

# 大津町地域公共交通計画

令和4年（2022年）9月

熊本県菊池郡大津町





# - 目次 -

---

## 第1章 計画の概要

1 計画策定の趣旨	1
2 計画の対象区域	2
3 計画の対象期間	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 町民のニーズ・特性に関する課題	12
4 公共交通の利便性に関する課題	21
5 公共交通の持続可能性に関する課題	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
★ 重点施策の取組内容	68

## 第6章 計画の推進

1 事業スケジュール (全体)	78
2 計画の推進体制	79
3 事業進捗の評価	80

---



# 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、自家用車を中心とした暮らしの浸透等によって利用者が減少しており、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。高齢化が進めば、自動車が運転できない人や、自主的に運転免許を返納する人が増加し、自家用車に代わる交通手段として公共交通サービスを必要とする町民も増えてくることが予想されます。一方、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（以下、コロナ禍）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2年度で計画期間満了を迎えたため、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』

従来の産業特性を生かすとともに、新たな企業の誘致や既存企業との連携による相乗効果、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、肥後大津駅周辺から町全体へ向けた賑わいづくり
- ・国内外の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～

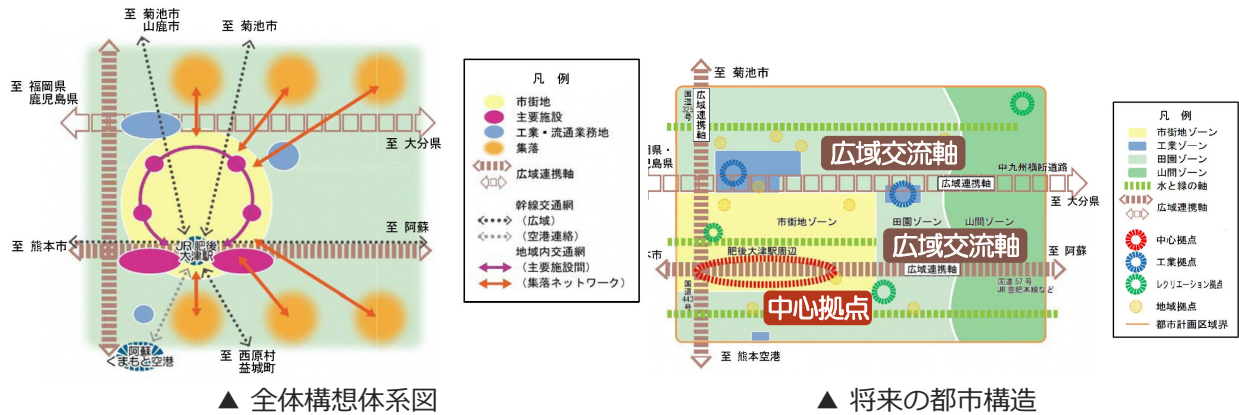
○まちづくり参画と行政の連携 / 健全な行財政の運営 / 人権を尊重する地域社会の形成



## 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、パーク＆ライド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〉 『人と自然と産業が調和した安全・安心で活力ある都市（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JR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

○JR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。さらに、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	54便/日
路線バス (産交バス/ 九州産交バス)	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

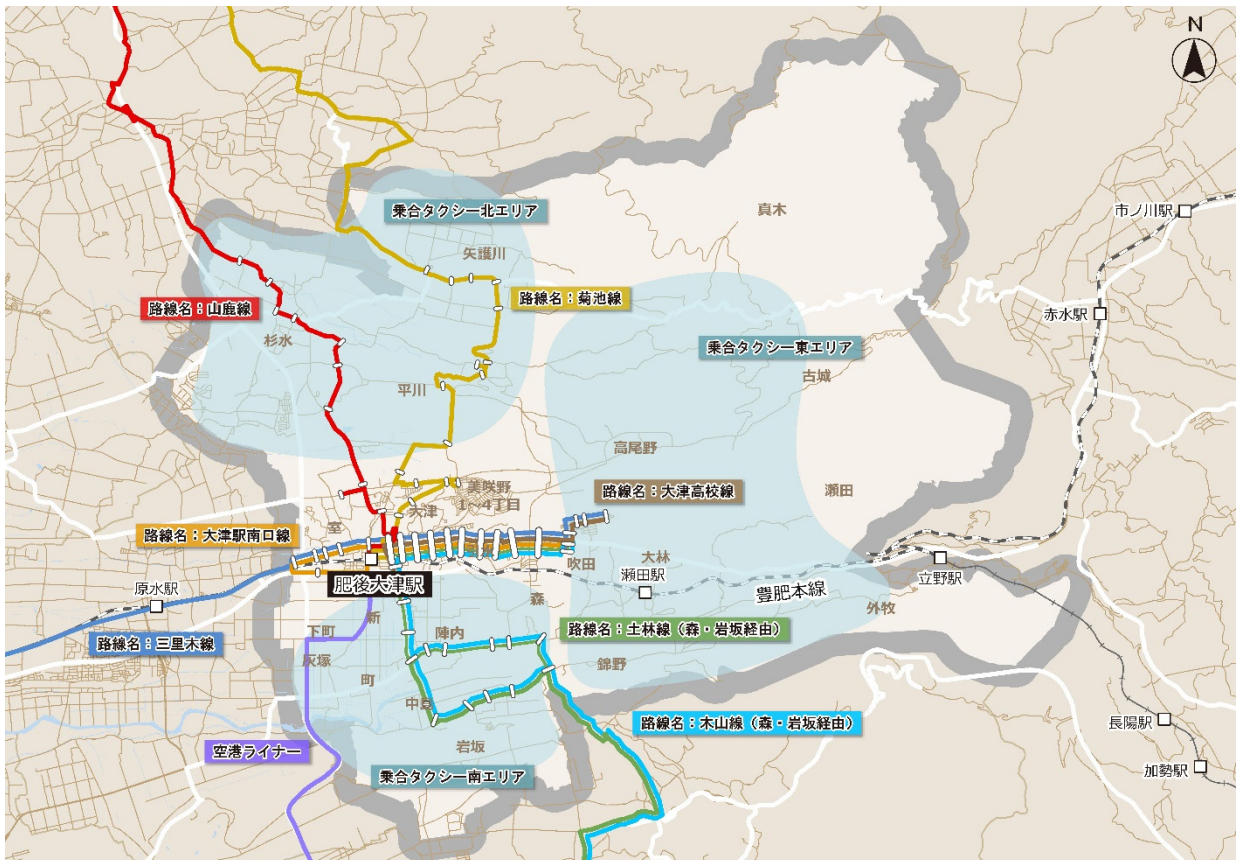


図 町内公共交通の運行路線図



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。

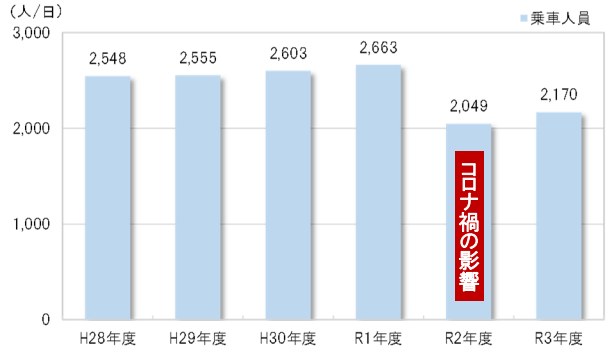


図 肥後大津駅の乗車人員（1日あたり）

(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54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年度はコロナ禍の影響もあり、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。

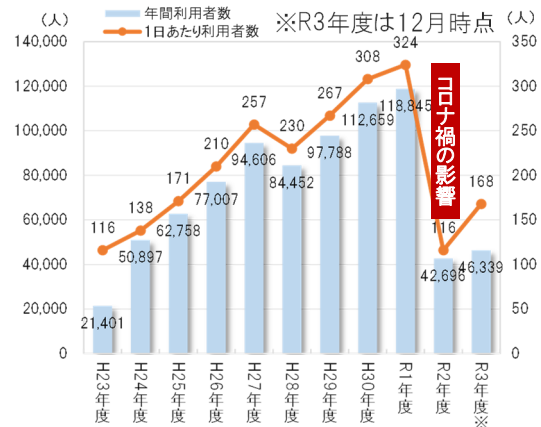


図 空港ライナーの利用実績

(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年度はコロナ禍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。

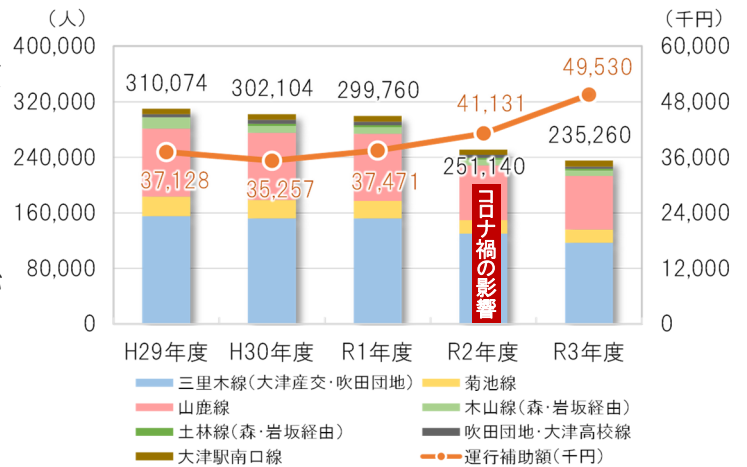


図 路線バスの利用実績

※町の運行補助については一部、国の特別地方交付税措置があります

(4) 乗合タクシー

- 町の郊外部から町中心部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。

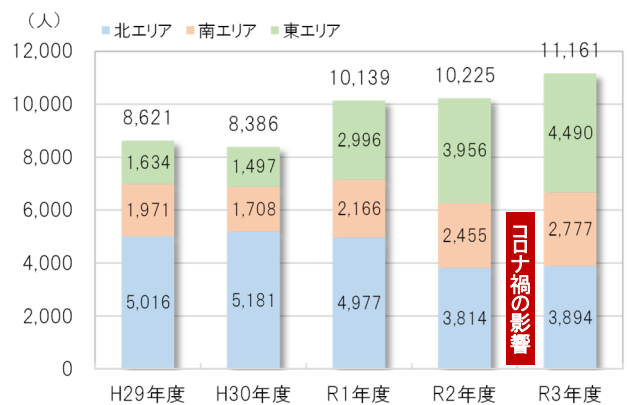


図 乗合タクシーの利用実績

※路線バスは各年10月～9月、乗合タクシーは各年3月～2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。

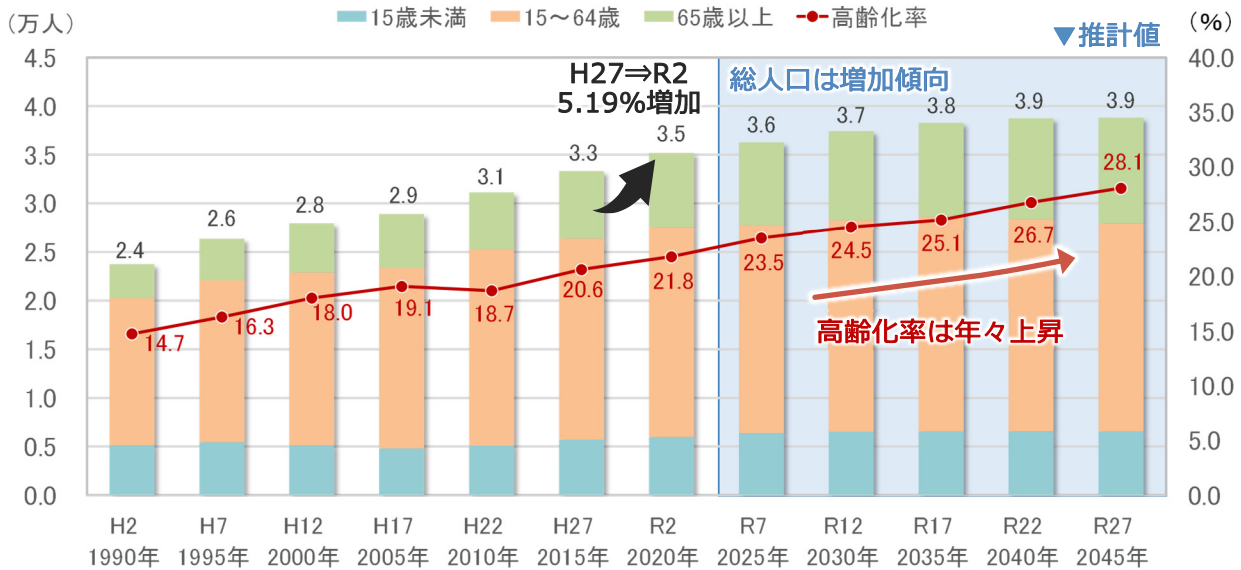


図 総人口の推移・年齢構成

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)

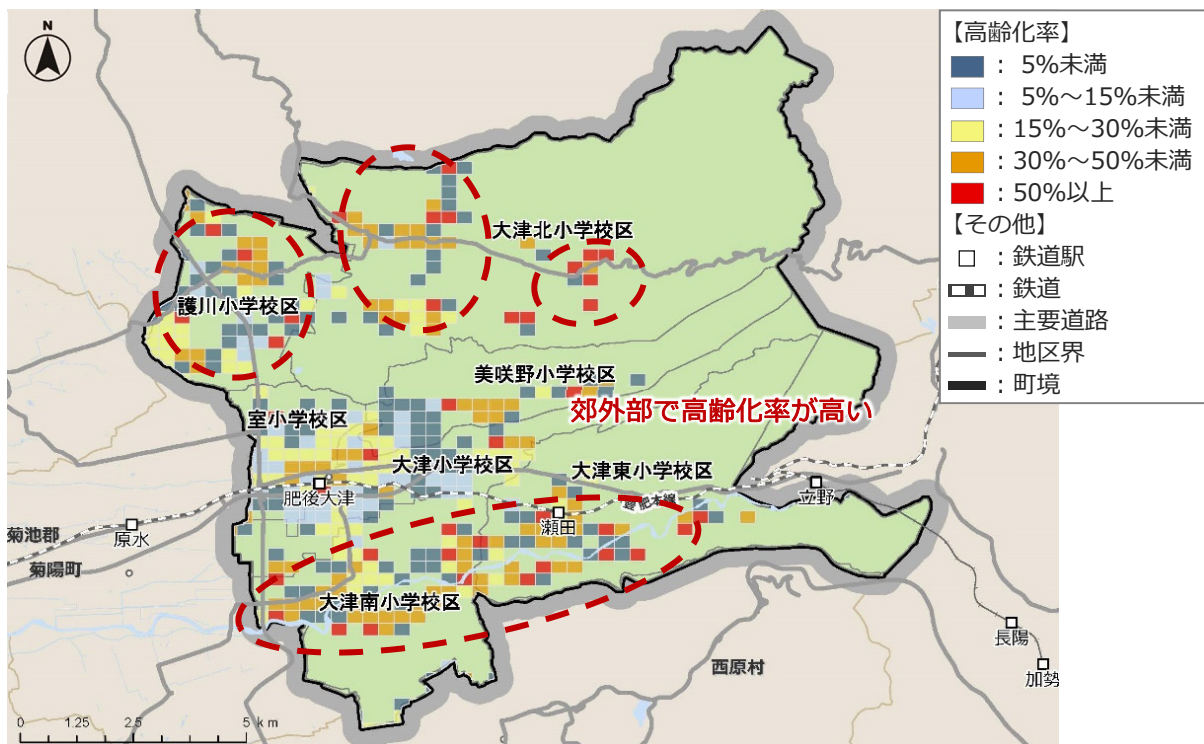


図 高齢化率の分布状況

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。

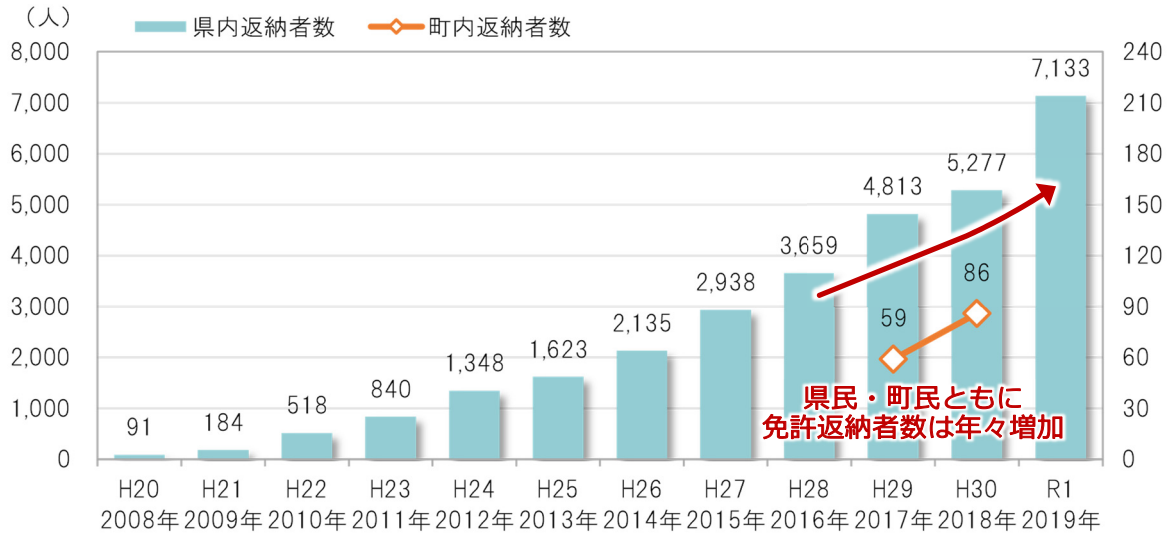


図 県内・町内の免許返納者数の推移

出典：各年運転免許統計、大津警察署提供データ

## 2-3 コロナ禍の影響による公共交通利用者減少への対応

コロナ禍の影響により、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。

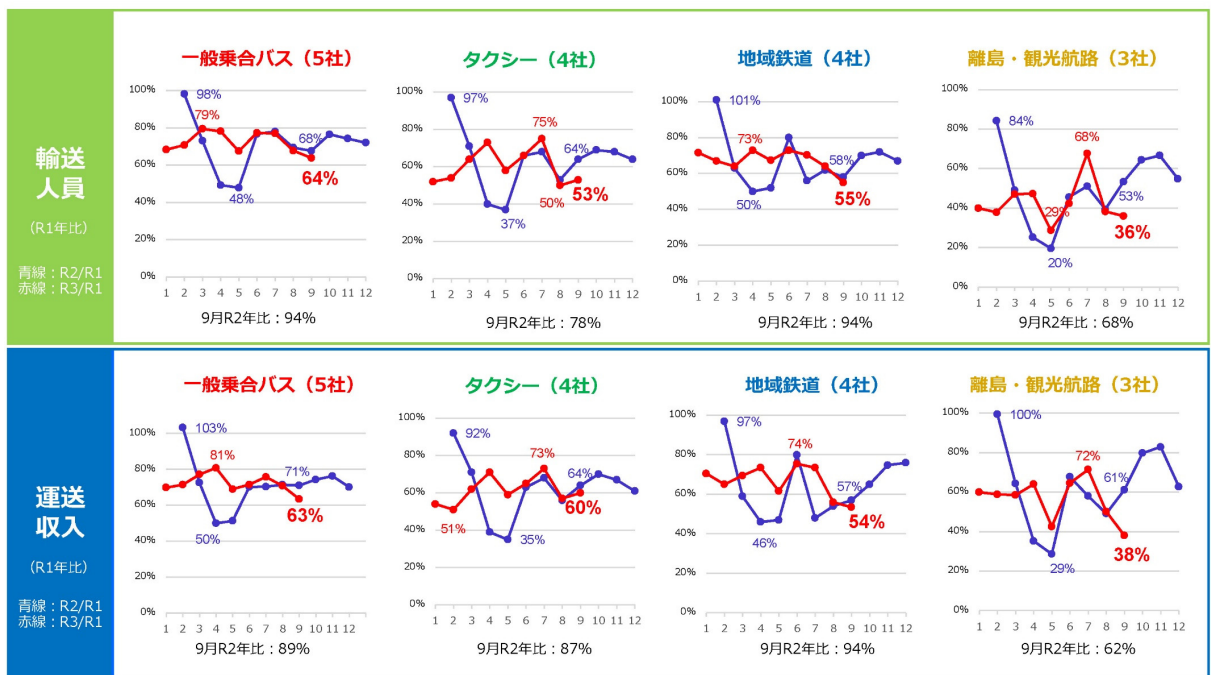


図 熊本県内の輸送人員・運送収入 (対R1年比)

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※（台湾積体回路製造）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回路製造（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。

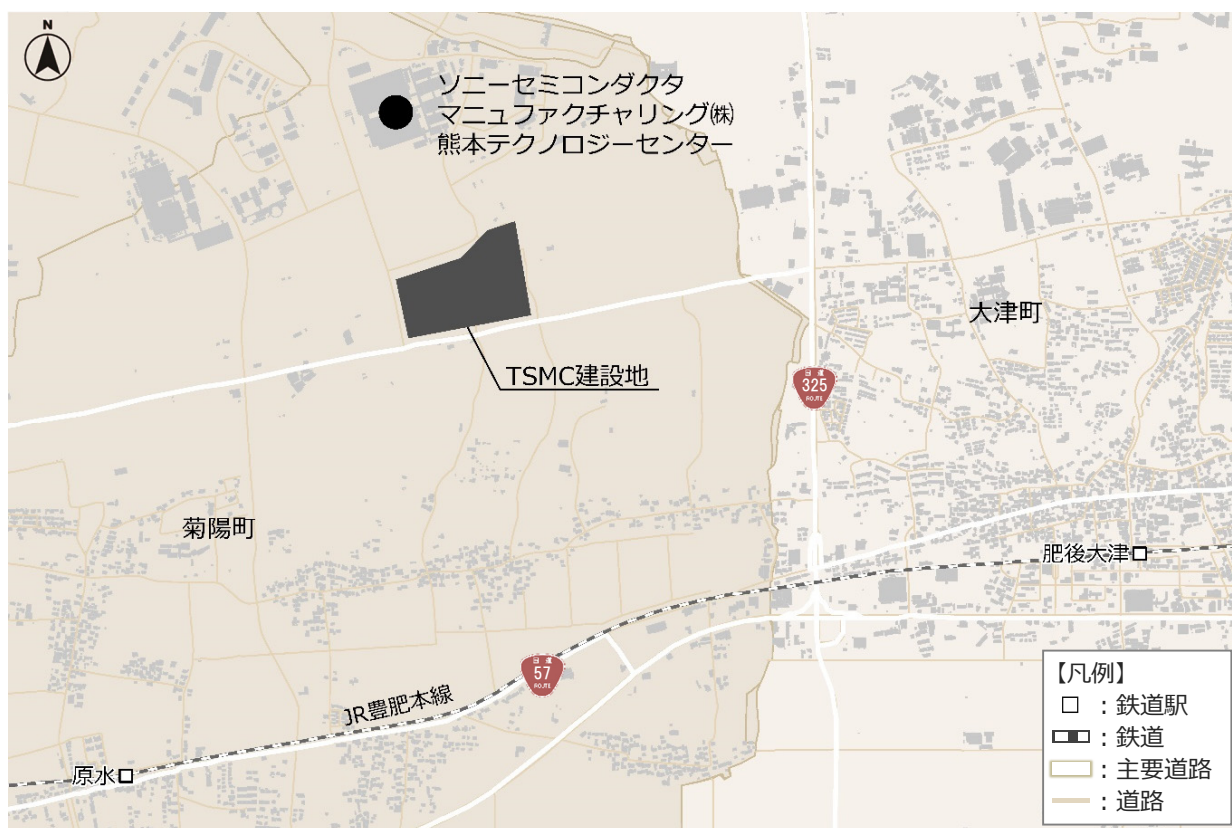


図 TSMCの建設位置図

(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を目指しています。
- 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。

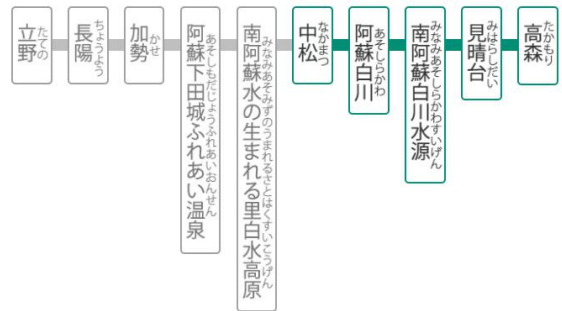


図 南阿蘇鉄道の運行路線

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

- 熊本県により、阿蘇くまもと空港とJR豊肥本線を結ぶ空港アクセス鉄道の検討が進められており、TSMCの進出を受け、現在、「三里木駅から分岐するルート」に加え「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」の追加調査が行われています。
- 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。

