

令和3年度 第2回大津町地域公共交通会議 協議資料

大津町地域公共交通計画策定支援業務の取組方針について

－ 目次 －

1. 事業概要		3. 各調査の取組方針（案）	
1 事業の目的	1	1 公共交通体系の現状分析	4
2 活性化再生法の改正	1	2 町民ニーズの把握調査	4
3 新型コロナウイルス感染症による影響	1	3 公共交通利用者ニーズ調査	5
4 地域公共交通計画の作成に向けて	2	4 地域公共交通の問題点・課題の整理	6
5 事業のながれ	2	5 目指すべき将来像・役割の検討	6
2. 事業スケジュール	3	6 地域公共交通計画（案）の作成	7
		7 その他の提案	7

大津町地域公共交通会議事務局

令和3年10月25日（月）

1 事業の目的

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。

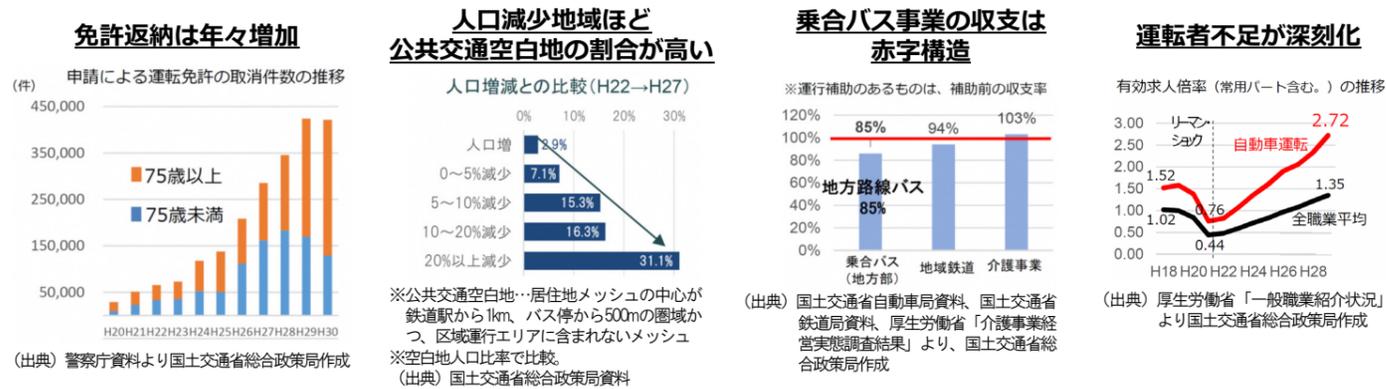
2 活性化再生法の改正

活性化再生法…地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

2-1 令和2年改正法の趣旨（抜粋）

（法改正の背景）地方の移動手段をめぐる現状

- 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る中で、**地方公共団体が中心**となり、**多様な関係者が連携**することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段の確保がますます重要。



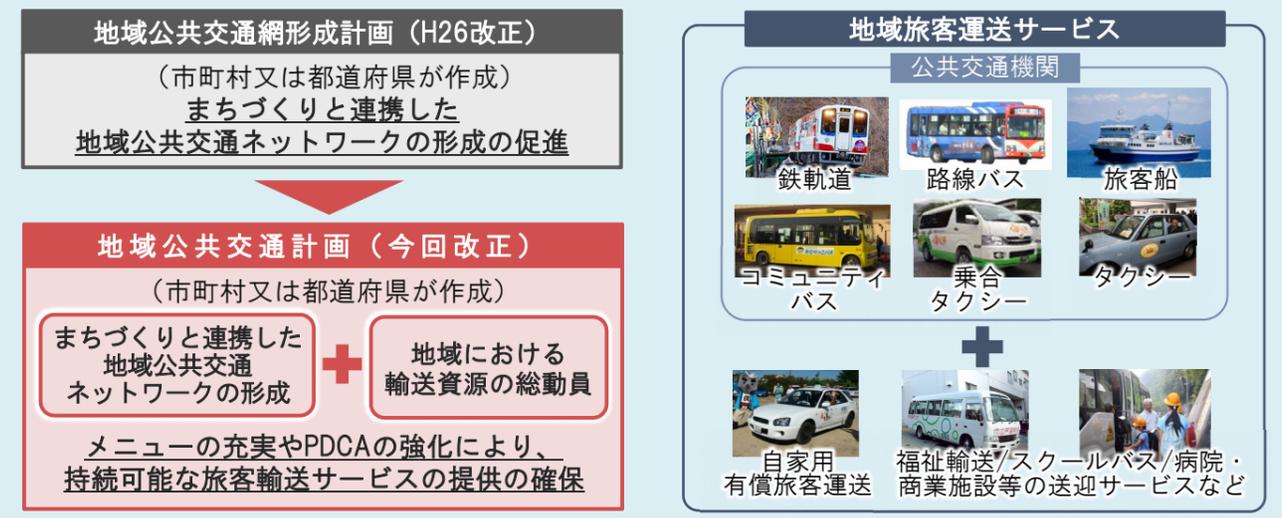
令和2年改正法（抜粋）

「地方公共団体による地域公共交通計画策定の努力義務化」「乗合バス等の運行費国庫補助の連動化」等

■ 地域が自らデザインする地域の交通

国による各種制度の充実

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画**」(マスタープラン)の作成を**努力義務化**
- 従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け** ※バス・タクシー等の公共交通をフル活用した上で
- 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、**毎年度の評価**等 ※データに基づくPDCAを強化



2-2 地域公共交通計画とは

- 地域公共交通計画とは、活性化再生法第5条第1項に基づく法定計画で、「**地域にとって望ましい地域旅客輸送サービスの姿**」を明らかにする**“マスタープラン”**としての役割を果たす。
- 計画は、地方公共団体が中心となり、法定協議会で交通事業者や住民、地域の関係者と協議しながら作成する。令和2年11月に施行された改正法において、基本的に全ての地方公共団体での計画の作成・実施を「**努力義務**」として定められている。

地域公共交通計画作成のメリット

メリット1 地域公共交通政策の「憲法」

自分達の地域はこのように考えて地域旅客輸送サービスの持続的な提供を行いますという宣言文

メリット2 まちづくり施策や観光施策との連携強化

まちづくり施策や観光振興など、**地域交通をきっかけに様々な分野の計画推進につながる取組**

メリット3 関係者間の連携強化

法定協議会を通じて**行政・民間が歩調を合わせた計画や新たな問題解決の協調行動を話し合い**

メリット4 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

単一の公共交通ではなく、**地域内で運行する交通事業の連携を促進**(効率的なサービス充実化)

