助	0.6	0.0	1,456	77	1,700	842
	土林～下岩坂～大津産交	市町村補助	1.0	0.9	1,273	2,232	675	1,878

1日あたりの輸送量が9人未満

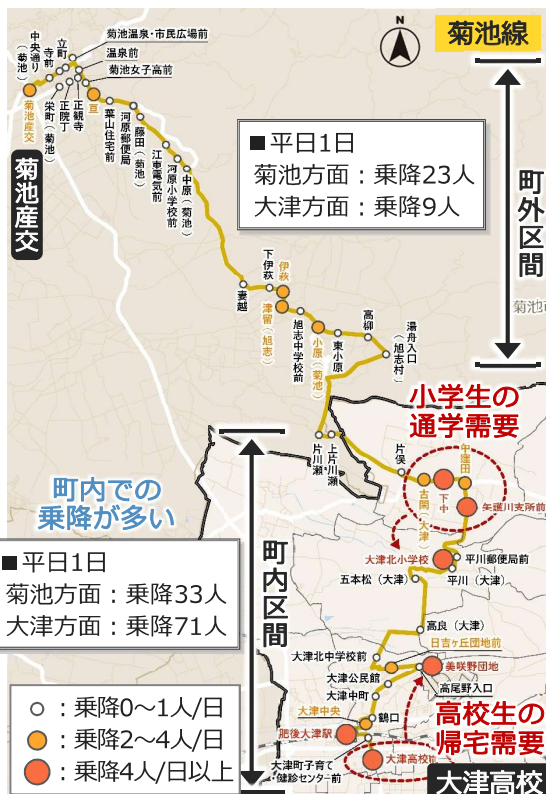


図 町内・町外の利用実態（左：菊池線、右：木山線・土林線）

出典：R3路線バス乗降調査結果

(2) 沿線市町村を跨ぐ路線の維持・活性化

該当路線：三里木線・山鹿線

共同経営と連動した取組の継続、広域連携を含めた路線の維持・活性化が必要です

- 熊本都市圏への移動を担う三里木線と山鹿方面への移動を担う山鹿線の利用状況は、熊本県地域公共交通計画において定められているバス幹線基準の輸送量を満たしています。
- 三里木線は熊本地域乗合バス事業共同経営計画により路線の最適化に向けた取組を進めている対象路線となっており、**共同経営計画と連動した取組の継続が重要**です。山鹿線については、山鹿市地域公共交通網形成計画（H31.3）において、周辺市町村を結ぶ路線は**利用実態等を踏まえた路線の集約・見直し**等を行うことが示されているため、沿線市町村との連携が重要です。



共同経営計画第1版の概要（大津町に該当する内容）

- **旧57号線方面の最適化（楠・大津方面）**
重複路線の見直し、待ち時間の平準化、2社共通の乗継割引、熊本駅方面、武蔵ヶ丘・光の森方面の路線延伸（余剰の充当）
- **共同経営の目標**
収益性・効率性の向上、サービス提供維持の目標

出典：熊本地域乗合バス事業共同経営計画(R3)

図 共同経営の計画区域・対象路線

表 三里木線・山鹿線の利用実績（R1年・R3年度）

路線名	系統名	分類	1日あたり輸送量(人)		年間輸送量(人)		町補助額(千円)	
			R1年度 (コロナ前)	R3年度	R1年度 (コロナ前)	R3年度	R1年度 (コロナ前)	R3年度
三里木線	桜町バスターミナル～三里木～大津産交	市町村補助	10.3	10.4	31,249	32,157	698	1,337
	桜町バスターミナル～三里木～吹田団地	市町村補助	33.1	25.2	120,768	84,796	2,907	3,192
山鹿線	山鹿バスセンター～翔陽高校入口～肥後大津駅	国庫補助	28.5	24.4	96,750	77,234	3,050	9,628

県幹線基準を上回る

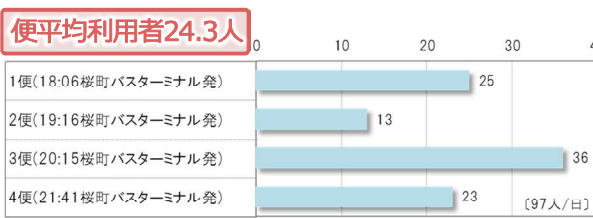


図 三里木線の便別乗車人員（平日）
三里木～大津産交

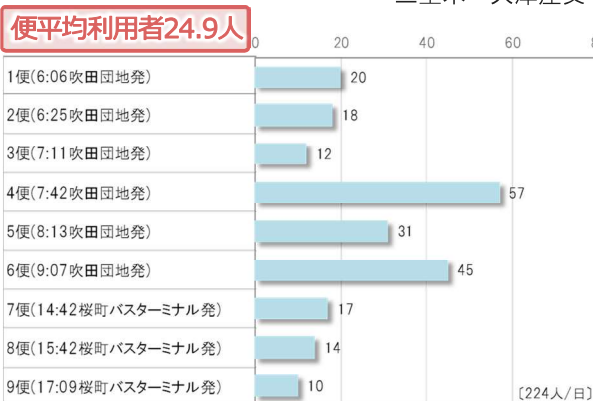


図 三里木線の便別乗車人員（平日）
三里木～吹田団地

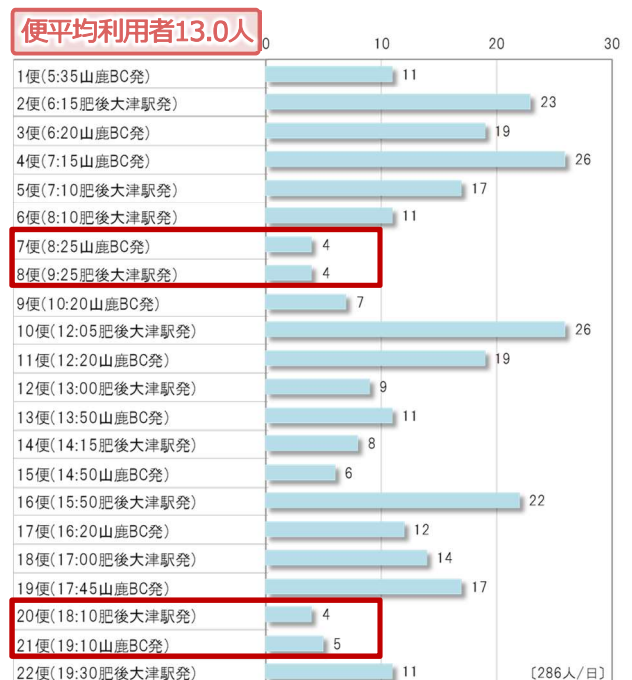


図 山鹿線の便別乗車人員（平日）

出典：R3路線バス乗降調査結果

(3) 学生・高齢者の需要に対応した町内路線のサービス継続

該当路線：大津高校線
大津駅南口線

通学や買い物などの需要が高い町内交通の継続が必要です

- 町内交通として運行している大津高校線、大津駅南口線は、学生の通学や高齢者の買い物・通院等の日常的な移動手段として利用されています。
- 本町の人口ビジョン（R4改定）において、町全体の人口増加に加えて、年少人口・高齢者人口ともに増加が予測されているため、今後は、**学生・高齢者の日常生活に必要な移動手段となる既存交通の運行維持が重要**です。

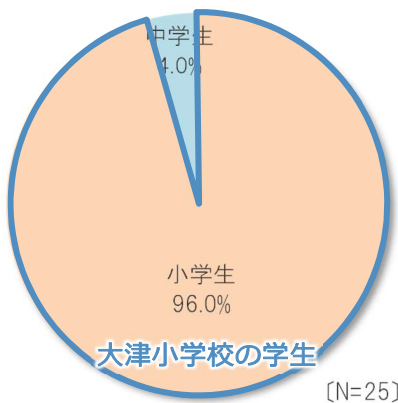


図 大津高校線利用者の年代

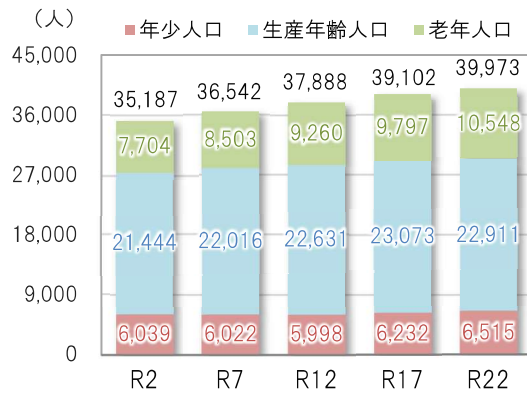


図 将来人口予測

出典：大津町人口ビジョン(R4)