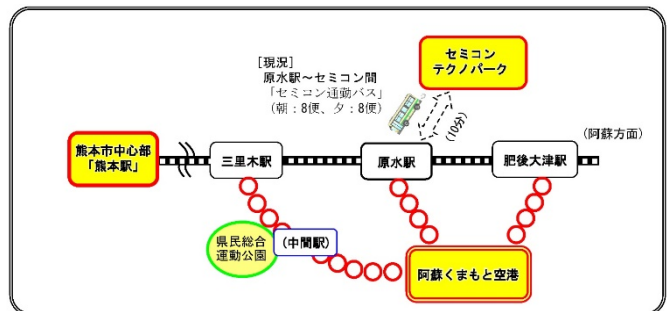


図 空港アクセスルート検討図

出典：熊本県HP



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。

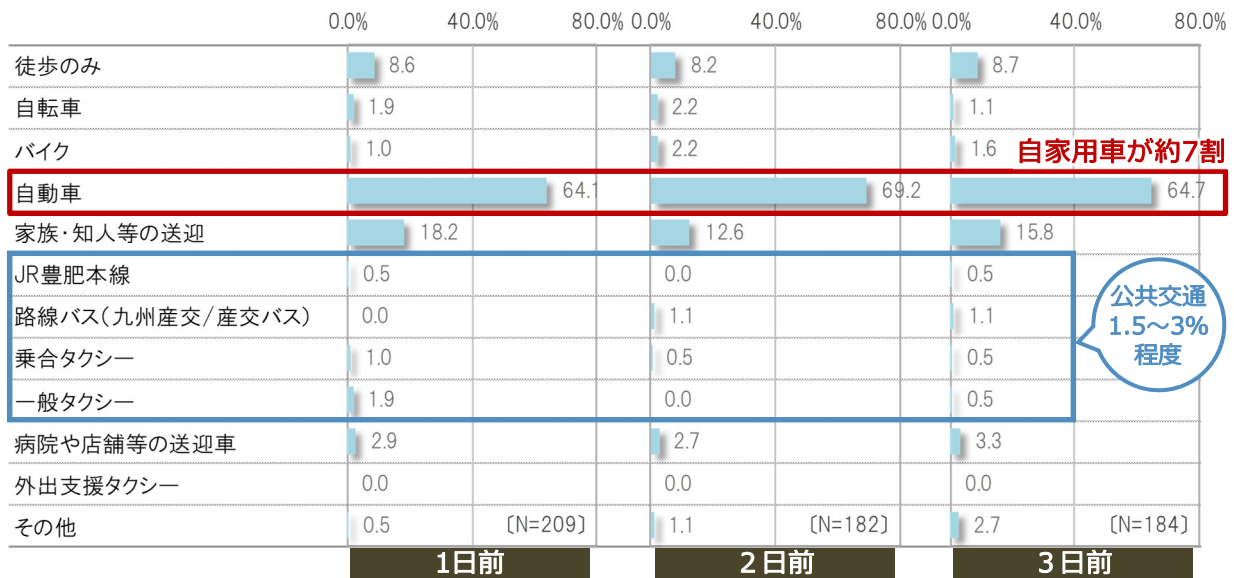


図 高齢者の過去3日間の交通手段

※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。

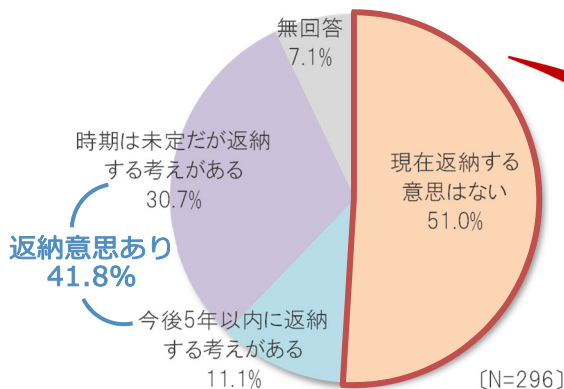


図 免許返納の考え  
(65歳以上の免許保有者のみ)

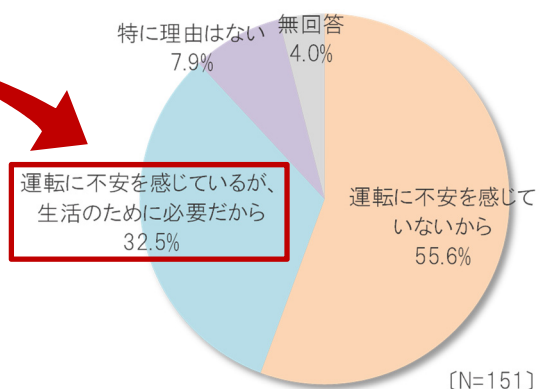


図 免許を返納しない理由  
(免許返納意思のない人のみ)

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見受けられます

- 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。

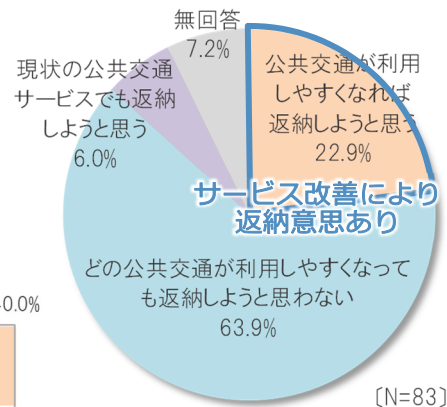


図 免許返納の考え

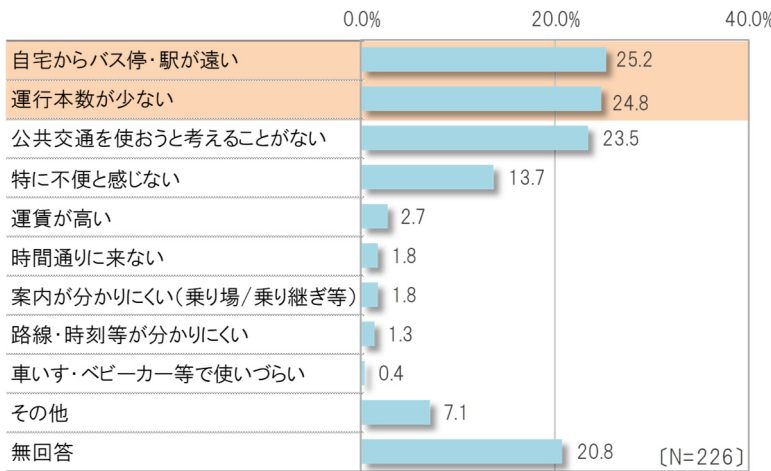


図 公共交通に不便を感じる理由 (65歳以上)

※複数回答のため、合算値は100%を超える

**〈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。

出典:R3町民アンケート、高齢者ミニPT結果

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。

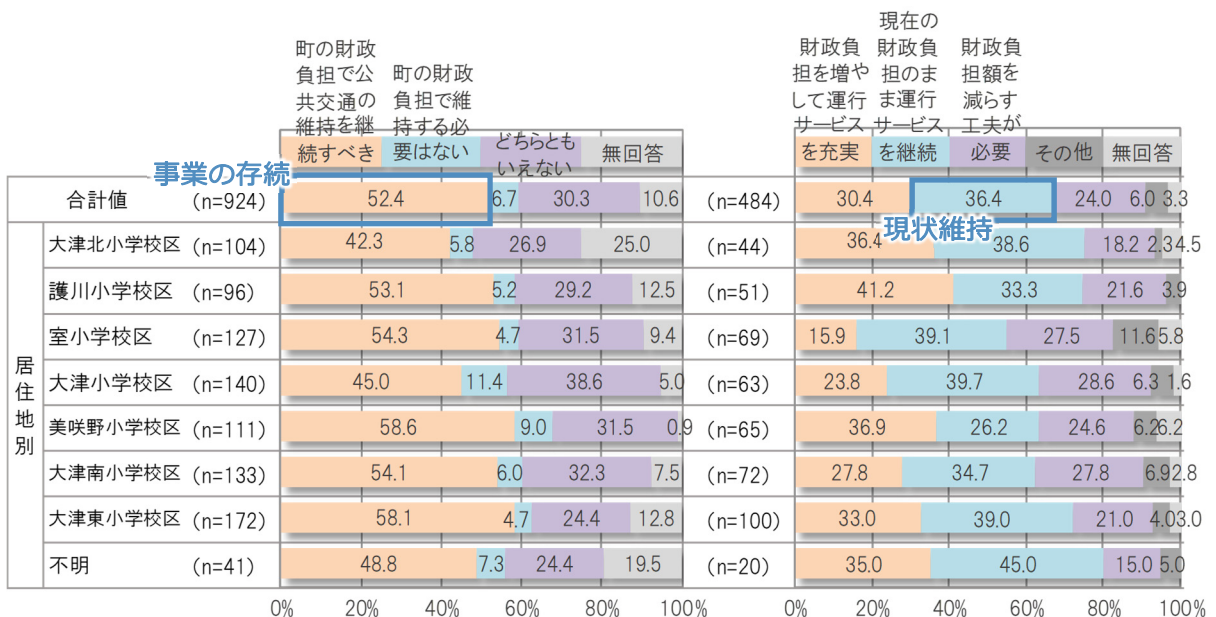


図 公共交通の事業存続意向

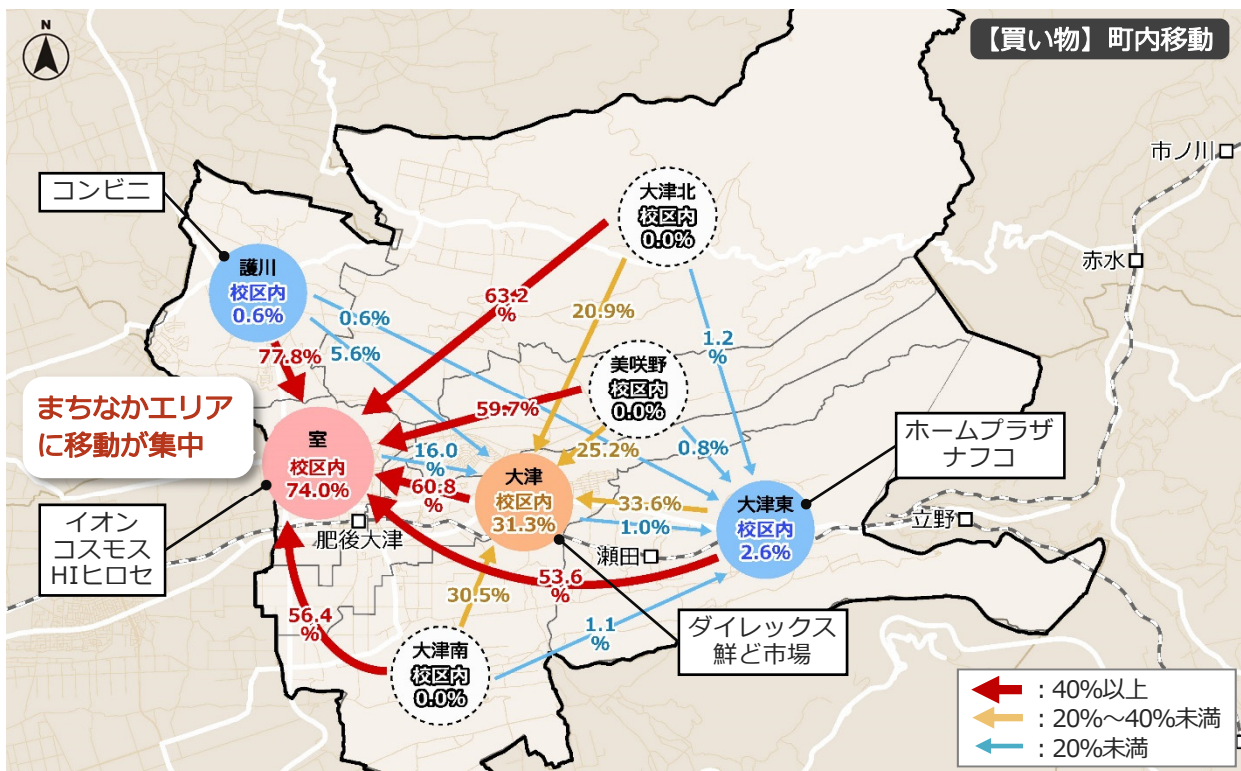
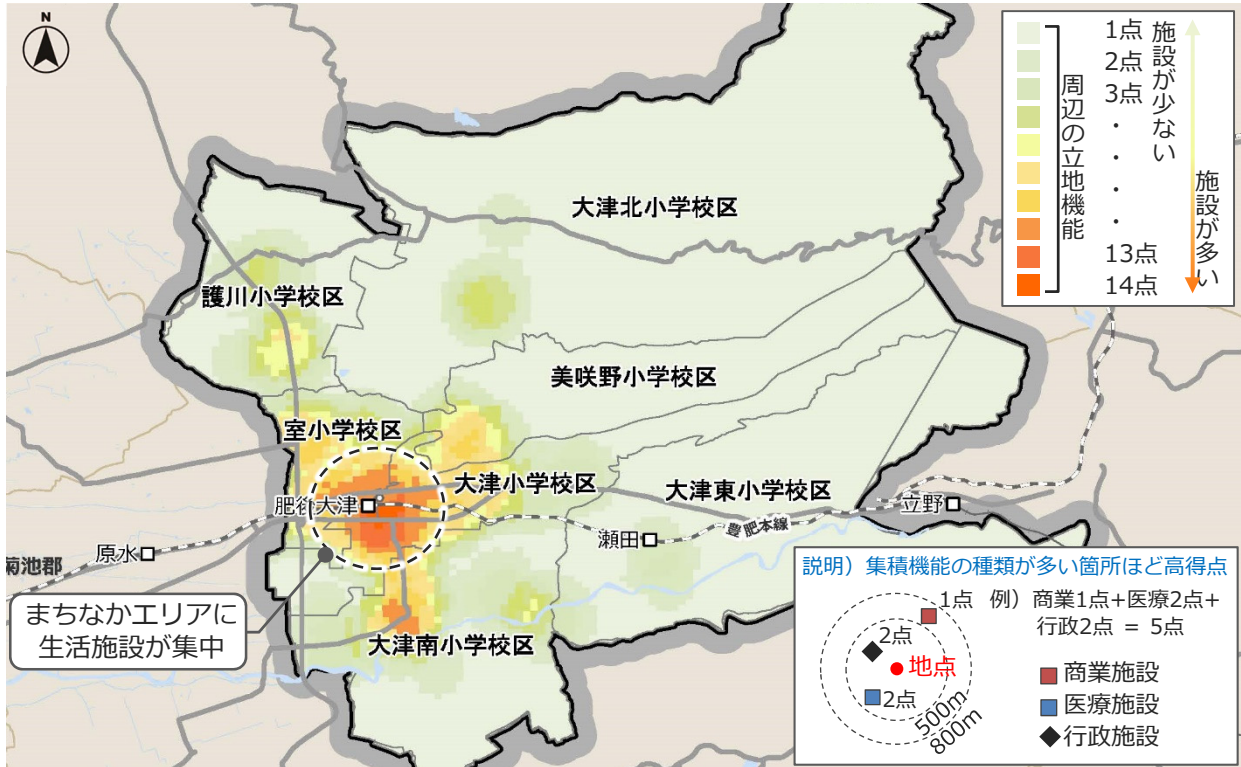
図 財政負担のあり方

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、まちなかエリアに多く集中しており、買い物・通院ともにまちなかエリアへの移動が多くなっています。通院では、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、**集落からまちなかエリアへのアクセス強化とまちなかエリアを周遊するようなサービスの提供**が求められています。



出典: R3町民アンケート結果



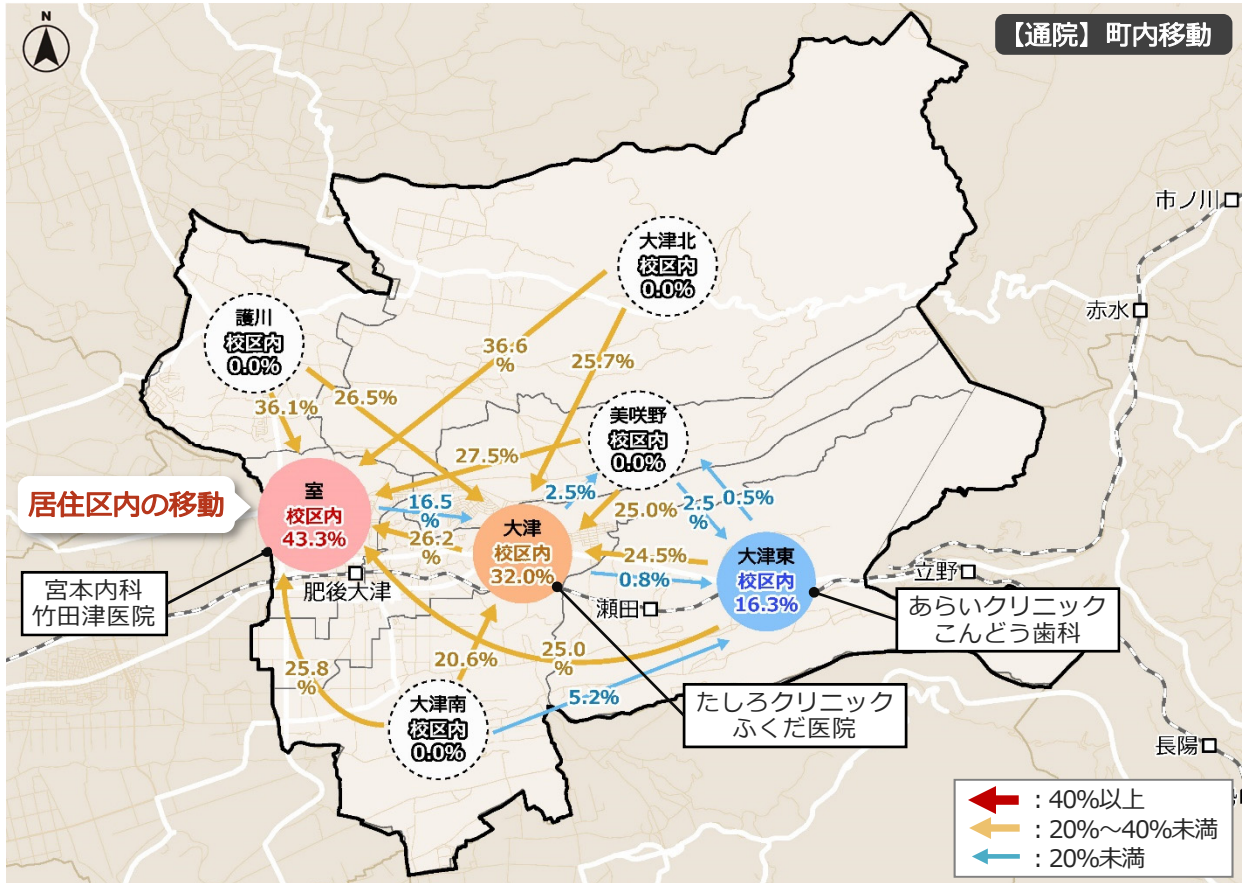


図 通院の移動実態 (町内)

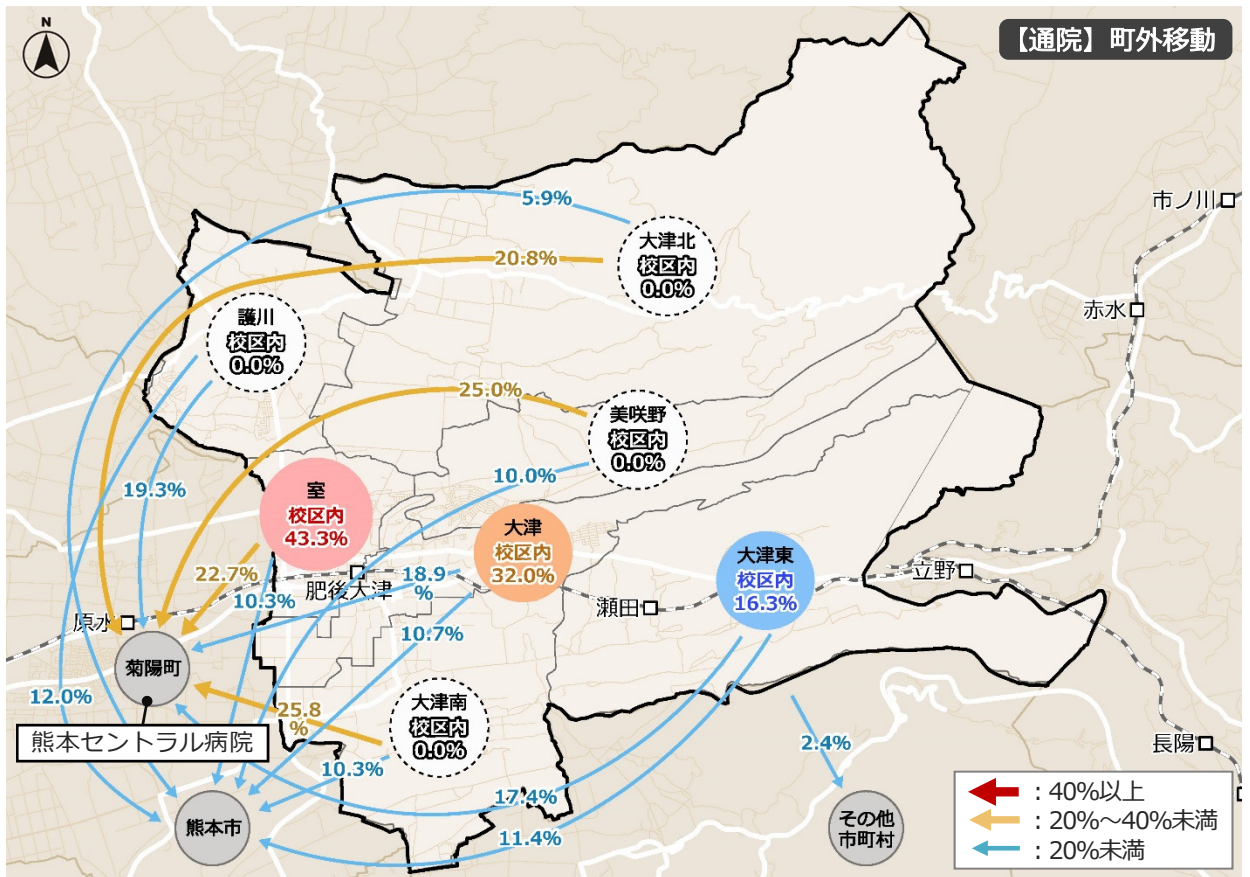


図 通院の移動実態 (町外)

