

## 1 事業の概要

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、その計画期間は平成28年度から令和2年度までの5箇年となっている。「大津町地域公共交通網形成計画」に基づく事業の実施状況・目標達成状況について評価を行い、公共交通の維持・確保・改善に向けた調査を実施し、持続可能な公共交通ネットワークの全体像を示す「大津町地域公共交通計画」を策定することを目的とする。

## 2 対象区域

- 計画区域は、大津町全域と定めます。
- J R 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 計画期間

- 計画期間は、社会・経済状況の変化等に応じた見直し期間を踏まえ、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。

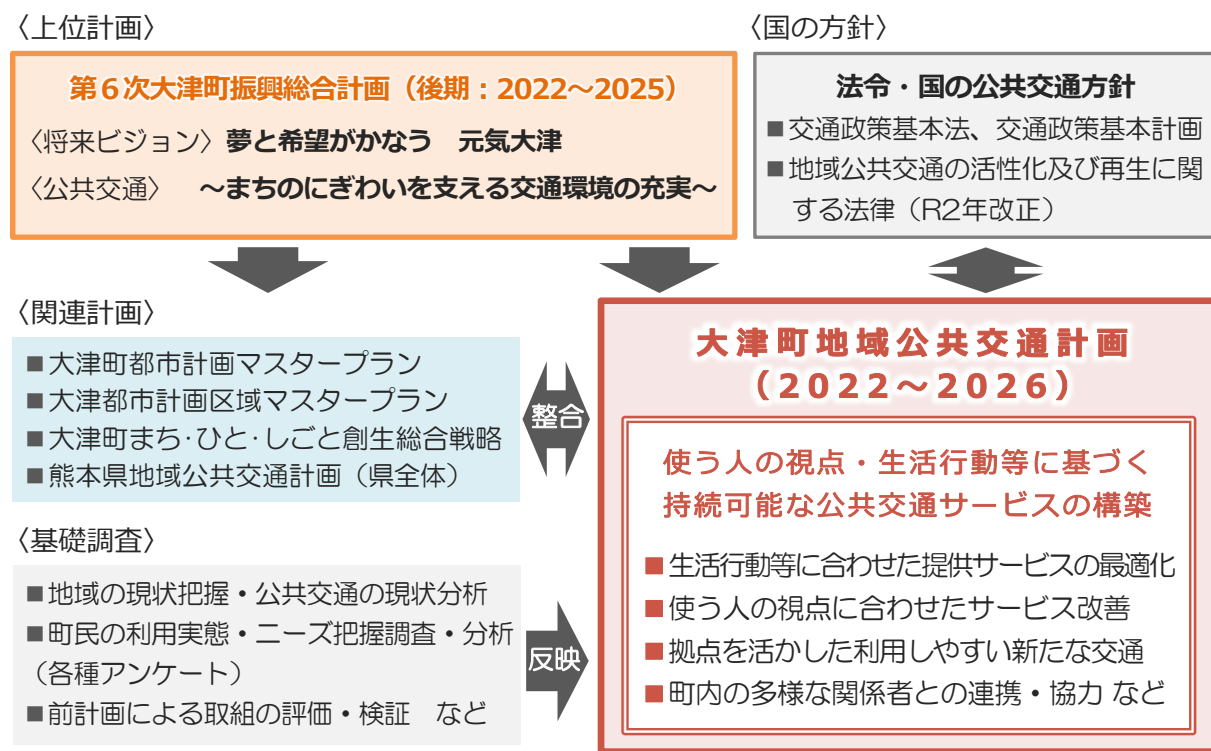


図 大津町地域公共交通計画の位置付け

## 5 公共交通の果たすべき役割・課題

まちが目指す将来像 大津町振興総合計画

まちのにぎわいを支える交通環境の充実  
(施策：道路・交通ネットワークの充実)

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

公共交通の果たすべき役割

- 誰もが安心して生活できる**町民の暮らしを支える**役割
- 生活利便性を高めて**賑わいある魅力的な市街地**の形成を支える役割
- 商業・福祉等と連携して**高齢者の移動を支える**役割
- **都市間の交流・連携を促進**する役割
- 市街地と集落を結ぶ**機能連携型コンパクトシティ**の実現を支える役割