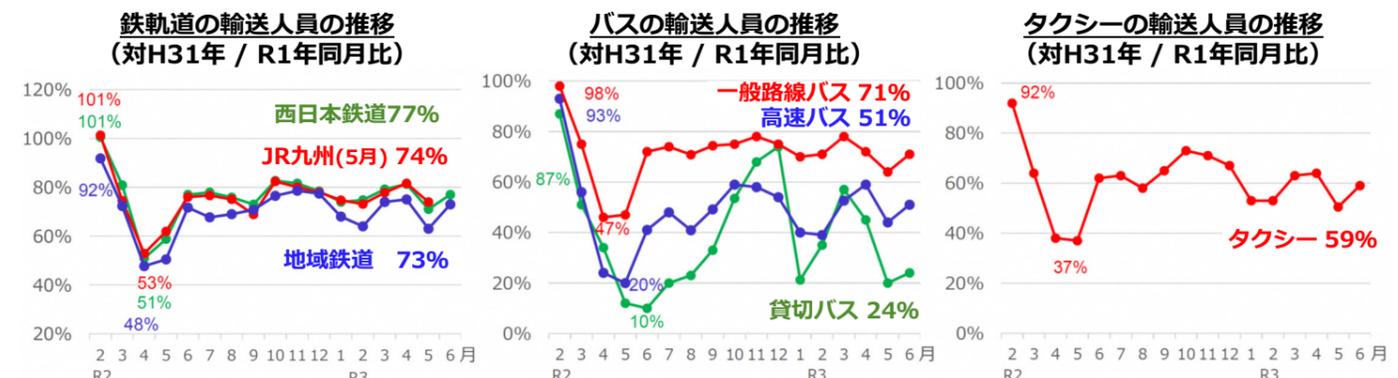
メリット5 公共交通政策の継続性

多様な関係者との協議を経て計画を作成して**政策の継続性が確保される**。計画に目標とPDCAを位置づけ、**定期的なチェックなどモニタリング機能が働くよう設定**

(出典) 国土交通省 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き参照

3 新型コロナウイルス感染症による影響

令和2年からは新型コロナウイルスの影響により**利用者数の急減**に見舞われている。鉄道や路線バス、タクシーなどの交通事業者はサービス水準を下げず、社会インフラとして機能するよう努力している一方で、**経営環境・業績は悪化、収支はさらに厳しい状況**に陥っている。



※ JR九州及び西日本鉄道の輸送人員は、令和3年5月の値。その他は、令和3年6月の値。地域鉄道の標本数は、いずれもN=10。
※ 6月の標本数は、一般路線バス：N=23、高速バス：N=13、貸切バス：N=7、タクシー：N=50。
※ 貸切バスのみ「実働率=(延実働車両数)/(延実在車両数)」のR1年比。
※ 暫定値の確定や追加報告の発生により、過去月のデータに(各月の記者会見時に公表したデータから)修正が生じている場合がある。

(出典) 九州運輸局令和3年7月発表資料

4 地域公共交通計画の作成に向けて

4-1 計画の要件・踏まえるべき視点

地域公共交通計画の記載すべき事項

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する**基本的な方針**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
- ④ 「③」の目標を達成するために行う**事業・実施主体**
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ **計画期間**
- ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

✦ 都市計画等との調和（記載に努めるべき事項）

地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする計画

■ 踏まえるべき視点

- ① まちづくり、観光振興等の**地域戦略との一体性**の確保
- ② 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
- ③ 地域特性に応じた**多様な交通サービスの組合せ**
- ④ 住民の協力を含む**関係者の連携**

4-2 調査事業の取組テーマ

●大津町地域公共交通計画の作成にあたって、以下の取組テーマに沿って各種調査を実施する。

〈分類〉 〈路線・サービス〉 〈検討内容の例〉

テーマ	路線・サービス	検討内容の例	
テーマ1 利用実態・町民の生活行動に応じた公共交通サービスの全体最適化	広域連携 鉄道・空港ライナー等	●利用増加傾向のため継続的なサービス提供（ネットワーク維持）	
	特急バス・深夜バス	●運行再開タイミングに合わせた利用促進・回復（コロナ禍運休）	
	幹線バス等 三里木線	●現在のネットワークを継承「熊本都市圏共同経営の取組継続」	
		山鹿線・菊池線	●現在のネットワークを継承「広域連携による長大路線の活性化策」
		士林線・木山線	●県幹線基準を下回るため、利用実態に応じた運行方式の見直し
	町内交通 乗合タクシー	●乗合率改善（地区毎の利用者数の底上げ/グループ利用呼びかけ）	
タクシー		●乗合利用（複数人）の促進、オンデマンド等の安定事業の確保	
テーマ2 “使う人”の視点に合わせた公共交通サービスの利便性向上	利用者 JR肥後大津駅	●自動車による駅送迎集中の解消（公共交通のサービス提供）	
	路線バス・乗合タクシー	●小学校区・居住地毎の生活行動に合わせた運行サービス最適化	
	●利用者ニーズを踏まえた時間帯・乗り場等の利便性向上		
テーマ3 まちづくりとの連携・住民協力を含む関係者連携の推進	新事業・関係者連携 町中心部の新たな公共交通	●市街地の新たな公共交通の創出（まちづくり連携、空白地解消）	
		●乗合タクシー利用者等の市街地回遊につながるアクセスの確保	
	関係者連携の構築	●新交通の実証事業の関係者連携、郊外部住民協力の検討体制等	

5 事業のながれ

「課題設定」・「施策検討」・「計画作成」の重要な局面での協議会審議を軸に業務を進行

- 以下のような調査を進行するものとし、調査結果や計画提案について本協議会で議論を進める。

1. 公共交通体系の現状分析

協議会①

事業計画、調査計画等

- 地域特性の整理**
地区ごとの地理的条件、土地利用、道路・主要施設の立地状況等を定量的に整理するとともに、人口の動向・分布や将来動向等を整理し、本町の地域特性を評価・分析
- 町内公共交通を取り巻く現状の分析**
交通事業者が所有する利用実績・収支状況や交通不便地域等を整理し、地域毎のサービス水準や利用率・事業効率などを分析
- 前計画の数値目標の評価**
前計画の地域公共交通網形成計画における目標の達成状況を検証し、要因を分析

2. 町民・公共交通利用者等のニーズ把握調査

- 町民アンケート調査**
町民の生活行動やニーズ等に関する町内2,500世帯への調査
- JR肥後大津駅・路線バス・乗合タクシー利用者への利便性アンケート調査**
交通結節点となるJR駅や主要な移動手段となる路線バス、町民の日常生活に必要な乗合タクシーの利用者を対象とした公共交通の利用実態の把握調査
- 潜在的利用者等へのアンケート調査（高齢者ミニPT調査）**
高齢世帯の訪問調査により、潜在的な利用希望者のニーズや改善可能性等を把握