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。

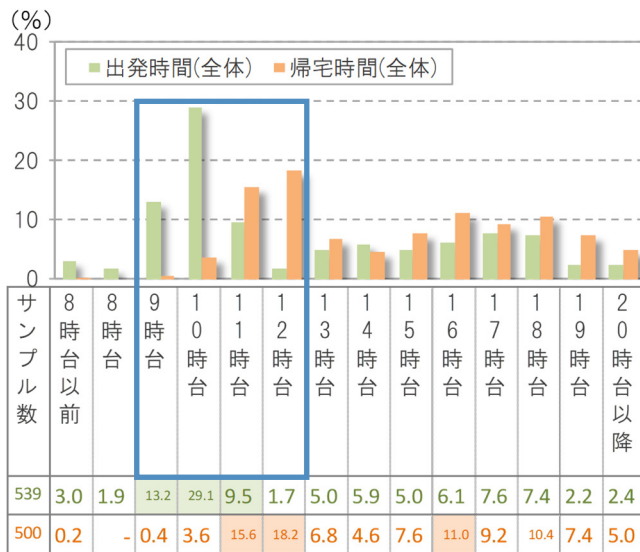


図 買い物の外出時間（無回答を除く）

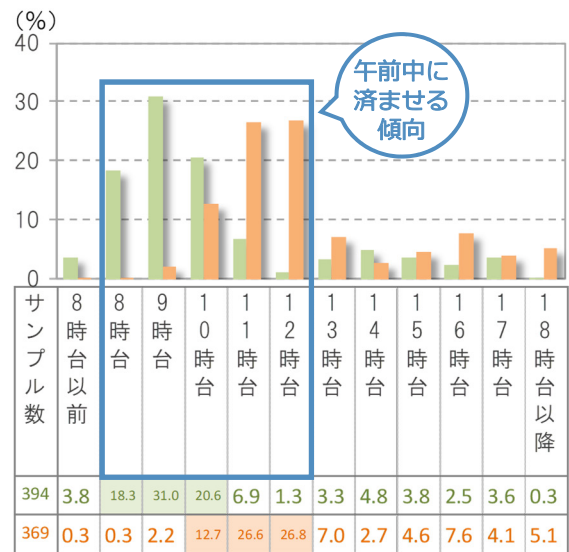


図 通院の外出時間（無回答を除く）

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。

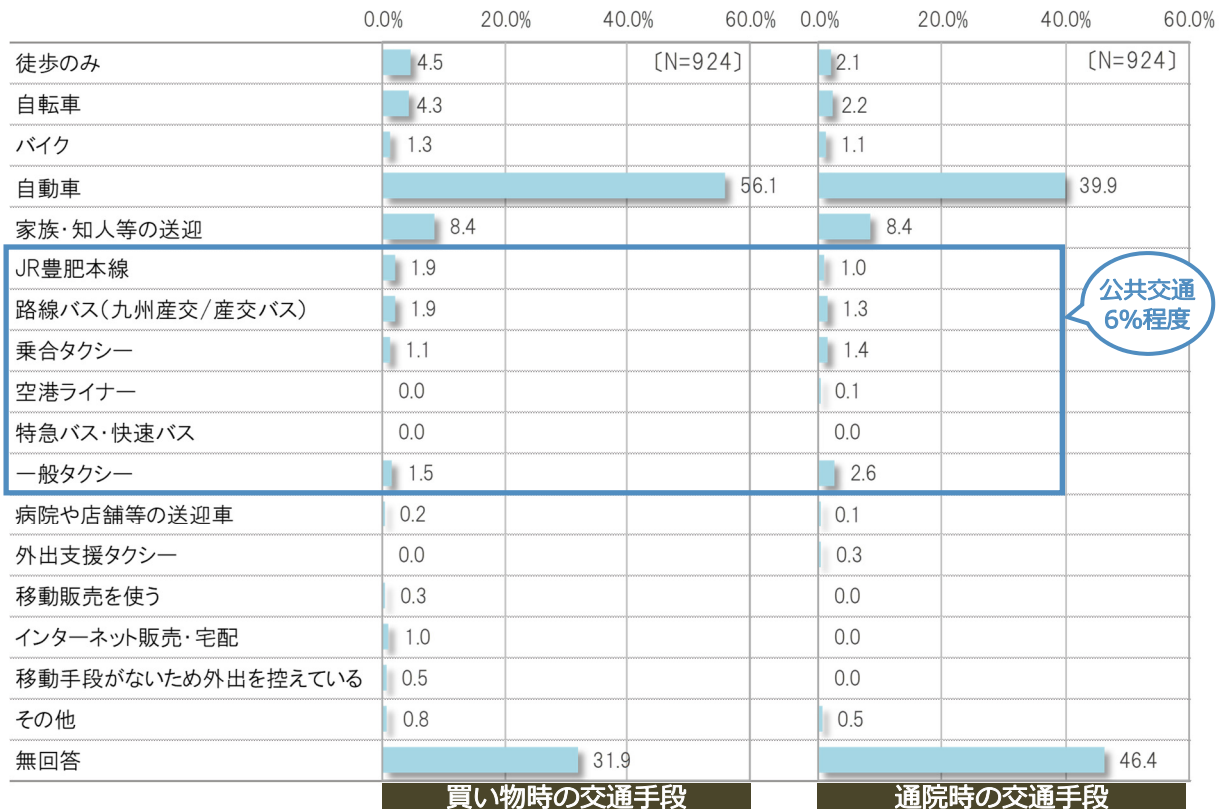


図 買い物・通院時の交通手段

※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 まちなかエリアにおける移動サービスの支援・充実

#### (1) 町民が望むまちなかエリア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**

- まちなかエリア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。
- 本町はまちなかエリア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。

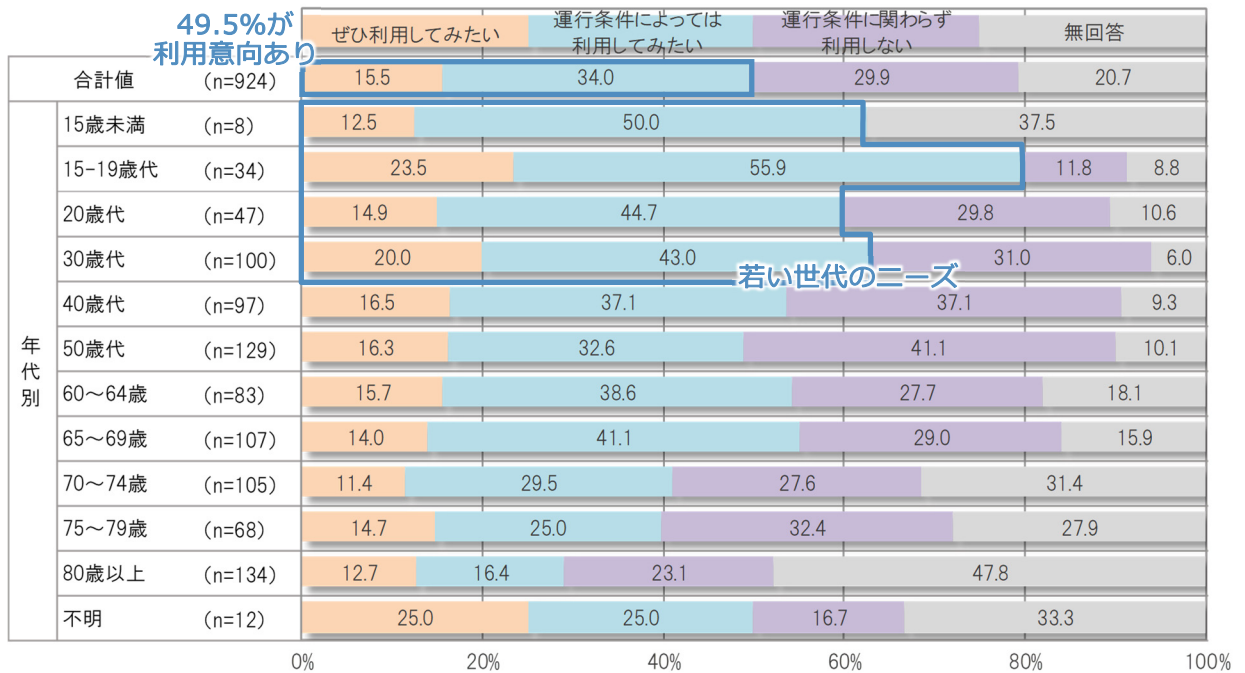


図 まちなかエリアの交通手段に関する利用意向

出典：R3町民アンケート結果

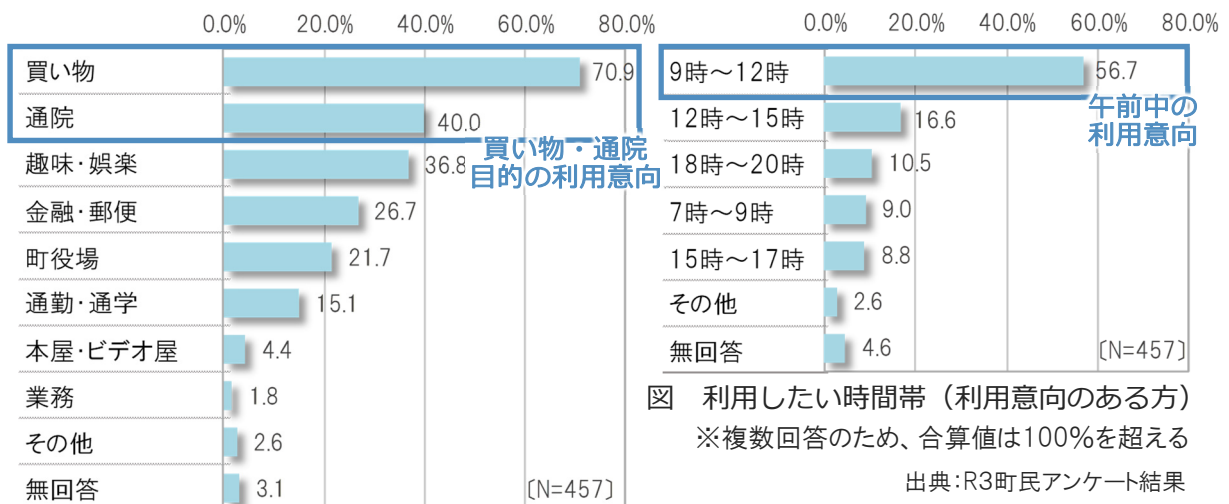


図 利用したい時間帯（利用意向のある方）  
※複数回答のため、合算値は100%を超える

出典：R3町民アンケート結果

#### 〈まちなかエリア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) 他者に頼らざるを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を得ない状況です

■ 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。

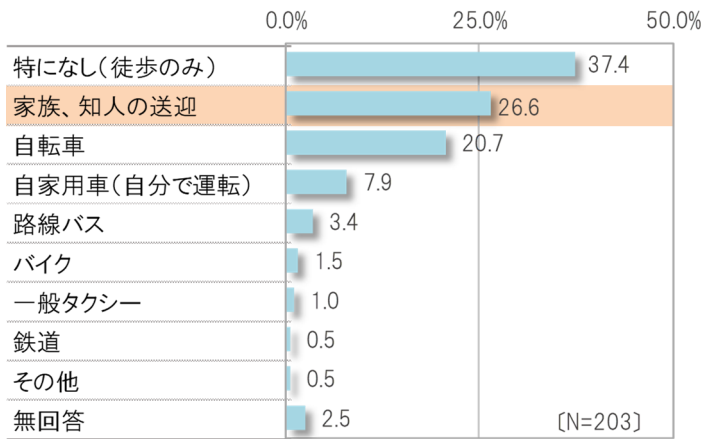


図 駅までの交通手段 (町内在住者)

※複数回答のため、合算値は100%を超える

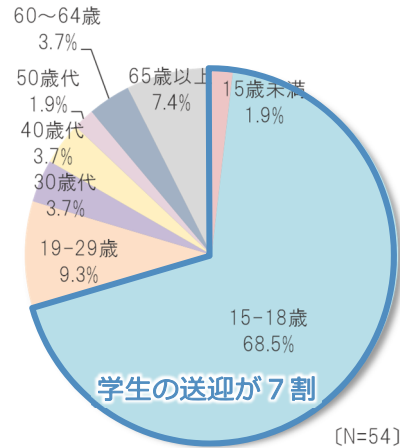


図 送迎移動の年代

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%

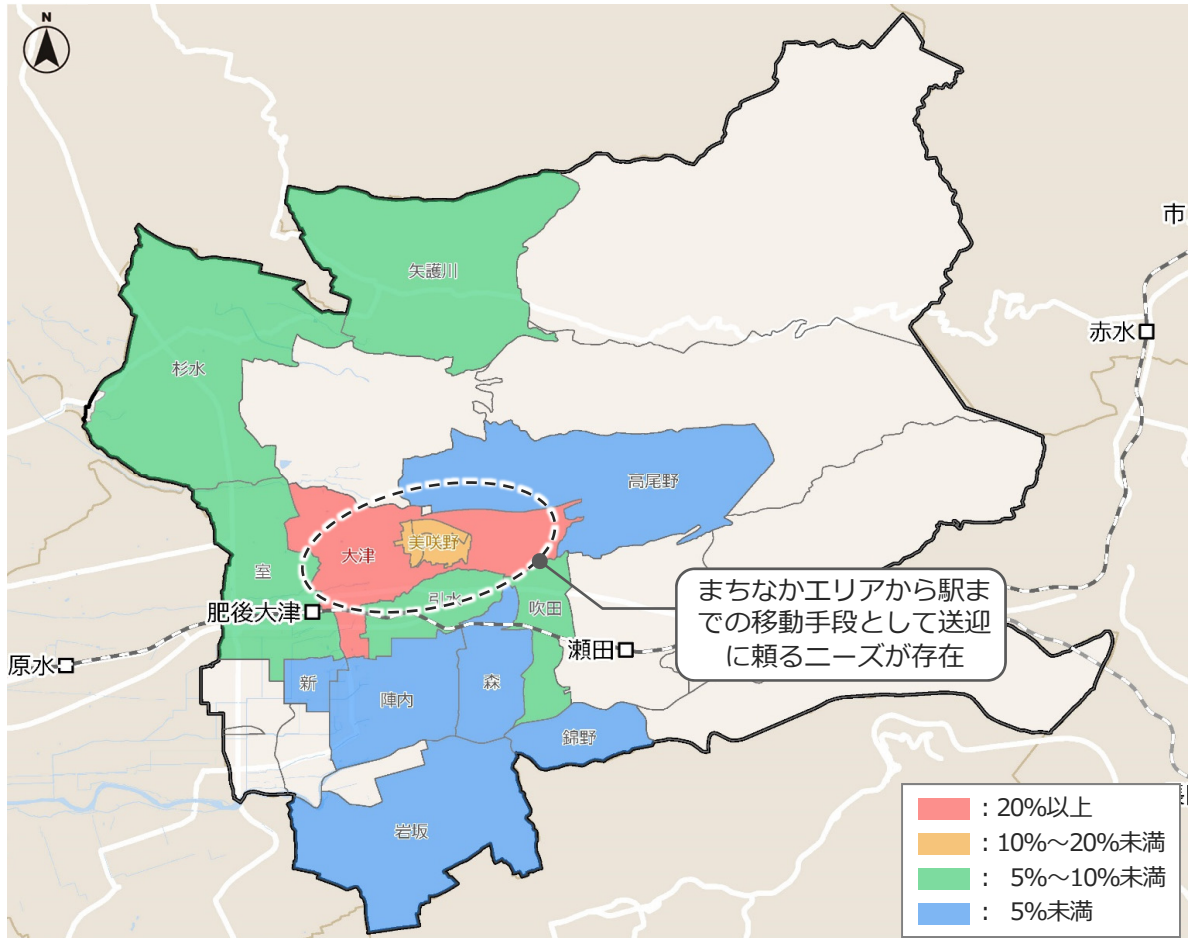


図 小地域別の駅送迎実態図 (居住地)

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。

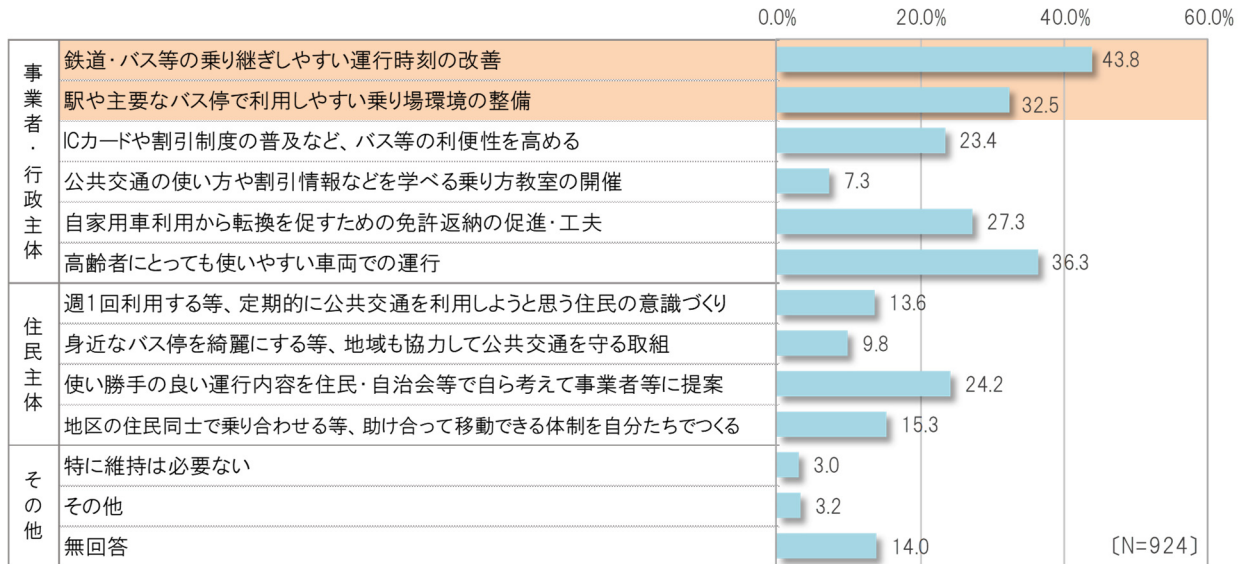


図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組

※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。

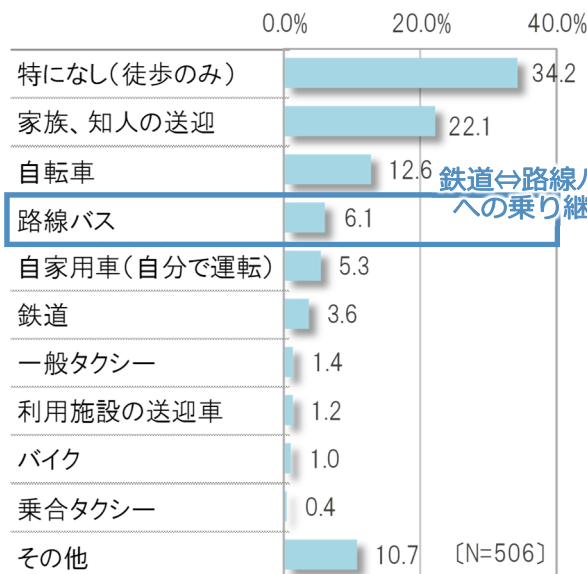


図 駅利用者の町内交通手段

※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。

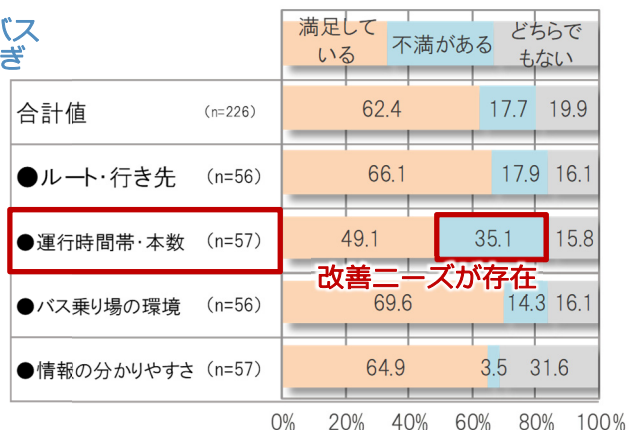


図 駅利用者のバス満足度

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				
時刻	待ち時間	列車に 乗車	JR豊肥本線			時刻	待ち時間
			熊本方面 (到着)	便名	宮地方面 (到着)		
-	-		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 (宮)	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 (宮)	14:40	-	-

〈行き〉 路線バス→鉄道			〈帰り〉 鉄道→路線バス				
時刻	待ち時間	列車に 乗車	JR豊肥本線			時刻	待ち時間
			熊本方面 (到着)	便名	宮地方面 (到着)		
-	-		14:29 (普)	31便	-	-	-
-	-		14:49 (普)	32便	-	-	-
14:55	(21分)	▶▶▶▶	15:16 (普)	33便 (普)	15:01	15:21	(20分)
15:20	(14分)	▶▶▶▶	15:34 (普)	34便 (普)	15:45	15:50	(05分)
-	-		15:57 (普)	35便	-	-	-
16:00	(19分)	▶▶▶▶	16:19 (普)	36便 (普)	16:01	16:21	(20分)
-	-		16:51 (普)	37便 (普)	16:26	16:37	(11分)
-	-		-	38便 (普)	16:45	-	-
-	-		17:08 (普)	39便 (普)	17:03	-	-
-	-		17:28 (普)	40便 (普)	17:19	17:27	(08分)
-	-		17:44 (普)	41便 (普)	17:39	-	-
17:47	(07分)	▶▶▶▶	17:54 (特)	42便	-	-	-
-	-		18:08 (普)	43便 (普)	18:04	18:10	(06分)
-	-		18:24 (普)	44便 (普)	18:19	-	-
-	-		18:42 (普)	45便 (普)	18:35	-	-
18:45	(12分)	▶▶▶▶	18:57 (普)	46便 (普)	18:53	19:06	(13分)
-	-		19:13 (普)	47便 (普)	19:08	-	-
19:13	(22分)	▶▶▶▶	19:35 (普)	48便 (宮)	19:29	-	-
-	-		19:54 (普)	49便 (普)	19:46	20:08	(22分)
-	-		20:12 (普)	50便 (普)	20:05	-	-
-	-		20:35 (普)	51便 (普)	20:24	-	-
-	-		20:54 (普)	52便 (普)	20:46	21:07	(21分)
-	-		21:11 (普)	53便 (普)	21:06	-	-
-	-		21:42 (普)	54便 (宮)	21:29	-	-
-	-		-	55便 (普)	21:53	-	-
-	-		22:11 (普)	56便 (普)	22:22	22:33	(11分)
-	-		22:38 (普)	57便 (普)	22:53	-	-
-	-		-	58便 (普)	23:21	-	-
-	-		-	59便 (普)	23:43	-	-

■：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、肥後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・特急バスはコロナ禍の影響もあり、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。

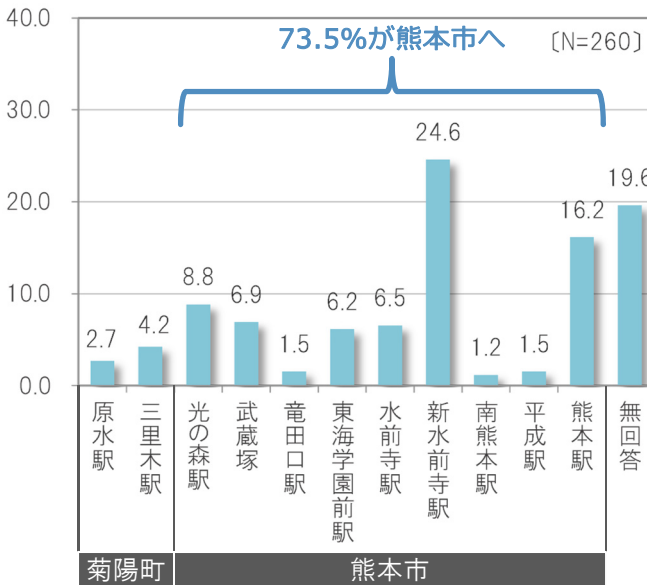
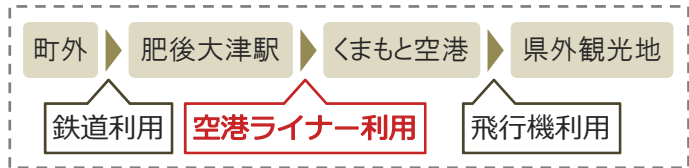


図 肥後大津駅乗車客の降車駅

行先	由布院駅前バスセンター	別府駅前	別府駅前	別府駅前
種別	1号	3号	7号	9号
【熊】熊本駅前(1番のりば)	7:33	8:33	12:13	8:03
【熊】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
【熊】熊本駅前(バスターミナル(仮)のりば)	7:45	8:45	12:25	8:15
【熊】大津駅前	7:51	8:51	12:31	8:21
【熊】熊本県庁前	8:01	9:01	12:41	8:31
【熊】熊本インター口	8:11	9:11	12:51	8:41
【熊】阿蘇くまもと空港(1番のりば)	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
乙姫ペンション村入口	9:14	10:14	13:54	9:44
カントリーミニオン前	9:17	10:17	13:57	9:47
阿蘇駅前【熊】	9:20	10:20	14:00	9:50
阿蘇駅前【熊】	9:30	10:30	14:10	10:00
阿蘇プラザホテル	9:40	10:40	14:20	10:10
南小津町役場前	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
熊の本レストハウス【熊】	10:30	11:30	15:10	
熊の本レストハウス【熊】	10:50	11:50	15:20	
熊本温泉入口	10:53	11:53	15:23	
牧の戸崎	11:02	12:02	15:32	
くじゅう登山口(長春園)	11:11	12:11	15:41	
飯田本園(エルランチョ前)	11:17	12:17	15:47	
小田の池【熊】	11:32	12:32	16:02	
小田の池【熊】	11:32	12:32	16:12	
由布院駅前バスセンター	11:53	12:53	16:53	
熊本温泉			16:53	
熊本			17:10	
【熊】別府観光港(第三埠頭)			17:20	
【熊】別府交通センター			17:21	
【熊】別府北浜			17:26	
【熊】別府駅前(本町)			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

