

各種実態調査の結果及び課題・取組方針（案）について

令和 7 年度 第 5 回大津町地域公共交通会議

— 目次 —

1. 地域特性・社会情勢の変化……………	P 1	④乗合タクシー利用者への調査結果	P 1 5
2. 公共交通の現状分析……………	P 4	⑤潜在的利用者への調査結果	P 1 6
①地域公共交通の現状	P 4	⑥交通事業者等へのヒアリング調査結果	P 1 7
②需給バランスの検証	P 5	⑦宿泊施設への調査結果	P 1 8
3. 各種実態調査結果の概要……………	P 6	⑧町内通勤者への調査結果	P 1 9
①町民アンケートの調査結果	P 6	⑨高校生アンケート調査結果	P 2 0
②JR利用者への調査結果	P 1 1	4. 前計画の評価・検証……………	P 2 2
③路線バス利用者への調査結果	P 1 2	5. 課題・取組の方向性（案）……………	P 2 3

大津町地域公共交通会議 事務局

令和 8 年 3 月

1 人口増加・高齢化社会への対応

人口・高齢者の増加に対応した公共交通基盤の再構築が必要

(1) 本町の人口動向・地区毎の高齢化状況

- 本町は当面の間、人口の増加が予想されているが、あわせて高齢化率も上昇することが予想されている。転入者や高齢者等における日常生活に必要な移動手段の確保・維持が重要となる。
- 高齢化率は、主に郊外部において高い高齢化率となっており、高齢化社会への対応として郊外部から中心部へ移動できる公共交通サービスの重要性が高まっている。

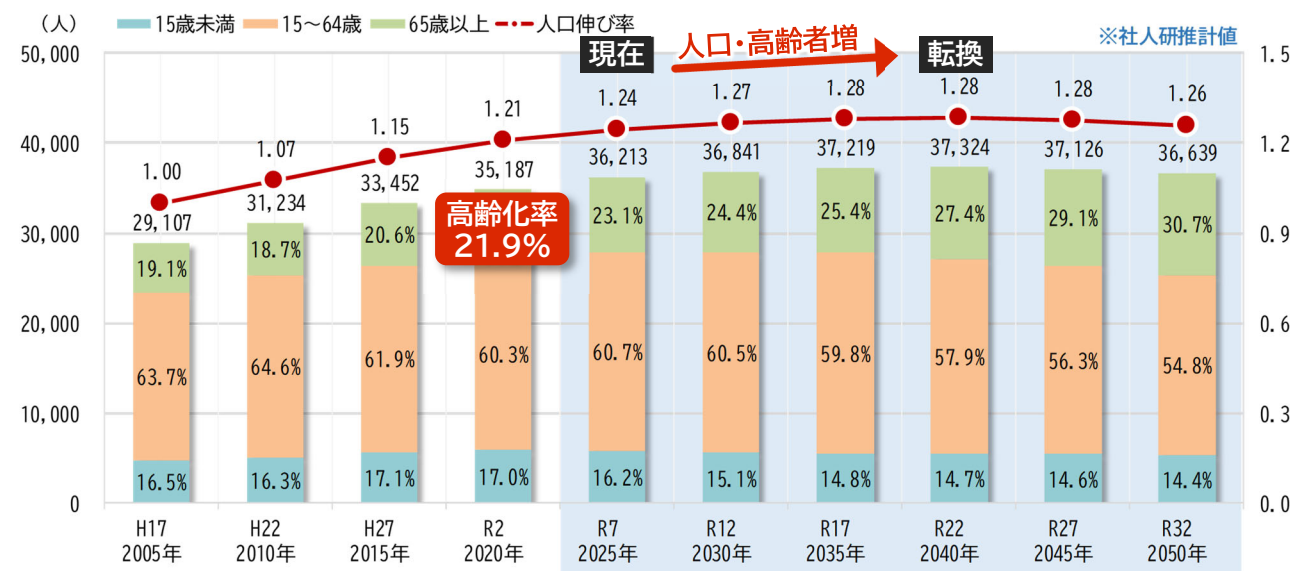


図 大津町の人口推移・年齢構成

出典：各年の国勢調査（H17～R2）、国立社会保障・人口問題研究所 人口推計（R5）

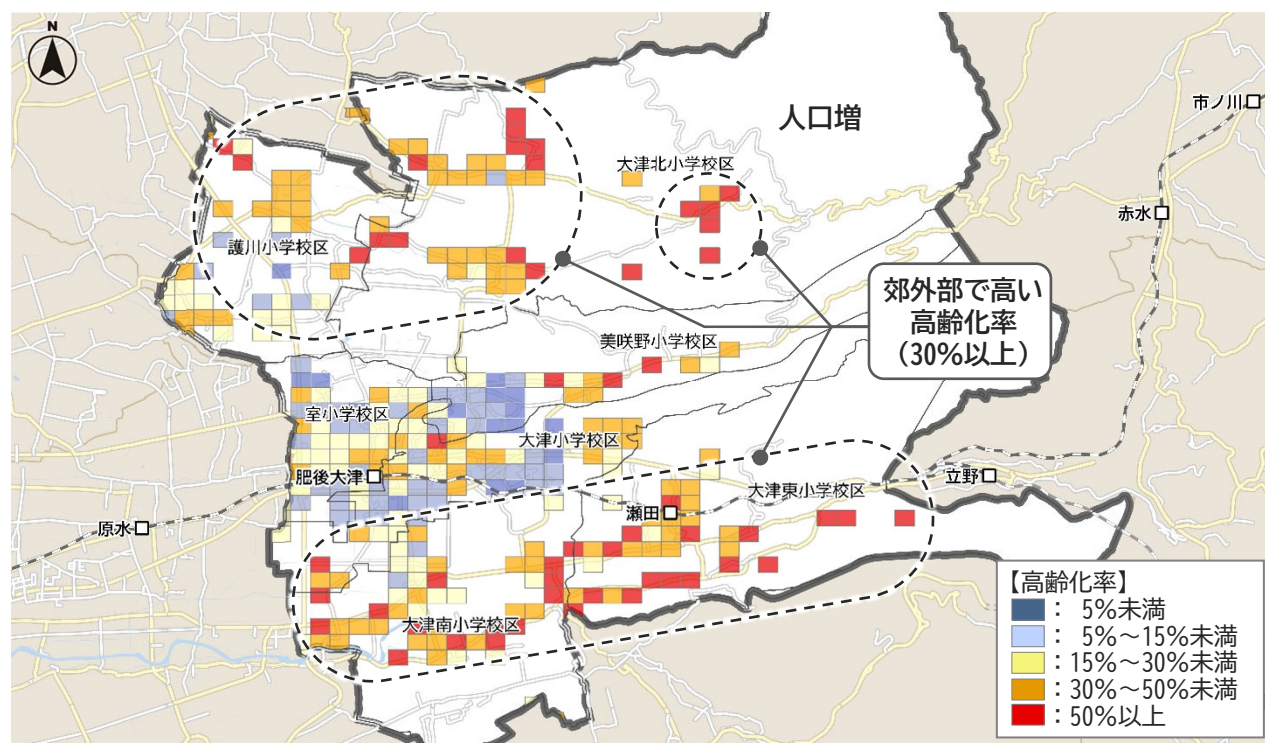


図 高齢化率の分布状況

出典：国勢調査250m人口メッシュ（R2）

(2) 近年の住宅新築動向・人口増減

- 本町の中心部において主に新築の動向(R3-R4)が進んでおり、さらにTSMC進出後は転入者の増加も見受けられるため、中心部の移動利便向上を含めた交通ネットワークの構築が必要である。

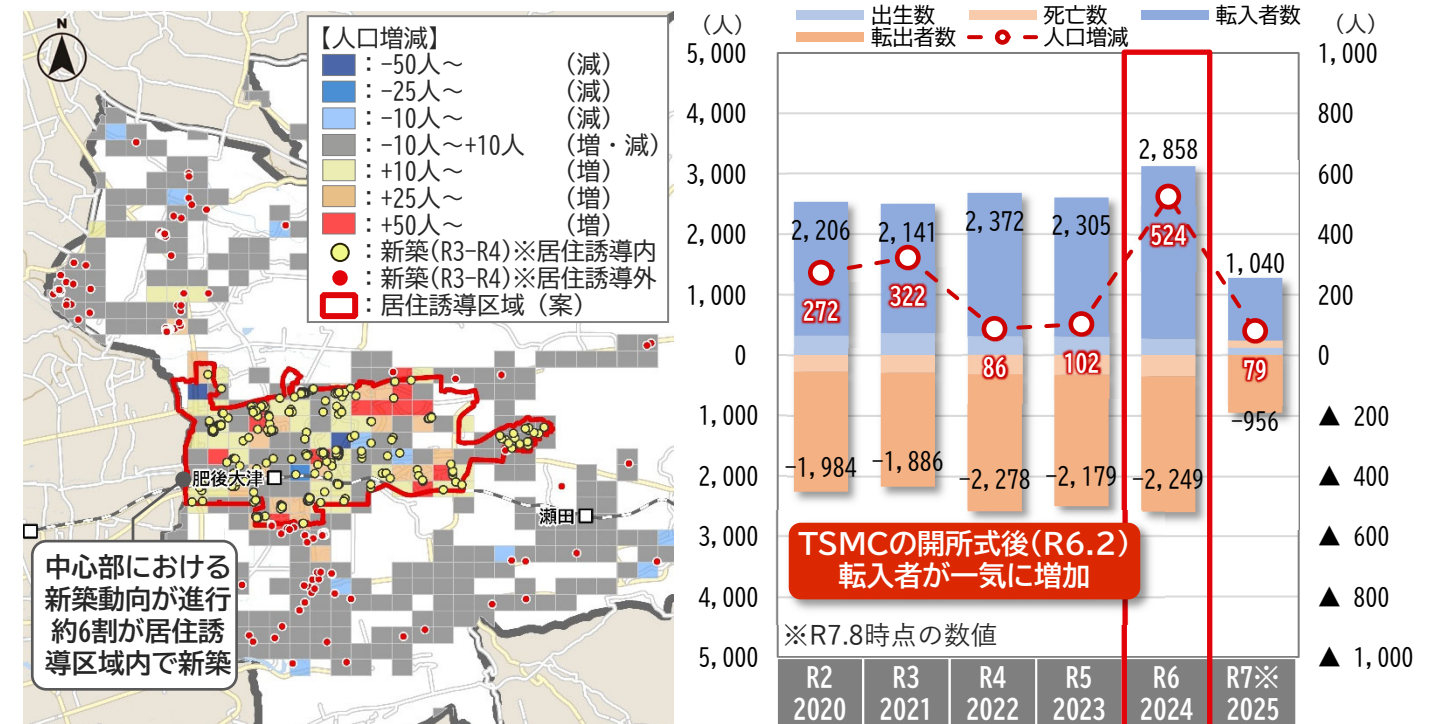


図 新築動向・将来人口の推計

図 人口増減の推移

出典：将来人口500mメッシュ（国政局推計）、R8大津町立地適正化計画（案）、熊本県人口推計調査票

2 交通事業者の担い手不足・高齢化

熊本県内においても運転士の不足・高齢化が深刻化

- 県内の大型二種免許保有者数は減少を続けており、高齢化率は61%となっている。熊本バス5社の運転士数も直近10年で212名減少しており、サービス存続に向けた運転士確保が重要である。

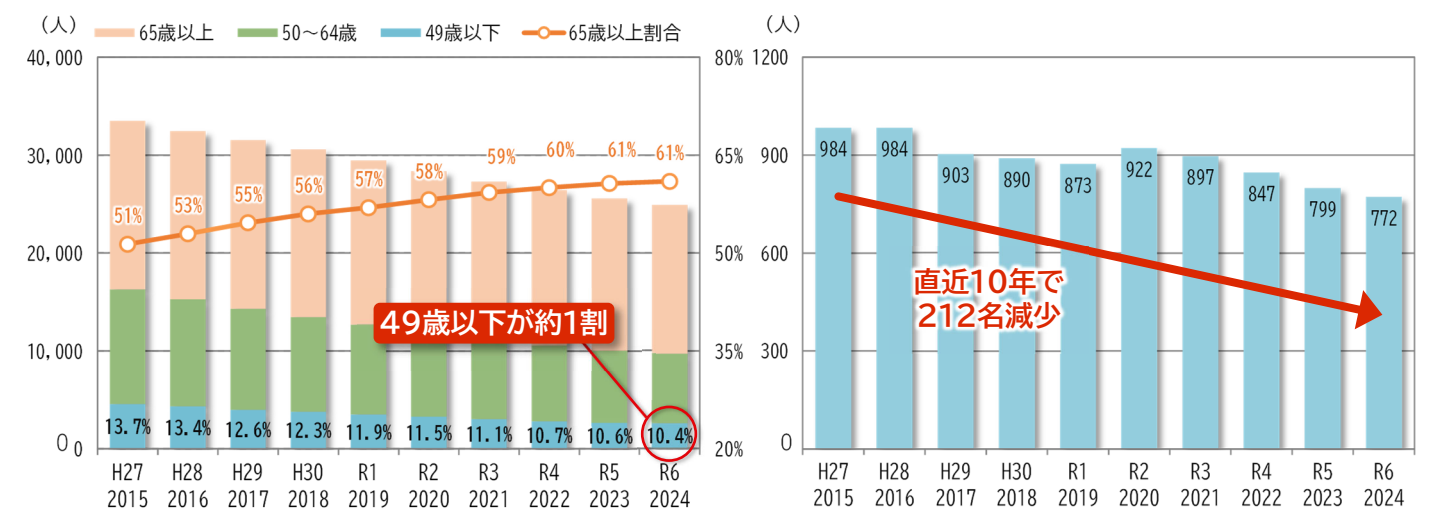


図 熊本県における第二種免許保有者の推移

出典：各年運転免許統計

図 熊本バス5社の運転士数推移

出典：共同経営推進室HP

2 半導体企業の進出に伴う交通渋滞への対応

公共交通への転換を含む慢性的な交通渋滞への対応策が必要

- TSMCの菊陽町進出に伴い、周辺道路は慢性的な交通渋滞が発生しており、熊本県や近隣市町村等の取組として、交差点改良や多車線化などの渋滞対策に取り組んでいる。本町においても企業通勤バスの実証運行に取り組んでおり、今後の第2工場生産開始(予定)に向けて、公共交通への転換等も含めた渋滞緩和の取組が必要である。

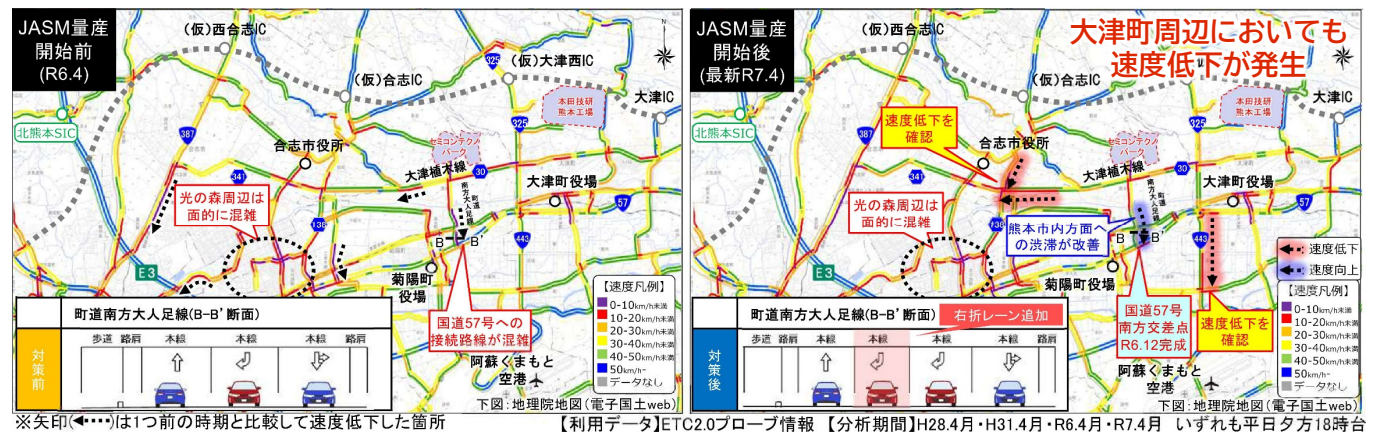
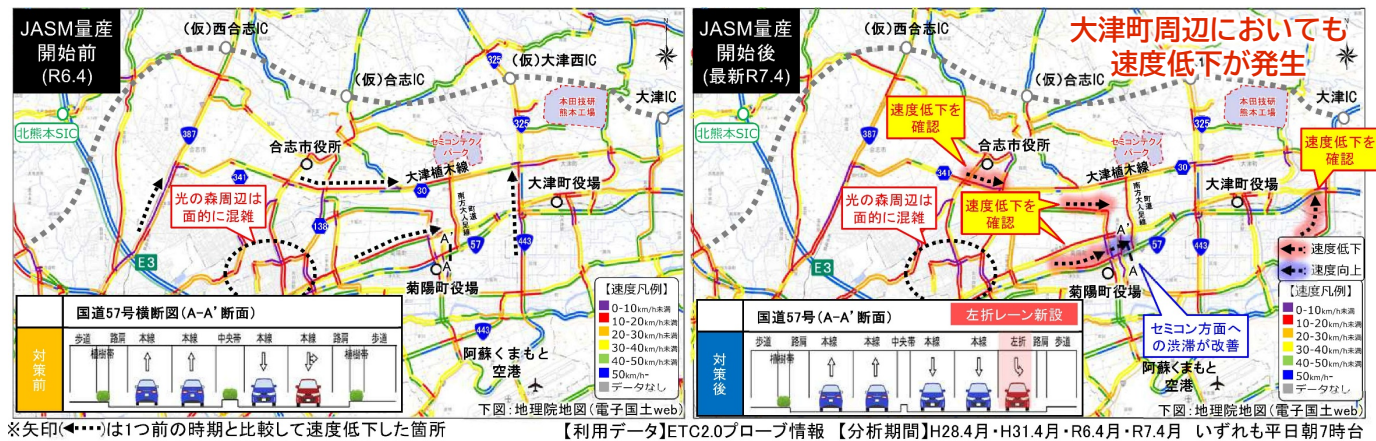


図 セミコンテクノパーク周辺の混雑状況(上段:平日朝7時台、下段:夕方18時台)

出典:令和7年度第1回熊本交通渋滞対策協議会資料

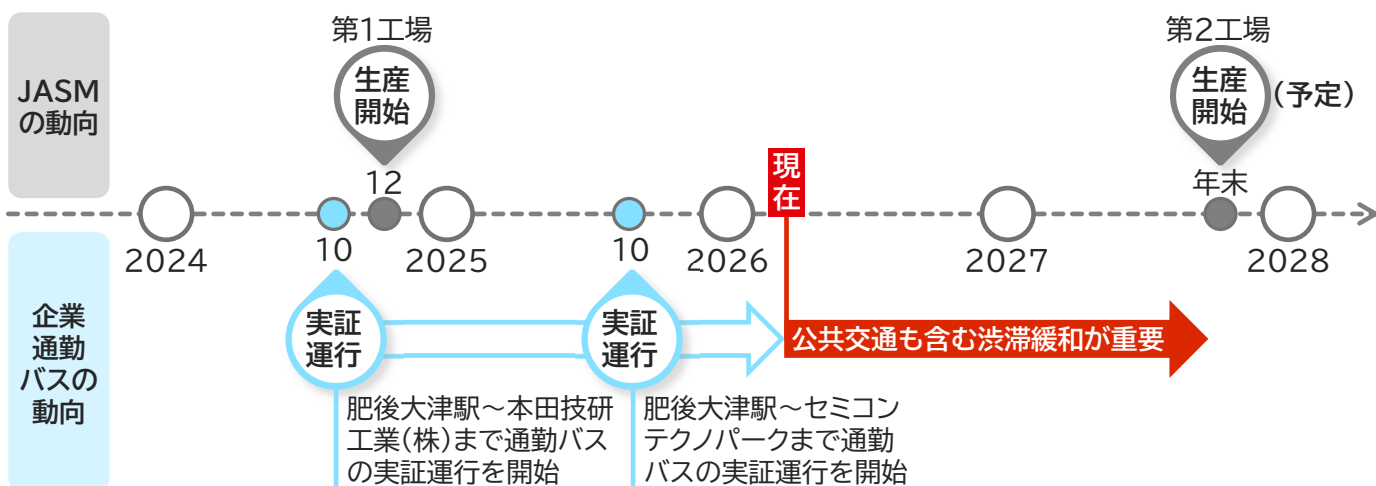


図 半導体企業の生産開始と企業通勤バスの動き

3 肥後大津駅周辺のまちづくり(開発等)

肥後大津駅の開発等を含むまちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要

(1) 肥後大津駅周辺を取り巻く開発動向

- 空港アクセス鉄道の分岐ルートが肥後大津駅で決定し、今後は熊本空港への交通利便性向上が期待される。また、肥後大津駅周辺を含むセミコンテクノパーク近隣において、分散型サイエンスパークが推進されており、肥後大津駅周辺の開発と連携した交通ネットワークの構築が必要である。

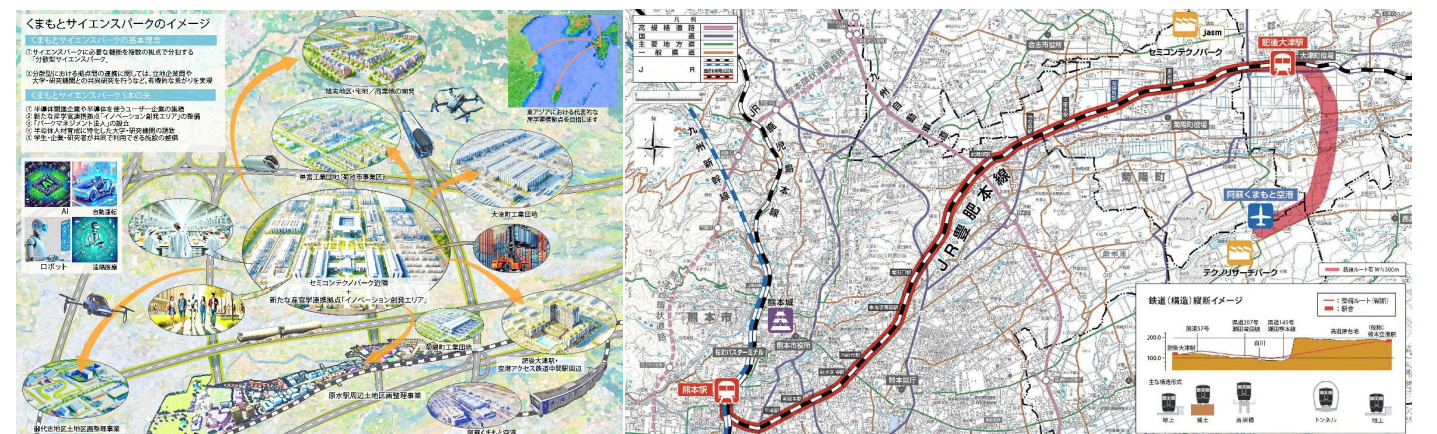


図 くまもとサイエンスパークのイメージ

出典:くまもとサイエンスパーク推進ビジョン(熊本県)

図 空港アクセス鉄道の整備ルート

出典:空港アクセス鉄道パンフレット(熊本県)

(2) 肥後大津駅周辺まちづくり基本計画との連動

- TSMCの進出や空港アクセス鉄道の肥後大津ルート決定等の機会を最大限に生かし、中心市街地である肥後大津駅周辺エリアの活性化に向けた将来像及びまちづくり施策の方向性を示す計画が策定されており、肥後大津駅を中心としたまちづくりと公共交通の連携が重要である。

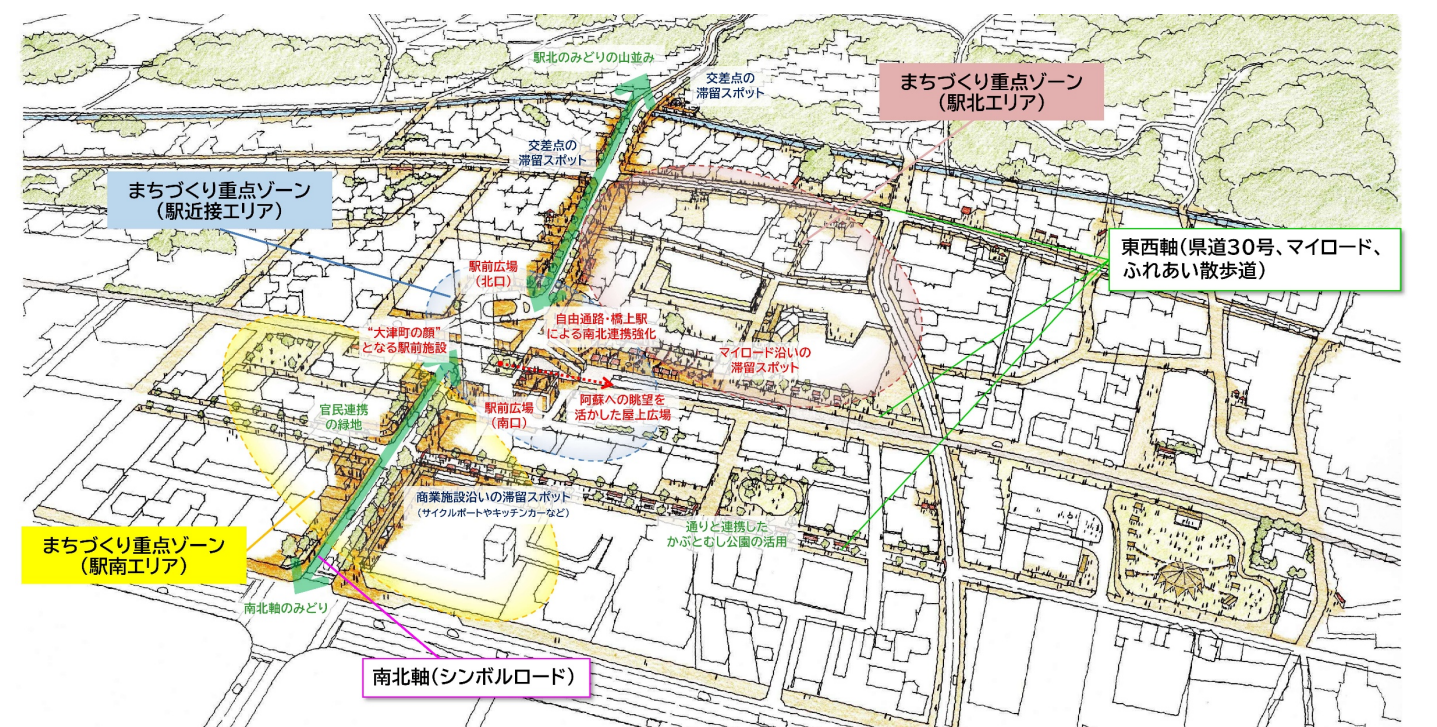


図 肥後大津駅周辺イメージパース

出典:肥後大津駅周辺まちづくり基本計画(R7)

1 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道（肥後大津駅）

●本町の中心駅である肥後大津駅の乗車人員は、コロナ禍の影響により一時急減したが、回復傾向を続け、R6年は過去最高の3,229人/日となっている。

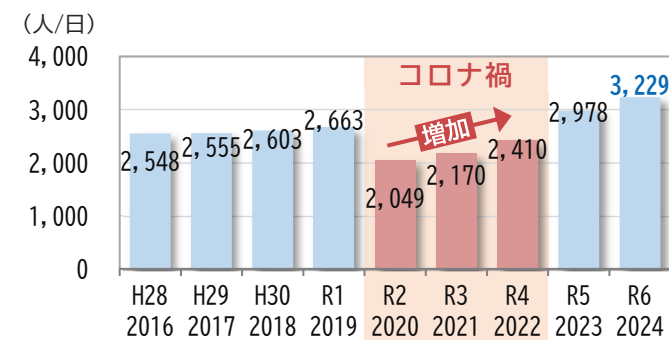


図 肥後大津駅の乗車人員

出典：JR九州公表資料

(2) 空港ライナー

●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の利用状況は、コロナ禍の影響により一時急減したが、回復傾向を続け、R6年は過去最高の152,948人/年となっている。

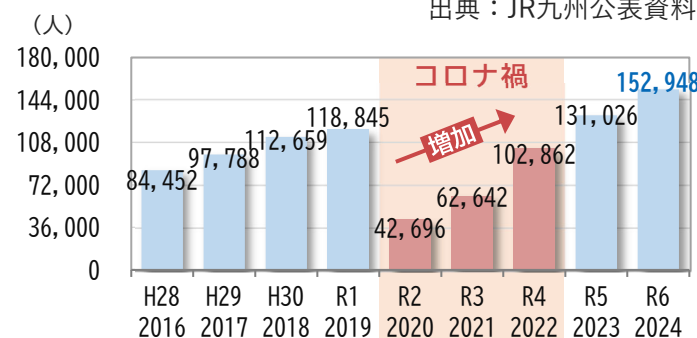


図 空港ライナーの利用状況

(3) 路線バス（産交バス/九州産交バス）

●町内外を運行する路線バスの利用状況は、コロナ禍のR3年以降増加傾向にあり、R6年は290,195人/年となっている。

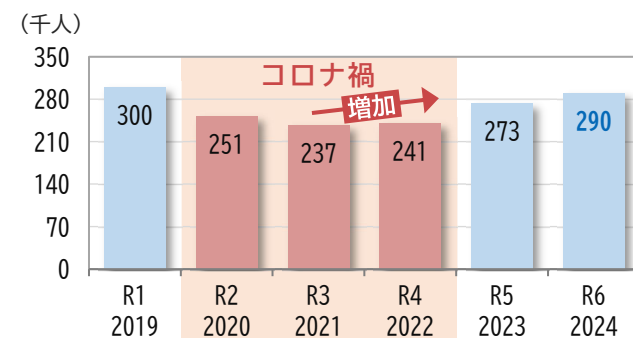


図 路線バスの利用状況（全体）

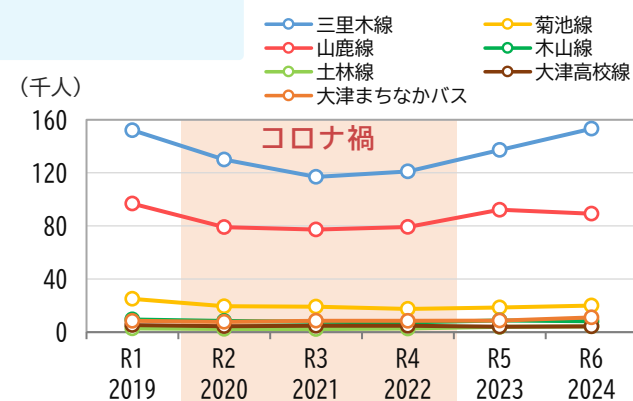


図 路線バスの利用状況（路線別）

※各年10月～9月

(4) 通勤バス

●渋滞緩和の取組として、R6年10月に本田技研通勤バスの実証運行を開始しており、利用は増加傾向にある。
※R7年10月からは、セミコンテクノパーク通勤バスの実証運行を開始している

