

令和4年度 第1回大津町地域公共交通会議資料

大津町地域公共交通計画（案）について

－ 目次 －

1. 事業概要	1	●目標を達成するために行う事業・目標値	3
2. 対象区域	1	●重点施策1 肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備	5
3. 計画期間	1	●重点施策2 幹線バス木山・土林線の維持・最適化	7
4. 計画の位置付け	1	●重点施策3 乗合タクシーの利用浸透・周知強化	9
5. 公共交通の果たすべき役割・課題	1	●重点施策4 中心市街地における新たな公共交通の創出	11
6. 実施施策の体系	2	●重点施策5 利用促進を図る多様な関係者との連携	13

大津町地域公共交通会議事務局

令和4年4月19日（火）

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カ年度となっている。「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。

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。

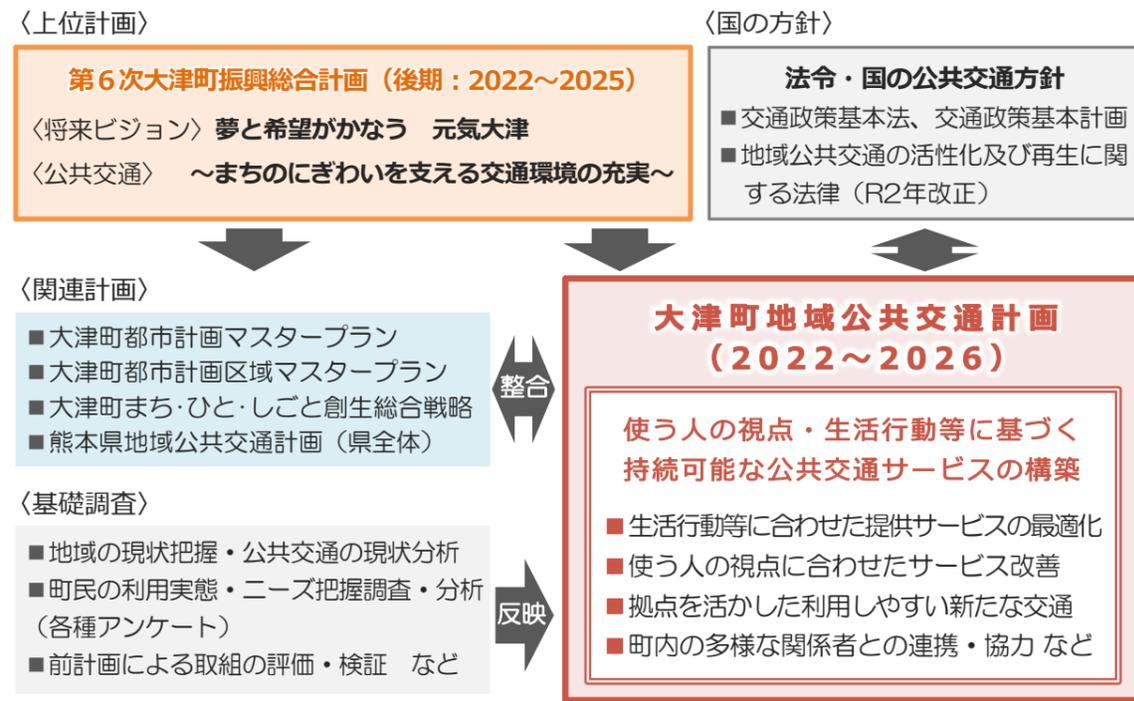


図 大津町地域公共交通計画の位置付け

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
- 商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

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〈計画書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：路線バスサービスの維持に向けた運行効率化〈P13,26-28〉

- 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周知強化・利便の向上〈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）〈P14-16〉

- 集落から町中心部へのアクセス強化、町中心部を周遊するようなサービスの提供
- 買い物・通院は午前中に済ませる傾向、交通手段における公共交通の利用割合は低い

課題6：町中心部における移動サービスの充実・支援〈P17,18〉

- 町中心部における交通手段の利用意向は前計画時より高い状況、特に若い世代のニーズ
- 買い物・通院目的の利用意向、町中心部における送迎実態への対応

課題7：J R 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：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〈P9-11,30-33,36,37〉

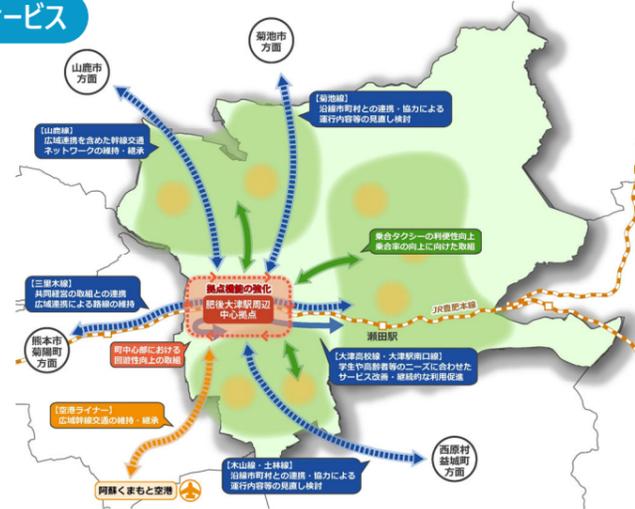
- 財政負担額の抑制に向けてコロナ収束後の利用実態等を確認しながら運行の改善・効率化
- 交通事業者や公共交通と他分野の関係者等との連携強化を通じた公共交通の利用促進
- 乗合タクシーの乗合率向上に向けた関係者との連携促進、公共交通利用のきっかけづくり

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、中心市街地の活性化を支える市街地回遊の向上、肥後大津駅を中心とした公共交通環境・市街地内の利用環境の充実などに取り組む、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 中心市街地の新たな公共交通の創出
○中心市街地の活力・にぎわいを支えるための交通環境の確保、市街地縁辺の乗合タクシー空白地解消など

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 中心部交通を推進する地域関係者の体制
○市街地内の施設関係者・事業所の連携・検討体制

■重点施策

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 〈中心部交通環境〉

中心市街地の新たな公共交通の創出

- 町の活力・にぎわい、機能性の高い中心市街地を将来に持続していくための交通環境の充実
- 主要施設間を結ぶ移動手段として市街地内・空白地をカバーする交通の確保

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



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検討協議会の継続**
 - 阿蘇くまもと空港ライナー運営検討協議会の運営継続
- **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



図 高齢者にもわかりやすい利用案内

- **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

(改善例)
8時台にダイヤを変更



図 中心部行きの利用状況（行き）

目標値

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	2,049	▶ 2,397以上
空港ライナーの年間利用者数	人/年	46,339	▶ 131,800以上

目標値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、現状値はコロナ前の78%程度水準となっているため、今後はコロナ前（R1年度）の90%水準までの回復を目指すとともに、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 町民1人あたりの公共交通に関する財政負担額の抑制

〈考え方〉 財政負担額の抑制に向けて、運行の効率化（最適化）と利用者数の回復を見込み、町民1人あたりの公共交通に係る財政負担額を現状値以下に抑制すること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)
町民1人あたりの公共交通に係る 関する財政負担額	円/人	1,868	▶ 1,868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〉 自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 中心市街地における新たな公共交通の創出 **重点④**

■ 中心市街地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、中心市街地の活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するため、多様な移動ニーズに対応した中心部交通の導入を検討（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

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 中心部交通を推進する地域関係者の体制

■ 中心部交通事業を支える推進体制の構築

- 中心部交通の運行内容（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

目標値6 中心部における交通環境・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)
中心部の交通手段・拠点整備に係る取組数	件	-	4以上

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

〈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	6.54	6.54以上

重点施策1 肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

1 事業の概要

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

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

2 現状と課題

(1) 増加傾向にあった輸送人員の回復

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



(2) 駅利用者の高い満足度と一部の改善ニーズ

▶▶▶ P14 参考1 利用者特性

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

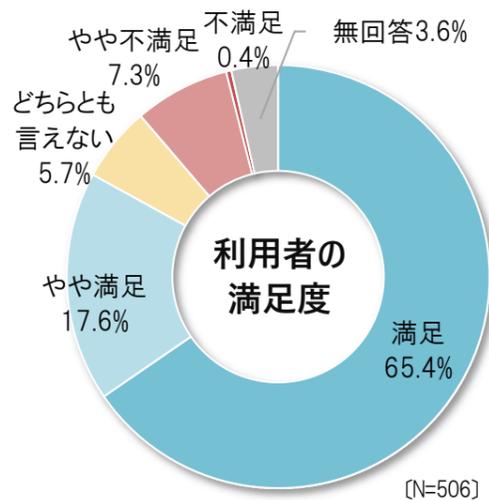


表 満足・不満足意見の概要

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

(3) 交通結節機能の維持・改善

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

表 JR豊肥本線の運行概要

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

※利用者数に応じて便数は少ない

ターミナル機能

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

待合環境機能

南口・北口駅舎内に待合所・ベンチを配置
（トイレは駅舎に設置済）

交通結節機能

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

情報提供機能

紙面時刻案内（南口待合所は空港時刻案内）



(機能改善の余地)

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

表 駅利用者が求める改善ニーズ（抜粋）

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

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



重点施策1 肥後大津駅の乗継利便性向上・環境整備

3 施策の展開

(1) わかりやすい情報案内・誘導の改善

乗り場への適切な誘導

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

■ 駅舎内での掲示 (例)

行先に応じた乗り場の案内、バスロケーションシステムの利用案内など

バスのりばのご案内

1 乗り場
セントラル病院/道の駅方面
熊本空港方面
〈特急バス〉
やまびこ号 (熊本～大分)
九州横断バス (熊本～別府)

2 乗り場
山鹿・菊池方面
大津高校方面

3 乗り場
道の駅大津方面
光の森・熊本市方面

タクシーのりばのご案内

南口 駅舎を出て左
北口 駅舎を出て右

バス発着時刻の情報案内

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



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

図 駅改札付近のバス情報案内 (古賀駅)