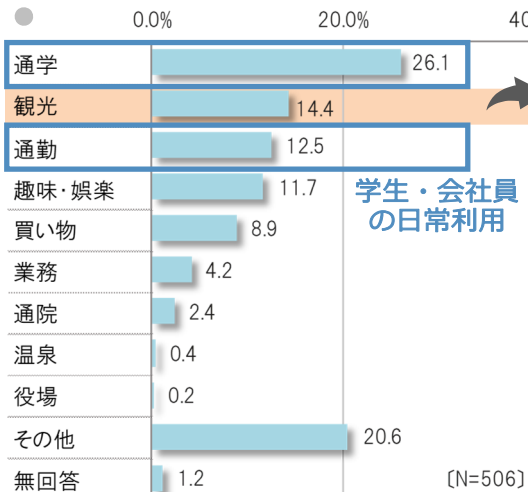


図 駅利用者の外出目的  
※複数回答のため、合算値は100%を超える

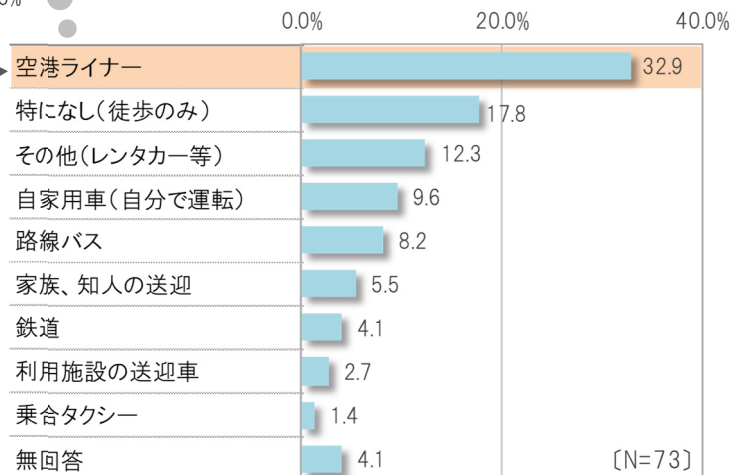


図 駅利用者の交通手段(観光目的)

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）や会社員等の利用割合が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。

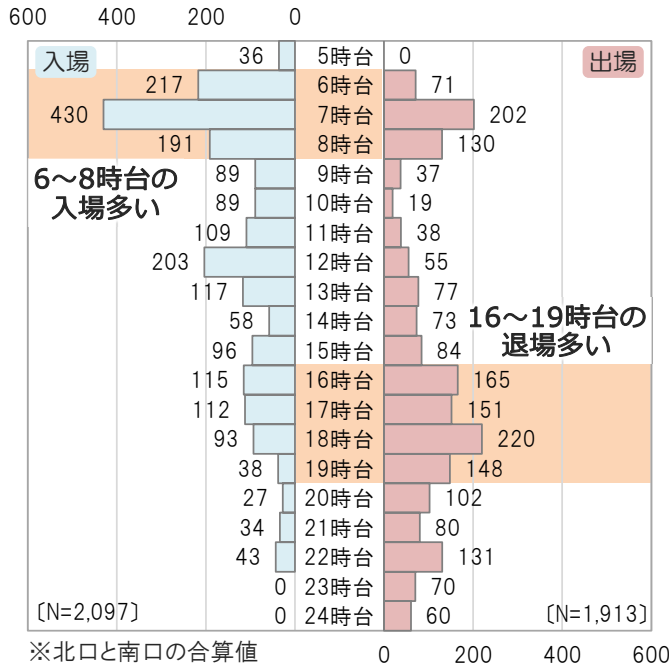


図 肥後大津駅における入出場カウント（平日）

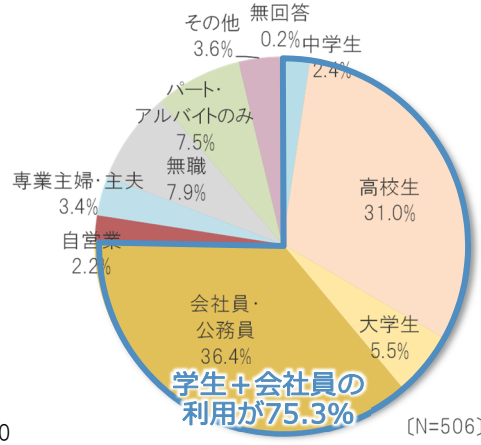
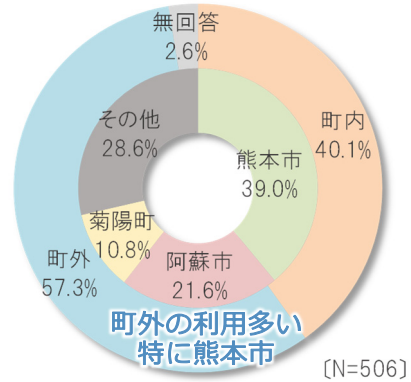


図 駅利用者の居住地・職業  
出典：R3JR利用者アンケート結果

(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21.2%
土林線 (n=10)	20.0	60.0	町外の20.0%
大津南口線 (n=39)	59.0	5.1	35.9

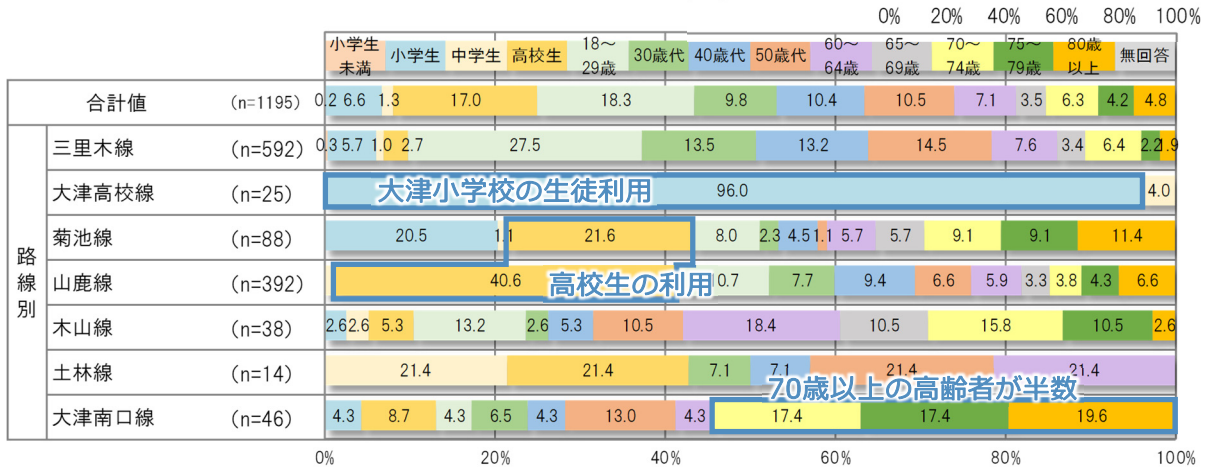


図 路線別利用者の年齢層  
出典：R3路線バス乗降調査結果



〈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

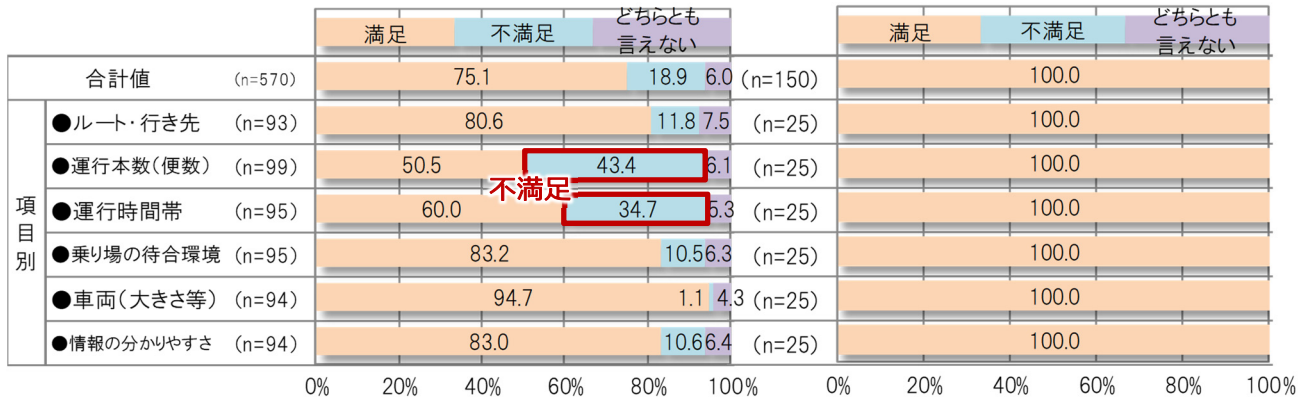


図 三里木線

図 大津高校線

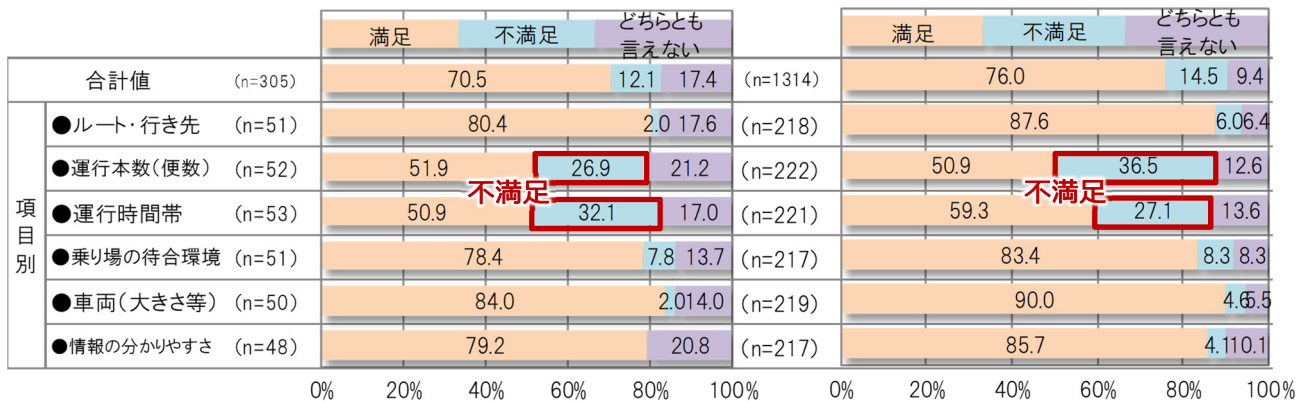


図 菊池線

図 山鹿線

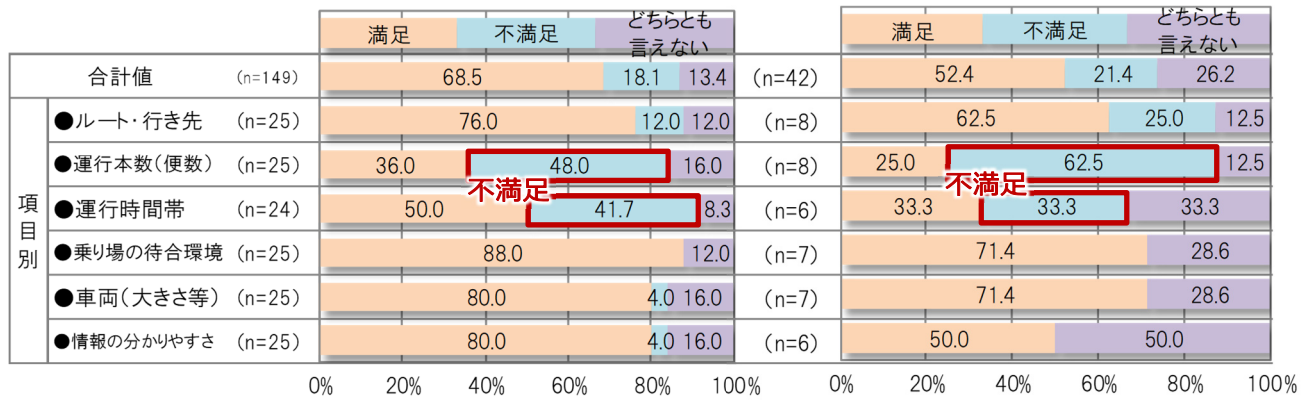


図 木山線

図 土林線

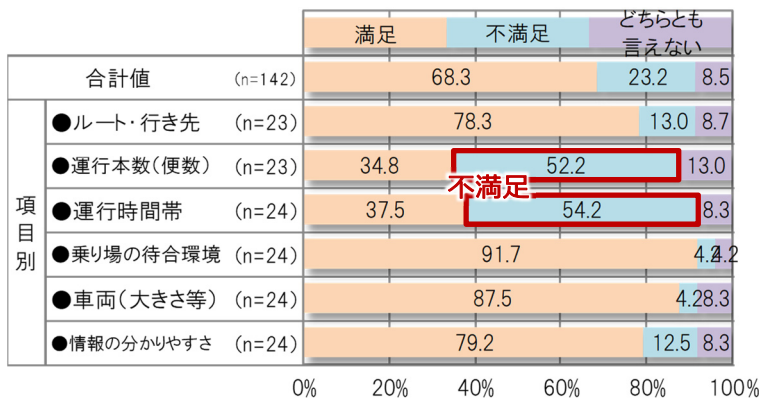


図 大津駅南口線

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。

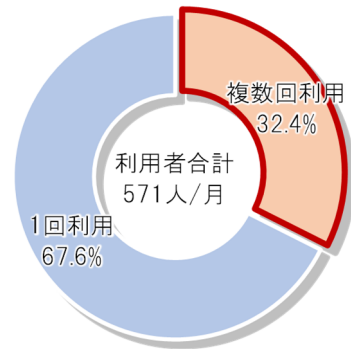


図 1回利用と複数回利用の割合

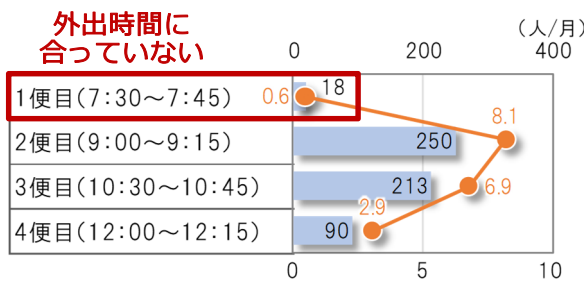


図 町中心部行きの便別利用者数 (人/日)

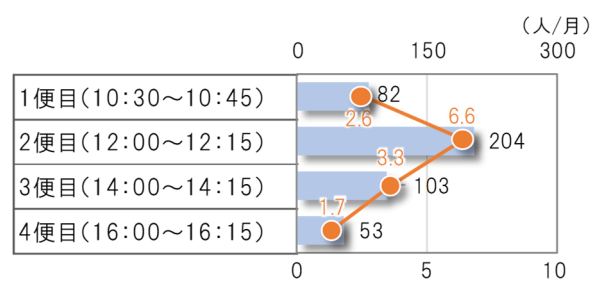


図 各地区行きの便別利用者数 (人/日)

※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

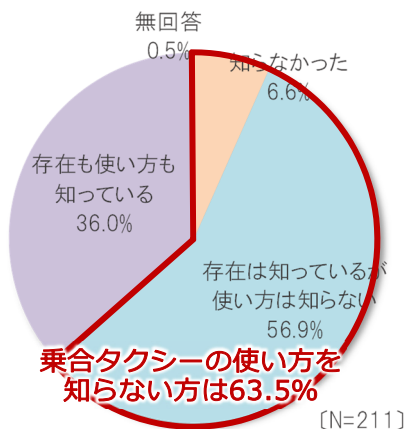


図 乗合タクシーの認知状況

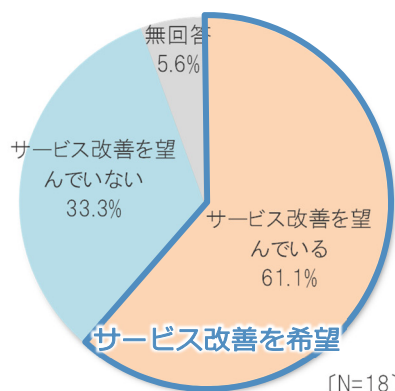


図 サービス改善要望 (普段利用する方のみ回答)

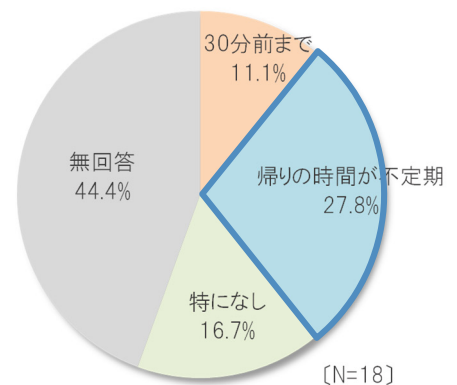


図 予約受付時間に関する要望 (出典：R3高齢者ミニPT結果)

(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)

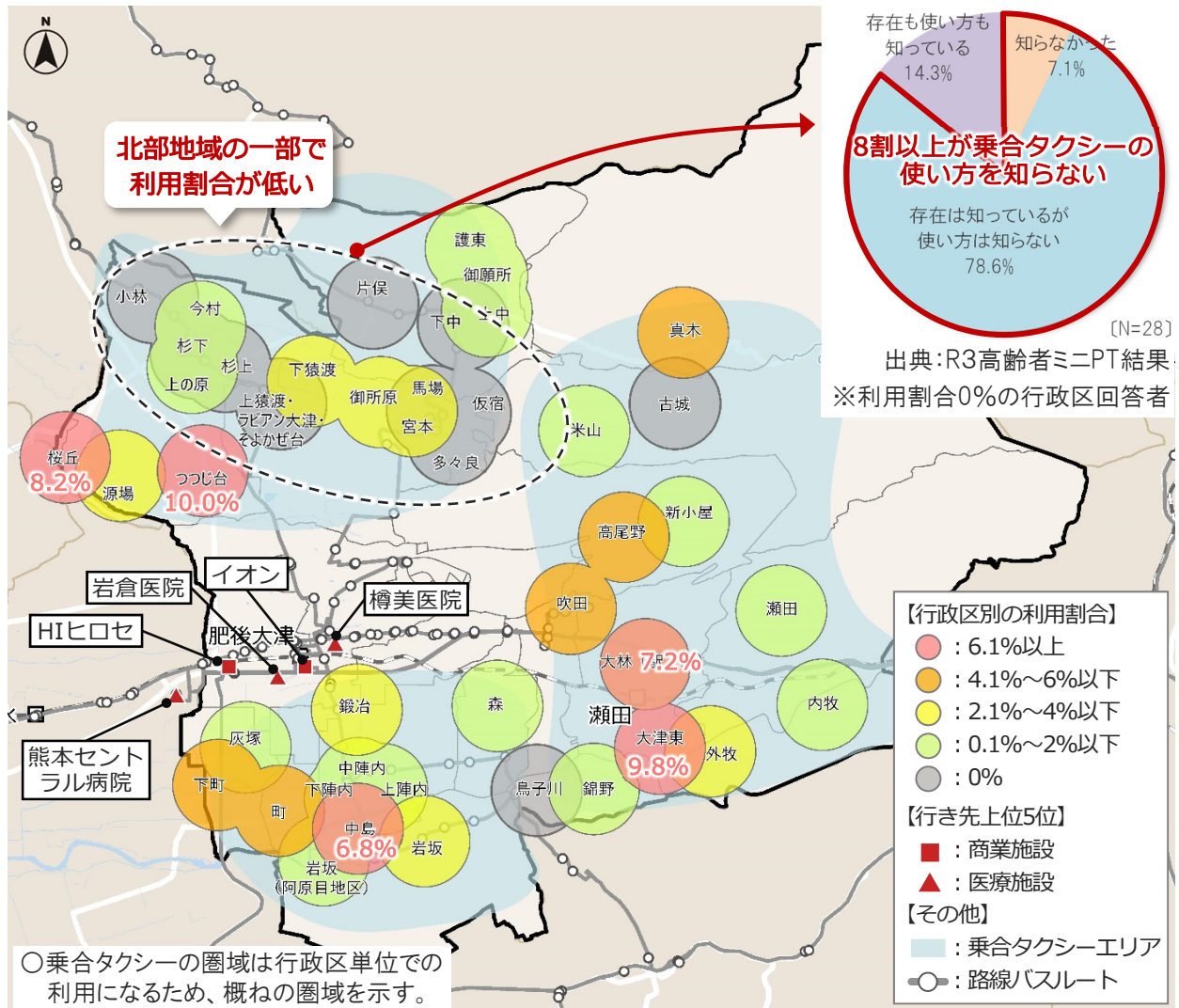


図 行政区別の乗合タクシー利用割合図

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%
岩倉医院	24	4.2%
肥後大津駅	23	4.0%
鮮ど市場	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

※「岩倉医院」は令和4年9月時点で「大津中村整形外科」に変更



## 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・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

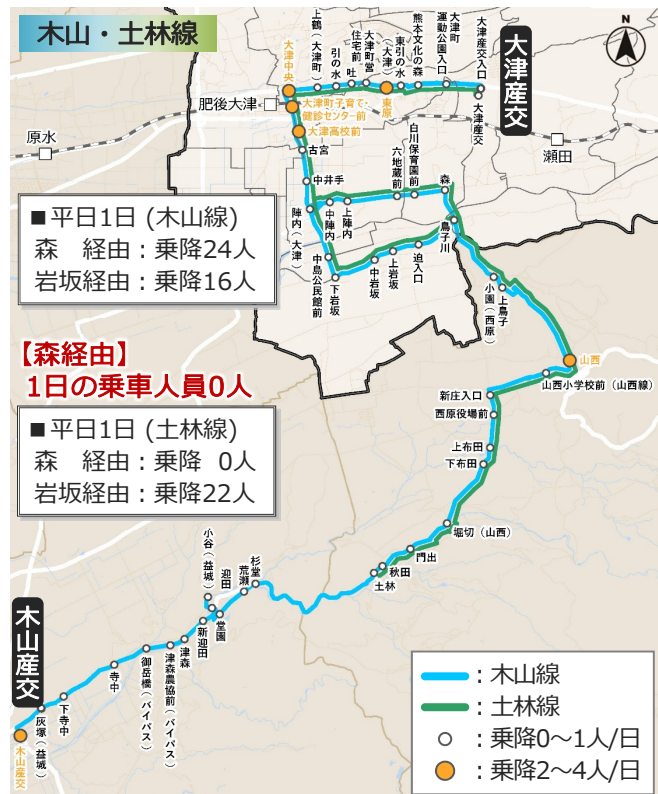
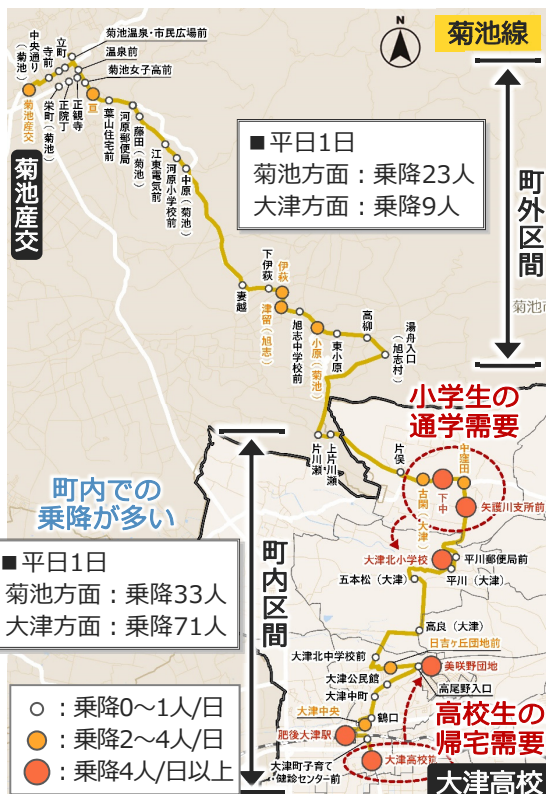


図 町内・町外の利用実態（左：菊池線、右：木山線・土林線）

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・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