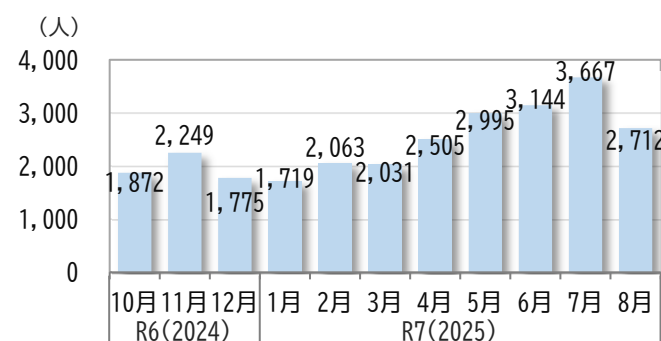


図 本田技研通勤バスの利用状況

(5) 乗合タクシー

●本町の郊外部から中心部間の移動を担う乗合タクシーの利用状況は、コロナ禍においても大きな減少はなく10,000前後を推移しており、R6年には9,587人となっている。

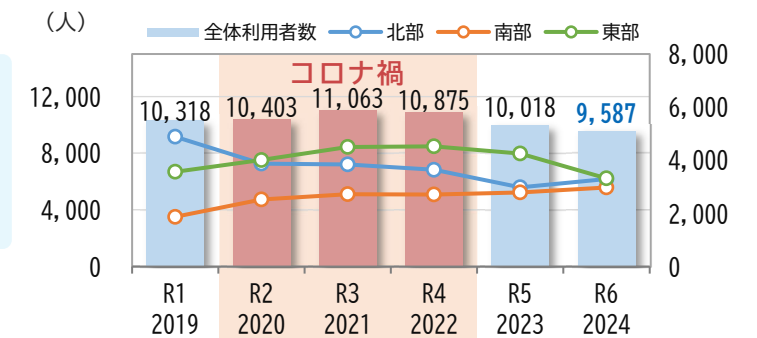
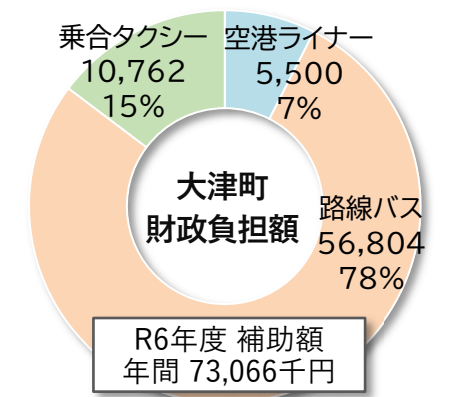


図 乗合タクシーの利用状況

2 地域公共交通の財政負担額

(1) 地域公共交通全体に係る財政負担額

●地域公共交通全体に係る町の財政負担額は、R6年度で73,066千円となっており、その約8割が路線バスの運行補助である。

大津町
財政負担額R6年度 補助額
年間 73,066千円

(2) 路線別の財政負担額推移

●一部で財政負担額が微減している路線はあるものの、物価高騰等の影響もあり、全体的に財政負担額が増加している。利用低迷区間の改善等を図り、効率性と利便性を確保した最適化を図りながら財政負担額の抑制に取り組む必要がある。

表 路線別財政負担額の推移

路線名	項目	R2年度 R1.10-R2.9	R3年度 R2.10-R3.9	R4年度 R3.10-R4.9	R5年度 R4.10-R5.9	R6年度 R5.10-R6.9	R6年度 収支率
三里木線	乗車人員 (人)	129,892	116,953	120,980	137,185	153,149	80.2%
	財政負担額 (千円)	3,380	4,529	3,306	3,715	2,839	
	前年比	100%	134%	73%	112%	76%	
菊池線	乗車人員 (人)	19,422	19,144	17,426	18,538	19,945	9.3%
	財政負担額 (千円)	15,714	16,188	16,766	17,812	20,217	
	前年比	100%	103%	104%	106%	114%	
山鹿線	乗車人員 (人)	79,033	77,234	79,158	92,092	89,167	30.1%
	財政負担額 (千円)	3,930	9,628	9,996	9,770	9,243	
	前年比	100%	245%	104%	98%	95%	
木山線	乗車人員 (人)	8,343	7,786	7,388	8,722	8,170	7.6%
	財政負担額 (千円)	7,047	7,753	7,676	8,423	9,340	
	前年比	100%	110%	99%	110%	111%	
土林線	乗車人員 (人)	2,377	2,309	2,686	3,877	4,337	13.4%
	財政負担額 (千円)	2,593	2,720	2,813	2,923	3,294	
	前年比	100%	105%	103%	104%	113%	
大津高校線	乗車人員 (人)	4,411	4,712	4,731	4,034	4,321	16.2%
	財政負担額 (千円)	2,354	2,200	2,200	2,200	2,846	
	前年比	100%	93%	100%	100%	129%	
大津まちなかバス (旧駅南口線)	乗車人員 (人)	7,662	8,514	8,487	8,631	11,106	11.2%
	財政負担額 (千円)	6,113	7,260	7,744	7,929	9,025	
	前年比	100%	119%	107%	102%	114%	

1 交通不便地域への対応

中心部において一部空白地かつ高低差のある交通不便地域が存在

- 本町は、路線バスと乗合タクシーの運行により、概ね町内全域をカバーしているが、中心部の一部において、交通空白地(バス停から300m以上離れた地域)かつ不便地域※となっている。

※交通不便地に準ずる地域の選定条件となる高低差について

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称「バリアフリー新法」という）の同法施行令第18条（移動等円滑化経路）に施設等を移動する経路形状の勾配は1/12以下にすることを求められている。このことから、「 $1/12=8.333\cdots\% \approx 8\%$ 」とし、既存バス停から300m圏域で勾配8%にあたる高低差24mを不便地域の基準とする。

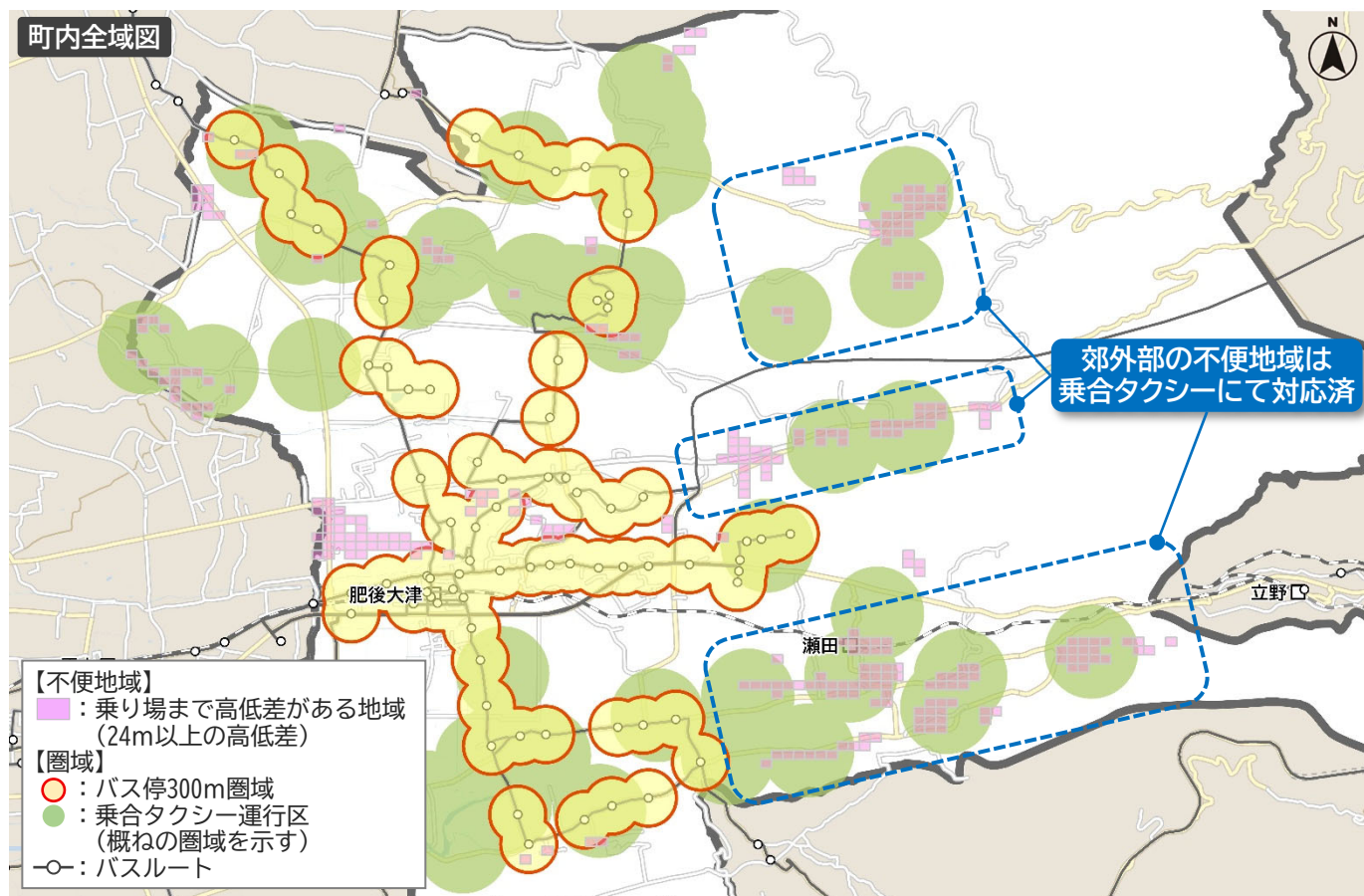
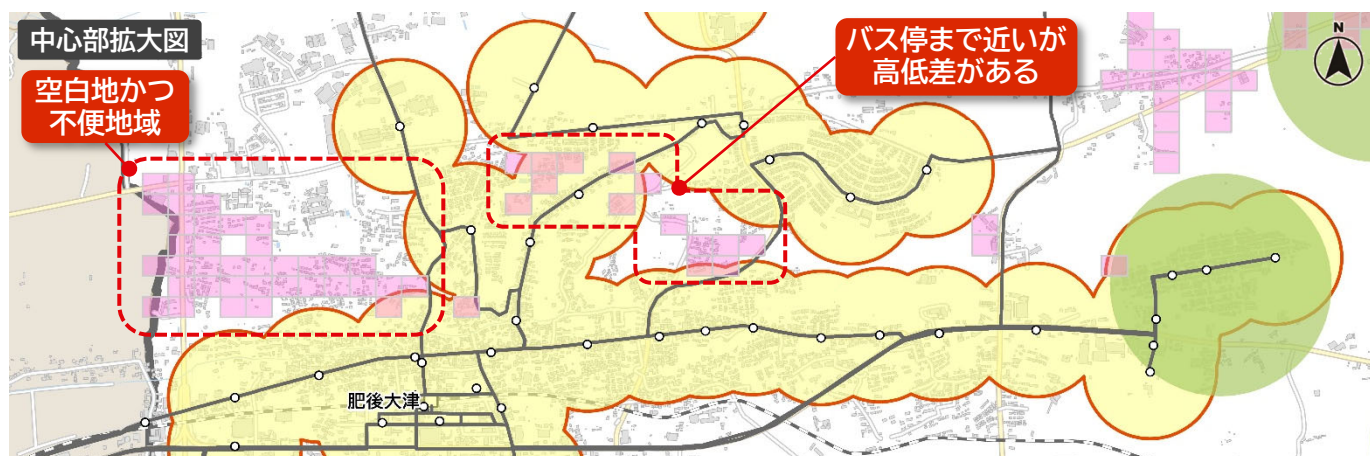


図 交通不便地域図

出典：基盤地図情報（標高メッシュ）

2 都市計画と公共交通の連携

コンパクト・プラス・ネットワークの推進による都市計画との連携が重要

- 現在策定中の大津町立地適正化計画と連携し、都市機能誘導区域・居住誘導区域へのアクセス・サービス水準の維持・向上など、都市計画と連携した交通ネットワークを再構築する必要がある。

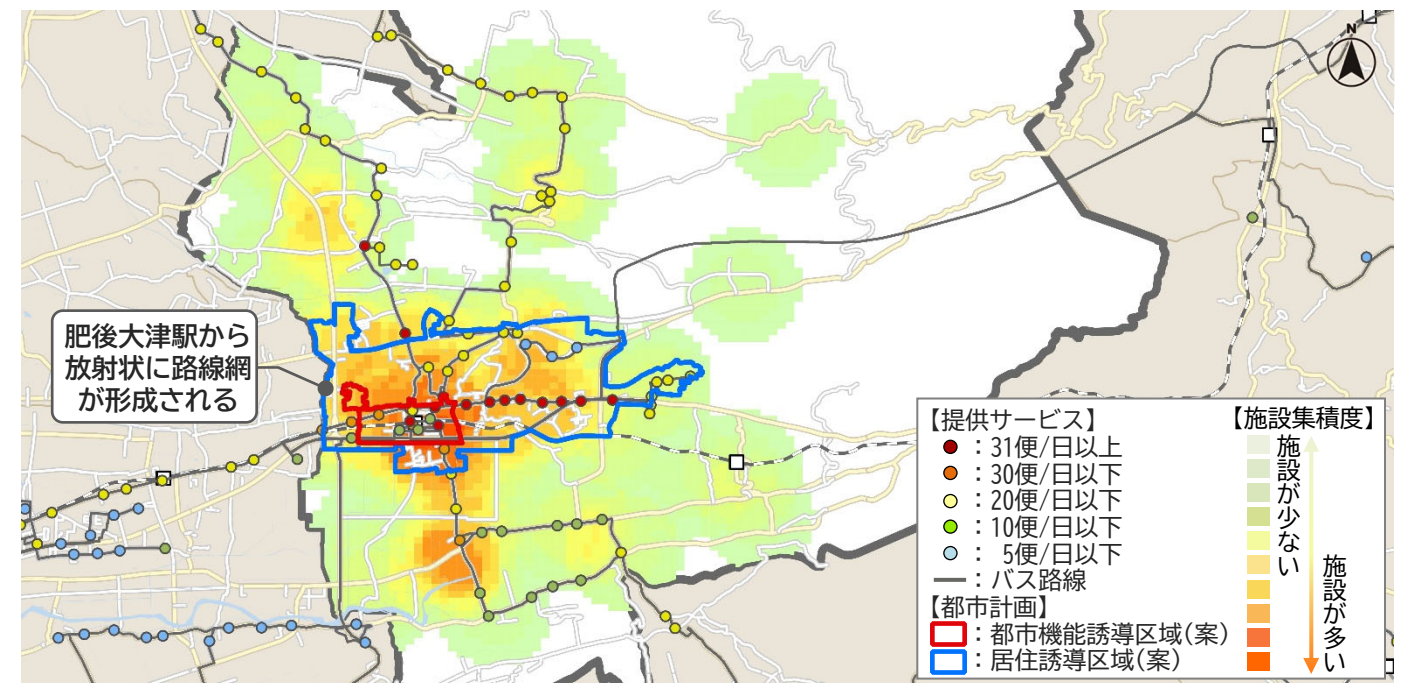


図 都市計画×公共交通

出典：R7大津町立地適正化計画（案）

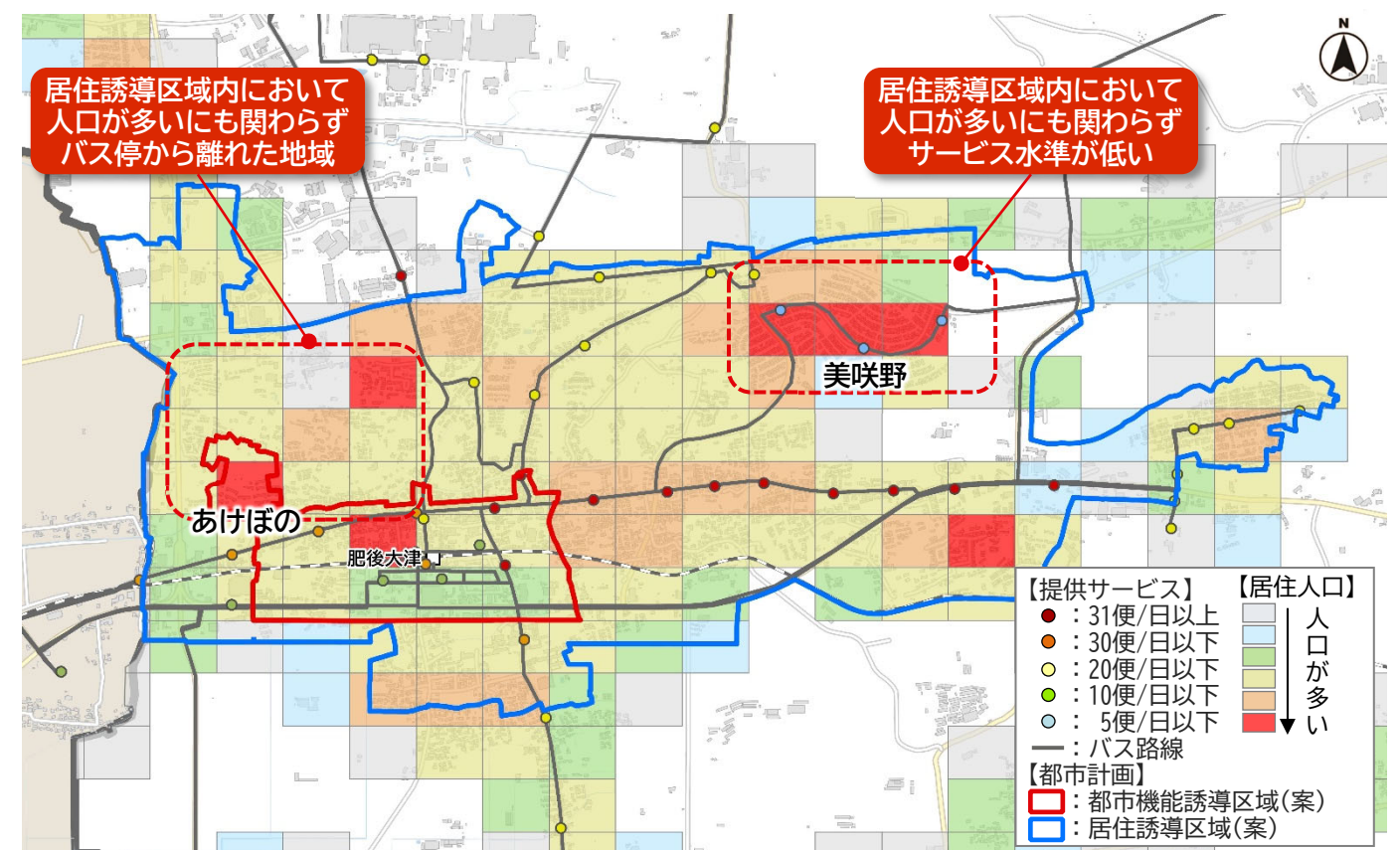


図 都市計画×公共交通×人口分布

出典：R2国勢調査人口メッシュ

1 時間帯別の提供サービス水準

町民の移動ニーズにあわせた提供サービスの最適化が必要

●現状の路線バスにおける時間帯別の町内バス停経由回数は、主に7時台(159回/日)、11時台(158回/日)、15時台(138回/日)、17時台(123回/日)、18時台(135回/日)が多くなっている。また、12時台や18時以降は20回/日程度とサービス提供度は低くなっている。サービス提供度としては、主に旧道区間や山鹿・菊池方面に高い傾向がある。

【提供サービス】
 ●：15回/日以上 ●：10回/日未満 ●：1回/日未満
 ●：15回/日未満 ●：5回/日未満 ●：0回/日

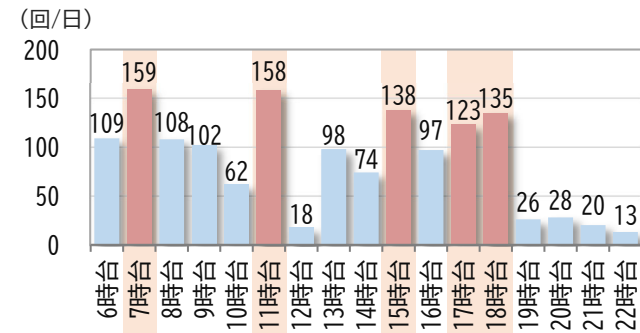


図 町内バス停の1日当たり運行回数の合計
 出典：2025年4月時点のダイヤより

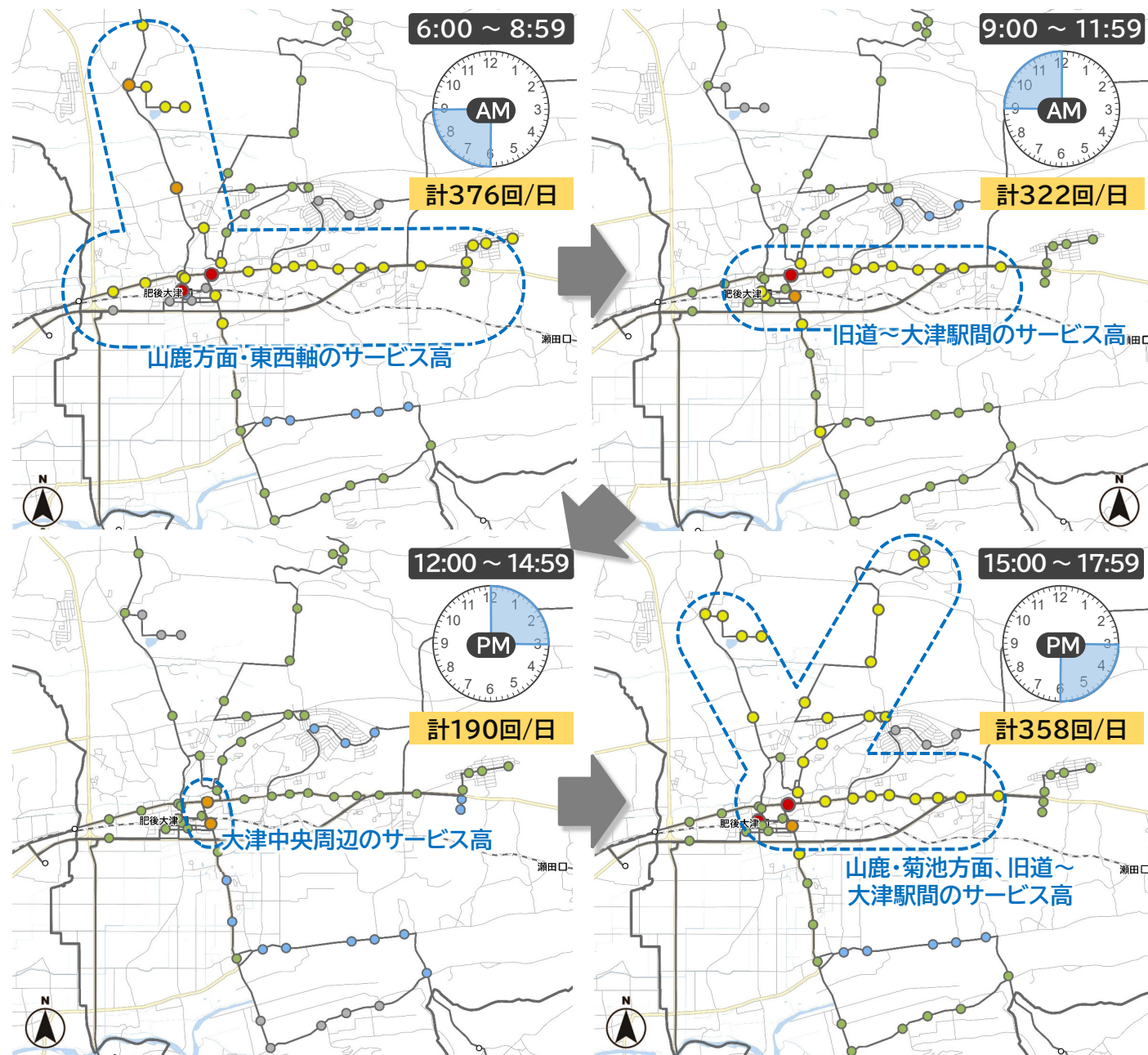


図 時間帯別路線バスの提供サービス

2 需給バランスの検証

持続性を高めるための需給バランスの最適化が必要

●町内の北側及び南側のエリアにおいて、提供サービスに対して利用が少ない区間が存在しているため、持続性を高めるために利用者の特性に対応しながら需給バランスの最適化を図ることが必要である。

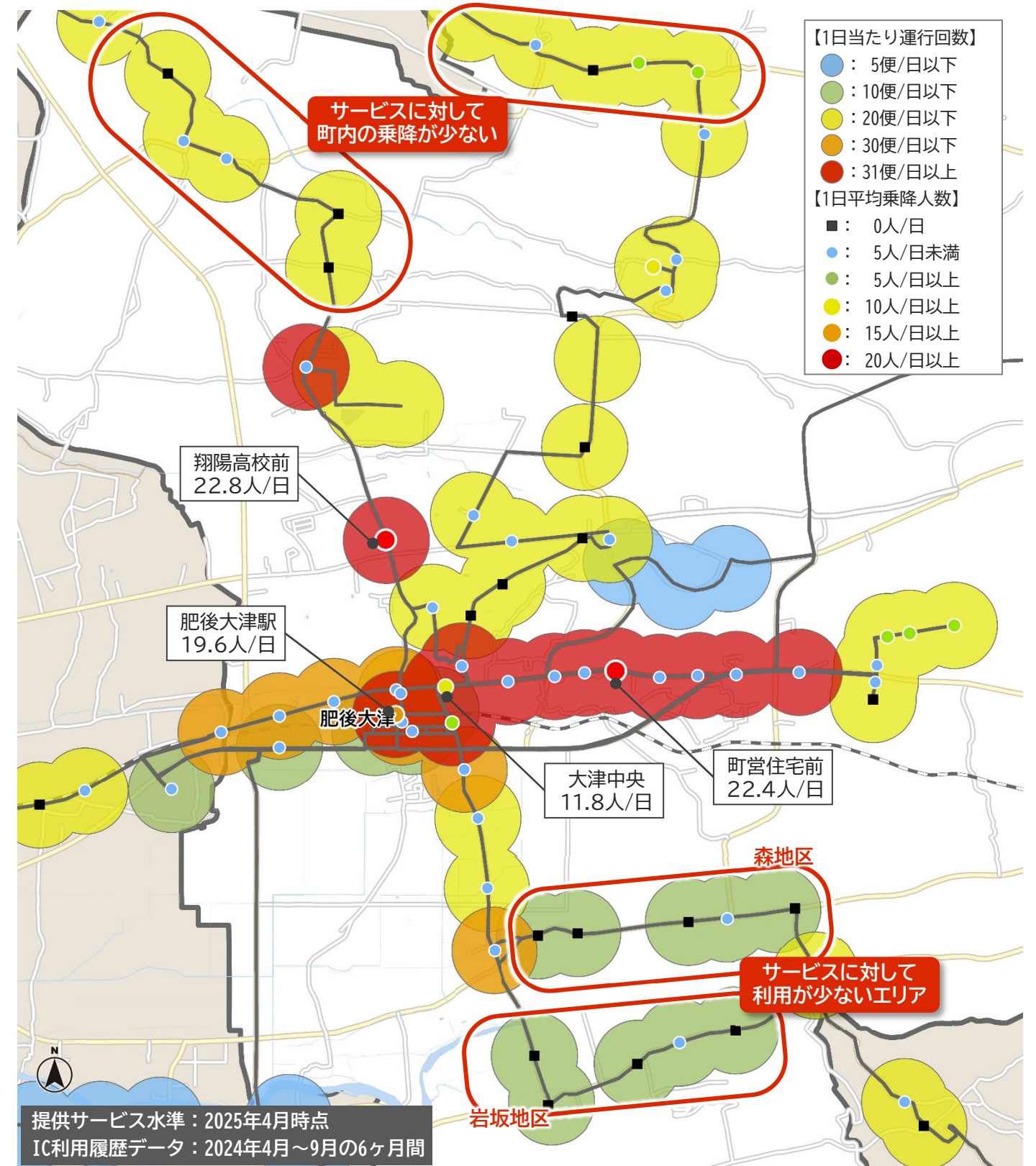


図 バス停ごとのIC利用人数・サービス水準(1日平均値)

1 自家用車に依存した高齢者の移動実態

高齢者の約8割が自家用車で移動、うち3割が免許返納の意思あり

(1) 年代別の自動車利用状況

●年代別の自動車利用状況は、65歳以上高齢者の約8割が自分で運転している。

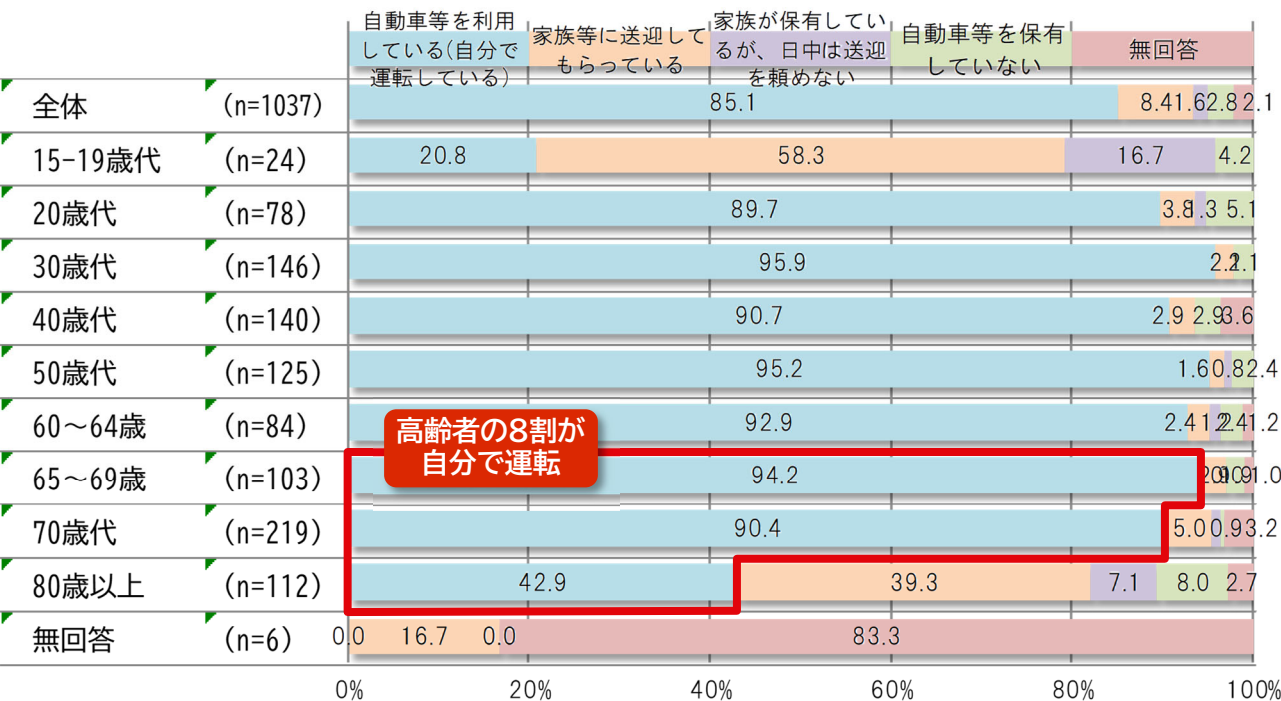


図 年代別の自動車利用状況

(2) 日常生活のために免許を手放せない高齢者

●町民の65歳以上免許保有者のうち、約7割が「現在免許を返納する意思はない」と回答しており、一方で返納意思のある割合は29.6%となっている。免許を返納しない理由として、「運転に不安があるが生活のために必要だから」との回答が25.5%を占めている。

