

地域公共交通を取り巻く現状と取り組むべき課題 基本的方針と計画の目標・取組の方向性（案）

高齢化社会、コロナ禍での経営環境・業績の悪化などの社会情勢の変化に伴い、公共交通の利用者は減少傾向です。しかし、公共交通サービスは、通勤・通学者をはじめとして高齢者の通院・買い物、免許返納後の移動手段として欠かすことのできない物です。多様な関係者との連携により、地域公共交通を公共サービスとして認識し、「行政から与えられるサービス」から「地域全体で守り育てるサービス」として考え方を変えていくことが重要です。

まちが目指す将来像 / 公共交通の果たすべき役割

将来像 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～

- （持続可能なまちづくりの実現）
- コンパクトで暮らしやすい市街地の形成・市街地の活性化
 - 利便性・効率性の高い持続可能な公共交通体系の整備
 - 地域特性を活かして駅を核とした周辺地域の整備・活性化
- （本町における公共交通の果たすべき役割）
- 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
 - 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
 - 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
 - ④ 都市間の交流・連携を促進する役割
 - ⑤ 市街地と集落を結ぶ機能型コンパクトシティを支える役割

地域公共交通を取り巻く現状と取り組むべき課題

- 課題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 [P21]**
 ○ウィズ・アフターコロナを見据えた広域ネットワーク（鉄道・空港ライナー）の維持
 ○町民の生活交通としての役割を基本とした取組、観光客等への対応
- 課題2：路線バスサービスの維持に向けた運行効率化 [P13.26-28]**
 ○運行形態の見直しを含む運行の最適化、他計画と連動した取組・利用実態を踏まえた改善
 ○町民の52.4%が公共交通の維持を継続すべき、既存サービスの維持に向けた効率化
- 課題3：利用者の特性に応じた公共交通サービスの充実・利用促進 [P8.12.22.32.36]**
 ○学生や高齢者等の利用のメインとなるターゲットに合わせた公共交通サービスの提供・改善
 ○学生・高齢者をターゲットとした公共交通サービスを提供し、さらなる利用促進を図る
 ○自家用車を主流とする移動実態から公共交通サービスを利用してもらう取組の促進
- 課題4：新規需要の創出に向けた乗合タクシーの利便性向上・情報案内の強化 [P24.25]**
 ○町民の外出時間に合わせた運行時間の見直し、運行内容等に関する情報提供の強化
 ○地域住民の方から声を掛け合って乗り合う取組等の乗合率の向上による新規需要の獲得
- 課題5：町民の生活行動に応じた運行サービスの改善（最適化） [P14-16]**
 ○集落から町中心部へのアクセス強化、町中心部を周遊するようなサービスの提供
 ○買い物・通院は午前中に済ませる傾向、交通手段における公共交通の利用割合は低い
- 課題6：町中心部における移動サービスの充実・支援 [P17.18]**
 ○町中心部における交通手段の利用意向は前計画時より高い状況、特に若い世代のニーズ
 ○買い物・通院目的の利用意向、町中心部における送迎実態への対応
- 課題7：JR肥後大津駅における交通結節機能の強化 [P19.20.38.39]**
 ○鉄道バスの乗り継ぎ利便性の向上、中心拠点としての機能強化
 ○路線バスの情報発信・交流空間としての整備、サイクル・パーク＆ライドの活用促進
- 課題8：関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進 [P9-11.30-33.36.37]**
 ○財政負担の抑制に向けてコロナ収束後の利用実態等を確認しながら運行の改善・効率化
 ○交通事業者や公共交通と他分野の関係者等との連携強化を通じた公共交通の利用促進
 ○乗合タクシーの乗合率向上に向けた関係者との連携促進、公共交通利用のきっかけづくり

基本的な方針と法律の趣旨に基づく4つの視点

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

- 法律の趣旨に基づく4つの視点
- 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（まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保）
 - 視点②輸送資源の総動員による相互の連携強化（地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保）
 - 視点③使う人の視点に合わせた交通サービスの充実（地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ）
 - 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（住民の協力を含む関係者の連携）

計画の目標と取組の方向性・実施事業

目標1 広域的なネットワークの将来への継承

- 町内外（地域間）の移動・交流を支える広域幹線交通は、既存サービスを将来に継承していくために、鉄道・空港ライナー等の利用する環境の充実・利用促進、幹線バスの広域的な連携（沿線市町村との連携）による利用回復・活性化等に取り組むことを目指します。
- 取組の方向性
- ▶ 広域幹線交通の提供サービスの水準の維持・活性化
 - ▶ 沿線市町村との広域連携による利用促進事業の検討・展開

目標2 利用実態・生活行動に合わせたサービスの最適化

- 町民の多様なニーズに対応し、限られた輸送資源の中で持続的なサービスとするため、輸送量・利用実態に合わせた運行改善（最適化）、各路線が担う移動需要・沿線の生活行動に合わせた改善、ターゲット層に合わせた利用促進など、使う人の視点に合わせた取組の推進を目指します。
- 取組の方向性
- ▶ 生活行動に応じた運行の最適化・輸送資源相互の連携強化
 - ▶ 乗合タクシーのサービス改善による利便性・乗合率の向上

目標3 拠点を活かした利用しやすい新たな公共交通環境の充実

- 本町の活力（にぎわい）を支える機能性の高いまちの実現に向けて、中心市街地の活性化を支える市街地回遊の向上、肥後大津駅を中心とした公共交通環境・市街地内の利用環境の充実などに取り組み、町民や来訪者にとって利便性の高いサービスの持続を目指します。
- 取組の方向性
- ▶ まちづくりの連携による市街地回遊性の向上の取組
 - ▶ 乗り継ぎ拠点となる肥後大津駅の交通結節機能の強化

目標4 住民協力を含む町内の多様な関係者との連携・協力

- 通学通勤や日中の買い物・通院などの多様な移動を支える公共交通は町の活力を維持・活性化するための重要な財産であり、行政や交通事業者、利用者となる町民、町内施設や事業者など地域関係者が一体となって連携・協力し、地域全体で支えていく体制の構築を目指します。
- 取組の方向性
- ▶ 町民・事業者・行政が連携して取り組む地域公共交通の存続
 - ▶ 関係者との連携による公共交通の利用促進企画

重点事業を示す

は重点事業を示す

- （目標1を達成するための実施事業）
- 事業1 JR豊肥本線の提供サービスの持続・利用促進
- 肥後大津駅の待合環境・乗り継ぎ利便性の充実等
- 事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・利用促進
- 空港ライナーの継続的な運行支援等
- 事業3 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化
- 三里木線・山鹿線の広域的な利用促進の推進
- （目標2を達成するための実施事業）
- 事業4 利用実態・生活行動に合わせた運行サービス最適化
- 輸送量が低迷する木山・土林線や菊池線のサービス最適化を図る方策等
- 事業5 各居住地における乗合タクシーの利用浸透・周知強化
- 高齢者もわかりやすい周知強化・利用者数の拡大、利便性向上に向けた運行サービスの改善等
- （目標3を達成するための実施事業）
- 事業6 中心市街地における新たな公共交通の創出
- 中心市街地の活力を支えるための交通環境の確保
- 事業7 主要拠点等における利用環境の充実
- 駅・主要バス停の待合環境・情報案内等の充実
- 事業8 乗継利便性の向上・利用促進
- サイクル・パーク＆ライド等の活用促進
- （目標4を達成するための実施事業）
- 事業9 公共交通に関する情報提供・PRの促進
- 公共交通に関する総合案内マップの作成・配布等
- 事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大
- 関係者と連携した利用促進策の検討・実施
- 事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築
- 事業12 市街地交通の実証を推進する地域関係者の体制

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)

■本計画の取組みを推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。※コロナウイルス感染症の状況をみながら適宜見直します

目標1 広域的なネットワークの将来への継承

- 町内外（地域間）の移動・交流を支える広域幹線交通は、既存サービスを将来に継承していくために、鉄道・空港ライナー等の**利用する環境の充実・利用促進、幹線バスの広域的な連携（沿線市町村との連携）による利用回復・活性化等**に取り組むことを目指します。

目標指標(KPI)

▶目標値① - 肥後大津駅・空港ライナーの**輸送人員の回復**

- 町外への広域的な移動を担う鉄道（肥後大津駅）及び空港ライナーは、コロナウイルス感染症の影響もあり、R1年度以降に大幅な利用者数の減少が見受けられます。
- 今後は、阿蘇くまもと空港のターミナルビル建替え、その他事業計画やコロナ収束（段階的な外出自粛の緩和）による鉄道・空港ライナーの需要回復を見込み、継続した提供サービスの維持と利用促進策を展開しながら、輸送人員の回復を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
肥後大津駅の1日あたり乗車人員	人/日	2,049	▶ 2,397以上 ※1
空港ライナーの年間利用者数	人/年	46,339	▶ 131,800以上 ※2

※1: コロナ前(R1年度の輸送実績)の90%水準に回復することを目標として設定

※2: 上位計画の第6次大津町総合計画(後期基本計画)と整合を図り設定

▶目標値② - 路線バスにおける**利用者数の回復と収益性の向上**

- 路線バスの利用者数は、沿線市町村との連携・協力による運行の効率化等に取り組んできましたが、コロナウイルスによる外出自粛の影響もあり、利用者数は減少傾向にあります。
- 地域間の移動を支える幹線バスは、沿線市町村との広域連携による運行サービスの改善(最適化)や運行内容等の見直し、更なる利用促進に取り組み、路線バス利用者の減少に歯止めをかけつつ、収益性の向上を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
路線バスの年間利用者数 (幹線交通バス※1を対象)	人/年	223,426	▶ 257,463以上 ※2
路線バスの収支率 (幹線交通バス※1を対象)	%	31.2	▶ 31.2以上

※1: 沿線市町村を跨ぐ「山鹿線・菊池線・三里木線・木山線・土林線」を対象

※2: 沿線市町村との連携を図りつつ、コロナ前実績値(R1)の90%水準まで回復を目指して設定

▶▶ 目標値の考え方等はP47～に記載

目標2 利用実態・生活行動に合わせたサービスの最適化

- 町民の多様なニーズに対応し、限られた輸送資源の中で持続的なサービスとするため、**輸送量・利用実態に合わせた運行改善（最適化）、各路線が担う移動需要・沿線の生活行動に合わせた改善、ターゲット層に合わせた利用促進**など、使う人の視点に合わせた取組の推進を目指します。

目標指標(KPI)

▶ **目標値③ - 町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額の抑制**

- 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運行エリアの拡大による経費増加、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。
- 町民の移動需要やニーズに対応しながら、運行の効率化(最適化)とコロナ収束の状況をみながら公共交通の利用促進に取り組み、町民1人当たりの財政負担額の抑制を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額	円/人	1,868	▶ 1,868以下 ※1
※1: 運行の効率化を図りながら前計画からの継続目標として、現状値以下に設定			

▶ **目標値④ - 高齢者の外出時における公共交通利用割合の回復**

- 町内の高齢化率は増加傾向にあり、日常的な外出手段として、高齢者の多くは自家用車を使用している実態が存在しています。
- 前計画で掲げていた目標の継続課題として、高齢者に向けた利用促進や公共交通に関する情報提供の充実に取り組み、高齢者における公共交通の利用割合の回復を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
高齢者の公共交通利用割合	%	2.6	▶ 5.8以上 ※1
※1: 高齢者への利用促進等に取り組み、前計画からの継続目標として前計画の目標値を再設定			

▶ **目標値⑤ - 乗合タクシーのサービス改善による乗合率の向上**

- 集落から市街地へのアクセスとして重要な役割を担う乗合タクシーは、高齢者の買い物や通院などに欠かせない移動手段となっています。
- 運行内容等の改善と高齢者をターゲットとした利用促進や新規需要の獲得に向けた取組、施設関係者と連携した乗合タクシーの利用促進企画の実施等に取り組み、乗合タクシーの利便性向上を図りながら乗合率の向上を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
乗合タクシーの乗合率	人/台	1.42	▶ 2.00以上 ※1
※1: 上位計画の第6次大津町総合計画(後期基本計画)と整合を図り設定			

▶ 目標値の考え方等はP47～に記載

目標3 拠点を活かした利用しやすい新たな公共交通環境の充実

- 本町の活力（にぎわい）を支える機能性の高いまちの実現に向けて、**中心市街地の活性化を支える市街地回遊の向上、肥後大津駅を中心とした公共交通環境・市街地内の利用環境の充実**などに取り組み、町民や来訪者にとって利便性の高いサービスの持続を目指します。

目標指標(KPI)

▶ **目標値⑥ - 中心部における交通環境・拠点機能の充実**

- 肥後大津駅は、町民や町外の方が多く利用しており、本町の中心拠点と位置付けられます。また、上位計画においても肥後大津駅を中心とした公共交通機能の強化が求められています。
- 町民のニーズに配慮しながら、まちづくりと連携した市街地回遊性の向上に取り組むこととし、そのほか肥後大津駅における公共交通に関する情報案内の充実等を含めた町民にとって利便性の高い公共交通の利用環境を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
中心部の交通手段・拠点整備に係る取組数	件	-	4以上※1

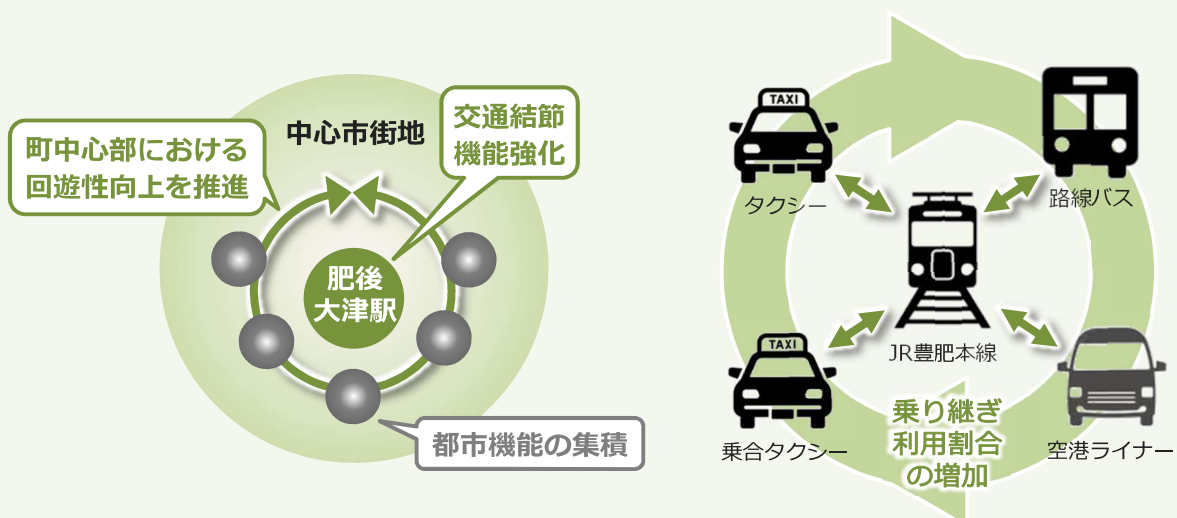
※1: 中心部の交通手段・拠点整備に向けて4件以上取り組むことを目標として設定

▶ **目標値⑦ - 肥後大津駅における複数交通モードの乗り継ぎ利用割合の増加**

- 肥後大津駅は鉄道(JR豊肥本線)に加えて空港ライナーや路線バス、高速バス、タクシー、乗合タクシー等の様々な交通モードが結節する拠点となっています。
- 町内ネットワークの拠点となる肥後大津駅において、利用者に見える形での乗り継ぎ案内や情報案内・誘導等の強化を図り、交通結節機能の強化を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
複数交通モードの乗り継ぎ利用割合	%	19.5	22.5以上※1

※1: 乗り継ぎ利用に関するサービス改善(情報案内等)に取り組むこととして目標値を設定



▶ 目標値の考え方等はP47～に記載

目標4 住民協力を含む町内の多様な関係者との連携・協力

- 通学通勤や日常の買い物・通院などの多様な移動を支える公共交通は町の活力を維持・活性化するための重要な財産であり、行政や交通事業者、利用者となる町民、町内施設や事業所など地域関係者が一体となって連携・協力し、**地域全体で支えていく体制の構築**を目指します。

目標指標(KPI)

▶目標値⑧ - 公共交通に係る利用促進企画への多様な関係主体の参画

- 本町の地域公共交通を取り巻く現状は、利用者の減少に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響や運転手不足・高齢化などにより、交通事業者における経営状況の悪化が懸念され、交通事業者・行政だけでは地域公共交通の維持は困難な状況になりつつあります。
- 行政や交通事業者、地域住民、施設関係者等との密な連携や協働の取組により、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行い、地域全体で支えていく持続可能な公共交通の確保・維持を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
利用促進に連携・協力した主体数	主体	-	10以上 ※1