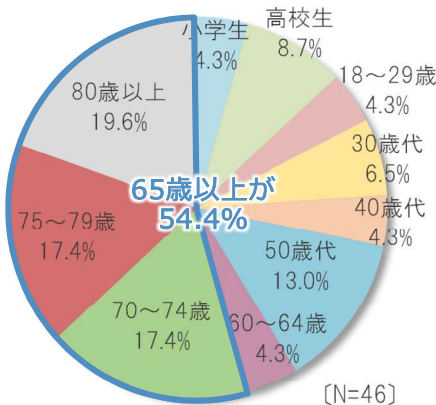


図 大津駅南口線利用者の年代

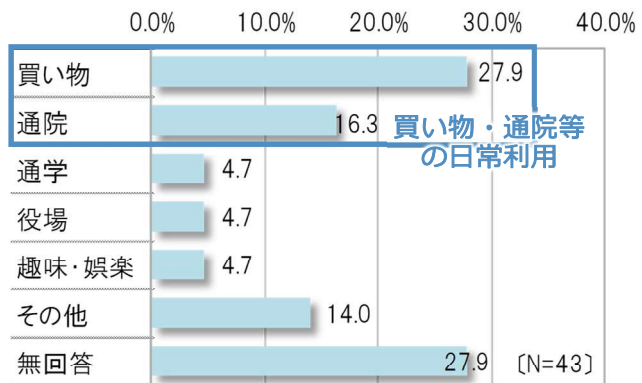


図 大津駅南口線利用者の外出目的

出典：R3路線バス乗降調査結果

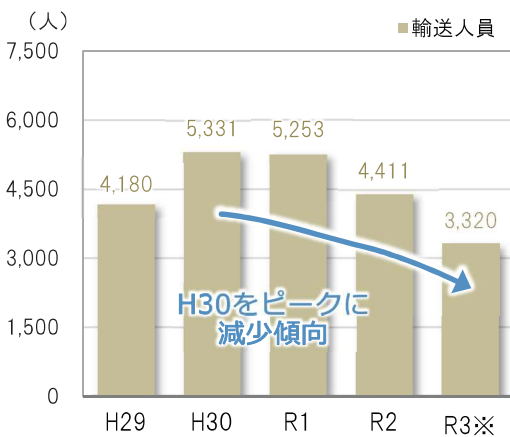


図 大津高校線の輸送実績

※R3は11時点の実績

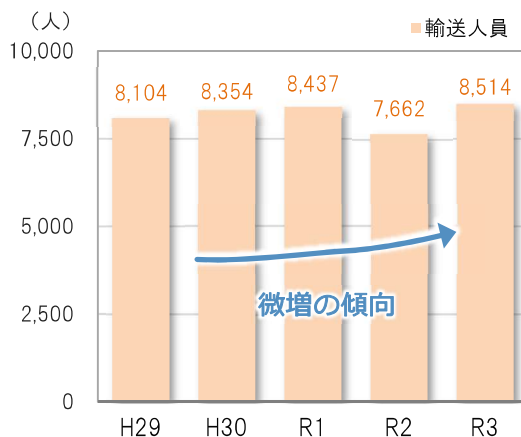


図 大津駅南口線輸送実績

出典：町実績資料

参考：系統別ICカード利用状況※2019年9月～11月の3ヶ月間（コロナ前）

路線名	系統名	運行会社	分類	便数			3ヶ月 運行 便数	3ヶ月 ICカード 利用者数	便平均 ICカード 利用者数
				平日	土曜	日祝			
三里木線(大津産交)	大津産交～三里木～桜町	九州産交バス	市町村補助	3	4	3	285	6,168	21.6
三里木線(吹田団地)	桜町～三里木～吹田団地	九州産交バス	市町村補助	3	2	2	304	7,655	25.2
	吹田団地～三里木～桜町	九州産交バス	市町村補助	6	6	5	528	15,984	30.3
菊池線	菊池産交～矢護川～大津高校前	産交バス	市町村補助	8	6	5	650	1,545	2.4
	大津高校前～矢護川～菊池産交	産交バス	市町村補助	8	6	5	650	1,315	2.0
山鹿線	山鹿バスセンター～翔陽高校～肥後大津駅	産交バス	国庫補助(幹線)	11	10	8	935	7,211	7.7
	肥後大津駅～翔陽高校～山鹿バスセンター	産交バス	国庫補助(幹線)	11	10	8	935	7,042	7.5
木山線(森経由)	木山産交～山西・森～大津産交	産交バス	市町村補助	2	3	1	164	256	1.6
	大津産交～山西・森～木山産交	産交バス	市町村補助	3	2	1	225	407	1.8
木山線(岩坂経由)	木山産交～山西・岩坂～大津産交	産交バス	市町村補助	3	2	2	243	366	1.5
	大津産交～山西・岩坂～木山産交	産交バス	市町村補助	2	3	2	194	114	0.6
士林線(森経由)	士林～山西・森～大津産交	産交バス	市町村補助	0	1	1	30	14	0.5
	大津産交～山西・森～士林	産交バス	市町村補助	1	0	0	61	2	0.0
士林線(岩坂経由)	士林～山西・岩坂～大津産交	産交バス	市町村補助	2	1	0	134	277	2.1
	大津産交～山西・岩坂～士林	産交バス	市町村補助	1	1	1	91	246	2.7
吹田団地・大津高校線	吹田団地～大津中央～大津高校前	九州産交バス	自主路線	1	0	0	61	1,207	19.8
大津駅南口線	吹田団地～大津駅前～大津駅南口	産交バス	自主路線	4	4	4	364	365	1.0
	大津駅南口～大津駅前～吹田団地	産交バス	自主路線	4	4	4	364	602	1.7

便平均利用者が2人未満

出典：各社ダイヤ資料、IC利用履歴データ2019年9月～11月

参考：系統別ICカード利用状況※2020年9月～11月の3ヶ月間（コロナ中）

路線名	系統名	運行会社	分類	便数			3ヶ月 運行 便数	3ヶ月 ICカード 利用者数	便平均 ICカード 利用者数
				平日	土曜	日祝			
三里木線(大津産交)	大津産交～三里木～桜町	九州産交バス	市町村補助	4	4	3	346	5,818	16.8
三里木線(吹田団地)	桜町～三里木～吹田団地	九州産交バス	市町村補助	3	2	2	243	6,045	24.9
	吹田団地～三里木～桜町	九州産交バス	市町村補助	6	6	5	528	12,810	24.3
菊池線	菊池産交～矢護川～大津高校前	産交バス	市町村補助	8	6	5	650	1,544	2.4
	大津高校前～矢護川～菊池産交	産交バス	市町村補助	8	6	5	650	1,314	2.0
山鹿線	山鹿バスセンター～翔陽高校～肥後大津駅	産交バス	国庫補助(幹線)	11	10	8	935	6,504	7.0
	肥後大津駅～翔陽高校～山鹿バスセンター	産交バス	国庫補助(幹線)	11	10	8	935	6,617	7.1
木山線(森経由)	木山産交～山西・森～大津産交	産交バス	市町村補助	3	2	2	243	0	0.0
	大津産交～山西・森～木山産交	産交バス	市町村補助	3	2	1	225	2	0.0
木山線(岩坂経由)	木山産交～山西・岩坂～大津産交	産交バス	市町村補助	3	2	2	243	5	0.0
	大津産交～山西・岩坂～木山産交	産交バス	市町村補助	2	3	2	194	3	0.0
士林線(森経由)	士林～山西・森～大津産交	産交バス	市町村補助	0	1	1	30	3	0.1
	大津産交～山西・森～士林	産交バス	市町村補助	1	0	0	61	1	0.0
士林線(岩坂経由)	士林～山西・岩坂～大津産交	産交バス	市町村補助	2	1	0	134	196	1.5
	大津産交～山西・岩坂～士林	産交バス	市町村補助	1	1	1	91	202	2.2
吹田団地・大津高校線	吹田団地～大津中央～大津高校前	九州産交バス	自主路線	1	0	0	61	1,148	18.8
大津駅南口線	吹田団地～大津駅前～大津駅南口	産交バス	自主路線	4	4	4	364	90	0.2
	大津駅南口～大津駅前～吹田団地	産交バス	自主路線	4	4	4	364	211	0.6

便平均利用者が2人未満

出典：各社ダイヤ資料、IC利用履歴データ2020年9月～11月

5-2 公共交通の維持に向けた財政負担額の抑制

町内交通の利便性と効率性の均衡を維持した改善が必要です

- 本町の公共交通に対する財政負担額は年々増加傾向にあり、公共交通の維持が困難になりつつあります。路線バスについては利用者数の減少（コロナの影響も含む）、乗合タクシーは運行エリアの拡大などが主な要因となっています。今後はコロナ禍収束後の利用実態を確認しながら改善・運行の効率化を図り、公共交通の持続性を確保していく必要があります。