3. 地域の将来像・地域公共交通の課題整理

- 本町が目指す将来像・公共交通の果たすべき役割の検討**
本町が目指すまちづくりの方向性、上位・関連計画との整合性を踏まえて、まちづくりを支える公共交通の果たすべき役割を検討
- 持続可能な公共交通網の実現に向けた課題の検討**
将来像や公共交通が果たすべき役割、地域輸送資源の状況を踏まえ、持続可能な公共交通網に向けた課題を設定（利用者ニーズと提供サービスのずれなど）

4. 将来構想（計画）

協議会②

各種調査結果、課題や方向性等

- 基本方針・取組の方向性の検討**
課題解消に向けた基本方針・取組の方向性、サービス水準を設定
- 公共交通ネットワークイメージの検討**
持続可能な公共交通ネットワークのあり方を検討
- 計画の目標・達成状況の評価指標の検討**
目指すべき目標・定量的な評価指標を施策ごとに設定（評価・見直しの強化）
- 具体的施策・実施主体の検討**
サービスの最適化・運行改善、交通結節点等の環境改善、住民を含む関係者と連携した利用促進など、多角的な視点から具体的施策・実施主体を検討
- 地域公共交通計画（案）の作成**
交通事業者や関係部署等の調整を経て、改正活性化再生法の法定要件を満たす地域公共交通計画案のとりまとめ（立地の適正化に係る方針含む）

協議会③

具体的施策等

協議会④

計画書素案、次年度事業など

（交通事業者等の関係者と適宜協議）

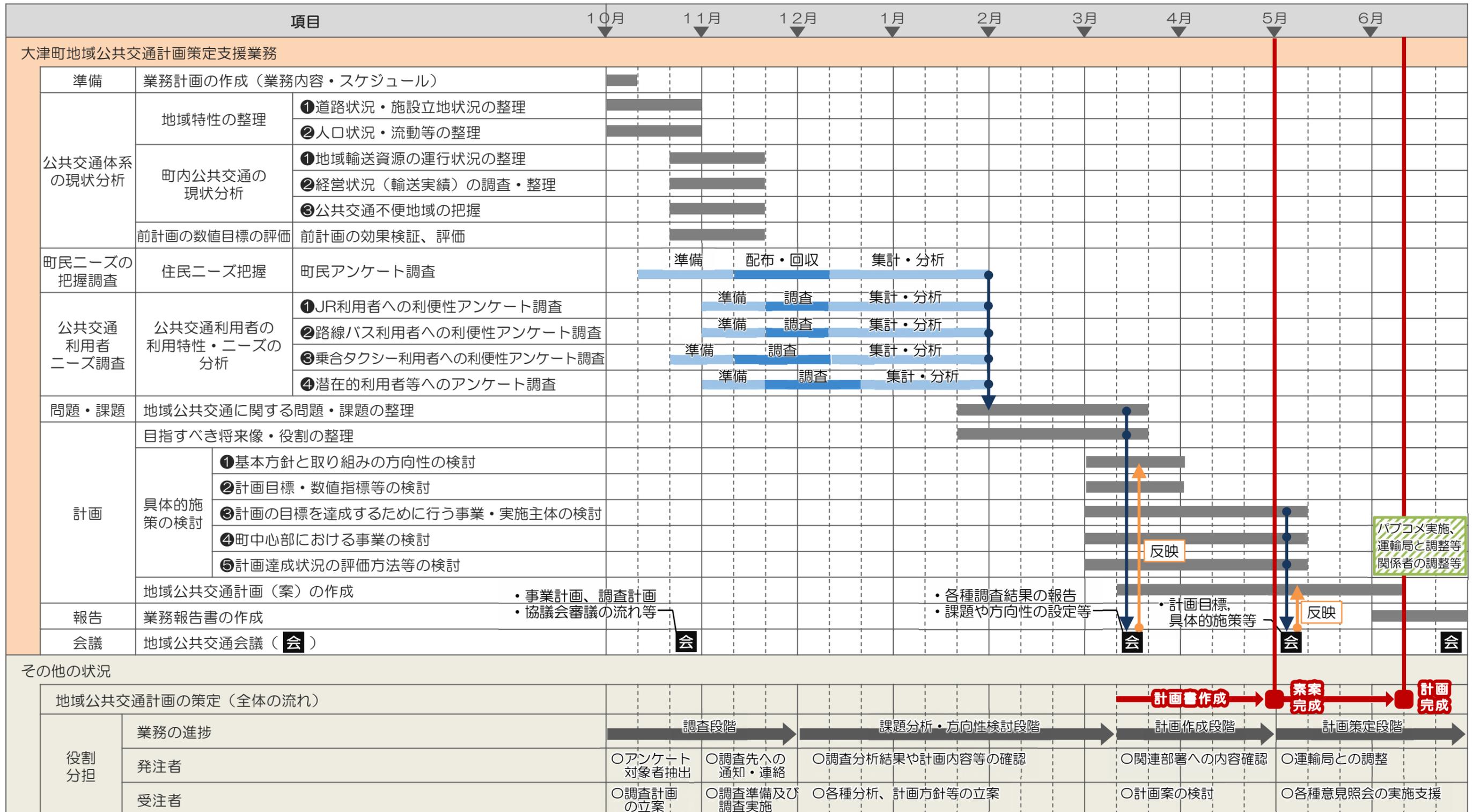
2. 事業スケジュール

1 事業スケジュール

●本事業の各種調査・検討については、以下のスケジュールに従って進行するものとし、協議会時の各段階において進捗状況を管理しながら事業を遂行する。

〈スケジュールの主なポイント〉

- 2月中旬 利用実態・ニーズ把握調査の実施・分析の完了、課題・取組の方向性等の検討
- 5月上旬 地域公共交通計画素案の検討（計画目標・具体的施策など）
- 6月中旬 パブコメ結果や関係者との調整結果を反映した大津町地域公共交通計画の完成



1 公共交通体系の現状分析

大津町を取り巻く現状・公共交通の現状を、客観的に評価するための正確なデータを構築

- 公共交通サービスの最適化や需給バランス調整の検討に向け、本町の居住分布、外出目的の施設と公共交通路線の関係など、地域特性を正確に把握して客観的な指標から評価する。

1-1 地域特性の整理

①人口状況・流動等の整理

- 人口減少局面へと移っている本町の人口動向、町内各地区の人口分布状況等についてGISを活用した整理を行い、公共交通需要の発生場所や将来的な見通しを検討するためのデータを構築する。