※1: 交通事業者や施設関係者(商業・病院・学校等)との連携を1年あたり2主体を目標として設定

▶目標値⑨ - 町民1人あたりの公共交通の年間利用回数の増加

- 町民の日常生活(買い物や通院等)における移動手段として、自家用車を利用する割合が最も多く、公共交通については、「利用しようと思えない」と考えている町民が存在しており、まずは利用するきっかけと利用の定着を図るための取組が重要となっています。
- 町民の自家用車への高い依存度を解消するために関係者が連携して公共交通を利用するきっかけづくりとなる利用促進企画等を行い、公共交通を適度に利用する暮らしへの定着に向けて取り組みながら、町民が公共交通を利用する回数の増加を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
公共交通の年間利用回数	回/人	6.54	6.54以上 ※1

※1: 自家用車から公共交通利用への転換促進に取り組むこととして現状値以上を目標として設定

◆年間の公共交通利用回数が増加した場合に与える効果(例)

- 効果①: 町民1人あたりの財政負担額の抑制(提供サービスの持続性向上)
- 効果②: 交通事業者の収益性向上(提供サービスの持続性・利便性向上)
- 効果③: CO2排出量の削減(自家用車利用から公共交通利用への転換)
- 効果④: 健康の増進(公共交通の利用によりバス停や駅から歩く機会が増加) など



▶ 目標値の考え方等はP47～に記載

～ 各目標値の考え方・算定方法・評価時期について ～

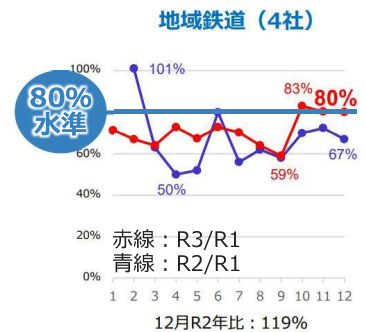
目標値① - 肥後大津駅・空港ライナーの輸送人員の回復

◆目標指標：肥後大津駅の1日あたり乗車人員と空港ライナーの年間利用者数

指標	単位	現状値 (R3)		目標値 (R8)
肥後大津駅の1日あたり乗車人員	人/日	2,049	▶	2,397以上
空港ライナーの年間利用者数	人/年	46,339	▶	131,800以上

〈目標値の考え方〉

- 今後は阿蘇くまもと空港ターミナルビルの建替えや南阿蘇鉄道の肥後大津駅への乗入計画等、他の事業計画と連動した取組や肥後大津駅の交通結節機能の強化に取り組み、利用回復を促進します。
- 肥後大津駅の乗車人員については、**コロナ前のR1年度輸送実績の90%水準への回復**を目指すとともに、空港ライナーは第6次大津町振興総合計画の目標値 (R7年度130,000人) を踏まえ、**本来の利用者推移 (年1.5%増)** より目標値を設定します。



〈目標値の算定方法〉

- 交通事業者より輸送実績を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

図 鉄道輸送人員の推移 (熊本県内)
出典:九州運輸局

〈輸送実績の推移〉

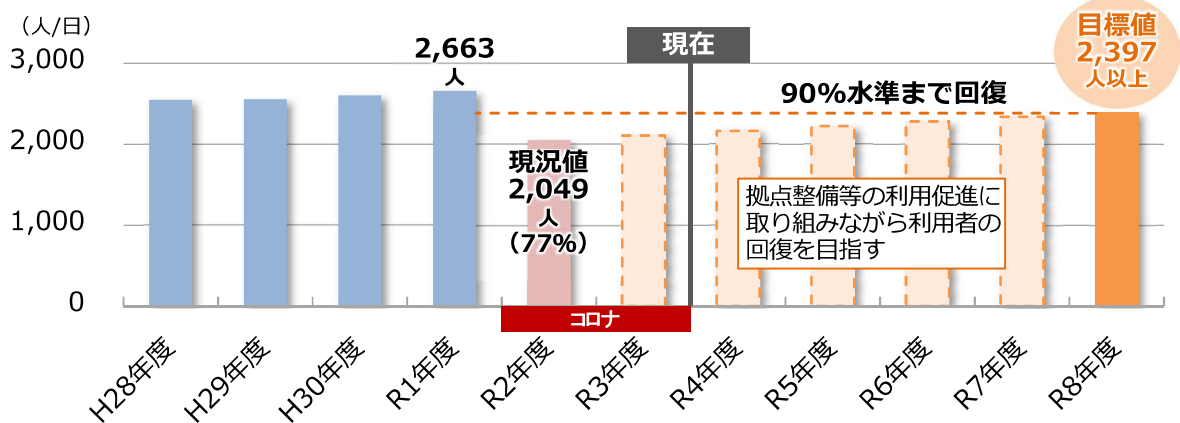


図 肥後大津駅の乗車人員の推移

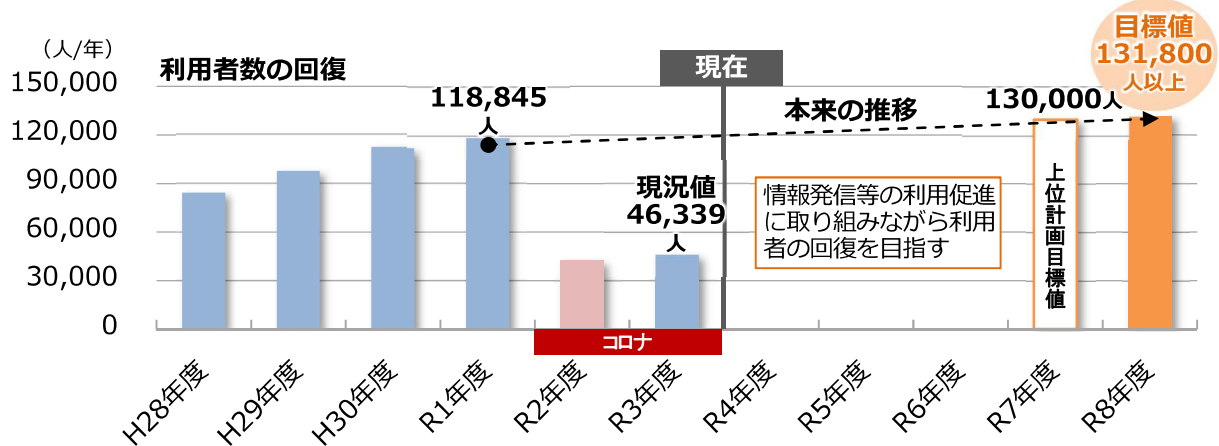


図 空港ライナーの利用者数の推移

目標値② - 路線バスの利用者数の回復と収益性の維持

◆目標指標：路線バスの年間利用者数と1日あたりの運行便数

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
路線バスの年間利用者数 (幹線交通バス※1を対象)	人/年	223,426	257,463以上
路線バスの収支率 (幹線交通バス※1を対象)	%	31.2	31.2以上

※1:沿線市町村を跨ぐ「山鹿線・菊池線・三里木線・木山線・土林線」を対象

〈目標値の考え方〉

- 熊本地域乗合バス事業共同経営計画 (R2) において、コロナ収束後の乗合バス輸送人員はコロナ前の100%水準まで回復せず、90%水準になることが予測されると示されています。
- 路線バスの年間利用者数については、現状値はコロナ前の78%程度水準となっているため、今後は**コロナ前 (R1年度) の90%水準までの回復**を目指し、提供サービスの最適化を図りながら、**収益性の維持 (現状値以上)** を目標として、それぞれ目標値を設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 交通事業者より輸送実績を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

〈輸送実績の推移〉

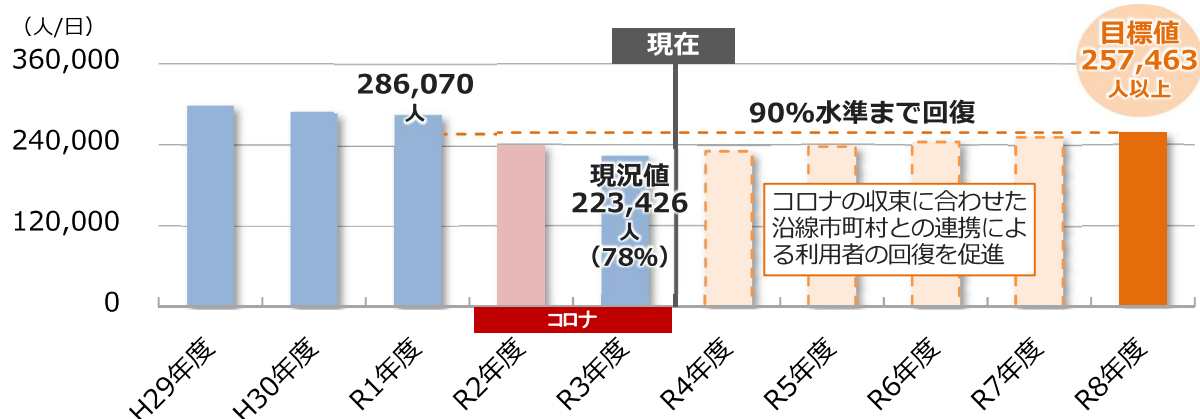


図 路線バスの輸送人員の推移

表 系統別の収支率 (R3年度)

路線名	輸送人員 (人)	収支率 (%)
三里木線 (大津産交)	32,157	63.0
三里木線 (吹田団地)	84,796	65.0
菊池線	19,144	11.6
山鹿線	77,234	12.5
木山線 (森経由)	3,683	29.7
木山線 (岩坂経由)	4,103	10.1
土林線 (森経由)	77	4.5
土林線 (岩坂経由)	2,232	16.7
合計	223,426	31.2

参考：対H30.10～R1.9同月比

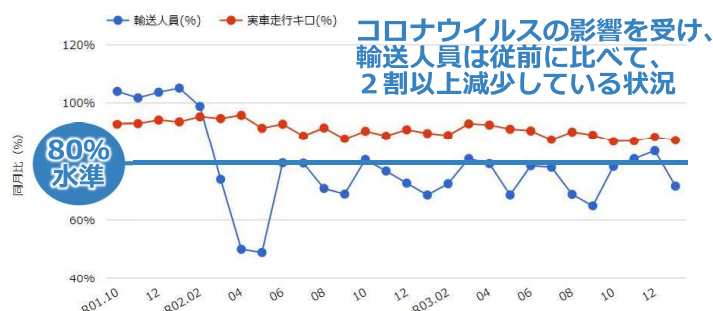


図 熊本県内の路線バスの輸送人員の推移

出典：共同経営推進室HP

目標値③ - 町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額の抑制

◆目標指標：町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額	円/人	1,868	▶ 1,868以下

〈目標値の考え方〉

- 町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額は、前計画時点から増加しており、今後は財政負担額の抑制に向けて、運行の効率化（最適化）と利用者数の回復を見込んで、**現状値以下に抑制を図る**こととして目標を設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 各年輸送実績より行政負担額÷町内総人口を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

〈R3年度の町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額〉

分類	路線名・運行エリア	輸送人員 (人)	町補助額
路線バス	山鹿線	77,234	9,628千円
	三里木線（交通センター～大津産交）	32,157	1,337千円
	三里木線（交通センター～吹田団地）	84,796	3,192千円
	菊池線	19,144	16,188千円
	木山線・土林線（森経由）	10,095	4,499千円
	木山線・土林線（岩坂経由）	3,760	5,974千円
	大津駅南口線	6,335	7,260千円
	吹田・大津高校線	4,493	2,211千円
乗合タクシー	北エリア（つつじ台、上猿渡、杉下等）	3,891	3,851千円
	南エリア（灰塚、上陣内、岩坂等）	2,719	1,970千円
	東エリア（高尾野、吹田、外牧等）	3,916	4,991千円
空港ライナー	肥後大津駅～阿蘇くまもと空港	52,895	5,700千円
【A】大津町の公共交通に係る財政負担額の合計			66,801千円
【B】大津町の人口総数（R3.11時点・町HPより）			35,757人
町民1人あたりの財政負担額（A/B）			1,868円

目標値④ - 高齢者の外出時における公共交通利用割合の回復

◆目標指標：高齢者の公共交通利用割合

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
高齢者の公共交通利用割合	%	2.6	▶ 5.8以上

〈目標値の考え方〉

- 高齢者における公共交通の利用割合は前計画から減少しており、要因として自家用車の利用割合の増加やコロナウイルスの影響等が考えられます。そのため、継続的に取り組むべき課題として、本計画においても**前計画の目標値（5.8%）を再設定**します。

〈目標値の算定方法〉

- 高齢者訪問調査における聞き取り調査より算定

〈目標値の評価時期〉

- 計画最終年度評価

目標値⑤ - 乗合タクシーのサービス改善による乗合率の向上

◆目標指標：乗合タクシーの乗合率

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
乗合タクシーの乗合率	人/台	1.42	2.00以上

〈目標値の考え方〉

- 乗合交通として機能することを目指しながら新規需要の獲得や利便性向上に取り組み、上位計画の第6次大津町振興総合計画で示される目標値(2.00)以上を目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 各年輸送実績より算定

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

目標値⑥ - 中心部における交通環境・拠点機能の充実

◆目標指標：中心部の交通手段・拠点整備に係る取組数

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
中心部の交通手段・拠点整備に係る取組数	件	-	4以上

〈目標値の考え方〉

- まちづくりと連携した市街地回遊性の向上に関する取組、肥後大津駅における公共交通の情報案内の充実に関する取組(2件)、サイクル・パーク&ライドの推進(1件)に取り組むことを目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 中心部の交通手段・拠点整備に係る取組を確認

〈目標値の評価時期〉

- 計画最終年度評価

目標値⑦ - 肥後大津駅における交通モード間を乗り継ぐ利用者の増加

◆目標指標：複数交通モードの乗り継ぎ利用割合

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
複数交通モードの乗り継ぎ利用割合	%	19.5	22.5以上

〈目標値の考え方〉

- 中心部交通の利用意向がある割合(町民アンケート結果)を踏まえて、駅まで送迎に頼る一部の駅利用者が中心部交通へ転換することを予測し、現状値から3%の増加を目標として設定します。

〈目標値の算定方法〉

- JR利用者アンケート調査より算定

〈目標値の評価時期〉

- 計画最終年度評価

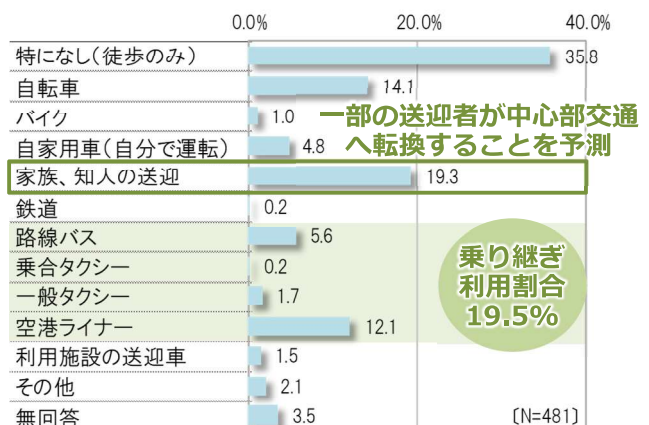


図 肥後大津駅までの(からの)移動手段
※鉄道利用者のみ 出典:R3JR利用者アンケート結果

目標値⑧ - 公共交通に係る利用促進企画への多様な関係主体の参画

◆目標指標：利用促進に連携・協力した主体数

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
利用促進に連携・協力した主体数	主体	-	10以上

〈目標値の考え方〉

■ 公共交通の利用促進にあたって、行政だけでなく交通事業者や施設関係者（商業・病院・学校等）との連携・協力した取組を1年あたり2主体と実施することを目標とします。

- 例) ・路線バス等の乗り方教室・・・・・・・・交通事業者、学校関係者との連携・協力
- ・市内の高校との企画・・・・・・・・学生向け情報提供に関する高校との連携
- ・公共交通を利用したお出かけ企画・・・商業施設・医療施設関係者等との連携
- ・中心部事業の推進・・・・・・・・交通事業者・施設関係者等との連携
- ・イベント時の利用促進・情報提供・・・観光協会などとの連携

〈目標値の算定方法〉

■ 各年の利用促進に関係者と協力した主体数を確認

〈目標値の評価時期〉

■ 毎年度評価

目標値⑨ - 町民1人あたりの地域公共交通の年間利用回数の増加

◆目標指標：公共交通の年間利用回数

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
公共交通の年間利用回数	回/人	6.54	6.54以上

〈目標値の考え方〉

■ 町民1人あたりの年間利用回数は、日常的に町内移動に使用される「陸上交通（路線バス・乗合タクシー）」の年間利用者数を大津町の総人口で割った数値として、将来人口の増加と自家用車利用から公共交通利用への転換促進に取り組みながら現状値以上を目標値に設定します。