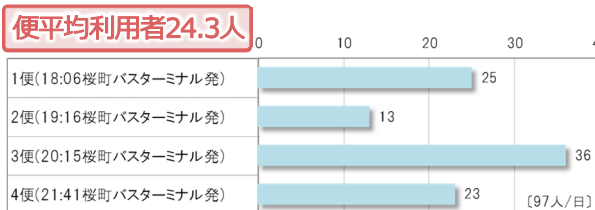


図 三里木線の便別乗車人員（平日）  
三里木～大津産交

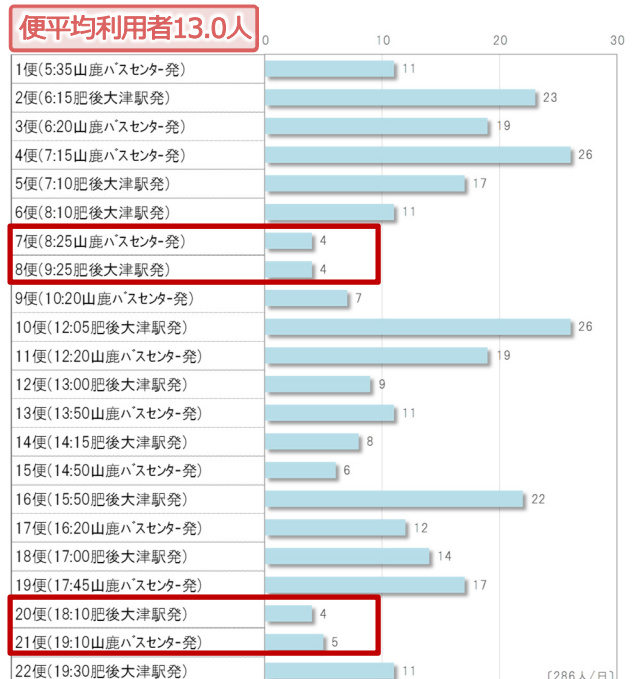


図 山鹿線の便別乗車人員（平日）

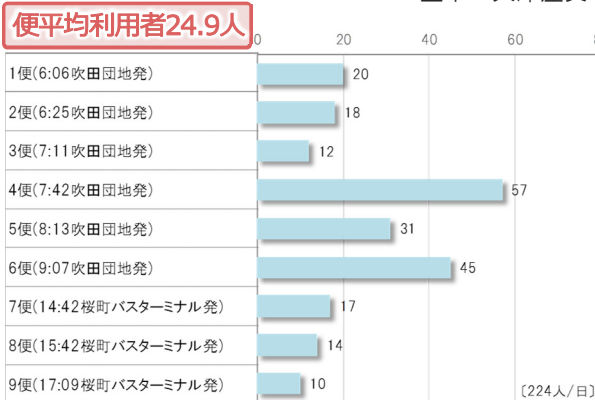


図 三里木線の便別乗車人員（平日）  
三里木～吹田団地

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。

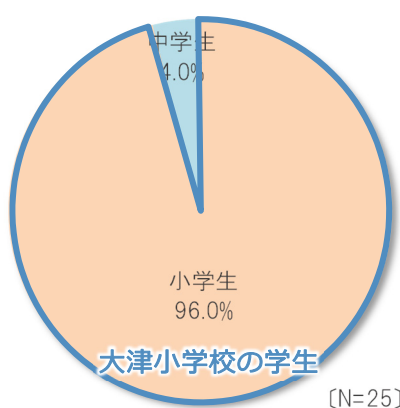


図 大津高校線利用者の年代

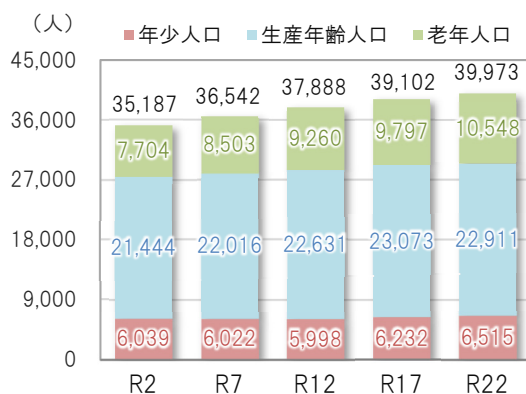


図 将来人口予測

出典：大津町人口ビジョン(R4)

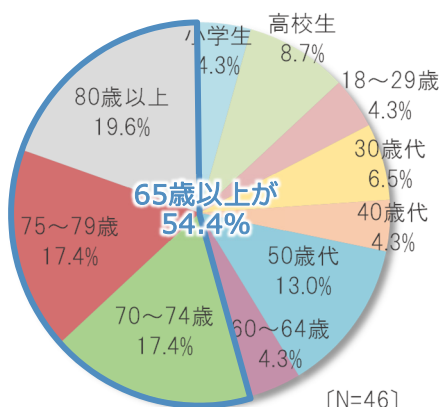


図 大津駅南口線利用者の年代

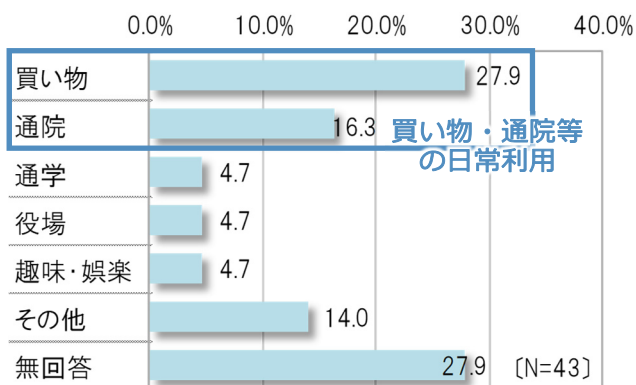


図 大津駅南口線利用者の外出目的

出典：R3路線バス乗降調査結果

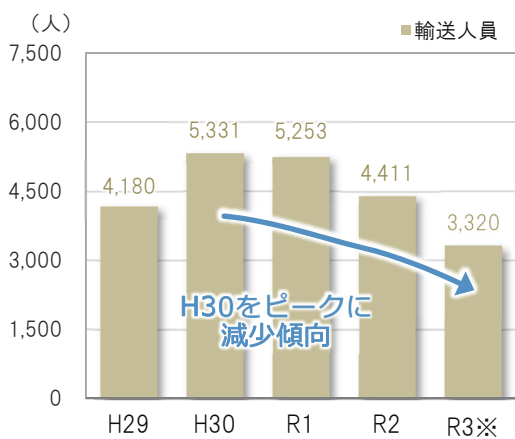


図 大津高校線の輸送実績

※R3は11時点の実績

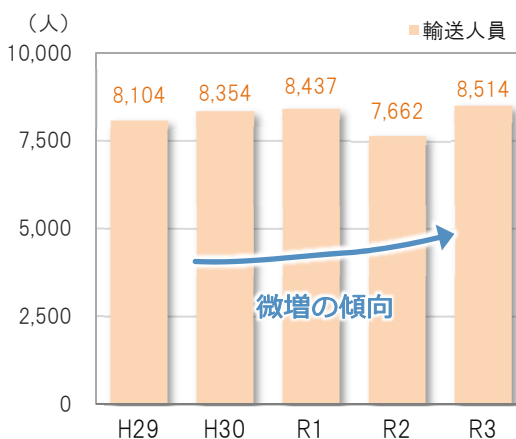


図 大津駅南口線輸送実績

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（コロナ禍前）

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（コロナ禍）

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（コロナ禍の影響も含む）、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ことが必要です。

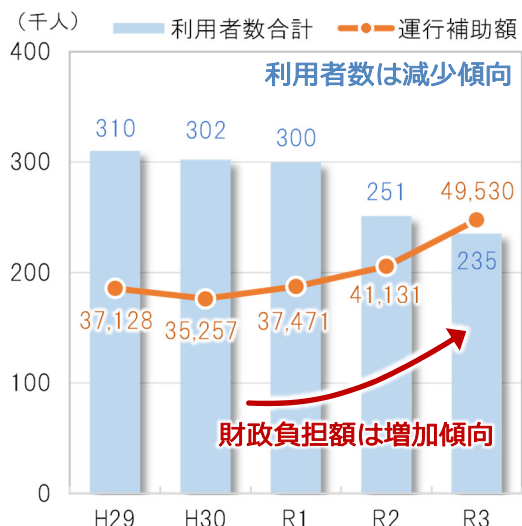


図 路線バスの利用者数と町補助額  
出典：町実績資料

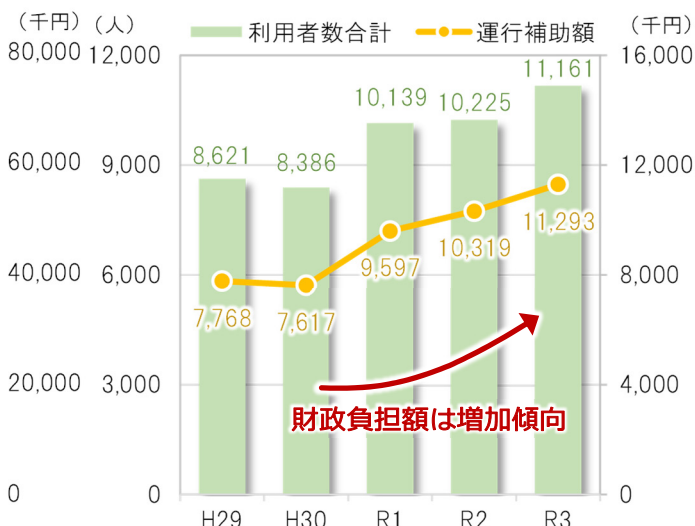


図 乗合タクシーの利用者数と町補助額  
出典：町実績資料

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%

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	つづじ台、源場、上猿渡、ラビアン大津、そよかぜ台、下猿渡、杉下、杉上、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	3,894	1,110	4,895	3,905
乗合タクシー 東エリア	高尾野、大津東、大林、新小屋、吹田、錦野、米山、瀬田、外牧、真木、古城、内牧	4,490	1,304	6,127	5,342
乗合タクシー 南エリア	灰塚、町、下町、鍛冶、上陣内、中陣内、下陣内、中島、岩坂、森、烏子川	2,777	569	2,494	2,045

※R3.3～R4.2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、町民に公共交通を利用してもらうきっかけづくりが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〉

図 バス事業者による利用促進企画

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

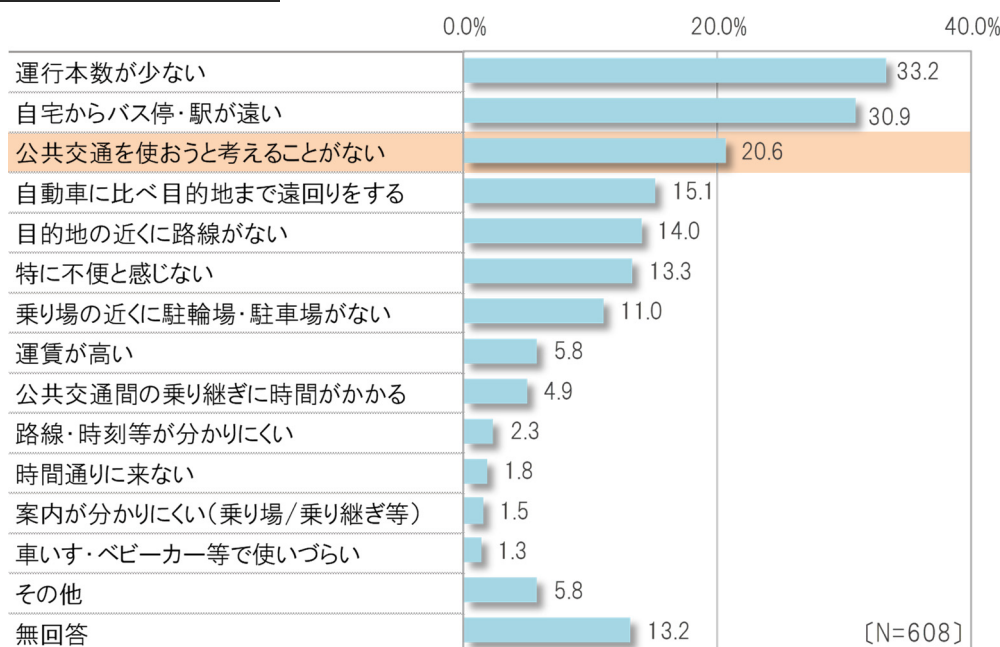


図 公共交通に不便を感じる理由（公共交通非利用者のみ）

※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。

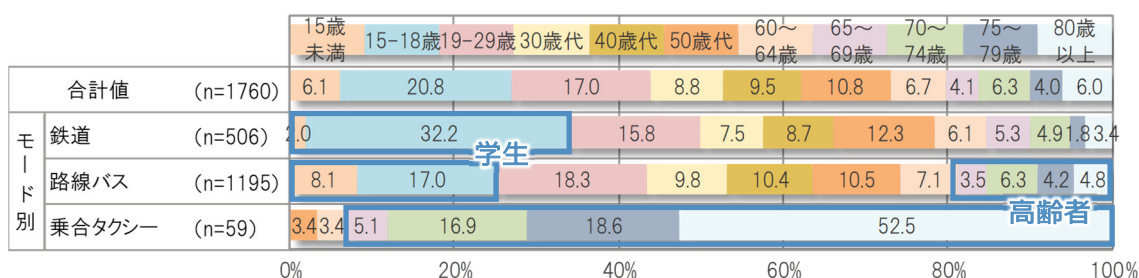


図 モード別公共交通利用者の年代

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。

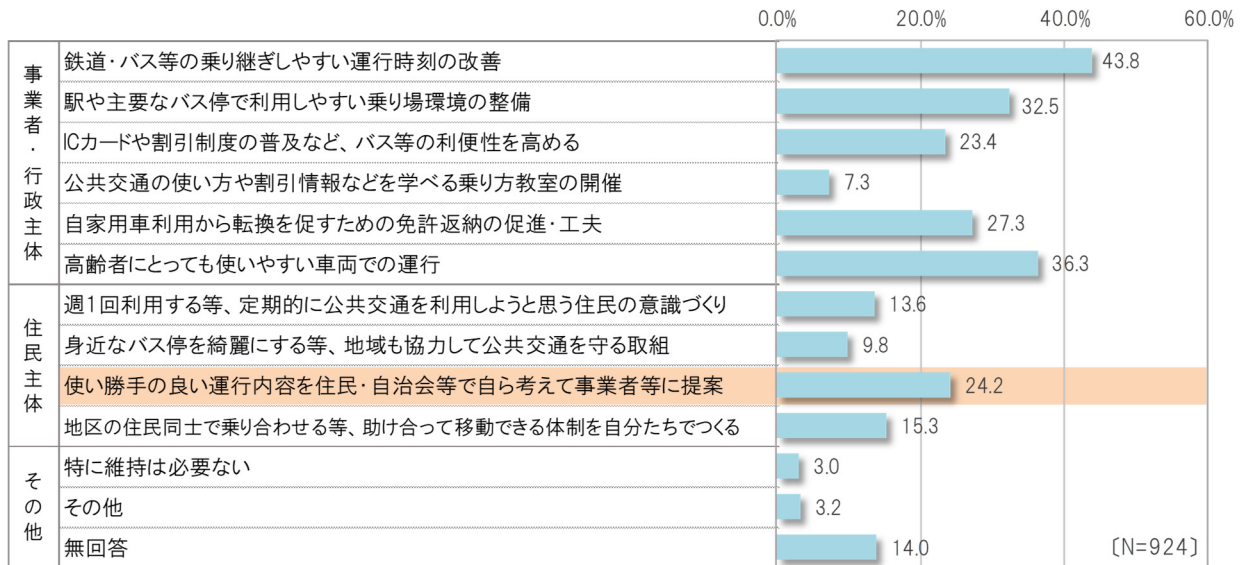


図 公共交通の維持・利用向上のために必要・有効だと思う取組（再掲）

※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。

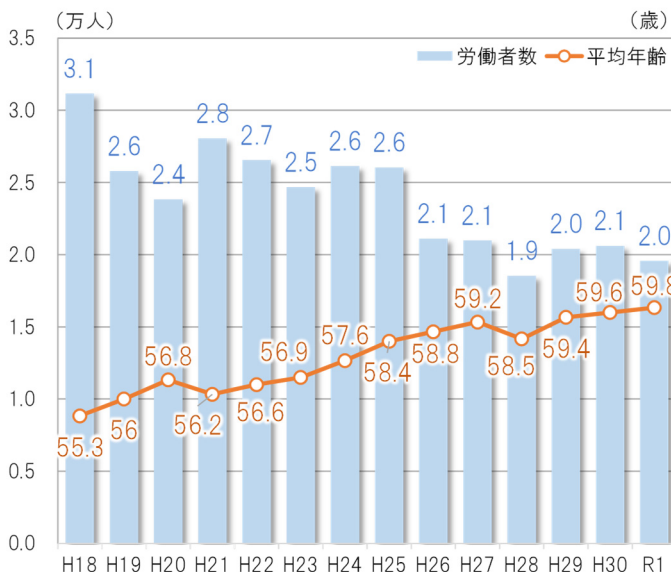
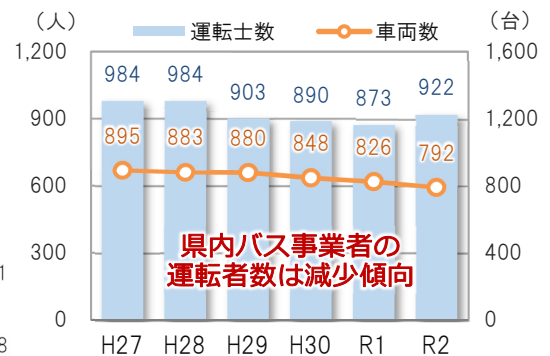


図 タクシー運転者数・平均年齢（全国値）

出典：賃金構造基本統計調査



県内バス事業者の運転者数は減少傾向

図 熊本県内のバス運転士・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町民の割合  
 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 大津町民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町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：町民・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

- 町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	R3 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 <b>2.6%</b>  <b>未達成</b>
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 <b>5.8%</b>  <b>達成</b>
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 <b>83.0%</b>  <b>達成</b>
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 <b>93人/日</b> *1  <b>達成</b>
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 <b>1,868円</b> *2  <b>未達成</b>
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 <b>49.5%</b> *3  <b>達成</b>

### 〈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)町民アンケートのまちなかエリア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-指標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禍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。

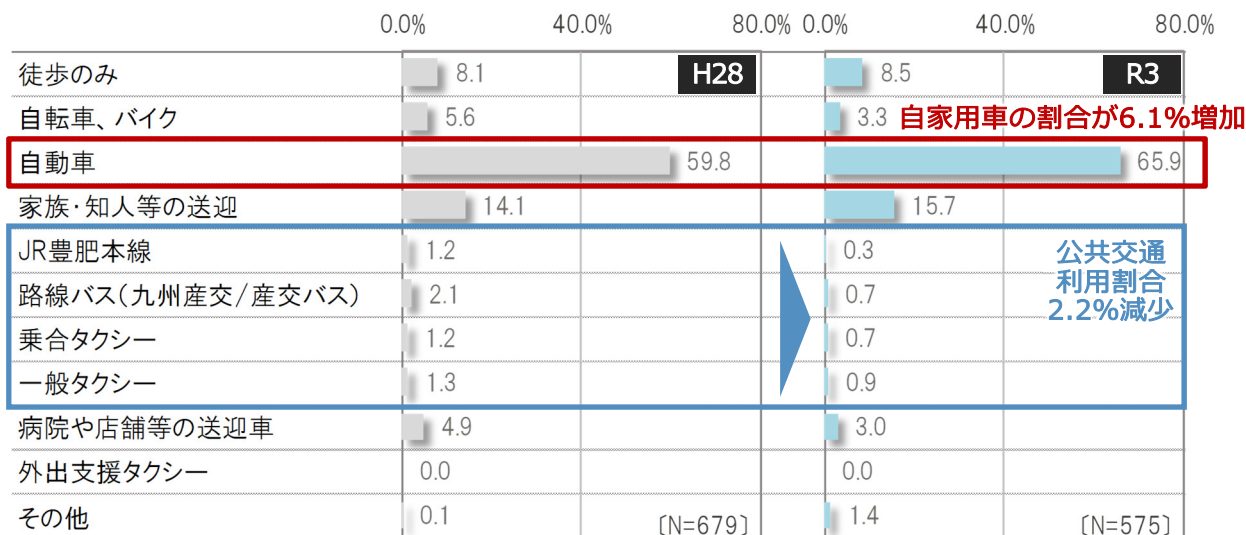


図 外出時の交通手段（高齢者）

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-指標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、コロナ禍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み、財政負担額の抑制を図ることが重要です。

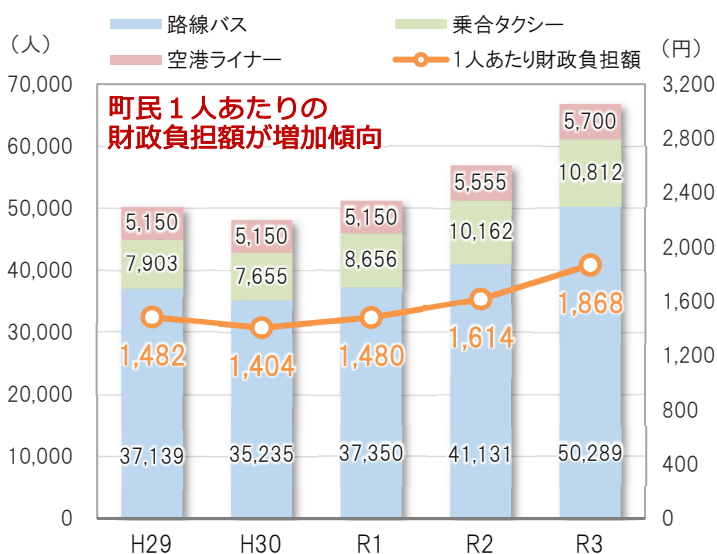


図 過去5年間の財政負担額の推移

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。

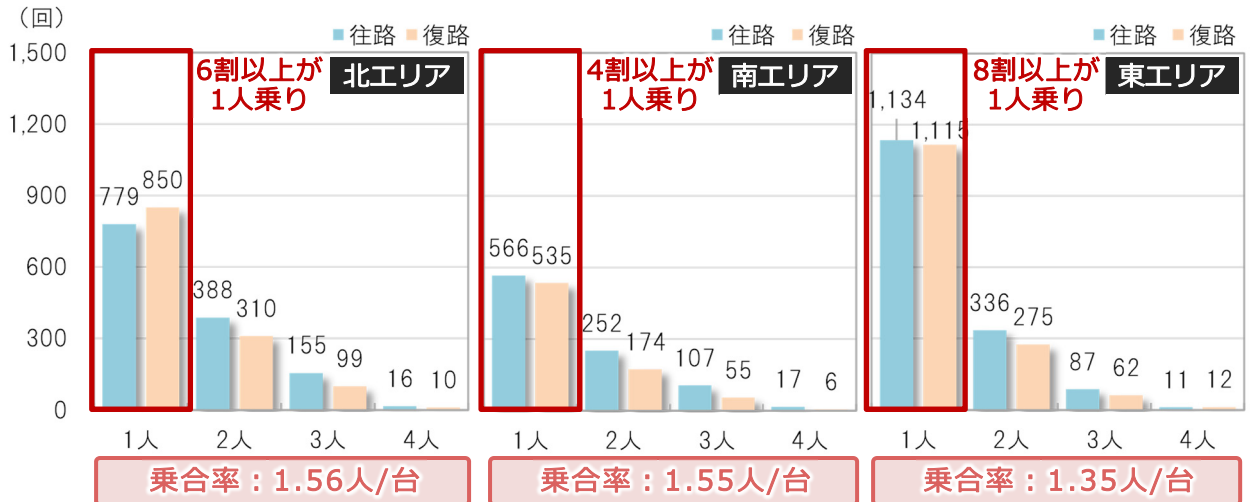


図 乗合タクシーの乗合率 (R2年度)