②土地利用状況及び道路

- 各地区の地理的特性、土地利用状況、道路・施設の立地等を把握し、公共交通の運行基盤やルート・ダイヤ検用データとして構築する。

表 地域特性分析の視点（例）

項目	把握事項
地域の広域的 位置づけ	・日常生活圏や都市圏までの アクセス方法、時間距離
地勢・区域	・集落（行政区）の分布 ・都市計画区域（土地利用状況）
人口・世帯	・丁目別、年齢別の人口 ・人口分布、単身高齢世帯状況 ・将来人口予測等 ・通勤通学、従業人口の分布 ・交通空白不便地域の把握
生活サービス 施設の立地等	・道路（狭隘等）の整備状況 ・立地施設状況（商業/医療/福祉/学校/観光等） ・商業施設、病院、高校、駅等の 生活拠点とバスの接続状況

1-2 町内公共交通を取り巻く現状の分析

①運行状況・経営状況（輸送実績）の診断

- 地域公共交通の実態を正確に診断するため、鉄道や路線バス、乗合タクシー、タクシー等の公共交通のほか、スクールバスや外出支援等、町民の移動に係る輸送資源を網羅的に整理する。
- 町内路線の路線バス・乗合タクシーは、必要性・効率性・持続性等を検討するため、輸送実績やICカード等の定量的な指標による診断を行う。

②人の移動の実態把握

- スマートフォン位置情報等の流動人口データをもとに、町内地区間移動や時間帯毎の分布・集中状況など、町内の人の動きを可視化する。

③公共交通不便地域の把握

- 現行の公共交通サービスをもとに公共交通空白地域及び標高差を考慮した不便地域の整理を行う。

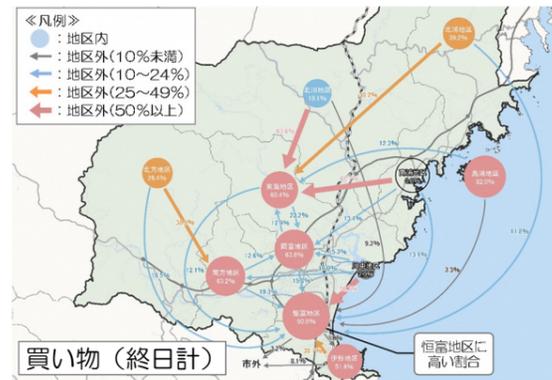


表 公共交通現況の診断の視点（例）

項目	把握事項	
サービス	運行系統	各サービスの起終点・経由地など（バス路線＋乗合タクシー）
	サービス水準	運行回数、走行キロ、運賃、運行時間、車両状況など
	路線の広域的 位置づけ	地域間の幹線バス系統、町内バス系統、乗合タクシー等の必要性
利用状況	乗車人員	1便あたり平均輸送人員、車内の最大乗車人員
	平均乗車密度・乗合率	平均乗車人員÷車両の最大乗車人員（乗合タクシーは乗合率）
路線収支	経常収益・経費	運行にかかる収益と費用
	収支率・収支差	上記の差と割合
行政負担	補助額	路線に対する国・県・町の補助金額
	1人あたり行政負担額	上記を年間乗車人員で除した額

1-3 前計画の数値目標の評価

- 前計画に掲げた計画目標（数値目標）の達成状況を評価する。また、目標未達の取組については要因分析を行い、今後継続して取り組むべき課題の抽出を行う。

2 町民ニーズの把握調査

大津町民の日常的な生活行動の特定・公共交通の利用見込みが高いターゲット層の抽出・分析

- 町民の生活行動に基づく公共交通サービスの最適化に向けて、公共交通の利便性向上と需要の掘り起こしに向けて、だれ（地区・年齢・目的）が、どこ（居住地）から、どこ（目的地）に、いつ（時間帯）移動しているか等の移動実態を正確に把握する。

【対象】無作為抽出による町内在住・15歳以上の2,500世帯（小学校区毎に100票ずつの回収を目標）

【期間】令和3年11月中旬～11月下旬（回答期間：2週間程度）

【方法】郵送によるアンケート票の配布・回収… A3（2枚程度）でわかりやすさに配慮

表 アンケート調査項目（案）

分類	設計意図	設問
基本属性 の把握	地区毎・年齢毎などの 視点から特性を分析	○年齢・性別・職業
		○居住地区
		○世帯構成・人数
住民の 外出状況 の把握	町民の外出行動の特性を 把握し、公共交通の需要 を検証 ex) 居住地-目的地の関係 から現行路線の改善を 検証	○自動車の利用状況・送迎状況
		○運転免許保有、返納意思（65歳以上）
		○スマートフォンの保有状況
		○普段の外出頻度、外出時（移動時）に困っていることの有無
公共交通 の利用実 態の把握	各地区の公共交通の利用 有無、利用されない理由 などの改善可能性	○普段の主な外出先（施設名称）
		○主な外出頻度
		○主に利用する交通手段
町中心部 の移動に ついて	中心部（肥後大津駅周 辺）の新交通の利用意向、 必要なサービス内容	○主な外出時間帯
		○町中心部の新たな交通サービスの利用意向
		○積極的に利用してもらうためのサービス条件
		○新交通サービスの利用目的・利用したい時間帯
今後の 取組みへ の意向	公共交通維持に係る町財 政負担のあり方について の町民の考え	○運行条件に依らず利用しない方の理由・要因
		○公共交通の維持のために町財政負担を継続すべきか
		○財政負担による維持を続ける場合のあり方 ▶ 財政負担を増やして利便性を高める ▶ 現在の財政負担額でサービスを継続（現状維持） ▶ 効率化を図るなど、財政負担を減らす工夫をする
その他	その他握内容の把握	○町民が必要と考える取組（協働含む）
		○公共交通の維持・利用向上のために必要と思う取組
その他	その他握内容の把握	○自由解答欄 ▶ 公共交通に改善を期待する事、特定路線への要望など

3 公共交通利用者ニーズ調査

3-1 JR利用者への利便性アンケート調査

※交通事業者様への協力依頼を行い実施を予定

駅利用者（タクシー含む）等のニーズ把握、公共交通サービスの改善可能性の検証

●JR肥後大津駅の利用者を対象として、鉄道・駅の利用区間（タクシー含む）や外出目的、改善ニーズなど、駅を使う人の視点から改善の可能性を検証するためのヒアリング調査を実施する。

■調査期間：令和3年11月下旬頃（平・休 各一日）

■調査対象：JR肥後大津駅

■調査方法：調査員によるインタビュー形式のヒアリング調査

■調査内容：利用者の特性（年齢・性別、居住地、免許保有、利用目的、利用交通手段、乗降場所、目的地など）公共交通の利用実態・ニーズ（利用区間、頻度、不満足・改善意見など）