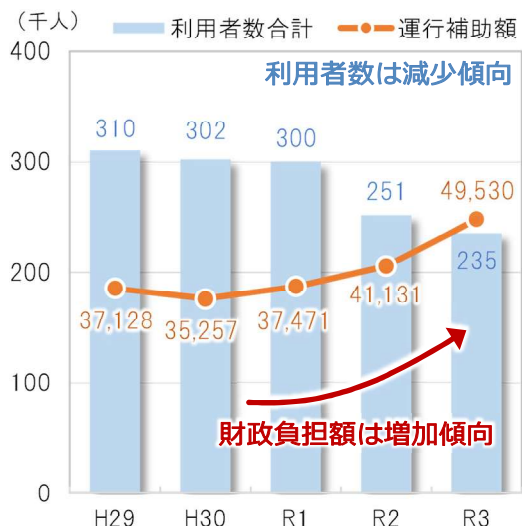


図 路線バスの利用者数と町補助額
出典：町実績資料

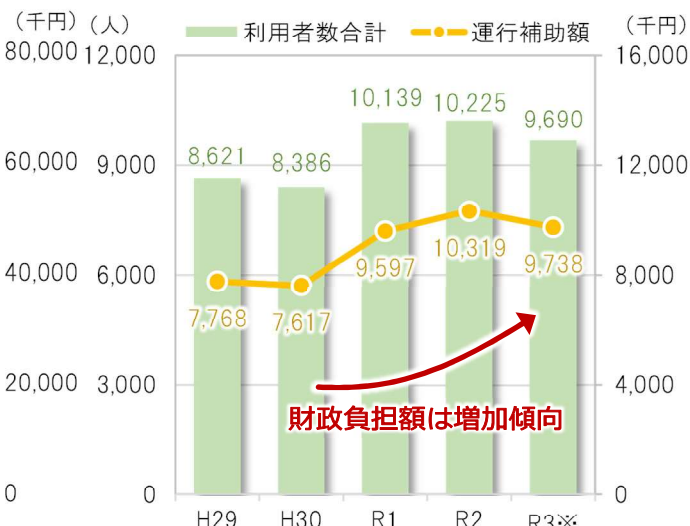


図 乗合タクシーの利用者数と町補助額
※R3は12時点の実績

表 令和3年度の路線バス収支状況

路線名	系統名	分類	輸送人員 (人)	町補助金 (千円)	収支率 (%)
三里木線	大津産交～三里木～桜町	市町村補助	32,157	1,337	63.0%
	桜町～三里木～吹田団地	市町村補助	84,796	3,192	65.0%
菊池線	菊池産交～矢護川～大津高校前	市町村補助	9,788	8,179	10.7%
	大津高校前～美咲野団地～菊池産交	市町村補助	9,356	8,009	12.5%
山鹿線	肥後大津駅～翔陽高校～山鹿バスセンター	国庫補助(幹線)	77,234	9,628	29.7%
木山線	木山産交～山西・森～大津産交	市町村補助	3,683	3,657	10.1%
	木山産交～山西・岩坂～大津産交	市町村補助	4,103	4,096	9.8%
士林線	士林～山西・森～大津産交	市町村補助	77	842	4.5%
	士林～山西・岩坂～大津産交	市町村補助	2,232	1,878	16.7%
大津高校線※	吹田団地～大津中央～大津高校前	自主路線	4,493	2,211	-
大津駅南口線	大津駅南口～大津駅前～吹田団地	自主路線	8,514	7,260	12.7%

※R2.10～R3.9の実績

表 令和3年度の乗合タクシー収支状況

路線名	運行エリア	輸送人員 (人)	収受料金 (千円)	実質運賃 (千円)	町補助金 (千円)
乗合タクシー 北エリア	つつじ台、源場、上猿渡、ラジアン大津、そよかぜ台、下猿渡、杉下、上の原、馬場、宮本、多々良、仮宿、御所原、桜丘、護東、御願所、上中、下中、片俣、小林、今村	3,358	958	4,190	3,352
乗合タクシー 東エリア	灰塚、町、下町、鍛冶、上陣内、中陣内、下陣内、中島、岩坂(阿原目地区)、森、岩坂(阿原目地区除く)、烏子川	3,891	1,116	5,183	4,587
乗合タクシー 南エリア	高尾野、大津東、大林(駅上組)、新小屋、吹田、大林、錦野、米山、瀬田、外牧、真木、古城、内牧	2,441	500	2,179	1,799

※R2.2～R3.12の実績

5-3 交通事業者を含む関係者との協力・連携による既存交通の維持

関係者と連携してイベント等にあわせた公共交通のPRや利用促進が重要です

- 町の交通を維持していくためには、町民の方に公共交通を利用してもらうきっかけづくりは公共交通の維持に向けて重要な取組の一つであり、特に主要なターゲットとなる学生や高齢者への乗り方教室等の利用促進は継続していくことが既存交通の維持につながります。
- 熊本県のバス事業者が主体となって取り組んでいるバスの利用促進企画も実施されており、町のHP等で周知・宣伝することで、公共交通を利用してもらうきっかけに繋がります。今後は行政だけでなく、**交通事業者や公共交通と他分野の関係者などとの連携強化を通じた公共交通の利用促進・情報提供などの取組が重要**です。



写真 乗り方教室の実施（吹田団地）



写真 乗り方教室の実施（大津支援学校）

出典：九州産交バス資料

〈熊本県バス事業者による路線バスの利用促進企画〉

マチがつながる、未来へつながる

熊本県内バス・電車 無料の日

令和元年 9月14日(土)1日限り 熊本県内バス・電車無料の日

熊本バス 山都ふれあいバス も当日全便無料です！

よくある質問

- 1) 熊本県内どこまで乗っても無料なんですか？
→はい、対応路線であればどこでも無料でご利用いただけます。
- 2) 必ず乗れますか？
→通常の定期バス(定期乗車券)のため、乗員の乗降はご乗車前にはなりません。
- 3) 高速バスは無料ですか？
→熊本県外発着の路線は対象外です。また、熊本県外発着の路線で乗降場所が熊本県内の場合も対象外です。
- 4) 阿蘇くまもと空港に行くバスは無料ですか？
→阿蘇くまもと空港(熊本県中編入)、「南阿蘇スターミナル」から乗って「阿蘇インター」で降りるのはい対象外です。また、「阿蘇くまもと」から乗って「熊本駅前バスターミナル」で降りるのも対象外です。
- 5) 深夜バスは無料ですか？
→阿蘇くまもと空港(熊本県中編入)は無料ですが、乗降場所はご乗車前にはなりません。
- 6) 乗車券にあやまってICカード読み取り部にICカードをタッチしたらどうなりますか？
→乗車券にICカードを誤って読み取り部に入力してしまっても問題ありませんのでご安心ください。

図 バス事業者による利用促進企画

熊本公共交通利用促進キャンペーン

バス・電車フェスタ2021 11/13(土)

入場無料

10:00~16:00

バス・電車めぐりえコーナー

電車・バスを 楽しもう!!

アンケート抽選会

バス・電車グッズ販売コーナー

くまもんのICカード利用促進コーナー

相談コーナー

図 バス事業者による利用促進企画

出典：共同経営推進室HP

5-4 町民の公共交通利用の定着を図る利用促進

(1) 公共交通の利用を考えない生活行動の実態

町民の公共交通の利用状況は低く、公共交通を使ってもらうきっかけづくりが重要です

- 公共交通の利用割合は、路線バス、タクシー、乗合タクシーで1割未満と低い利用状況となっており、利用頻度は月1～3回と公共交通の利用は低い状況です。
- また、普段公共交通を利用しない方が公共交通に対して不便を感じる理由として、「公共交通を使おうと考えることがない」の割合が20.6%となっており、普段の生活行動において**公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりが重要**です。

表 交通モード別の利用状況

交通モード	利用率	利用者層・利用頻度
鉄道	13.1%	○全ての年代で利用 ○月1～3回の利用
路線バス	4.7%	○主に80歳以上の高齢者 ○月1～3回の利用
タクシー	6.3%	○主に80歳以上の高齢者 ○月1～3回の利用
乗合タクシー	3.0%	○主に80歳以上の高齢者 ○月1～3回の利用

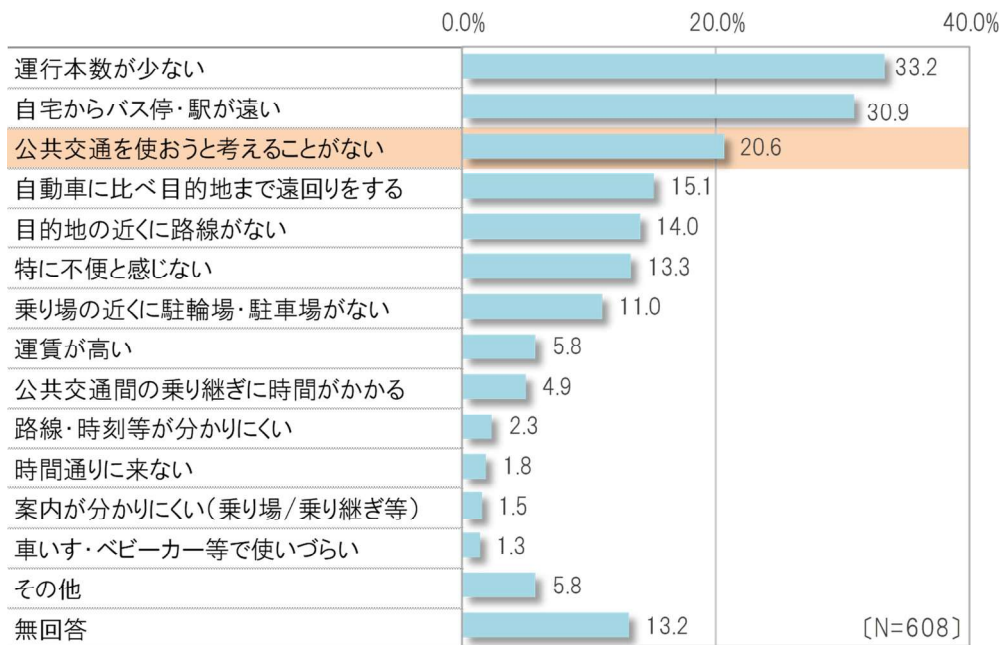


図 公共交通に不便を感じる理由（公共交通非利用者のみ）

※複数回答のため、合算値は100%を超える
出典：R3町民アンケート結果

(2) 学生や高齢者をターゲットとした利用促進

主要ターゲットとなる学生・高齢者への利用促進が重要です

- 町内における公共交通利用の利用実態では、主に学生の通学や高齢者の買い物・通院等の移動手段として利用されており、日常生活に欠かせないものとなっています。現在**自家用車や家族等の送迎に頼っている学生や高齢者へ向けた公共交通の利用促進が重要**です。