〈大津町の公共交通を取り巻く課題〉

### 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

- 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

- 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との意向、既存サービス維持のための効率化が必要

### 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

- 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

- 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新規需要の獲得（乗合率の向上）

### 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）

- 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

- 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：J R 肥後大津駅における交通結節機能の強化

- 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

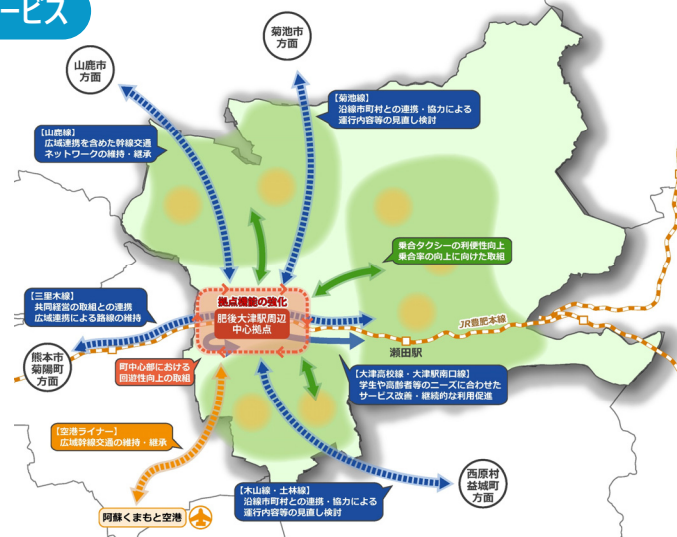
- 財政負担額の抑制に向けてコロナ禍収束後の利用実態等を確認しながら運行の改善・効率化
- 交通事業者や公共交通と他分野の関係者等との連携強化を通じた公共交通の利用促進
- 乗合タクシーの乗合率向上に向けた関係者との連携促進、公共交通利用のきっかけづくり

## 6 実施施策の体系

町民・来訪者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、公共交通利用者の実態や町民の生活行動など、ターゲットの視点に基づく運行の最適化を図り、住民、交通事業者、行政、町内施設などの地域関係者がそれぞれの役割分担を図りながら、本町が目指すまちづくりに資する持続可能な公共交通サービスの実現に向けて取り組むことを基本的な方針とします。

### 使う人の視点に基づく持続可能な公共交通サービス

- 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
- 輸送資源の総動員による相互の連携強化
- 使う人の視点に合わせた交通サービスの充実
- 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



### 計画の目標

#### 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、鉄道・空港ライナー等を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2 使う人の視点（利用実態・生活行動）に合わせたサービスの最適化

町民・来訪者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していくため、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3 拠点を活かした利用しやすい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。

#### 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。

### 目標を達成するために行う事業

計画期間 令和8年度（2026年度）までの5年間

「使う人の視点に基づく持続可能な公共交通サービス」を推進していくため、地域公共交通計画を策定し、目標を達成するための事業に取り組んでいきます。

#### ■施策の体系

- 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・乗継利便性の充実、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、利用促進
- 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  
○特急・深夜バス等の運行再開に合わせた利用促進
- 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、利用促進の広域的な取組の推進
- 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**  
○高齢者もわかりやすい周知強化・利用者数の拡大、乗合率改善の案内
- 事業6 まちなかエリアの新たな公共交通の創出**  
○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、乗合タクシーが対応していない移動の補かん等
- 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 など
- 事業8 乗継利便性の向上・利用促進**  
○パーク＆ライド等の活用促進、乗継利用促進の企画
- 事業9 情報提供・PRの促進**  
○総合案内マップ・ホームページ等の情報ツール充実
- 事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大**  
○商業施設・病院等との連携、学校・事業所等との連携
- 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