※タクシー利用を含めてヒアリング

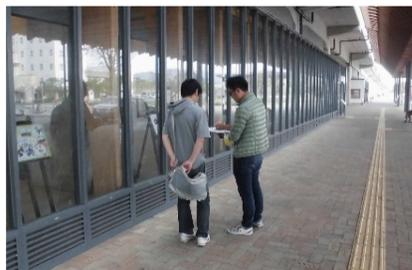


図 調査風景（例）

3-2 路線バス利用者への利便性アンケート調査

※交通事業者様への協力依頼を行い実施を予定

現状の詳細な利用状況（需要）を特定し、路線再編の基礎となるデータを構築

●町内公共交通の幹線を担う路線バス全線の利用者を対象に、詳細な利用実態や“使う人”のニーズなどの把握を行い、バス路線毎の運行評価やサービス改善検討を行うためのデータを収集する。

■調査期間：令和3年11月下旬頃（平・休 各一日）

■調査対象：町内バス路線 全10系統（始発～終発までの全便）

■調査方法：調査員の乗り込みによるバス停毎のカウント調査、インタビュー形式のヒアリング調査

■調査内容：利用実態（乗降パターン抽出、空バス区間など）利用者の特性（年齢、性別、居住地、利用交通手段、利用頻度、目的地、不満足・改善意見など）



図 調査風景（例）

表 調査対象の路線一覧

No.	路線名	運行便数（往路）	運行便数（復路）
1	三里木線（大津産交～桜町）	平4便/±4便	平4便/±4便
2	三里木線（桜町～吹田団地）	平3便/±2便	平6便/±6便
3	吹田団地・大津高校線	平1便/±0便	平1便/±0便
4	菊池線（大津高校～菊池産交）	平8便/±6便	平8便/±6便
5	山鹿線（山鹿BC～大津駅）	平11便/±10便	平11便/±10便
6	木山線（木山産交～大津産交）森経由	平2便/±3便	平3便/±2便
7	木山線（木山産交～大津産交）岩坂経由	平3便/±2便	平3便/±2便
8	士林線（士林～大津産交）森経由	平0便/±1便	平1便/±0便
9	士林線（士林～大津産交）岩坂経由	平2便/±1便	平1便/±1便
10	大津南口線（大津駅南口～吹田団地）	平4便/±4便	平4便/±4便

3-3 乗合タクシー利用者への利便性アンケート調査

※交通事業者様への協力依頼を行い実施を予定

乗合タクシーを使う人の利用特性（利用目的・頻度など）やニーズを特定してサービス改善を検証

●路線バスと同様、乗合タクシーの利用状況や利用者ニーズを把握するため、乗務員の協力を得たうえで利用者アンケートの配布・回収を行い、利用者が求める運行サービスの改善を分析する。

■調査期間：令和3年11月中旬～12月上旬（1ヶ月程度）

■調査対象：乗合タクシー利用者

■調査方法：運行事業者（運転者）の協力を通じたアンケートの配布・回収

■調査内容：利用者の特性（年齢、性別、居住地、利用目的・目的施設、頻度、不満足・改善意見など）

表 アンケート調査項目

分類	設計意図	設問（案）
基本属性の把握	地区毎・年齢毎などの視点から特性を分析	○年齢・性別
		○運転免許の有無
乗合タクシーの利用状況	乗合タクシーの利用特性を把握して利用者のニーズを分析	○乗車場所（各地域別）
		○乗合タクシーを利用した目的
	乗合タクシーの改善すべき内容	○本日の行き先・目的地
		○乗合タクシーの利用頻度
その他	その他握内容の把握	○本日利用する交通手段
		○乗合タクシーの満足度（運行内容等）
		○乗合タクシーに改善を求めること
		○自由解答欄（乗合タクシーに対するご意見など）

3-4 潜在的利用者等へのアンケート調査（高齢者ミニPT調査）

主要なターゲットとなる高齢者世帯への訪問調査を通じて生活行動分析・潜在的な需要の検証

●公共交通がないと困る交通弱者（自動車を運転できない、送迎を頼める人が身近にいない等）などと想定される高齢者の生活行動調査より、非利用者を含む潜在的な需要を検証する。

■調査期間：令和3年11月下旬～

■調査対象：北部・中部・南部 各地域100世帯ずつ

■調査方法：世帯訪問方式による聞き取り調査

■調査内容：過去3日間の外出行動（外出目的、時間帯、目的地、利用交通手段など）公共交通ニーズ（乗合タクシーの改善、利用意向など）、ほか回答者属性

（対面式の聞き取りが難しい場合）

世帯訪問時にお断りされる場合は[アンケート票+返信用封筒をお配り](#)し、調査対象者は回答を記入したのち返信用封筒で調査票をポストに投函する形とする。（調査員訪問時の人との接触を最小限にする）

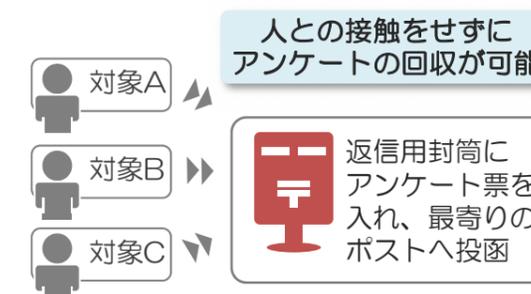
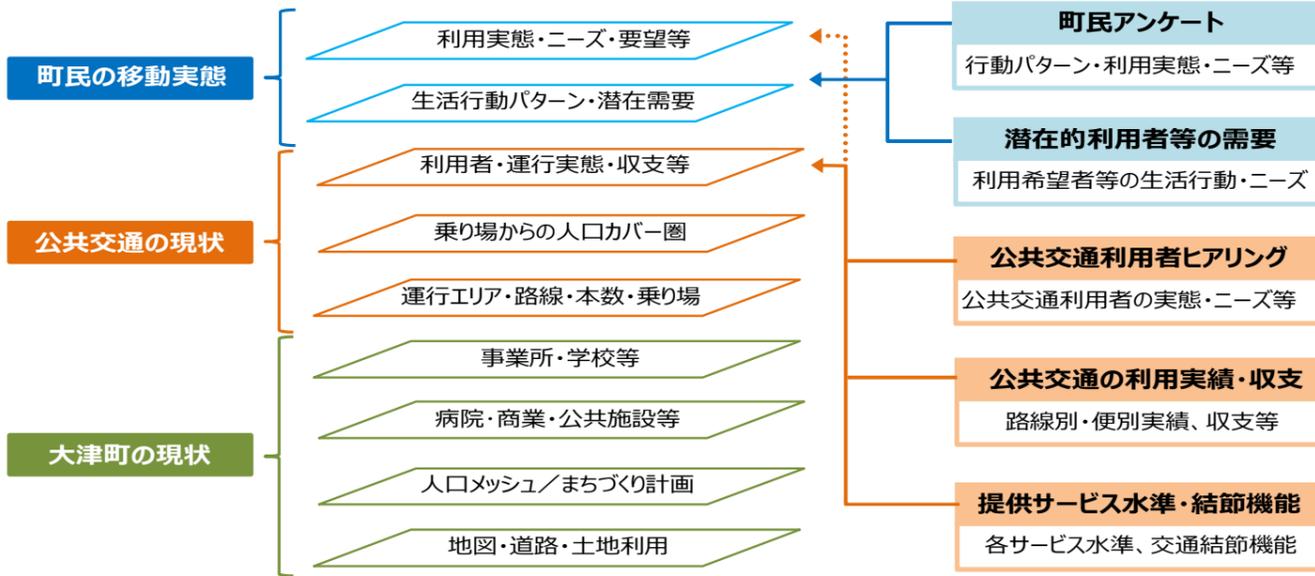