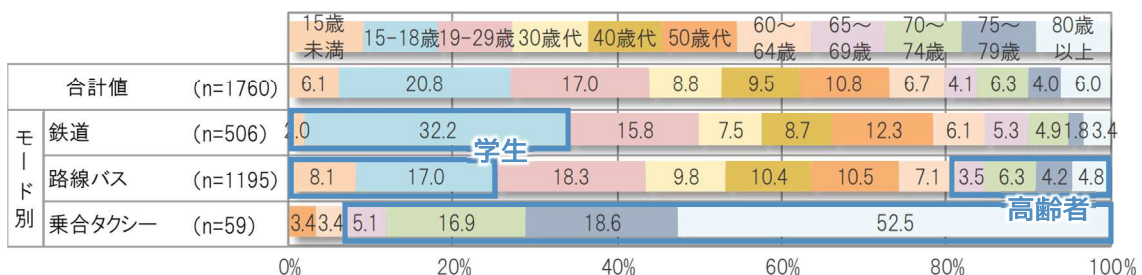


図 モード別公共交通利用者の年代

出典：各種利用者アンケート結果

5-5 町民自らが協働して創り育て上げる取組の推進

町民主体となって公共交通を維持していく取り組みが重要視されています

■公共交通の維持に向けて必要な取組として、鉄道・バスの乗り継ぎ改善などの事業者・行政主体の取組が求められる一方で、「使い勝手が良い運行内容を住民等で考える（24.2%）」の割合が高く、町民主体の取組の必要性もともに挙げられています。地域公共交通の維持・利用向上に向けた**町民連携の体制を整備していく必要**があります。

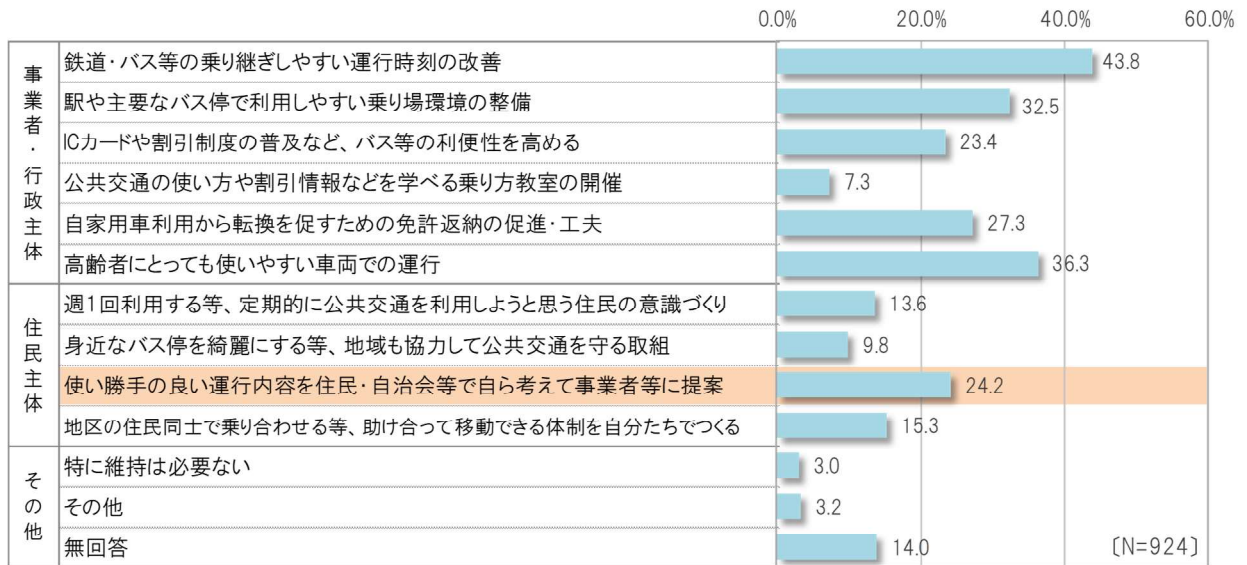


図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組（再掲）

※複数回答のため、合算値は100%を超える

出典：R3町民アンケート結果

5-6 公共交通サービスを支える担い手の確保

公共交通サービスを支える乗務員等の担い手不足・高齢化が進行しています

■バス・タクシー事業は、乗務員等の人手不足や高齢化が全国的に深刻な問題であり、熊本県内（本町含む）でも運転者数の減少等が懸念されており、公共交通の担い手となる**交通事業者の運行体制の確保**が重要です。