#### ■重点施策

- 重点① 〈中心駅・交通結節点〉**  
**肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備**
  - 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
- 重点② 〈幹線バス〉**  
**幹線バス木山・土林線の維持・最適化**
  - 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、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
- 重点③ 〈郊外部〉**  
**乗合タクシーの周知強化・運行改善**
  - 提供サービスの持続に向け、乗合率を高めるために利用者数全体の底上げを図り、グループ利用の呼びかけ等を促進
- 重点④ 〈まちなかエリアの交通環境〉**  
**まちなかエリアの新たな公共交通の創出**
  - 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
  - 主要施設間を結ぶ移動手段として市街地内・空白地をカバーする交通の確保
- 重点⑤ 〈関係者との協力・連携〉**  
**利用促進を図る多様な関係者との連携**
  - 商業施設・病院等と連携したお出かけ特典、学校・事業所に合わせた利用促進、福祉連携の外出促進など
  - 楽しみや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

## 目標を達成するために行う事業

### 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①**

- 肥後大津駅の乗継利便性の向上・環境整備
  - 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
- 他の事業展開と連動した取組の検討
  - 進行中の他事業と連動した、乗り継ぎ利便性や情報案内の充実



他の事業計画等

#### 事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・利用促進

- 阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会の継続
  - 阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会の運営継続
- 空港ライナーの定期的な情報発信・利用促進
  - 定期的な運行情報の提供、空港ライナーパーク&ライドの活用促進



#### 事業3 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化

- 路線維持に向けた沿線市町村との継続的な協議
  - 継続的な利用状況の確認、アフターコロナの実態に合わせた路線維持に関する協議・検討を継続
- 広域連携による利用促進事業
  - 沿線市町村の連携により、バスマップの配布・案内、利用促進企画などの定期的な実施など



図 地域を跨ぐ公共交通マップ・利用促進

### 目標2

使う人の視点（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②**

- 幹線バス木山・土林線の維持・最適化
  - 利用実態に応じたサービス改善、使う人の目線に合わせた経路・時刻の見直し
  - 運行方式の見直しを見据えた沿線町村（益城町及び西原村）との連携による取組

#### 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③**

- 乗合タクシーの利用浸透・周知強化
  - 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、住民同士・グループ利用の呼びかけ等を促進
- 町民ニーズに応じた運行内容の改善検討
  - 町民の生活行動（外出時間）に合わせた運行ダイヤの見直しを検討



図 高齢者にもわかりやすい利用案内

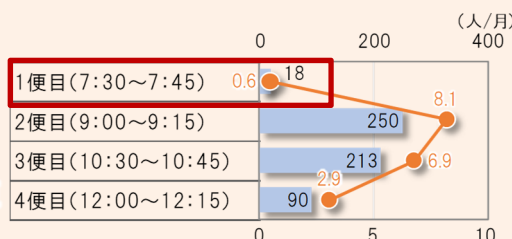


図 中心部行きの利用状況（行き）

## 達成状況を評価するための成果指標

### 目標値1 肥後大津駅・空港ライナーの輸送人員の回復

〈考え方〉 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。

〈評価時期〉 毎年度評価

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※

※R1年の利用者数は118,845人

### 目標値2 路線バスの利用者数の回復及び収益性の維持

〈考え方〉 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すとともに、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）を目標値として設定します。

〈評価時期〉 毎年度評価

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）※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）※を対象）	%	31.2	▶ 31.2以上

※地域間を跨ぐ幹線交通（バス）の「山鹿線・菊池線・三里木線・木山線・土林線」を対象

### 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

〈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。

〈評価時期〉 毎年度評価

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4 高齢者の外出時における公共交通利用割合の回復

〈考え方〉 自家用車利用の増加やコロナ禍影響等を要因として公共交通を利用する高齢者の割合は減少しており、本計画で継続的に取り組むべき課題として前計画の目標値（5.8%）の達成を目指します。

〈評価時期〉 最終年度評価

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5 乗合タクシーのサービス改善による乗合率の向上

〈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。

〈評価時期〉 毎年度評価

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

## 目標を達成するために行う事業

### 目標3

公共交通環境の充実  
拠点を活かした利用しやすい

#### 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④**

##### ■ まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出

- 本町のまちづくりに対応し、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したまちなかエリアにおける新たな交通の導入を検討（市街地の回遊性向上）