(2) 乗継利便性の向上

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

鉄道に接続するバスダイヤの確保

▶▶▶ P15 参考2 バス接続状況

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

※ 駅南口線は部分的に改善

(3) 待合環境の充実

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



(4) パーク&ライド活用促進・自転車利用環境の充実

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



パーク&ライド駐車場の活用促進

図 パーク&ライド利用啓発チラシ (熊本市)

出典：令和3年度第1回熊本市公共交通協議会資料



1 事業の概要

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

事業目的

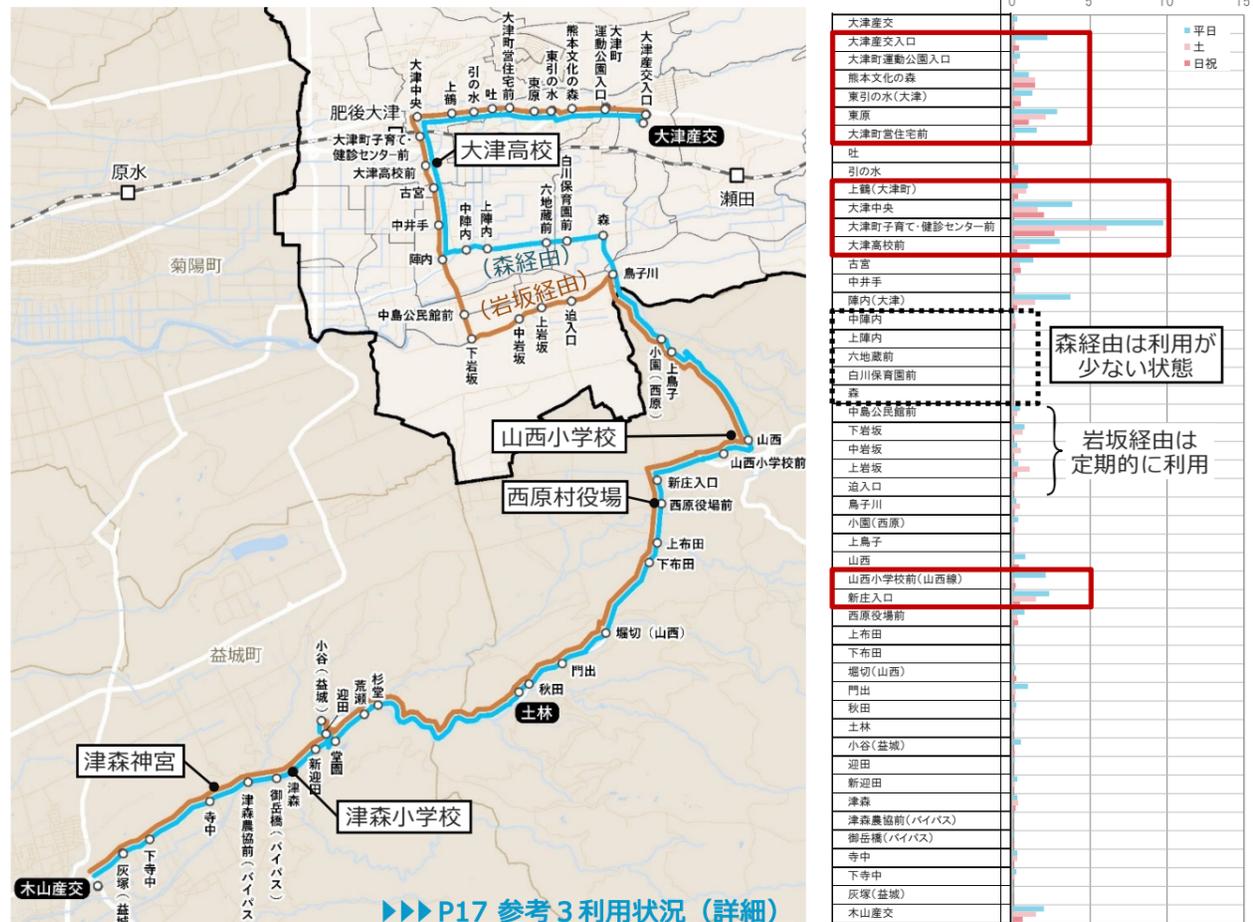
- 利用状況や沿線地域の生活行動・ニーズ等に合わせた運行サービスの最適化
- 西原村・益城町方面の広域的な移動・交流に関するあり方の検討

2 現状と課題

(1) 路線の特性・サービス水準

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

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



(2) 利用者低迷及び補助効率の低下

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

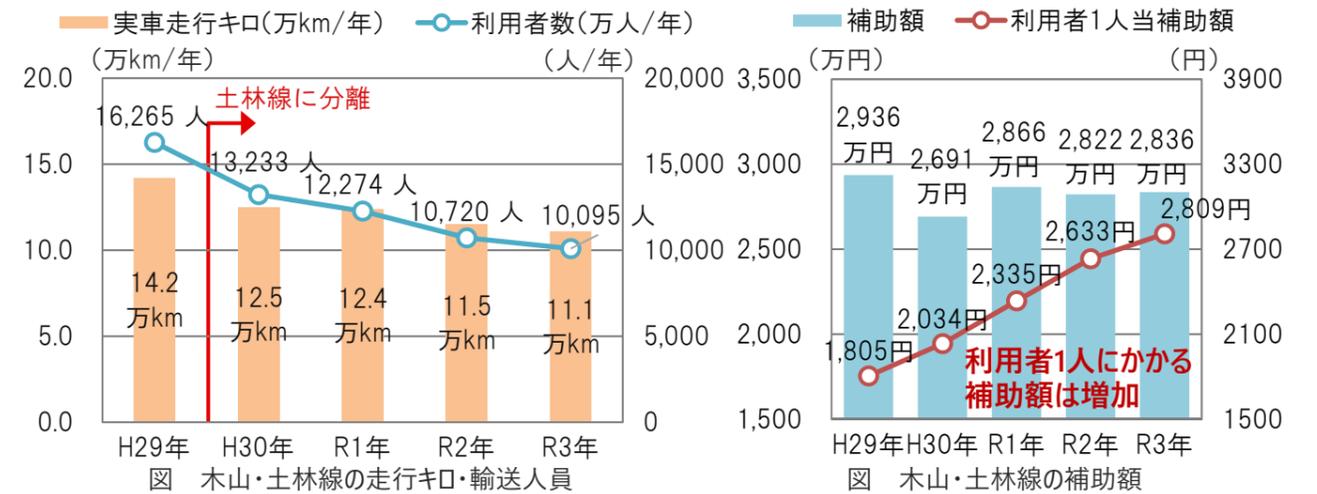


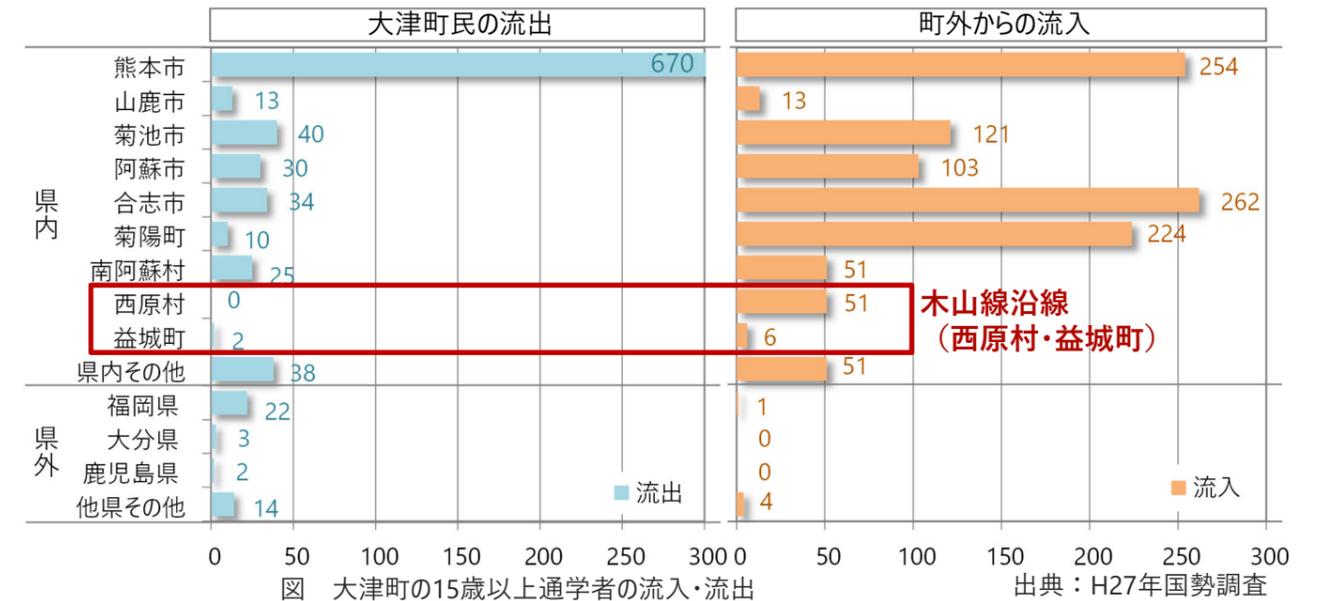
表 木山・土林線の輸送実績 (R1年・R3年)

路線名	系統名	分類	1日あたり輸送量(人)		年間輸送量(人)		町補助額(千円)	
			R1年度(コロナ前)	R3年度	R1年度(コロナ前)	R3年度	R1年度(コロナ前)	R3年度
木山線	木山産交～森～大津産交	市町村補助	1.1	0.8	4,303	3,683	2,752	3,657
	木山産交～岩坂～大津産交	市町村補助	1.3	0.9	5,242	4,103	3,916	4,096
土林線	土林～森～大津産交	市町村補助	0.6	0.0	1,456	77	1,700	842
	土林～下岩坂～大津産交	市町村補助	1.0	0.9	1,273	2,232	675	1,878