〈目標値の算定方法〉

■ 輸送実績と人口統計より算定

〈目標値の評価時期〉

■ 計画最終年度評価

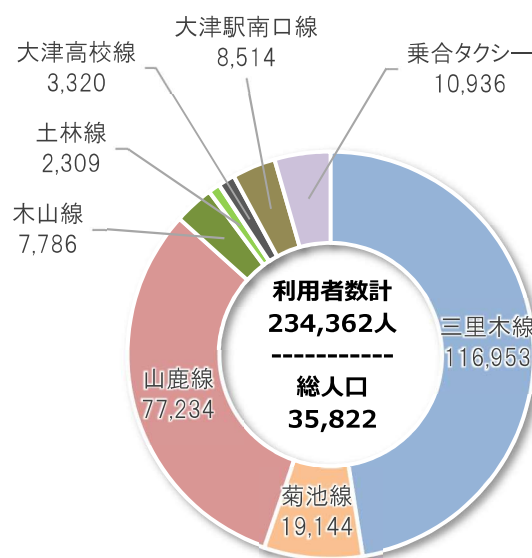


図 R3年度陸上交通の利用実績

出典：町実績資料
※総人口はR4.1時点

2 実施事業の体系

- 本計画に定めた目標を達成するために行う事業を以下に定め、各実施主体が主体的に検討を進めた上で、「大津町地域公共交通会議」に諮り、協議会全体で実施に向けた検討を進めていきます

目標1 広域的なネットワークの将来への継承

事業1 JR豊肥本線の提供サービスの持続・利用促進

重点事業①

- 肥後大津駅の待合環境・乗り継ぎ利便性の充実、更なる利用促進

事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・利用促進

- 空港ライナーの継続的な運行支援、コロナ収束後にあわせた利用促進策の検討・実施

事業3 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化

- 三里木線・山鹿線の広域的な利用促進の推進、他計画における取組の推進

目標2 利用実態・生活行動に合わせたサービスの最適化

事業4 利用実態・生活行動に合わせた運行サービス最適化

重点事業②

- 輸送量が低迷する木山・土林線や菊池線のサービス最適化を図る方策、沿線市町村との連携した広域的な利用促進の取組の推進

事業5 各居住地における乗合タクシーの利用浸透・周知強化

重点事業③

- 高齢者もわかりやすい周知強化・利用者数の拡大、利便性向上に向けた運行サービスの改善、乗合率向上に向けた割引制度の再検討

目標3 拠点を活かした利用しやすい新たな公共交通環境の充実

事業6 中心市街地における新たな公共交通の創出

重点事業④

- 中心市街地の活力・にぎわいを支えるための交通環境の確保、市街地縁辺における乗合タクシー空白地の解消

事業7 主要拠点等における利用環境の充実

- 駅・主要バス停における待合環境や情報案内・誘導の充実、自転車利用環境の改善

事業8 乗継利便性の向上・利用促進

- サイクル・パーク&ライド等の活用促進、乗継利用促進の企画

目標4 住民協力を含む町内の多様な関係者との連携・協力

事業9 公共交通に関する情報提供・PRの促進

- 公共交通に関する総合案内マップの作成・配布、HP等の情報ツールの充実

事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大

重点事業⑤

- 商業施設・病院等との連携、学校・事業所等との連携した利用促進策の検討・実施

事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築

- 地域交通の維持・利用促進を推進するための体制

事業12 市街地交通の実証を推進する地域関係者の体制

- 市街地内の施設関係者・事業所の連携・検討体制

重点的に取り組むべき事業

- 本計画における事業体系に基づいて、その中でも重点的に取り組むべき事業と事業内容を以下に示します。事業の取組にあたっては、沿線市町村や交通事業者との連携、そのほか関係者と協力しながら重点事業に取り組んでいきます。

重点事業① 肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

〈中心駅・交通結節点〉

- 鉄道⇄バス・タクシー、空港ライナー・特急バスなどのスムーズな乗り継ぎ環境をもつ交通結節機能の充実
- 列車の終着地となる肥後大津駅の利用客が待ち時間を過ごしやすい待合環境、わかりやすい情報案内・誘導の充実

重点事業② 幹線バス木山・土林線の維持・最適化

〈幹線バス〉

- 木山・土林線は、町南部、益城・西原方面の移動・交流を支えるが、熊本県地域公共交通計画において定められる幹線バス維持基準の輸送量9人/日を下回り、サービス最適化を図る方策を広域で検討
- サービスの最適化にあたって、関係町村間との連携・協力を推進

重点事業③ 乗合タクシーの利用浸透・周知強化

〈郊外部〉

- 提供サービスの持続に向けて、乗合率を高めるために利用者数全体の底上げを図り、グループ利用の呼びかけ等を促進
- 乗合タクシーの利用案内の強化、入手しやすい情報環境の整備

重点事業④ 中心市街地における新たな公共交通の創出

〈中心部交通環境〉

- 町の活力・にぎわい、機能性の高い中心市街地を将来に持続していくための交通環境の充実
- 主要施設間を結ぶ移動手段として市街地内・空白地をカバーする交通の確保、行政・交通事業者・地域関係者が協力して取組を推進

重点事業⑤ 利用促進を図る多様な関係者との連携

〈関係者との協力・連携〉

- 商業施設・病院等と連携したお出かけ特典の利用促進、学校・事業所に合わせた利用促進、福祉連携の外出促進
- 特典などを付与した利用促進を推進するための多様な関係者との関係構築・連携した取組の拡大

③ 事業内容及びスケジュール・実施主体

■ 本計画に定めた目標を達成するために行う事業内容及び実施主体、取組方針等を定めます。

事業1 JR豊肥本線の提供サービスの持続・利用促進

▶ 重点事業①
 具体内容はP68参照

事業の課題	○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
取組の方向性	○肥後大津駅は本町の中心を担う交通結節点として、鉄道⇄バス・タクシー、空港ライナーなどのスムーズな乗り継ぎ環境をもつ交通結節機能の充実、列車終着地となる当駅の利用客が待ち時間を過ごしやすい待合環境、わかりやすい情報案内・誘導の充実に取り組みます。

■ 取組の内容

① 肥後大津駅の乗継利便性の向上・環境整備【重点事業①】

- 肥後大津駅には、路線バス（三里木線・山鹿線・菊池線・大津駅南口線）、特急バス（やまびこ号・九州横断バス）、タクシー（北口・南口）の多くの交通モードが接続していますが、各乗り場は散らばっており、乗り継ぎ先が分かりづらいため、町内外の駅利用者へ向けた乗り場の位置を・乗り場からの行き先（方面）も含めた誘導案内の改善に取り組みます。
- 駅利用者の満足度では80%以上が好評・満足を示していますが、一部の利用者からは、便数が少ない、案内サインの分かりづらさ（トイレ）、待合室の冷暖房が効いていない、バスの乗継が合わない等の不満が挙げられているため、路線バスの部分的なダイヤ改善の検討と待合環境の充実に取り組みます。

② 他の事業展開と連動した取組の検討

- 肥後大津駅では、南阿蘇鉄道の乗り入れが計画されるとともに、豊肥本線からの空港アクセス鉄道新設などが検討されており、交通の要衝としての重要性が増しています。
- 他の事業展開と連動して、乗り継ぎ利便性や情報案内の充実に取り組み、町内の公共交通を利用しやすい環境・分かりやすい情報提供の実現を目指します



▲ 南阿蘇鉄道

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
	① 肥後大津駅の乗継利便性の向上・環境整備	大津町・鉄道事業者 バス事業者	(事業8と連動)				
	→ 検討したものから順次実施 →						
	② 他の事業計画との連動した取組の検討	大津町・鉄道事業者 その他関係団体	他事業計画との連動				
	→						

事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・利用促進

事業の課題	○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
取組の方向性	○本町の広域幹線軸を担う空港ライナーにおける提供サービスの継続的な維持に向けて、運営主体の阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会の継続と定期的な情報発信、コロナの収束状況等を踏まえて利用促進に取り組みます。

■取組の内容

①阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会の継続

- 運営主体となる阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会の運営継続に取り組むとともに、空港ライナーに関する情報発信や利用促進策の内容については、協議会と連携して取り組みます。

②空港ライナーの定期的な情報発信・利用促進

- 阿蘇くまもと空港ターミナルビルの建替え（2023年完成予定）や東海大学の臨空校舎の計画など、今後は観光やビジネス目的に加えて、通学利用も想定されるため、他の事業計画と連動した空港ライナーの利用促進と分かりやすい情報発信に取り組みます。
- コロナの影響から緊急事態宣言やまん延防止等重点措置による運休などの運行情報は利用者にとって欠かせない情報となるため、定期的な運行情報の提供に取り組みます。また、継続した利用促進策として、空港ライナーパーク&ライドの活用も推進していきます。

空港ライナー パーク&ライド用 駐車場



（ムック第1弾多言語化）



（時刻表改正）



（JRポケット時刻表掲載）



（JR車両ラッピング）

▲ 協議会が実施した利用促進事業

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
実施主体・スケジュール	①阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会の継続	大津町・阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会		協議会の運営継続			
	②空港ライナー定期的な情報発信・利用促進	大津町・阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会		定期的な情報発信		検討したものから順次実施	

事業3 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化

事業の課題	○路線バスサービスの維持に向けた運行効率化
取組の方向性	○本町の広域的な移動を担う幹線バス山鹿線と三里木線について、沿線市町村との連携による広域的な利用促進に取り組み、熊本共同経営計画や沿線市町村の交通計画の取組と連動し、既存サービスの維持・活性化を目指します。

■取組の内容

①広域連携による利用促進事業の展開

- 山鹿線・三里木線における既存サービスの維持として、沿線市町村（山鹿市・菊池市・熊本市・菊陽町）・バス事業者と協力しながら各路線の利用回復・活性化に向けた利用促進事業の検討・実施に取り組みます。

②路線維持に向けた沿線市町村との継続的な協議

- コロナによる外出自粛等の影響で利用状況が変動するバス利用者数については、継続的に利用状況の確認を行いながら、アフターコロナの実態に合わせた路線維持のあり方について、行政・交通事業者・沿線市町村が協力しながら継続的に協議・検討を実施します。



▲ 複数市町村における公共交通マップの作成事例
出典：福岡県久留米市

▲ 学生への利用促進事例
出典：九州産交バス

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	①広域連携による利用促進事業の展開	大津町・バス事業者・沿線市町村	検討したのから順次実施 →				
	②沿線市町村との継続的な協議	大津町・沿線市町村	継続的に協議・検討 →				

事業4 利用実態・生活行動に合わせた運行サービスの最適化

▶重点事業②
 具体内容はP72参照

事業の課題	○利用者の特性に応じた公共交通サービスの充実・利用促進 ○市民の生活行動に応じた運行サービスの改善（最適化）
取組の方向性	○木山・土林線は、西原村・益城町との移動・交流、大津町南部の移動を支える幹線バスとして役割を担っていますが、幹線バス維持基準（県基準）の輸送量9人/日を下回っており、サービス最適化を図る方策や利用促進について広域での検討を推進します。

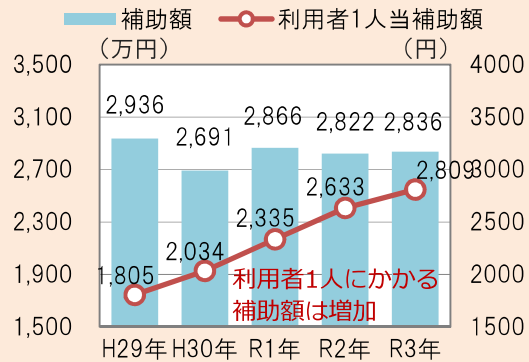
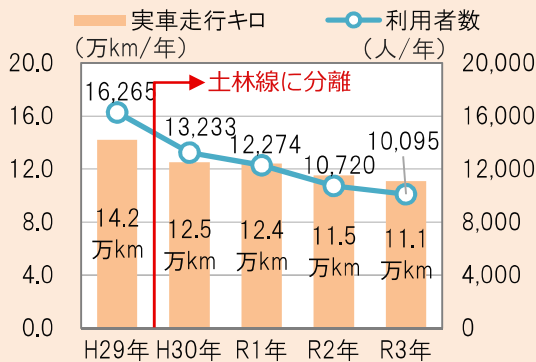
■取組の内容

①幹線バス木山・土林線の維持・最適化【重点事業②】

- 木山・土林線は沿線市町村の支援（益城町・西原村・大津町）により維持されていますが、利用実態によって輸送量回復に向けた見直しの方針が求められています。運行サービスの見直しについて、関係者町村と連携して取り組みます。
- 益城町及び西原村と運行サービスの見直し方針について協議を行い、資金調達については沿線町村による支援を継続して行います。

▼ 木山・土林線の運行概要

運行系統	起点	経由地	終点	便数(便/日)		
				平日	土	日祝
木山線（山西・森）	木山産交	山西・森	大津産交	5	5	2
木山線（山西・岩坂）	木山産交	山西・岩坂	大津産交	5	5	4
土林線（山西・森）	土林	山西・森	大津産交	1	1	1
土林線（山西・岩坂）	土林	山西・岩坂	大津産交	3	2	1



▲ 木山・土林線の走行キロ・輸送人員

▲ 木山・土林線の補助額

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①幹線バス木山・土林線の維持・最適化		大津町・バス事業者・沿線町村の関係者（益城町・西原村）	検討				
				サービスの見直し 効果検証			
			必要に応じて沿線町村との協議				

事業5 各居住地における乗合タクシーの利用浸透・周知強化

▶重点事業③
 具体内容はP76参照

事業の課題	○利用者の特性に応じた公共交通サービスの充実・利用促進 ○新規需要の創出に向けた乗合タクシーの利便性向上・情報案内の強化 ○町民の生活行動に応じた運行サービスの改善（最適化）
取組の方向性	○本町の郊外部から中心部への移動を担う乗合タクシーは、利用者が固定化しており、1人乗りが多く乗合率は2人未満となっています。一方で、利用しない高齢者は乗合タクシーの運行情報を認知しておらず、情報案内が不足しています。新規利用者の獲得に向けて、運行情報に関する周知の強化に取り組み、町民のニーズに対応しつつ、更なる利便性の向上を目指します。

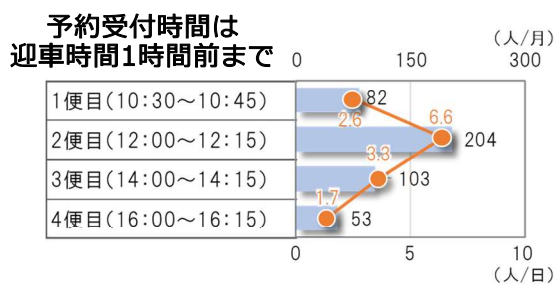
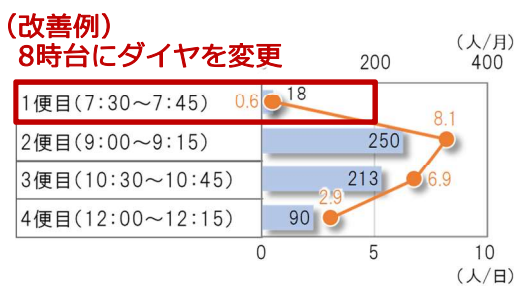
■取組の内容

①乗合タクシーの利用浸透・周知強化【重点事業③】

- 北部・南部に拡大した乗合タクシーの提供サービスの持続に向けて、乗合率を高めるために利用者数全体の底上げ（利用の浸透を図るための周知強化）を図るとともに、住民同士・グループ利用の呼びかけ等を促進します。

②町民ニーズに応じた運行内容の改善検討

- 乗合タクシーの便別利用状況をみると、1便目の利用が少なくなっており、町民の生活行動（外出時間）に合っていない状況が存在するため、運行ダイヤの見直しを検討します。町民アンケートの結果（P16参照）をみると、高齢者の外出行動時間は、買い物時で9～11時台、通院時では8時～10時台の移動が多くなっています。
- 乗合タクシー利用者の改善ニーズでは、予約受付時間の改善（帰りの時間）が挙げられているため、予約受付時間の短縮等を含めて高齢者に利用しやすい柔軟な対応方法を検討します。



実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	①乗合タクシーの利用浸透・周知強化	大津町・タクシー事業者	検討			実施	
	②町民ニーズに応じた運行改善の検討	大津町・タクシー事業者	検討			実施	