#### 事業7 主要拠点等における利用環境の充実

##### ■ 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、待合スペースやベンチ・屋根を確保するなど、待合環境の充実

##### ■ 主要バス停周辺の自転車利用環境の検討

- 利用者の乗降が多い・運行頻度の高いバス停などを対象に、利用者ニーズに応じた自転車利用環境について検討  
※バス停傍の駐輪場に自転車を置きバスに乗り換えて目的地に向かう等



スーパーと連携した待合環境

#### 事業8 バス等の乗り継ぎ利便性の向上・利用促進

##### ■ パーク&ライド等の乗り継ぎ促進策の推進

- 肥後大津駅北口や空港ライナー、産交バス営業所などのパーク&ライド駐車場等の活用促進

##### ■ わかりやすい乗り継ぎ情報の案内・利用促進

- 鉄道・バスへの乗り継ぎを促進していくためのわかりやすい情報案内、乗継利用促進の企画



## 達成状況を評価するための成果指標

### 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

〈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に関する情報案内の充実（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に設定します。

〈評価時期〉 最終年度評価

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

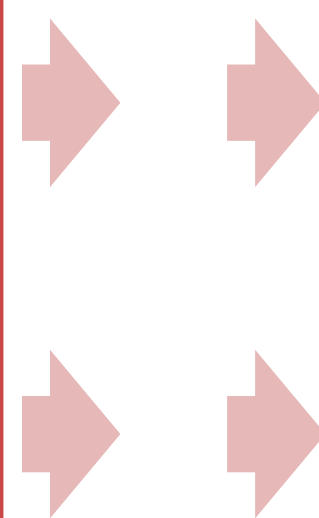
※まちなかエリアの新たな公共交通の創出、肥後大津駅の情報案内充実(2件)、サイクル・パーク&ライドの推進を想定

### 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数

〈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。

〈評価時期〉 最終年度評価

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



### 目標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

##### ■ 一元化した公共交通案内ツールの作成・周知

- 分かりやすい公共交通案内ツールの作成（目に触れる機会の創出）

##### ■ 利用者の視点に合わせた情報提供の充実

- バスロケーションシステムの活用、利用の多い施設と連携した情報発信など

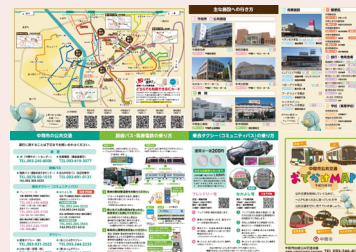


図 公共交通ガイドマップ

#### 事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大 **重点⑤**

##### ■ 利用促進を図る多様な関係者との連携

- 商業・医療等の施設関係者・団体、学校関係者などと連携し、普段の外出に公共交通を活用してもらうための利用促進を企画

##### ■ 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

- 関係部署等と協力してターゲット層（学生・高齢ドライバー・転入者等）に合わせた丁寧な情報提供・利用案内の充実など



図 高齢者のおでかけ企画

#### 事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築

##### ■ 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、自治会等の単位での場を設け、利用がなければ存続できない現状の共有、エリアや時間の改善、月間利用目標の設定など、住民と連携して進める取組の拡大

#### 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交通の運行内容（乗り場の位置やルート）や利用促進策などについて地域関係者で共有・協力して取組を進めていくための推進体制の構築

### 目標値8 公共交通の利用促進に関係者と連携・協力した取組数

〈考え方〉 公共交通の利用促進にあたって、行政・交通事業者だけでなく、商業や病院、学校などの施設関係者や関係団体等と連携・協力した取組の拡大（1年あたり2主体）を目標とします。

〈評価時期〉 毎年度評価

指標	単位	現状値 (R3)	目標値 (R8)
関係者と連携・協力した主体数	主体	-	10以上

### 目標値9 公共交通の年間利用回数（町民1人あたり）

〈考え方〉 将来人口の増加を踏まえて、自家用車利用から公共交通利用への転換促進や関係者と連携した利用促進事業に取り組みながら**現状値以上を目標値**として設定します。