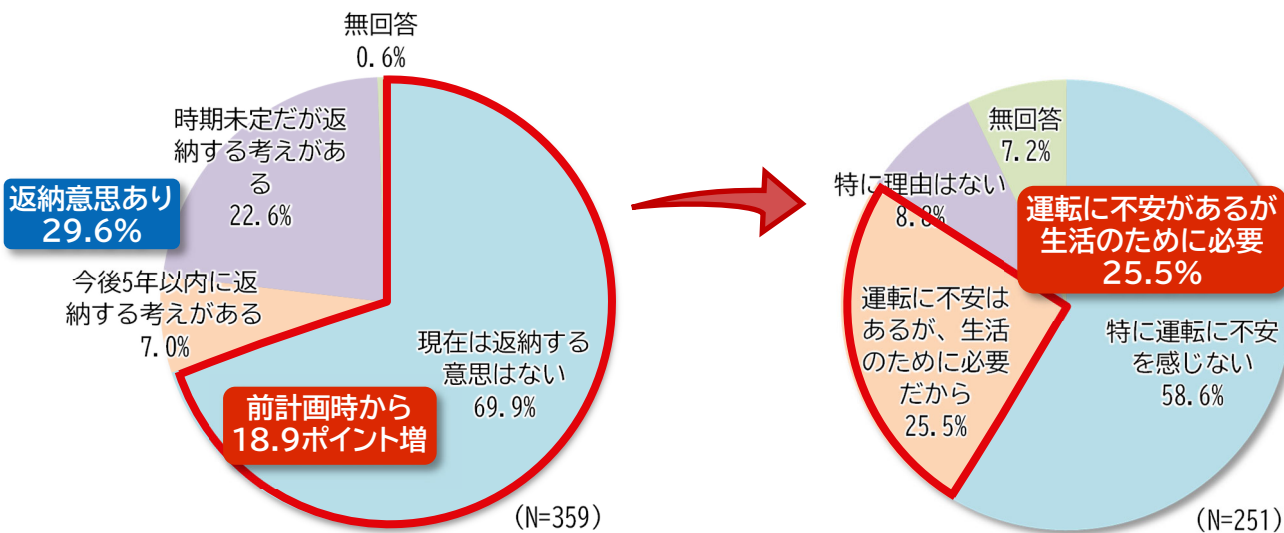


図 免許返納の考え (65歳以上の免許保有者)

図 免許を返納しない理由 (免許返納意思のない人のみ)

2 町民の公共交通の利用状況

前計画時よりも公共交通利用割合は増加しているものの、満足度は低い状況

(1) 公共交通の利用率

●公共交通の利用状況について、鉄道は23.3%、路線バスは5.8%、一般タクシーは8.4%、乗合タクシーは1.2%となっており、乗合タクシーを除いて公共交通の利用率は前計画策定時より増加している。

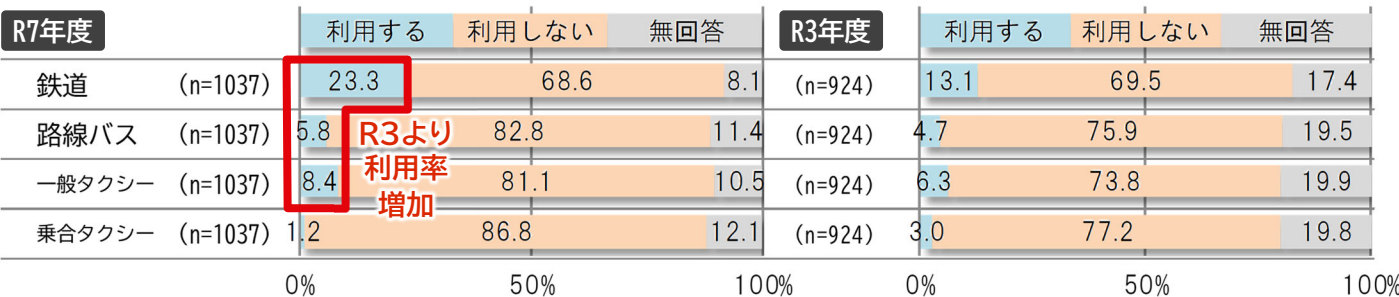


図 公共交通の利用率

(2) 公共交通の満足度

●公共交通の満足度について、公共交通利用者・非利用者ともに満足よりも不満足の高割合が高い。

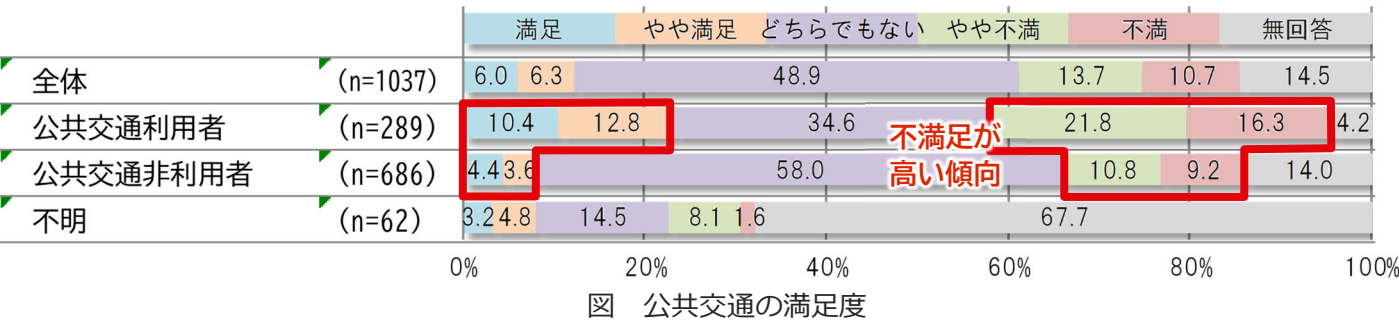


図 公共交通の満足度

(3) 公共交通に不便を感じる理由

●公共交通に不便を感じる理由は、「運行本数が少ない」(34.5%)が最も多く、次いで「自宅からバス停・駅が遠い」(27.1%)、「行きたい目的地に行く路線がない」(19.9%)となっている。

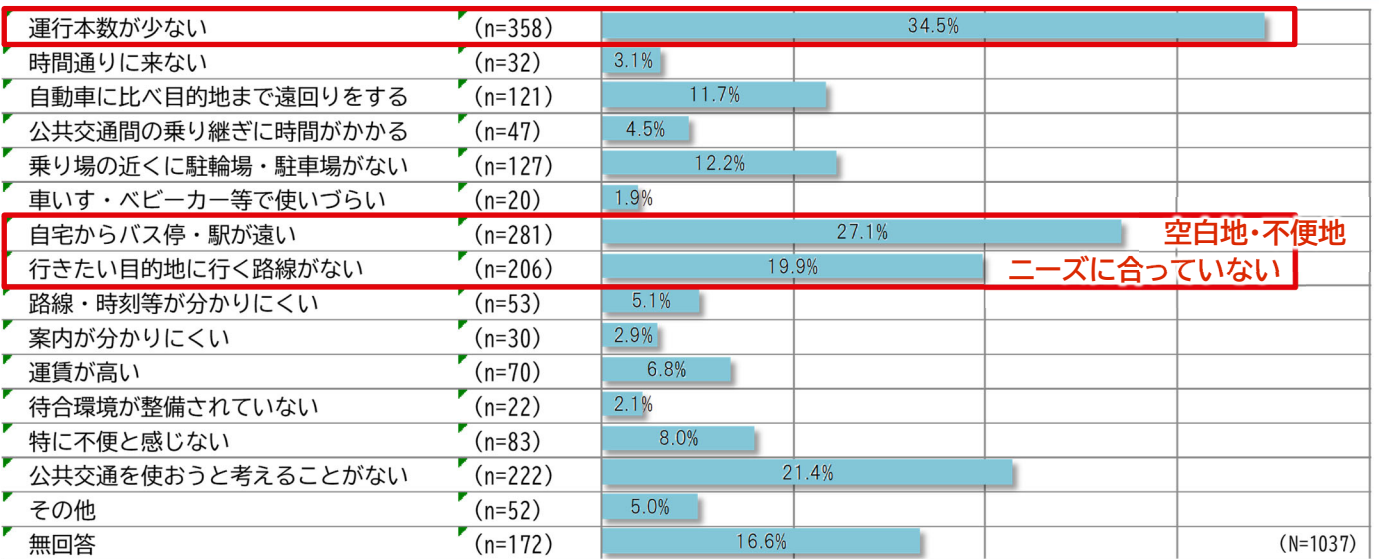


図 公共交通に不便を感じる理由

3 生活行動分析

目的別の生活行動に対応した提供サービスの充実が必要

(1) 通勤・通学の行動分析

- 通勤・通学の生活行動は、町外移動が54.1%、町内移動が42.1%となっている。町外通勤者は町内通勤者に比べて自家用車及び公共交通の利用割合が高くなっている。

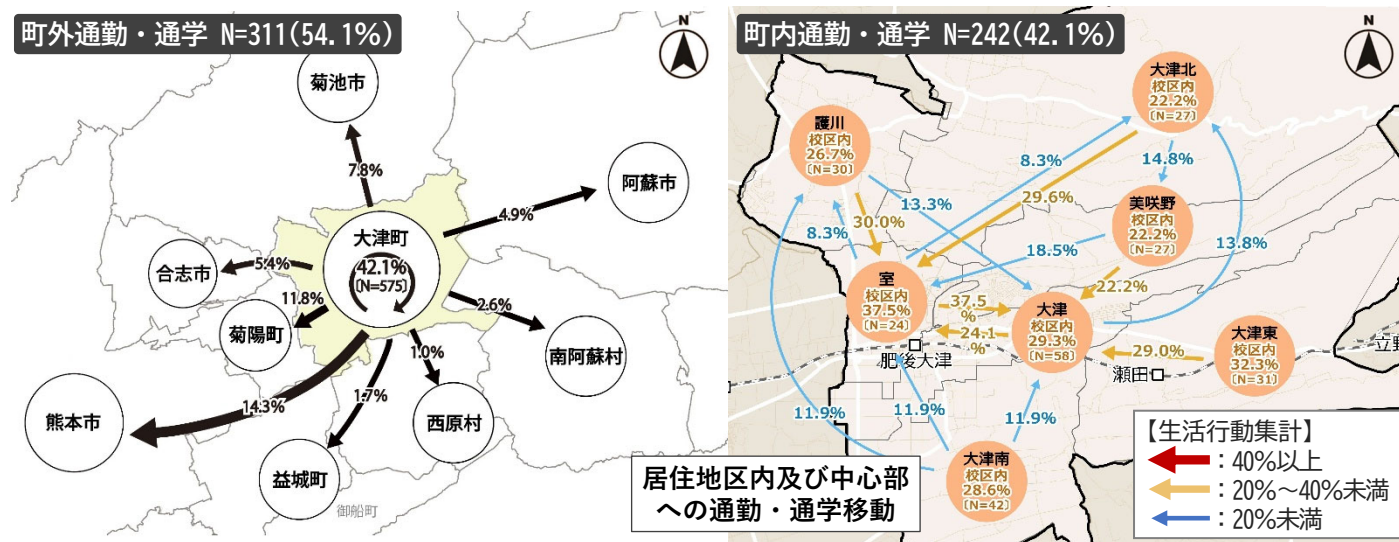


図 町外通勤・通学のトリップ

図 町内通勤・通学のトリップ

徒歩のみ	(n=37)	2.9%			(N=311)
自転車	(n=42)	6.1%			
バイク	(n=23)	5.5%			
自動車(自分で運転)	(n=458)	83.9%			
家族・知人等の送迎	(n=36)	7.4%			
J R豊肥本線	(n=38)	10.9%			
空港ライナー	(n=1)	0.3%			
路線バス	(n=12)	2.3%			
乗合タクシー	(n=0)	0.0%			
一般タクシー	(n=3)	0.3%			
インターネット販売・宅配	(n=1)	0.3%			
その他	(n=5)	0.6%			
無回答	(n=35)	2.6%			

公共交通
13.5%

町内通勤者に比べて
自家用車移動が高い

図 町外通勤・通学者の交通手段

徒歩のみ	(n=37)	11.2%			(N=242)
自転車	(n=42)	8.7%			
バイク	(n=23)	2.5%			
自動車(自分で運転)	(n=458)	76.9%			
家族・知人等の送迎	(n=36)	5.0%			
J R豊肥本線	(n=38)	1.7%			
空港ライナー	(n=1)	0.0%			
路線バス	(n=12)	0.8%			
乗合タクシー	(n=0)	0.0%			
一般タクシー	(n=3)	0.8%			
インターネット販売・宅配	(n=1)	0.0%			
その他	(n=5)	1.2%			
無回答	(n=35)	8.7%			

公共交通
2.5%

図 町内通勤・通学者の交通手段

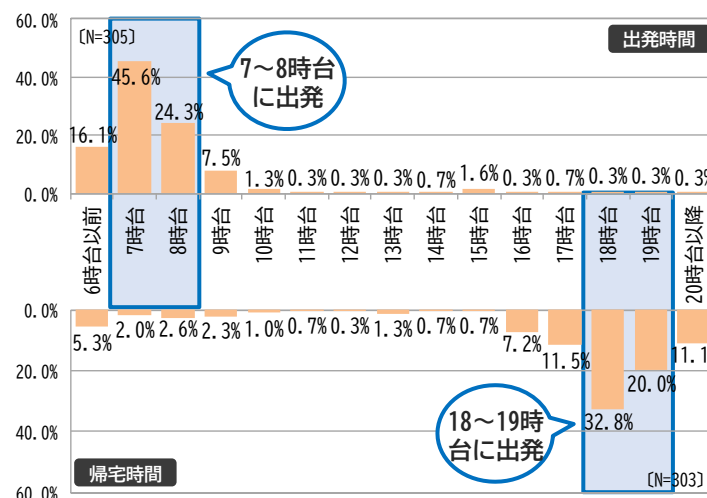


図 町外通勤・通学者の移動時間帯

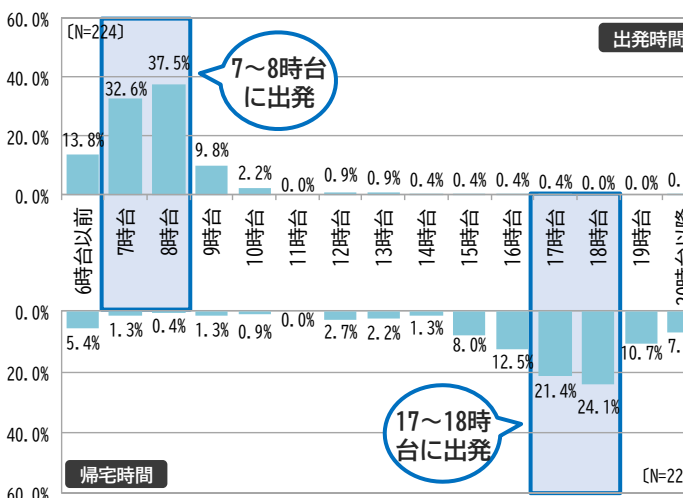


図 町内通勤・通学者の移動時間帯

(2) 買い物の行動分析

- 買い物の生活行動は、町民の9割以上が町内で買い物をしており、主に中心部(イオン大津店が多数)に移動している。交通手段は、自家用車の割合が約7割を占め、公共交通の利用割合は1.8%、外出時間は行き・帰り含めて午前中で済ませる傾向が高くなっている。

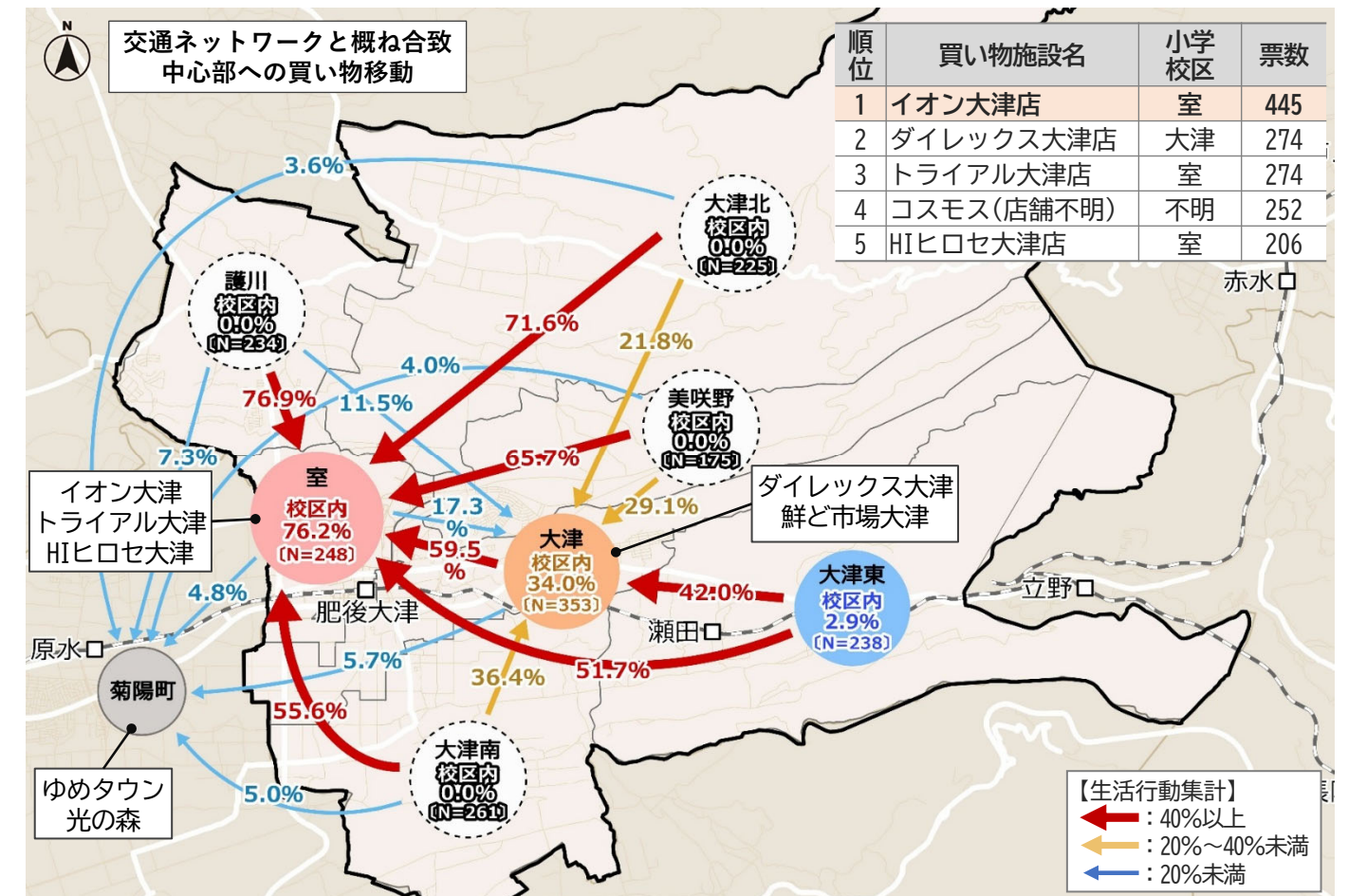


図 買い物のトリップ

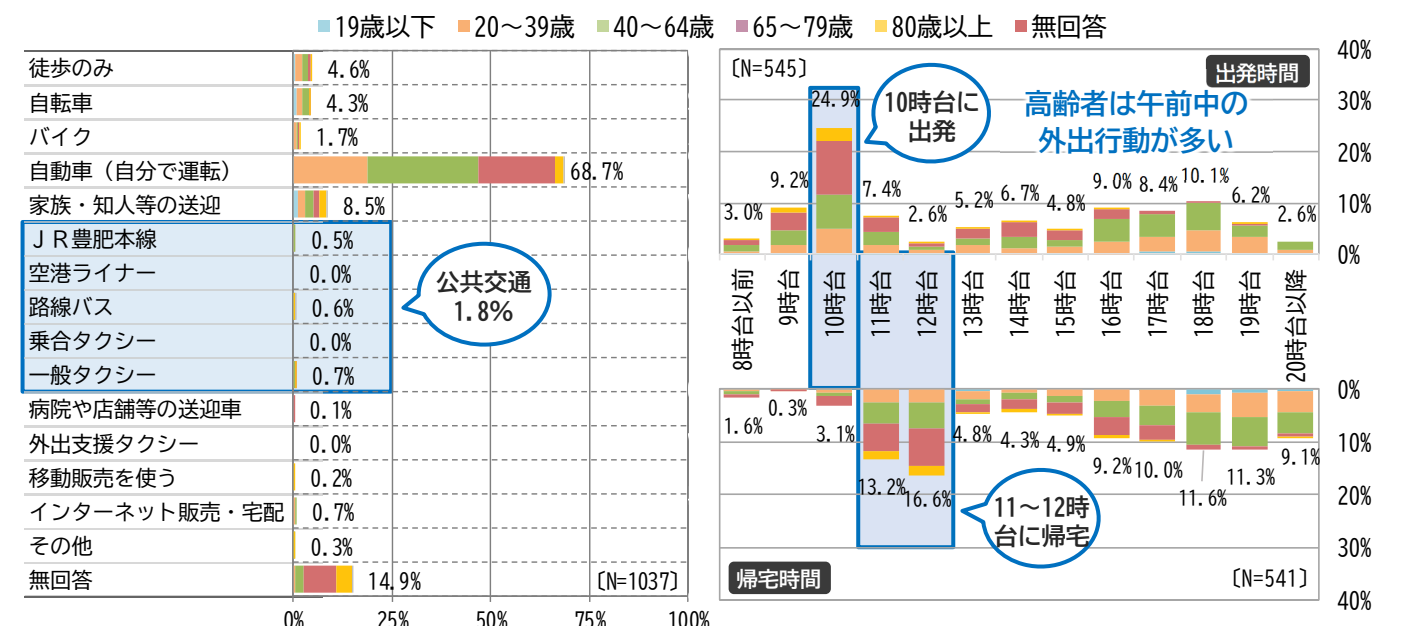


図 買い物の交通手段

図 買い物の移動時間帯

(3) 通院の行動分析

●通院の生活行動は、町民の6割以上が町内で通院を行っており、主に中心部周辺(セントラル病院等)に移動している。交通手段については、自家用車の割合が約7割と最も多く、公共交通の利用割合は3.1%、外出時間は行き・帰り含めて午前中で済ませる傾向が高くなっている。

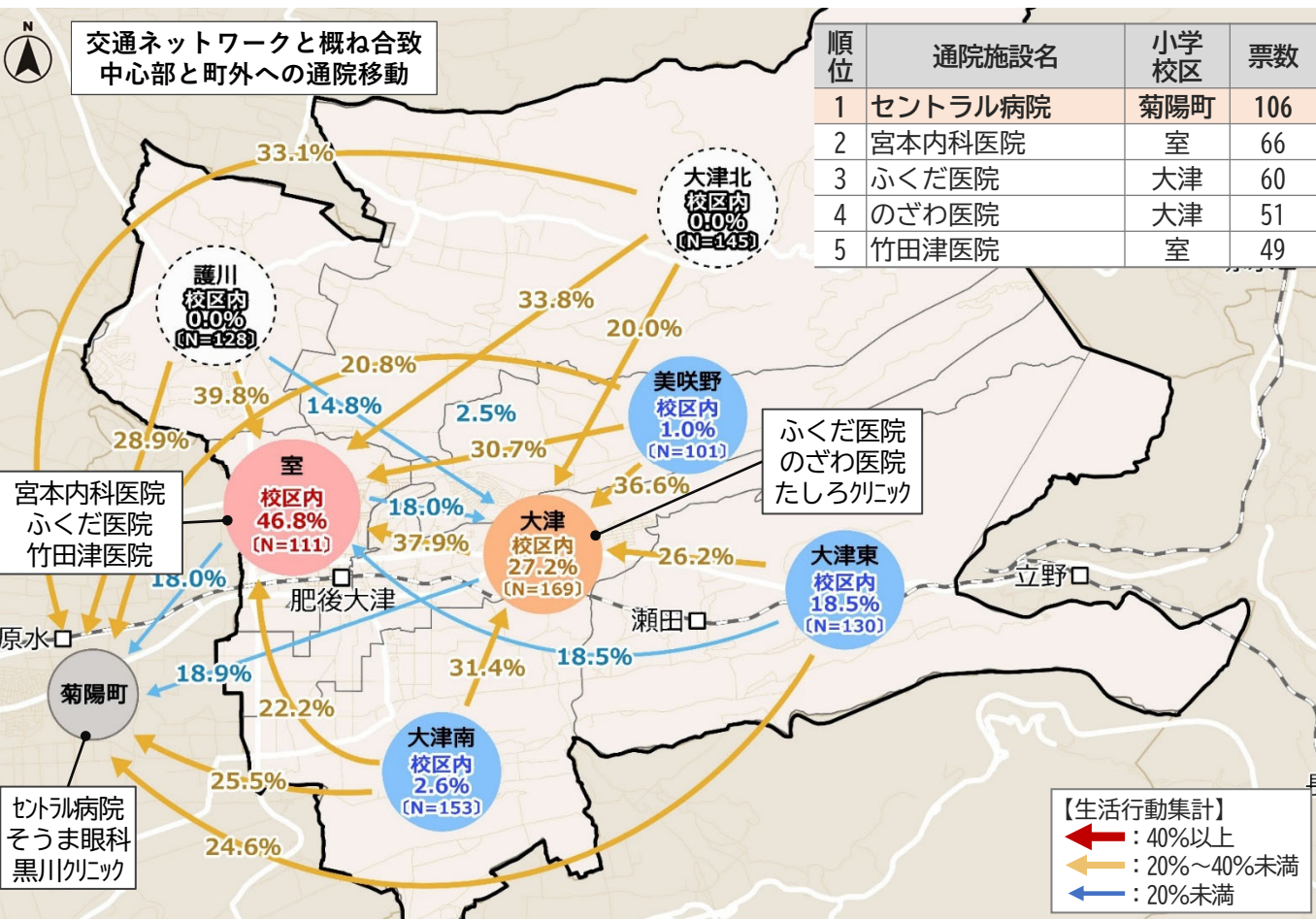


図 通院のトリップ

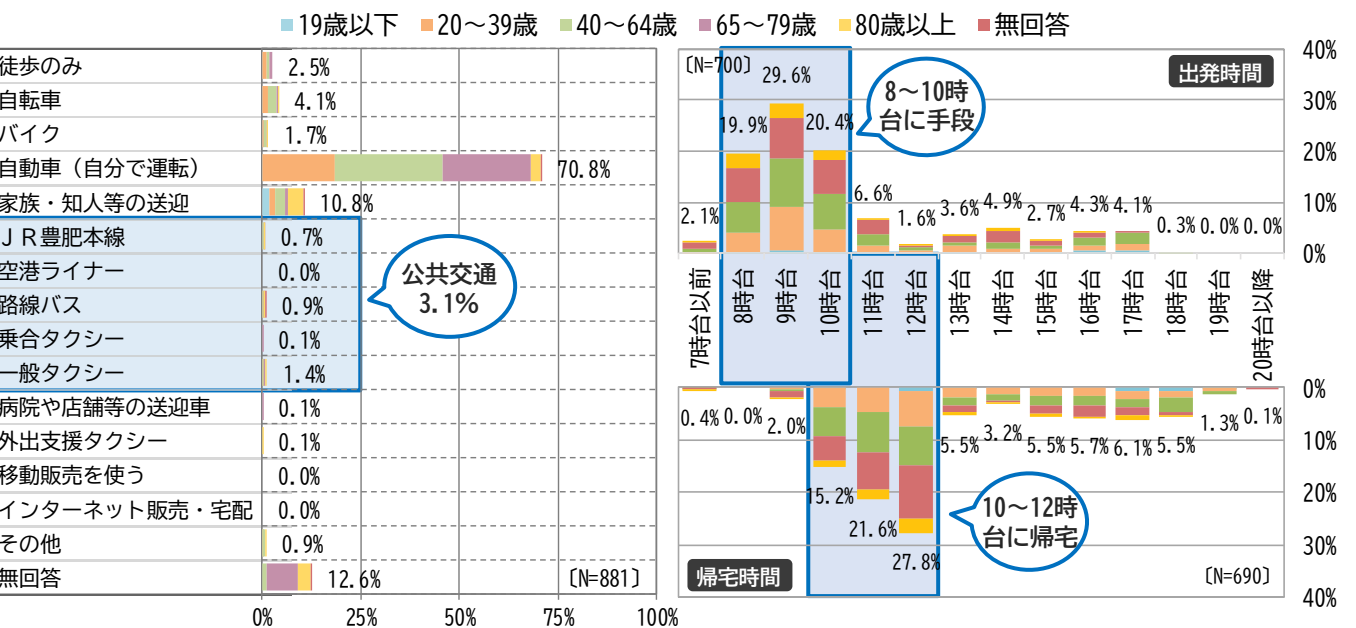


図 通院時の交通手段

図 通院の移動時間帯

(参考) ビッグデータによる人流分析 ※ETC2.0データ

●肥後大津駅北口断面における最も通過車両が多い道路は、路線バス山鹿線が運行している町道であり、一方路線バス菊池線が運行している町道は通過車両が少ない。肥後大津駅南口は、路線バス木山線・土林線が運行する県道202号よりも町道を通行して南側からと国道57号の通過車両が多い。