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。

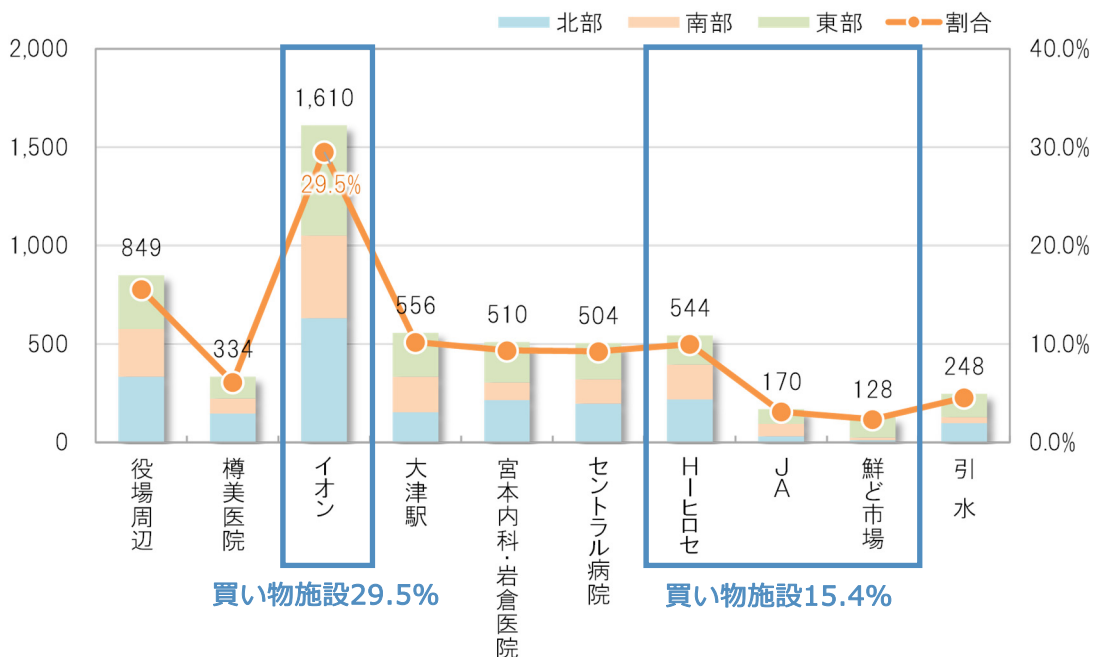


図 乗合タクシー利用者の降車場所 (R2年度)

※「岩倉医院」は令和4年9月時点で「大津中村整形外科」に変更

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

■ 大津町ビジ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**大津町ビジ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  
報道関係各位  
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(熊本県中興地区別4-1 会長：真 賢明)、ならびに県下乗合事業者5社(九州乗合バス株式会社、高安バス株式会社、熊本高速バス株式会社、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) 総合県庁「バス」ロケーションシステム(愛称：バスきたくまさん)及び「バスきたくまさん」の運用を開始いたします。
- 対象は上野国境を走るが県内で運行する「一般路線バス」、及び「熊本成運バス」のめぐりん、「ゆめ」システムバス、「一歩」の熊本都市バス、が対象で、約3,000台、運行距離約532万km、バス乗客約7,000万人をカバーしています。※無休バス、一部コミュニティバスを除く
- バスをどの位の位置には、お手持ちのスマホ端末(スマートフォン、タブレット)またはPC(パソコン)から乗りたいバスの現在位置をリアルタイムに確認できるようにするため、バス停でのストレス軽減に効果が期待できます。
- また県内17か所のバス停に計55台の接近表示モニターを設置いたします。
- これに併せて、県バス協会は2019年3月8日(金)にバス協会サイトを公開いたしました。紹介サイトでは「基本情報」、「使い方ガイド」、「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.osc.ktr.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ご説明とスマホ向けの操作デモを実施しておりますので、こちらでもご確認ください。

**バスきたくまさん**



**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の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「近隣停留所」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、地図が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。



写真 肥後大津駅の駐輪場・パーク&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、隣接町に移転した「熊本セントラル病院」にも特別に乗り入れが可能となりました。（ただし、「熊本セントラル病院」は「町中心部」型の移転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、瀬尾区、梅丘区、ラビアン大塚、そよかぜ台、杉下区、杉上区、上の原区、小林区、今村区、上原区、下原区、馬場区、宮本区、多々良区、坂地区、御所原区、櫻葉区、御所原区、上中区、下中区、片原区	080-1773-8383
南エリア	灰谷区、町区、下町区、鍛冶区、上原区、中野区、下野区、中野区、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、高尾野区、新小屋区、大津東区、坂田区、大林区、錦野区、瀬田区、外敷区、内敷区	090-7477-8484

予約時間  
前日 午後3時～午後9時  
当日 午前6時15分から乗車時間1時間前まで  
※ 乗車時間については下記の運行情報をご確認ください。

2. 運行情報

乗合タクシーは毎日運行します（土日・祝日含む）。運行情報は次のとおりです。

	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。  
※ 出発時刻には必ず確認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、パーク&ライド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使う人の視点に基づき、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。

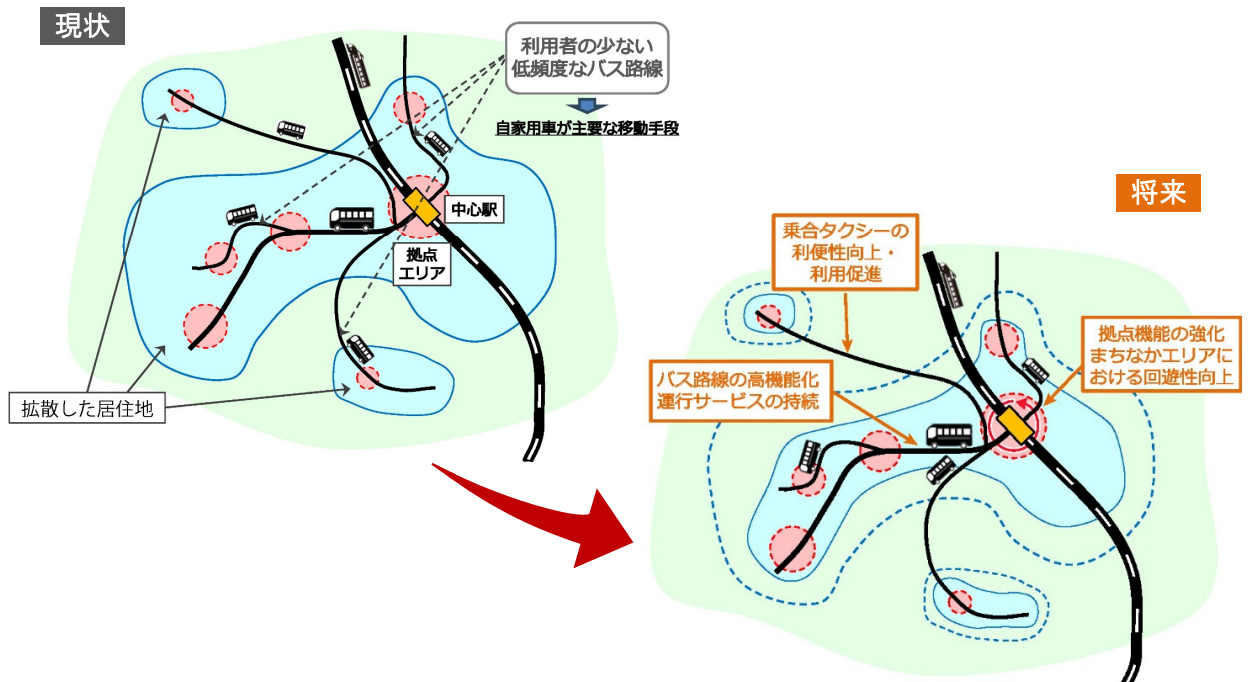


図 コンパクトな都市づくりにつながる持続可能な公共交通体系のイメージ

**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、乗合タクシー、一般タクシー、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

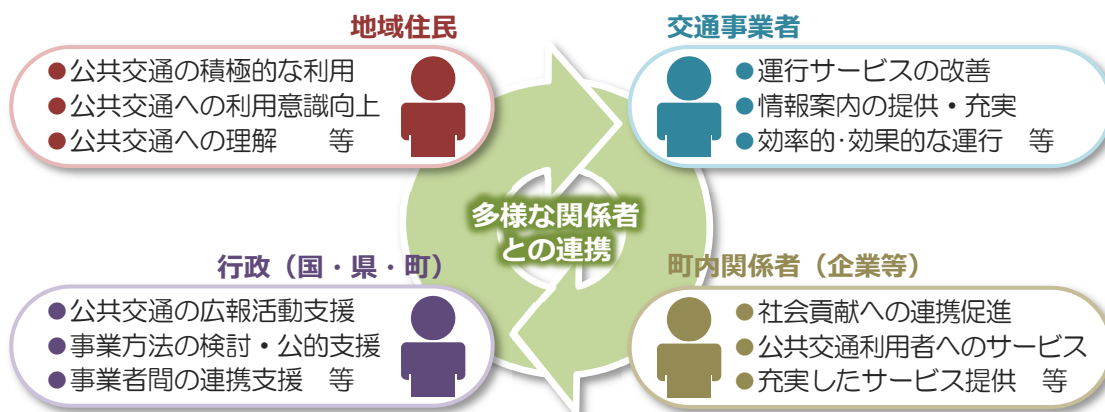
分類	公共交通モード	役割	
地域公共交通	鉄道（JR豊肥本線）	他都市（町外・県内外）への広域移動を支える（町外の通勤・通学、観光客の移動手段）	
	空港ライナー		
	特急バス・高速バス		
	幹線交通	路線バス	熊本市・山鹿市・菊池市・益城町方面への移動、中心市街地間の移動を支える
	支線交通	乗合タクシー	郊外部の居住地から中心市街地までの移動を支える
一般タクシー		他の公共交通では対応できない「ドア・ツー・ドア」や「他交通の運行時間外への対応」等の需要へ対応する交通	
その他輸送サービス	スクールタクシー・スクールバス	美咲野小、大津北小、大津中学校の対象校区内に住む児童・生徒を対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**

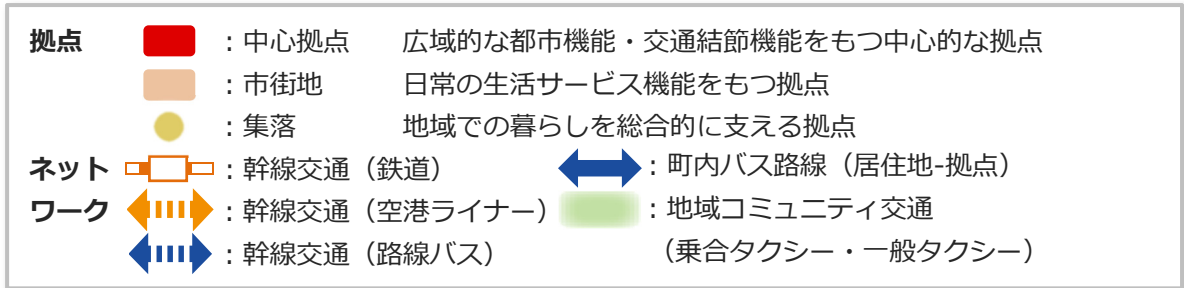
○公共交通事業は、運転手不足やコロナ禍の影響による利用者数の減少など、厳しい状況にある中で、持続可能な公共交通ネットワークを確保するためには、行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域住民や町内関係者を含めた連携により、地域自らが守り育てるという意識を持ち、持続可能な公共交通の実現を目指すことが重要です。





## 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、利便性の高いまちなかエリアや地域生活拠点、多様な交通手段が集まる交通結節機能、まちなかエリア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に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、通院、買い物、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

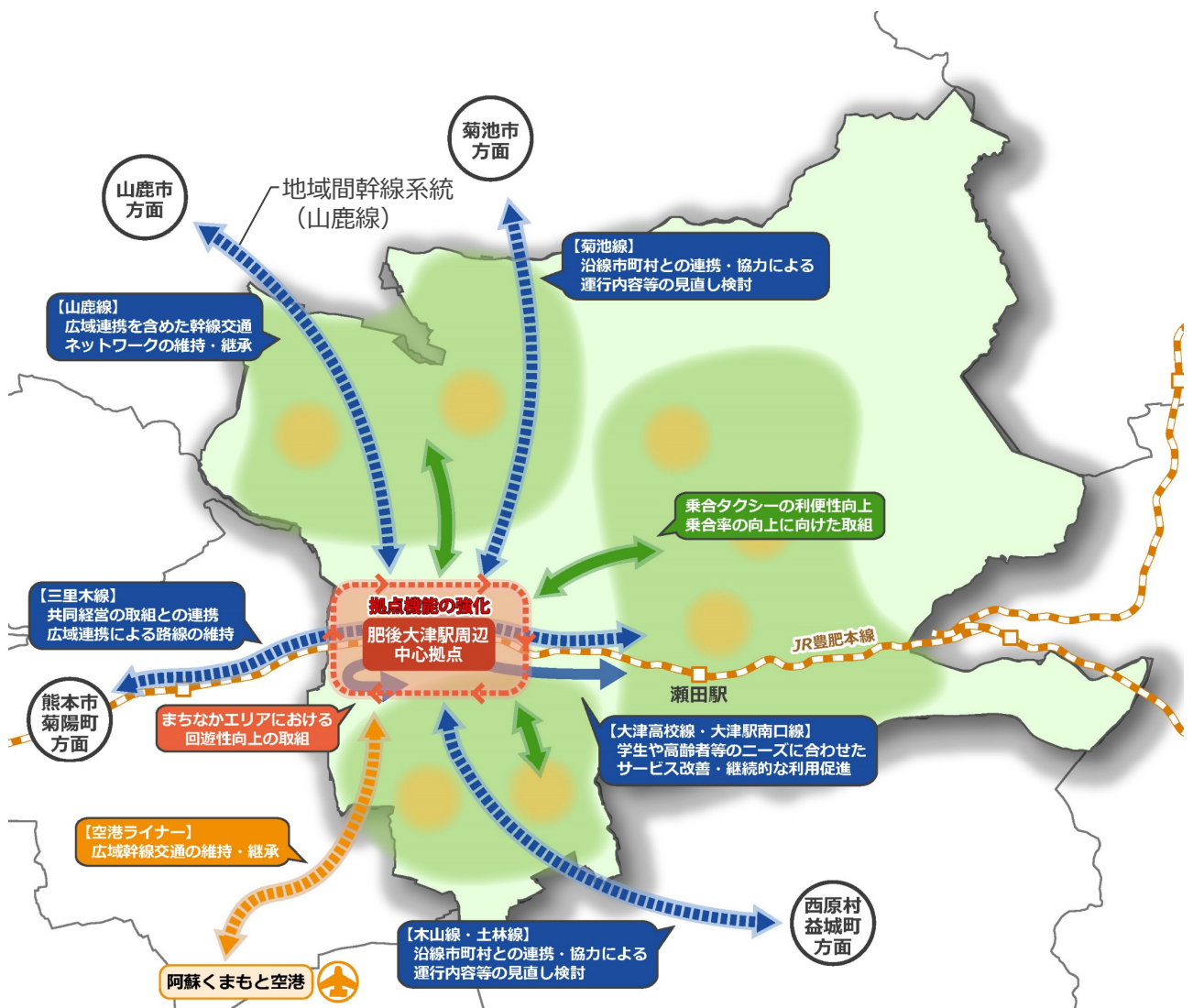


図 将来の交通ネットワークイメージ図

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

○自家用車を中心とした暮らしの浸透、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ものです。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 市街地と集落を結び**機能連携型コンパクトシティを支援する**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を利用してもらうきっかけづくりの提供
- 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転換の促進

#### 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
- 地域住民の方が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】

- 集落からまちなかエリアへのアクセス強化、まちなかエリア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 : まちなかエリアにおける移動サービスの充実・支援【P17.18】

- まちなかエリア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（施設間移動）の利用意向、まちなかエリア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】

- 財政負担額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

### 基本の方針と法律の趣旨に基づく4つの視点

※法改正趣旨に基づく踏まえるべき視点から設定

#### 基本の方針 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

#### は重点的に取り組む事業を示す 〈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 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 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、**まちなかエリア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・まちなかエリア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 ▶▶ まちづくりとの連携による市街地回遊性向上の取組  
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3を達成するための実施事業〉

- 事業6 まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出  
■ まちなかエリアの活力を支える交通環境の確保
- 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 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。

- 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持続  
関係者との連携による公共交通の利用促進企画

#### 〈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 まちなかエリアの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。※コロナ禍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、コロナ禍の影響もあり、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禍収束（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	2,170	▶ <b>2,397以上</b> ※1
空港ライナーの年間利用者数	人/年	46,339	▶ <b>131,800以上</b> ※2

※1: コロナ禍前(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次大津町振興総合計画-後期基本計画-と整合を図り設定(R1は118,845人)

##### ▶目標値② - 路線バスの利用者数の回復と収益性の維持

- 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、コロナ禍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、収益性の維持を目指します。

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	▶ <b>257,463以上</b> ※2
路線バスの収支率 (幹線交通バス※1を対象)	%	31.2	▶ <b>31.2以上</b>

※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、コロナ禍前実績値(R1)の90%水準まで回復を目指して設定

☒ 目標値の考え方はP49～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 - 公共交通利用者1人あたりの財政負担額の抑制**

- 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、コロナ禍の影響による利用者減少などの要因から町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)とコロナ禍収束の状況をみながら公共交通の利用促進に取り組み、利用者1人あ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)
公共交通利用者1人あたりの財政負担額	円/人	246	▶ <b>246以下</b> ※1
※1: 運行の効率化による収支の改善と利用促進に取り組み、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**

- 町内の高齢化率は上昇傾向にあり、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	▶ <b>5.8以上</b> ※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**

- 集落からまちなかエリア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	▶ <b>2.00以上</b> ※1
※1: 上位計画の第6次大津町振興総合計画-後期基本計画-と整合を図り設定			

▶ 目標値の考え方等はP49～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、**まちなかエリアの活性化を支える市街地回遊性の向上、肥後大津駅を中心とした公共交通環境・まちなかエリア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 - まちなかエリアにおける交通環境・拠点機能の充実**

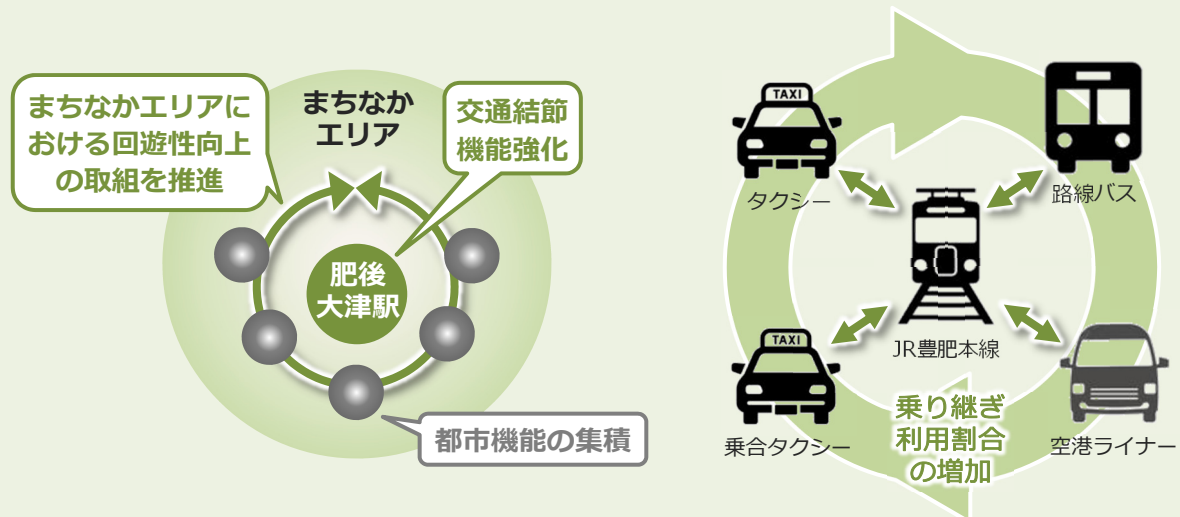
- 肥後大津駅は、町民や町外の方が多く利用しており、本町の中心拠点と位置付けられます。また、上位計画においても肥後大津駅を中心とした公共交通機能の強化が求められています。
- 町民のニーズに配慮しながら、まちづくりと連携した市街地回遊性の向上に取り組むこととし、そのほか肥後大津駅における公共交通に関する情報案内の充実等を含めた町民にとって利便性の高い公共交通の利用環境を目指します。

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
まちなかエリアの交通手段・拠点整備に係る取組数	件	—	<b>4以上</b> ※1
※1:まちなかエリアの交通手段・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交通モード間を乗り継ぐ利用者の増加**

- 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	<b>22.5以上</b> ※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P49～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、コロナ禍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	-	▶ <b>10以上</b> ※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	6.87	▶ <b>6.87以上</b> ※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:公共交通利用者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P49～に記載



～ 各目標値の考え方・算定方法・評価時期について ～

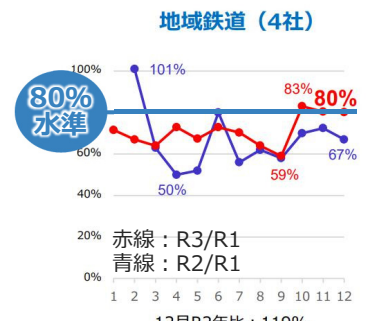
目標値① - 肥後大津駅・空港ライナーの輸送人員の回復

◆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	2,170	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、**コロナ禍前の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〉

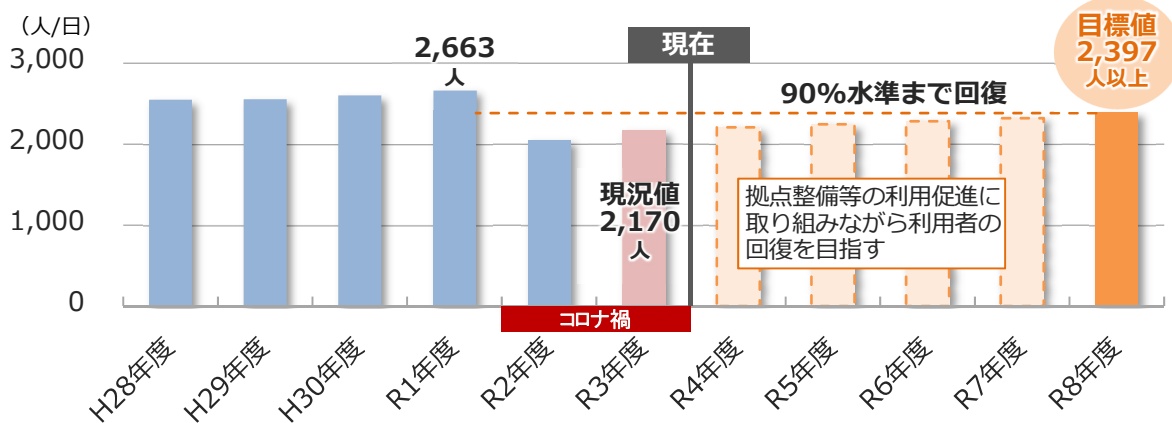


図 肥後大津駅の乗車人員の推移

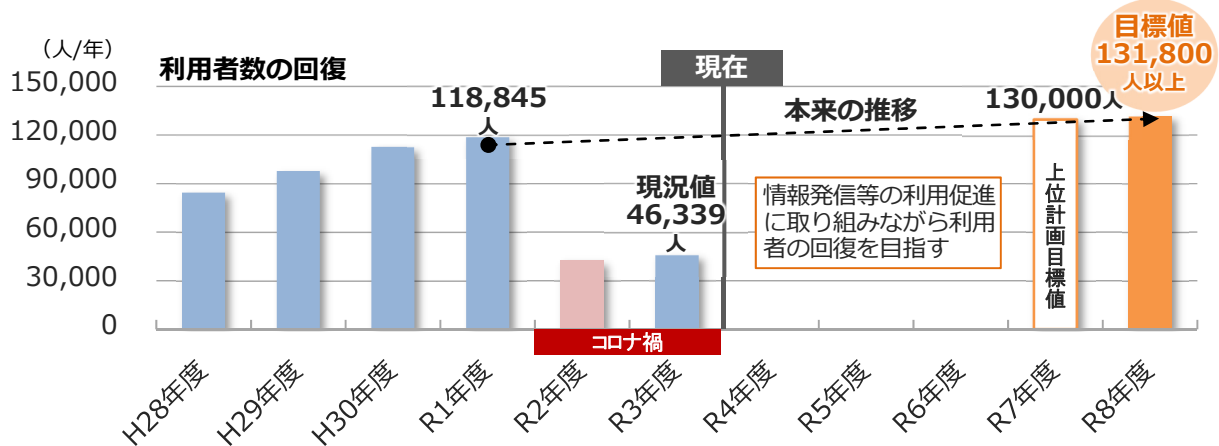


図 空港ライナーの利用者数の推移

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収支率

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、コロナ禍収束後の乗合バス輸送人員はコロナ禍前の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、現状値はコロナ禍前の78%程度水準となっているため、今後は**コロナ禍前 (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〉