図 返信用封筒を活用した調査例

4 地域公共交通の問題点・課題の整理

利用実態・ニーズや地域の将来像の重ね合わせから、地域公共交通の課題について多角的に分析

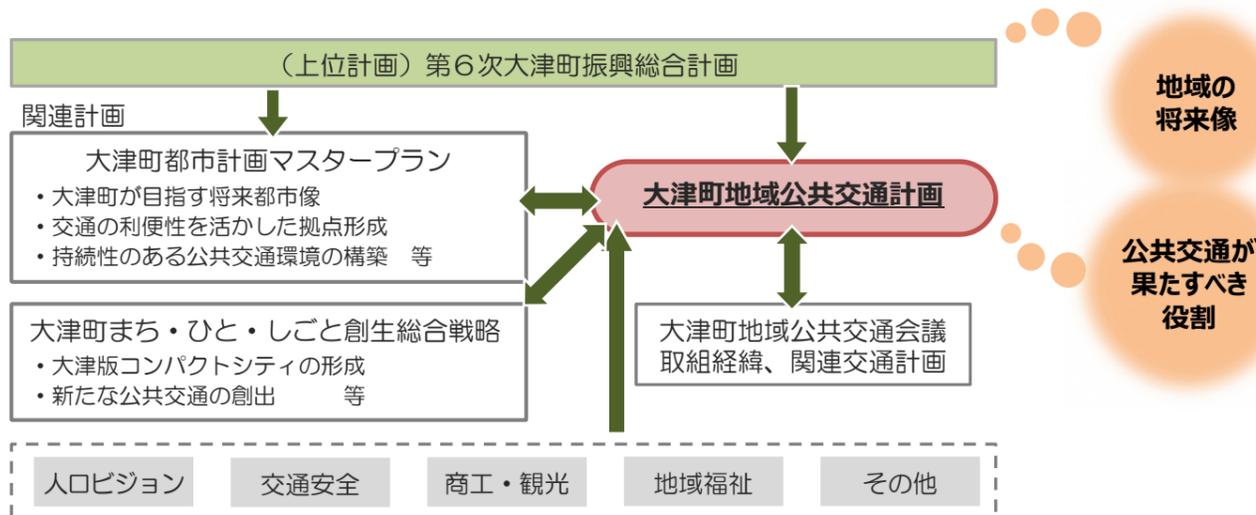
●本町の地域的な特性を踏まえ、公共交通サービス状況・町民の生活行動等の結果から、現行サービスとニーズの食い違い等を把握し、地域公共交通の課題について多角的に分析する。



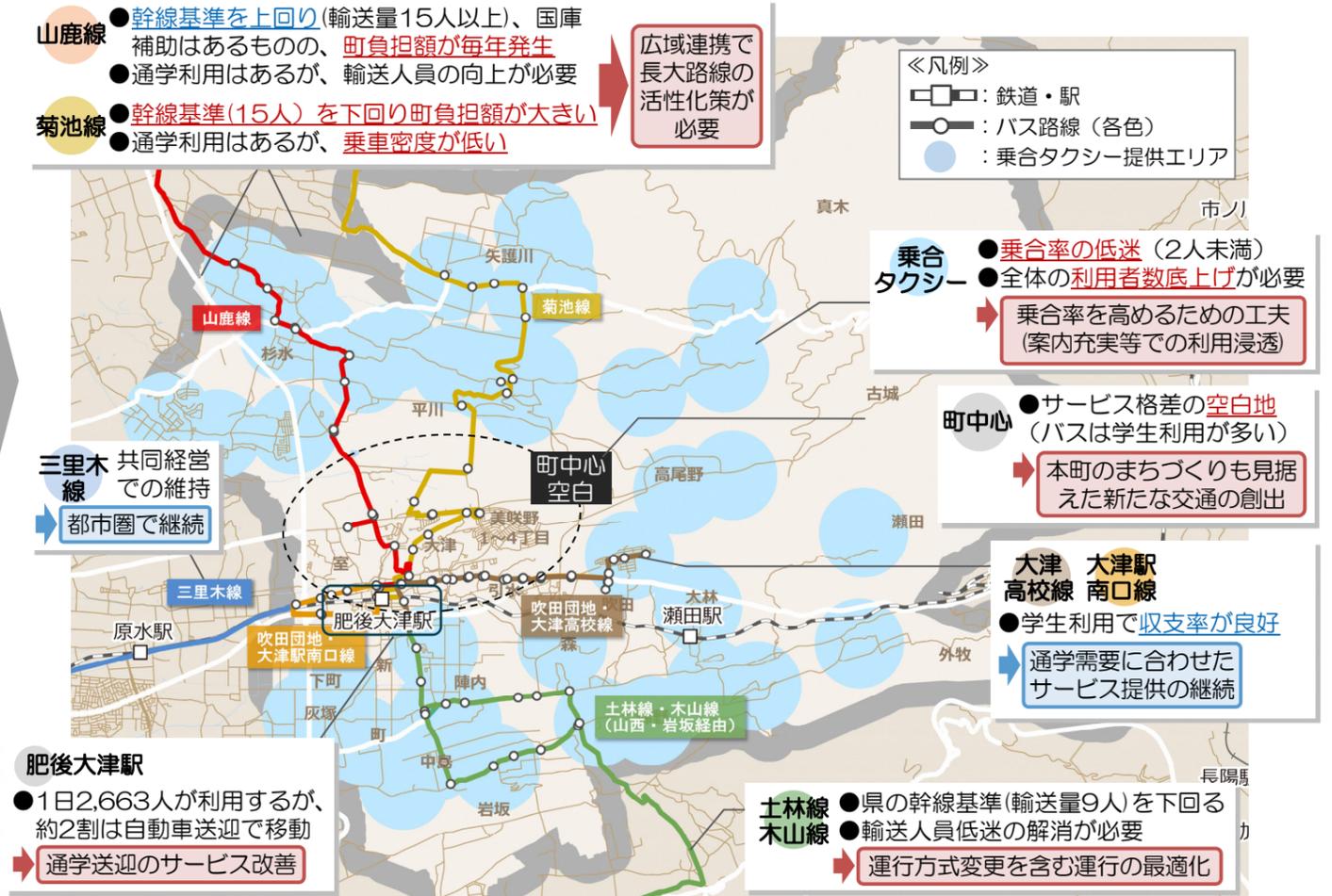
5 目指すべき将来像・役割の検討

利用実態・ニーズや地域の将来像の重ね合わせから、地域公共交通の課題について多角的に分析

●本町の将来像・地域公共交通が果たすべき役割の再設定に向け、国・県の施策、本町の上位・関連計画を踏まえ、公共交通に係る方針・施策、公共交通に求められる機能などを整理する。