〈評価時期〉 最終年度評価

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

# 重点施策 1 肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

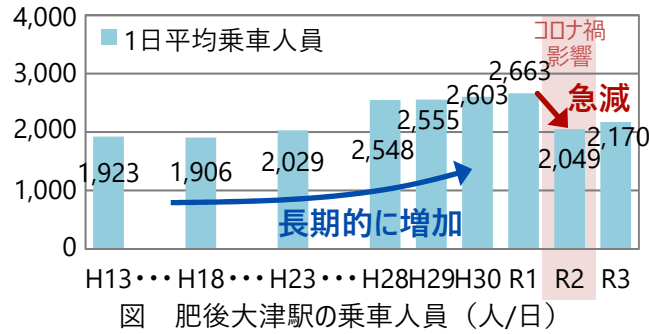
## 事業の概要

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、列車到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

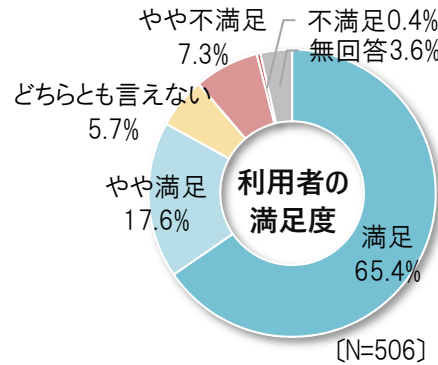
### ① コロナ禍で急減した輸送人員の回復

- 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）。



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

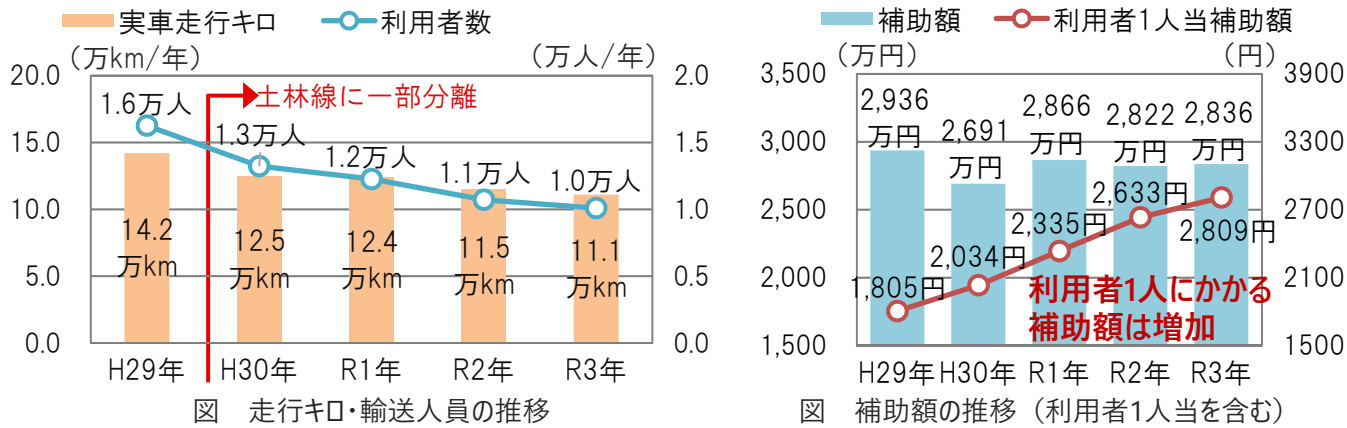
### 事業の概要

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）。



※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

#### 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)。

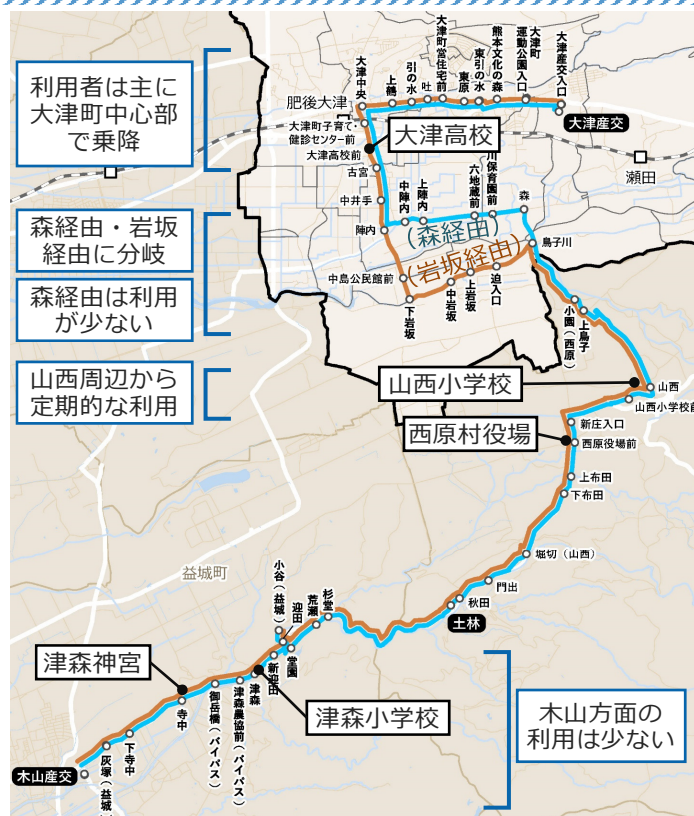