事業6 中心市街地における回遊性向上の取組

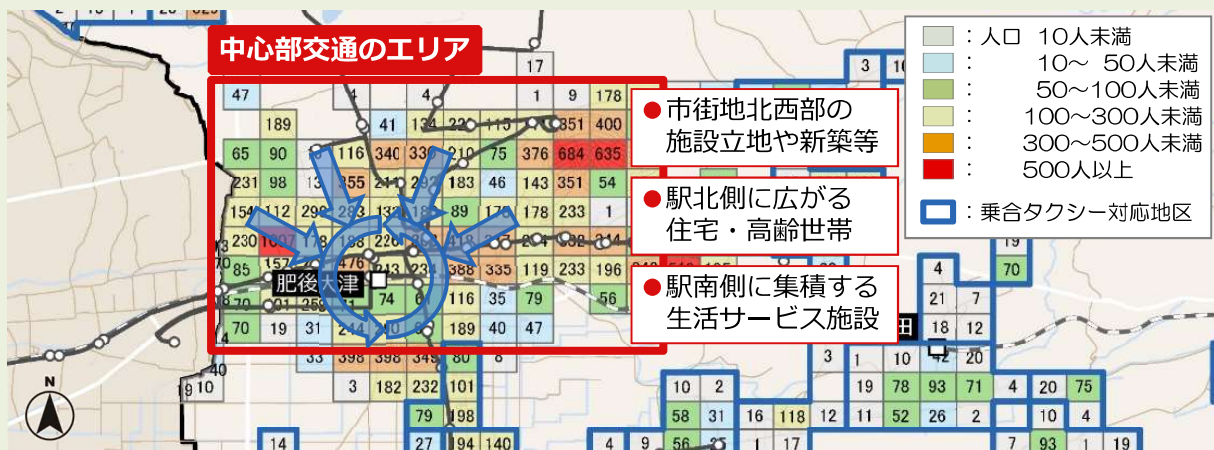
▶重点事業④
 具体内容はP80参照

事業の課題	○町中心部における移動サービスの充実・支援
取組の方向性	○本町が目指すまちづくり方針を踏まえて、中心市街地の活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するため、多様な移動ニーズに対応する中心部交通の導入を検討します。 ○本町は便利な自家用車に頼る生活が浸透したことで公共交通利便性が低くなっており、事業採算が成立する需要の確保は厳しいもの（民間事業者だけで対応できない領域）と想定され、行政・交通事業者・地域関係者が協力しながら協議・検討していくことを目指します。

■取組の内容

①中心市街地における新たな公共交通の創出【重点事業④】

- 本町が目指すまちづくりを踏まえて、中心市街地の活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するために、多様な移動ニーズに対応して市街地回遊性向上を目指した中心部交通の導入を検討します。
 - 他地域と同様、本町は便利な自家用車に頼る生活が浸透したことで公共交通の利便性が低くなっており、事業採算が成立する需要の確保は厳しいもの（民間事業者だけで対応できない領域）と想定されます。事業展開にあたっては、行政・交通事業者・地域関係者が一体となって協力しながら協議・検討を行い、サービスの実現に取り組みます。
- ※本事業は重点事業としてスピード感を持って取りくみ、令和5年度の実証運行に向けて具体的な事業展開を目指します。



実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	①中心市街地における新たな公共交通の創出	大津町・交通事業者・地域関係者	事業計画立案	実証運行	実証運行結果の検証、本格運行に向けた取組		

事業7 主要拠点等における利用環境の充実

事業の課題	○JR肥後大津駅における交通結節機能の強化 ○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
取組の方向性	○本町の中心拠点として位置づけられるJR肥後大津駅周辺における主要拠点の利用環境の充実を図るため、施設関係者等と連携した利用しやすい待合環境の整備、公共交通や周辺施設への情報案内・誘導の充実を目指します。

■取組の内容

①主要バス停の周辺施設と連携した待合環境・情報案内の充実

- 主に利用が多いバス停の周辺施設・コンビニ等の協力を通じて、待合スペースの確保やベンチ・屋根を確保するなど、高齢者も待ち時間を快適に過ごせるように待合環境の充実に向けて取り組みます。あわせてバスロケーションシステムの情報案内や周辺施設情報の掲載など、乗継情報も含めた利用環境の整備にも取り組みます。



施設出入口から屋根が繋がっているため、雨の場合でも濡れずにバス停に移動が可能



▲ セントラル病院バス停
出典：セントラル病院HP

▲ スーパーと連携した待合環境の改善
出典：大分県豊後大野市

▲ 周辺施設等と協力した取組
出典：熊本地域公共交通計画

②サイクル&バスライド※の整備検討

- 運行頻度が高い・乗降が多い・経由回数の多い主要なバス停を対象として、サイクル&バスライド駐輪場の整備について検討を行い、自転車と公共交通との連携を強化する取り組みを進めていきます。



▲ サイクル&バスライド駐輪場の整備事例

出典：福岡県久留米市

※自転車で最寄りのバス停まで行き、バス停付近の駐輪場に駐車してバスに乗り換え、目的地に向かうこと

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	①主要バス停の周辺施設と連携した待合環境・情報案内の充実	大津町・交通事業者・施設関係者		計画準備		実施	
	②サイクル&バスライドの整備検討	大津町・交通事業者・施設関係者		事例収集 対象選定		検討・実施	

事業8 乗り継ぎ利便性の向上・利用促進

事業の課題	○JR肥後大津駅における交通結節機能の強化
取組の方向性	○本町が目指すまちづくり方針を踏まえて、中心市街地の活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するため、多様な移動ニーズに対応する中心部交通の導入を検討します。

■取組の内容

①パーク＆ライド等の乗り継ぎ促進策の推進

- 鉄道の利用促進に向けて、上位計画においても示される駅北口パーク＆ライド駐車場の活用を促進します。また、産交バス大津営業所のパーク＆ライドも合わせて活用を促進していきます。

②わかりやすい乗り継ぎ情報の案内・利用促進

- 乗り継ぎ利便性の向上に向けて、鉄道と他の交通モードの乗り継ぎ時刻に関する情報案内・周知に取り組み、乗り継ぎしやすい環境整備を図ります。



▲ 大津産交パーク＆ライド
出典：産交バスHP



▲ パーク＆ライド利用啓発チラシの事例（熊本市）
出典：令和3年度第1回熊本市公共交通協議会資料



▲ 乗り継ぎ時刻表の事例
出典：熊本県美里町

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
	①パーク＆ライドの活用促進	大津町・交通事業者			検討・実施		→
	②乗り継ぎ時刻の情報案内・周知	大津町			検討・実施		→

事業9 公共交通に関する情報提供・PRの促進

事業の課題	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
取組の方向性	○日常生活において公共交通に触れるきっかけを増やすために、公共交通ガイドマップの作成・周知、各種ツールを活用した公共交通の情報発信を行い、町民が情報を入手しやすい環境整備に取り組みます。

■取組の内容

①一元化した公共交通案内ツールの作成・周知

- 本町における多様な交通モードの運行ルート、運賃、時刻表等を一元的に分かりやすく整理した公共交通案内ツールの作成に取り組み、町民が公共交通に関する情報を目に触れる機会を創出します。また、作成後は町民への周知として、HPやSNS、町の広報を通じた情報発信、交通結節拠点などでの掲示など、幅広い周知にも取り組みます。

▲ 公共交通ガイドマップの事例

出典：福岡県中間市

▲ 時刻表の掲載事例

出典：宮崎県門川町

②利用者の視点にあわせた情報提供の充実

- 利用者にとっては、目的地までのバスルートや運行時刻が容易にわかることが重要であるため、既存バスロケーションシステムの活用を促進していきます。また、町の主要な施設と協力して公共交通に関する情報案内に取り組み、情報を入手できる機会の創出を図ります。

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
実施主体・スケジュール	①一元化した公共交通案内ツールの作成・周知	大津町	※企画したもののから順次実施 → 企画・実施 →				
	②利用者の視点にあわせた情報提供の充実	大津町・交通事業者・関係施設等	※企画したもののから順次実施 → 企画・実施 →				

事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大

▶重点事業⑤
具体内容はP84参照

事業の課題	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
取組の方向性	○公共交通を利用するきっかけとなる機会の創出として、外出目的地となる施設関係者や学校関係者、観光・福祉の関連部局など、多様な関係者との連携に取り組むとともに、施設・公共交通の双方に効果が期待される利用促進・モビリティマネジメントの取組を推進していきます。

■取組の内容

①利用促進を図る多様な関係者との連携【重点事業⑤】

- 地域全体で支えていく体制の構築に向けて、施設関係者と連携し、普段の外出目的・行動に公共交通を活用してもらう利用促進の企画や高校や事業所など、新たな利用者を取り込むための利用促進事業を検討し、新規利用の拡大を推進します。

②ターゲット層に合わせたモビリティマネジメント※の実施

- 自ら公共交通を利用しようと思う市民の意識を醸成を図るために、関係団体等と協力してターゲット層（学生・高齢者・子育て世代等）に合わせた丁寧な情報提供・利用案内の充実等の利用促進を実施していきます。

※モビリティマネジメントとは・・・

過度に自動車へ頼った暮らしから、公共交通などを適度に利用する暮らしへと行動の転換を促していく(呼びかけていく)取組



乗合タクシーの乗り方教室

▲ 高齢者を対象とした事例

出典：宮崎県門川町



携帯用バスマップの情報提供

▲ 学生を対象とした事例

出典：沖縄県わった～バス党ホームページ



親子バスツアーイベントの開催

▲ 子育て世代を対象とした事例

出典：兵庫県播磨町

実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール					
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	
実施主体・スケジュール	①利用促進を図る多様な関係者との連携	大津町・施設関係者・交通事業者		※企画したもののから順次実施				
				企画・実施				
実施主体・スケジュール	②ターゲット層に合わせたモビリティマネジメントの実施	大津町・交通事業者関係者団体等		※企画したもののから順次実施				
				企画・実施				

事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築

事業の課題	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
取組の方向性	○乗合タクシーの維持に係る問題を“自分ごと”として意識してもらうため、地域住民が主体となってサービスのあり方や利用しやすい運行形態などについて考える地域検討体制の構築に取り組みます。

■取組の内容

①乗合タクシーの地域検討体制の構築

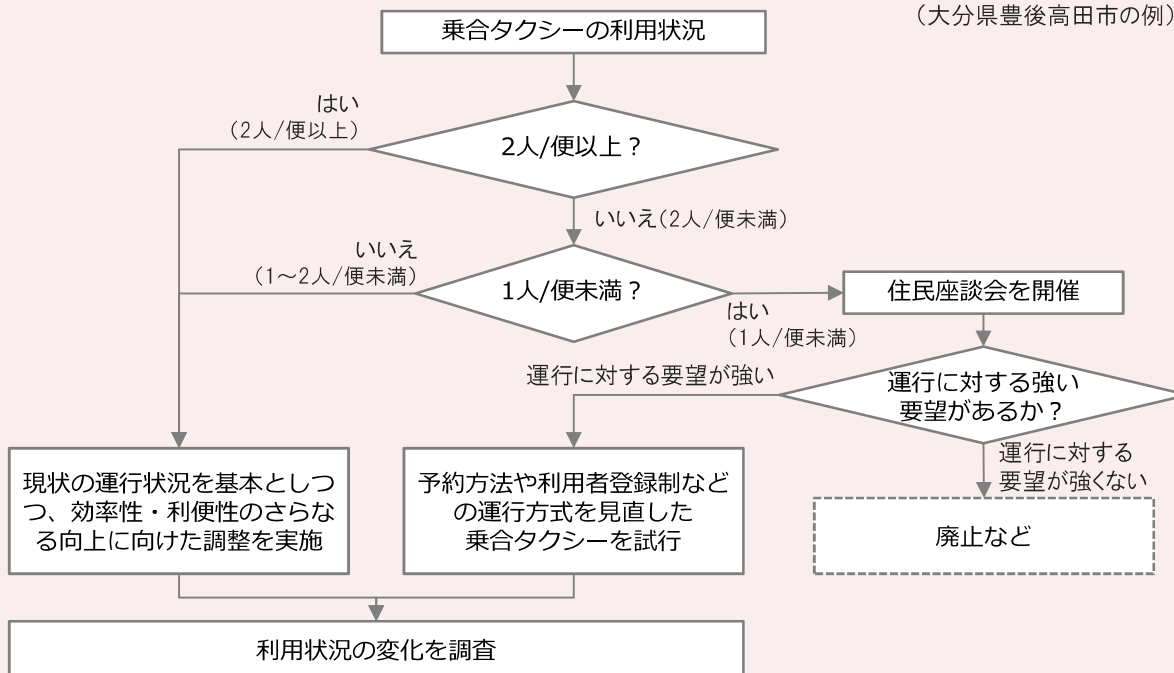
- 乗合タクシーの維持・改善に向けて、自治会等の単位で利用案内の場を設け、利用がなければ存続できない可能性の共有、月間の利用目標の設定、運行時間改善の検討など、住民と連携して進める取組の拡大を図ります。



▲ 地域検討会の事例
出典：大分県大分市

＜“最低限の利用目標値”と“路線見直しの流れ”を定めることで“使って残す意思”を醸成した事例＞

(大分県豊後高田市の例)



実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①乗合タクシーの地域検討体制の構築		大津町・地域住民	体制構築			検討/試行	

事業12 市街地交通の実証を推進する地域関係者の体制

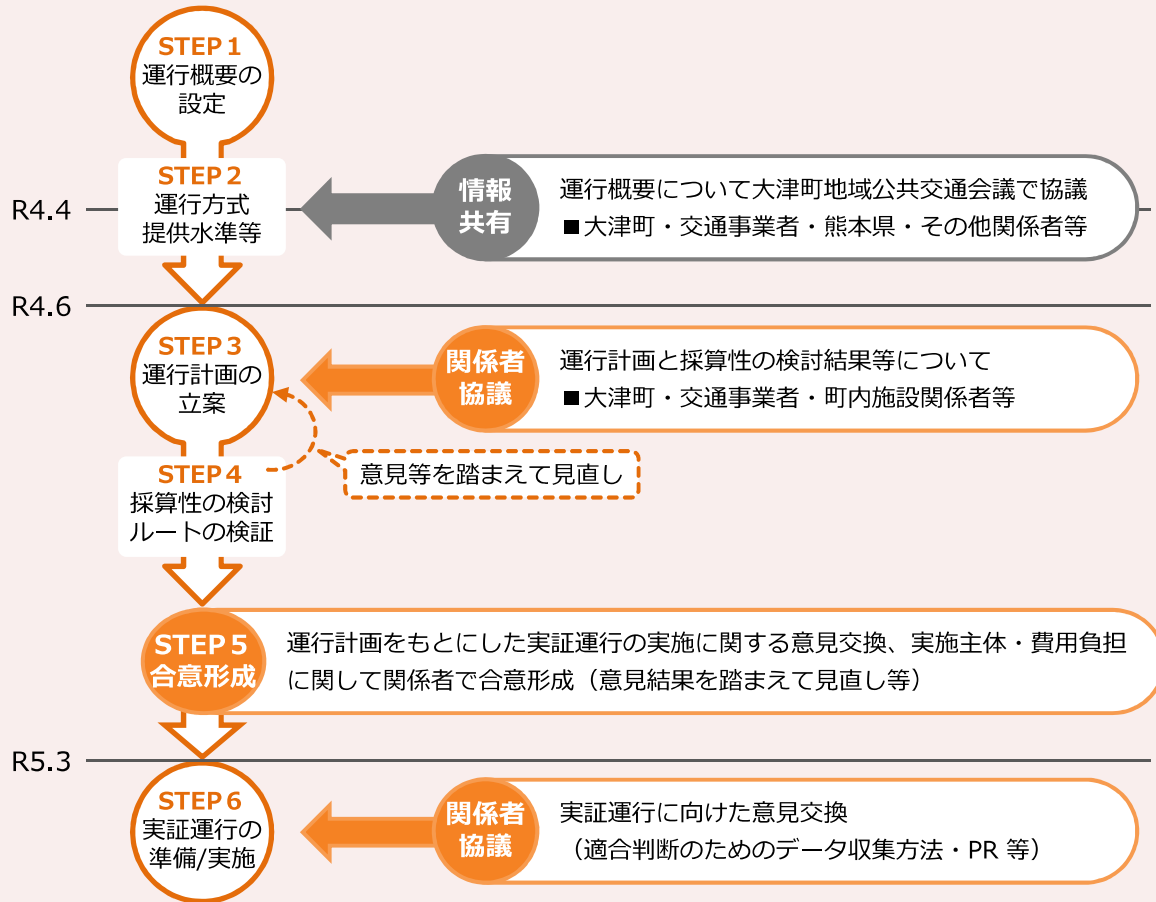
事業の課題	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
取組の方向性	○中心部の新たな公共交通の創出に向けて、町内の施設関係者や事業所、交通事業者などの関係者と協力しながら、実証運行を推進する地域関係者の体制構築を目指します。

■取組の内容

①中心部交通事業を支える推進体制の構築

- 中心部における新たな公共交通の創出において、実証運行に向けた運行計画（乗り場の位置やルート）の内容等について関係者（町内の施設関係者・交通事業者・その他事業所等）の意向を確認し、合意形成を図りながら進めていくための体制を構築します。

〈実証運行に向けた地域関係者による合意形成のタイミング（例）〉



実施主体・スケジュール	取組内容	実施主体	スケジュール				
			R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度
①実証運行を推進する地域関係者体制の構築		大津町・交通事業者・地域住民・地域関係者	体制構築	段階的に合意形成			
			→				