■想定課題：現在の公共交通ネットワークを継承しつつ、各公共交通モードの状態に応じた全体最適化



各交通モードの問題・課題（想定）	取組の方向性（案）
JR 豊肥本線 ○ 駅乗降客は学生が多く、 <u>学生と成人で約95%</u> ○ 全体の <u>約18%が自動車送迎</u> （主に朝夕ピーク）	通学送迎を狙いとする路線・サービスの改善検討
空港ライナー ○ 利用者の <u>ほとんどが町外利用</u> （年々増加傾向）	継続的サービス提供・案内
特急バス・深夜バス ○ <u>コロナ禍の影響による運休状態</u> に陥っている。（当面の間、全部または一部が運休）	運行再開タイミングに合わせた利用促進（利用回復）
路線バス ○ 熊本都市圏の <u>共同経営と連動した取組の継続</u> ○ 他市町に関わる路線は <u>広域連携の活性化策</u> ○ <u>幹線基準9人を下回る路線の運行方式の変更</u>	広域連携を前提とした路線の活性化策、利用実態に応じた運行サービスの最適化
乗合タクシー ○ 往路の利用が多く、 <u>復路の利用が少ない</u> ○ <u>地区毎に少数の利用者数</u> （利用人数の差） ○ 全体の <u>約6割が乗車人数1人</u> の利用	乗合率向上のために必要な工夫 ①利用者数の底上げ（利用浸透） ②グループ利用呼びかけ（特典） ⇒各地区の丁寧な周知（専用チラシ等）
一般タクシー ○ 県内は <u>利用者数</u> （年3%）・ <u>収入</u> （年5%）が減少 ○ 遠距離の料金割高地区の利用敬遠、利用集中時間のお断り発生の懸念（年3%で <u>運転者数が減少</u> ）	乗合・複数人利用の促進、乗合交通、オンデマンド等の安定した事業収益の確保

6 地域公共交通計画（案）の作成

◆使う人の視点・生活行動等に基づく公共交通サービスの全体最適化

■広域的なネットワークの継承 + 利用実態・生活行動に応じた提供サービスの最適化

- 広域的な公共交通サービスの継続・強化 (鉄道維持、空港ライナー・特急バスの回復)
- 輸送量に合わせた運行方式の見直し (土林線・木山線 ※岩坂・森経由)
- 広域連携による幹線バス路線の活性化方策 (三里木線・山鹿線・菊池線)
- 乗合タクシーの利用向上・乗合率改善 (高齢者にわかりやすい案内充実・周知強化)

■使う人の視点に合わせた運行サービスの改善・利用促進

- 小学校区・居住地毎の生活行動やニーズに合わせた運行サービスの改善（最適化）
- 高齢者にわかりやすい乗合タクシーの案内充実 (各地区の利用浸透、乗合率改善の利用案内)

■拠点を活かした利用しやすい新たな公共交通の創出

- 市街地の新たな公共交通の創出 (まちづくりと連携した市街地回遊の向上)
- 中心部エリアの交通結節点・乗り場環境の充実 (上屋、案内表示、自転車利用環境の充実等)
- 市街地縁辺部の乗合タクシー空白地の解消
- JR肥後大津駅の自動車送迎集中の解消 (駅送迎に対応する公共交通サービスの改善)

■住民協力を含む町内の多様な関係者との連携・協力

- 関係者と連携した新交通の実証事業推進 (町内の施設や事業所との連携体制の構築)
- 乗合タクシーに係る地域検討体制の構築 (住民主導の利用促進、運行検討体制など)

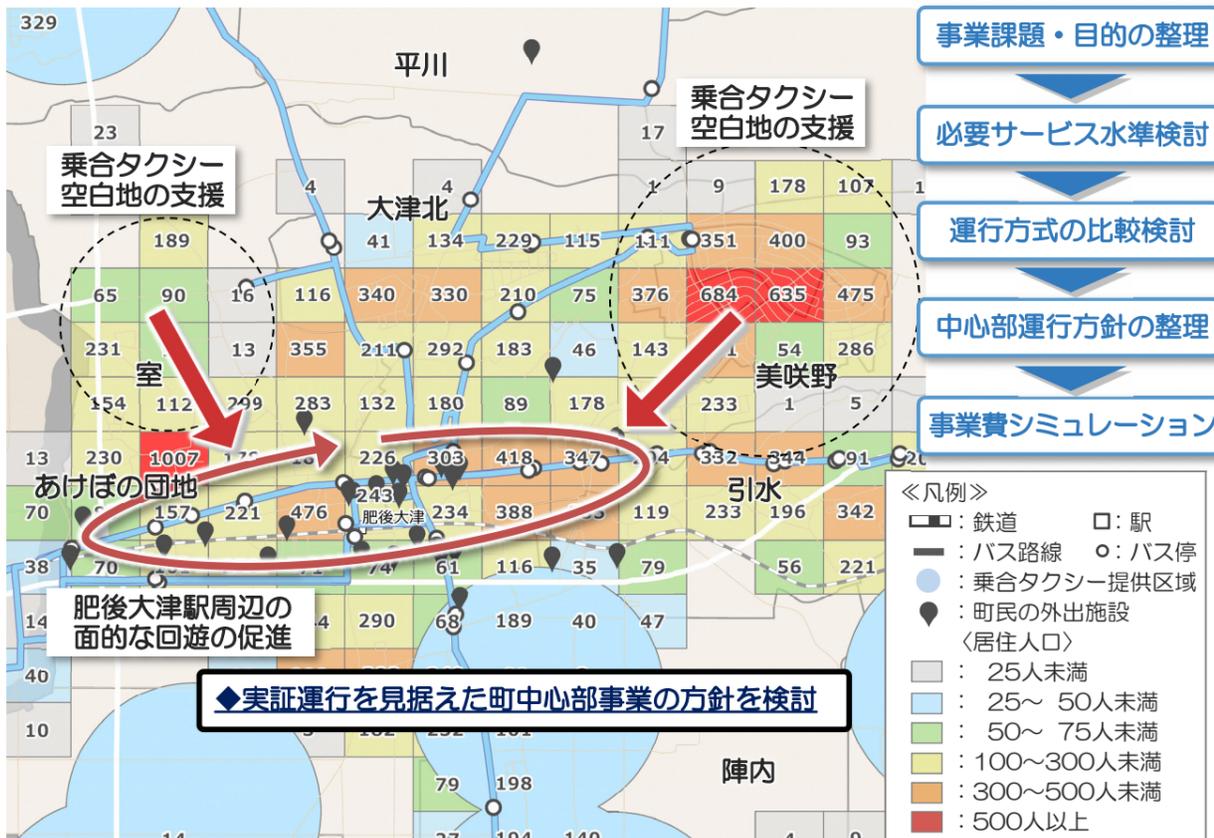


図 町中心部の新たな公共交通のイメージ

7 その他の提案

提案① 新交通システムに係る施策の適用可能性の検証

生活様式・社会経済・新技術等の変化を踏まえた取組事例の収集・適用可能性の検証

- 国・県の動向、生活様式や社会経済、新技術等の公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、本町の参考となる他自治体の取組事例や活用可能な補助事業等を収集し適用可能性を検証する。