図 木山・土林線の路線特性

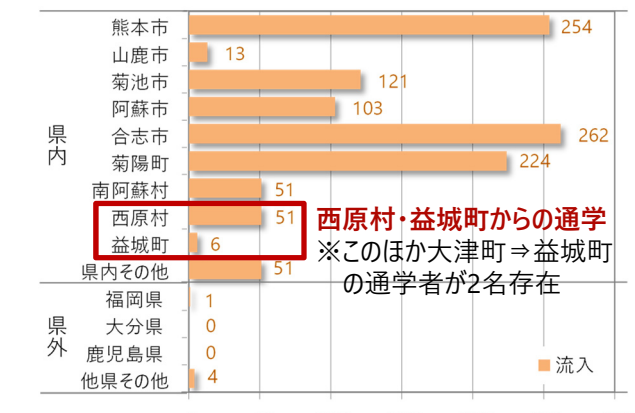


図 大津町への通学者数 出典：H27年国勢調査

### 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**

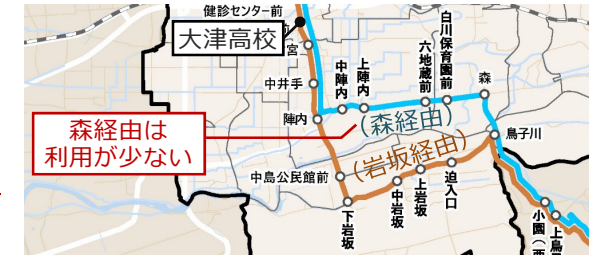


図 森経由・岩坂経由 (大津町南部)

#### ■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・土林線の運行ダイヤ

曜日・便数	経由地など	方向	停留所名		
			大津高校前	大津町子育て・健康センター前	大津中央
上り	平日 1便	土林・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	土林・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	土林・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	土林・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・土林線 (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・土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