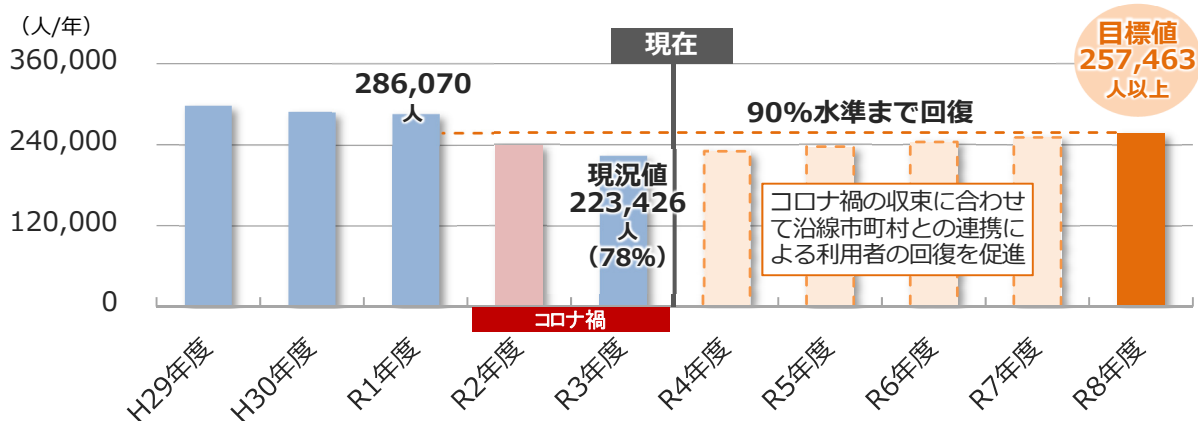


図 路線バスの輸送人員の推移

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

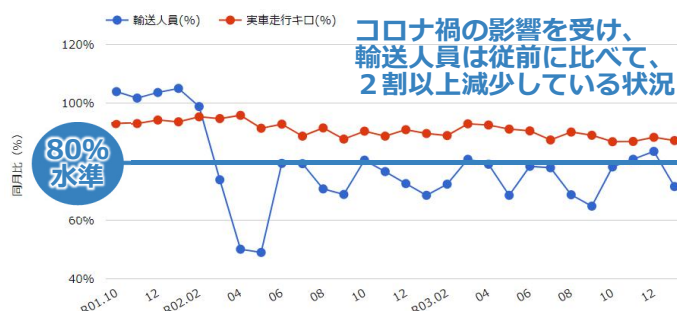


図 熊本県内の路線バス輸送人員の推移

出典：共同経営推進室HP

### 目標値③ - 公共交通利用者1人あたりの財政負担額の抑制

◆目標指標：公共交通利用者1人あたりの財政負担額

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
公共交通利用者1人あたりの財政負担額	円/人	246	▶ 246以下

#### 〈目標値の考え方〉

- 公共交通利用者1人あたりの財政負担額の抑制に向けて、運行の効率化に向けたサービス改善と利用促進に取り組み、**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÷輸送人員を確認

#### 〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

#### 〈R3年度 (R2.10～R3.10) の公共交通利用者1人あたりの財政負担額〉

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・士林線 (森経由)	10,095	4,499千円
	木山線・士林線 (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
【A】バス・乗合タクシーに係る財政負担額の合計			61,101千円
【B】公共交通利用者の合計			248,540人
<b>公共交通利用者1人あたりの財政負担額 (A/B)</b>			<b>246円/人</b>

※町民の日常生活としての移動を支える路線バス・乗合タクシーを対象とする

### 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禍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 - まちなかエリアにおける交通環境・拠点機能の充実

◆目標指標：まちなかエリアの交通手段・拠点整備に係る取組数

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
まちなかエリアの交通手段・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〉

- まちなかエリアの交通手段・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：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

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
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	%	19.5	22.5以上

〈目標値の考え方〉

- まちなかエリアにおける新たな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まちなかエリアにおける新たな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

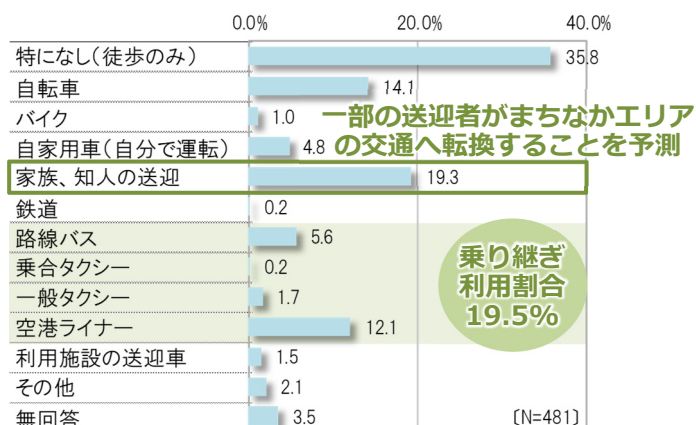


図 肥後大津駅までの(からの)移動手段  
※鉄道利用者のみ 出典:R3JR利用者アンケート結果

### 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
  - ・ 町内の高校との企画・・・・・・・・ 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
  - ・ まちなかエリアの交通事業の推進・・・・ 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	6.86	6.86以上

〈目標値の考え方〉

- 町民1人あたりの公共交通の年間利用回数は、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

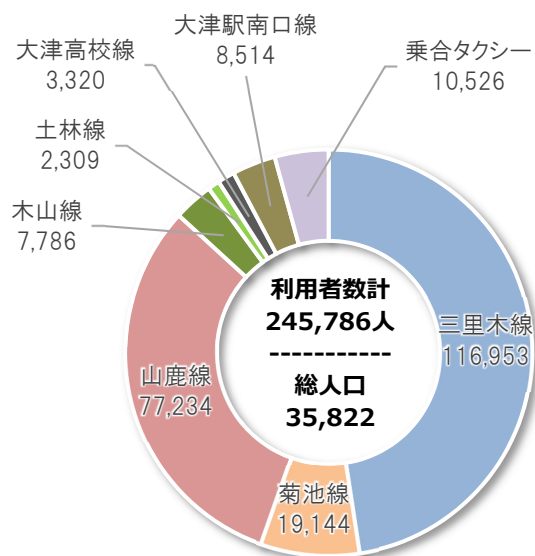


図 R3年度陸上交通の利用実績

出典：町実績資料  
※実績はR2.10～R3.9、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

重点施策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、コロナ禍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

重点施策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

重点施策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 まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出

重点施策④

- まちなかエリアの活力・にぎわいを支えるための交通環境の確保、まちなかエリアで乗合タクシーが対応していない移動の補かん

#### 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

重点施策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 まちなかエリアの交通の実証を推進する地域関係者の体制

- まちなかエリア内の施設関係者・事業所の連携・検討体制



## 重点的に取り組むべき施策

- 本計に基づいて、その中でも重点的に取り組むべき施策と取組内容を以下に示します。施策の取組にあたっては、沿線画における事業体系に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施策に取り組んでいきます。

## 重点施策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

## 重点施策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

## 重点施策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や限定企画等を促進
- 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、地域検討体制の構築

## 重点施策④ まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出

〈まちなかエリアの交通環境〉

- 町の活力・にぎわい、機能性の高いまちなかエリアを将来に持続していくための交通環境の充実
- まちなかエリア内・主要施設間を結ぶ移動手段の確保（まちなかエリアで乗合タクシーが対応していない移動の補かん）、行政・交通事業者・地域関係者が協力して取組の推進

## 重点施策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

▶重点施策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。

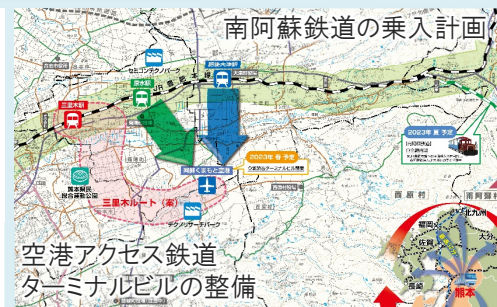
#### ■取組の内容

##### ①肥後大津駅の乗継利便性の向上・環境整備【重点施策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・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、鉄道の便数が少ない、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足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目指されるとともに、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・わかりやすい情報提供の実現を目指します。



▲ 肥後大津駅周辺の事業計画  
 出典：阿蘇くまもと空港アクセス鉄道パンフレット

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他の事業展開と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**

<b>事業の課題</b>	○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
<b>取組の方向性</b>	○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協議会の継続と定期的な情報発信、コロナ禍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の需要回復を見据えて、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。
- コロナ禍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**



▲ 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協議会の継続	大津町・阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会	協議会の運営継続 →				
	②空港ライナーの定期的な情報発信・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**

<b>事業の課題</b>	○路線バスサービスの維持に向けた運行効率化
<b>取組の方向性</b>	○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**

- コロナ禍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、沿線市町村と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路線維持に向けた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最適化

▶重点施策②  
 具体内容はP70参照

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。

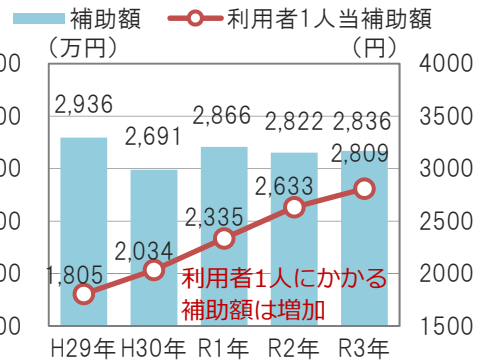
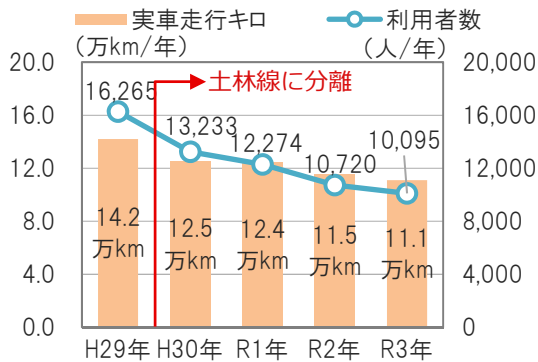
■取組の内容

①幹線バス木山・土林線の維持・最適化【重点施策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



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				
			必要に応じて沿線町村との協議			サービスの見直し効果検証	

**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**

**▶重点施策③**  
 具体内容はP72参照

<b>事業の課題</b>	○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）
<b>取組の方向性</b>	○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。

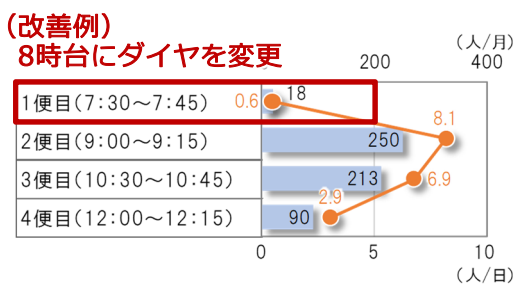
■取組の内容

①乗合タクシーの利用浸透・周知強化【重点施策③】

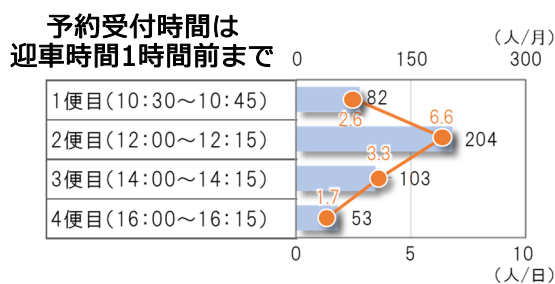
- 北部・南部に拡大した乗合タクシーの提供サービスの持続に向けて、乗合率を高めるために利用者数全体の底上げ（利用の浸透を図るための周知強化）を図るとともに、住民同士・グループ利用の呼びかけ等を促進します。

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。



▲ 中心部行きの利用状況（行き）



▲ 各地区行きの利用状況（帰り）

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内容の改善検討	大津町・タクシー事業者	検討	→	→	実施	→



**事業6 まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出**

**▶重点施策④**  
**具体内容はP74参照**

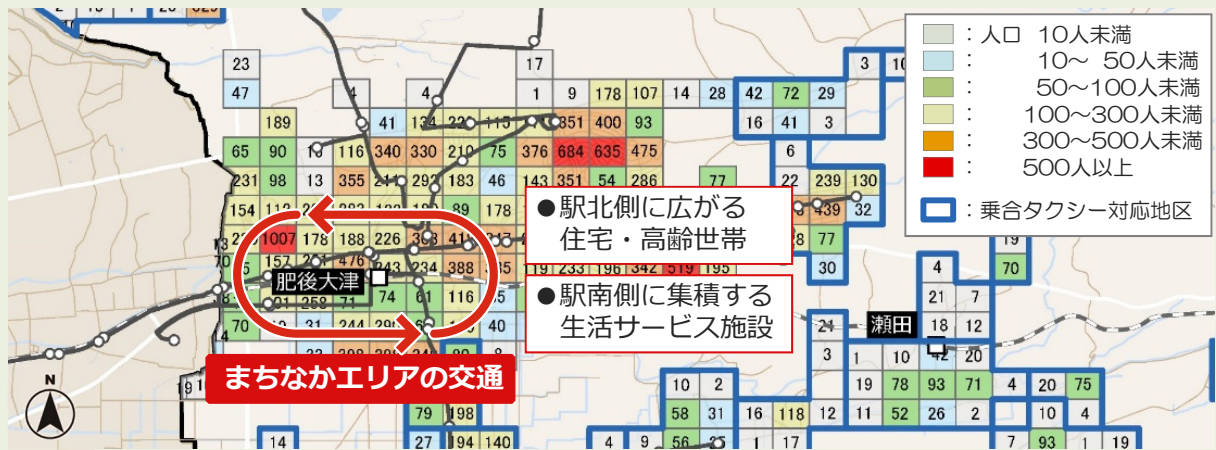
<b>事業の課題</b>	○まちなかエリアにおける移動サービスの充実・支援
<b>取組の方向性</b>	○本町が目指すまちづくり方針を踏まえて、まちなかエリアの活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するため、多様な移動ニーズに対応するまちなかエリアにおける新たな交通の導入を検討します。 ○本町は便利な自家用車に頼る生活が浸透したことで公共交通利便性が低くなっており、事業採算が成立する需要の確保は厳しいもの（民間事業者だけで対応できない領域）と想定され、行政・交通事業者・地域関係者が協力しながら協議・検討していくことを目指します。

**■取組の内容**

**①まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出【重点施策④】**

- 本町が目指すまちづくりを踏まえて、まちなかエリアの活力・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まちなかエリアにおける新たな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。

※本事業は重点施策としてスピード感を持って取りくみ、令和5年度中の実証運行に向けて具体的な事業展開を目指します。



▲ まちなかエリアの交通（イメージ）

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まちなかエリア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**

<b>事業の課題</b>	○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
<b>取組の方向性</b>	○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つながっているため、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、肥後大津駅を中心とした公共交通機能強化を図るために、わかりやすい乗り継ぎ案内やパーク＆ライドの推進による公共交通の利用促進に取り組みます。

■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＆ライド等の乗り継ぎ促進策の推進	大津町・交通事業者			検討・実施		→
	②わかりやすい乗り継ぎ情報の案内・利用促進	大津町			検討・実施		→





**事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大**

**▶重点施策⑤**  
**具体内容はP76参照**

<b>事業の課題</b>	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
<b>取組の方向性</b>	○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【重点施策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	※コロナ禍の状況をみながら実施		※企画したもののから順次実施	企画・実施	
	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	※コロナ禍の状況をみながら実施		※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**

<b>事業の課題</b>	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
<b>取組の方向性</b>	○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

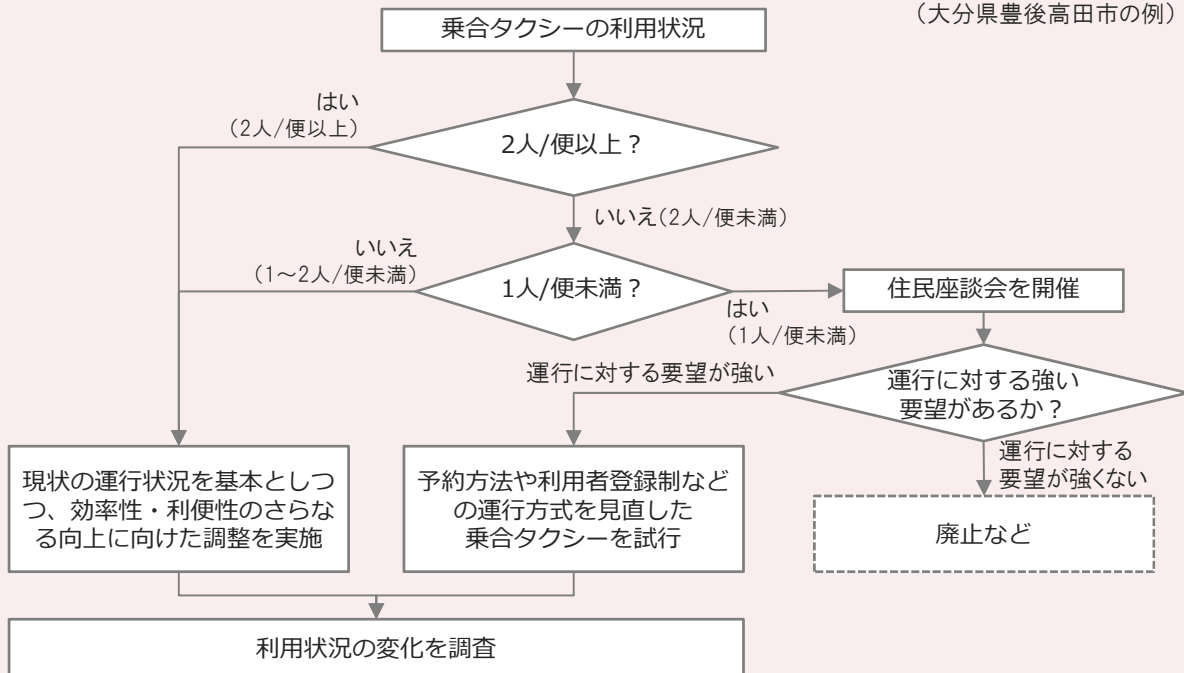
- 乗合タクシーの維持・改善に向けて、自治会等の単位で利用案内の場を設け、利用がなければ存続できない可能性の共有、月間の利用目標の設定、運行時間改善の検討など、住民と連携して進める取組の拡大を図ります。



▲ 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	※コロナ禍の状況をみながら実施				
				体制構築		検討/試行	



**事業12 まちなかエリアの交通の実証を推進する地域関係者の体制**

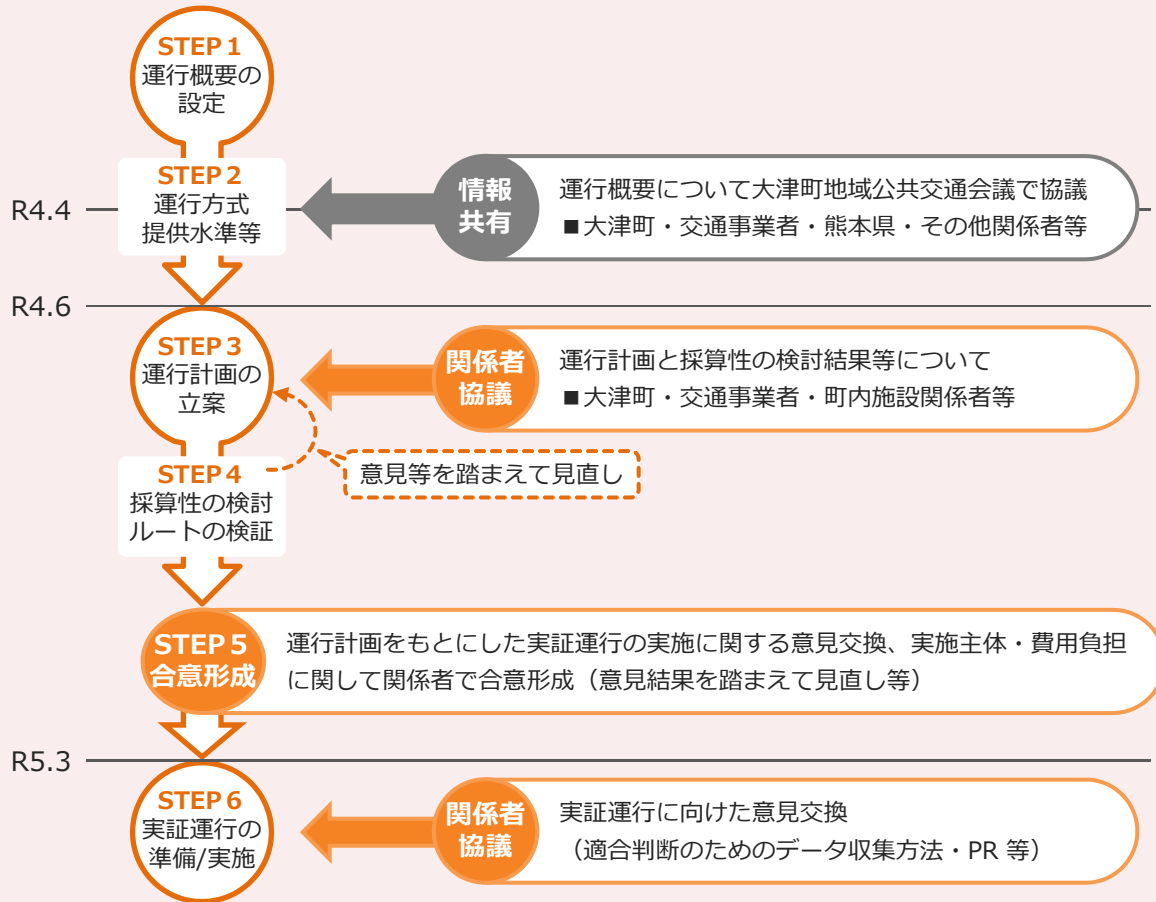
<b>事業の課題</b>	○関係者との連携・協力による既存交通の維持・利用促進
<b>取組の方向性</b>	○まちなかエリアの新たな公共交通の創出に向けて、町内の施設関係者や事業所、交通事業者などの関係者と協力しながら、実証運行を推進する地域関係者の体制構築を目指します。

■取組の内容

①まちなかエリアの交通事業を支える推進体制の構築

- まちなかエリア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まちなかエリアの交通事業を支える推進体制の構築		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			
			→				

## 重点施策 1 肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

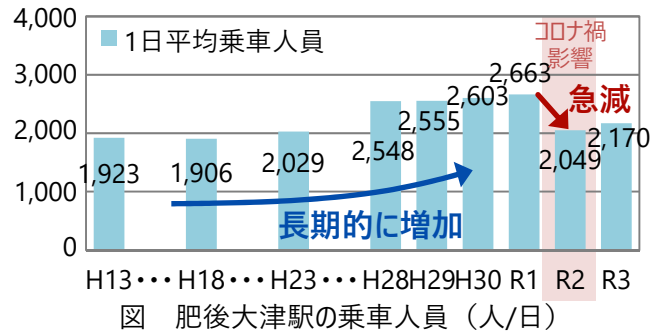
### 事業の概要

本町の中心的な役割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。

### 現状と課題

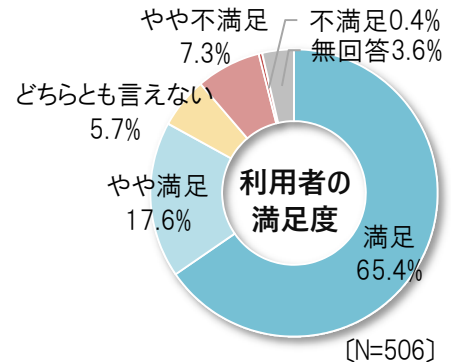
#### ① コロナ禍で急減した輸送人員の回復

- 肥後大津駅は、熊本市方面の通学通勤、買い物・通院に加え、町内高校・事業所の通学通勤者、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月以降のコロナ禍の影響（外出自粛等）を受けて利用は急減、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