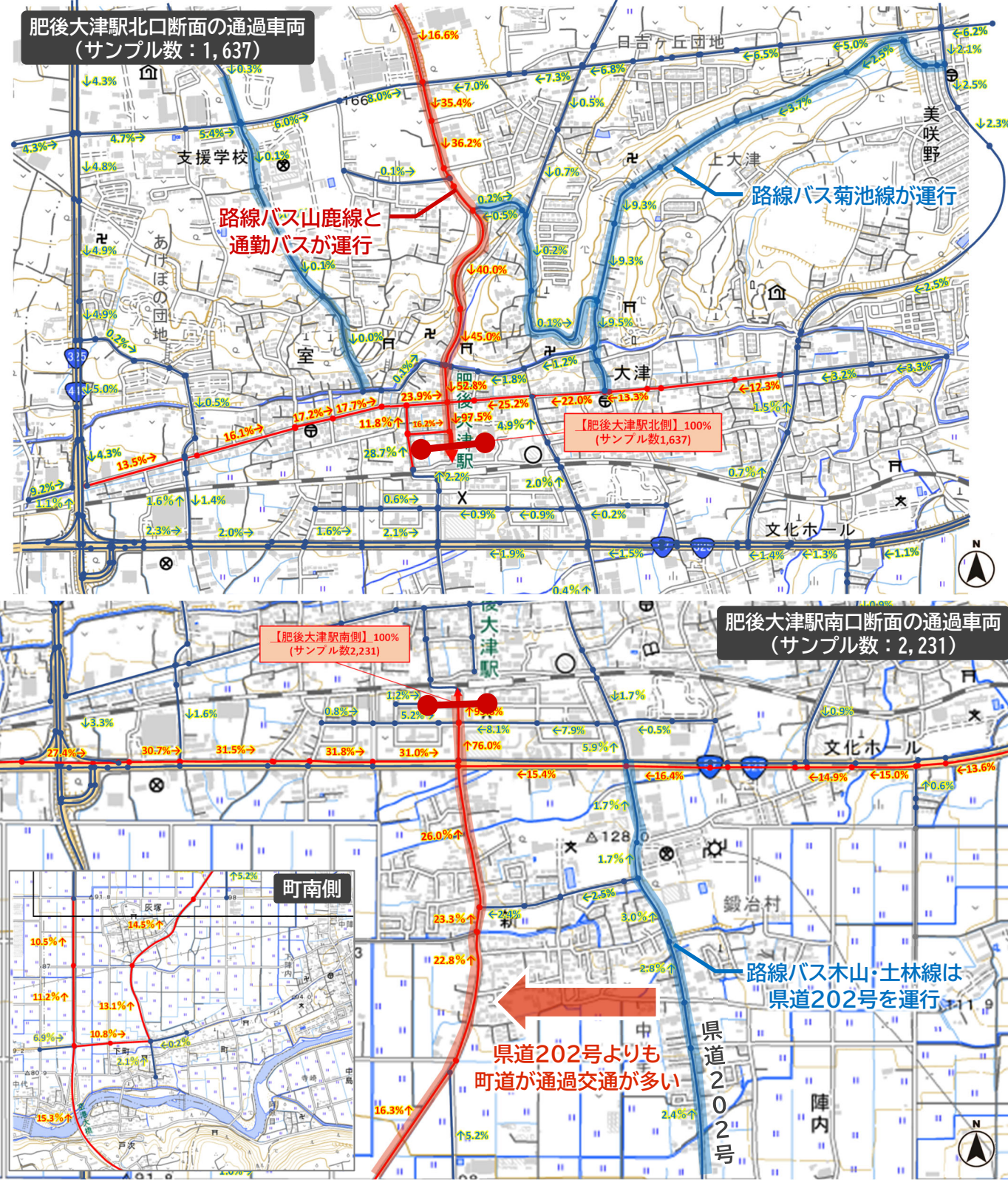
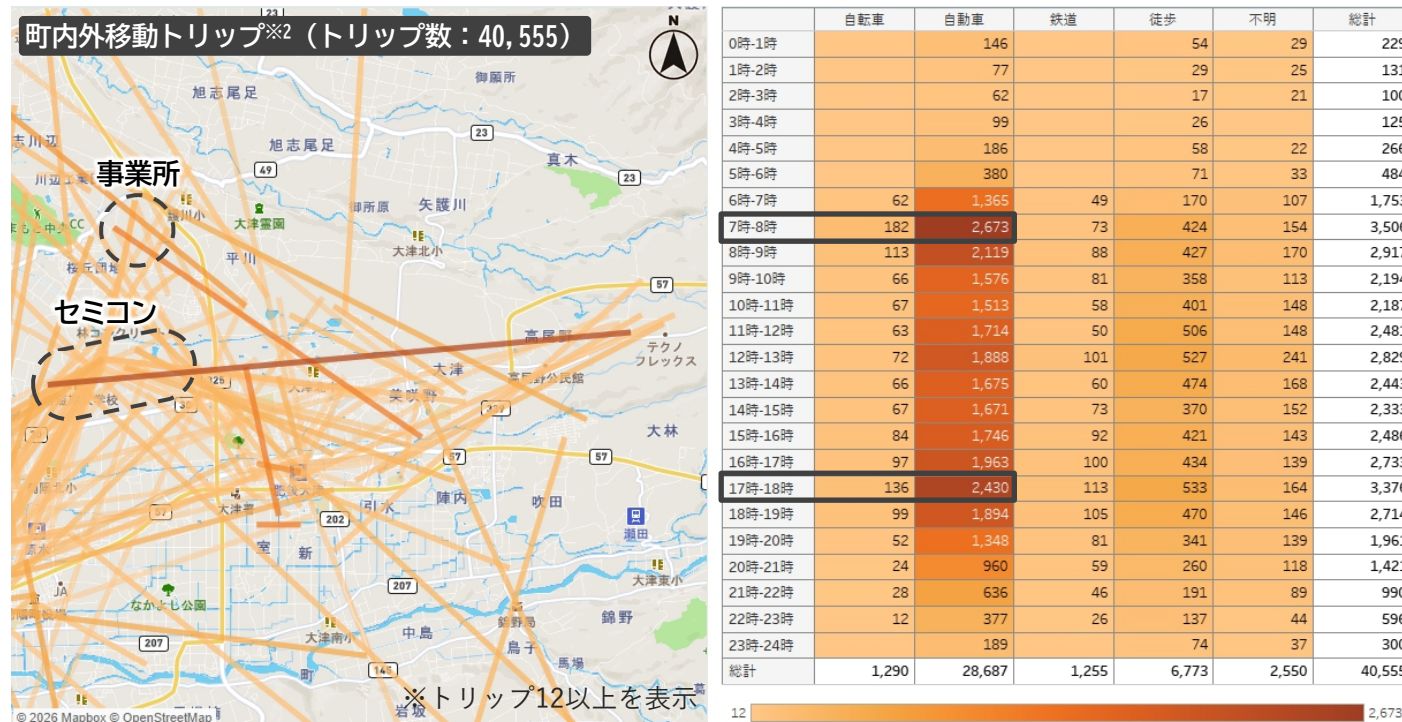
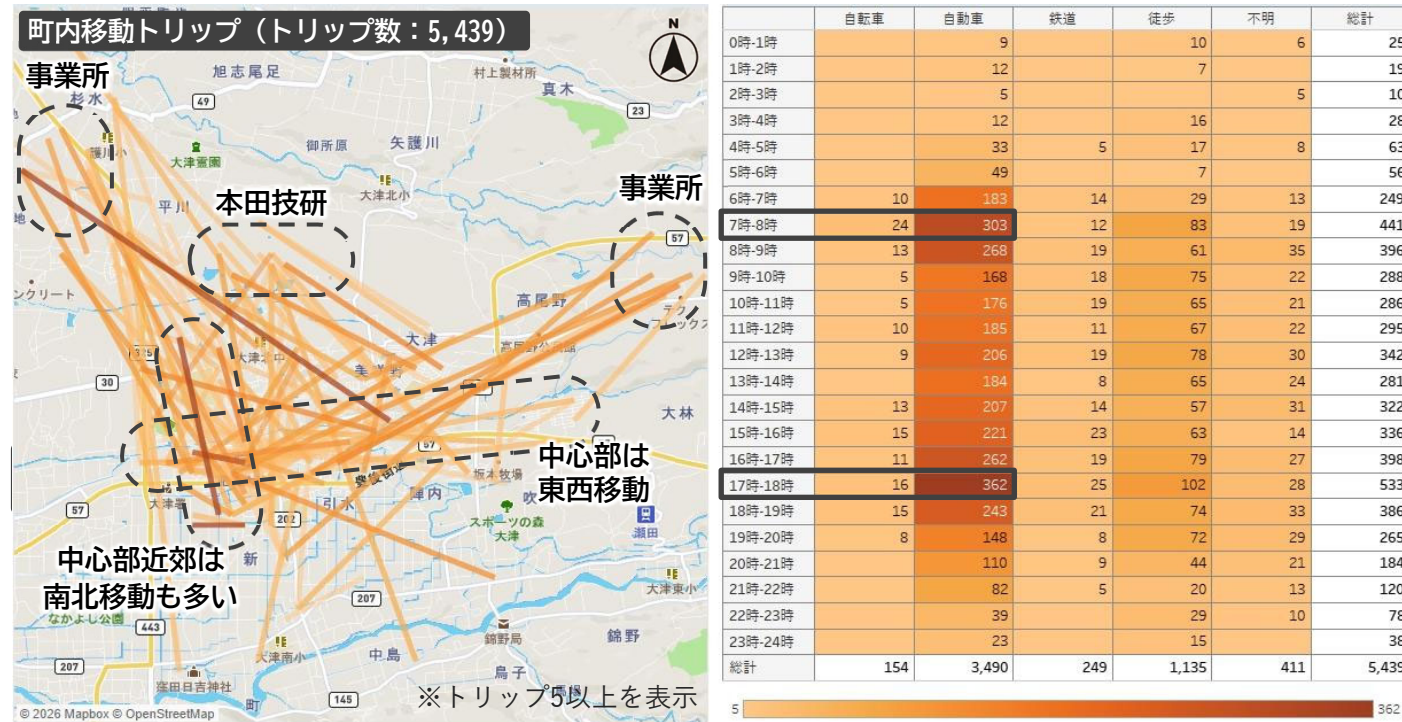


図 肥後大津駅北口・南口断面の通過車両

出典: ETC2.0プローブ情報 2024年9月~11月平日 7~19時 (熊本河川国道事務所提供資料)

(参考) ビッグデータによる人流分析 ※ログウォッチャーOD分析

- ログウォッチャー※1の人流データを活用した分析結果について、町内移動トリップは主に居住地と事業所の移動として中心部の東西移動や中心部近郊の南北移動がみられる。町内外移動トリップでは、南北移動よりも菊陽町のセミコン周辺への移動が多くみられる。



※ログウォッチャーは3,000万の月間アクティブユーザー数により位置情報を収集 (GPSデータ)
 ※町内外移動トリップは大津町、山鹿市、菊池市、菊陽町、益城町、西原村のトリップ数を表示

図 町内外移動トリップ図

出典：ログウォッチャー 125mメッシュODウォッチャー (2024年9月の1ヶ月分)

(参考) 自動車交通と既存ネットワークの現状・渋滞緩和に向けた将来のあり方

- 人流は居住地から目的地(主に企業)までの通勤移動が多くみられ、一方自動車交通は、企業へのアクセス路となる道路で混雑が発生している。将来的には、肥後大津駅を中心とした乗継型ネットワークにより、公共交通への転換促進を含めた渋滞緩和に取り組んでいく必要がある。

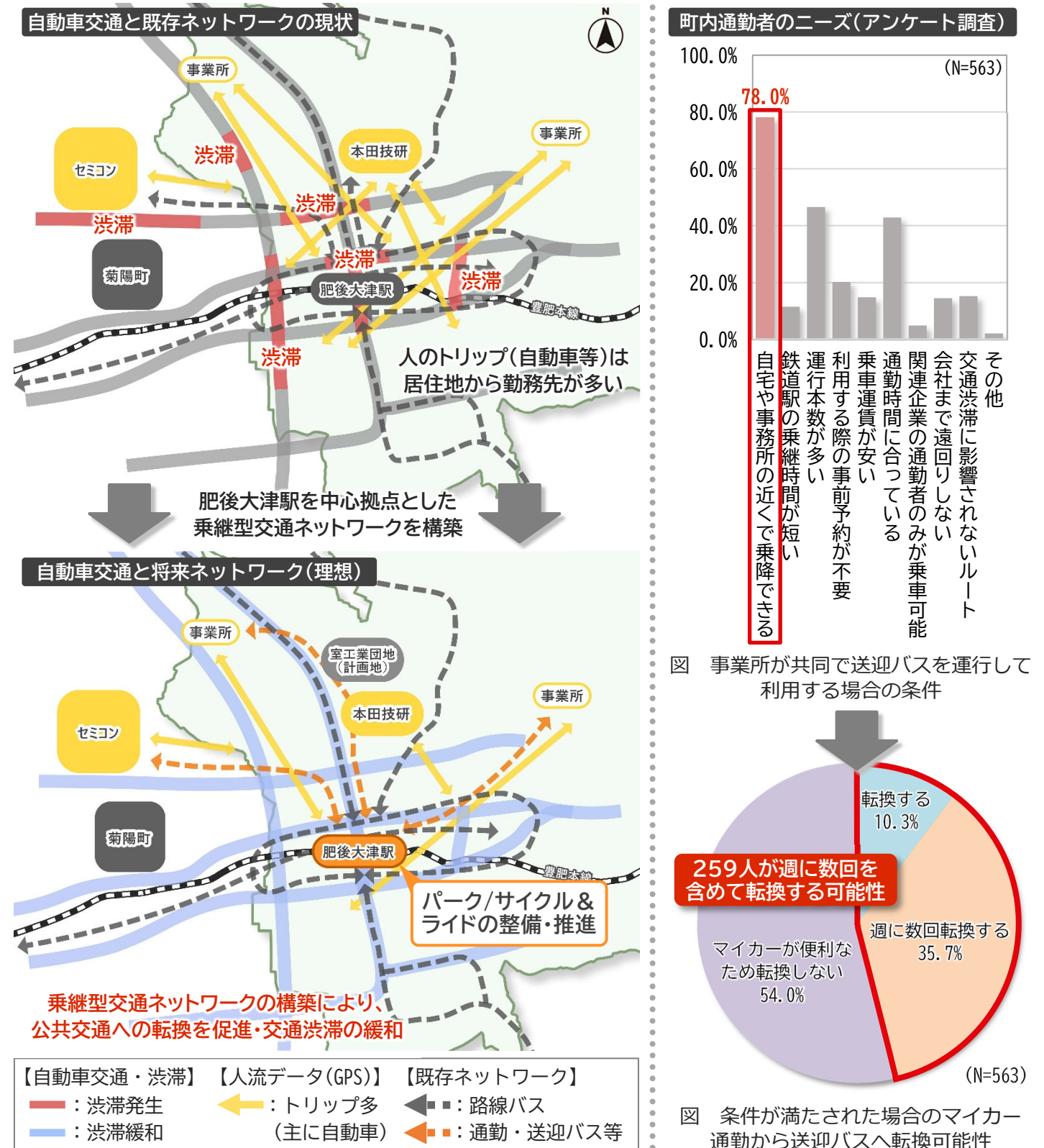


図 自動車交通と既存ネットワークの現状・将来

4 町民の多様なニーズ

町民の多様なニーズに対応したサービス利便性の向上が必要

(1) 本町の公共交通に関する改善ニーズ

●公共交通に関する改善ニーズとしては、年代問わず町内既存サービスの充実ニーズが最も多い。若い世代には町外への移動充実や通勤バスの拡充、高齢者には介護等と連携した移動手段の確保が求められる。

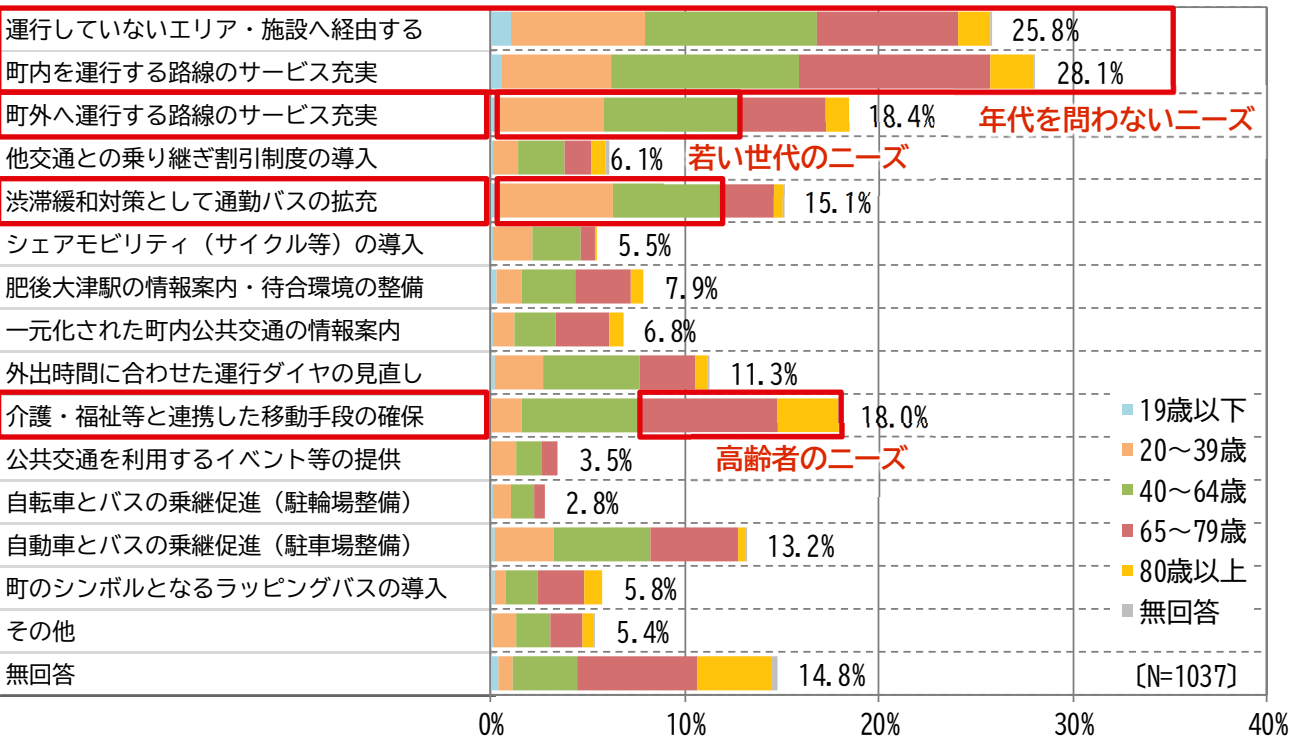


図 公共交通に関する改善ニーズ

(2) バス等の公共交通を利用して行きたい場所

●バス等の公共交通を利用して行きたい場所の有無は、ある方が172人となっており、主に熊本市方面へのニーズが高い。目的としては、買い物・趣味娯楽が多く、時間帯は9～10時台のニーズが高い。

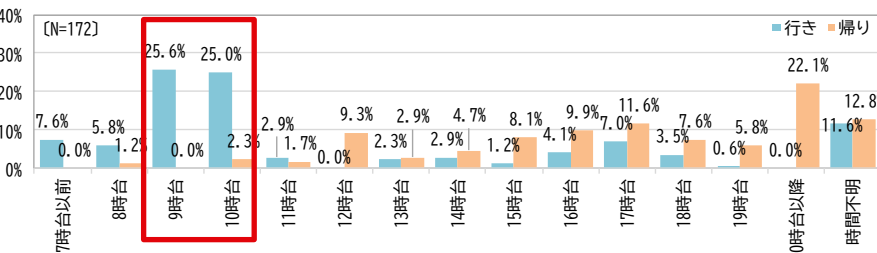
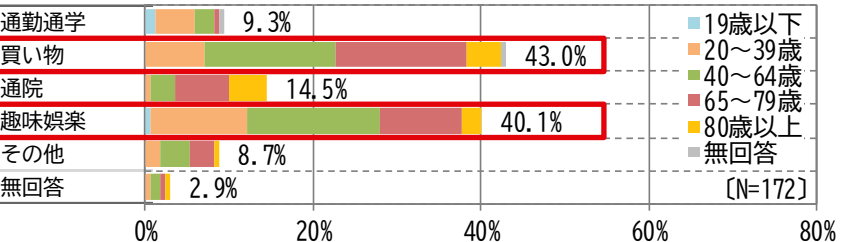


図 バス等を利用したい目的・時間帯

①町民アンケートの調査結果

5 町の財政負担・今後の取組について

財政負担維持によるサービス存続、鉄道・バス等の乗り継ぎ利便性の向上が求められる

(1) 財政負担の維持によるサービス存続の考え

●今後の公共交通の維持について、財政負担の考えとしては、「財政負担はそのまま運行サービスを継続して欲しい」(40.7%)が最も多くなっている。地区別でみると中心部の室・大津小学校区においてサービス継続の意向が他の地区に比べ高い状況である。

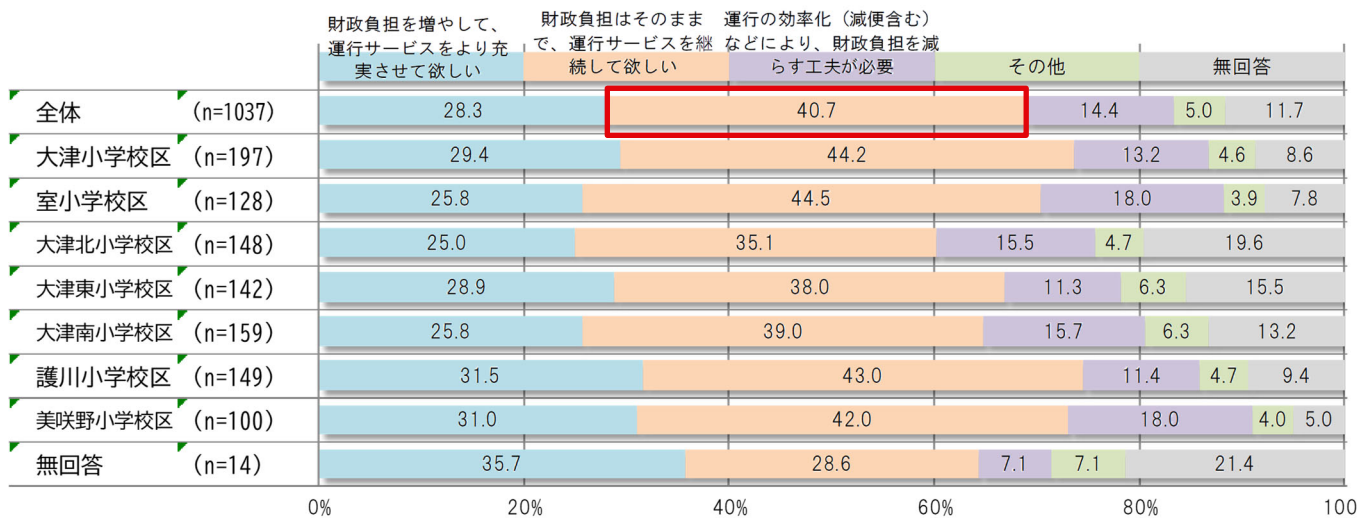


図 財政負担に関する考え

(2) 公共交通の維持や利用向上のために必要と思う取組

●公共交通の維持・利用向上のための考えは、「鉄道・バス等の乗り継ぎしやすい運行の改善」(41.5%)が最も多く、乗り継ぎ改善のニーズが高い。そのほか、通勤バスの充実・免許返納の促進などの高齢者対応・渋滞緩和や乗り場の待合環境整備・割引制度の普及などの利便性の向上が求められる。

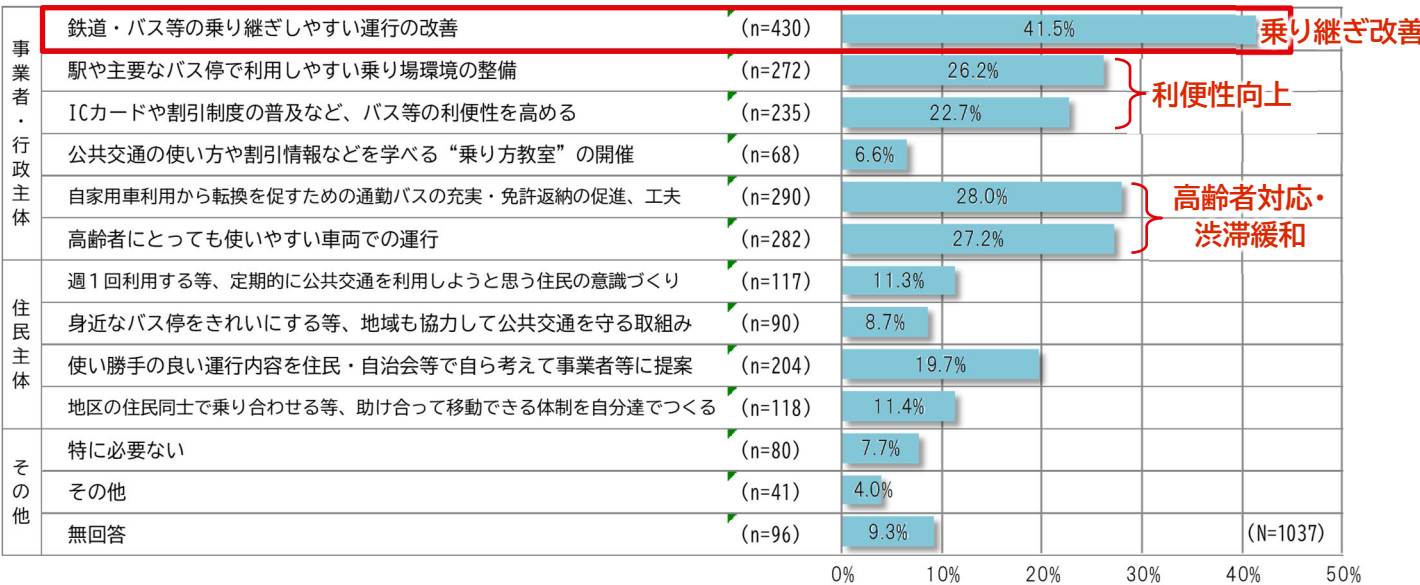


図 公共交通の維持や利用向上のために必要と思う取組

1 駅利用者の特性

町内外の方が通学や観光等の多様な目的で肥後大津駅を利用

(1) 駅利用者の居住地・職業

●駅利用者の居住地は、「町外(56.1%)」の割合が町内に比べて多く、職業では、「会社員・職業(36.6%)」が最も多く、次いで「高校生(27.7%)」となっている。

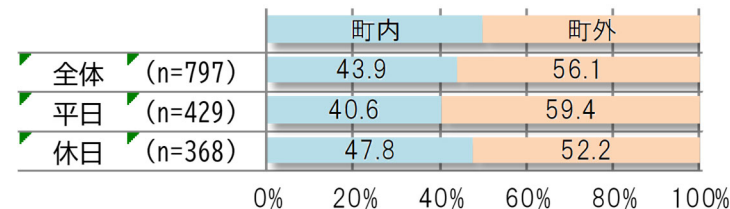


図 駅利用者の居住地

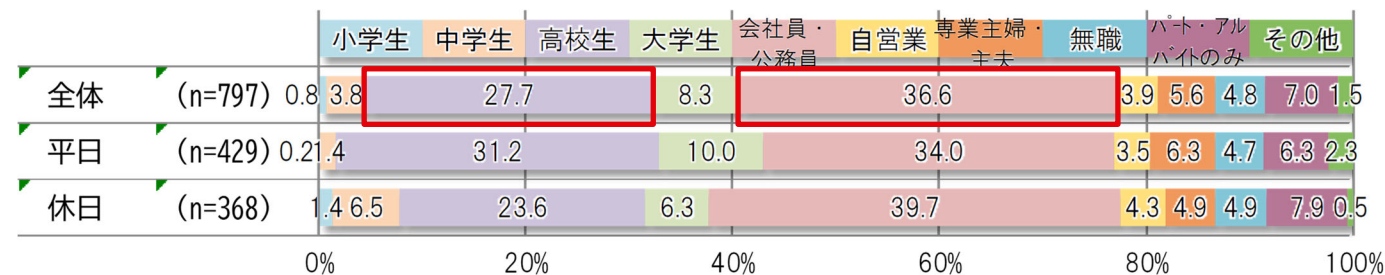


図 駅利用者の職業

(2) 駅利用者の外出目的・交通手段等

●駅利用者の外出目的は、「通学(28.0%)」が最も多い。町内の交通手段では、駅までの(からの)送迎割合が約3割を占めており、他の公共交通への乗り継ぎ利用は26.0%である。

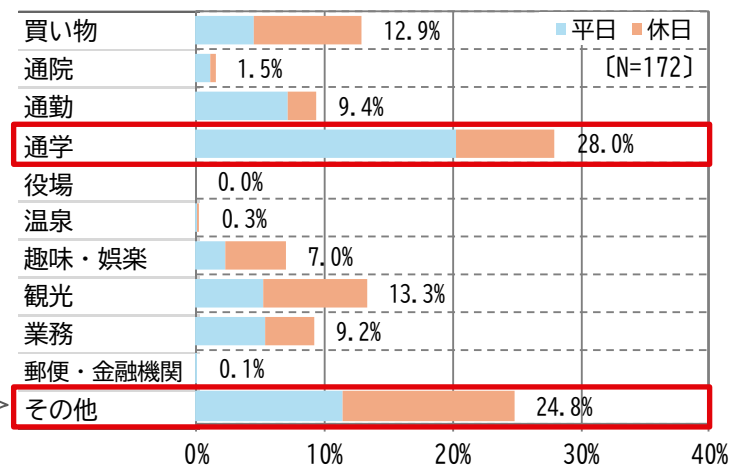


図 外出目的

その他目的
・帰省……35票
・食事会……22票
・出張……13票
・子どもの送迎……11票 など

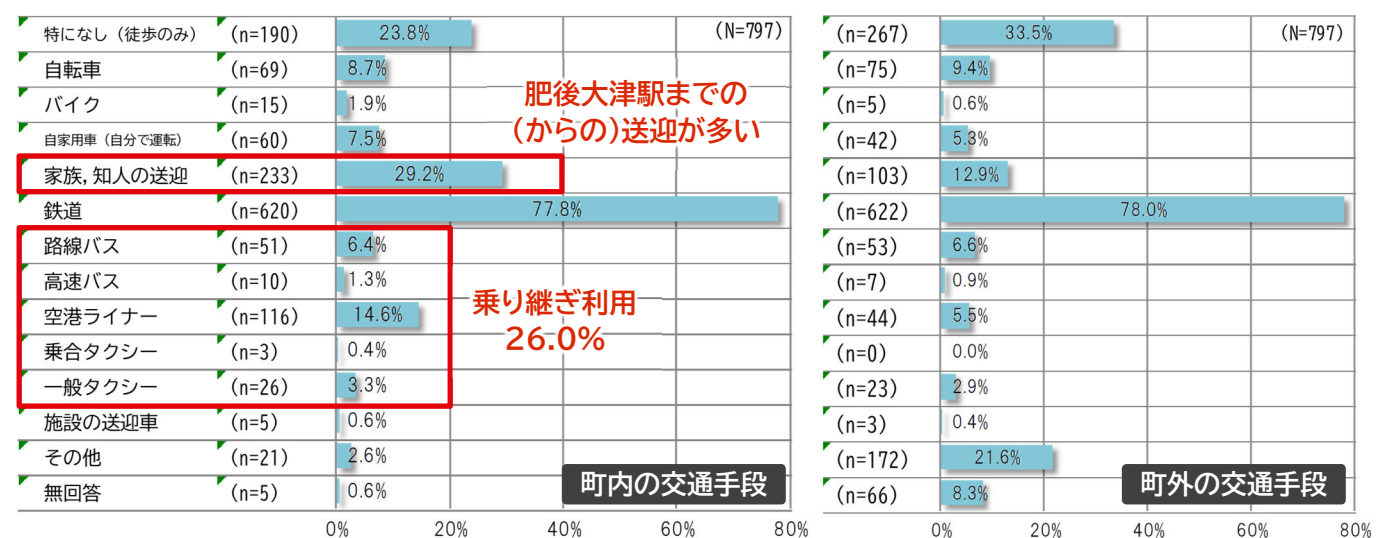


図 町内外の交通手段

2 鉄道の満足度・改善ニーズ

満足度は高いものの、駅までのアクセス・バスとの乗継に関する改善ニーズが存在

(1) 鉄道・駅の満足度

●鉄道・駅の満足度は、満足が約8割を占めており、不満足は約1割となっている。年代が高くなるにつれて不満足の割合が高くなっている。

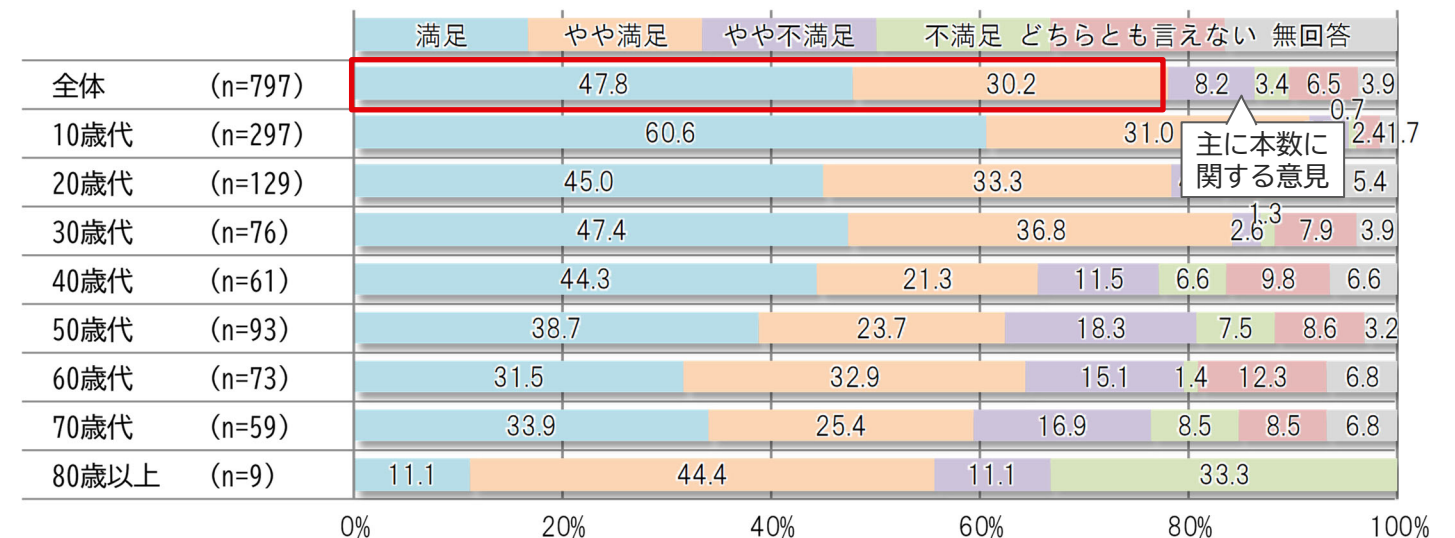


図 鉄道・駅の満足度

(2) 鉄道の改善ニーズ

●鉄道の改善ニーズでは、「バスとの乗り継ぎ利便性を充実してほしい(26.3%)」が最も多く、次いで「駅までのアクセスを充実してほしい(25.3%)」となっており、駅までのアクセス確保と路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上が求められている。