重点事業 ①

肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

1 事業の概要

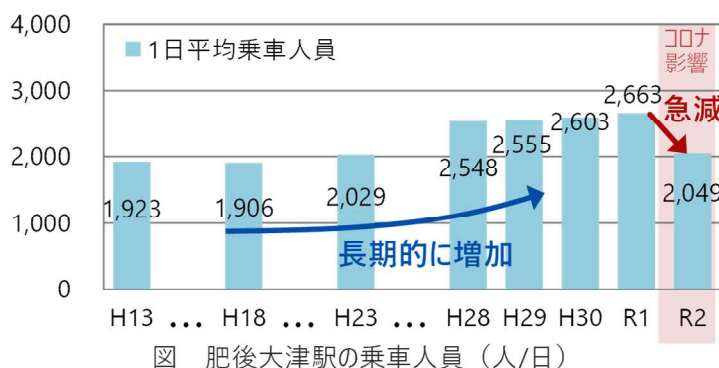
本町の中心を担う交通結節点として、鉄道⇄バス・タクシー、空港ライナー・特急バスなどのスムーズな乗り継ぎ環境をもつ交通結節機能の充実、列車終着地となる当駅の利用客が待ち時間を過ごしやすい待合環境、わかりやすい情報案内・誘導の充実に取り組む。

事業目的 ○本町の公共交通ネットワークの中心を担う肥後大津駅の交通結節機能の維持・向上
○町内外から訪れる多様な利用者にとって使いやすい待合環境・乗継利便性の充実

2 現状と課題

(1) 増加傾向にあった輸送人員の回復

- 肥後大津駅は、熊本市方面に向かう町民の通学通勤や買い物・通院などに加え、町内の高校・事業所への通学通勤や空港利用客など、町内外からの多様な利用が定着
- 乗車人員は長期的に増加傾向にあるが、R2年3月以降、コロナ禍の影響（外出自粛等）を受けて利用の急減に見舞われ、**アフターコロナに向けて利用回復（好循環への回帰）**が必要



(2) 駅利用者の高い満足度と一部の改善ニーズ

▶▶▶ P14 参考1 利用者特性

- 駅利用者の満足度では80%以上が好評・満足を示し、時間通りに着く定時性、待合室が完備される駅舎、冷暖房が効いている・快適に過ごせる列車、駅員の対応の良さ等が挙げられている。
- 一部の利用者からは、**便数が少ない、混雑時の車両数（座れない）**や**老朽化・汚れ、案内サインの分かりづらさ（トイレ）**、待合室の冷暖房が効いていない、**バスの乗継が合わない**等の不満が挙げられる。

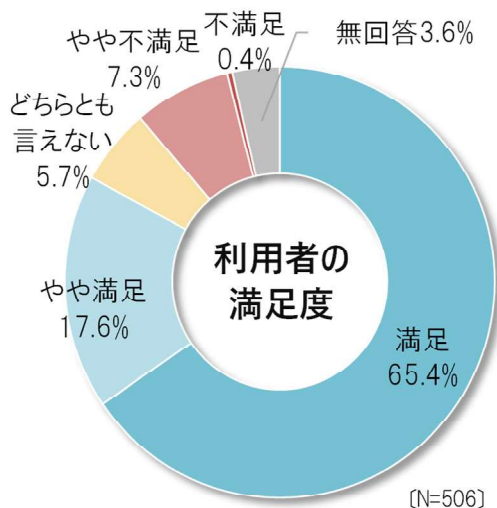


表 満足・不満足意見の概要

満足意見	件数	不満足意見	件数
定時性	26	便数	29
待合室	23	乗車中・列車	15
乗車中・列車	21	駅舎・乗り場	6
便数	19	待合室	5
駅舎・乗り場	12	乗り継ぎ	4
駅の近さ	11	ダイヤ	4
駅員の対応	11	混雑	4
その他	85	その他	18

〈本町の公共交通ネットワークの中心を担う肥後大津駅の交通結節機能の維持・向上〉

(3) 交通結節機能の維持・改善

- JR豊肥本線は熊本市方面に1日50往復以上が運行（阿蘇・宮地方面は1日15往復）
- 終着となる当駅は多数の交通手段が接続（頻度の少ない阿蘇方面の列車を補う特急バスも運行）

表 JR豊肥本線の運行概要

駅	種別	便数	方向	駅	方向	便数	種別	方面
肥後大津駅	普通	51	←	肥後大津駅	←	15	普通	大津方面
	特急	3	←		←	3	特急	
大津方面	普通	50	→		→	15	普通	宮地方面
	特急	3	→		→	3	特急	

※利用者数に応じて便数は少ない

ターミナル機能

南口にロータリー配置（バス・タクシー乗り場）
※北口は隣接地にバス待機場・転回場

待合環境機能

南口・北口駅舎内に待合所・ベンチを配置
（トイレは駅舎に設置済）

交通結節機能

バス：3箇所接続（非対面乗り換え）
タクシー：南口・北口の駅舎前に接続
その他：南口に長距離バス・空港ライナー
駐車場等：駐輪場（C&R）送迎場（K&R）
P&R駐車場、短時間駐車場

情報提供機能

紙面時刻案内（南口待合所は空港時刻案内）



南口待合所



南口待合所 (内部)



北口待合所 (内部)



北口改札前

(機能改善の余地)

- 一部利用者から待合室の冷暖房、トイレサインの見えづらさ、バスの乗継が合わない等の改善ニーズがある。また、南口・北口それぞれに散らばっている駅近くのバス停の情報案内（乗り継ぎ案内）が必要である。

表 駅利用者が求める改善ニーズ（抜粋）

意見内容		件数
待合室	待ち合い室の暖房がきいていないのでさむい。冬が寒く、夏が暑い。ベンチが冷たい など	5
駅舎	トイレのマークが目立たない。手すりもう少し下にあると使いやすい。 など	6
乗り継ぎ	バスとの乗り継ぎ時間が合わない。バスがない。	4

そのほか、便数や混雑時の車両数の増加等が多数挙がるが、JR経営状況に依存し当駅単独での解消は困難



肥後大津駅 (北口)



肥後大津駅 (南口)



大津駅前バス停

重点事業 ①

肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

3 施策の展開

(1) わかりやすい情報案内・誘導の改善

乗り場への適切な誘導

- 肥後大津駅で路線バスを利用するには、近くに散らばる3バス停のわかりやすい誘導が必要であり、町内外から訪れる駅利用者を適切に誘導するための案内・掲示を行う。

■ 駅舎内での掲示（例）

行先に応じた乗り場の案内、バスロケーションシステムの利用案内など



バス発着時刻の情報案内

- 駅利用者へのバス運行の周知・スムーズな乗り継ぎ案内を行うため、駅舎内での情報案内に取り組む。
- バスロケーションシステム等を活用し、駅構内やバス車内のモニターによる相互の情報案内、接続するバスのダイヤ調整などを行い、利用者に見える形で乗継利便性の向上に取り組んでいる事例があります。

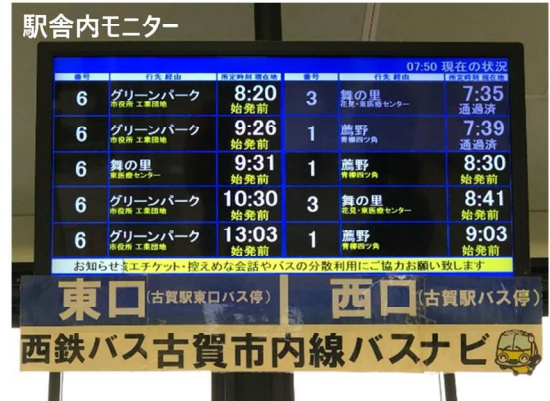


図 駅構内・バス車内の情報案内（下曾根駅）
出典：九州旅客鉄道株式会社決算説明会資料

図 駅改札付近のバス情報案内（古賀駅）

〈本町の公共交通ネットワークの中心を担う肥後大津駅の交通結節機能の維持・向上〉

(2) 乗継利便性の向上

- 肥後大津駅における列車との接続を確保したバスダイヤの維持を図り、バス発着時刻の情報案内と合わせて乗継利便性を向上する（部分的に乗り継ぎ時間の合っていないダイヤの改善に取り組む）。なお、長距離路線は学校や病院・商業施設等の到着時刻を優先し、時分調整が可能なダイヤを改善する。

鉄道に接続するバスダイヤの確保

▶▶▶ P15 参考2 バス接続状況

バス路線	接続バス停	徒歩	行き			列車	帰り		
			接続率	平均待ち時間	方向		方向	平均待ち時間	接続率
三里木線	大津駅前	3～6分	82.4%	16分	→	熊本方面	→	15分	76.5%
菊池線	肥後大津駅	1分	84.2%	13分	→		→	19分	52.6%
山鹿線	肥後大津駅	1分	75.9%	16分	→		→	15分	82.8%
駅南口線	大津駅南口	1分	33.3%	21分	→		→	11分	100%

※ 駅南口線は部分的に改善

(3) 待合環境の充実

- 南口・北口の待合室等は、利用者からの好評・満足が挙がる一方、一部の利用者から改善を求めるニーズがあり、待合室内の情報案内と合わせて、冷暖房などの利用者ニーズに合わせた改善を検討する。



南口待合室

(4) パーク&ライド活用促進・自転車利用環境の充実

- 鉄道利用の促進に向けて、駅北口パーク&ライド駐車場の活用を促進するとともに、サイクル&ライド等の自転車利用環境の充実を図る（産交バス大津営業所のパーク&ライドも合わせて活用促進）。



パーク&ライド駐車場
- (肥後大津駅北口)



駅南口駐輪場



駅北口駐輪場

パーク&ライド駐車場の活用促進

図 パーク&ライド利用啓発チラシ（熊本市）

出典：令和3年度第1回熊本市公共交通協議会資料

重点事業 ②

幹線バス木山・土林線の維持・最適化

1 事業の概要

木山・土林線は、西原村・益城町との移動・交流、大津町南部の移動を支える幹線バスとして役割を担っているが、幹線バス維持基準（県基準）の輸送量9人/日を下回っており、サービス最適化を図る方策や利用促進について広域での検討を推進する。

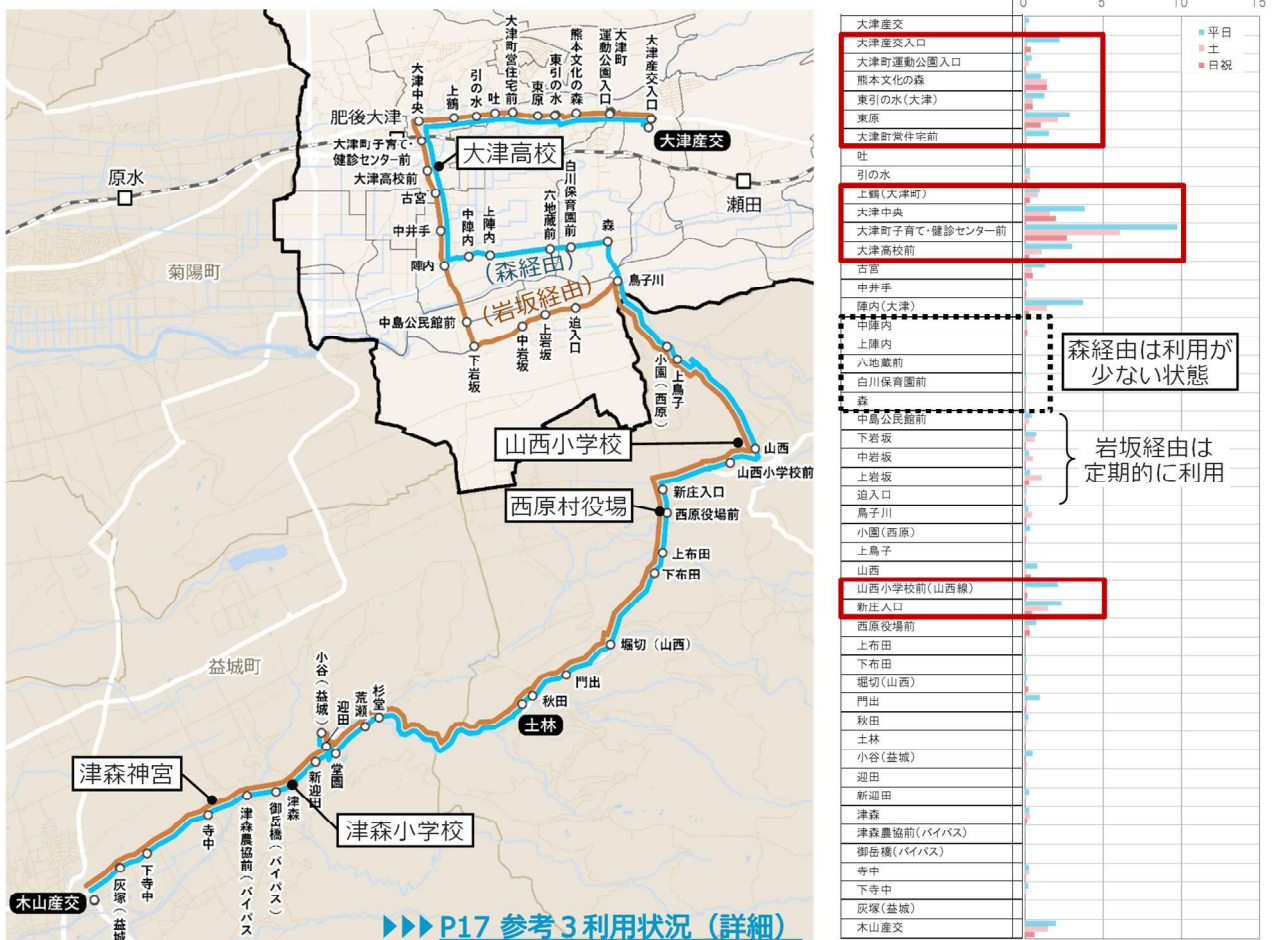
- 事業目的
- 利用状況や沿線地域の生活行動・ニーズ等に合わせた運行サービスの最適化
 - 西原村・益城町方面の広域的な移動・交流に関するあり方の検討

2 現状と課題

(1) 路線の特性・サービス水準

●町南部の森経由・岩坂経由に分かれ、概ね2～3時間に1便程度でサービスが維持されている。

運行系統	起点	経由地	終点	キロ程	運行日	便数(便/日)		
						平日	土	日祝
木山・大津線（山西・森）	木山産交	山西・森	大津産交	30.6	毎日	5	5	2
木山・大津線（山西・岩坂）	木山産交	山西・岩坂	大津産交	30.9	毎日	5	5	4
土林・大津線（山西・森）	土林	山西・森	大津産交	16.8	毎日	1	1	1
土林・大津線（山西・岩坂）	土林	山西・岩坂	大津産交	17.1	毎日	3	2	1



〈利用状況や沿線地域の生活行動・ニーズ等に合わせた運行サービスの最適化〉

(2) 利用者低迷及び補助効率の低下

○ H29年から木山線の一部が土林線として運行し、走行キロは徐々に低下、利用者は年々減少の一途を辿っている（沿線市町村の補助は毎年2800万円程度生じ、利用者1人あたりの補助額は増加）。