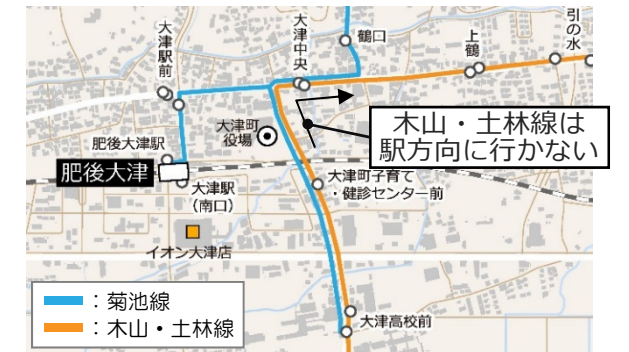


図 駅周辺の経路図

#### ■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

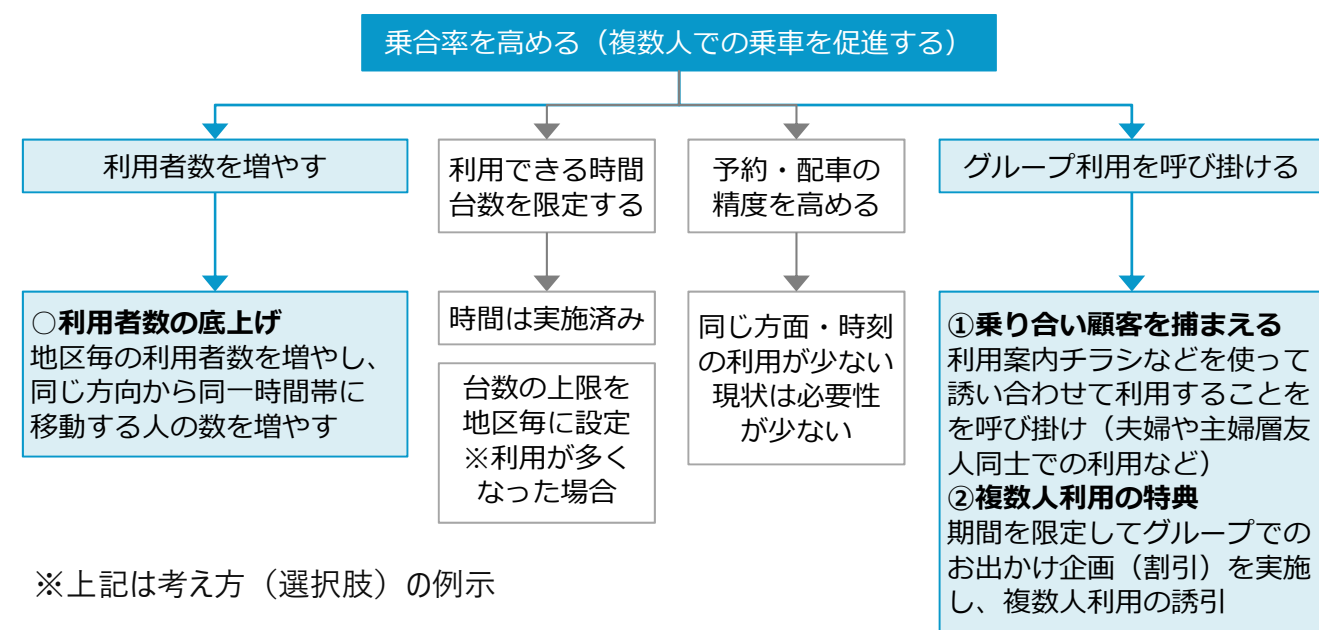
- 路線バスが長距離通学などで利用される実態を踏まえ対応エリアを北部・南部に拡大しているが、居島周辺などのまちなかエリアから離れた地域に一部対応しきれていないエリアが存在する。