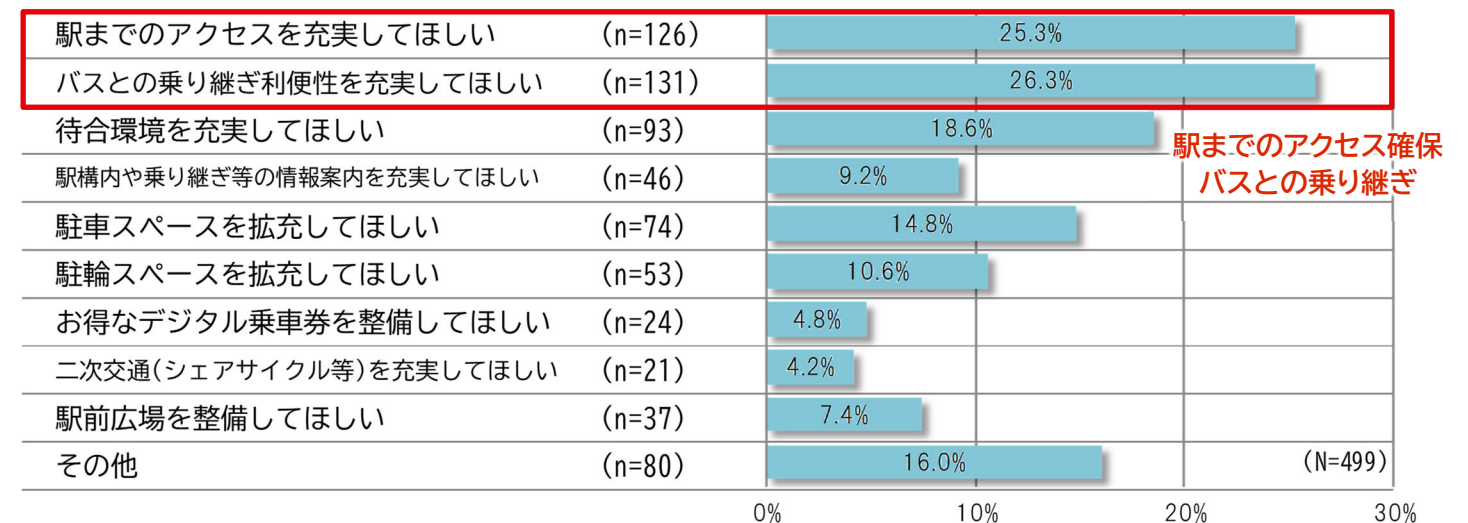


図 鉄道の改善ニーズ(無回答を除く)

1 路線バスの利用実態

利用実態に応じた提供サービスの最適化が必要

(1) 調査対象路線の概要

●町内外を運行する路線を対象に平日・土曜の各1日で乗降・ヒアリング調査を実施した。

表 調査対象路線の回答概要

対象路線・系統	運行便数(便/日)		乗降客数(人/日)		便平均利用者数(便/人)	
	平日	土曜	平日	土曜	平日	土曜
①三里木線(大津産交～桜町)	4	4	133	128	33.3	32.0
②三里木線(桜町～吹田団地)	9	8	348	261	38.6	32.6
③大津高校線	1	0	14	0	14.0	0
④菊池線(大津高校～菊池産交)	16	12	61	24	3.8	2.0
⑤山鹿線(山鹿BC～大津駅)	18	16	264	148	14.7	9.25
⑥木山線(森経由)	5	5	20	13	4.0	2.6
⑦木山線(岩坂経由)	5	5	13	12	2.6	2.4
⑧土林線(森経由)	1	1	0	1	0.0	1.0
⑨土林線(岩坂経由)	3	2	16	4	5.3	2.0

※大津まちなかバスは別途業務にて調査を実施済

：利用が少ない路線

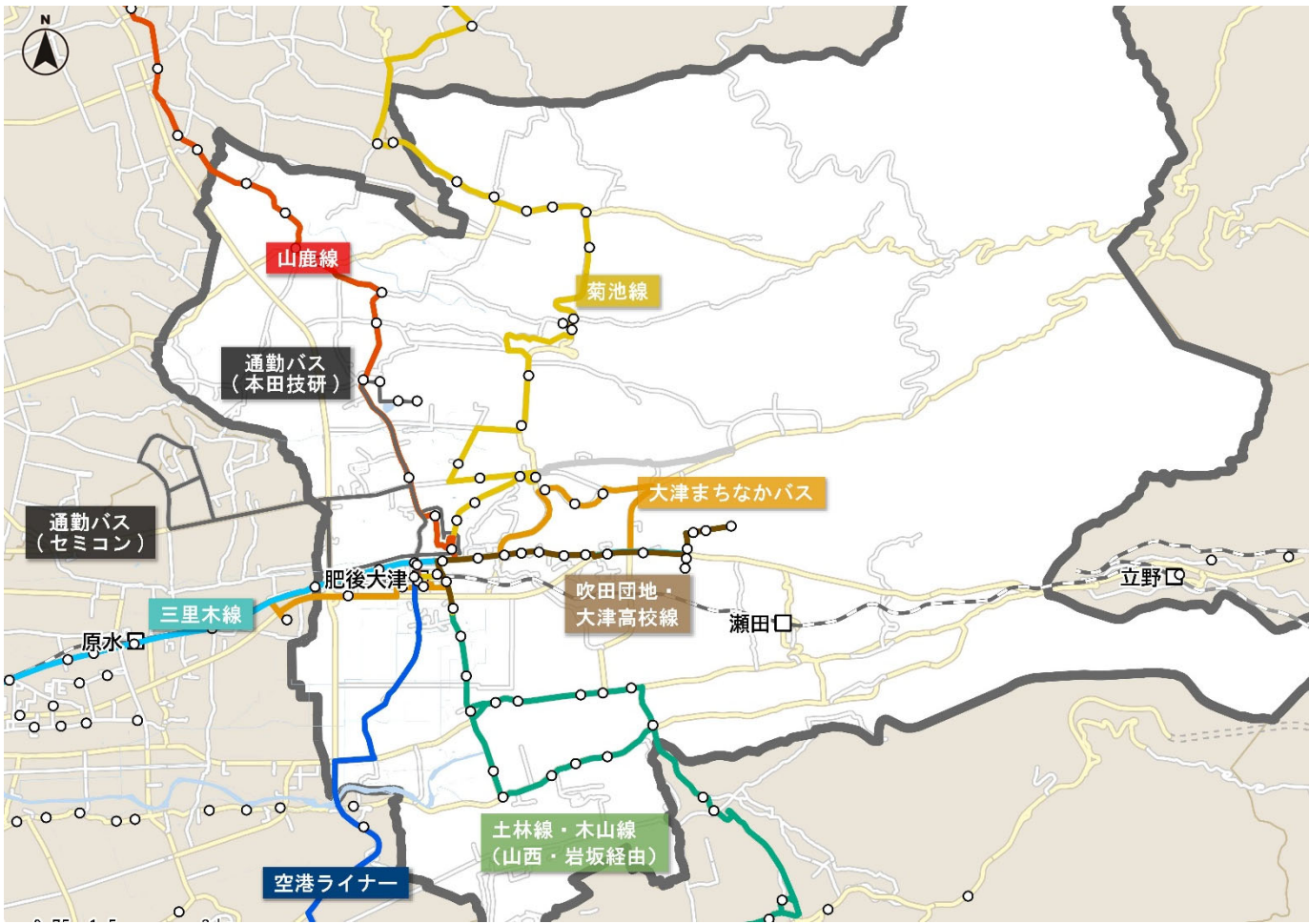
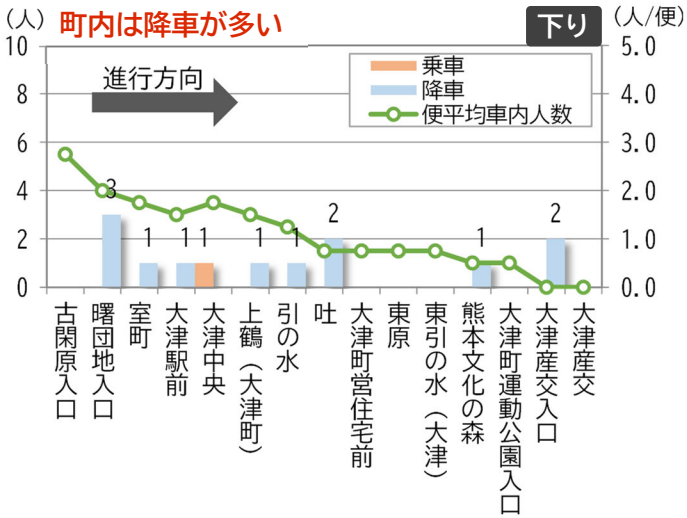


図 町内を運行するバス路線図

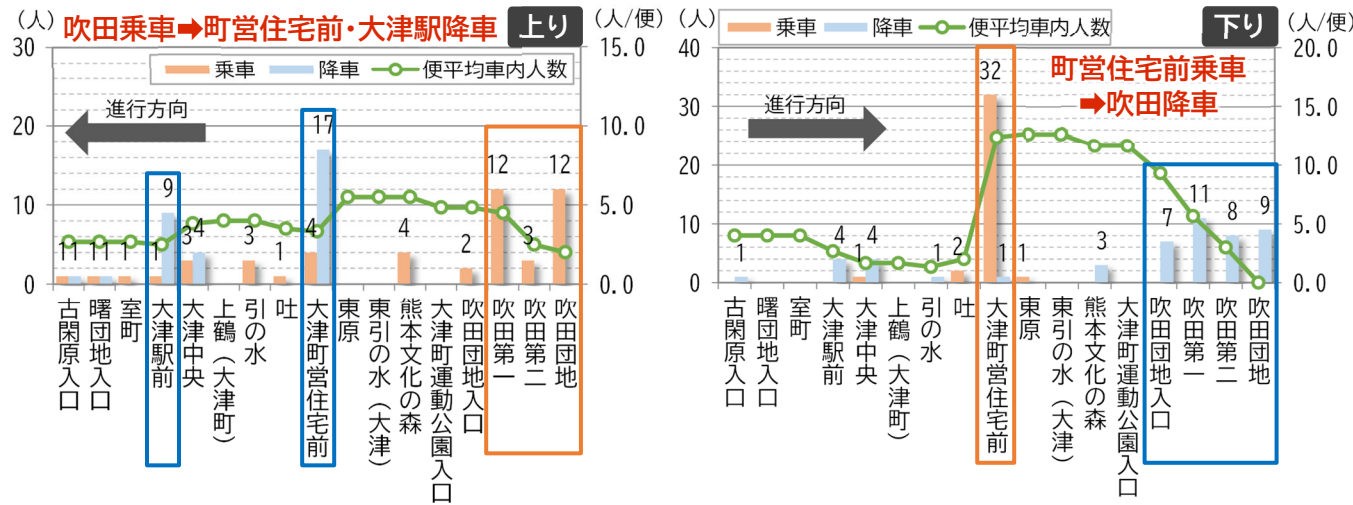
(2) 各路線のバス停別乗降客数 ※町内区間の平日のみ抜粋

①三里木線 (大津産交～桜町)

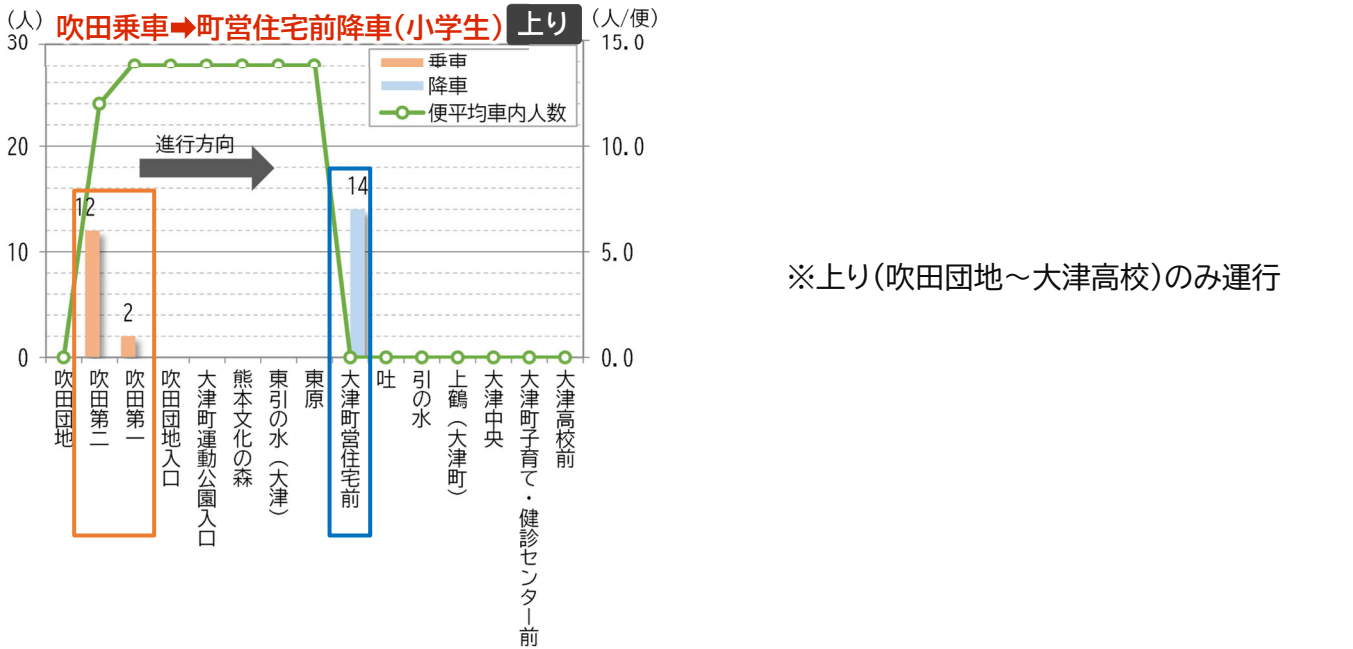
※下り(桜町～大津産交)のみ運行



②三里木線 (吹田団地～桜町)