1日あたりの輸送量が9人未満

(3) 西原村等からの通学者の移動

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



3 施策の展開

(1) 熊本県の幹線バス維持方針

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

表 幹線バス維持基準・方針

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

出典：熊本県地域公共交通計画（R3.3）

(2) 見直し方針

① 低利用停留所の効率化（岩坂経由ルートへの統一）

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

表 森経由ルート・岩坂経由ルートの利用状況

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

出典：ICカード利用履歴（2019年9月～11月）

(居住人口分布・乗合タクシー対応エリア)



森・岩坂ともに乗合タクシーによる代替可能エリア

② 通学行動に合わせたダイヤの見直し

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

曜日・便数	経由地など	方向	停留所名		
			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

買い物など

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

③ 駅ルート延伸による利便性の向上

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

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



図 駅周辺の経路図

④ 輸送実態・ニーズに応じた段階的な見直し

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

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

(3) 関係町村間の協議及び資金調達

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

1 事業の概要

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

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

2 現状と課題

(1) 北部・南部のエリア拡大・浸透しきれていない利用状況

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

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

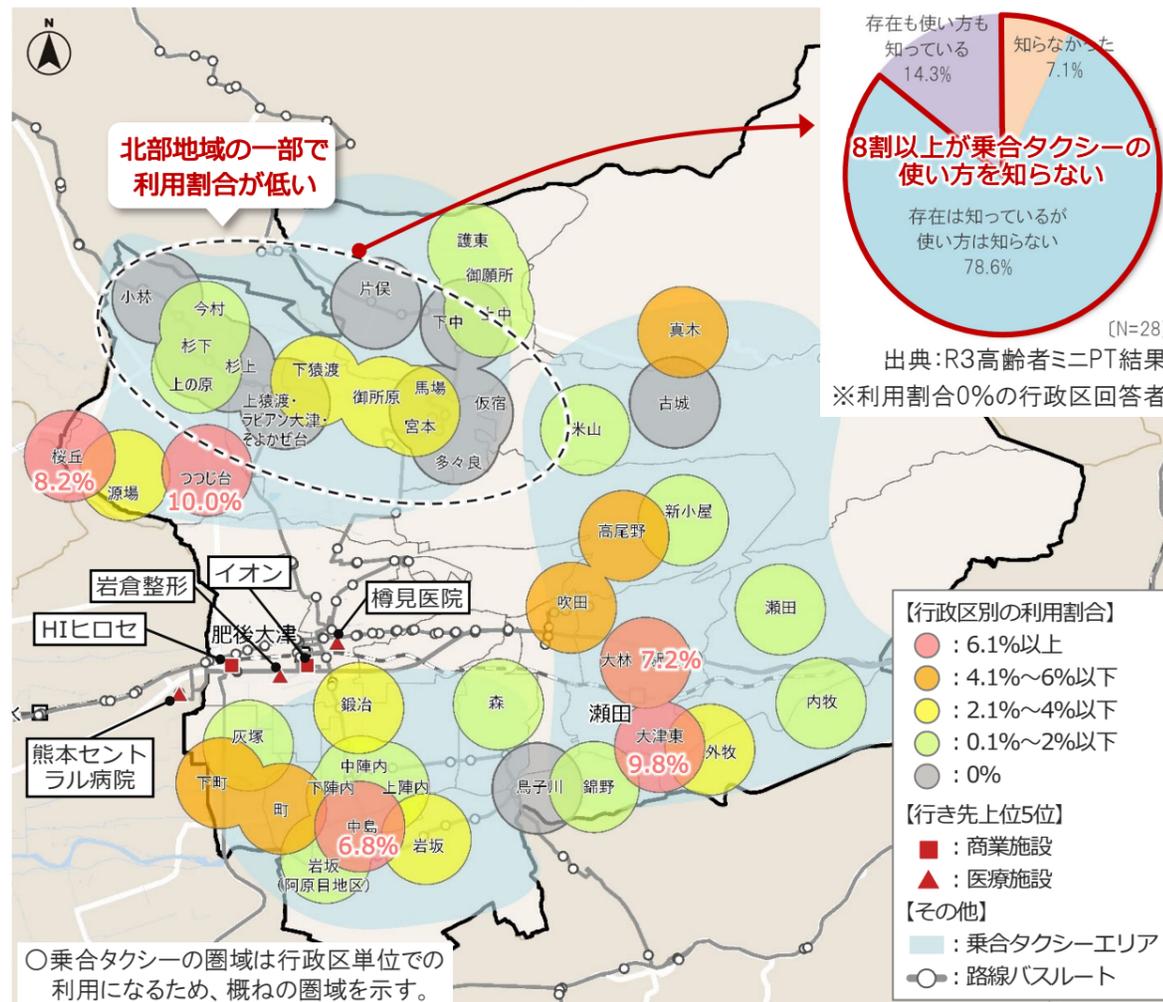


図 行政区別の乗合タクシー利用割合図

(2) 一部対応しきれないエリア

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

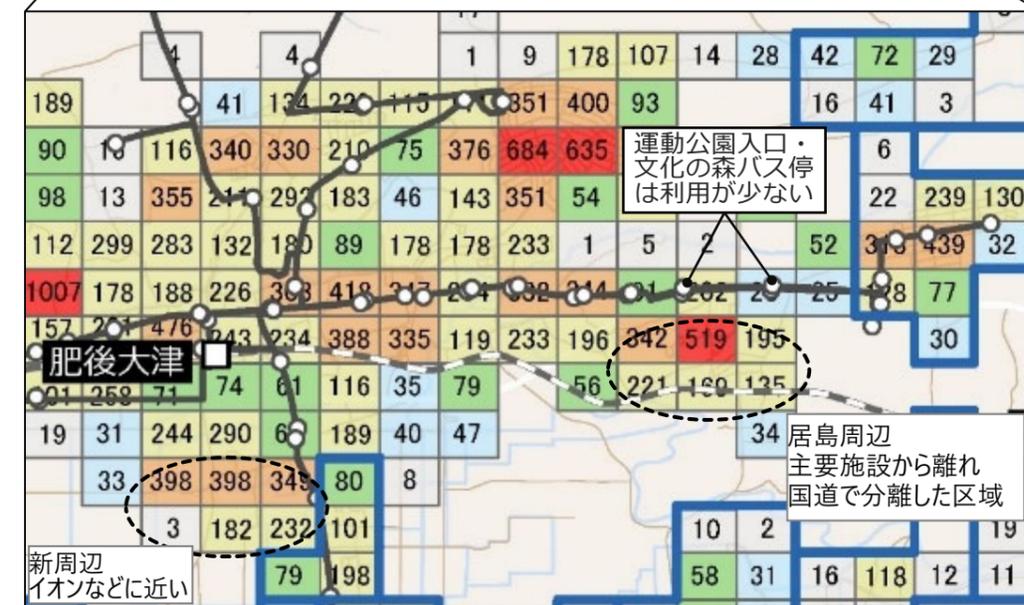
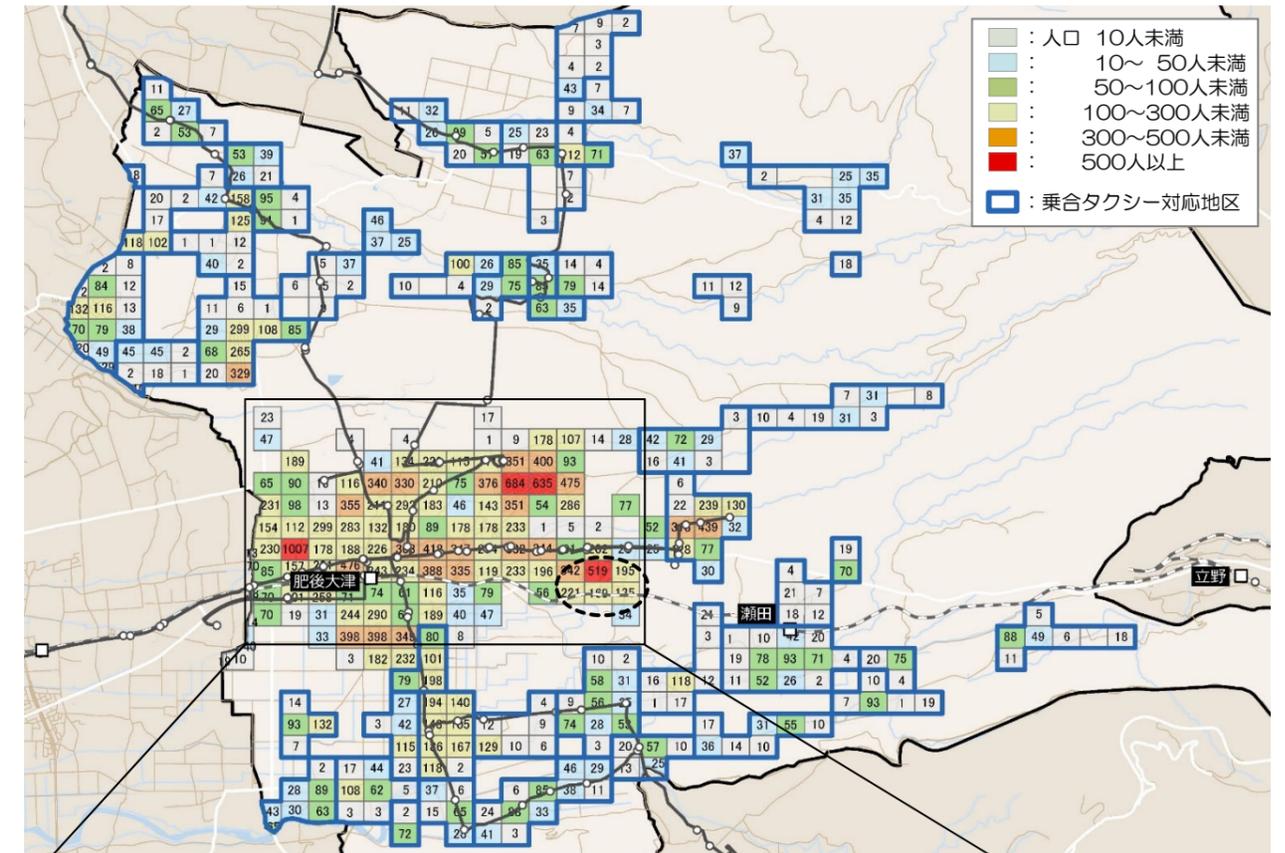