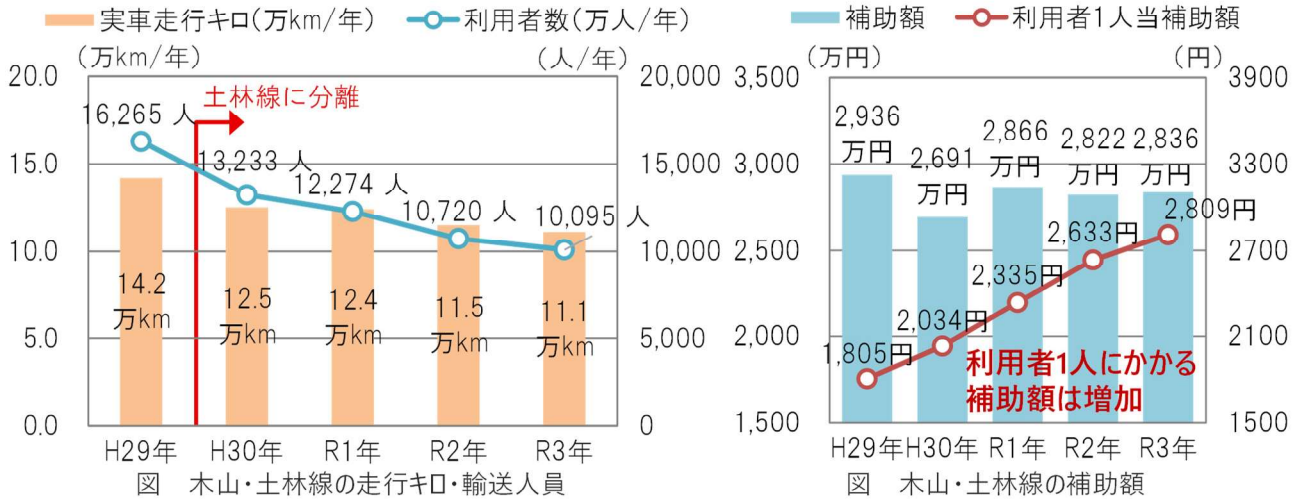


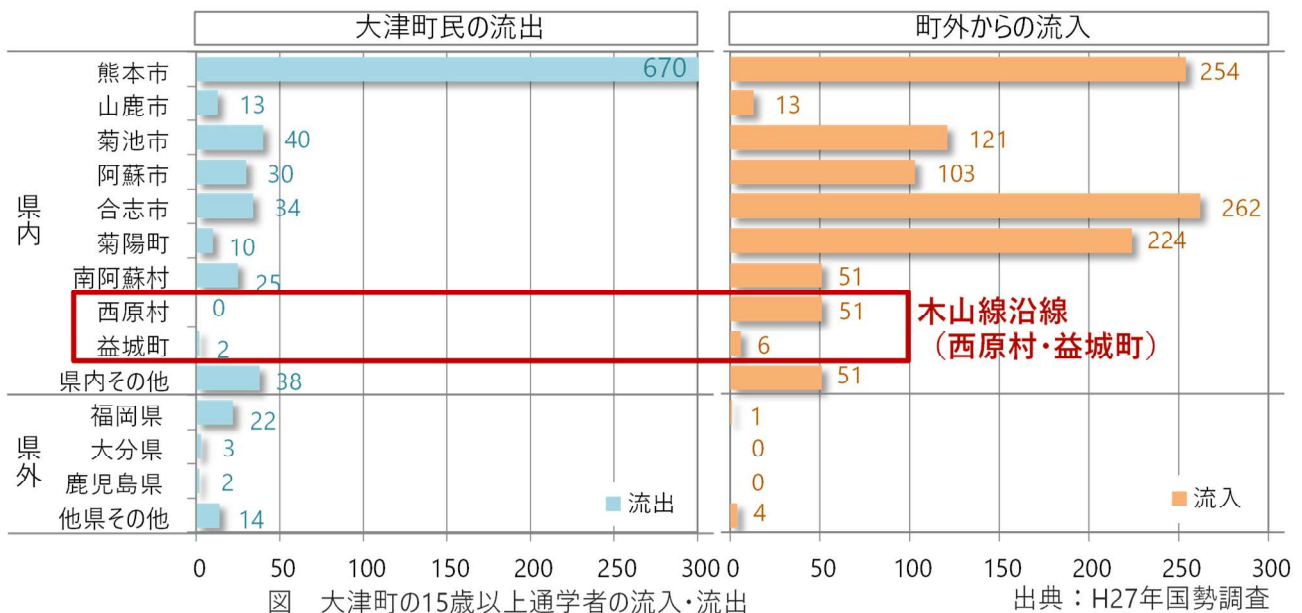
表 木山・土林線の輸送実績 (R1年・R3年)

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
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

(3) 西原村等からの通学者の移動

○ 木山・土林線沿線の通学者は59名（益城町8名、西原村51名）確認されるが、他方面に比べ人数は少なく、肥後大津駅に訪れた西原村居住者14名中11名（79%）は家族・知人の送迎で移動している実態が確認されている（駅利用者ヒアリング）。



重点事業 ②

幹線バス木山・土林線の維持・最適化

3 施策の展開

(1) 熊本県の幹線バス維持方針

- 令和2年度に策定された熊本県計画では、限られた輸送資源を総動員して公共交通サービスの効果の最大化が必要とされ、幹線バス維持基準・改善の方針が示されている。輸送量の少ない路線は沿線市町村の支援を基本に、コミュニティ交通への転換を含む運行方式の見直しが求められている。
- 木山・土林線は沿線市町村の支援（補助比率は益城町7.4・西原村9.4・大津町8.4）により維持されているが、利用実態によって輸送量回復に向けた見直しの方針が求められている。

表 幹線バス維持基準・方針

1日輸送量	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）

(2) 見直し方針

① 低利用停留所の効率化（岩坂経由ルートへの統一）

- 低利用区間である森経由ルートを効率化して木山・土林線を岩坂経由に統一して利便性向上を図る。森経由ルート沿線は大津町乗合タクシーが代替し、見直しのタイミングと合わせて周知を強化する。

表 森経由ルート・岩坂経由ルートの利用状況

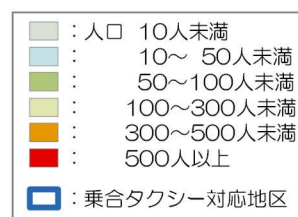
経路	バス停	定期利用 (3ヶ月)	平均利用者数(人/日)				該当利用者数
			平日	土	日祝	全日	
森経由ルート	中陣内	0	0.1	0.2	0.2	0.1	0.35人/日
	上陣内	0	0.02	0.1	0	0.03	
	六地藏前	0	0	0	0	0	
	白川保育園前	0	0.2	0.1	0	0.1	
	森	0	0.02	0	0.1	0.03	
岩坂経由ルート	中島公民館前	0	0.7	0.5	0.1	0.6	3.06人/日
	下岩坂	0	1.3	1.0	0.1	1.0	
	中岩坂	0	0.6	0.8	0.1	0.5	
	上岩坂	0	0.7	2.3	0.5	0.9	
	迫入口	0	0.1	0.1	0	0.1	

出典：ICカード利用履歴（2019年9月～11月）

(居住人口分布・乗合タクシー対応エリア)



森・岩坂ともに乗合タクシーによる代替可能エリア



〈利用状況や沿線地域の生活行動・ニーズ等に合わせた運行サービスの最適化〉

②通学行動に合わせたダイヤの見直し

●高校生利用のある山鹿線（翔陽高校）と比べて高校発着時刻に差があり、大津高校（西原方面利用者）との調整を図ったうえでダイヤ（時分）の改善に取り組む（菊池線も同様）。

曜日・便数	停留所名				
	経由地など	方向	大津 高校前	大津町子育て・ 健診センター前	大津 中央
上り	平日 1便	士林・岩坂 →	7:46	7:48	7:50
	平日 2便	木山・岩坂 →	9:23	9:25	9:26
	平日 3便	木山・森 →	10:13	10:15	10:17
	平日 4便	木山・岩坂 →	11:44	11:46	11:47
	平日 5便	木山・岩坂 →	15:19	15:21	15:22
	平日 6便	木山・森 →	16:53	16:55	16:57
	平日 7便	士林・岩坂 →	18:33	18:35	18:37
下り	平日 1便	木山・岩坂 ←	6:19	6:18	6:17
	平日 2便	士林・森 ←	6:49	6:48	6:47
	平日 3便	木山・森 ←	9:01	8:59	8:58
	平日 4便	木山・岩坂 ←	11:39	11:38	11:37
	平日 5便	木山・森 ←	13:09	13:08	13:07
	平日 6便	士林・岩坂 ←	17:26	17:24	17:22
	平日 7便	木山・森 ←	18:41	18:39	18:37

- 木山・士林線（大津高校発着）
到着時間 7:46（時間を早める）
出発時刻 17:26（時間を早める）
18:41（部活最終に調整）
- 菊池線（大津高校発着）
到着時間 8:05 ※利用なし
出発時刻 17:20、18:00 ※利用なし
- 山鹿線（翔陽高校発着）
到着時間 7:35 ※1日18.5人利用
出発時刻 17:07 ※1日5.8人利用
18:17 ※1日3.6人利用
19:37 ※1日3.8人利用

買い物など

③駅ルート延伸による利便性の向上

●木山・士林線は肥後大津駅の直近を通過しており、菊池線と同様のルートで駅を経由することで利便性の向上を図る（肥後大津駅の調査では西原村から学生等による利用を確認）。

■参考 西原村通学者 72名
大津町51名 / 菊陽町3名 / 合志市4名 / 阿蘇市8名
※熊本市中央区87名、北区6名、東区38名



図 駅周辺の経路図

④輸送実態・ニーズに応じた段階的な見直し

●ダイヤ見直し・駅への乗り入れ等による経過を確認したのち利用向上が得られない場合、益城町・西原村・大津町で連携し、輸送実態に応じた路線の見直しを行う。▶▶▶ P18 参考4バス車内の乗車人数

- 第1フェーズ……経過が確認できた段階から順次実施 **コスト削減**
利用人数の少ない便から減便（特に土曜日の減便 大津方面1便・7便 / 木山方面5便・6便）
- 第2フェーズ……令和6年度までに利用向上が確認できない場合 **コスト削減・利便向上**
木山・士林線の運行方式の転換などを含め、益城町・西原村と連携して検討を開始
（西原村を中心とした移動に対応するダウンサイジング、沿線住民ニーズに合わせた水準を検討）

(3) 関係町村間の協議及び資金調達

- 木山・士林線の見直しについて益城町及び西原村の公共交通担当部署に連絡・調整
- 運行費の補助は各町村内の走行キロ比率に応じた金額を算定する方式を継承し、沿線町村による支援を継続する。なお、運行方式の見直しに伴って形態が変わる場合は別途検討する。

重点事業 ③

乗合タクシーの利用浸透・周知強化

1 事業の概要

北部・南部に拡大した乗合タクシーの提供サービスの持続に向けて、乗合率を高めるために利用者数全体の底上げ（利用の浸透を図るための周知強化）を図るとともに、住民同士・グループ利用の呼びかけ等を促進して取組の拡大に取り組む。

- 事業目的**
- 提供サービスの持続に向けた新規利用者層の拡大・乗合率の向上
 - 住民同士が声を掛け合って乗り合う・利用者意見に基づく運行改善などの連携・協力

2 現状と課題

(1) 北部・南部のエリア拡大・浸透しきれていない利用状況

- 乗合タクシーは令和2年4月に北部・南部に対応エリアを拡大して高齢者等の移動をカバーしている。
- 北部の桜丘やつつじ台、南部の大林や大津東などは利用が多い一方で、小林・杉上・仮宿などの低利用地区が存在し、**利用が浸透しきれていない**（新規利用者の開拓に向けた周知・利用促進が必要）。

※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)

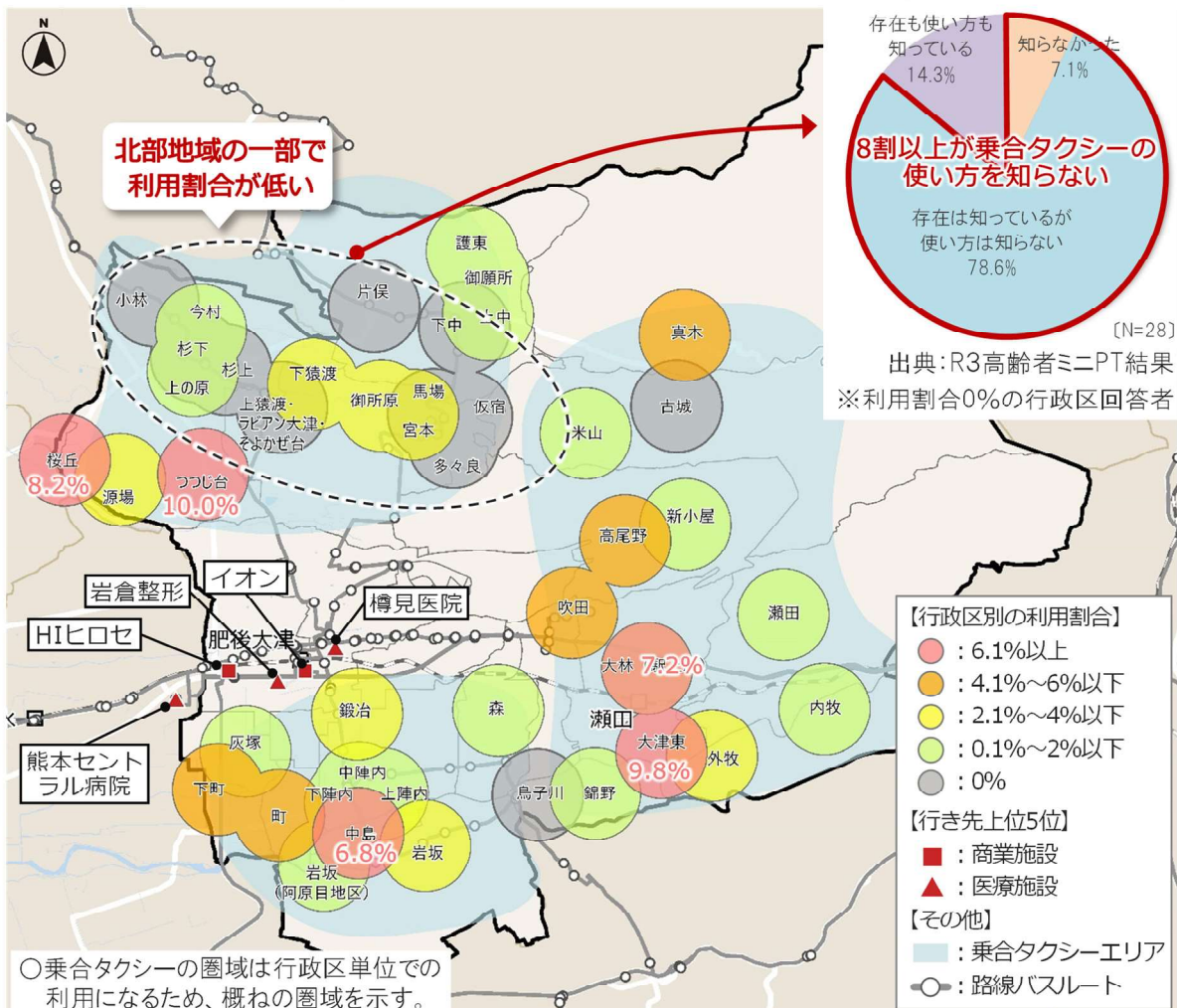


図 行政区別の乗合タクシー利用割合図

《提供サービスの持続に向けた新規利用者層の拡大・乗合率の向上》

(2) 一部対応しきれないエリア

- 町北部・南部は路線バスが長距離の通学などに対応して高齢者に使われない実態に合わせ、乗合タクシー対応エリアを拡大しているが、市街地東部の居島周辺などに一部対応しきれないエリアが存在する。
※市街地南部「新」の奥地も南北移動ができない不便さがあるが、徒歩・自転車圏と想定