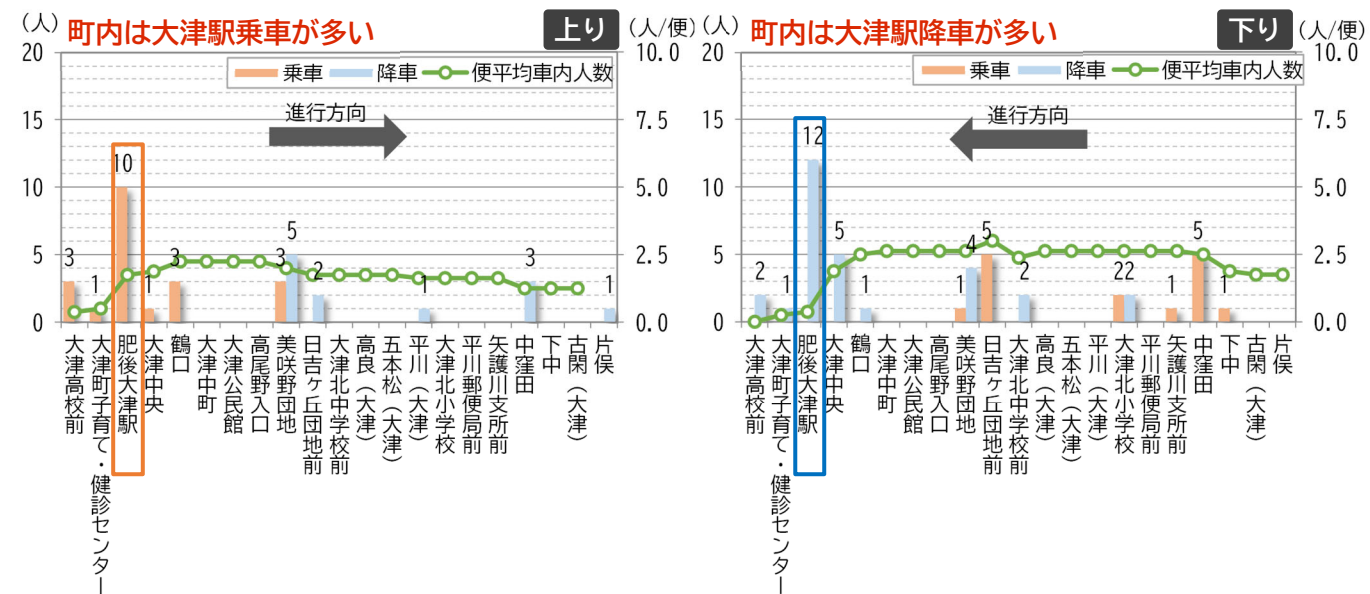


③大津高校線

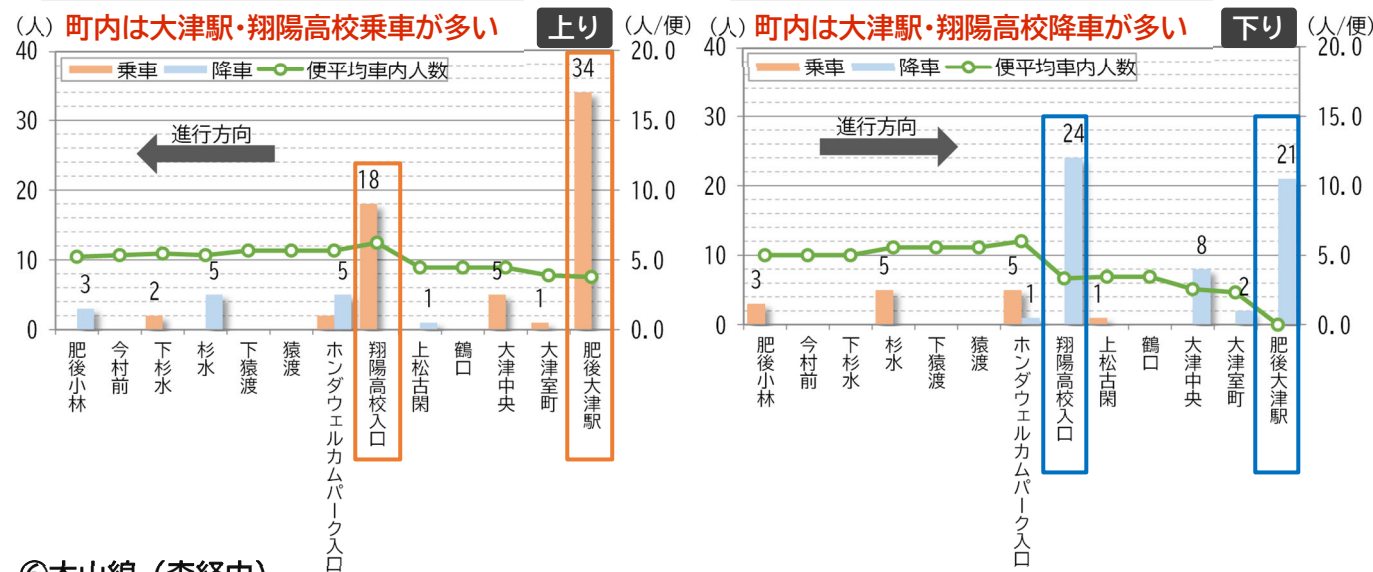


※上り(吹田団地～大津高校)のみ運行

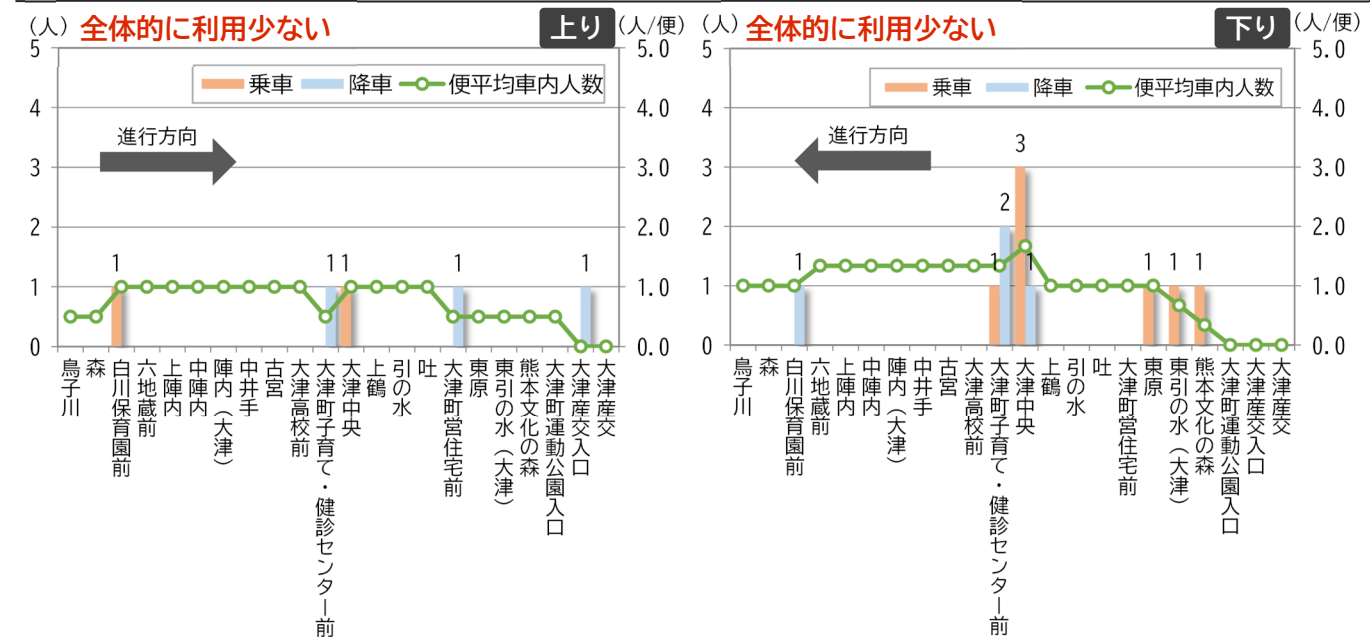
④菊池線（大津高校～菊池産交）



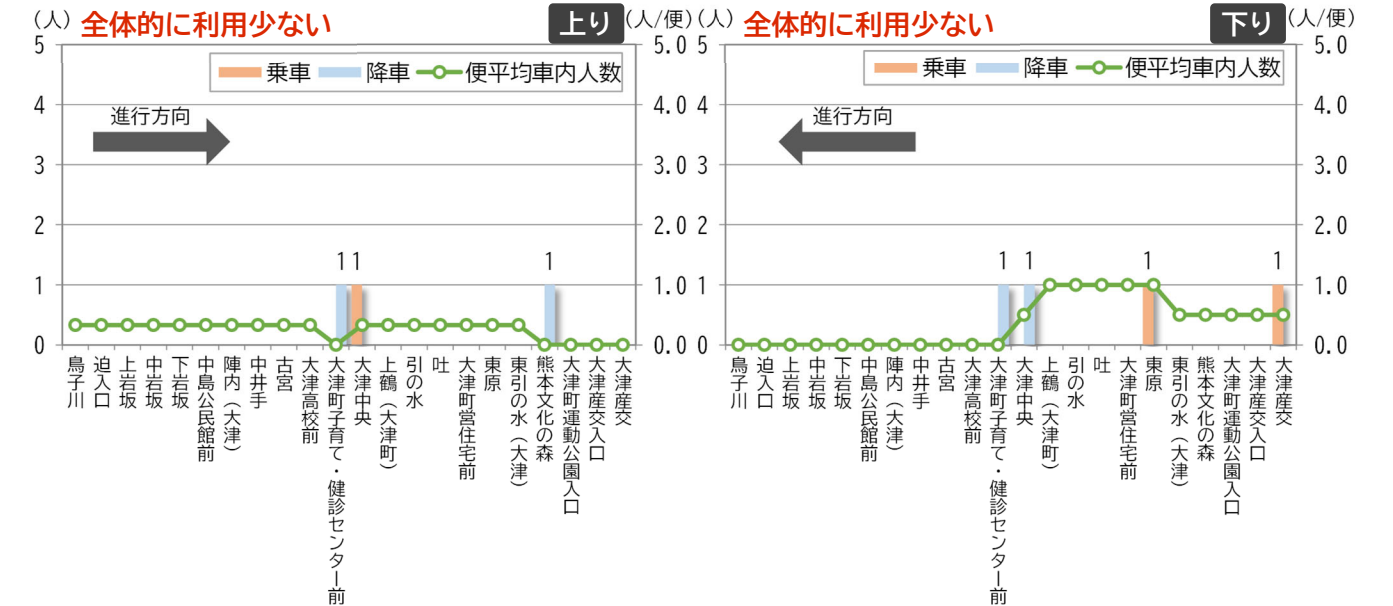
⑤山鹿線（山鹿BC～大津駅）



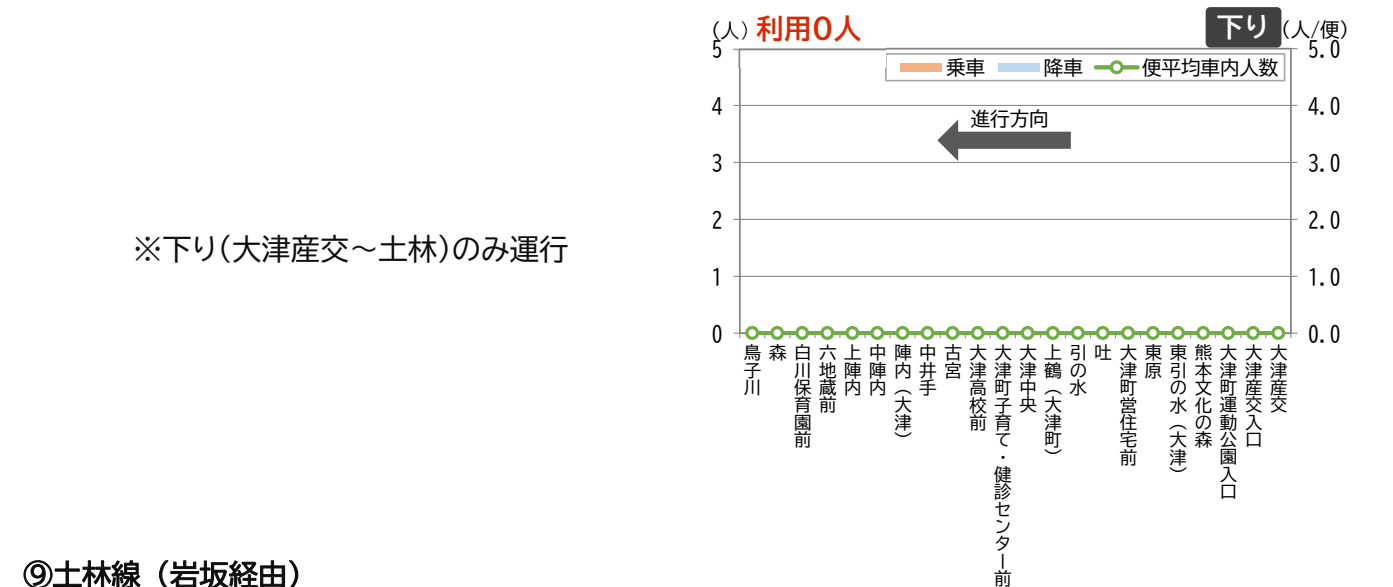
⑥木山線（森經由）



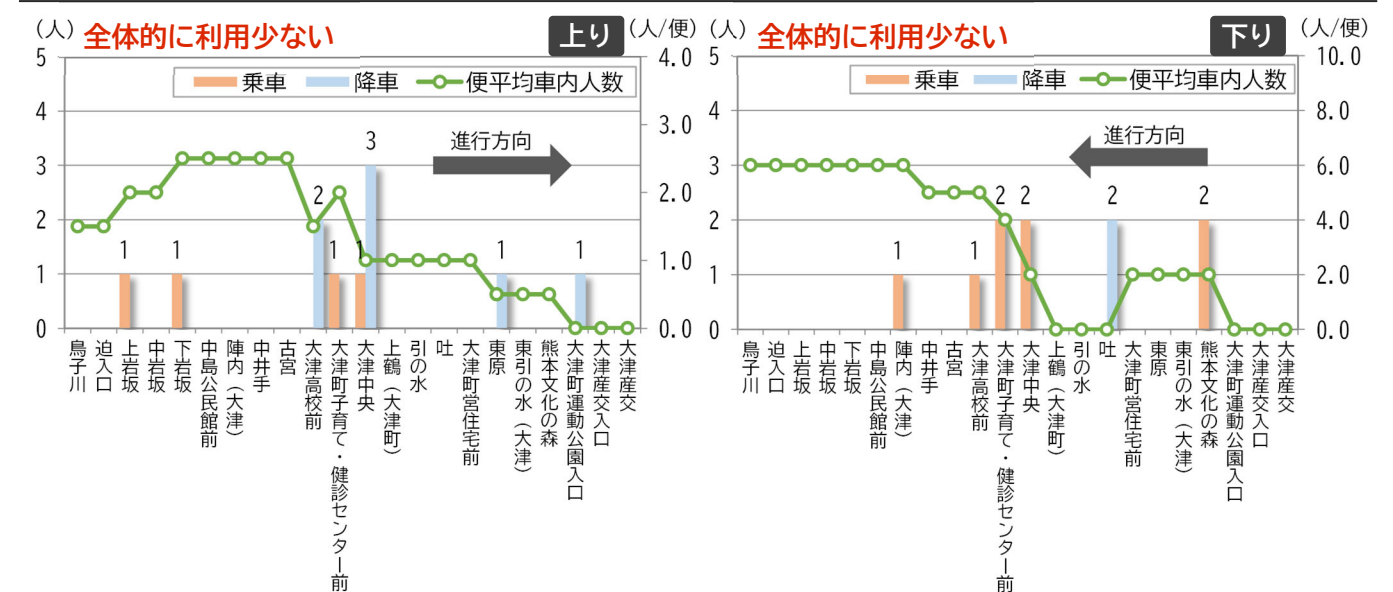
⑦木山線（岩坂経由）



⑧士林線（森經由）



⑨土林線（岩坂經由）



2 路線バス利用者の特性

路線バスは通勤・通学を主目的とした町内外の移動を担っている

(1) 路線バス利用者の居住地・職業

- 路線バス利用者(町内乗降者)の居住地は、町内及び町外が約半数ずつであり、職業は「会社員・公務員(34.5%)」と「高校生(23.9%)」が多くなっている。

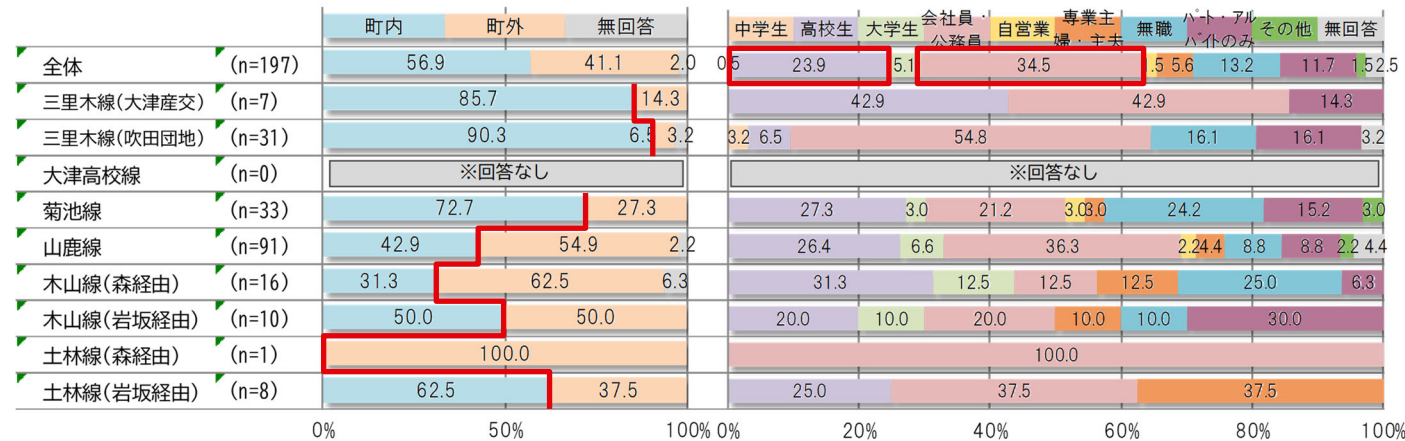


図 路線別の居住地・職業

※町内乗降者のみにヒアリング、大津高校線は利用者が小学生だったためヒアリングは未実施

(2) 路線別の外出目的

- 熊本市方面や山鹿市、菊池市方面間を移動する路線は、主に通勤・通学目的の利用が多く、西原村や益城町方面間を移動する路線は、通勤・通学に加えて、買い物や観光等の利用目的も見受けられる。

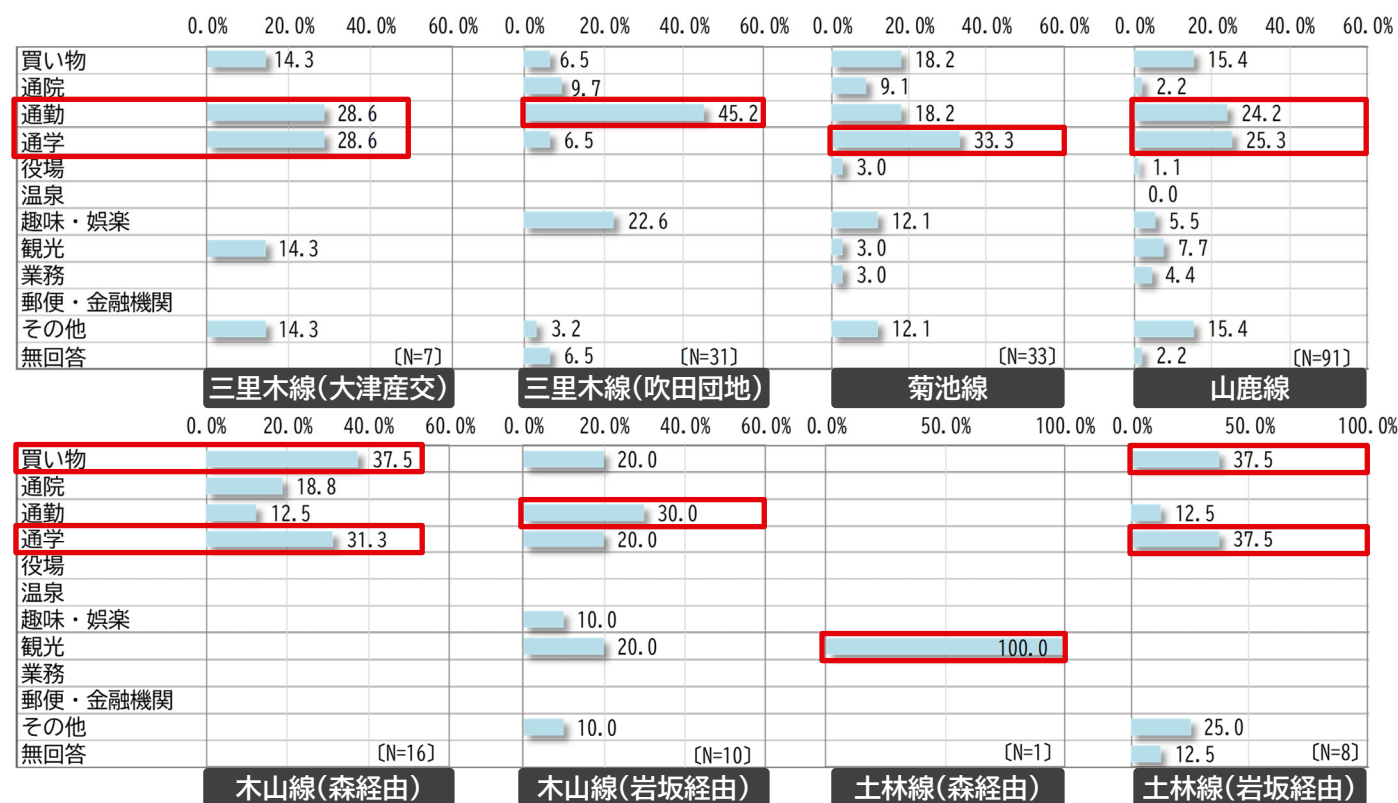


図 路線別の外出目的

3 路線バスのサービス満足度

運行本数・時間帯（電車との接続等）に関する改善ニーズが多く挙げられる

- 路線別の満足度は、ほとんどの路線で運行本数・運行時間帯に関する不満足の割合が高い傾向にある。特に運行本数の増加に関する要望や電車との接続に関する改善要望が多い。

バス利用者の改善ニーズ

- 三里木線…昼間時間帯の運行を希望、本数の増加を希望
- 菊池線…電車との接続改善を希望、本数の増加を希望
- 山鹿線…電車との接続改善を希望、最終便の時間延長を希望
- 木山線…昼間時間帯の運行を希望、本数の増加を希望
- 土林線…本数の増加を希望



図 路線別のサービス満足度

1 乗合タクシー利用者の特性

利用者の約8割が後期高齢者、帰りは他交通手段の利用が見受けられる

(1) 利用者の年代・自家用車の保有状況

●利用者の年代は「80歳代(55.0%)」が最も多く、利用者の約8割が75歳以上の後期高齢者となっている。自家用車の保有状況は、利用者の約2割が自動車を持っている(自分で運転している)状況である。

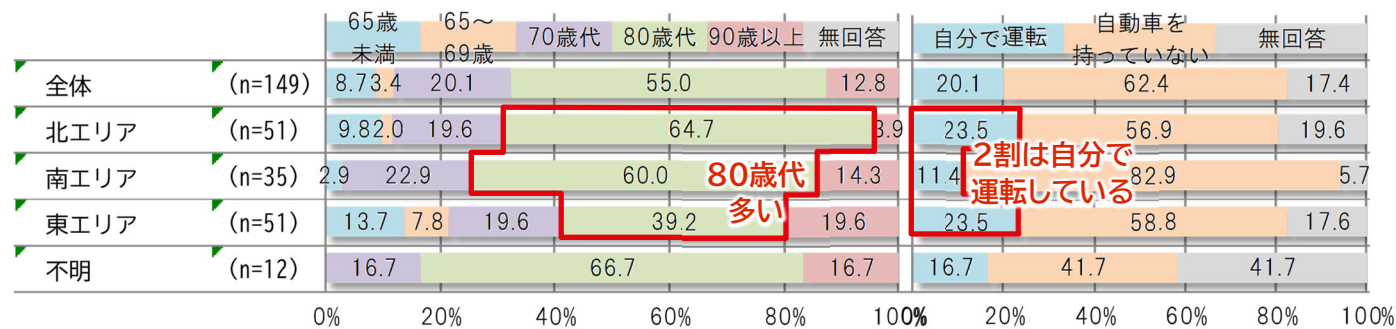


図 乗合タクシー利用者の年代・自家用車の保有状況

(2) 利用頻度・利用交通手段

●乗合タクシーの利用頻度は、「月に2～3日程度(32.2%)」が最も多く、次いで「週に1～2日程度(21.5%)」となっている。普段の交通手段は、行きと比べて帰りの乗合タクシー利用割合が低く、タクシーの利用割合が高くなっている。

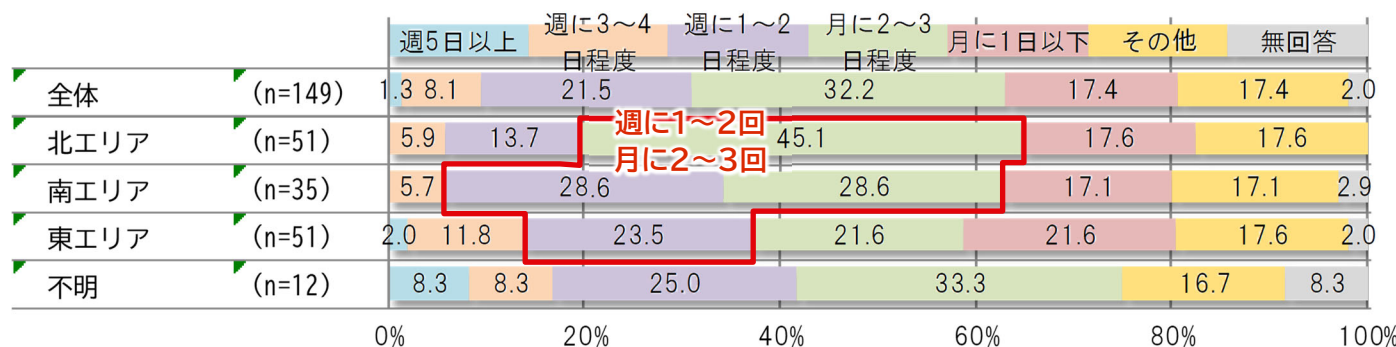


図 乗合タクシーの利用頻度

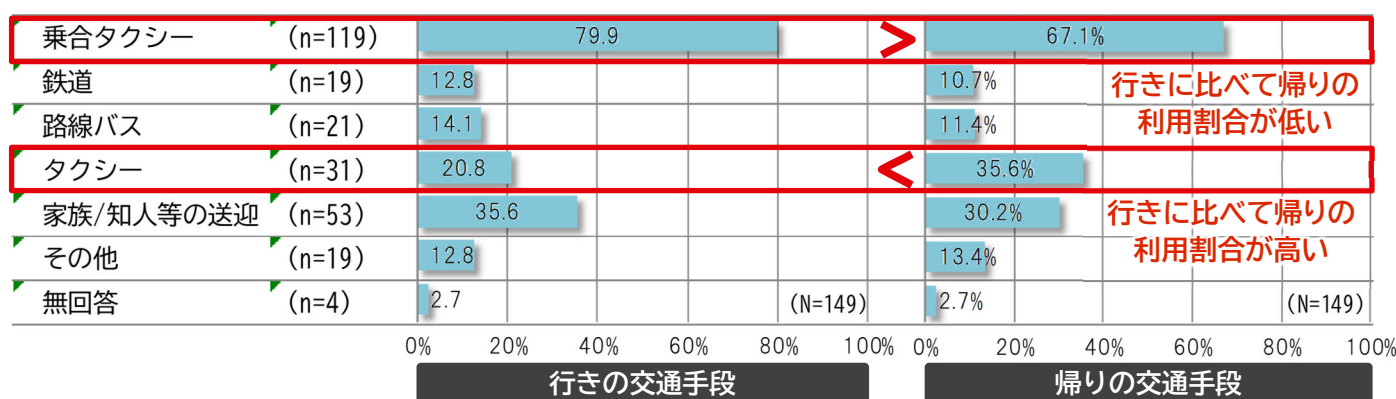


図 普段の利用交通手段

2 乗合タクシーとの乗り継ぎ・改善ニーズ

乗り継ぎ利便性の向上、運行時間の拡大や予約時間の短縮が求められる

(1) 他の交通モードへの乗り継ぎ状況

●乗合タクシーから他の交通モードへの乗り継ぎ状況は、約4割(63人)が乗り継いだ経験があると回答している。乗り継いだ交通モードでは、鉄道・路線バス・タクシー全ての交通モードに乗り継いでおり、最も多いのは「鉄道(50.8%)」である。訪れる施設数では、約7割が2施設以上の複数施設を訪れている。

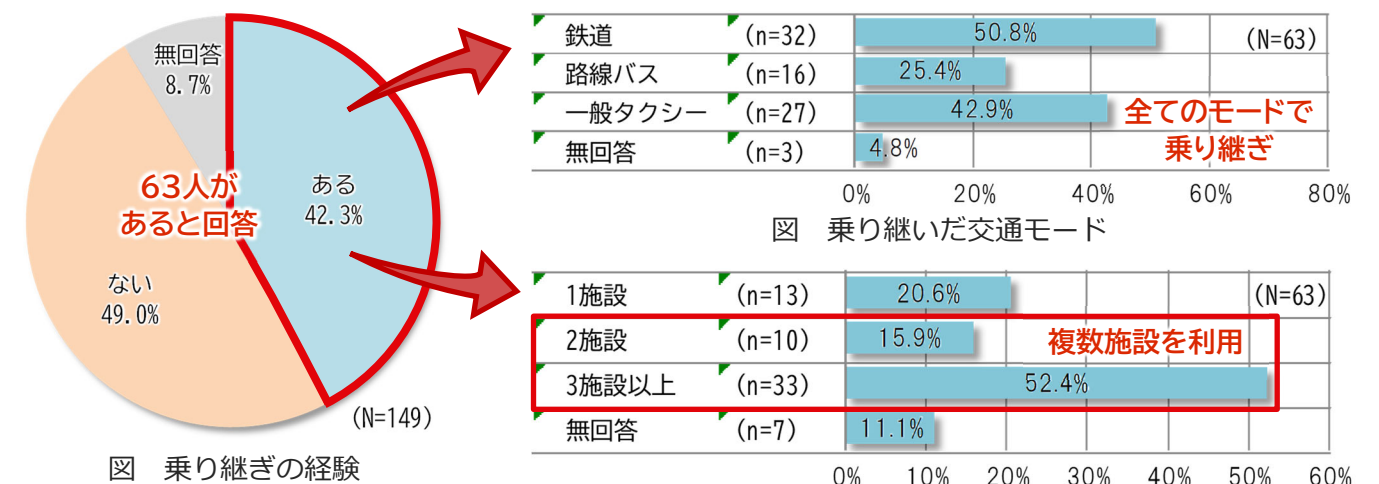


図 乗り継ぎの経験

(2) サービス満足度・改善ニーズ

●乗合タクシーのサービス満足度は、運行時間と情報提供において「不満足」「普通」の割合が高くなっており、理由としては運行時間に関する要望が挙げられる。改善を期待することについては、「運行時間の拡大(30.2%)」が最も多く、次いで「行き先の拡大(24.2%)」となっている。

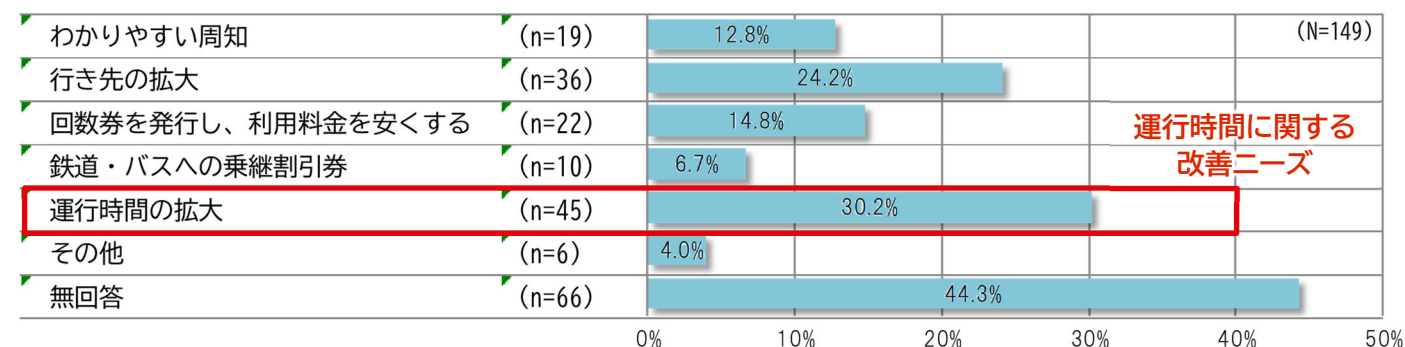
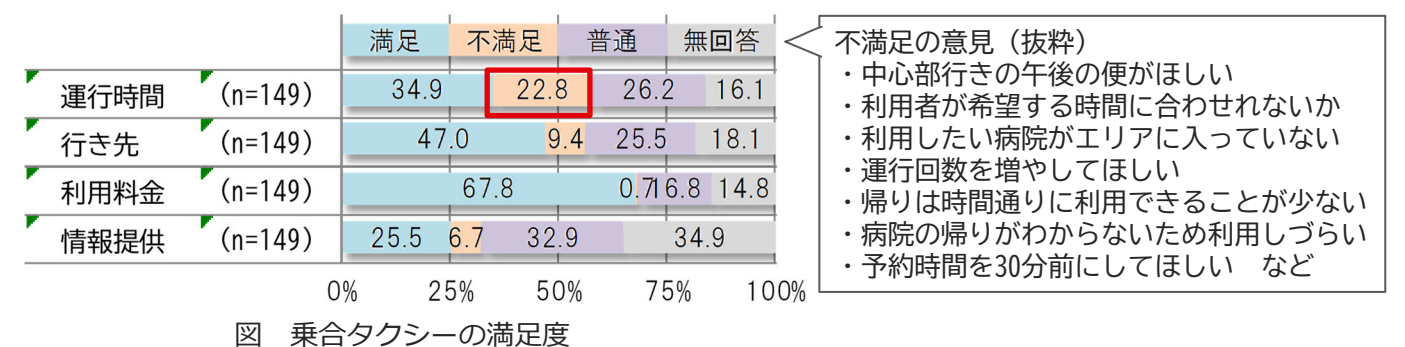


図 乗合タクシーに改善を期待すること

1 高齢者の外出行動

自家用車移動に依存した高齢者の生活行動実態

(1) 自動車の利用状況・免許返納の考え

●高齢者の自動車利用状況では、約6割が自分で運転している。免許返納の考えは、約4割が返納意思はないと回答しているものの、そのうち約3割は、公共交通が利用しやすくなれば返納すると回答している。

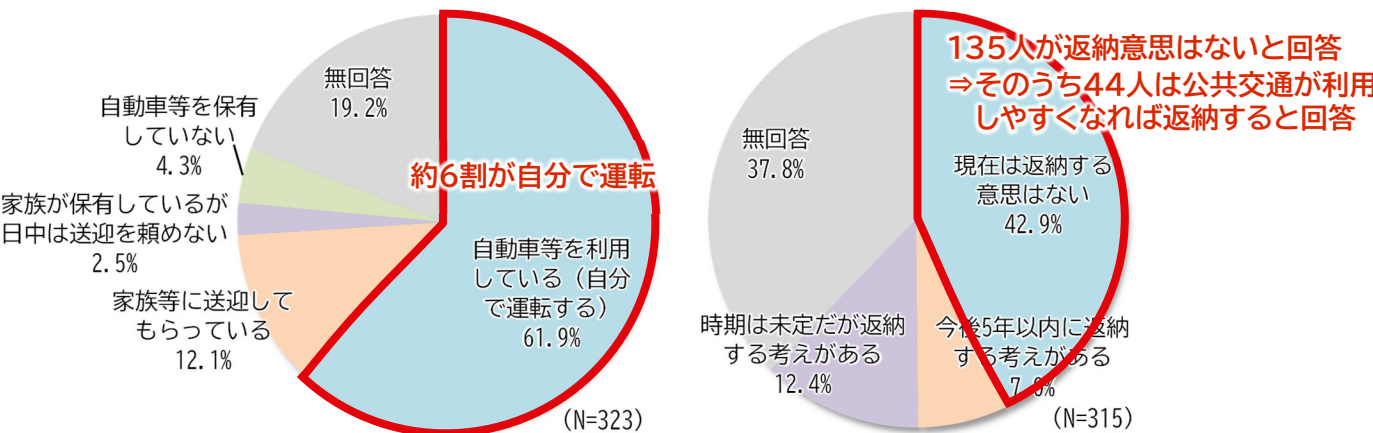


図 自動車の利用状況

図 免許返納の考え (65歳免許保有者の回答)

(2) 外出時の移動手段・時間帯

●高齢者の外出時における移動手段では、約5割が自家用車で移動しており、公共交通の利用割合は1割程度となっている。外出の時間帯は、午前中(9時～12時台)で移動が完結するような行動である。

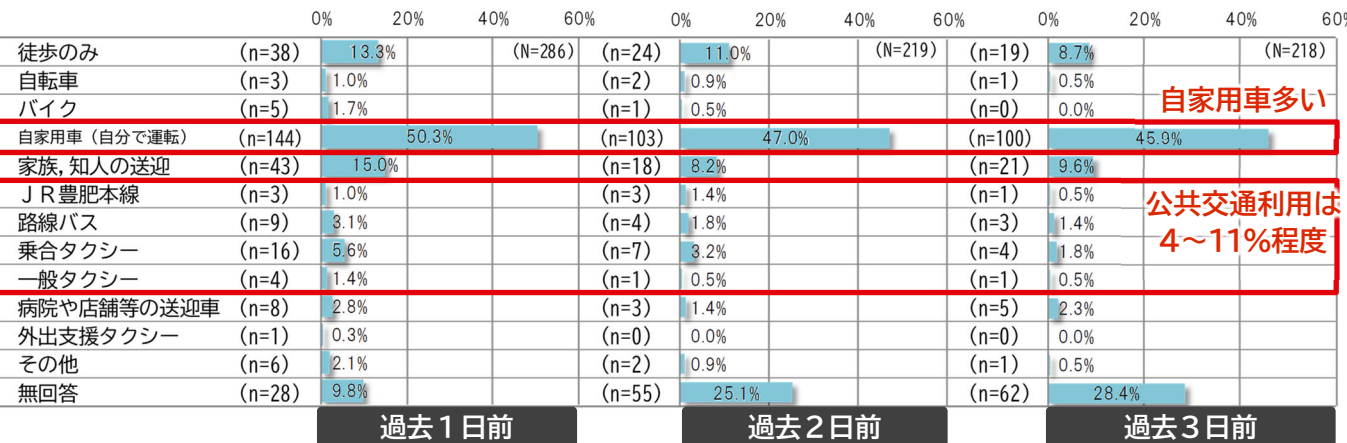


図 過去3日間の移動手段

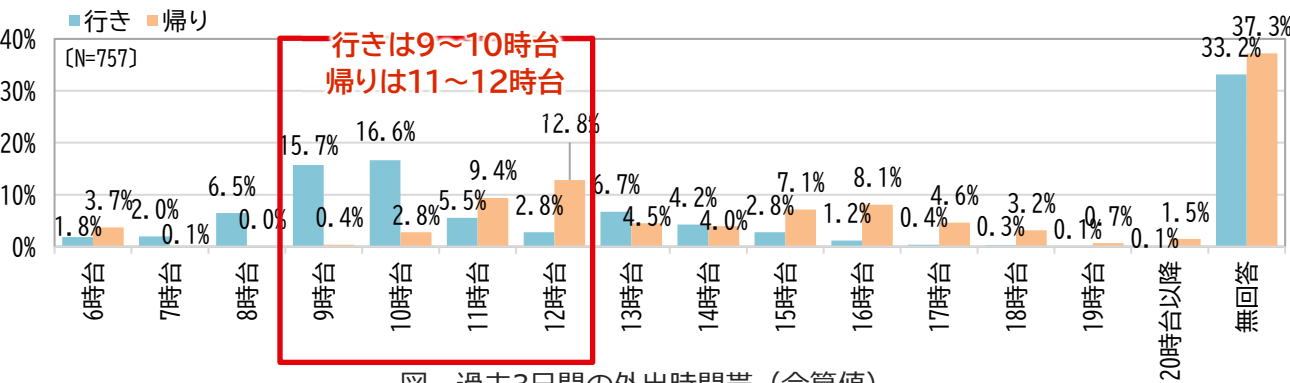


図 過去3日間の外出時間帯（合算値）

2 高齢者の公共交通の利用状況

乗合タクシーの情報発信を含めた高齢者の公共交通に対する意識醸成が必要

(1) 公共交通の利用状況・乗合タクシーを利用しない理由

●公共交通の利用状況は、どの交通モードも約1割程度となっている。高齢者利用が中心となる乗合タクシーの利用しない理由では、「自家用車で移動するのが便利(54.4%)」が最も多くなっている。

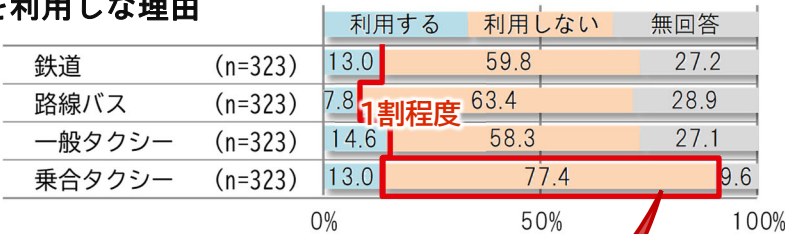


図 公共交通の利用状況

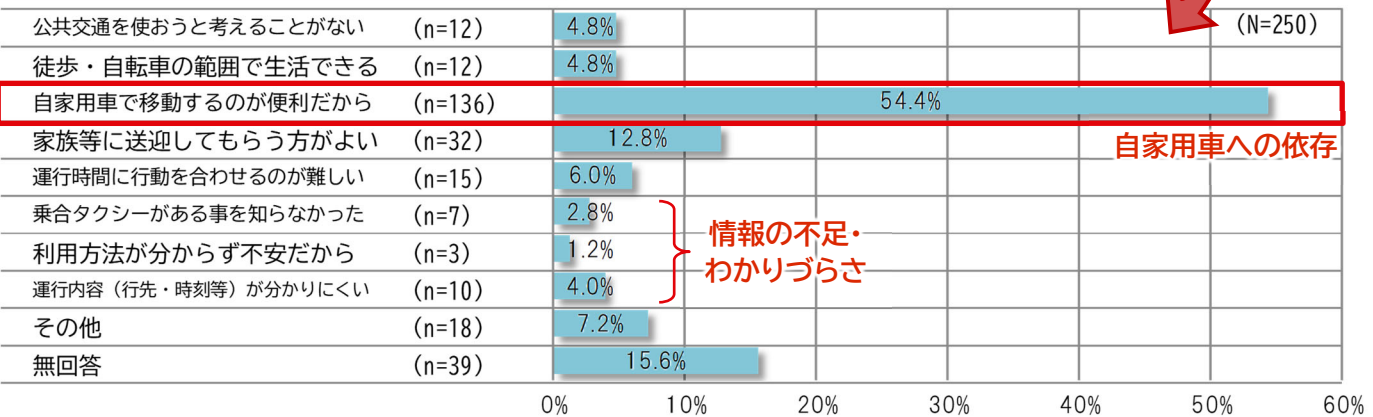


図 乗合タクシーを利用しない理由

(2) 乗合タクシーの認知状況・利用者ニーズ

●高齢者の約半数が乗合タクシーの使い方を含めて知らないと回答している。乗合タクシー利用者の改善要望として、乗降場所の拡大や予約受付時間の変更などが挙げられる。

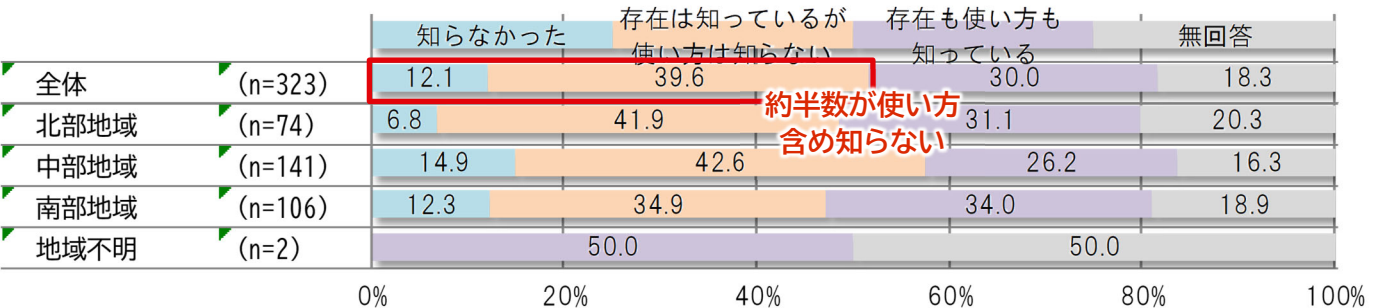


図 乗合タクシーの認知状況

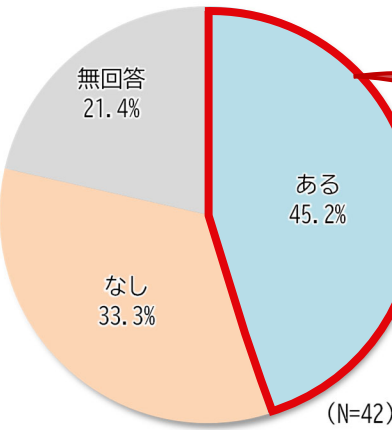


図 乗合タクシーの改善要望

表 改善要望の内容

乗降場所	○乗降可能な場所をもう少し増やしてほしい ○町の運営施設、室公民館や運動公園など
予約受付時間	○1時間前では難しい時がある ○30分前にしてほしい
運行時間	○午後の利用時間を増やしてほしい
その他要望	○乗合タクシーの利用範囲を町全域に広げてほしい ○チケット制にしてほしい