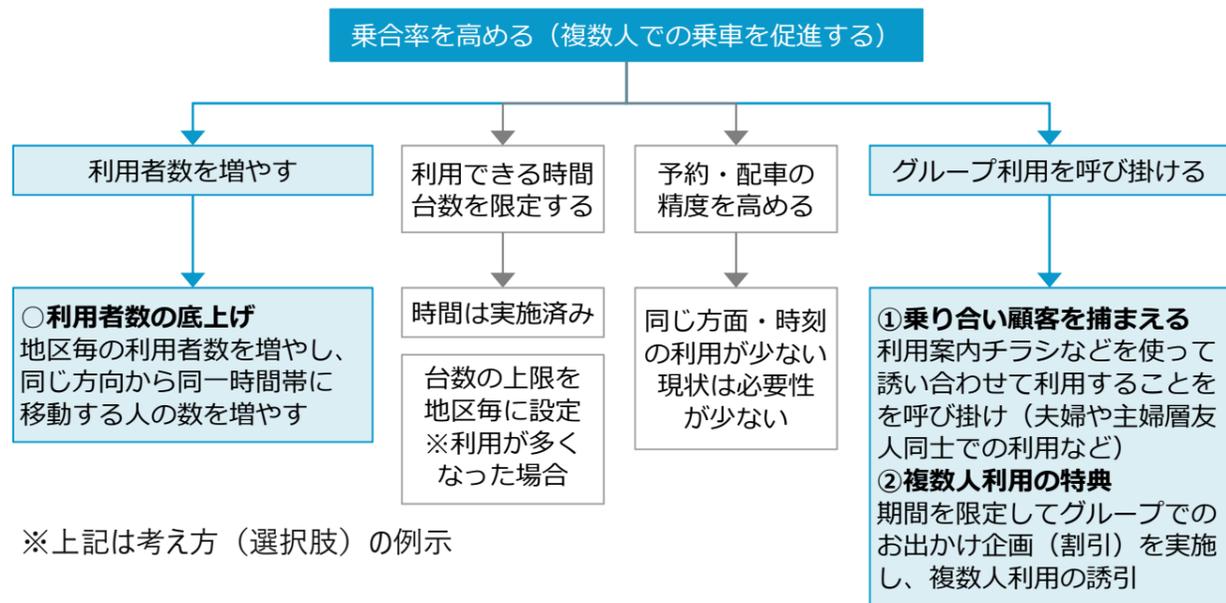
図 居住人口分布・乗合タクシー対応エリア

(3) 乗合率の向上 (運行事業者と協力した改善)

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

■乗合率の向上

乗合率を高めるには、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



※上記は考え方 (選択肢) の例示

■運行事業者と協力した改善

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

(2015年時点の各社の車両保有状況など)

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

3 施策の展開

(1) 利用案内パンフレットの作成・周知

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



図 わかりやすい利用案内パンフレット例 (茨城県牛久市乗合タクシー)

(2) 福祉等と連携した周知活動

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



予約方法などの案内

(3) グループ利用の呼びかけ・限定企画の実施

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

第2期計画 具体的な取組み① 平成25年10月26日より実施予定

モックルコミュニティバス同伴者割引の実施

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



図 同伴者割引・同伴者無料 (河内長野市コミュニティバス)

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)

(4) 地域検討体制の連携した取組・運行改善

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



1 事業の概要

本町が目指すまちづくりを踏まえ、中心市街地の活力・にぎわいを支える・生活利便性を確保するため、多様な移動ニーズに対応する中心部交通の導入を検討する。
 本町は他地域と同様、便利な自家用車に頼る生活が浸透したことで公共交通利便性が低くなっており、事業採算が成立する需要の確保は厳しいもの（民間事業者だけで対応できない領域）と想定され、行政・交通事業者・地域関係者が協力しながら協議・検討していくことを目指す。

事業目的

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

2 現状と課題

(1) 都市計画・まちづくりと連動した総合的サービス

最上位である総合計画の方針

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

(2) 主要施設間を結ぶ移動手段の確保

移動できる手段・機能の不足

■既存の公共交通での対応限界

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

■乗合タクシー（空白地帯）

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

(3) 高齢者等の移動制約者への対応

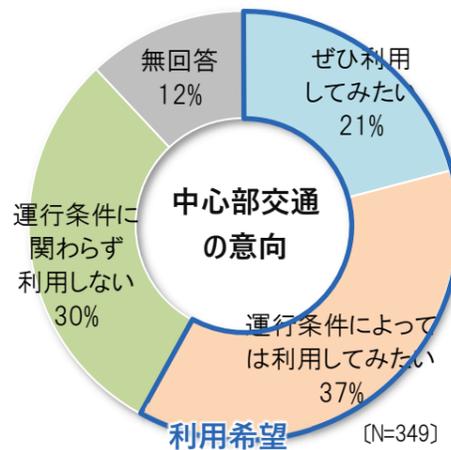
運転できない高齢者の増加

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

道路交通法の改正 ～一部の高齢ドライバーに運転技能検査を義務付け～
 高齢ドライバーの安全運転サポート車（サポカー）限定免許の導入などと合わせ、高齢化に起因する違反歴・事故歴のある75歳以上の高齢ドライバーを対象として、更新時に「運転技能検査」の義務付けが導入され、運転免許を持たない高齢者数の増加が今後見込まれる。

3 中心部交通を求める町民ニーズ

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



■循環バスを求める町民の意見（抜粋）

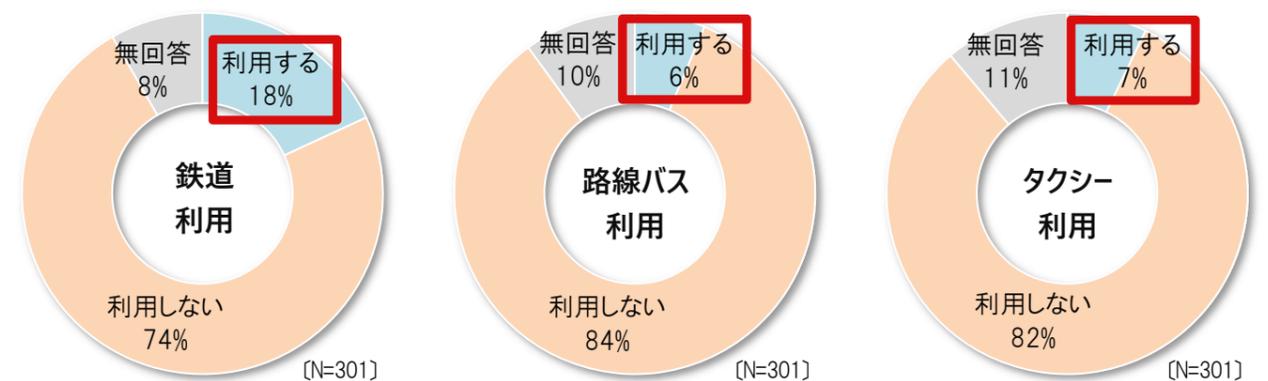
- 学校や光の森へ行ったりする時に美咲野内をバスが回ってくれたらと思います。利用者を増やすためには利便性がなければならないと思います。
- 菊陽町のように、町内巡回バスなどがあるといいと思う。翔陽高校前の道路の渋滞をどうにかしてほしい。
- 菊陽のバスのような100円でどこでも行けるバス等があると便利です。買い物先や病院（小児科）、役場等（西松屋も）で停車すると有り難い。家族が車を使っていて、自分が使えない時に助かる。
- 町中を走っている老人の運転が危ないと感じる、不安に思うことが多い。自分も子どもに言われて免許返納した。大津町は市や菊陽町のような巡回バスもなければ、美咲野などは免許を返納し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