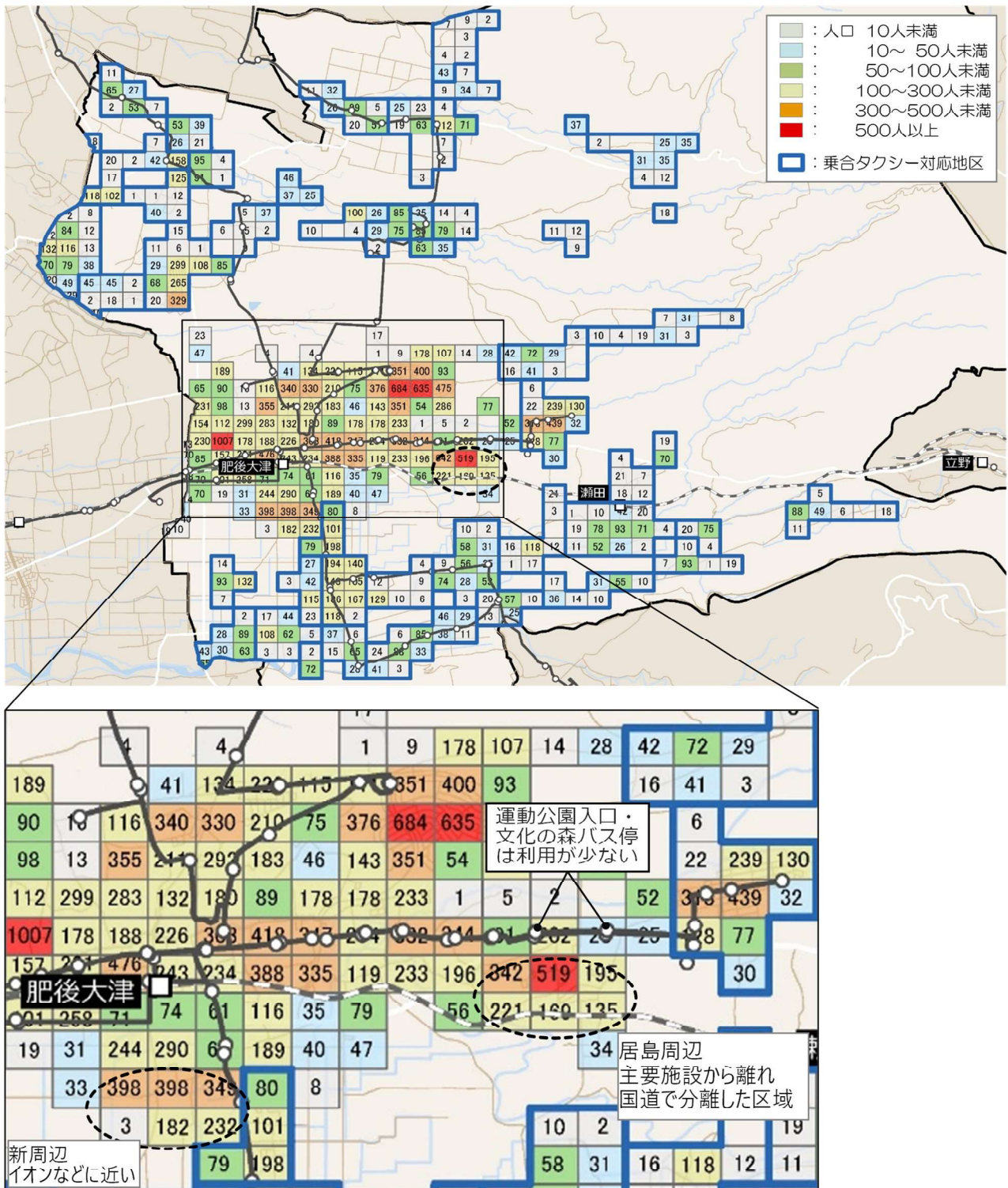


図 居住人口分布・乗合タクシー対応エリア

重点事業

3

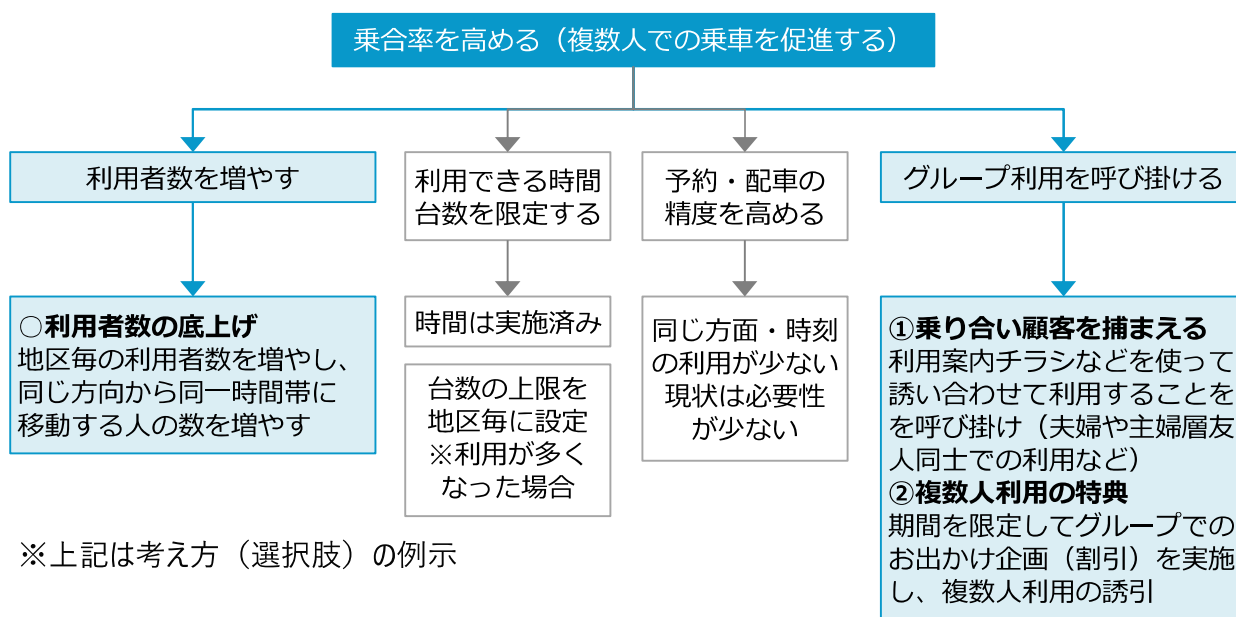
乗合タクシーの利用浸透・周知強化

(3) 乗合率の向上（運行事業者と協力した改善）

- 生活のために自家用車を手放せない等の意向をもつ高齢者等が多く、バスや乗合タクシー等の利用促進を進めて過度に自家用車利用に頼らない生活を浸透させていく必要がある。
- しかし、すでに一定の財政負担が毎年町に生じている。1人1台での利用が多い現状の乗合タクシーを利用拡大していくと大幅な財政負担を抱える問題に直面するため、コスト増大を抑制するために運行台数を抑えながら利用者数を増やしていく（乗合タクシーの乗合率を高める）必要がある。

■乗合率の向上

乗合率を高めしていくには、利用者数の底上げを図ること、複数人利用の動機付けを行うことが重要



■運行事業者と協力した改善

町内交通事業者の車両台数の限度や運転士の高齢化など、限られた輸送資源の中でサービスを維持していくため、運行事業者と協力して上限台数の設定や予約・配車システムなどは検討が必要

（2015年時点の各社の車両保有状況など）

運行事業者	保有車両	台数	運転士
①九州産交バス(株) (大津)	大型バス40台 小型バス12~13台	大型バス 40台 中型バス 5台	-
②産交バス(株)大津営業所	中型バス5台 マイクロバス8台	小型バス 12~13台 マイクロバス 8台	-
③石崎タクシー	大型タクシー1台 小型タクシー17台 福祉タクシー1台 ジャンボタクシー2台	大型タクシー 1台 小型タクシー 40台	21名
④(株)熊本キャブ大津営業所	小型タクシー10台	福祉タクシー 2台	-
⑤(株)大阿蘇大津タクシー	小型タクシー13台 福祉タクシー1台 ジャンボタクシー3台	ジャンボタクシー 5台	16名
⑥(株)山一観光大津営業所	外部委託を基本		-

＜提供サービスの持続に向けた新規利用者層の拡大・乗合率の向上＞

3 施策の展開

(1) 利用案内パンフレットの作成・周知

- 主なターゲット層である高齢者に興味を持ってもらう・使い方を調べる煩わしさを解消することを目的とし、初めて利用する方にもわかりやすく・入手しやすい情報環境の整備に取り組む。



図 わかりやすい利用案内パンフレット例（茨城県牛久市乗合タクシー）

(2) 福祉等と連携した周知活動

- 高齢者等に利用を広げていく際、予約方法やルールの理解などが行動に移すまでのハードルとなり得るため、福祉分野の健康づくり・外出促進企画の場を活用して、乗合タクシーの普及・利用案内活動の強化を図る。



予約方法などの案内

(3) グループ利用の呼びかけ・限定企画の実施

- 利用案内パンフレットや周知活動の場を活用したグループ利用の呼びかけを行うとともに、同伴者割引などの期間限定企画を検討し、複数人での相乗り利用の動機付けに取り組む。

第2期計画 具体的な取り組み ① 平成25年10月26日より実施予定

モックルコミュニティバス同伴者割引の実施

- モックルバスの日曜日の利用者数は平日の半数程度
- 高齢者等の外出の促進

日曜日に限定し、利用者1人につき同伴者1人の運賃を無料とし、利用者数の増加を図る

本人 運賃 200円 + 同伴者 運賃 0円

※乗車運賃：200円

日曜日のモックルバスを2人で利用すると... 1人無料!!

実施期間 10/27(日) → 3/30(日)

対象者 日曜日のモックルコミュニティバス利用者

利用方法 同乗の間に「同伴者」であることを乗務員にお伝えください。

- 利用者本人、同伴者の乗車料を乗務員で確認してください。
- 利用者が同伴者割引を受ける場合は、乗車料を現金で支払ってください。
- 利用者が同伴者の場合は、乗車料の現金を1人ずつお持ちください。

グループタクシーの利用の仕方

- ◆ 1人で利用した場合
1枚しか利用できないため、残り810円は現金で支払います。
- ◆ 300円の利用券をお持ちの方が3名で相乗りした場合
1人1枚ずつ利用して合計900円分利用できるため、残り210円、210円を3人で割ると、1人70円。

グループで乗ればお得です!

図 同伴者割引・同伴者無料 (河内長野市コミュニティバス)

図 会員・チケット制のグループ利用促進 (山口市タクシー助成制度)

(4) 地域検討体制の連携した取組・運行改善

- 乗合タクシーの維持・改善に向けて、自治会等の単位で利用案内の場を設け、利用がなければ存続できない現状を共有し、運行エリア拡大や時間の改善、月間利用目標の設定など、沿線住民と連携した活動の拡大を図る。

乗合タクシー運行体制 中山・五十鈴線 利用状況 平成25年 3月

目標...達成!

今月も目標を「見事達成」です! 積極的なご利用ありがとうございます

平成25年3月 利用状況 3.1人 (1日あたり平均利用数)

3月実績は 3.6人

1月から継続して目標達成です! 引き続き積極的なご利用をお願いします。

10h 11h 12h 1h 2h 3h 4h 5h 6h 7h 8h 9h

重点事業

4

中心市街地における新たな公共交通の創出

1 事業の概要

本町が目指すまちづくりを踏まえ、中心市街地の活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するため、多様な移動ニーズに対応する中心部交通の導入を検討する。

本町は他地域と同様、便利な自家用車に頼る生活が浸透したことで公共交通利便性が低くなっており、事業採算が成立する需要の確保は厳しいもの（民間事業者だけで対応できない領域）と想定され、行政・交通事業者・地域関係者が協力しながら協議・検討していくことを目指す。

事業目的

- 中心部に訪れる多様な人の利便性確保（町の活力・にぎわいを支える交通環境の充実）
- 乗合タクシー空白地区の交通手段を確保し、地区住民の生活の足を確保
- 公共交通の充実による渋滞緩和や交通事故抑制、環境負荷軽減（CO2排出抑制）など

2 現状と課題

(1) 都市計画・まちづくりと連動した総合的サービス

最上位である総合計画の方針

- 町の活力（にぎわい）を支える機能性の高いまちを将来に持続するために“中心市街地の活性化”は重要な施策として取り組んでおり、都市の総合的な機能の観点から「まちのにぎわいを支える交通環境の充実」も重要な施策となっている（町民ニーズで「公共交通の充実」が優先的に改善してほしい取組）

(2) 主要施設間を結ぶ移動手段の確保

移動できる手段・機能の不足

■既存の公共交通での対応限界

- 町内のバス路線は、主に小学生や高校生の通学といった長距離移動に利用され、町中心市街地内で利用されることが少ない（中心市街地内での走行延長も少ない）
- バスで対応できない移動はタクシーがカバーしているが、利用者（町民）ニーズとして「経済的な負担、毎回利用できないこと、料金の割引」などの声が挙がっており、移動需要を賄いきれない状態が顕在化

■乗合タクシー（空白地帯）

- 既存交通との競合回避のため、郊外部⇄中心部の移動を支援（中心部施設間は移動できない）
- 高齢者は一度の外出で複数施設を移動する人が多く、利用者から施設間移動の要望が挙がる

(3) 高齢者等の移動制約者への対応

運転できない高齢者の増加

- 中心部周辺には町総人口の65%が居住（高齢者3千人以上が住み、高齢化が進行する見込み）
- 全国的に、高齢者の免許返納の数は近年増加傾向にあり、高齢者を中心に、自家用車を運転できなくなると生活できなくなるなどの懸念の声が挙がる

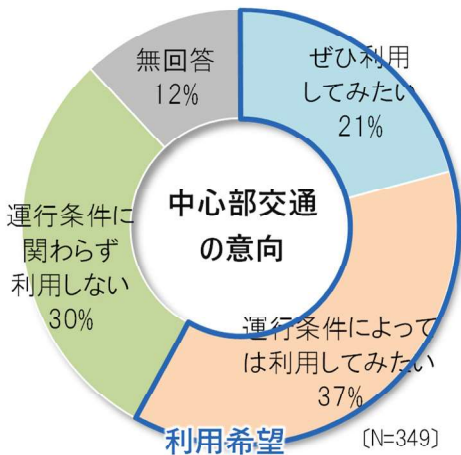
道路交通法の改正 ～一部の高齢ドライバーに運転技能検査を義務付け～

高齢ドライバーの安全運転サポート車（サポカー）限定免許の導入などと合わせ、高齢化に起因する違反歴・事故歴のある75歳以上の高齢ドライバーを対象として、更新時に「運転技能検査」の義務付けが導入され、運転免許を持たない高齢者数の増加が今後見込まれる。

〈中心部に訪れる多様な人の利便性確保（町の活力・にぎわいを支える交通環境の充実）〉

3 中心部交通を求める町民ニーズ

- 町民ニーズでは、便数が少ない・乗り場が遠い等の理由で公共交通が使えず自家用車に頼らざるを得ないとの意見が多く、前計画・H27年時の調査～今回調査まで循環バス導入を希望する意向が挙がる。
- 30分間隔の運行頻度（例）、分かりやすい運行ルート（エリア）、乗り場の近さ、情報案内の充実などをサービス条件として、既存の公共交通では不足するサービスを補う中心部交通が望まれている。



■循環バスを求める町民の意見（抜粋）

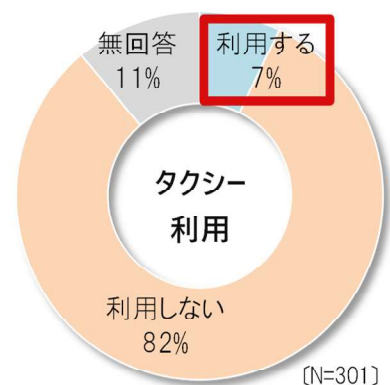
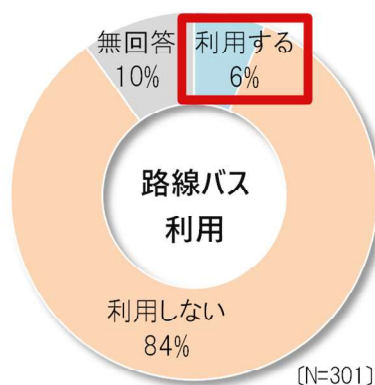
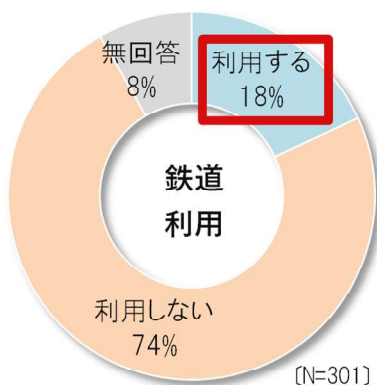
- 学校や光の森へ行ったりする時に美咲野内をバスが回ってくれたらと思います。利用者を増やすためには利便性がなければならないと思います。
- 菊陽町のように、町内巡回バスなどがあるといいと思う。翔陽高校前の道路の渋滞をどうにかしてほしい。
- 菊陽のバスのような100円でどこでも行けるバス等があると便利です。買い物先や病院（小児科）、役場等（西松屋も）で停車すると有り難い。家族が車を使っていて、自分が使えない時などに助かる。
- 町中を走っている老人の運転が危ないと感じる、不安に思うことが多い。自分も子どもに言われて免許返納した。大津町は市や菊陽町のような巡回バスもなければ、美咲野などは免許を返納したら移動手段がないので高齢者も免許返納できない人が多いと思う。もっと移動しやすい環境を考え、設定すべき。

表 中心部交通に求めるサービス条件

項目	中学生	大学生	会社員など	専業主婦など	高齢者	不明	計
30分に1本以上の運行頻度	35.3%	40.0%	32.8%	31.4%	22.3%	0.0%	50.5%
分かりやすい運行ルート（エリア）	47.1%	0.0%	30.5%	40.0%	21.4%	0.0%	49.5%
降車場所から目的施設までの近さ	41.2%	20.0%	22.0%	34.3%	21.4%	0.0%	41.1%
目的地到着までの速さ	17.6%	0.0%	11.3%	11.4%	6.3%	0.0%	16.8%
必要な時に電話等で呼び出せる交通	11.8%	0.0%	6.2%	14.3%	12.5%	0.0%	15.8%
運転手の丁寧な車内案内	5.9%	0.0%	4.0%	8.6%	5.4%	0.0%	8.4%
利用しやすい乗り場の環境	41.2%	0.0%	23.7%	20.0%	21.4%	0.0%	39.6%
乗り降りしやすい車両（低床など）	11.8%	0.0%	6.8%	25.7%	12.5%	0.0%	18.3%
路線・時刻などの情報案内の充実	35.3%	0.0%	21.5%	28.6%	26.8%	33.3%	42.1%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答	5.9%	0.0%	0.6%	0.0%	3.6%	0.0%	3.0%
サンプル数	14	3	107	22	55	1	202

■中心部周辺の公共交通利用率

- 自家用車利用が8割を占め、公共交通利用率は鉄道18%、路線バス6%、タクシー7%に留まっている。



重点事業 4

中心市街地における新たな公共交通の創出

5 施策の展開

(1) 他の取組事例を踏まえたサービス水準の確保

- 市街地循環バスは、近隣の菊陽町や南阿蘇村、合志市、熊本市などのほか、九州内・全国各地の多くの地域で取り生まれ、わかりやすいルート・運行間隔・デザイン性などにより利用を促進している。
- 路線バスと同様、単独での事業採算成立は厳しい状況にあり、中心市街地活性化等を目的に行政による運行費補助で賄われる事例が多い（欠損補助額1,000～2,000万円台など）。