### 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

乗合率を上げていくには、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。

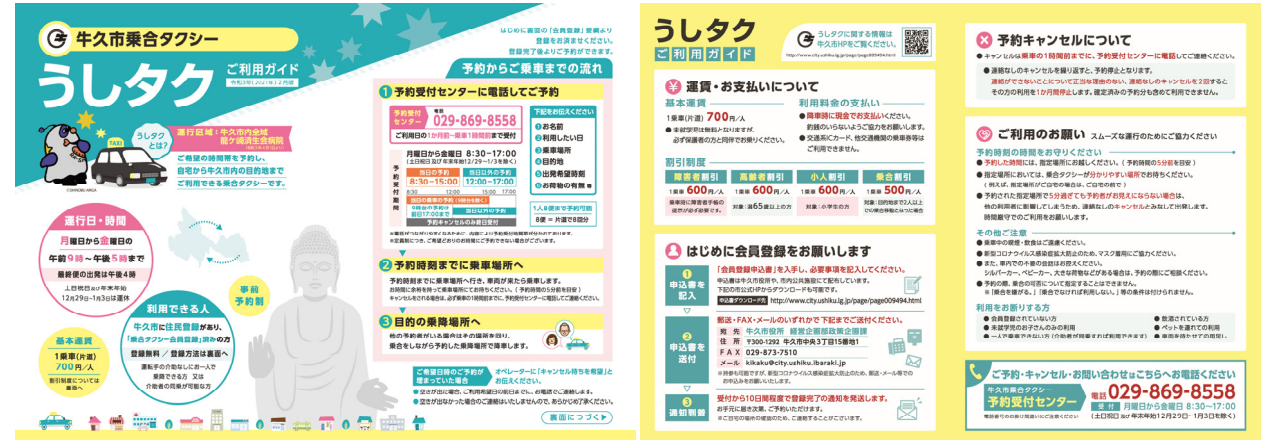


図 わかりやすい利用案内パンフレット例（茨城県牛久市乗合タクシー）

### ■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。



図 同伴者割引・同伴者無料（河内長野市コミュニティバス）

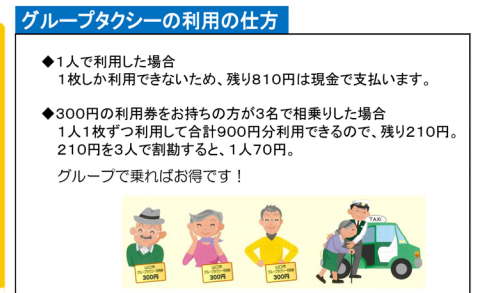


図 会員・チケット制のグループ利用促進（山口市タクシー助成制度）

### ■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。



## 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町民ニーズ

- 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。
- 町民ニーズでは、便数が少ない・乗り場が遠い等の理由で公共交通が使えず、自家用車に頼らざるを得ないとの意見が多く、前計画（H27年）の調査から今回の計画まで循環バス導入を希望する町民ニーズが継続的に挙がっている。

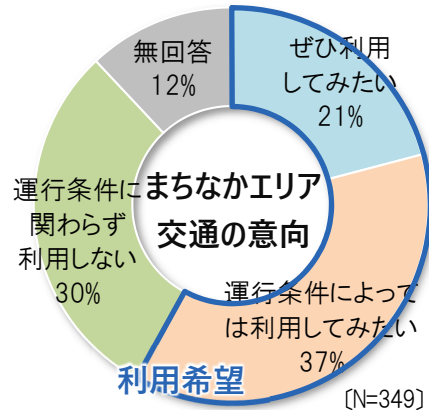


図 まちなかエリアの交通に関する町民ニーズ

#### 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、町民ニーズでは「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路  
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）



#### ■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。



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。



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

#### ■取組③ 地域全体(市民・企業・交通事業者・行政等)で連携した利用促進

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



図 送迎バスを路線バスに代替 出典：阪神バス株式会社

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

#### 取組④ 主要なターゲット層に焦点を当てた利用促進

公共交通の利用可能性が高い主要なターゲット層(通学者や通勤者、主婦層など)に焦点を当てた利用促進として、工業団地地域のエコ通勤(駅から事業所を結ぶバス運行)、商店街のチャリンを統合した利用促進冊子の作成・配布など、利用のきっかけにつながる利用促進策を推進する。

### 2 エコ通勤の取組

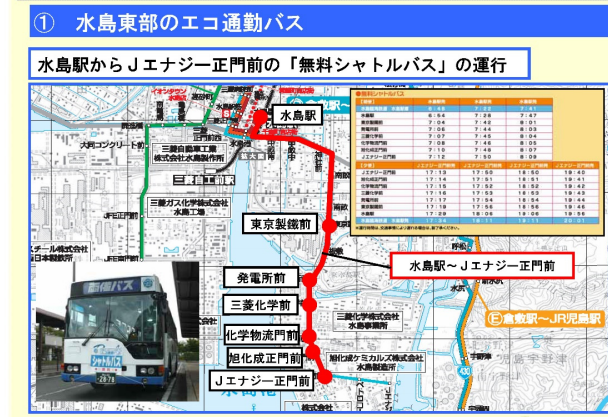


図 工業団地を対象としたエコ通勤(一例)

### 2 エコ通勤の取組



出典：岡山県倉敷市