表 中心部交通に求めるサービス条件

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

■中心部周辺の公共交通利用率

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



5 施策の展開

(1) 他の取組事例を踏まえたサービス水準の確保

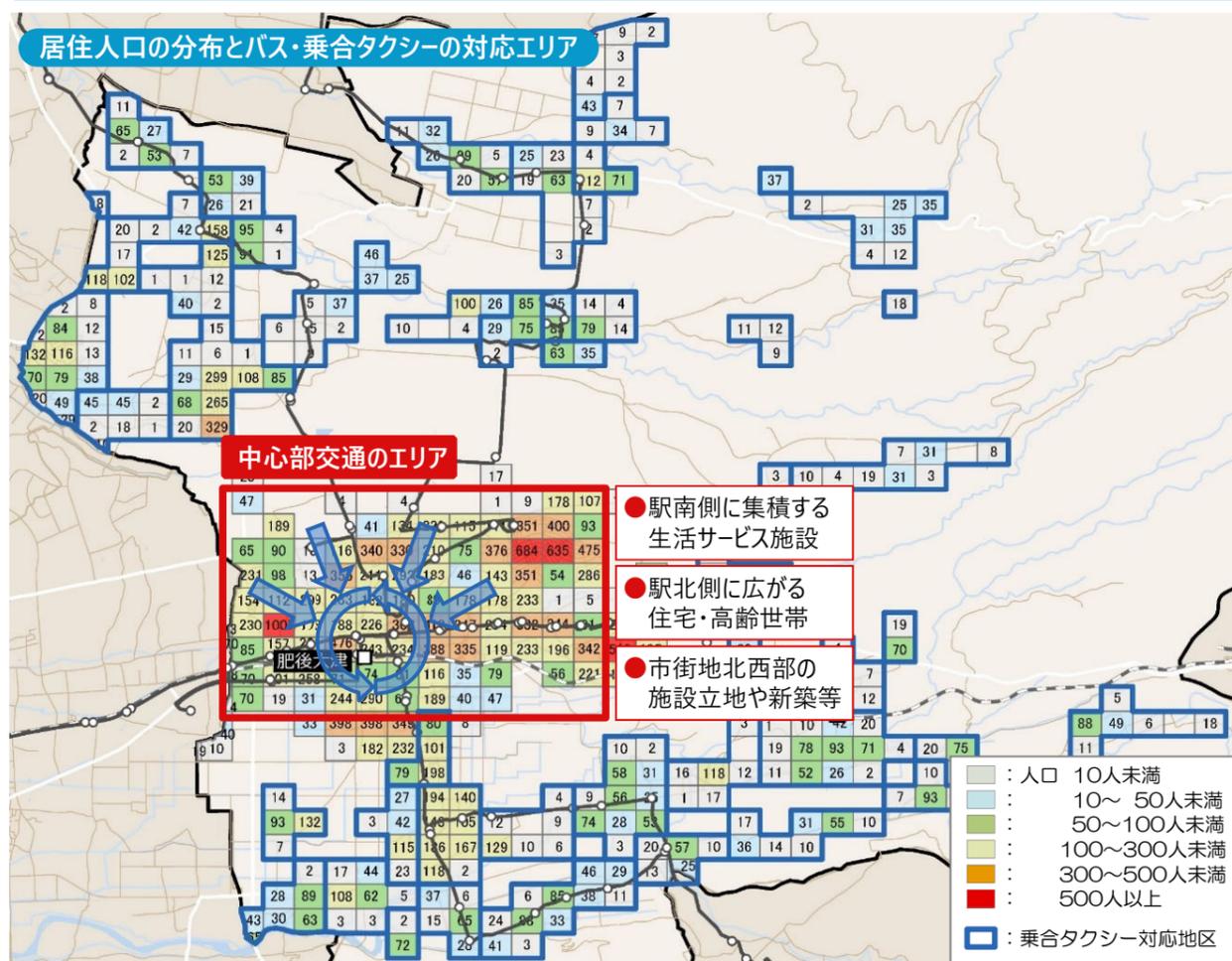
- 市街地循環バスは、近隣の菊陽町や南阿蘇村、合志市、熊本市などのほか、九州内・全国各地の多くの地域で取り生まれ、わかりやすいルート・運行間隔・デザイン性などにより利用を促進している。
- 路線バスと同様、単独での事業採算成立は厳しい状況にあり、中心市街地活性化等を目的に行政による運行費補助で賄われる事例が多い（欠損補助額1,000～2,000万円台など）。



図 レターバス（合志市） 図 キャロッピー号（菊陽町） 図 ゆるっとバス（南阿蘇村） 図 まちなかループバス（熊本市）
出典：熊本電鉄ホームページ 出典：南阿蘇村ホームページ 出典：熊本市ホームページ

(2) 運行エリアの設定

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



(3) 必要サービス水準の検討

詳細については安全性・採算性などを考慮して実施計画を作成

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

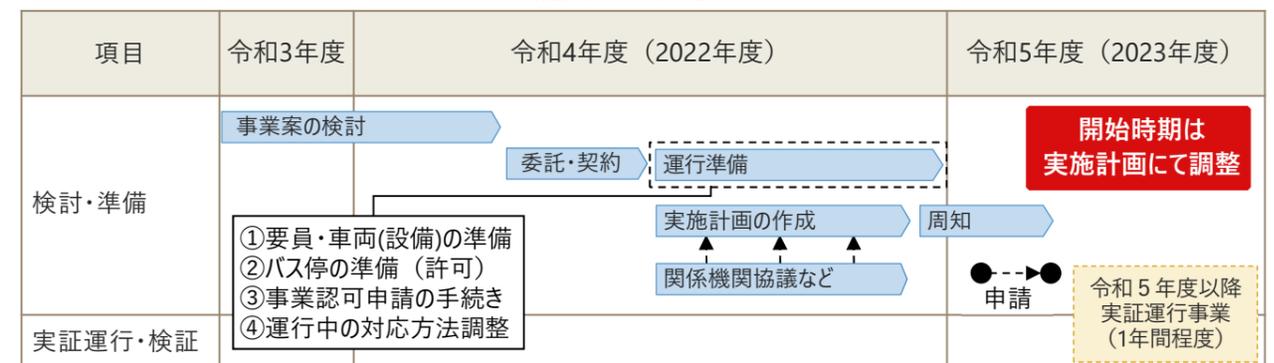
中心部交通（一例）



(4) 実証運行を見据えた取組の推進

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

表 実証運行に向けたロードマップ



1 施策の展開

(1) 施設関係者等と連携した利用促進事業の展開

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



図 施設関係者と連携した公共交通のお出かけ企画 出典：宮崎県門川町

(2) 関係者と連携した新規需要を取り込むための利用促進

① 学校関係者を交えた詳細な学生ニーズの把握・意見交換の実施

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



図 高校性が主体となった利用促進の事例 出典：熊本県水俣市

② 地域全体（市民・企業・交通事業者・行政等）で連携した利用促進の取組

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



図 送迎バスを路線バスに代替 出典：阪神バス株式会社

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

③ まちの活性化、公共交通の維持・充実を目的とした通勤バスの実証実験

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

2 エコ通勤の取組

① 水島東部のエコ通勤バス



図 工業団地を対象とした通勤バスの実証実験事例

2 エコ通勤の取組

(3) 啓発冊子・商店街の支援

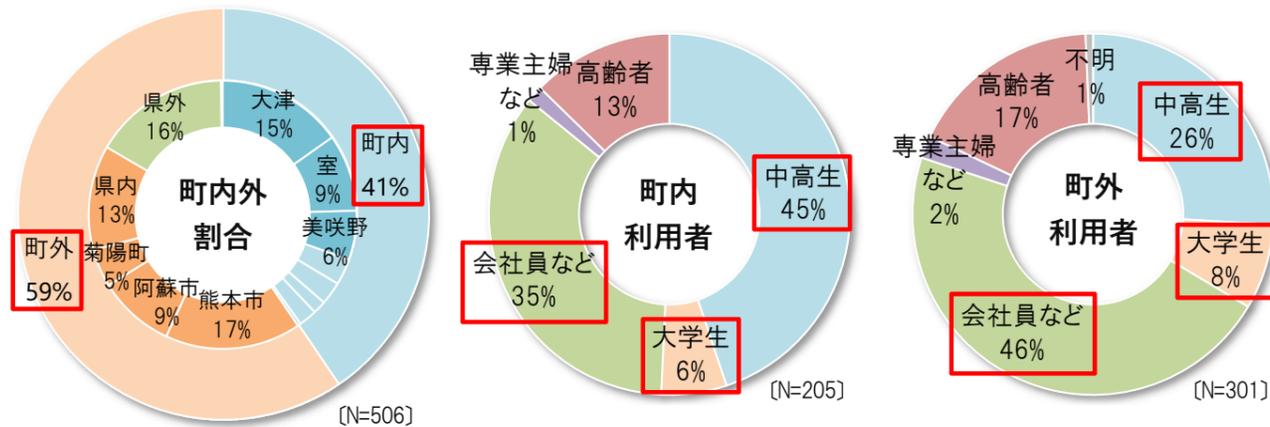
- エコ通勤冊子は、エコ通勤のチラシ、啓発冊子、バスマップと商店街チラシを統合した冊子（A4×8頁）を配布。
- より多くの人に、エコ通勤の取組を浸透と意識啓発を図るため、従業員に配布。