図 レターバス（合志市）



図 キャロッピー号（菊陽町）



図 ゆるっとバス（南阿蘇村）

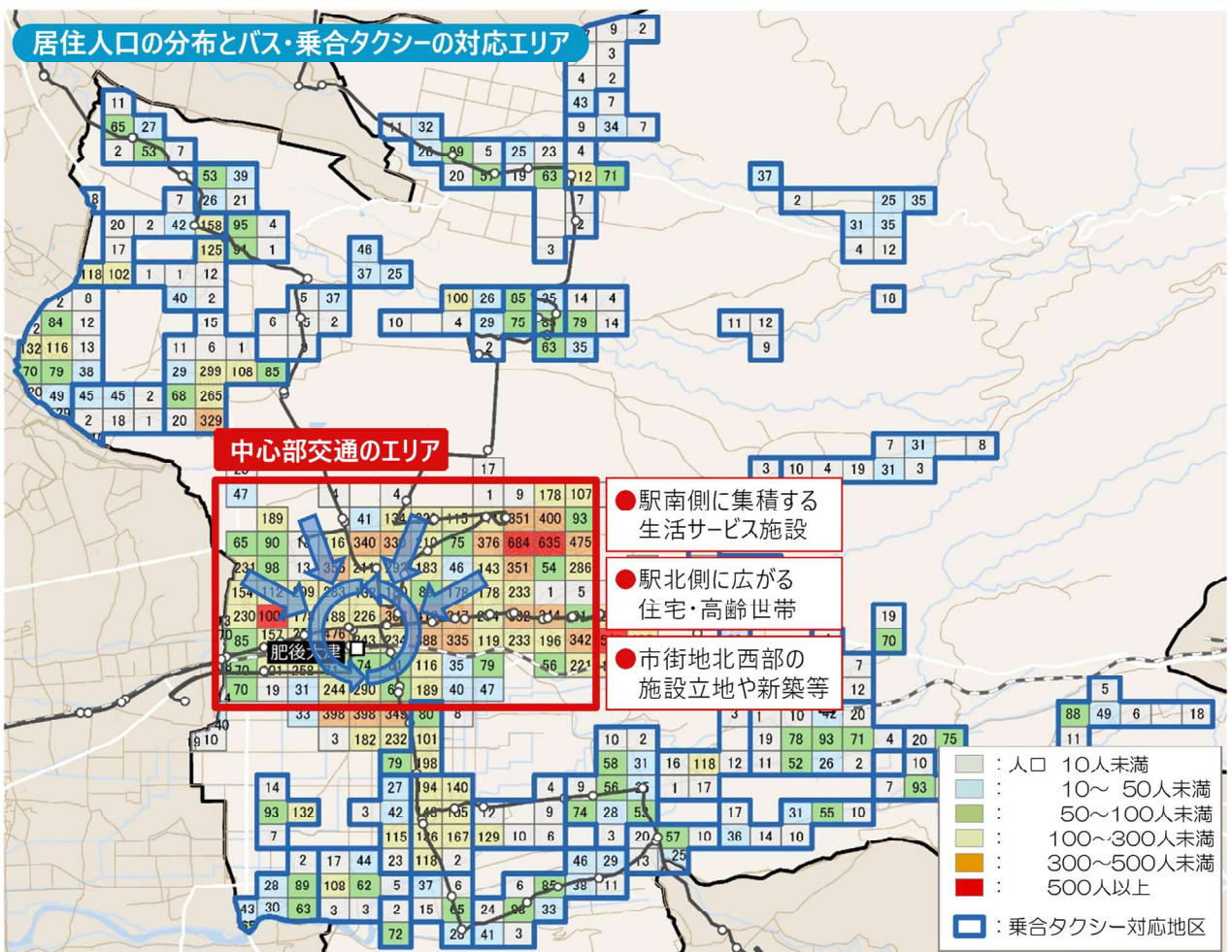


図 まちなかループバス（熊本市）

出典：熊本電鉄ホームページ 出典：南阿蘇村ホームページ 出典：熊本市ホームページ

(2) 運行エリアの設定

- 中心部の乗合タクシーが対応していない・バスで移動しづらい区域で、沿線住民・高齢者等の多く住む地域や移動ニーズの高い目的地を経由（主要施設間移動）し、安全な輸送ルートを設定する。



〈中心部に訪れる多様な人の利便性確保（町の活力・にぎわいを支える交通環境の充実）〉

(3) 必要サービス水準の検討

詳細については安全性・採算性などを考慮して実施計画を作成

- **運行日** 平日～土曜（日祝運休）
移動手段を持たない高齢者、送迎に依存せざるを得ない中高生への対応
- **サービス提供時間** 7時～19時台（実車時間のみ、回送を除く）
中高生、高齢者、会社員、主婦などの生活行動時間を考慮
- **運行間隔** 30分～60間隔
町民が希望するサービス水準や採算性（運行経費）を考慮した水準
- **利用料金** 1乗車200円（小人・身障者は別途）
町民が希望するサービス水準や他都市の事例を考慮した均一料金
- **乗り場の配置** 「300m以内」を基本に安全性を考慮して設定
町民が希望するサービス水準、高齢者等の徒歩移動のしやすさを考慮
- **使用車両** 小型バスまたはジャンボタクシー等
より住宅に近い道路を走行可能な小型バス以下の車両を選定
- **運行方式** 市街地循環バス・オンデマンド交通など
他都市の導入事例や本町の特性を踏まえて選定

中心部交通（一例）



(熊本電鉄HP)



(南阿蘇村HP)



のるーと (のるーとHP)



MONETオンデマンドモビリティ (HP)

(4) 実証運行を見据えた取組の推進

- サービスを持続していくために利用を一定以上確保できることを確認するための実証運行を行う。
- これまで公共交通を利用していない住民が行動に移すまでに時間を要することを考慮し、実証運行期間は1年間程度確保し、運行中の利用状況を確認しながら中心部交通の適否を判断する。

表 実証運行に向けたロードマップ

項目	令和3年度	令和4年度（2022年度）	令和5年度（2023年度）
検討・準備	事業案の検討	委託・契約	開始時期は実施計画にて調整
実証運行・検証	<ul style="list-style-type: none"> ① 要員・車両(設備)の準備 ② バス停の準備（許可） ③ 事業認可申請の手続き ④ 運行中の対応方法調整 	運行準備 実施計画の作成 関係機関協議など	申請 令和5年度以降実証運行事業（1年間程度）

重点事業

5

利用促進を図る多様な関係者との連携

1 施策の展開

(1) 施設関係者等と連携した利用促進事業の展開

- 商業施設、病院などの施設関係者と協力し、公共交通を取り巻く多様な主体と連携した利用促進・お出かけ企画を推進し、路線バスや乗合タクシーなどを日常的に使っていない人にも便利な使い方を知ってもらう・利用しやすさを体感してもらうための利用促進に取り組む。



図 施設関係者と連携した公共交通のお出かけ企画

出典：宮崎県門川町

(2) 関係者と連携した新規需要を取り込むための利用促進

① 学校関係者を交えた詳細な学生ニーズの把握・意見交換の実施

- 学生を主体とした地域公共交通の利用促進として、学生・学識者・自治体が連携して地域公共交通が抱える問題・課題に対する改善策の企画検討・企画の具体化（現地での企画検証）に取り組んでいる事例などもある。学生が主体となってプロジェクトを進める事で、自治体、交通事業者、地域住民などに様々な効果が期待され、新たな利用者を取り込むことに繋がる。

図 高校性が主体となった利用促進の事例

出典：熊本県水俣市

〈地域全体で守る地域公共交通の持続性向上〉

②地域全体（市民・企業・交通事業者・行政等）で連携した利用促進の取組

- 市民・企業・交通事業者・行政が協力し、公共交通を利用してもらう動機付けとなる取組に参加する施設（公民館や商業施設等）を募集し、参加特典の付与による利用促進を行っている事例や企業の送迎バスを路線バスに代替し、運行範囲拡大による集客力の増強に取り組む事例などがあり、関係者を含めた連携により、新規利用の獲得とともに持続可能な運送サービスの提供が期待される。



図 送迎バスを路線バスに代替
出典：阪神バス株式会社

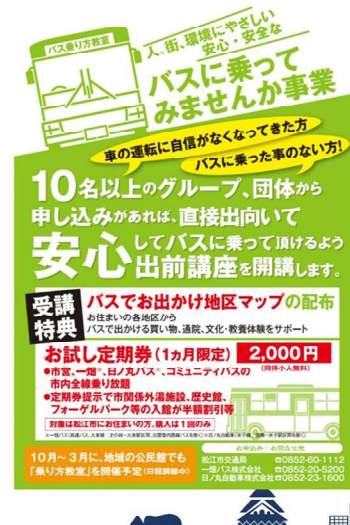


図 商業施設などでのサービス特典を付与した利用促進の事例
出典：島根県松江市

バスに乗ってみませんか事業

路線バス事業者3社とコミュニティバスで、学校、公民館、商業施設などで路線バスの乗り方教室を開催。

(平成27年度実績)

- ・学校向け乗り方教室 9回 延べ822人参加
- ・一般向け乗り方教室 28回 延べ612人参加

(参加特典)

- ・『バスでお出かけ地区マップ』を配布
- ・『おためし定期券』を受講者限定で2,000円で販売

⇒路線バス・コミュニティバスの市内全路線が1ヶ月乗り放題！さらに観光施設や日帰り温泉などの割引特典付きの定期券（1人1回限定で販売）

③まちの活性化、公共交通の維持・充実を目的とした通勤バスの実証実験

- 公共交通が不便な地域かつ、通勤交通手段は自動車に強く依存している地域（工業団地）でエコ通勤の実証実験を行った事例がある。内容は駅から企業を結ぶシャトルバスの運行、利用啓発として実証運行の概要と商店街のチラシを統合した冊子の作成・配布するなど、まちの活性化とあわせて新規利用の獲得を推進している。

2 エコ通勤の取組

5

① 水島東部のエコ通勤バス

水島駅からJエナジー正門前の「無料シャトルバス」の運行



図 工業団地を対象とした通勤バスの実証実験事例

出典：岡山県倉敷市

2 エコ通勤の取組

10

(3) 啓発冊子・商店街の支援

- エコ通勤冊子は、エコ通勤のチラシ、啓発冊子、バスマップと商店街チラシを統合した冊子（A4×8頁）を配布。
- より多くの人に、エコ通勤の取組を浸透と意識啓発を図るため、従業員に配布。



地域の住民等にも手に取ってもらうため、水島支所や水島臨海鉄道の駅等に配布します。

第6章 計画の推進

1 事業スケジュール（全体）

■ 本計画期間である令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026）年度にそれぞれの事業を進行していき、社会情勢等に応じた事業内容の見直しなどを適宜行っていきます。

表 事業スケジュール

事業名	年度	2022	2023	2024	2025	2026	実施主体								
	月	4	10	4	10	4	10	4	10	4	10	大津町	交通事業者	地域住民	関係者等
事業1 JR豊肥本線の提供サービスの持続・利用促進	（事業8と連動） 検討したもののから順次実施											●	●		
事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・利用促進	協議会の運営・定期的な情報発信等											●			●
事業3 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化	検討したもののから順次実施・沿線市町村との協議											●	●		●
事業4 利用実態・生活行動に合わせた運行サービス最適化	見直し策の検討				サービスの改善・検証						●	●		●	
事業5 各居住地における乗合タクシーの利用浸透・周知強化	検討				実施						●	●			
事業6 中心市街地における新たな公共交通の創出	事業計画	実証運行		実証運行結果の検証等						●	●		●		
事業7 主要拠点等における利用環境の充実			計画準備		実施						●	●		●	
事業8 乗り継ぎ利便性の向上・利用促進					検討・実施						●	●			
事業9 公共交通に関する情報提供・PRの促進	※企画したもののから順次実施 企画・実施											●	●		●
事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大	※企画したもののから順次実施 企画・実施											●	●		●
事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築	体制構築				検討/試行						●			●	
事業12 市街地交通の実証を推進する地域関係者の体制	体制構築				段階的に合意形成						●	●	●	●	

※事業の実施に応じて大津町地域公共交通会議と連携を図りながら実施するものとする

※施設関係者や交通事業者などとの協力が必要な施策については、適宜関係者と協議を行うものとする

2 計画の推進体制

- 本計画の推進に当たっては、交通政策基本法の第6条（連携等による施策の推進）にのっとり、「町民」「交通事業者」「大津町」が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。また、計画で推進する多様なパートナーとの連携では、“町民”という形だけではなく「施設関係者」「民間企業」「他分野の関連部局」などのそれぞれの立場から連携協力を得て、持続可能な地域公共交通サービスの構築を目指します。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

- 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

表 関係する主体と役割（それぞれで考えていくべきこと）

類型	主体	役割
活動主体	町民（居住者）	○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える（参画する）
	交通事業者	○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う
	大津町	○公共交通の維持に向けた取組の支援、町民のニーズ把握 ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発など
連携主体	沿線市町村	○“町民”以外での受益者となる地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える
	施設関係者	
	民間企業	○公共交通の関係者と協力し、施設・公共交通の相互連携による利用促進企画などに取り組む
	他の関連部局	
来訪者	○観光等で本町に来訪（関係）した際の移動時に積極的な公共交通の利用を考える	

〈新型コロナウイルス感染症等を踏まえた対応〉

- 新型コロナウイルス感染症の影響に伴う生活様式の変化などから、公共交通利用者の減少など需要の変動は今後も継続するものと見込まれます。このような状況においても、公共交通サービスの維持・向上や移動手段の維持・確保の必要性に変わりはありません。そこで、位置付けた交通施策を着実に進める中で社会状況の変化を注視しながら、必要に応じて施策等を見直すなど、柔軟な対応を図っていきます。

3 事業進捗の評価

- 事業進捗の評価は、大津町地域公共交通会議を中心として計画（P）・実行（D）・評価（C）・見直し（A）の実行サイクルに沿って計画5年目における全体評価を行います。
- 多様化する利用者ニーズに対応していくため、実施事業の個別評価を1年毎に行います。個別の評価結果については、大津町地域公共交通会議にて事業内容の修正やスケジュールの見直しを行い、計画目標年（2026年度）には計画の達成状況の確認と更新を行います。

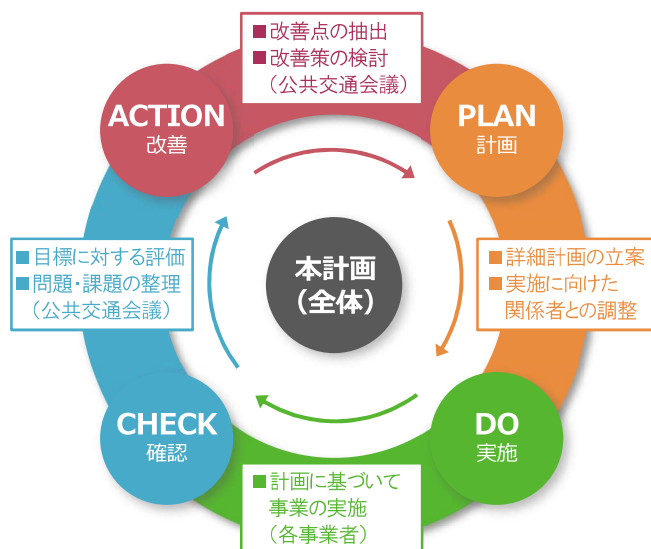


図 PDCAサイクルのイメージ

表 達成状況の評価方法

指標		単位	現状値 (2022)	将来値 (2026)	データの収集・目標の評価方法
目標1	肥後大津駅の1日あたり乗車人員	人/日	2,049	2,397以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
	空港ライナーの年間利用者数	人/年	46,339	131,800以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
	路線バスの年間利用者数	人/年	223,426	257,463以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
	路線バスの収支率	%	31.2	31.2以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 交通事業者より輸送実績を確認
目標2	町民1人あたりの財政負担額	円/人	1,868	1,868以下	《時期》 毎年度評価 《評価》 各年輸送実績より行政負担額÷町内総人口を確認
	高齢者の公共交通利用割合	%	2.6	5.8以上	《時期》 計画最終年度評価 《評価》 高齢者訪問調査における聞き取り調査より確認
	乗合率の向上	人/台	1.42	2.00以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 各年輸送実績より確認
目標3	中心部の交通手段・拠点整備に係る取組数	件	—	4以上	《時期》 計画最終年度評価 《評価》 中心部の交通手段・拠点整備に係る取組を確認
	複数交通モードの乗り継ぎ利用割合	%	19.5	22.5以上	《時期》 計画最終年度 《評価》 JR利用者アンケート調査より確認
目標4	利用促進に連携・協力した主体数	主体	—	10以上	《時期》 毎年度評価 《評価》 各年の利用促進に関係者と協力した主体数を確認
	地域公共交通の年間利用回数	回/人	6.54	6.54以上	《時期》 計画最終年度評価 《評価》 輸送実績と人口統計より算定

発行 大津町地域公共交通会議

本計画についてのお問い合わせは、大津町地域公共交通会議事務局まで

(熊本県菊池郡大津町総務部総合政策課)

〒869-1292 熊本県菊池郡大津町大字大津1233

TEL : 096-293-3118 FAX : 096-293-4836