- 駅利用者の大部分（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、冷暖房が効いた・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。
- 一部では、鉄道の便数の少なさや混雑時の車両数、車両の老朽化・汚れ、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を求めるニーズが挙げられている。



#### ③ 交通結節機能の維持と改善

- JR豊肥本線は熊本市方面に1日50往復以上が運行し、バス・タクシー・空港ライナーなどの多様な交通手段が接続する。町内外から訪れる利用者が利用しやすい交通結節機能の確保が必要である。

##### 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・ベンチ等が配置  
（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：南口に空港ライナー・長距離バスが発着  
駐車場等：駐車場、送迎場、駐輪場など配置

##### 情報提供機能

紙面時刻案内（南口待合所は空港時刻案内）



## 施策の展開

### ■ 取組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、**バス停の位置・行き先（方面）のわかりやすい誘導**が必要であり、町内外から訪れる利用者を適切に誘導するための案内を改善する。

#### バス乗り継ぎ情報の案内

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、既存のバスロケーションシステム等を活用した列車・バスの相互情報案内などを充実する。



図 各乗り場の適切な案内

### ■ 取組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）。

表 肥後大津駅におけるバス接続状況（各バス路線の接続・待ち時間）

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%

※駅南口線は改善が必要

### ■ 取組③ 待合環境の充実

南口・北口の待合室は利用者からの好評・満足が挙がる一方、利用者の一部は改善を求めるニーズを挙げ、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。

### ■ 取組④ パーク&ライド及びサイクル&ライドの促進

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の促進**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）。



大津駅北口P&R駐車場



駅北口駐輪場



駅南口駐輪場



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



## 重点施策 2 幹線バス木山・土林線の維持・最適化

### 事業の概要

木山・土林線は、西原村・益城町や大津町南部の移動・交流を支える幹線バスの役割を担っているものの、幹線バス維持基準（県基準）の輸送量9人/日を下回る利用状況にある。利用向上のための見直しを行うとともに、沿線町村と協力したサービス維持方策の検討・利用促進を推進する。

### 現状と課題

#### ①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て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（沿線町村の補助は毎年2800万円程度生じ、利用者1人当たりの補助額は増加）。

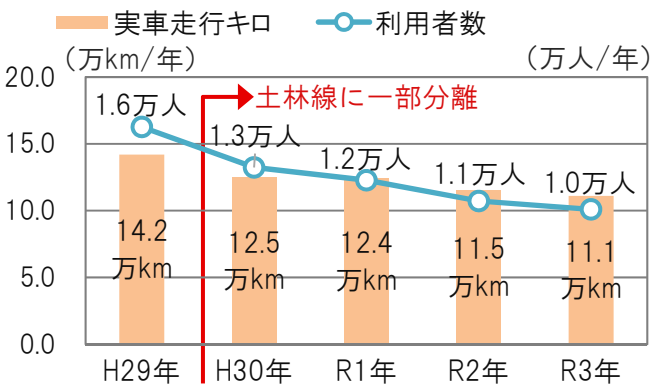


図 走行キロ・輸送人員の推移

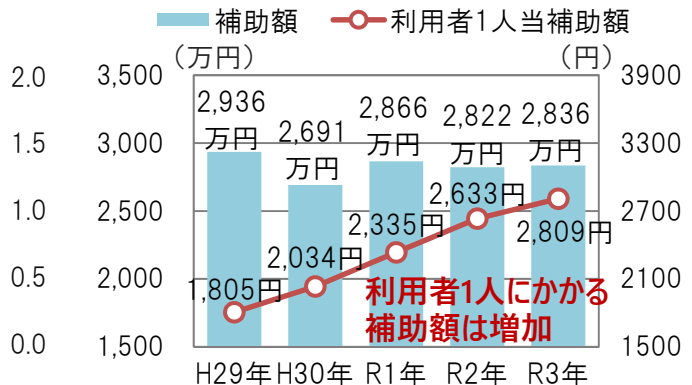


図 補助額の推移（利用者1人当を含む）

#### ②広域的な路線の維持（通学等の支援）

- 益城町や西原村、町南部（森・岩坂）へ移動できる唯一の路線として維持されている。
- 沿線地域から大津町への通学者59名（益城町8名、西原村51名）が確認される。
- 肥後大津駅を利用する西原村居住者14名中11名（79%）は家族等の送迎で移動している（駅利用者ヒアリング結果）。

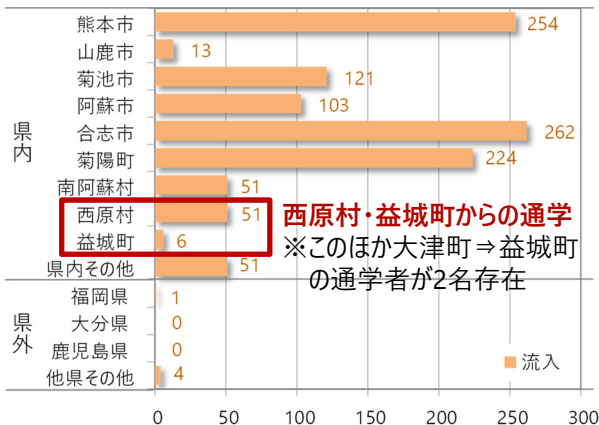


図 大津町への通学者数 出典：H27年国勢調査

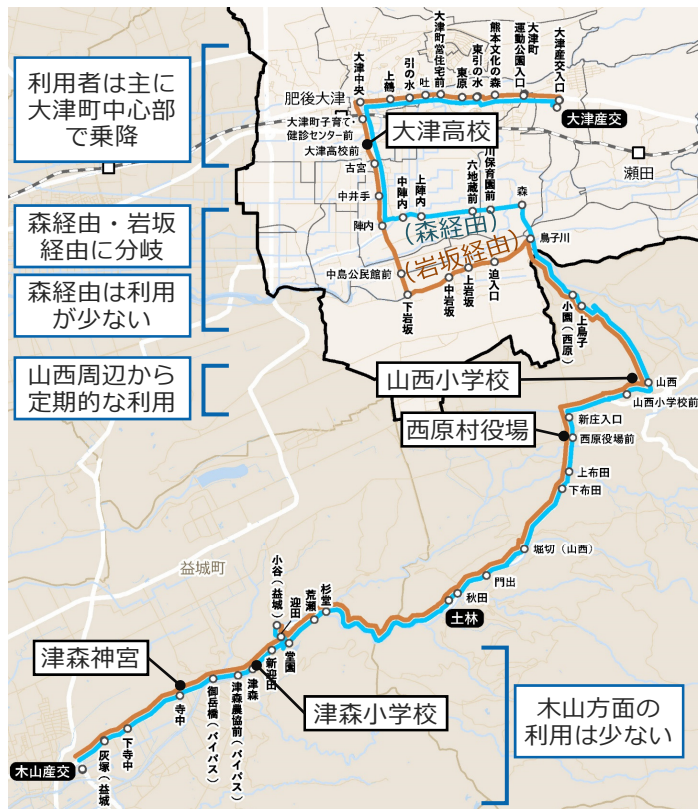


図 木山・土林線の路線特性

## 施策の展開

### ■取組① 低利用停留所の効率化

低利用区間である森経由ルートは、今後の利用状況等を詳細に確認しながら、必要に応じて経由ルートの見直しを進めていく。

- 森経由・・・中陣内～森区間の利用者 **0.35人/日**
- 岩坂経由・・・中島公民館前～迫入口区間の利用者 **3.06人/日**



図 森経由・岩坂経由（大津町南部）

### ■取組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ズレがあり、大津高校生（西原方面の利用者）との調整を図ったうえで発着ダイヤ（時分）の改善に取り組む。

表 木山・士林線の運行ダイヤ

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

通学時間（行き・帰り）

#### ■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）**

#### ■参考 山鹿線（翔陽高校の発着時刻）

- 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

### ■取組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、菊池線と同様に駅を経由するルートとして利便性の向上を図る（肥後大津駅の調査では、西原村に居住する学生が送迎で駅を利用する実態を確認）。

- 参考 西原村から周辺市町村への通学者 **66名**  
 大津町51名 / 菊陽町3名 / 合志市4名 / 阿蘇市8名  
 ※そのほか熊本市中央区87名、北区6名、東区38名  
 出典：H27国勢調査

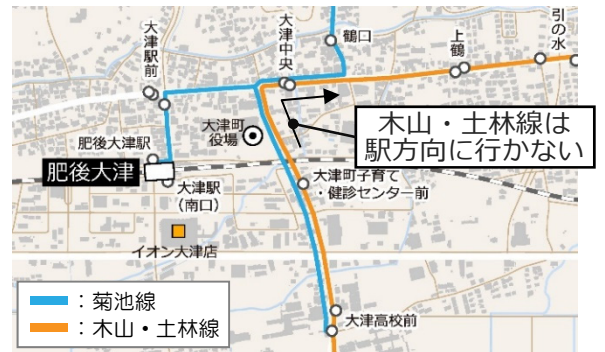


図 駅周辺の経路図

### ■取組④ 利用実態・ニーズに応じた継続的な運行改善

ダイヤ見直し・駅の乗り入れ等による利便性向上のほか、大津町・西原村・益城町と運行事業者が協調し、利用実態やニーズを確認しながらサービス存続に向けた運行改善を継続的に検討する。

#### ■沿線町村の協調によるモニタリング・利用促進

運行状況のモニタリング（利用実態やニーズの確認）、見直しに合わせた利用促進を継続的に実施

効果検証・利用促進

#### ■利用実態・ニーズに応じた運行改善

利用実態やニーズに合わせた運行時間帯・便数などの見直し、沿線住民にとって使いやすい運行方式の検討など、大津町・西原村・益城町と運行事業者が協調しながらサービス存続策を検討

運行効率化・利便向上

## 重点施策 3 乗合タクシーの利用浸透・周知強化

### 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乗合率の向上に取り組む。

### 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・仮宿などは利用が少なく、**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）。

#### ②サービスが対応しきれない一部のエリア

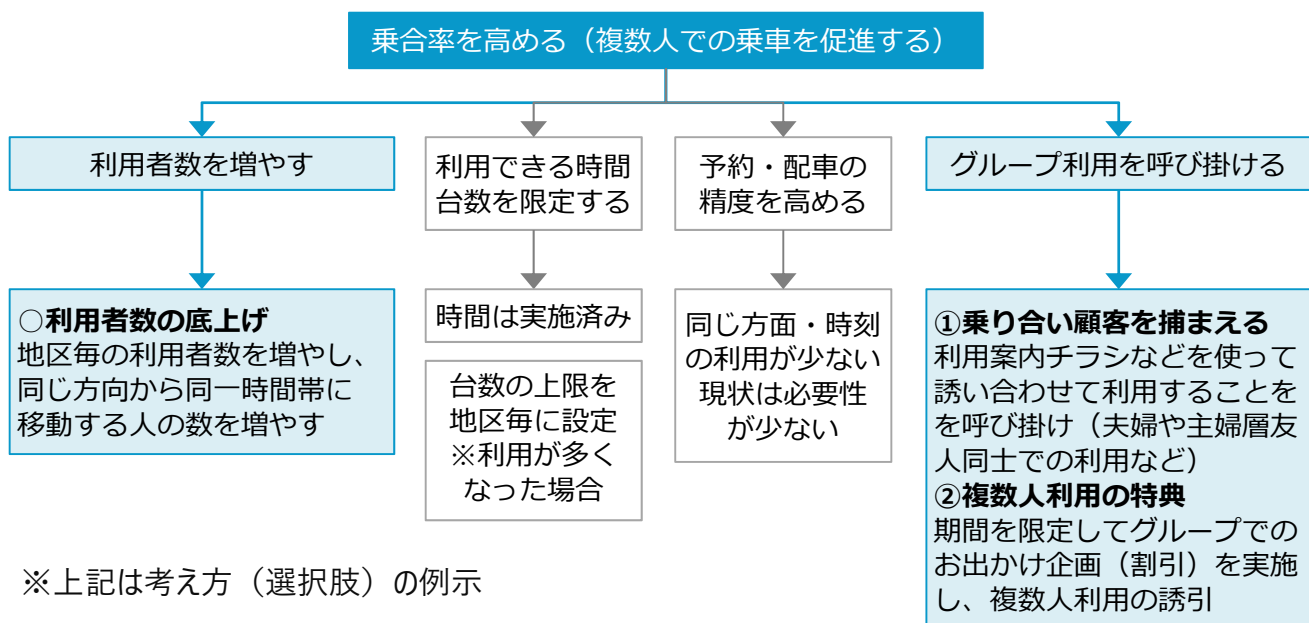
- 路線バスが長距離通学などで利用される実態を踏まえ対応エリアを北部・南部に拡大しているが、**居島周辺などのまちなかエリアから離れた地域に一部対応しきれていないエリアが存在する。**

#### ③乗合率の向上

- 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。**
- すでに町の財政負担は毎年一定ずつ生じており、1人1台での利用が多い現在の状態で利用を拡大すると大幅なコスト増大を招くため、**財政負担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





## 施策の展開

### ■ 取組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。

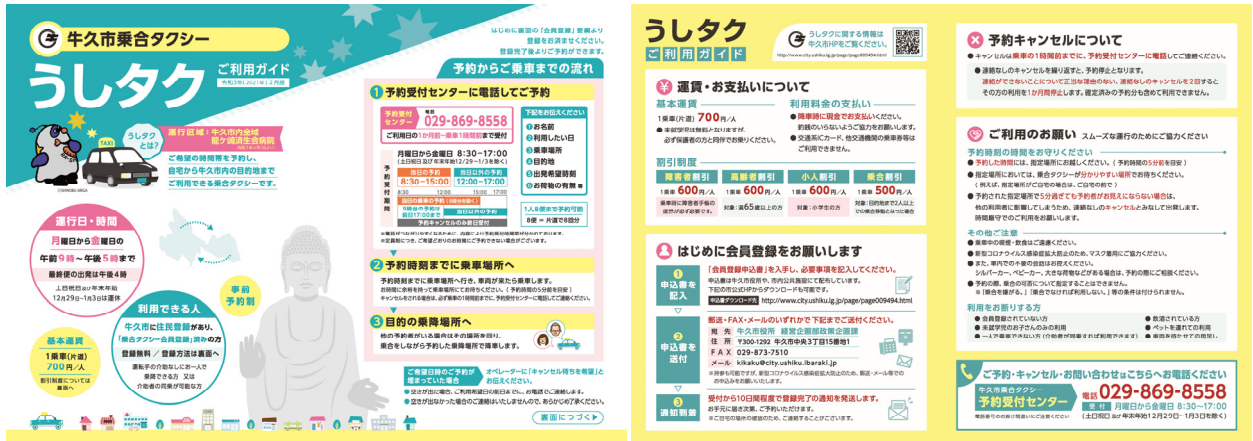


図 わかりやすい利用案内パンフレット例（茨城県牛久市乗合タクシー）

### ■ 取組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

### ■ 取組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  
通常運賃：200円 通常運賃：200円

図 同伴者割引・同伴者無料（河内長野市コミュニティバス）

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 平成25年10月27日(日) → 平成26年3月30日(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 通常の間に「同伴者」であることを乗務員に伝えください。

- 同伴者1人、同伴者の合計が乗務員1名程度で乗務してください。
- 利用者と同伴者の乗賃が異なる場合は、乗賃の差額を支払っていただきます。
- 同伴者が高齢者の場合、乗賃の高齢者割引が対象となります。

#### 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円分利用できるので、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 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）

### ■ 取組④ 地域検討体制の連携した取組・運行改善

運行サービスの持続のため、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、運行区域沿線の住民と連携した活動の拡大を図る。



乗合タクシー運行部 中山・五十鈴線利用状況 平成29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！  
様々な方の意見を聴き取る季節になりました。早急なご意見やご要望は、乗務員さんへお話しください。

平成28年度 利用目標 3.1人  
実績は 3.6人

3月実績は 3.6人  
1月から継続して目標達成が9割！引き続き積極的にご利用ください。

中山・五十鈴線の月間利用状況

日	10n	11n	12n	1n	2n	3n	4n	5n	6n	7n	8n	9n
月間利用者数	2.2	2.3	2.9	3.3	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6
月間目標人数	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0

## 重点施策 4 まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出

### 事業の概要

本町が目指すまちづくりを踏まえ、まちなかエリアの活力（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まちなかエリアにおける新たな交通の導入について検討を進める。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、まちなかエリアにおける新たな交通事業の採算成立は厳しい状況（民間事業者だけで対応できない領域）にあると想定され、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。

### 現状と課題

#### ①都市計画・まちづくりの対応と住民ニーズ

- 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”に取り組んでおり、都市の総合的な機能の確保・維持に向けて「まちなか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。
- 住民ニーズでは、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）の調査から今回の計画まで循環バス導入を希望する住民ニーズが継続的に挙がっている。

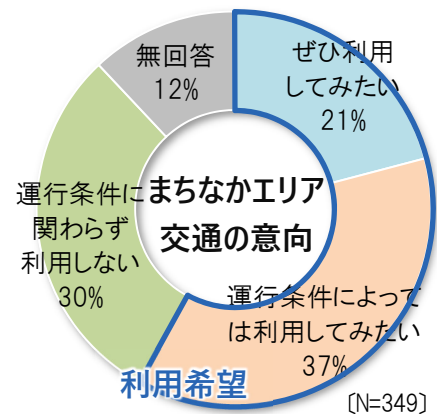


図 まちなかエリアの交通に関する住民ニーズ

#### ②主要施設間を結ぶ移動手段の不足

##### ■既存の公共交通での対応限界

- 路線バスは、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、本町のまちなかエリア内で利用しづらい状態にある（まちなかエリア内での利用が少ない、走行延長も短い）。
- タクシーは、バスで対応できない移動をカバーしているが、住民ニーズでは「経済的な負担、毎回利用できない事、料金の割引」などの声が挙がり、移動需要を賄いきれない状態が顕在化。

##### ■まちなかエリアは乗合タクシーの空白地帯

- 乗合タクシーは郊外部⇔まちなかエリアの移動を支援（競合回避のため施設間の移動は対象外）。
- 一度の外出で複数の施設を移動する利用者が多く、施設間を移動できる手段が求められている。

#### ③高齢者等の移動制約者への対応

- 近年、高齢者の免許返納者数は全国的に増加傾向にある。本町のまちなかエリアには総人口の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）し、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。

## 施策の展開

### ■取組① まちなかエリアにおける交通事業の実現に向けた実施計画

まちなかエリアにおける新たな交通事業の実現に向けて、交通事業者や地域関係者などと協力しながら実施計画の作成を目指す。

#### ■他の取組事例を踏まえたサービス水準の検討

- 市街地循環バスは近隣の菊陽町や南阿蘇村、合志市のほか、九州内・全国各地で数多く取り組まれており、わかりやすいルート・運行間隔・デザイン性など、他都市事例を参考に検討する。
- 路線バスと同様、単独での事業採算の成立は厳しい状況にあり、中心市街地活性化等を目的として行政の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）。

#### ■町民ニーズへの対応（サービス水準の例）

- 町民ニーズや他都市事例を参考としながらサービス水準を検討する。ただし、最終的な運行内容は関係者と協議を行い、安全性・採算性などを考慮して実施計画を作成する必要がある。

#### まちなかエリアの交通（一例）

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

- 運行エリア まちなかエリアで乗合タクシーが対応していない移動の補かん  
移動ニーズの高い目的地や沿線住民・高齢者等の多く住む地区の経由  
安全性や採算性などを考慮した運行ルート・時間帯の設定
- 運行日 平日～土曜（日祝運休）
- サービス提供時間 7時～19時台（高齢者、中高生、会社員・主婦などの生活行動時間）
- 運行間隔 30分～60分間隔（ニーズや採算性、運転手確保などを考慮して検討）
- 利用料金 1乗車200円程度（町民ニーズや他都市事例を参考とした均一料金）
- 乗り場の配置 「300m以内」を基本（徒歩移動のしやすさ・安全性を考慮した配置）
- 使用車両 ジャンボタクシー車両等（町でリースした車両を貸与など）
- 運行方式 市街地循環バス・オンデマンド交通など（本町の特性を踏まえて設定）



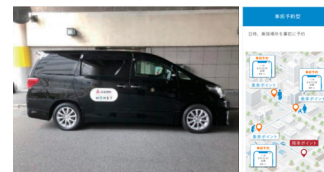
菊陽町キャラッピー号  
(熊本電鉄HP)



南阿蘇ゆるっとバス  
(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)

### ■取組② 需要を確認するための実証運行

全国的な事例では利用者がいないまま運行を続けている事例などが問題視されており、持続可能なサービスか検証するため、まちなかエリアにおける交通の需要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利用行動に移るまでに時間を要することを考慮し、実証運行期間を1年間程度とするなど、利用状況を確認しながら導入の適否について検討を進める。



## 重点施策 5 利用促進を図る多様な関係者との連携

### 事業の概要

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、地域全体で公共交通を支えていくため、商業施設・病院・学校等との連携、楽しみや特典などを付与した利用促進など、多様な関係者との関係構築・連携した取組の拡大を目指す。

### 施策の展開

#### ■取組① 施設関係者等と連携した利用促進事業

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。

門川町乗合タクシー乗車体験イベント  
まちへ一緒にお出かけしませんか？

2月20日(月)開催 牧山線 鎌賀崎コース

参加費 無料

10:14 乗合タクシー運行開始！  
～牧山地区からスタート～

10:28 ～鎌賀崎地区にお迎え～

10:40 サンシールさの で買い物を楽しむ

12:00 運転安全度チェック(白河警察署からのご案内)

13:00 乗合タクシーの活用法のご案内

13:33 乗合タクシーに乗車 ～鎌賀崎・牧山地区へ～

14:00 (イベント終了、各自各自帰路で帰車)



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

#### ■取組② 学校関係者(学生)との連携企画

学生を主体とした公共交通の利用促進として、学生・学識者・自治体が連携して公共交通が抱える問題・課題の解消、企画検討・具体化(現地での検証)に取り組んでいる事例などがある。学生を主体としてプロジェクトを進めることで、新たな利用者を取り込むことに繋がる。

STEP1 企画の具体化

STEP2 テスト結果

STEP3 企画チームが友人を誘う

STEP4 3/29に水原市長や交通関係者に企画を発表

STEP5 インスタグラム公式アカウント作成

STEP6 インスタグラムで友人を誘う

STEP7 駅改札サインの試験貼り

STEP8 駅れんじ鉄道店街アービストアツアー実施

STEP9 モニターツアーの実施

Point: 学生がInstagramを使い情報発信

Point: 友人を誘う事による公共交通の利用促進

現地での実証テスト

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





# 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ます、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
<b>事業1</b> 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） 検討したものから順次実施						●	●	
<b>事業2</b> 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						●		●
<b>事業3</b> 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化	検討したものから順次実施・沿線市町村との協議						●	●	●
<b>事業4</b> 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				●	●	●
<b>事業5</b> 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				●	●	
<b>事業6</b> まちなかエリア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				●	●	●
<b>事業7</b> 主要拠点等における利用環境の充実	計画準備		実施				●	●	●
<b>事業8</b> 乗り継ぎ利便性の向上・利用促進	検討・実施						●	●	
<b>事業9</b> 公共交通に関する情報提供・PRの促進	※企画したものから順次実施 企画・実施						●	●	●
<b>事業10</b> 関係者と連携した利用促進事業の拡大	※コロナ禍の状況をみながら実施		※企画したものから実施 企画・実施				●	●	●
<b>事業11</b> 乗合タクシー等の地域検討体制の構築	※コロナ禍の状況をみながら実施 体制構築						●		●
<b>事業12</b> まちなかエリアの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事業については、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を踏まえ、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	

### 〈コロナ禍の影響を踏まえた対応〉

- コロナ禍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	2,170	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	公共交通利用者1人あたりの財政負担額	円/人	246	246以下	《時期》 毎年度評価 《評価》 各年輸送実績より行政負担額÷輸送人員を確認
	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
	乗合タクシーのサービス改善による乗合率の向上	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	まちなかエリアの交通手段・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》 まちなかエリアの交通手段・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の増加	%	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	利用促進企画に連携・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
	町民1人あたりの地域公共交通の年間利用回数	回/人	6.87	6.87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





## 大津町地域公共交通計画

発行 大津町  
〒869-1292 熊本県菊池郡大津町大字大津1233番地  
発行年月 令和4年9月  
電話 096-293-3111（代表）  
F A X 096-293-4836  
編集 大津町総務部総合政策課