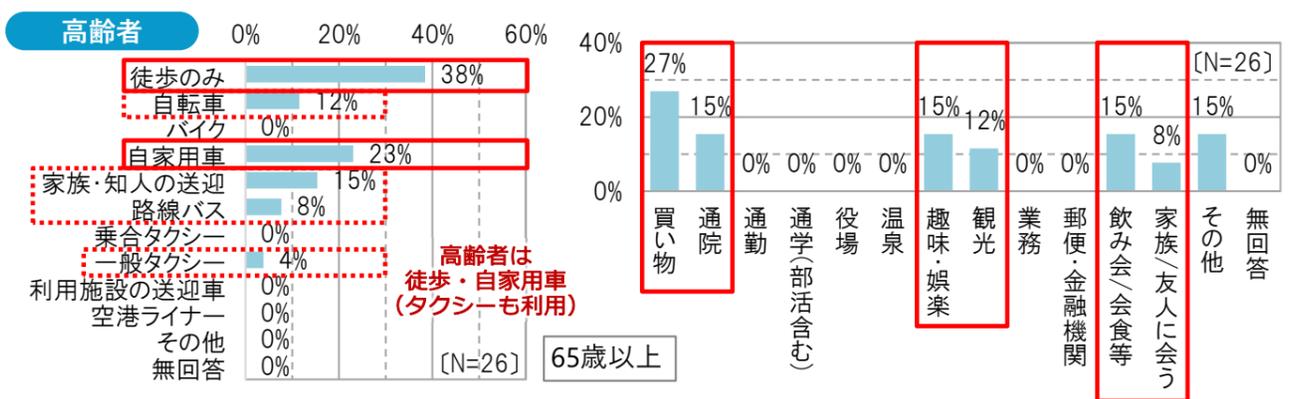
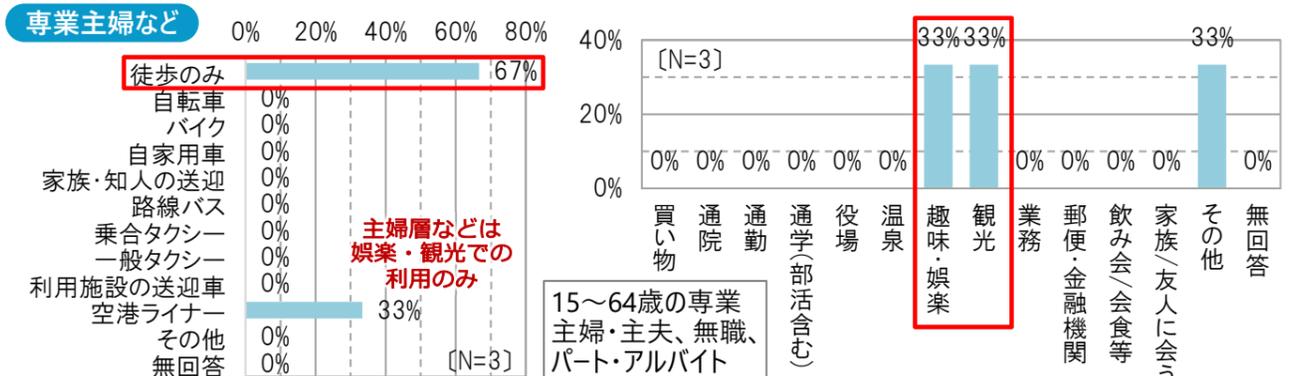
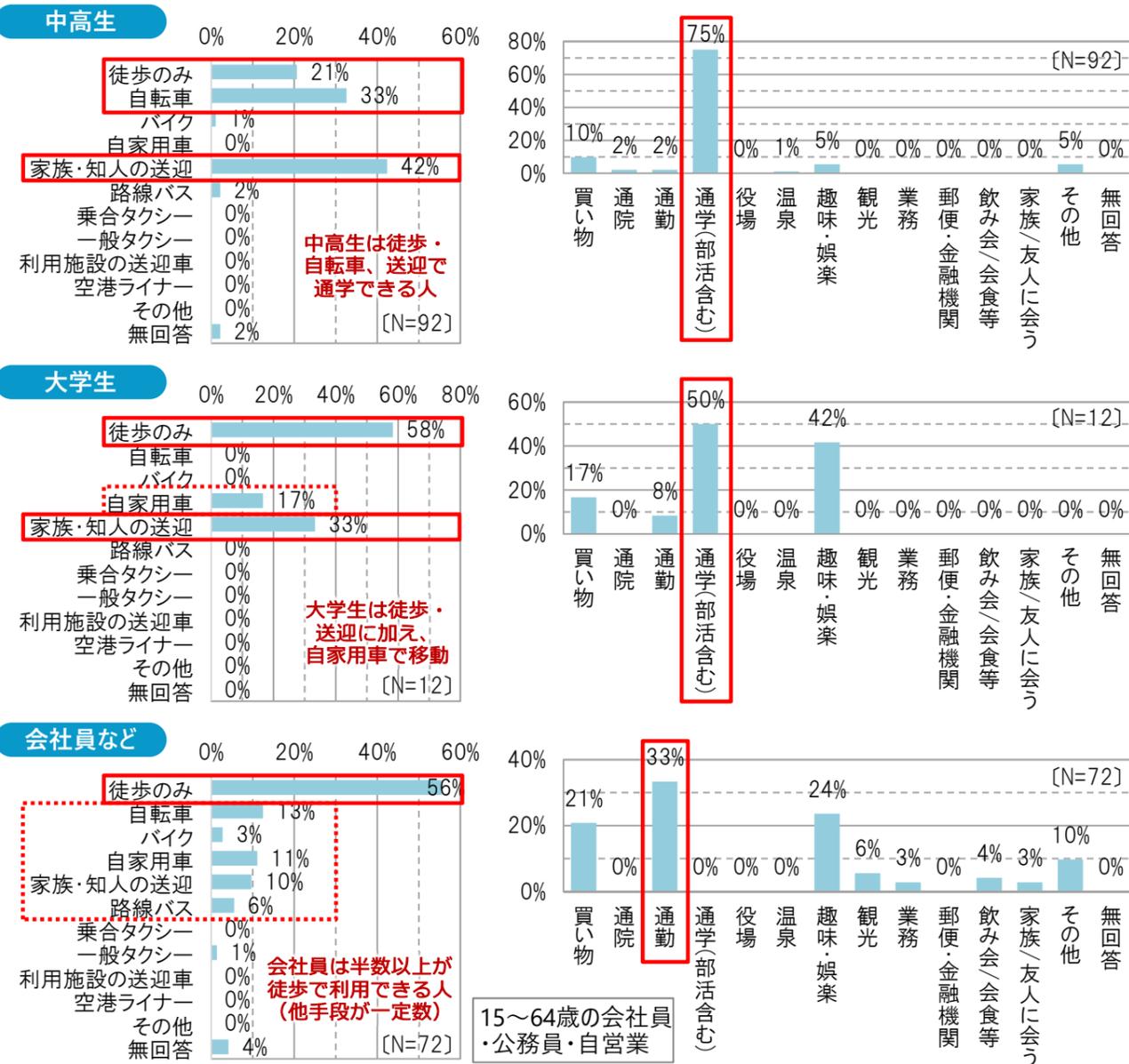
出典：岡山県倉敷市

参考1 肥後大津駅の利用者特性

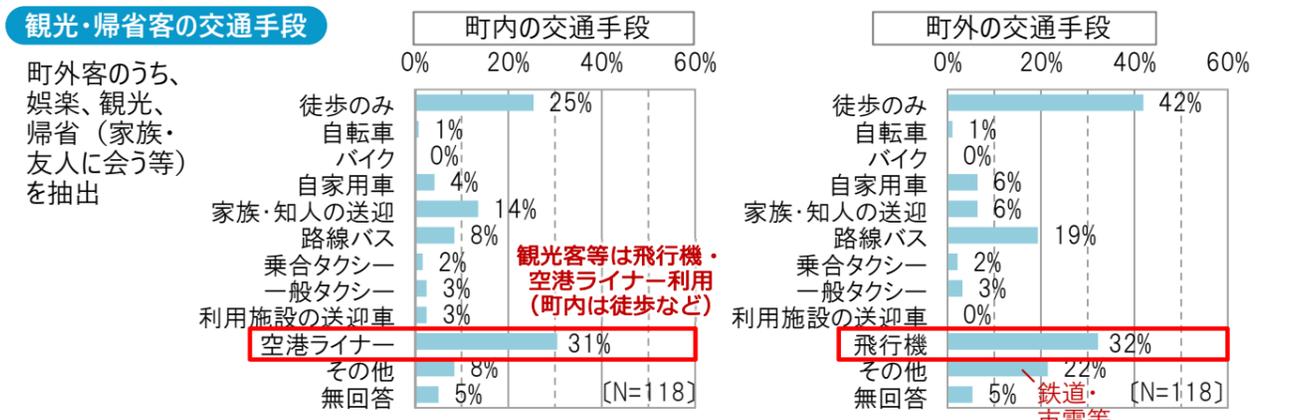
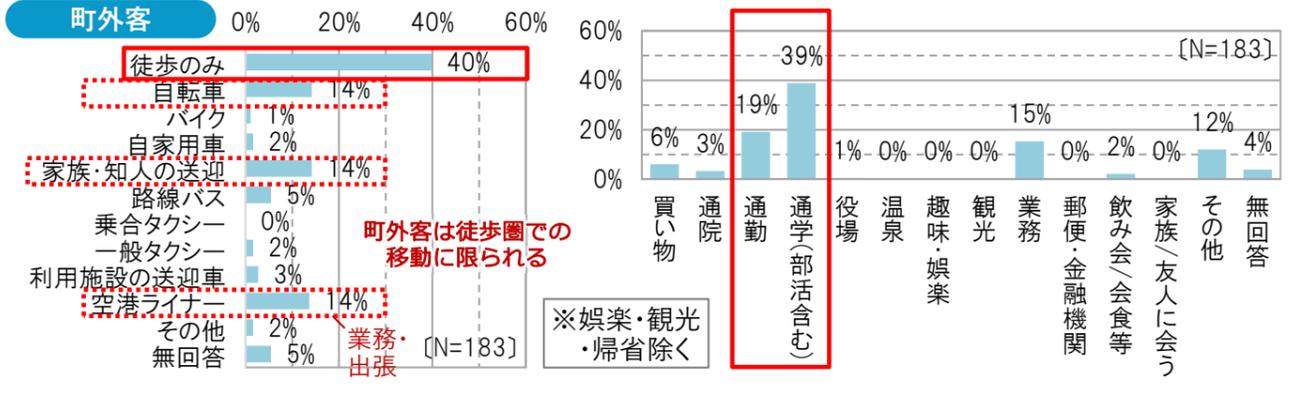
(1) 町内利用者・町外利用者



(2) 町内の交通手段 (町民)



(3) 町外客の交通手段 (通勤通学等 / 観光・帰省客)



参考2 肥後大津駅の路線バス接続状況 (1/2)

(1) 三里木線 (道の駅・大津産交・吹田団地方面)

		行き								熊本方面へ	
エリア	接続バス停	徒歩	上下	曜日	便名	系統	系統名	バス接続	→	列車・行き	待ち時間
道の駅・大津産交・吹田団地	大津駅前	3~6分	上り	平日	1便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	6:15	→	6:33	(18分)
			上り	平日	2便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	6:34	→	6:44	(10分)
			上り	平日	3便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	7:21	→	7:30	(09分)
			上り	平日	4便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	7:52	→	8:07	(15分)
			上り	平日	5便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	8:23	→	8:32	(09分)
			上り	平日	6便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	9:17	→	9:57	(40分)
			上り	土	1便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	6:57	→	7:05	(08分)
			上り	土	2便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	7:34	→	7:42	(08分)
			上り	土	3便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	8:51	→	8:57	(06分)
			上り	土	4便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	9:37	→	9:57	(20分)
			上り	土	5便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	16:34	→	16:51	(17分)
			上り	土	6便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	17:29	→	17:44	(15分)
			上り	日祝	1便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	6:38	→	6:44	(06分)
			上り	日祝	2便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	7:38	→	7:55	(17分)
			上り	日祝	3便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	8:38	→	8:57	(19分)
			上り	日祝	4便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	9:34	→	9:57	(23分)
			上り	日祝	5便	1208	E3-5:吹田団地→三里木~子飼→桜町バスターミナル	13:34	→	14:06	(32分)
			上り	平日	1便	1510	吹田団地→大津中央~→大津高校前	-	→	-	-