1 ヒアリング調査結果(交通事業者)

ヒアリング対象者	ヒアリング結果の概要
①九州旅客鉄道(株) 熊本支社	○空港アクセス鉄道にあわせて駅整備を検討する際に <u>北口と南口の役割分担</u> も含めて今後検討していく必要があると思う。 ○北口待合室の設備が南口に比べると劣っている。北口にはエアコンがなく、トイレが汚い。構内踏切の危険性、不便なため <u>地下道や跨線橋の要望</u> がある。 ○今後は空港アクセス鉄道にあわせて輸送力の強化を図っていく予定である(熊本県と協定)。列車の本数や快速列車の運行などを今後検討していく予定である。
②産交バス(株) 大津営業所	○現在15名の運転要員がいる。5年前13名、6年前13名。現在必要な定員は17名である。運転要員は高齢者が多く、65歳以上が半数以上を占めるため必要な休みも多い。また、病気等で休み場合もあり、 <u>人員が不足</u> している。 ○ <u>大津まちなかバスのエリア拡大</u> 、特にあけぼの団地内へのバス乗り入れ希望がある。便数増加、運行時間延長の要望がある。特に <u>夜間のJR 接続改善</u> の声がある。 ○国道57号での渋滞問題、特に朝7時台の本田技研や <u>TSMCに向かう道路の渋滞問題は未だに深刻な状況</u> である。通勤バスの導入が行われているが、まだ効果は見られていない。
③九州産交バス(株)	○会社全体では必要数360人に対し、 <u>15人不足</u> している。大津に係る路線の運転要員は、平日7人、土曜6人、日祝5人である。運転手の平均年齢は55歳程度である。 ○現在運行している便(三里木線)は、朝夕のみであり、通勤退勤に対応する運行となっている。 <u>主に通勤利用者が中心で、学生利用はほとんどない</u> 。JRと併走する路線になっているので、JRに利用者が流れている。 ○便数維持で利便性を高めていきたいと考えている。
④(株)大阿蘇 大津タクシー	○現在26名の運転要員がいる。5年前22名、6年前22名、10年前は18名。平均年齢は60歳程度で、 <u>若手の運転手確保に課題</u> がある。1日あたりの必要人員としては18名で、運転手の人数は <u>あと2～3人は必要</u> と考えている。 ○タクシー利用の多い時間帯は、 <u>午前7時～10 時台と夕方の16時～17時が多い</u> 傾向にある。主な利用目的としては、 <u>高齢者の買い物や通院、ビジネス客の利用</u> が多い。出張利用でホテルや企業の送迎が多い。 ○利用者から寄せられる要望としては、タクシーの運行台数の増加、 <u>乗合タクシーの便数増加や運行区域の拡大</u> などがある。 ○ <u>タクシーの機動力を活かした速達性の観点</u> も公共交通として重要である。駅周辺の整備や観光情報の発信など、 <u>現在のニーズに即した取組</u> が必要。
⑤(株)熊本キャブ	○現在24名の運転要員がいる(5年前、6年前、10年前も同様の人数体制)。平均年齢は64～65歳程度となっており、 <u>運転手確保は最大の課題</u> であるが、最近では運転手よりも配車センターの人員など <u>内勤の確保が課題</u> である。 ○利用者の特性としては、 <u>企業・ホテル・空港への送迎が中心で、朝7～9時の利用が多い</u> 。高齢者の通院・買い物利用は少ない印象で、一般利用者は限定的となっている。 ○大津駅の北口・南口の表示が分かりにくいのか利用者が把握できていない状況が確認されているため、 <u>駅の案内表示を大きくする、日本語・英語・中国語で表示するなどの対応</u> を望む。 ○ <u>時差出勤制度の積極的導入・利用促進</u> により、渋滞緩和に寄与できるのではないかと考える。 ○乗合タクシーの申請を簡便化してほしい。
⑥石崎タクシー(有)	○現在11名の運転要員がいる。5年前17名、6年前19名、10年前は21名。 ○タクシー利用の多い時間帯は、午前7時30分～10時台である。

2 ヒアリング調査結果(町関連部署)

ヒアリング対象者	ヒアリング結果の概要
①大津町役場 都市計画課	○コンパクト・プラス・ネットワークの形で、 <u>中心市街地と既存集落・周辺集落を公共交通で繋ぐまちづくり</u> を目指している。交通結節機能の強化として、 <u>駅前広場の再整備(ロータリー、待合環境等)が重要</u> である。 ○肥後大津駅を主要な拠点として、北口と南口における駅前広場の再編を計画。2034年の空港アクセスに向けて、肥後大津駅における自由通路と橋上駅舎の整備を予定。 ○移動環境に関する問題意識としては、 <u>路線バスが住宅地に十分に入り込んでいないこと、高齢者の移動手段の確保が課題</u> である。住宅地と駅を結ぶ路線バスの充実、高齢者向けの乗合タクシーなど、 <u>生活利便施設へのアクセス改善が課題</u> である。
②大津町役場 福祉課	○外出支援はあるが、そこへの移動手段が課題となっている。周辺部から街中への移動は乗合タクシーで対応可能だが、地元の小売店等への移動が課題である。短距離でも歩行が困難な高齢者がおり、 <u>タクシー利用も金銭的に難しい状況</u> にもある。 ○町内の公共交通は、 <u>降車場所の範囲が限定的で、利用しづらい面</u> がある。公共交通と福祉サービスの連携については、提供サービスのすみ分け・役割分担等は必要であると考えている。
③大津町役場 介護保険課	○外出支援件(タクシー券)の発行を実施している(R6の利用は5,731枚、利用率は約49%)。 ○通いの場への移動支援はなく、ボランティアの方が善意で送迎している地区はある。送迎している方の声として、事故が不安だという声がある。 ○ <u>乗合タクシーが中心部で使えないこと、バス停までの距離が遠い</u> といった声がある。足が不自由な方や高齢者においては、バスにステップがないと乗降が難しく利用できないといった声もある。バスの待合環境においても <u>高齢者の方にとってベンチ等がなければ負担</u> になっている。 ○ <u>通いの場の内容を公共交通の利用案内や情報提供とすること</u> で、利用促進を図れると思うため、連携は可能と考える。
④大津町役場 商業観光課	○ホテルが中心市街地とTSMC周辺に分かれている。中心市街地から離れた <u>ホテルと中心市街地間の2次交通が課題</u> である。タクシーについては、夕方は予約がないと乗れない状況になっている。 ○北部にあるホテルと中心市街地間の移動をどのようにするかを総合政策課と検討する必要がある。ホテル事業者側が移動手段を確保し、それに対する補助の可能性も考えている。
⑤大津町役場 企業振興課	○昨年10月から本田技研通勤バスの実証実験を開始、高校生の利用も増加している(翔陽高校のバス停位置変更が影響)。朝は3便目と4便目、夕方は12便目の利用が多い。 <u>通勤バス利用者はほとんど自家用車やバイクからの転換</u> と考えて問題ない。 ○通勤バスについては、昼に帰宅する方々に向けた昼間のバス運行の要望がある。 <u>通勤バスの定期券を駅で購入できるようにしてほしい</u> という要望がある。※産交バス(株)大津営業所のみで購入可。 ○北部に新工業団地建設が予定されているため、 <u>渋滞対策として通勤バスが必要</u> になると考えている。公共交通計画には <u>通勤者をターゲットとした取組</u> も含めてほしい。セミコン方面へも交通ネットワークを充実させてほしい。
⑥大津町役場 学校教育課	○ <u>スクールバスの対象地区を増やしてほしい</u> といった要望がある(大津小学校区の大津東区)。保護者からは、子どもの安全を最優先してスクールバスの拡大を要望されている。 ○路線バスとスクールバスの役割分担を明確にし、 <u>サービス強化の方向性を検討</u> する必要がある。小学生の授業の一環として実施している「町探検」や中学生の「職場体験」と連携して、事業所への移動にまちなかバスを使ってみるなどの利用促進は良いと思う。

1 宿泊施設の概要・立地状況

TSMCの進出等に伴い、ビジネスホテルの立地が加速

●TSMCの進出等に伴い、ビジネスホテルの立地が進んでいる。町内の宿泊施設12施設のうち7施設が駐車台数が不足しており、施設送迎サービスの実施状況では、3施設が実施している状況である。また、2026年以降もビジネスホテルの計画が予定されている。

表 宿泊施設の概要

項目		開業時期	客室数	施設の 駐車台数	駐車台数の 不足状況	宿泊者の割合		施設送迎の 実施状況
						日本人	外国人	
バイパス沿い	①東熊本ビジネスセンター	2024年2月	20室	20台	不足していない	60%	40%	実施している
	②ホテルビスタ熊本空港	2008年1月	139室	90台	不足している	90%	10%	実施していない
	③KMHOTELS North	不明	56室	30台	不足している	80%	20%	実施している
	④CANDEO HOTELS 大津熊本空港	2007年2月	152室	100台	不足している	90%	10%	実施していない
	⑤ホテルルートイン阿蘇くまもと空港駅前	不明	207室	89台	不足している	90%	10%	実施していない
	⑥ベッセルホテル熊本空港	2004年8月	132室	80台	不足している	80%	20%	実施していない
	⑦ホテルAZ 熊本大津店	2004年	176室	200台	不足している	98%	2%	実施していない
国道325号沿い	⑧ビジネス旅館松風	不明	20室	10台	不足していない	90%	10%	実施している
	⑨民宿杉の子	2005年6月	9室	30台	不足していない	80%	20%	実施していない
	⑩エアポートホテル熊本	2018年3月	106室	130台	不足している	80%	20%	実施していない
	⑪東横INN熊本空港	2025年6月	221室	280台	不足していない	80%	20%	実施していない
	⑫スーパーホテルPremier阿蘇熊本空港	2025年6月	203室	127台	不足していない	90%	10%	実施していない

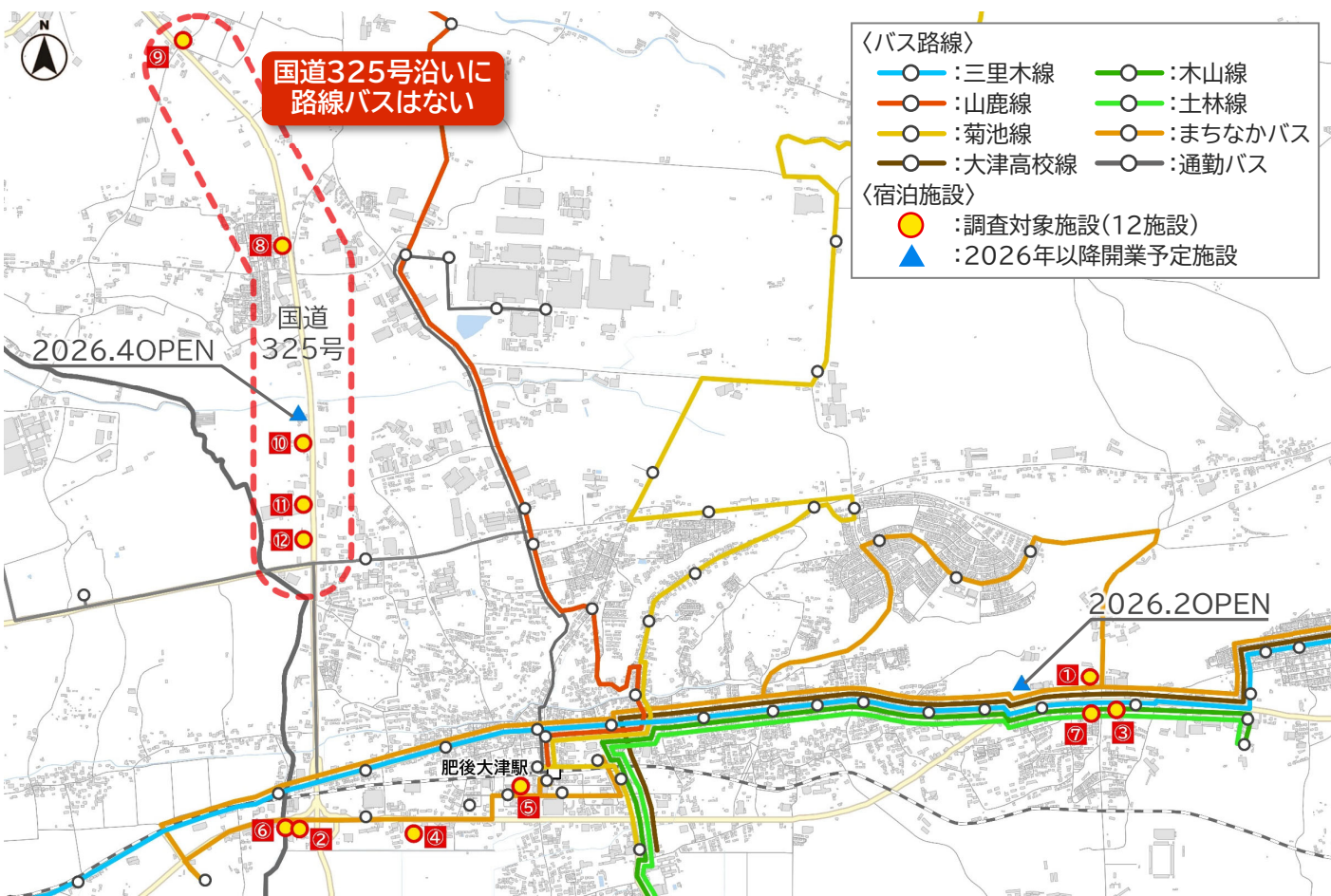


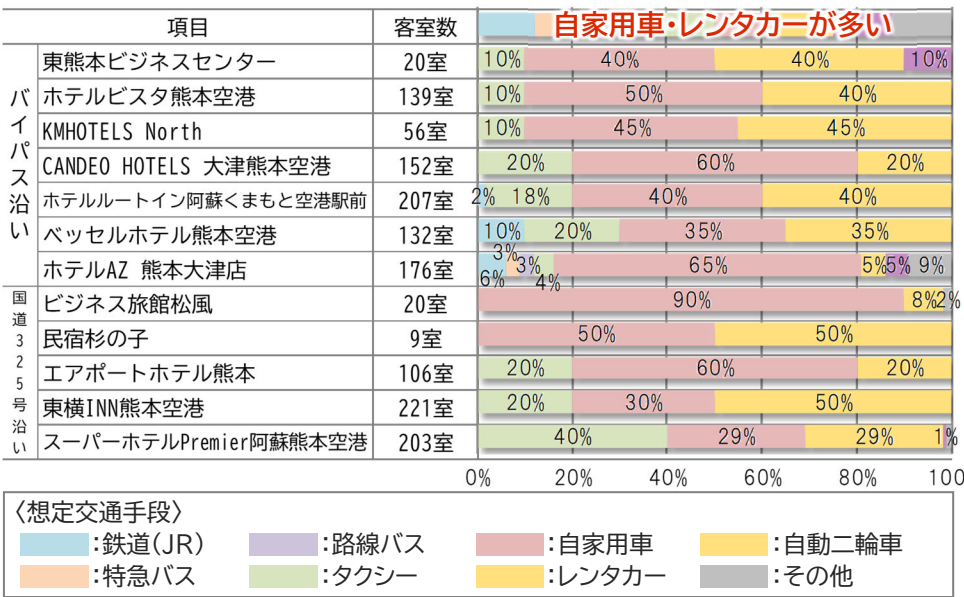
図 宿泊施設の立地状況

2 宿泊施設事業者のニーズ

肥後大津駅からの二次交通を含めた宿泊客の移動手段の確保が必要

(1) 宿泊者の想定交通手段

●宿泊者の想定交通手段は、どの施設も自家用車とレンタカーの割合が半数以上を占めている。公共交通の利用状況としては、タクシーの利用が最も多い状況となっている。



(2) 宿泊者の移動環境整備に期待すること

●宿泊者の移動環境整備として、「シェアサイクル等の導入(8施設)」や「路線バス等の宿泊施設への乗り入れ(8施設)」が期待されている。

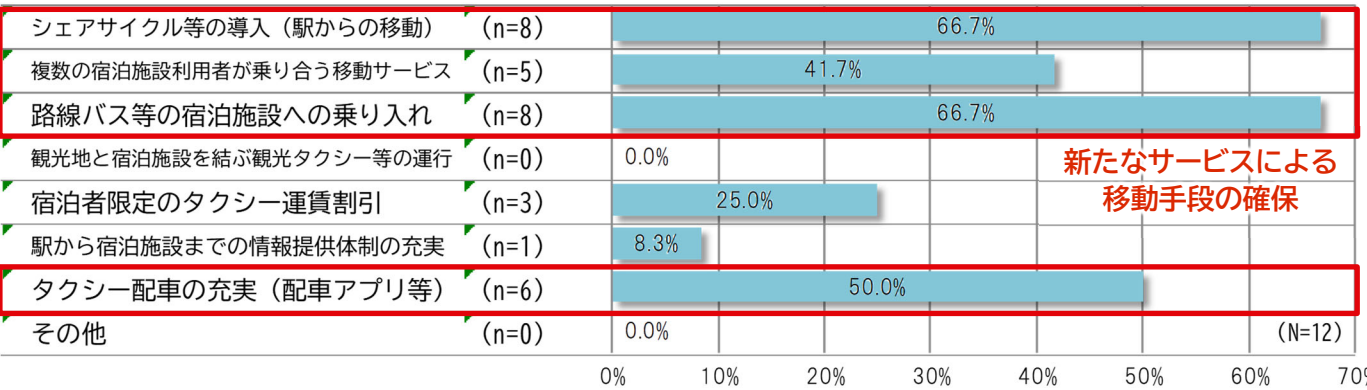


図 宿泊者の移動環境整備に期待すること

(3) 宿泊者向けの共同送迎サービスの実施意向

●8施設が宿泊者向けの共同送迎サービス事業を条件によっては利用してみたい・事業内容に興味はあるとの意向を示している。

(4) その他意見

- ・朝夕に駅・空港・ホテルを結ぶ移動手段の導入
- ・タクシーは前日予約すれば来るが、その場で配車しても来ない
- ・空港ライナーでホテル前(駅の手前)で途中下車できないか
- ・空港、駅、国道325号、JASMを結ぶ路線が朝夕あるといい
- ・二次交通が整備されれば、従業員も車出勤から転換できる
- ・通勤に時間がかかりすぎると離職する人もいる
- ・渋滞解消(JASM第2工場工事が始まればもっとひどくなるのでは) など

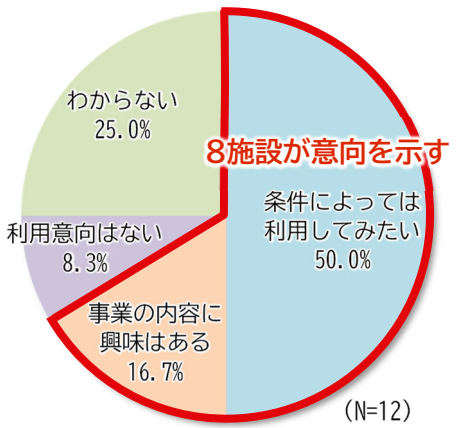


図 共同送迎サービスの実施意向

1 町内通勤者の通勤実態

町内へ町外からの通勤者が多く、ほとんどが自家用車による通勤手段

(1) 町内通勤者の勤務先・居住地

- 回答者の約8割が本田技研工業株式会社熊本製作所で勤務しており、居住地は、町内が26.2%、町外が73.8%となっている。町外では特に「熊本市(30.7%)」と「菊陽町(21.1%)」が多くなっている。

表 勤務先（回答1票以下は未掲載）

勤務先	居住地					票数
	大津町内	熊本市	菊陽町	合志市	その他（県内外）	
本田技研工業株式会社 熊本製作所	190	188	157	76	73	684
テラデザイン株式会社	6	28	8	9	3	54
株式会社構造計画研究所	3	21	5	3	8	40
中央可鍛工業株式会社	6	2	3	1	4	16
株式会社レスター	2	3	2	1	1	9
株式会社ベストロジ熊本	2	2	2	1	2	9
松島金属株式会社熊本工場	1	2	0	0	5	8
株式会社アヴェイル九州製作所	3	3	1	0	0	7
株式会社ネクストライン	0	4	1	0	1	6
熊本森六化成株式会社	2	2	0	0	1	5
株式会社テクノフレックス	3	0	0	0	0	3
武山精造株式会社	1	2	0	0	0	3
株式会社くまさんメディクス	0	1	1	0	0	2
日総工業株式会社	0	1	1	0	0	2
栄光デザイン&クリエイション(株)	2	0	0	0	0	2

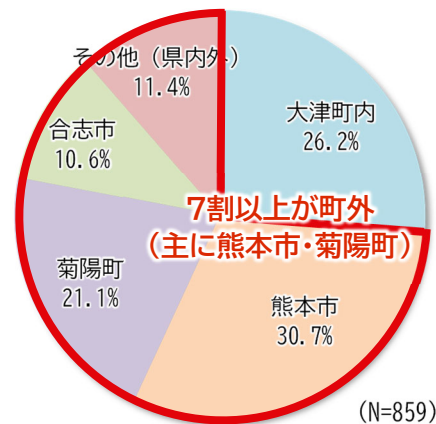


図 町内通勤者の居住地

(2) 町内通勤者の交通手段・通勤時間帯

- 町内通勤者の交通手段は、約9割が自家用車で通勤しており、公共交通の利用割合は13.9%となっている。
- 通勤時間帯は、出発時間は6時以前～7時台が約8割を占めており、帰宅時間は17時台～20時以降の各時間帯でそれぞれ多くなっている。

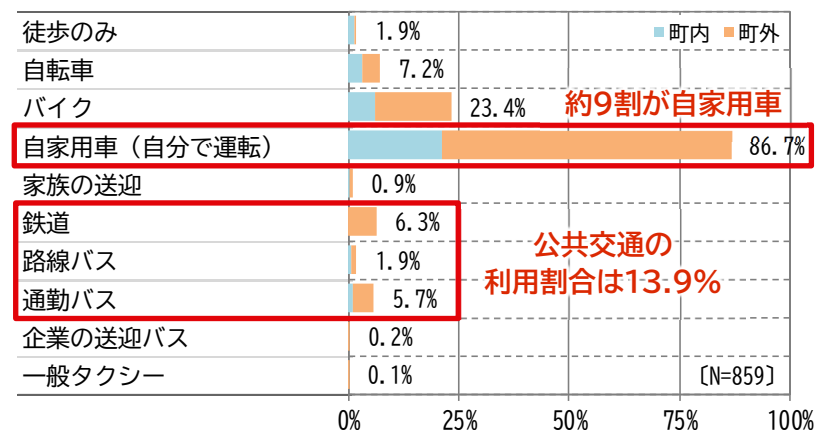


図 町内通勤者の交通手段

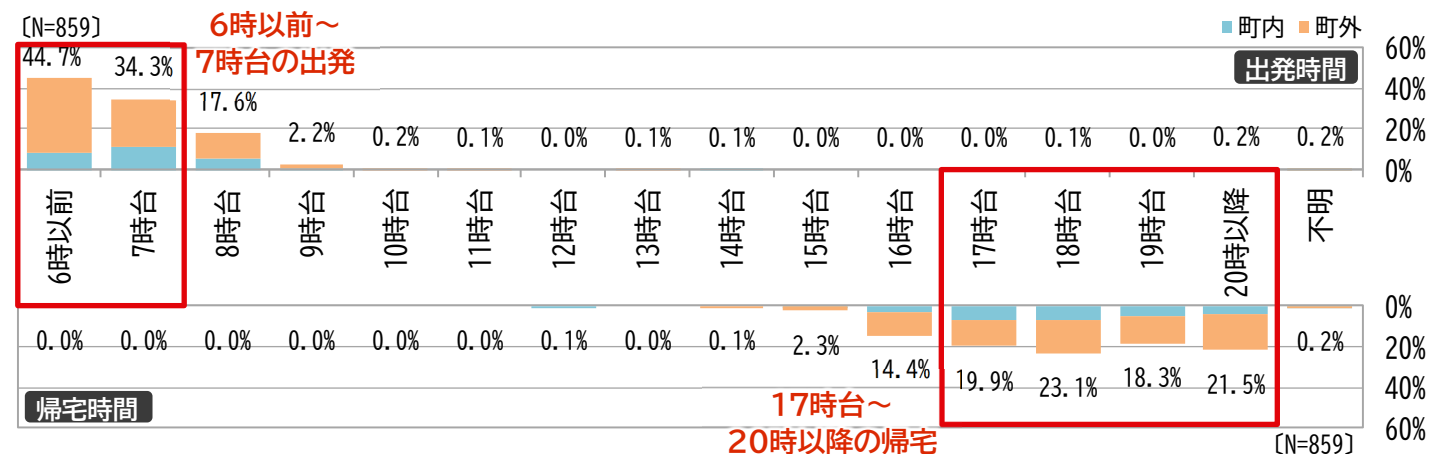


図 町内通勤者の通勤時間帯

2 通勤環境の満足度・公共交通への転換意向

公共交通への転換促進等による慢性的な渋滞緩和に向けた取組が必要

(1) 通勤環境（交通手段・道路状況）の満足度

- 通勤環境の満足度では、町内居住者は満足度が高い一方で、町外居住者（熊本市・菊陽町・合志市）の満足度は低い状況である（不満足の原因として、渋滞に関する意見が多い）。

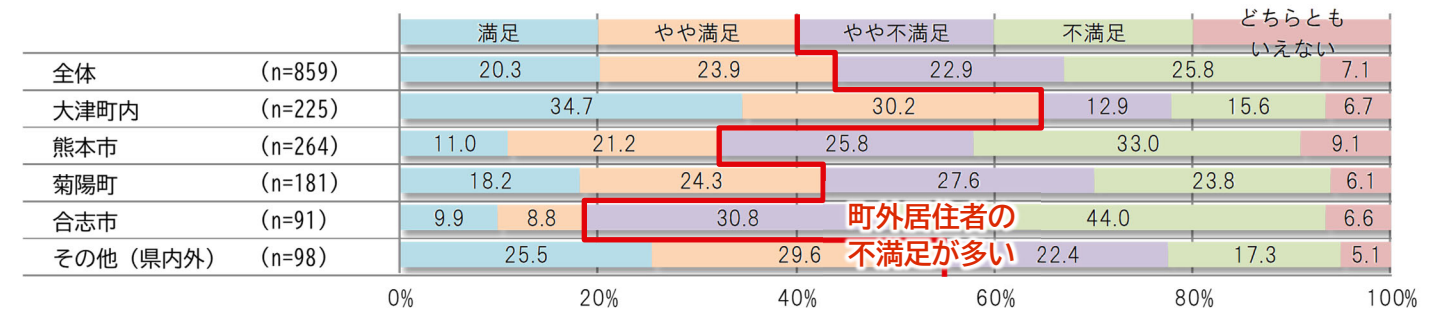


図 通勤環境の満足度

(2) 公共交通への転換を考えるサービスの内容

- 公共交通への転換を考えるサービスの内容は、「自宅・会社近くで乗り降りできる(61.6%)」といったサービスによって、マイカー通勤者の約6割を公共交通への転換できる可能性が見受けられる。

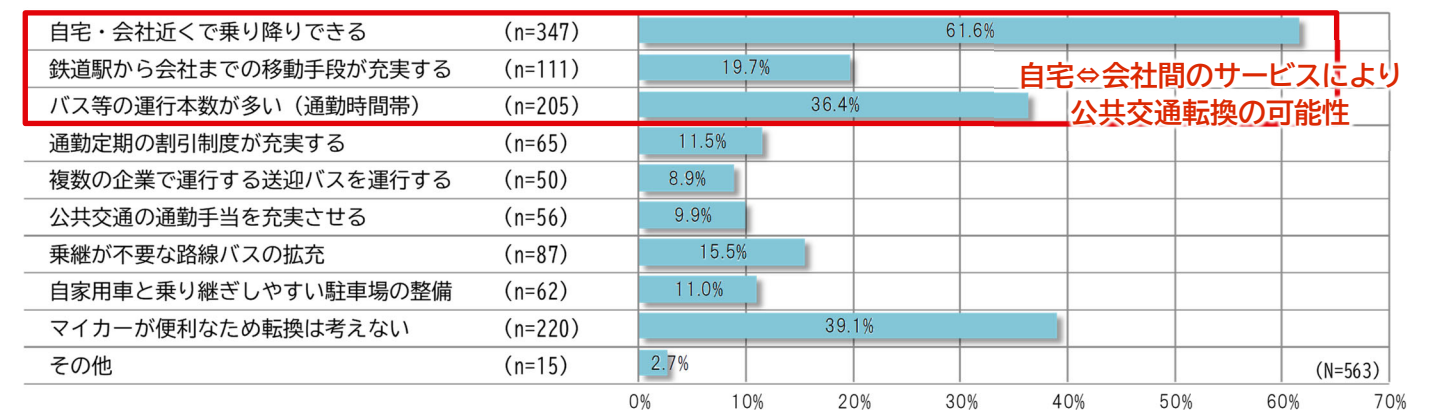


図 公共交通への転換を考えるサービスの内容（マイカー通勤者のみ回答）

(3) 通勤手段で重視する点

- 通勤手段で重視する点は、「所要時間が短い(95.6%)」、「移動に負担がない(94.6%)」、「到着時間が正確(91.6%)」が多くなっており、公共交通への転換を検討するうえで重視する必要がある。