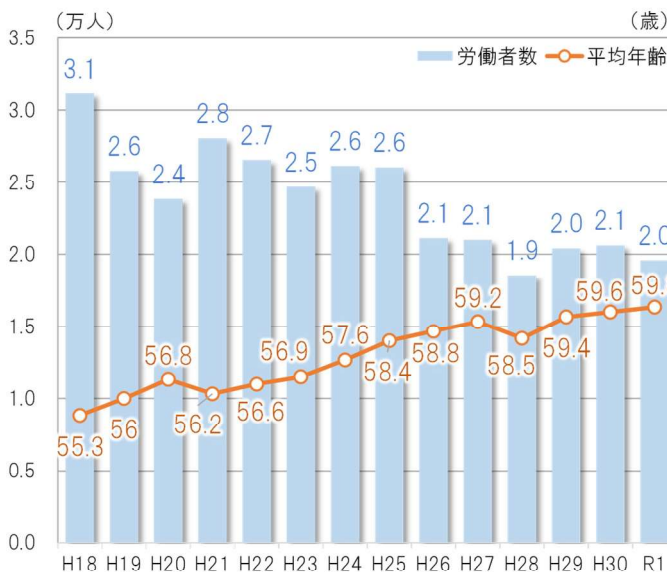


図 タクシー運転者数・平均年齢（全国値）

出典：賃金構造基本統計調査



図 熊本県内のバス運転手・車両数（バス事業者5社の合計）

出典：共同経営推進室HP



図 タクシー運転者数・営業収入（熊本県内）

出典：九州運輸要覧

第3章 前計画に基づく取組の評価

1 前計画の目標・施策の体系

■ 地域公共交通網形成計画の目標および目標達成状況を評価するための数値指標を以下に示します。

計画の目標及び数値目標

方針1 社会情勢の変化を見据えた公共交通体系の再構築

目標1：効率的・効果的な公共交通サービスの提供

■ 指標1 公共交通を利用する市民の割合

基準値 (H27) ▶ 目標値 (R3)
5.8% 5.8%以上

■ 指標2 公共交通の利用頻度

基準値 (H27) ▶ 目標値 (R3)
3.7% 3.7%以上

方針2 地域の拠点形成を支援する公共交通サービスの提供

目標2：JR肥後大津駅での乗り継ぎ利便性の向上

■ 指標1 JR肥後大津駅（鉄道）の利便性に対する満足度の割合

基準値 (H27) ▶ 目標値 (R3)
49.9% 51.0%以上

■ 指標2 JR 肥後大津駅に接続する路線バス・乗合タクシー等の大津駅での乗降者数

基準値 (H27) ▶ 目標値 (R3)
89人/日 89人/日以上

方針3 持続可能な公共交通体系に向けた利用促進

目標3：公共交通の利用促進策の推進による利用意識の向上

■ 指標1 大津市民1人あたりに対する財政負担額

基準値 (H27) ▶ 目標値 (R3)
1,552円 1,552円以下

■ 指標2 公共交通の利用意思がある住民意向の割合

基準値 (H27) ▶ 目標値 (R3)
44.4% 44.4%以上

施策の体系（概要）

事業Ⅰ：路線バスの利用低迷路線の効率化に向けた見直し

- 利用低迷路線のルート・ダイヤ等の見直しの検討
- 学生・児童の通学を考慮した路線の編成検討

事業Ⅱ：乗合タクシーの運行体系の見直し

- 対象地区・ダイヤ・料金体系の見直しの検討
- 外出支援サービス適用条件の適正化の検討

事業Ⅲ：乗合率向上を考慮した乗合タクシー利用促進対策

- 相乗りした場合の利用料金の割引制度の検討
- 町内施設や観光施設と連携したお得な割引、ポイント制度を検討

事業Ⅳ：主要施設間を結ぶ公共交通の導入検討

- 誰もが利用可能な需要のある施設間を結ぶ公共交通サービスの導入検討
- 町外での需要が高い施設と町内主要乗継ポイントを結ぶ交通サービスの導入検討

事業Ⅴ：JR肥後大津駅の乗り継ぎ機能の強化

- 駅構内への路線バス等を考慮した各交通モードの乗入検討
- 各交通モード間の乗り継ぎ案内の強化

事業Ⅵ：大津駅ビジターセンターの情報発信・交流空間としての拠点化

- 路線バスを対象としたバスカーションシステムの活用

事業Ⅶ：空港ライナーの継続的な維持

- 阿蘇くまもと空港ライナーの運営検討協議会の運営継続、各タクシー事業者との連携強化

事業Ⅷ：サイクル・パーク＆ライドの推進

- サイクル・パーク＆ライドの推進
- 町内事業者への呼びかけや大津駅でのチラシ配布

事業Ⅸ：費用負担のあり方検討

- 固定化されている路線バス、乗合タクシーなどの費用負担のあり方を検討

事業Ⅹ：公共交通維持に向けた市民の利用意識の醸成

- 地域説明会の開催、広報・HPにより情報公開

事業Ⅺ：市民・学校・事業者等を対象としたモビリティマネジメントの実施

- 公共交通の利便性についての授業実施を検討
- イベントや地域行事でのバス車両の展示や体験乗車会、公共交通の乗り方教室等を実施

事業Ⅻ：公共交通ガイド(マップ/時刻表等)の作成

- 市民にわかりやすい公共交通ガイドを作成

② 目標値の達成状況

■前計画で設定していた目標値及び基準値を整理したうえで、達成状況を以下に示します。

評価指標	目標設定の考え方	H27 現況値	R2 目標値	上段：実績値 下段：達成状況
公共交通を利用する 町民の割合	個人宅訪問方式（高齢者対象）のヒアリング調査において、「外出時の交通手段」が「公共交通」と回答した方の割合を現況とし、現況以上を目標として設定	5.8%	5.8%以上	実績値 2.6% 未達成
公共交通の利用頻度 （週1回以上の 利用者割合）	個人宅訪問方式（高齢者対象）のヒアリング調査において、全回答者のうち「公共交通の利用頻度」が「週に1回」以上の回答割合を現況とし、現況以上を目標として設定	3.7%	3.7%以上	実績値 5.8% 達成
JR肥後大津駅の 利便性に対する満足度	目標値は、平成26年度まちづくりアンケート調査結果のうち、「満足」「まあ満足」の回答割合が最も高かった平成25年度の値を設定	49.9%	51.0%	実績値 83.0% 達成
JR肥後大津駅に 接続する路線バス・ 乗合タクシー等の 大津駅での乗降者数	路線バス（OD調査による）と乗合タクシーの乗降車数を足したものを現況とし、現況以上を目標として設定	89人/日	89人/日 以上	実績値 93人/日 ^{*1} 達成
大津町民1人あたりの 財政負担額	H26の公共交通に関する財政負担額に大津町総人口を除いて現況とし、現況以上を目標として設定	1,552円	1,552円 以下	実績値 1,868円 ^{*2} 未達成
公共交通の利用意思が ある住民意向の割合	平成26年度まちづくりアンケート調査結果のうち、町中心部の施設を巡回する公共交通が整備された場合に、「コース・時間が合えば利用する」の回答割合を現況とし、現況以上を目標として設定	44.4%	44.4% 以上	実績値 49.5% ^{*3} 達成

〈補注〉

※1) 路線バス乗降調査結果(R3.11)より肥後大津駅の乗降客数と乗合タクシー利用実績(R3.11)より算出

※2) 路線バス(R3年度実績)、乗合タクシー(R2.10～R3.9実績)、空港ライナー(R3年度実績)、人口総数(R3.11時点)

※3) 町民アンケートの町中心部に関する公共交通の利用意向で「ぜひ利用してみたい」、「運行条件によっては利用してみたい」の回答割合を実績値として算出

③ 継続的に取り組むべき課題

3-1 高齢者に対する公共交通の利用促進

方針1-目標1に対する継続課題

高齢者の移動手段は自家用車での割合が増加し、公共交通の割合が減少しています

前計画で定めた公共交通利用割合の目標値を上回ることができませんでした。5年前との交通手段を比較すると、自家用車の利用割合の増加とコロナウイルスの影響から公共交通を利用しづらい環境になっていることが要因として考えられます。安心して公共交通を利用してもらうためには交通事業者による感染対策の徹底と自家用車からの転換を促す利用促進が必要です。

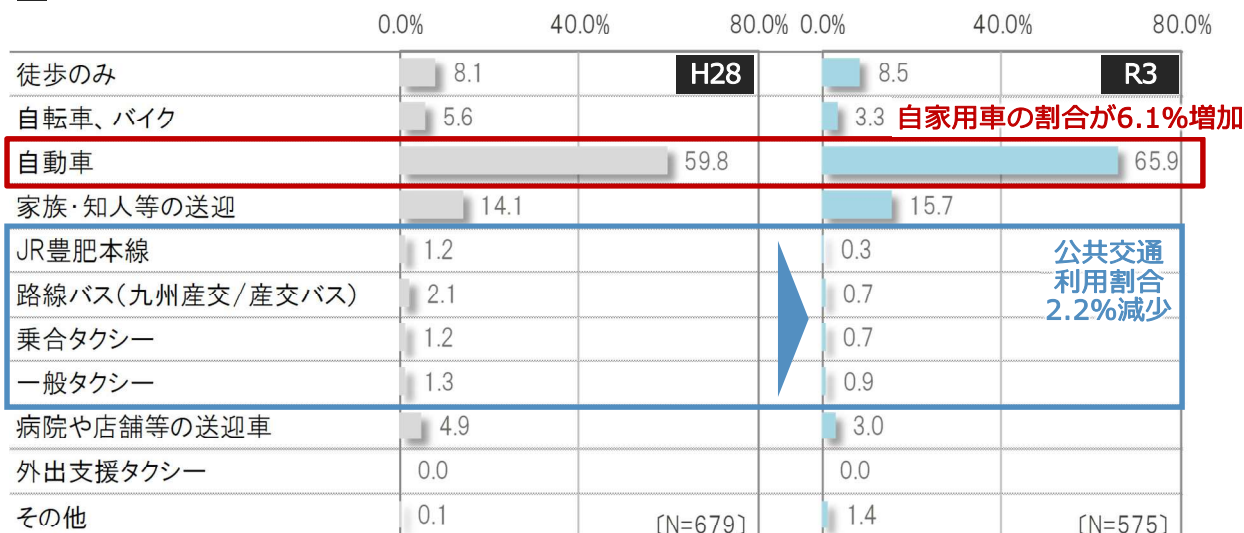


図 外出時の交通手段（高齢者）

出典：R3高齢者ミニPT結果

3-2 町民1人あたりの財政負担額の抑制

方針3-目標1に対する継続課題

町民1人あたりの公共交通への財政負担額は年々増加傾向にあります

前計画の策定から収支の改善に向けて、路線の廃止や減便を行いました。公共交通利用者数の減少や乗合タクシーの運行エリア拡大、コロナウイルスの影響による利用者減少などの要因から町民1人あたりの財政負担額は年々増加傾向にあります。既存の公共交通サービスを維持していくためには、町内交通の効率化に取り組む、財政負担額の抑制を図ることが重要です。

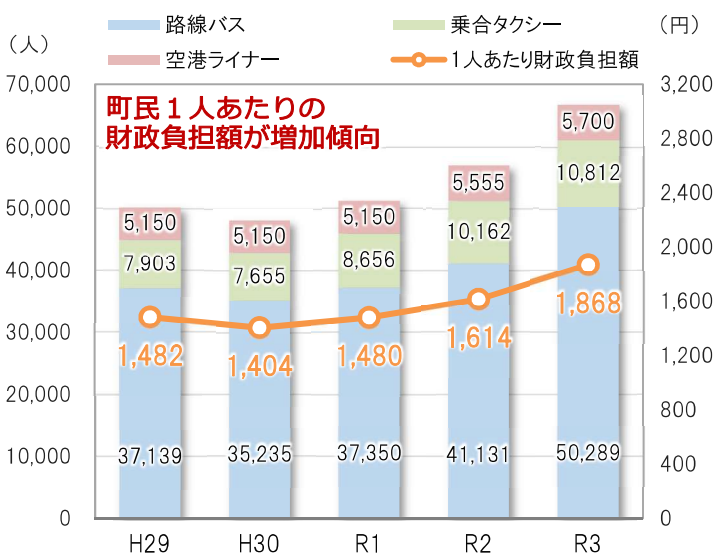


図 過去5年間の財政負担額の推移

出典：町実績資料

3-3 乗合率向上に向けて関係者と協力した利用促進

事業Ⅲに対する継続課題

(1) 乗合割引制度の検討

乗合タクシーは「1人乗り」の利用が多く、乗合率は2人/台を下回っています

■乗合タクシーの乗合率は各地域ともに2人未満となっており、乗り合って利用されない利用状況が見受けられます。乗合率の向上に向けた取組として、前計画において取り組めなかった相乗りした場合の利用料金割引制度について、継続して検討します。