接続率	82.4%
平均待ち時間	(16分)

		帰り								
熊本方面から		バス接続	上下	曜日	便名	系統	系統名	→	列車・帰り	待ち時間
15:05	(32分)	→	15:37	下り	平日	1便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	15:05	(32分)
16:30	(07分)	→	16:37	下り	平日	2便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	16:30	(07分)
17:43	(25分)	→	18:08	下り	平日	3便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	17:43	(25分)
18:57	(09分)	→	19:06	下り	平日	1便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	18:57	(09分)
19:50	(18分)	→	20:08	下り	平日	2便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	19:50	(18分)
20:50	(17分)	→	21:07	下り	平日	3便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	20:50	(17分)
22:27	(06分)	→	22:33	下り	平日	4便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	22:27	(06分)
14:01	(19分)	→	14:20	下り	土	1便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	14:01	(19分)
18:08	(12分)	→	18:20	下り	土	2便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	18:08	(12分)
19:12	(07分)	→	19:19	下り	土	1便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	19:12	(07分)
19:50	(14分)	→	20:04	下り	土	2便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	19:50	(14分)
22:27	(12分)	→	22:39	下り	土	3便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	22:27	(12分)
23:26	(08分)	→	23:34	下り	土	4便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	23:26	(08分)
14:45	(22分)	→	15:07	下り	日祝	1便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	14:45	(22分)
18:23	(14分)	→	18:37	下り	日祝	2便	1208	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→吹田団地	18:23	(14分)
19:12	(23分)	→	19:35	下り	日祝	1便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	19:12	(23分)
20:29	(06分)	→	20:35	下り	日祝	2便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	20:29	(06分)
21:10	(24分)	→	21:34	下り	日祝	3便	1202	E3-5:桜町バスターミナル→子飼~三里木→大津産交	21:10	(24分)

接続率	76.5%
平均待ち時間	(15分)

(2) 菊池線 (美咲野・菊池方面)

		行き								熊本方面へ	
エリア	接続バス停	徒歩	上下	曜日	便名	系統	系統名	バス接続	→	列車・行き	待ち時間
菊池方面 (沿線)	肥後大津駅	01分	上り	平日	1便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	8:00	→	8:07	(07分)
			上り	平日	2便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	9:25	→	9:57	(32分)
			上り	平日	3便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	11:30	→	11:40	(10分)
			上り	平日	4便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	14:00	→	14:06	(06分)
			上り	平日	5便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	15:20	→	15:34	(14分)
			上り	平日	6便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	16:00	→	16:19	(19分)
			上り	平日	7便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	17:40	→	17:54	(14分)
			上り	平日	8便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	18:45	→	18:57	(12分)
			上り	土	1便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	9:50	→	9:57	(07分)
			上り	土	2便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	11:00	→	11:21	(21分)
			上り	土	3便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	13:30	→	13:36	(06分)
			上り	土	4便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	14:15	→	14:29	(14分)
			上り	土	5便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	15:50	→	15:57	(07分)
			上り	土	6便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	17:50	→	18:08	(18分)
			上り	日祝	1便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	9:00	→	9:20	(20分)
			上り	日祝	2便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	12:00	→	12:12	(12分)
			上り	日祝	3便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	14:15	→	14:29	(14分)
			上り	日祝	4便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	16:30	→	16:51	(21分)
上り	日祝	5便	4309	菊池産交→矢護川~大津北中学校→大津高校前	18:00	→	18:08	(08分)			

接続率	84.2%
平均待ち時間	(13分)

		帰り								
熊本方面から		バス接続	上下	曜日	便名	系統	系統名	→	列車・帰り	待ち時間
6:42	(25分)	→	7:07	下り	平日	1便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	6:42	(25分)
8:16	(11分)	→	8:27	下り	平日	2便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	8:16	(11分)
10:38	(28分)	→	11:06	下り	平日	3便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	10:38	(28分)
12:55	(11分)	→	13:06	下り	平日	4便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	12:55	(11分)
15:05	(16分)	→	15:21	下り	平日	5便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	15:05	(16分)
16:05	(16分)	→	16:21	下り	平日	6便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	16:05	(16分)
17:07	(20分)	→	17:27	下り	平日	7便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	17:07	(20分)
17:43	(24分)	→	18:07	下り	平日	8便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	17:43	(24分)
8:23	(13分)	→	8:36	下り	土	1便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	8:23	(13分)
10:38	(28分)	→	11:06	下り	土	2便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	10:38	(28分)
11:36	(30分)	→	12:06	下り	土	3便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	11:36	(30分)
14:45	(11分)	→	14:56	下り	土	4便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	14:45	(11分)
15:05	(31分)	→	15:36	下り	土	5便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	15:05	(31分)
16:49	(22分)	→	17:11	下り	土	6便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	16:49	(22分)
8:23	(23分)	→	8:46	下り	日祝	1便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	8:23	(23分)
9:53	(14分)	→	10:07	下り	日祝	2便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	9:53	(14分)
12:55	(22分)	→	13:17	下り	日祝	3便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	12:55	(22分)
14:45	(12分)	→	14:57	下り	日祝	4便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	14:45	(12分)
17:07	(05分)	→	17:12	下り	日祝	5便	4309	大津高校前→大津北中学校~矢護川→菊池産交	17:07	(05分)

接続率	52.6%
平均待ち時間	(19分)

参考2 肥後大津駅の路線バス接続状況 (2/2)

(3) 山鹿線 (翔陽高校・菊池・山鹿方面)

エリア	接続バス停	徒歩	行き							熊本方面へ	
			上下	曜日	便名	系統	系統名	バス接続	列車・行き	待ち時間	
山鹿方面 (沿線)	肥後大津駅	01分	上り	平日	1便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	6:59	→	7:05	(06分)
			上り	平日	2便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	7:44	→	7:55	(11分)
			上り	平日	3便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	8:42	→	8:57	(15分)
			上り	平日	4便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	9:52	→	9:57	(05分)
			上り	平日	5便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	11:48	→	12:12	(24分)
			上り	平日	6便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	13:48	→	14:06	(18分)
			上り	平日	7便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	15:18	→	15:34	(16分)
			上り	平日	8便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	16:18	→	16:51	(33分)
			上り	平日	9便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	17:47	→	17:54	(07分)
			上り	平日	10便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	19:13	→	19:35	(22分)
			上り	平日	11便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	20:34	→	20:54	(20分)
			上り	土	1便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	7:51	→	8:07	(16分)
			上り	土	2便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	8:37	→	8:42	(05分)
			上り	土	3便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	10:09	→	10:19	(10分)
			上り	土	4便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	11:49	→	12:12	(23分)
			上り	土	5便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	13:39	→	14:06	(27分)
			上り	土	6便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	15:14	→	15:34	(20分)
			上り	土	7便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	15:39	→	15:57	(18分)
			上り	土	8便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	18:04	→	18:24	(20分)
			上り	土	9便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	19:07	→	19:13	(06分)
			上り	土	10便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	19:49	→	19:54	(05分)
			上り	日祝	1便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	8:37	→	8:42	(05分)
			上り	日祝	2便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	10:09	→	10:19	(10分)
			上り	日祝	3便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	11:54	→	12:12	(18分)
			上り	日祝	4便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	13:39	→	14:06	(27分)
			上り	日祝	5便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	15:14	→	15:34	(20分)
			上り	日祝	6便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	15:39	→	15:57	(18分)
			上り	日祝	7便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	19:09	→	19:35	(26分)
上り	日祝	8便	4813	山鹿バスセンター→水辺プラザ→翔陽高校→肥後大津駅	19:52	→	20:12	(20分)			

接続率 75.9%
平均待ち時間 (16分)

熊本方面から		帰り						
列車・帰り	待ち時間	バス接続	上下	曜日	便名	系統	系統名	
6:03	(12分)	→	6:15	下り	平日	1便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
7:03	(07分)	→	7:10	下り	平日	2便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
8:03	(07分)	→	8:10	下り	平日	3便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
9:16	(09分)	→	9:25	下り	平日	4便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
11:36	(29分)	→	12:05	下り	平日	5便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
12:55	(05分)	→	13:00	下り	平日	6便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
14:01	(14分)	→	14:15	下り	平日	7便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
15:34	(16分)	→	15:50	下り	平日	8便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
16:49	(11分)	→	17:00	下り	平日	9便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
17:43	(27分)	→	18:10	下り	平日	10便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
19:12	(18分)	→	19:30	下り	平日	11便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
6:42	(18分)	→	7:00	下り	土	1便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
7:51	(14分)	→	8:05	下り	土	2便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
8:51	(09分)	→	9:00	下り	土	3便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
10:38	(32分)	→	11:10	下り	土	4便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
11:36	(29分)	→	12:05	下り	土	5便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
14:01	(19分)	→	14:20	下り	土	6便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
15:49	(06分)	→	15:55	下り	土	7便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
16:30	(10分)	→	16:40	下り	土	8便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
18:23	(07分)	→	18:30	下り	土	9便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
19:12	(18分)	→	19:30	下り	土	10便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
6:42	(18分)	→	7:00	下り	日祝	1便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
8:51	(19分)	→	9:10	下り	日祝	2便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
12:08	(07分)	→	12:15	下り	日祝	3便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
14:01	(09分)	→	14:10	下り	日祝	4便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
15:49	(06分)	→	15:55	下り	日祝	5便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
16:30	(10分)	→	16:40	下り	日祝	6便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
19:12	(18分)	→	19:30	下り	日祝	7便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	
10:38	(32分)	→	11:10	下り	日祝	8便	4813 肥後大津駅→翔陽高校→水辺プラザ→山鹿バスセンター	

接続率 82.8%
平均待ち時間 (15分)

(4) 駅南口線 (セントラル病院・道の駅方面)