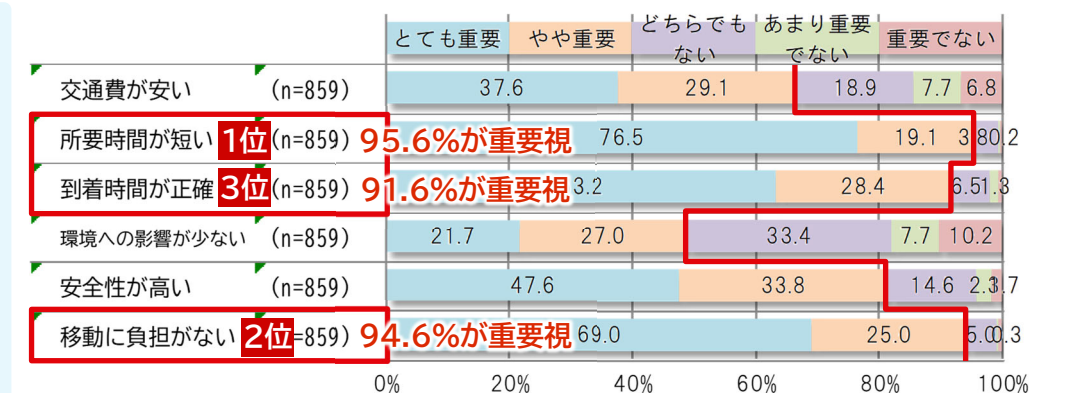


図 通勤手段で重視する点

1 高校生アンケート調査の概要

(1) 調査対象の概要

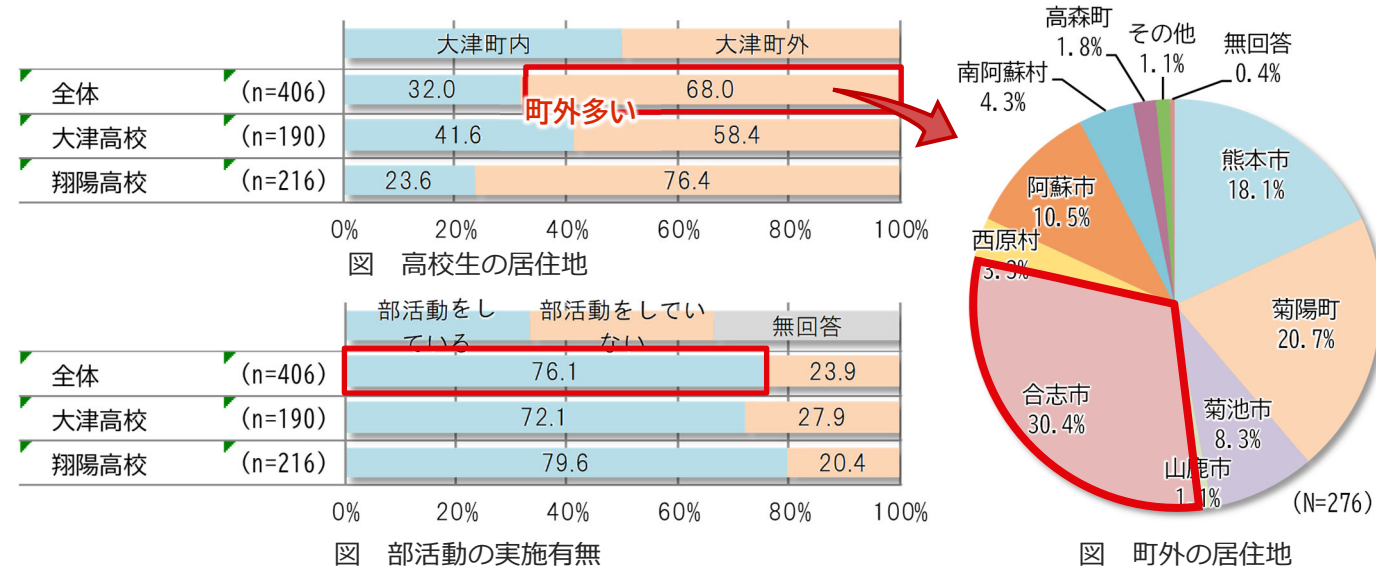
- 町内に立地する高校(大津高校・翔陽高校)の1年生を対象にWEBアンケートを実施した。

表 調査対象路線の回答概要

No.	高校名・対象学年	回収票
1	県立大津高校 高校1年生	190
2	県立翔陽高校 高校1年生	216

(2) 高校生の居住地・部活動の実施状況

- 本町の高校1年生の居住地は、町外の割合が68.0%となっており、特に翔陽高校では町外生徒の割合が高い傾向にある。町外の居住地では、「合志市(30.4%)」が最も多くなっている。



2 高校生の通学実態

通学実態に応じた提供サービスの見直し(ダイヤ等)を含めた検討が必要

(1) 登下校時・雨天時の通学手段

- 登下校時の移動手段は、主に「自転車(約57%)」と「JR豊肥本線(約44%)」が多くなっており、雨天時には、自転車の割合が減少し、家族・親戚等の送迎が増加している。

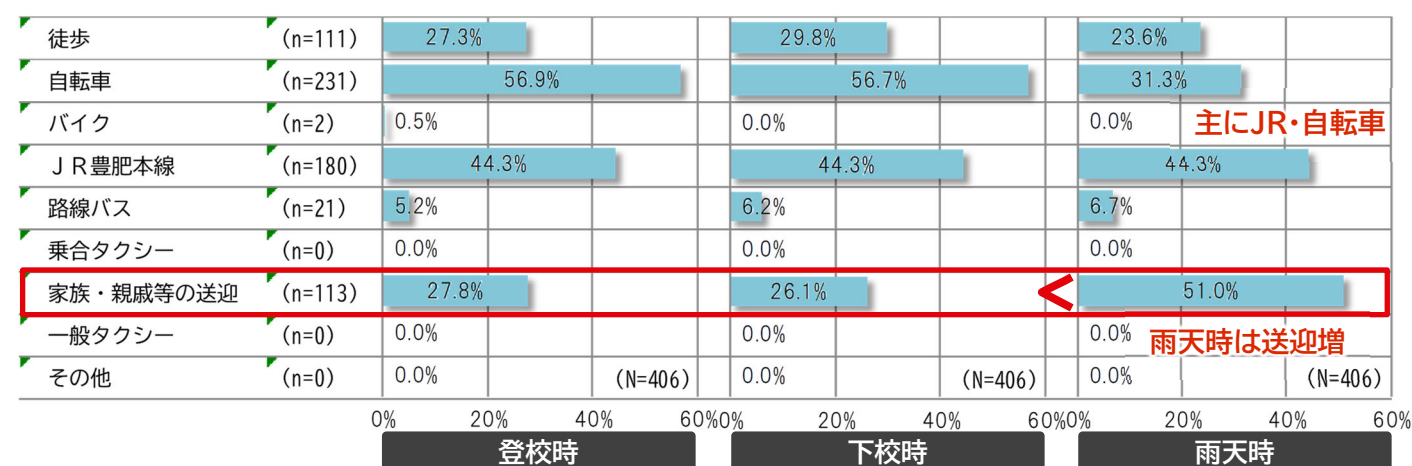


図 登下校時・雨天時の移動手段

(2) 登下校時の通学時間

- 登校時の通学時間は、回答者の約半数が自宅を7時台に出発して8時～8時半頃に高校へ到着している。下校時の通学時間は、高校を16時台に出発して自宅に19時台に到着する割合が最も多くなっている。下校時は、部活動の実施状況もあり、下校時間にバラツキがみられる。

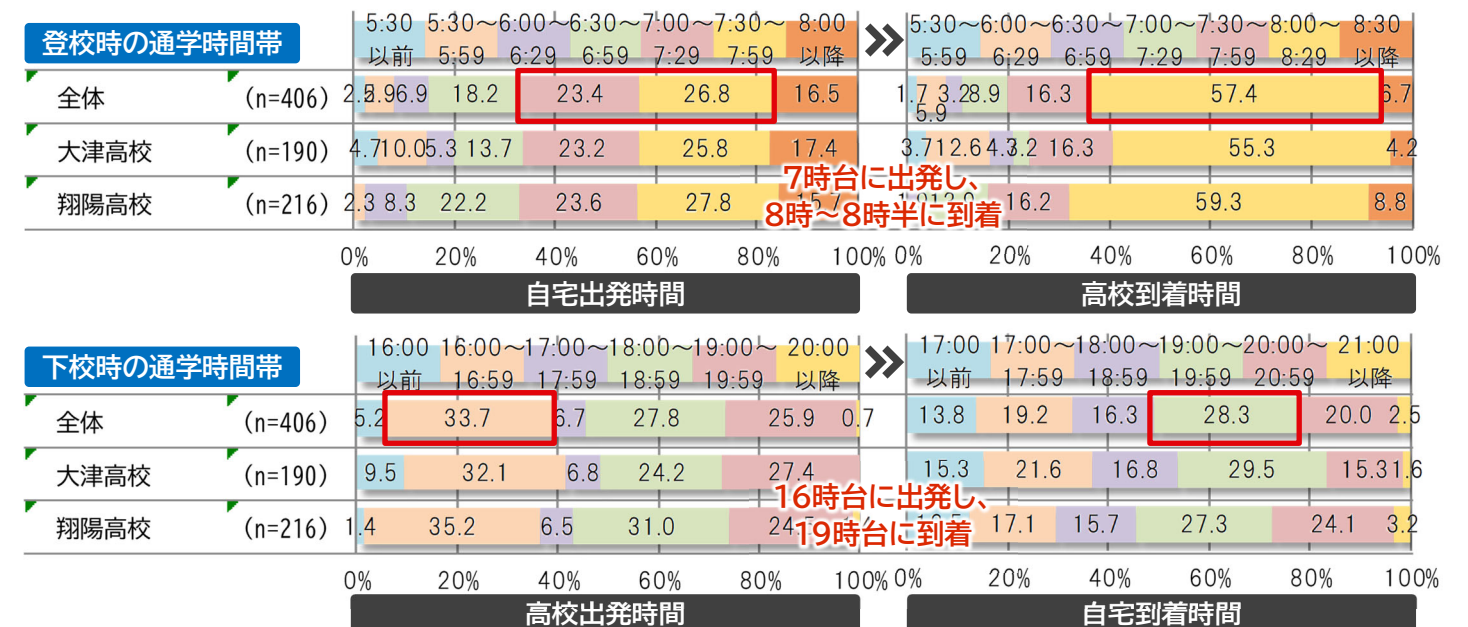


図 登下校時の移動時間帯

3 高校生の公共交通利用実態・ニーズ

鉄道を中心としたサービス強化・バスとの乗り継ぎ利便性の向上が必要

(1) 鉄道の利用実態

- 鉄道の利用実態は、利用する割合は46.3%であり、乗車駅は主に「武蔵塚駅(57票)」・「光の森駅(50票)」が多く、合志市居住者の利用が見受けられる。鉄道の出発時間は、「7時半～8時(37.8%)」の割合が最も多い。

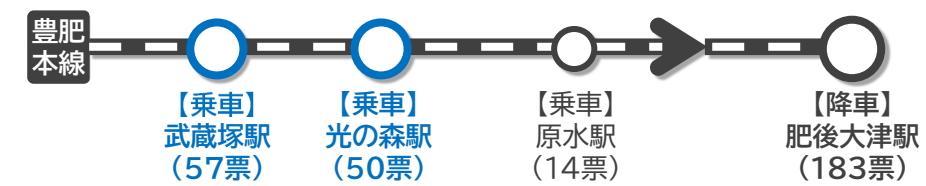


図 乗車・降車駅(利用の多い箇所のみ)

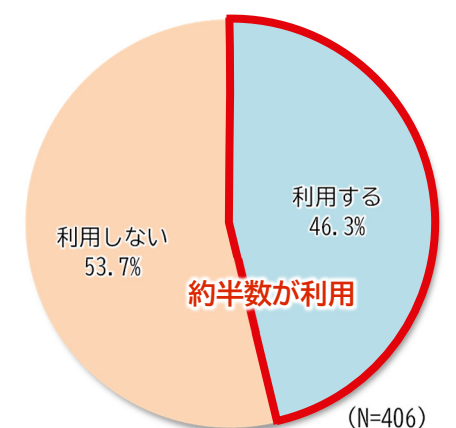


図 通学時の鉄道利用状況

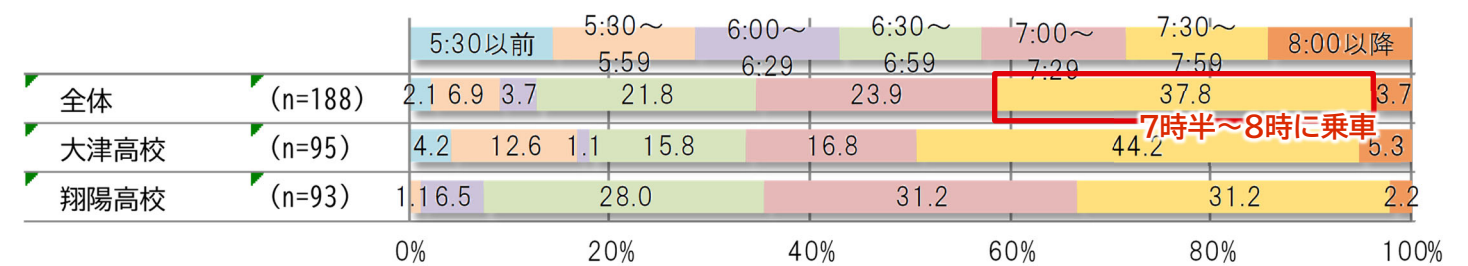


図 鉄道の出発時間

(2) 鉄道の満足度・改善ニーズ

●鉄道の満足度は、「普通(61.2%)」が最も多く、改善ニーズでは、列車の本数や車両の増加、待合室における設備環境の整備などが多く挙げられる。

改善ニーズ(抜粋)

- ・南阿蘇鉄道の本数をもっと増やしてほしい(南阿蘇村)
- ・朝の電車の本数を増やしてほしい(合志市・阿蘇市・菊陽町)
- ・乗り継ぎしやすくしてほしい(南阿蘇村)
- ・駅南口の待合室にクーラーとWi-Fiを作してほしい(高森町)
- ・エアコン付きの待合室が欲しい、待合室の改善(合志市)
- ・列車の車両を増やしてほしい(合志市・阿蘇市)
- ・電車の本数を増やして待機時間を短くしてほしい(阿蘇市)

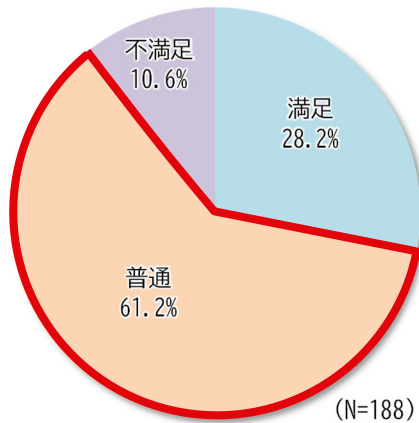


図 鉄道の満足度

(3) 路線バスの利用実態等

●路線バスの通学利用は7.1%、通学以外では5.9%となっている。路線バスを利用する上で重要視する事項は「運行時間(65.3%)」、改善ニーズでは「運行本数を増やす(73.2%)」が最も多い。

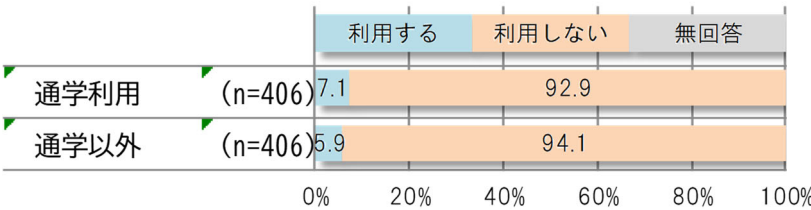


図 通学時の路線バス利用状況

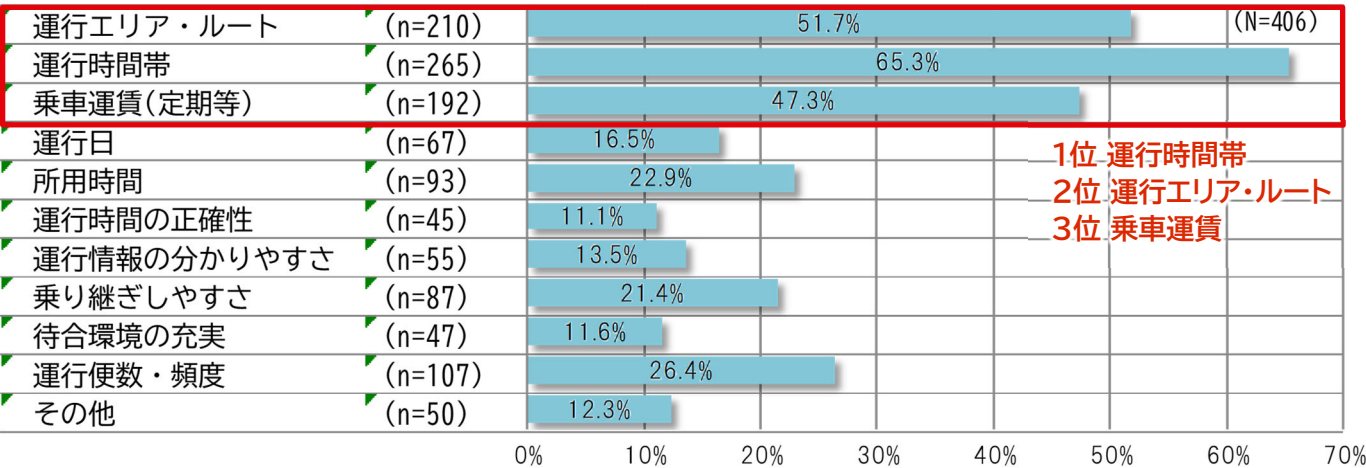


図 路線バスを利用する上で重要視する事項

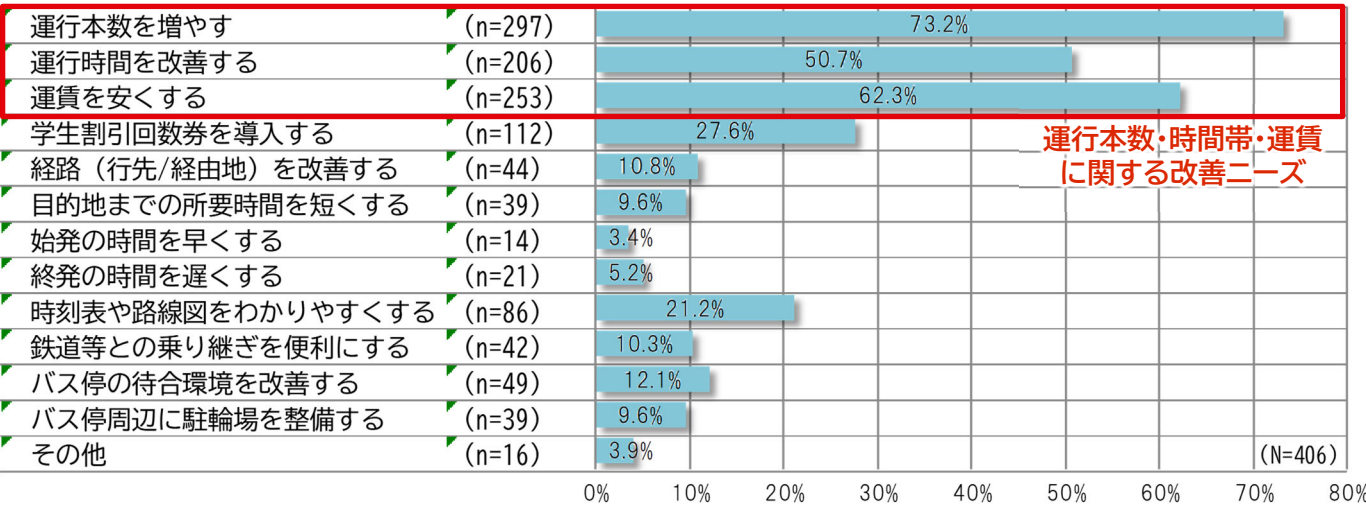


図 路線バスに改善を希望する内容

(4) 路線バスの運行情報等に関する認知状況

●路線バスの運行情報等に関する認知状況は、自宅・学校の最寄りバス停を知っている方は4割前後となっている。また、自宅から本校までの運行状況・学校を通過するバス路線の情報に関する認知状況は約2割となっており、全体的に認知状況が低い状況である。

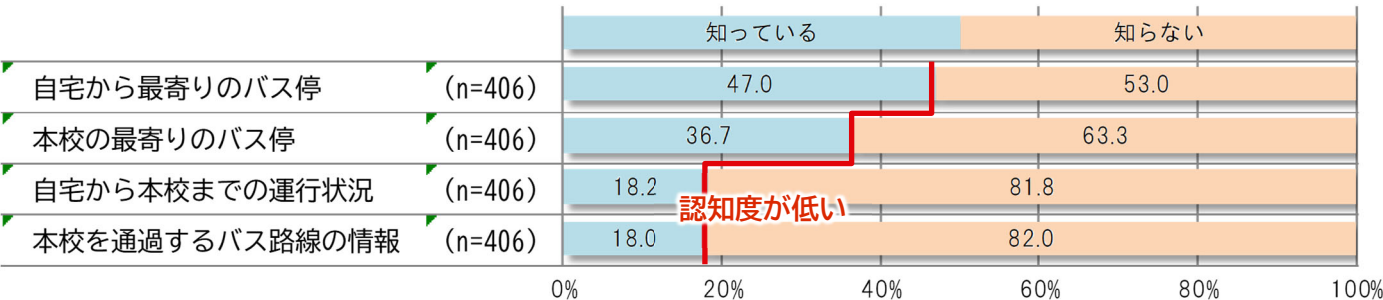


図 路線バスの運行情報等に関する認知状況

(参考) 町内高校とバス路線の運行状況



図 高校と路線バスの運行状況

1 これまでの取組状況

●前計画におけるこれまでの取組状況では、大津まちなかバスの実証運行をはじめ、肥後大津駅北口のバス転回広場整備や通勤バスの実証運行などに取り組んだ。

表 前計画におけるこれまでの取組状況

目標	事業名	取組内容	実施内容（R3年度～R7年度）
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	①肥後大津駅の乗継利便性の向上・環境整備	・JR肥後大津駅北口にバス転回広場を整備 ・駅南口ビジターセンターの環境整備（冷水器設置など）、バスや空港ライナー時刻表の設置
		②他の事業展開と連動した取組の検討	・R5南阿蘇鉄道の肥後大津駅乗り入れ。JRに対し、乗り入れ便の増便を毎年要望
	事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・利用促進	①阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会の継続	・協議会への参加 ・ライナー運行事業者と定期的に情報交換を行い、より効果的効率的な運行方法を検討した
		②空港ライナーの定期的な情報発信・利用促進	・町HPやビジターセンター内で制度や時刻表周知
	事業3 広域連携による幹線バスの利用回復・活性化	①広域連携による利用促進事業の展開	・ダイヤや路線の見直しをバス事業者に要望（実現なし）
		②路線維持に向けた沿線市町村との継続的な協議	・ダイヤや路線の見直し協議（実現なし）
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	①幹線バス木山・土林線の維持・最適化	・利用状況の分析、確認
	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	①乗合タクシーの利用浸透・周知強化	・通いの場や町広報誌での制度周知
		②町民ニーズに応じた運行内容の改善検討	・利用状況の整理、分析 ・R6.10 運行エリア（まちなか乗降可能ポイント）の拡大、運行時間見直し
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	①まちなかエリアにおける新たな公共交通の創出	・R5.10～ まちなかバスの実証運行
	事業7 主要拠点等における利用環境の充実	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	・JR肥後大津駅北口にバス転回広場を整備
		②サイクル&バスライドの整備検討	・バス停に特化した取り組みはなし ・JR肥後大津駅周辺については定期的に放置自転車の撤去を行い駐輪スペースを確保 （チャリチャリに大津町内への進出を相談したが、現時点で事業拡大の予定なしとの回答あり）
	事業8 乗り継ぎ利便性の向上・利用促進	①パーク＆ライド等の乗り継ぎ促進策の推進	・産交バス大津営業所にて実施 ・R7.8月策定「肥後大津駅周辺まちづくり基本計画」において、駐車場の整備に取り組むことを基本方針に明記
		②わかりやすい乗り継ぎ情報の案内・利用促進	・まちなかバス時刻表にJR豊肥本線の乗継情報を記載 ・ビジターセンター内にバス時刻表を設置
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	①一元化した公共交通案内ツールの作成・周知	・まちなかバス時刻表にバスロケ（バスきたくまさん）URLを記載 ・町広報誌でまちなかバスと乗合タクシーの乗継モデルを周知
		②利用者の視点にあわせた情報提供の充実	・まちなかバス時刻表にバスロケ（バスきたくまさん）URLを記載 ・町広報誌でまちなかバスと乗合タクシーの乗継モデルを周知
	事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大	①利用促進を図る多様な関係者との連携	・新しくバス停を新設した施設（宮本内科）から施設利用者に対して時刻表などの運行情報を提供 ・通勤バスについて企業を通じた従業員への周知・利用促進 ・R6バス電車無料の日の実施
		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	・新しくバス停を新設した施設（宮本内科）から施設利用者に対して時刻表などの運行情報を提供 ・通勤バスについて企業を通じた従業員への周知・利用促進
	事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築	①乗合タクシーの地域検討体制の構築	・なし
	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	①まちなかエリアの交通事業を支える推進体制の構築	・R5.10～ まちなかバスの実証運行

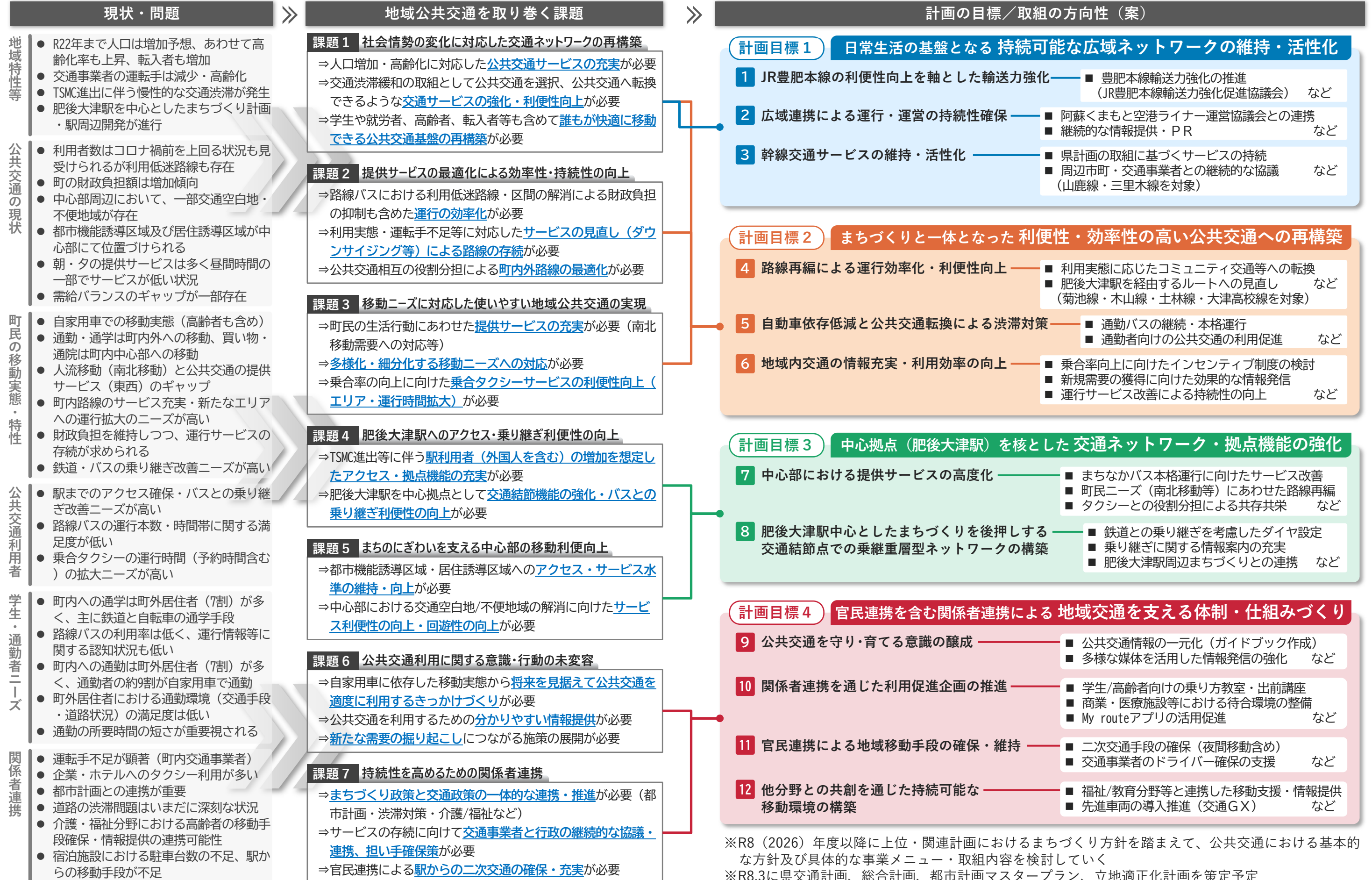
2 目標達成状況 ※R7年度時点

●前計画における数値目標の達成状況では、R7年時点で概ね達成となっており、未達成の項目は乗合タクシーの乗合率と利用促進企画に連携・協力した主体数であり、今後も継続的に取り組むべき内容である。

表 前計画における数値目標の達成状況

	評価指標	目標値	実績値 ※R7時点	達成状況 ※R7時点
目標1	肥後大津駅の1日あたり乗車人員	2,397人/日以上	3,229人/日	達成
	空港ライナーの年間利用者数	131,800人/年以上	152,948人/年	達成
	路線バスの年間利用者数	257,463人/年以上	274,768人/年	達成
	路線バスの収支率	31.2%以上	33.8%	達成
	公共交通利用者1人あたりの財政負担額	246円/人以下	225円/人	達成
目標2	高齢者の公共交通利用割合	5.8%以上	7.7%	達成
	乗合タクシーのサービス改善による乗合率の向上	2.00人/台以上	1.50人/台	未達成
	まちなかエリアの交通手段・拠点整備に係る取組数	4件以上	5件	達成
目標3	複数交通モードの乗り継ぎ利用割合の増加	22.5%以上	24.1%	達成
	利用促進企画に連携・協力した主体数	10主体以上	7主体	未達成
目標4	町民1人あたりの地域公共交通の年間利用回数	6.87回/人以上	8.21回/人	達成

※公共交通の利用実績はR6年度で算定



※R8（2026）年度以降に上位・関連計画におけるまちづくり方針を踏まえて、公共交通における基本的な方針及び具体的な事業メニュー・取組内容を検討していく

※R8.3に県交通計画、総合計画、都市計画マスタープラン、立地適正化計画を策定予定