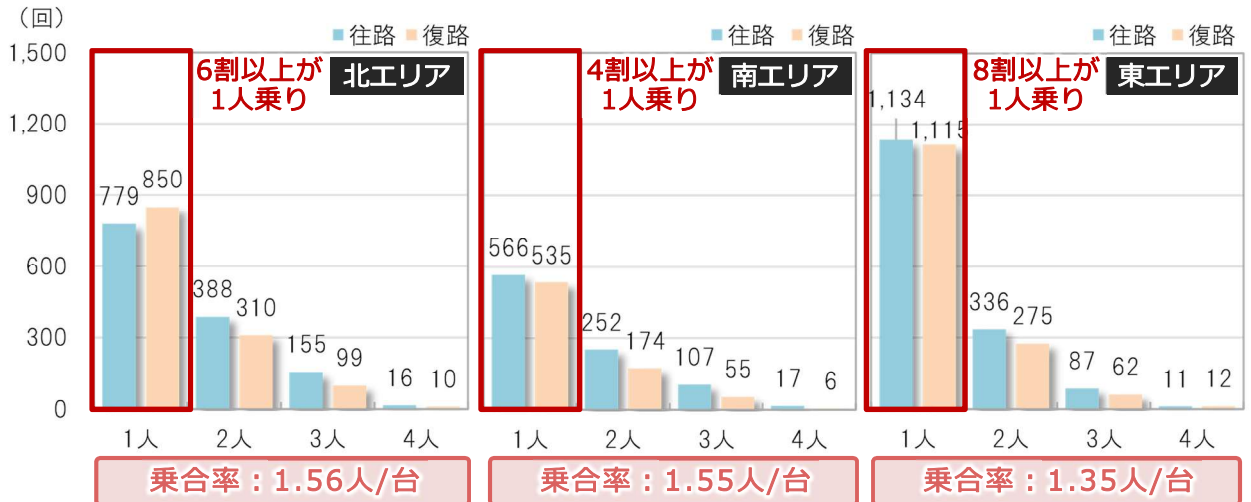


図 乗合タクシーの乗合率 (R2年度) 出典:町実績資料

(2) 主要施設関係者との連携促進

利用者の約4割は買い物施設で降車しています

■乗合タクシー利用者の45.0%は買い物施設(イオン・HIヒロセ・JA・鮮ど市場)で降車しており、その中でもイオンに約3割の利用があります。乗合タクシーの乗合率の向上に向けて、施設関係者と連携したインセンティブ制度の導入可能性について、継続的に関係者へのアプローチ、内容の検討を行う必要があります。

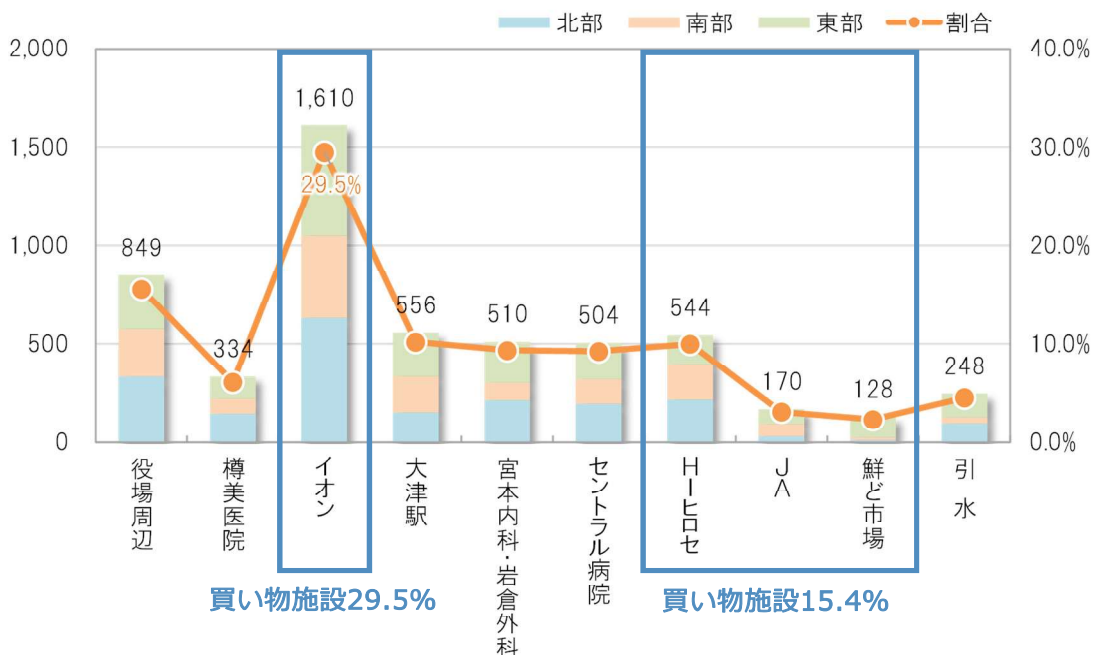


図 乗合タクシー利用者の降車場所 (R2年度)

3-4 肥後大津駅における拠点機能の強化

事業Ⅵに対する継続課題

(1) 路線バスの情報発信・交流空間としての整備

バスロケーションシステムに関する路線バスの情報提供の充実が重要です

■ 大津ビクターセンターでの観光客や町民に対して交通機関への乗り継ぎに対する分かりやすい交通情報の提供として、バスロケーションシステムの活用はバス停への掲示のみとなっているため、今後は路線バスの情報発信・交流空間の整備に継続して取り組むとともに**大津ビクターセンター内での路線バスに関する情報提供を充実させる必要があります。**

バスロケーションシステムの導入 (2020.4~)

2019年3月8日

経通関係各庁
プレスリリース

一般社団法人熊本県バス協会

県下一斉バスロケーションシステム運用開始！！

愛称：**バスきたくまさん**

➤4/8(月)~乗りたいバスの運行位置が分かるようになります！

- 熊本県バス協会(熊本県市町村共計41)・会長：真 繁樹、ならびに県下乗合事業者5社(九州乗合バス株式会社、高交バス株式会社、熊本県高津産バス株式会社、熊本バス株式会社、熊本都市バス株式会社)では、2019年4月8日(月)発効日より「バスロケーションシステム(愛称：バスきたくまさん)」という、1)の運用を開始いたします。
- 従来の上記各事業者が運行する「一般路線バス」及び「熊本県営バス(しろくまさん)」「ゆめまっしんバス」の一部の県下都市間バスが対象で、総車両数856両、運行路線数532系統、バス乗客約7,000名を対象としています。密着運行を高速バス、観光コミュニティバスを除く。
- バスをどの位置で検索するかは、お手持ちのモバイル端末(スマートフォン、タブレット)またはPC画面から乗りたいバスの現在位置をリアルタイムに閲覧できるようになるため、バス待ちのストレス軽減効果が期待できます。
- また県内17ヶ所のバス停に計30台の液晶表示モニターを設置いたします。
- これに加え、県バス協会は2019年3月8日(金)に「バスロケーションシステム」を公開いたしました。紹介サイトでは「基本機能」「使いかたガイド」「Q&A」をご覧ください。バスロケーションサイトアドレス <http://www.kaus-kuje.jp>
- 詳しくは2019年3月19日(水)開催される熊本県公共交通協議会にて概要の説明とスマートフォンでの操作演示を予定しておりますので、こちらまでご確認ください。

バスきたくまさん

1/2

バス事業者HPでの利用案内

- 1 経路をさがす**
最初に表示される「乗降指定」画面で出発地と目的地を指定すると、経路を検索できます。出発地と目的地は「停留所名」「50音」から探すことができます。
- 2 経路をえらぶ**
乗降指定検索を行うと、指定した条件に合った経路候補が現在時刻に近い順に表示されます。それぞれの経路候補には、バスの発着時間、現在の遅延情報などが表示されます。
- 3 運行状況をみる**
検索結果の路線候補から任意の路線を押すと、バスの発着時間と停留所名、路線名や遅延時間など詳細な運行状況を見ることができます。また、直近で通過した停留所やバス停に向かっているバスの種類がアイコンで確認できます。
- 4 地図から接近情報をみる**
バス接近情報の「地図で確認」を選択すると、そのバスが今どこを運行しているかを地図上で確認することができます。また、運行中のバスがこれから通過する停留所の場所も地図上に表示されます。
- 5 地図からバス・停留所をえらぶ**
画面下メニューの「近傍停留所」を押すと、現在地周辺のバス停留所が地図上に表示されます。任意のバスを選択すると、そのバスの行き先や現在の運行状況も確認することができます。
- 6 地図から路線情報をみる**
地図上に表示されている停留所から、乗車する停留所・降車する停留所を任意に選択することができます。地図左上のテキストボックスから行きたい地名や施設名を検索し、地図を自動で移動させることができます。



出典：バスきたくまさんHP

(2) サイクル・パーク&ライドの活用促進

事業Ⅷに対する継続課題

環境にやさしく公共交通を賢く利用できる取組の推進が必要です

■ 上位計画においてもパーク&ライドの促進が掲げられています。また、平成28年には駅北口における駐輪場の整備が完了していますが、それ以降サイクル・パーク&ライドの推進及び活用意識の向上に向けた取組が実施できていません。肥後大津駅は学生の通学利用も多いことも実態として存在しているため、サイクル・パーク&ライドの推進に継続して取り組みます。