エリア	接続バス停	徒歩	行き							熊本方面へ	
			上下	曜日	便名	系統	系統名	バス接続	列車・行き	待ち時間	
吹田団地 東原	大津駅 (南口)	00分	上り	平日	1便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	11:37	→	12:12	(35分)
			上り	平日	2便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	12:37	→	13:03	(26分)
			上り	平日	3便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	14:02	→	14:17	(15分)
			上り	平日	4便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	15:07	→	15:16	(09分)
			上り	土	1便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	11:38	→	12:12	(34分)
			上り	土	2便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	12:38	→	13:03	(25分)
			上り	土	3便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	14:08	→	14:17	(09分)
			上り	土	4便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	15:13	→	15:34	(21分)
			上り	日祝	1便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	11:37	→	12:12	(35分)
			上り	日祝	2便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	12:42	→	13:03	(21分)
			上り	日祝	3便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	14:07	→	14:17	(10分)
			上り	日祝	4便	4932	吹田団地→東原→大津駅前→大津駅南口	15:12	→	15:34	(22分)

接続率 33.3%
平均待ち時間 (21分)

熊本方面から		帰り						
列車・帰り	待ち時間	バス接続	上下	曜日	便名	系統	系統名	
11:36	(07分)	→	11:43	下り	平日	1便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
12:31	(12分)	→	12:43	下り	平日	2便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
14:01	(07分)	→	14:08	下り	平日	3便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
15:05	(08分)	→	15:13	下り	平日	4便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
11:36	(07分)	→	11:43	下り	土	1便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
12:31	(17分)	→	12:48	下り	土	2便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
14:01	(12分)	→	14:13	下り	土	3便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
15:05	(13分)	→	15:18	下り	土	4便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
11:36	(07分)	→	11:43	下り	日祝	1便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
12:31	(17分)	→	12:48	下り	日祝	2便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
14:01	(12分)	→	14:13	下り	日祝	3便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	
15:05	(13分)	→	15:18	下り	日祝	4便	4932 大津駅南口→大津駅前→東原→吹田団地	

接続率 100.0%
平均待ち時間 (11分)

参考3 木山・土林線 バス停毎の平均利用者数

●バス停毎の平均利用者数では、1日当たり1.0人未満のバス停が目立ち、一部のバス停のみ定期的な利用がある（3ヶ月間の定期券利用者数は図中の赤枠のバス停に限定されて利用）。

バス停	1日平均乗降客数				定期券(3ヶ月計)		
	平日	土	日祝	全日	乗車	降車	計
大津産交	0.3	0.1	0.1	0.2	1		1
大津産交入口	2.2	0.2	0.4	1.6		33	33
大津町運動公園入口	0.4	0.3	0.1	0.3			
熊本文化の森	1.0	1.4	1.4	1.2		44	44
東引の水(大津)	1.2	0.5	0.5	1.0	3	1	4
東原	2.9	2.1	1.0	2.4	64	75	139
大津町営住宅前	1.5	0.2	0.1	1.1	23	1	24
吐	0.0			0.0	1		1
引の水	0.3	0.3	0.2	0.3	2	2	4
上鶴(大津町)	1.0	0.8	0.3	0.8	32	40	72
大津中央	3.8	1.6	2.0	3.2	62	13	77
大津町子育て・健診センター前	9.7	6.1	2.7	7.8	63	107	170
大津高校前	3.0	1.1	0.3	2.2		36	36
古宮	1.3	0.4	0.5	1.0			
中井手	0.2	0.1	0.1	0.2			
陣内(大津)	3.7	1.4	0.3	2.7			
中陣内	0.1	0.2	0.2	0.1			
上陣内	0.0	0.1		0.0			
六地藏前							
白川保育園前	0.1	0.1		0.1			
森	0.0		0.1	0.0			
中島公民館前	0.4	0.3	0.1	0.3			
下岩坂	0.7	0.6	0.1	0.6			
中岩坂	0.2	0.5	0.1	0.2			
上岩坂	0.3	1.1	0.3	0.4			
迫入口	0.1	0.1		0.1			
鳥子川	0.2	0.4	0.1	0.2			
小園(西原)	0.3	0.1	0.1	0.3	1	1	2
上鳥子	0.1	0.1	0.1				
山西	0.8	0.1	0.4	0.6	1		1
山西小学校前(山西線)	2.1	0.1	0.2	1.5	35	30	65
新庄入口	2.3	1.5	0.4	1.8	97		97
西原役場前	0.7	0.3	0.3	0.6			
上布田	0.0			0.0			
下布田	0.1			0.1			
堀切(山西)	0.1		0.2	0.1			
門出	1.0	0.2	0.1	0.7			
秋田	0.2	0.2		0.2			
土林	0.0	0.1		0.0			
小谷(益城)	0.5		0.1	0.4			
迎田	0.1			0.1			
新迎田	0.3	0.1	0.1	0.2			
津森	0.3	0.3	0.2	0.3			
津森農協前(バイパス)	0.0			0.0			
御岳橋(バイパス)	0.0		0.1	0.0			
寺中	0.3	0.3	0.1	0.2			
下寺中	0.2	0.1		0.1			
灰塚(益城)	0.0			0.0			
木山産交	2.0	1.5	0.6	1.7			

図 バス停ごとの1日平均利用者数・定期券利用者数

参考 ICカード利用履歴の分析条件

ICカード利用履歴のデータ分析条件は次に示す通りである。

- 分析方針 バス事業者が保有するIC利用履歴・整理券発行実績等を活用し、町内のバス路線について系統別の利用実態（計3ヶ月間）を分析
- 対象データ 県内のバス・市電等で利用できるICカードの一件明細データを使用
データ名 くまモンICカード、全国相互利用ICカード
- 対象期間 令和元年（2019年）9月1日～11月30日 ※コロナ禍前
- 運行日 対象期間内の暦に従って、「平日」・「土」・「日祝」の3区分で整理
- 集計区分 対象系統別 / 運行日別 / 上り下り別 / 便別 ※同時期ダイヤと照合して便を判別
- データ除外 一件明細のうち、バス利用行動に該当するS F 払い・定期券利用のみを抽出して、その他データ（チャージ、払い戻し、エラー処理等）は除外した。なお、処理不良（乗車停・降車停不明など）データも同様に除外対象とした。
- 便照合 一件明細データは「便」が紐づけられていないため、「ICカード履歴の停留所+乗降時刻または降車時刻」を照合キーとして、2019年10月時点の通過時刻表のうち「最も時刻に近い停留所の通過時刻」との紐づけ（照合作業）を行った。

一件明細データ

乗車時刻	降車時刻	便名(平日)	便名(土)	便名(日祝)	便名	乗車停留所	降車停留所
6:15	6:36				001-001	健軍町	13 交通局前
6:18	6:38				101-001	田崎橋	19 辛島町
6:25	6:38				101-001	熊本駅前	19 水道町
6:34	6:43				001-001	新水前寺駅前	15 水道町
6:31	6:44				101-001	酒殿町	16 酒殿町
エラー	6:47				001-002	健軍町	12 味増天神前
エラー	6:47				001-001	健軍町	12 味増天神前
6:15	6:53				001-001	健軍町	19 辛島町
6:25	6:53				001-002	健軍町	15 水道町

通過時刻表

平日	1	2	3	4	5
6:20	6:30	6:43	6:49	7:01	7:08
6:21	6:31	6:44	6:50	7:02	7:09
6:22	6:32	6:45	6:51	7:03	7:10
6:23	6:33	6:46	6:52	7:04	7:11
6:25	6:35	6:48	6:54	7:06	7:13
6:26	6:36	6:49	6:55	7:07	7:14
6:27	6:37	6:50	6:56	7:08	7:15
6:28	6:38	6:51	6:57	7:09	7:16
6:30	6:40	6:53	6:59	7:11	7:18
6:31	6:41	6:54	7:00	7:12	7:19
6:33	6:43	6:56	7:02	7:14	7:21
6:35	6:45	6:58	7:04	7:16	7:23
6:38	6:48	7:01	7:07	7:19	7:26
6:40	6:42	7:03	7:09	7:21	7:28

検索① 健軍町 6:15乗車
検索② 交通局前 6:36降車
1便目 6:38交通局前に該当（最も時刻に近い）

- 実績照合 ICカード以外の利用者数を反映するため、年間輸送実績とIC利用履歴の比較から路線別のIC利用率を算定して拡大処理を行った。

通し	系統	系統名	事業者	キロ程(km)	輸送人員(人)	IC利用者数(3ヶ月)	⇒年換算	IC利用率
1	1202	交通センター～子飼橋・三里木～大津産交	九州産交バス	23.3	27,151	6,168	18,435	67.9%
2	1208	交通センター～子飼橋・三里木～吹田団地	九州産交バス	24.0	102,741	23,639	75,376	73.4%
4	1510	吹田団地～大津中央～大津高校前	九州産交バス	4.6	4,411	1,207	4,024	91.2%
5	4308	大津高校・菊池線(矢護川)	産交バス	26.2	9,834	2,860	11,440	58.9%
6		大津高校・菊池線(矢護川)	産交バス	26.8	9,588			
7	4807	山鹿温泉・肥後大津駅線(水辺プラザ)	産交バス	35.6	79,033	14,253	57,012	72.1%
8		山鹿温泉・肥後大津駅線(水辺プラザ)	産交バス	35.5				
9		山鹿温泉・肥後大津駅線(水辺プラザ)	産交バス	35.9				
10	4813	山鹿温泉・肥後大津駅線(水辺プラザ)	産交バス	35.8	79,033	14,253	57,012	72.1%
11		大津駅南口線(大津駅前・東原)	産交バス	8.1				
12	4905	木山・大津線(山西・森)	産交バス	30.6	4,062	667	2,668	65.7%
13	4906	木山・大津線(山西・岩坂)	産交バス	30.9	4,281	480	1,920	44.8%
14	4993	土林・大津線(山西・森)	産交バス	16.8	91	16	64	70.3%
15	4994	土林・大津線(山西・岩坂)	産交バス	17.1	2,286	523	2,092	91.5%
計					251,140	50,780	176,899	70.4%