項目	事例収集の候補となる視点
国の動向	・地域公共交通活性化再生法R2年改正を受けた国及び県の動向（新たな補助事業等）
新技術活用による地域交通	・MaaS や自動運転等の新しいサービス形態（※実施には広域的・一体的取組が必要） ・新モビリティサービス（lot活用オンデマンド交通、自動運転等）の導入 
住民連携型	・住民団体運行による自家用有償運送（事業者協力型、市町村運営） ・地域検討会主導による乗合タクシーの維持、運行内容見直しの仕組みづくり
その他助成制度利用促進等	・相乗りタクシー制度の推進（山口県山口市）、地域運営型交通の支援（由利本荘市） ・わかりやすい公共交通マップ、主要施設のバスロケ設置、駐輪場又は駐車場確保など

提案② 社会実験の企画提案

実証運行事業を見据えた町中心部の計画推進

- 町中心部の事業など、短期的な対応が必要な事業がある場合は、社会実験の実施を見据えた取組方針を企画する。

- 路線網に係る施策は、町内の既存輸送資源の活用とともに交通不便地域の乗合タクシーなど検討し、地理的条件や市街地までの距離、需要量、地域特有の条件（生活資源の有無、タクシー会社の立地…）など対象地域の特性に見合った事業の企画提案を行う。

- 市街地が抱える問題点、社会実験による交通不便地域の解消度、取組概要を整理し、次年度以降の実現に向けた課題（交通事業者や地域との連携策など）を企画提案としてまとめる。



図 社会実験（例）

提案③ 費用対効果（クロスセクター効果）の検証

新交通施策による定量的な効果の算定

- 関連計画から求められる新交通（循環バス、デマンド交通）は、事業の公共性・費用対効果を検証するためクロスセクター効果を定量的な指標として算出する。

- 公共交通の充実により、通院支援、買い物支援の代替、高齢者の外出促進や医療負担削減、スクールバスの運行経費削減など、様々な分野に波及するクロスセクター効果を分野別の追加代替費用から定量化する。

分野	廃止された場合の追加費用
医療	病院送迎バス運行 1360万円/年 通院のためのタクシー配布 450万円/年 医師による往診 2880万円/年 医療費の増加 30万円/年 買い物バス運行 1360万円/年
商業	買物のためのタクシー券配布 810万円/年 移動販売実施補助 830万円/年
観光	観光送迎バス運行 1510万円/年 観光地送迎のタクシー運賃補助 90万円/年
福祉	タクシー券配布（自由目的） 720万円/年
財政	地価低下の税収減 240万円/年
追加的代替費用	2330万円/年

クロスセクター効果 約640万円/年
 変動費 + 固定費等 約1,690万円/年
 運賃収入等 約2,330万円/年

図 クロスセクター効果（コミバスの例）

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するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)



地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
 - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
 - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
 - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
 - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
 - ・通知を受けた**地方公共団体は**、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

地域に最適な旅客運送サービスの継続

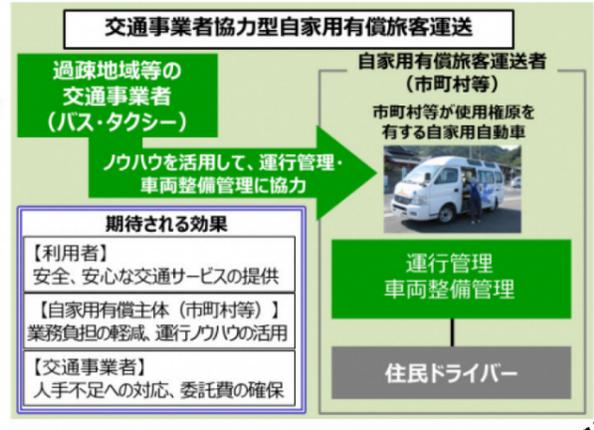
- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
- ④ タクシー(乗用事業)による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設
- ⇒**運送の安全性を向上**させつつ、**実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化
- ⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**



貨客混載に係る手続の円滑化

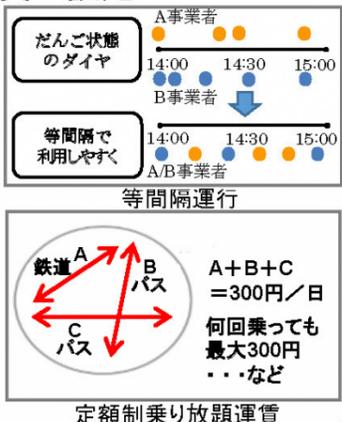
- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設
- ⇒旅客・貨物運送サービスの**生産性向上を促進**



既存の公共交通サービスの改善の徹底

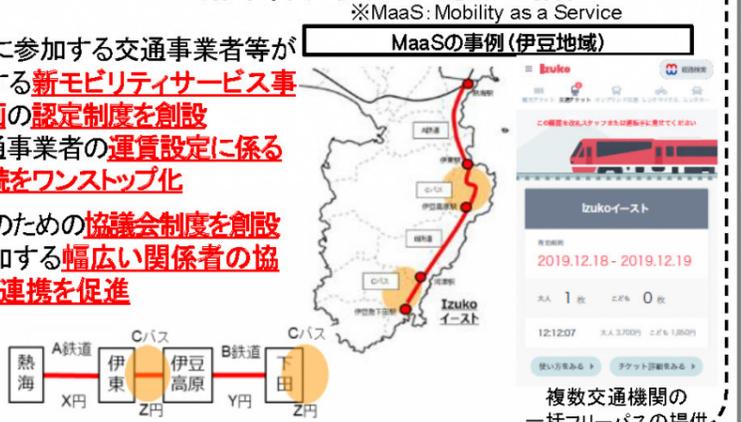
利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整は困難**
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
- ⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設**
- ⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**
- ⇒参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
- ⇒交通ネットワークを充実
- ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備**
- ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



鉄道インフラ

物流拠点