パーク&ライド対応駐車場



南口の駐輪場



北口の駐輪場

写真 肥後大津駅における駐輪場・パークアンドライド駐車場

3-5 町民全体への分かりやすい公共交通の情報提供

事業Ⅹに対する継続課題

町内に運行している公共交通を知ってもらうための情報案内が必要です

- 前計画で示される公共交通ガイド（マップ・時刻表等）の作成については、交通モード別で町のHPやチラシ等を通じた運行情報などの情報提供に取り組んできました。
- まずは、町民の方々に公共交通利用の前提となる町内公共交通サービスの情報を知ってもらうために、**情報案内の強化と鉄道・路線バス・乗合タクシー等を一元化した分かりやすい情報案内の充実**を図り、町民全体への周知・広報が必要です。

〈町民の意見〉

- 公共交通機関の現状についてのPRが不足しているのではないかと。まずは周知していかなければならないと思う。
- 公共交通を使ったことがないので、使い方を全く知らない。



出典：R3町民アンケート結果

大津町乗合タクシーについて

町内において、「乗合タクシー」を下記の地区に導入しています。利用の際は予約が必要となります。

令和3年2月1日より、町中心部に加えて、町域内に移転した「熊本セントラル病院」にも積極的に乗り入れが可能となりました。（応じし「熊本セントラル病院」・「町中心部」等の稼働には利用できません）

1. 予約方法

ご利用の際は、必ず予約時間内に専用の電話番号におかけのうえ予約をしてください。お住みの地区ごとに予約専用電話番号が異なりますのでご注意ください。

	地区※	予約専用電話番号※2
北エリア	つつし台区、瀬邊区、稲戸区、ラビアン大塚、そよかぜ台、杉下区、杉上区、上の原区、小林区、寺村区、上隈区、下隈区、馬場区、宮本区、多々良区、夜地区、御所原区、榎原区、御所原区、上中区、下中区、片原区	080-1773-8383
南エリア	灰室区、町区、下町区、鍛冶区、上隈内区、中隈内区、下隈内区、中島区、若菜区、森区、梶子川区	090-4779-8585
東エリア	米山区、真木区、古城区、馬場野区、新小屋区、大津東区、吹田区、大林区、鍛野区、鍛田区、外野区、内野区	090-7477-8484

予約時間
前日 午後3時～午後9時
当日 午前6時15分から迎車時間1時間前まで
※ 迎車時間については下記の運行時刻をご確認ください。

2. 運行時間

乗合タクシーは毎日運行します（土日・祝日含む）。運行時刻は次のとおりです。

	町中心部行き	各地区行き
1便	7:30 ~ 7:45	10:30 ~ 10:45
2便	9:00 ~ 9:15	12:00 ~ 12:15
3便	10:30 ~ 10:45	14:00 ~ 14:15
4便	12:00 ~ 12:15	16:00 ~ 16:15

※ タクシーは逆車の都合上、遅れる場合がありますのでご注意ください。
※ 出発時刻には必ず乗降していただきますようお願いいたします。

図 乗合タクシーの利用案内

第4章 公共交通に関する基本的な方針

1 まちの目指すべき将来像

- 本町の最上位計画である「第6次大津町振興総合計画 - 後期基本計画 -」において、公共交通分野の将来像に掲げている『道路・交通ネットワークの充実 ～まちのにぎわいを支える交通環境の充実～』の実現に向けた取組を目指します。都市計画方針や広域的な方針と整合を図り、本町の公共交通が果たすべき役割を定めます。

まちの目指すべき将来像 第6次大津町振興総合計画 - 後期基本計画 -

道路・交通ネットワークの充実 ～まちのにぎわいを支える交通環境の充実～

〈公共交通に関する施策の方針〉

公共交通ネットワークの構築

町民の快適な生活につながる地域公共交通計画の策定 / 北部・南部と町中心部を結ぶ乗合タクシーの利便性向上と中心市街地を回遊する新たな移動手段の導入 / 公共交通の必要性や利用促進に向けた広報紙、パンフレット、SNSなどによるプッシュ型の情報発信 / 空港ライナーを含めた肥後大津駅を中心とした公共交通機能強化の検討

都市計画の方針：大津町都市計画マスタープラン、都市計画区域マスタープラン

まちづくりの基本理念

- 人と自然と産業が調和した「誰もが住みよく誇りのもてる町 おおづ」

まちづくりの基本方針

- 守ろう大津のまち、磨こう大津のまち、創ろう大津のまち

公共交通に関する取組

- JR豊肥本線の全線復旧、JR肥後大津駅におけるバリアフリー化、軌道の複線化、P&Rシステムの民間企業の実施促進、交通結節機能の強化、空港ライナーの継続、公共交通の利用促進等

広域的な方針：熊本県地域公共交通計画

計画の基本的な方針

- 社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開

計画の目標

- 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築
- 持輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

2 公共交通が果たすべき役割

- 上位・関連計画から公共交通に求められる内容を踏まえ、本町の将来都市像の実現に向けて「公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。

〈本町の地域公共交通が果たすべき役割〉

- 役割① ▶ 誰もが安心して生活できる町民の暮らしを支える役割
- 役割② ▶ 生活利便性を高めて賑わいある魅力的な市街地を形成する役割
- 役割③ ▶ 商業・福祉分野と連携して高齢者の移動手段を支える役割
- 役割④ ▶ 都市間の交流・連携を促進する役割
- 役割⑤ ▶ 市街地と集落を結ぶ機能連携型コンパクトシティを支援する役割

3 基本的な方針

- 本計画に定める事業を効果的及び効率的に進めていくには、公共交通が目指す将来の姿を具体化していくことが重要であり、取組を進めていく際の指針となる基本的な方針を以下に示します。

基本的な方針

使う人の視点・生活行動等に基づく持続可能な公共交通サービスの構築

本町の公共交通は、町民の日常生活に必要な移動手段として、町民のニーズにあわせた公共交通サービスの提供に取り組んできました。しかし、社会情勢や町民の生活行動の変化、過度に自家用車を利用する実態等によって、公共交通の利用は低迷しています。町民にとって利便性の高い公共交通サービスを維持・提供していくためには、変化する町民の生活行動や公共交通を利用するターゲットの視点に基づき、運行の効率化（最適化）を図り、持続性を高めることが重要です。

持続可能な公共交通サービスの確保・維持に向けて、地域住民、交通事業者、行政それぞれの役割分担を明確にし、地域全体で守り育てる持続可能な公共交通体系を実現するとともに、本町のまちづくりと連携しながら、持続可能な公共交通サービスの構築に向けて取り組むことを基本的な方針とします。

課題解決に向けた取組の視点

視点① コンパクトな都市づくりにつながる持続可能な公共交通体系の構築

○本町の総合計画において、「豊かな自然と多様な都市機能の集積が調和した、自然と共生したコンパクトな都市の実現」が掲げられています。本計画はコンパクトな都市の実現に向けて、町民の暮らしを支える公共交通サービスの充実を図りつつ、持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

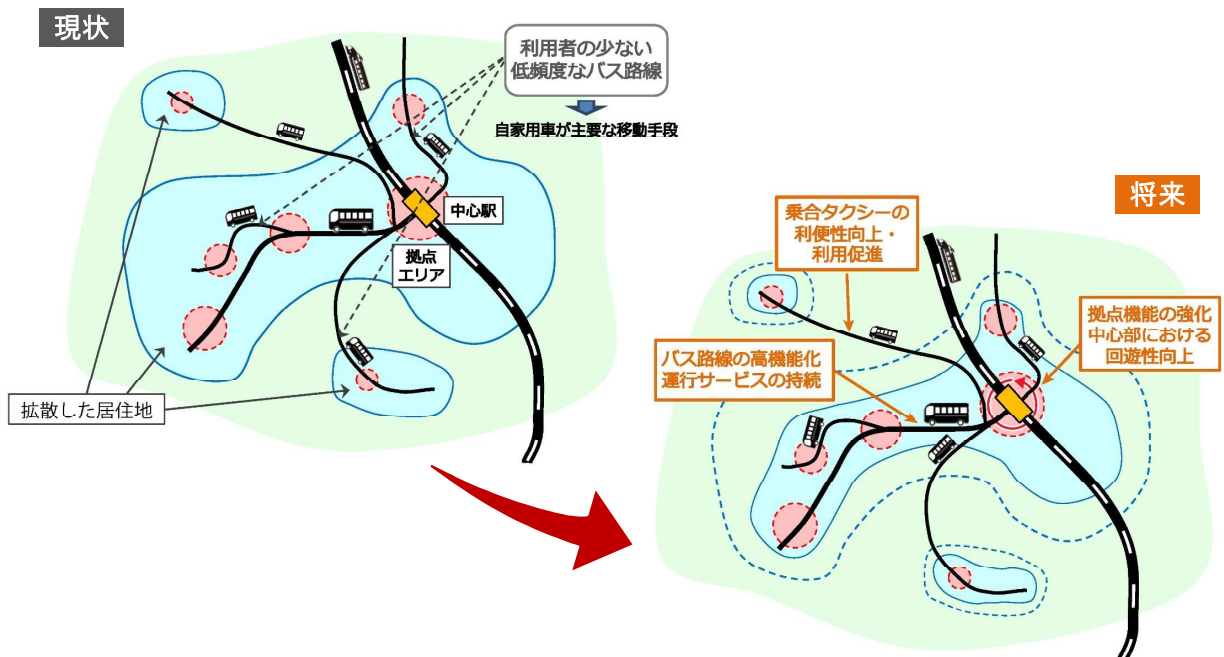


図 コンパクトな都市づくりにつながる持続可能な公共交通体系のイメージ

視点② 輸送資源の総動員による相互の連携強化

○鉄道や空港ライナー、特急バス・高速バス、路線バス、タクシー、乗合タクシー、その他輸送サービスなど、限られた資源のなかで効率的に必要な移動サービスを支援するため、多様な公共交通がそれぞれの役割を果たしながら相互に支え合う持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

表 公共交通モード別の役割

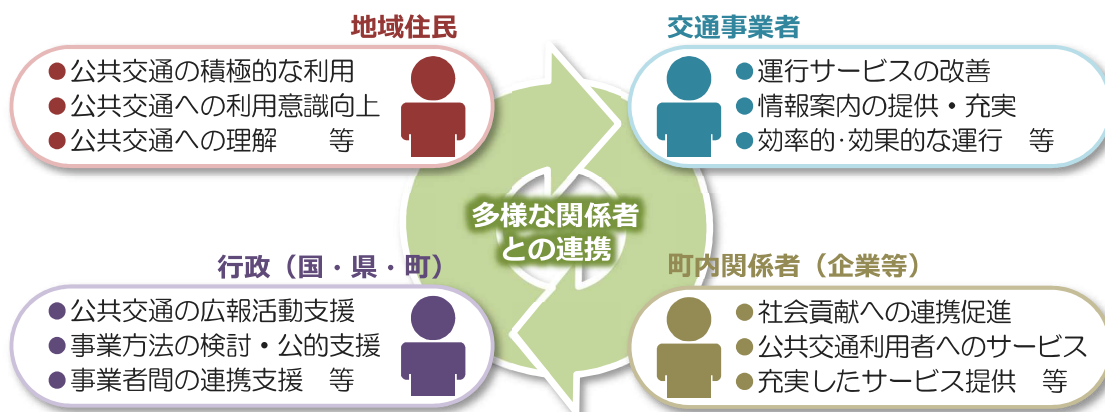
分類	公共交通モード	役割	
地域公共交通	鉄道（JR豊肥本線）	他都市（町外・県内外）への広域移動を支える（町外の通勤・通学、観光客の移動手段）	
	空港ライナー		
	特急バス・高速バス		
	幹線交通	路線バス	熊本市・山鹿市・菊池市・益城町方面への移動、中心市街地間の移動を支える
	支線交通	乗合タクシー	郊外部の居住地から中心市街地までの移動を支える
一般タクシー		他の公共交通では対応できない「ドア・ツー・ドア」や「他交通の運行時間外への対応」等の需要へ対応する交通	
その他輸送サービス	スクールタクシー・スクールバス	美咲野小、大津北小、大津中学校の対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス	
	外出支援タクシー	身体状況により運転や公共交通機関の利用が困難な高齢者に対し、タクシー料金の一部又は全部を助成し、外出の支援を行う	

視点③ 使う人の視点に合わせた交通サービスの充実

○自家用車利用の定着やコロナ禍の影響により、公共交通利用者は減少傾向、公共交通サービスの縮小を余儀なくされる状況にあります。持続可能な生活行交通の確保・維持に向けて、既存交通のサービス改善・効率化を図るとともに新たな交通サービスの導入など、使う人の視点に合わせた利便性の高い公共交通サービスの提供を目指します。

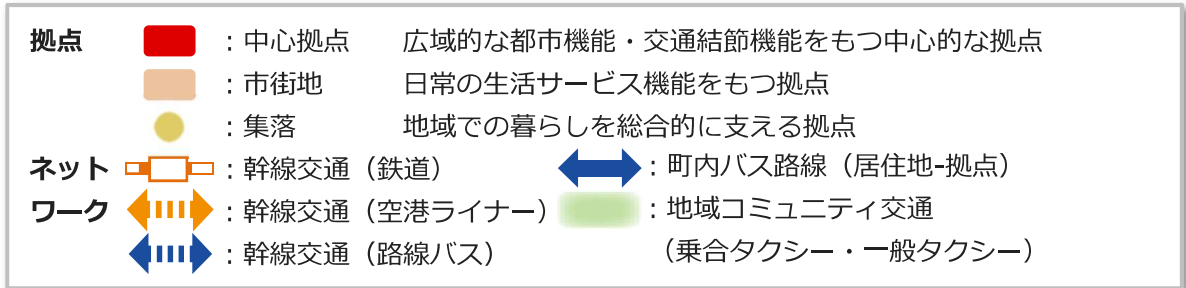
視点④ 多様な関係者との連携により地域で守り育てる公共交通の実現

○公共交通事業は、運転手不足や新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少など、厳しい状況にある中で、持続可能な公共交通ネットワークを確保するためには、行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域住民や町内関係者を含めた連携により、地域自らが守り育てるという意識を持ち、持続可能な公共交通の実現を目指すことが重要です。



4 将来の交通ネットワーク

- 商業・医療・交流施設などの都市機能が集積し、利便性の高い中心市街地や地域生活拠点、多様な交通手段が集まる交通結節機能、中心市街地へアクセスできる移動環境の充実など、これからのまちづくりと一体となった公共交通サービスの確保を目指していきます。



■ 国庫補助事業との関係

計画区域中の一部には運行費の国庫補助を受け、通学や通勤、買い物、通院、観光等の多様な移動を支える地域間幹線交通があり、将来にわたり維持を図るために運行費の国庫補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用する必要がある。※該当路線：山鹿線

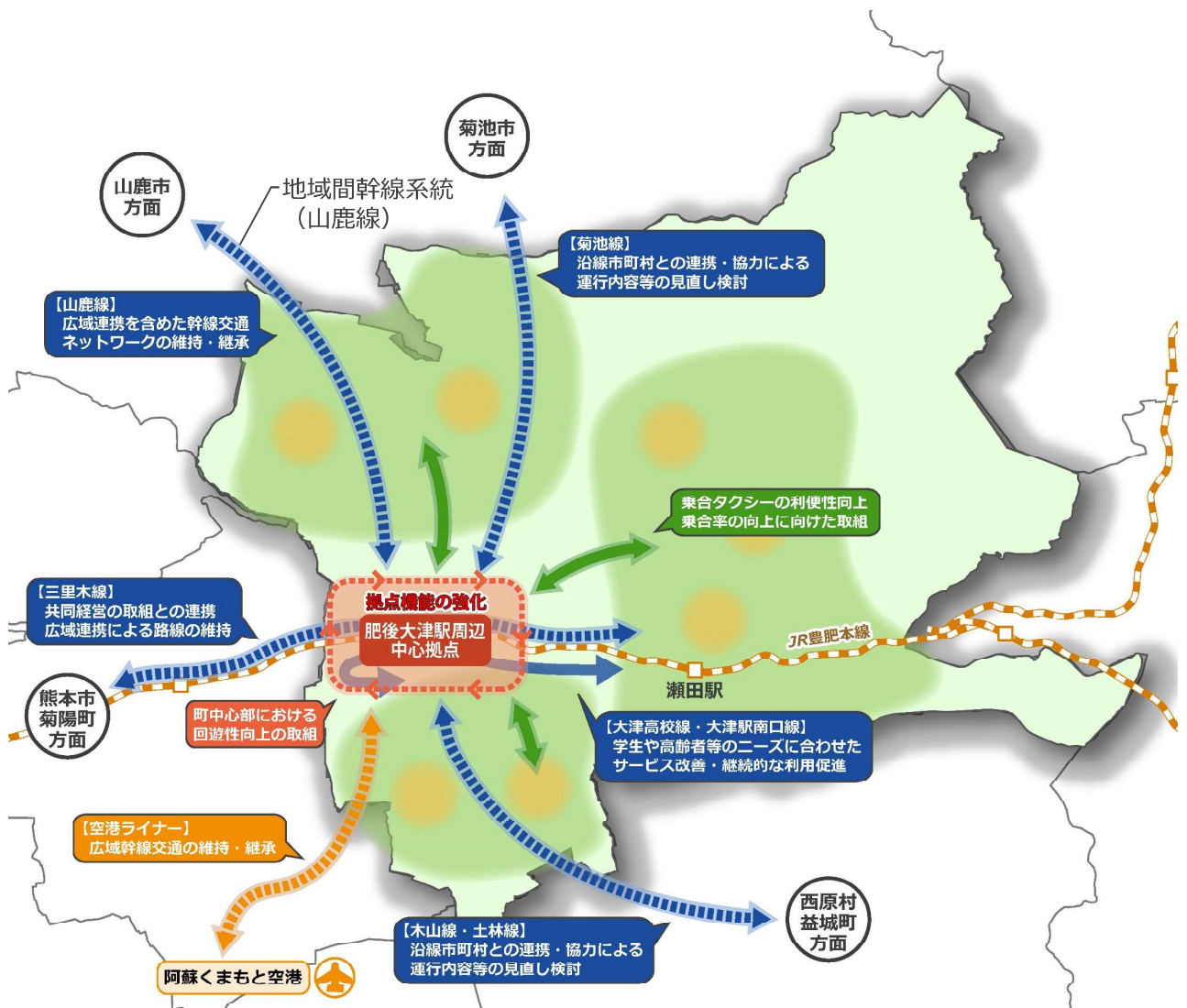


図 将来の交通ネットワークイメージ図