

大津町地域公共交通計画（案）

～ 誰もが移動しやすく安心して住み続けられるまち ～

令和9年度（2027年度） ≫ 令和13年度（2031年度）

熊本県 大津町（大津町地域公共交通会議）

Contents

第1章	計画の概要	1
1	計画策定の趣旨	2
2	計画の対象区域	3
3	計画の対象期間	3
4	計画の位置付け	3
5	上位・関連計画	4
第2章	公共交通を取り巻く現状と課題	9
1	地域公共交通の現状	10
2	社会情勢の変化・地域特性に関する課題	13
3	町民の移動ニーズ・特性に関する課題	17
4	学生・通勤者・宿泊客等の移動に関する課題	25
5	公共交通の利便性に関する課題	29
6	公共交通の持続可能性に関する課題	34
第3章	前計画に基づく取組の評価	39
1	前計画の目標及び施策の体系・取組状況	40
2	目標値の達成状況	42
3	継続的に取り組むべき課題	43
第4章	公共交通に関する基本的な方針	45
1	まちの目指すべき将来像	46
2	公共交通が果たすべき役割	46
3	基本的な方針	48
4	将来の交通ネットワーク	49
第5章	計画の目標及び目標達成に向けた実施施策	51
1	計画の目標及び目標指標（KPI）	52
2	実施施策の体系	56
3	施策内容及びスケジュール・実施主体	57
第6章	計画の推進に向けた取組	71
1	事業スケジュール（全体）	--
2	計画の推進体制	--
3	事業進捗の評価	--

～ 大津町地域公共交通計画の策定に際して実施した各種調査の概要 ～

本計画の策定にあたって、町民のニーズ・特性や公共交通利用者のニーズ、交通事業者・町関連部局の実情等を把握するために様々な実態調査を実施し、本町を取り巻く公共交通の問題・課題を抽出しました。

調査項目	実施方法・内容等
1. 町民アンケート調査	■ 対 象：町内在住の町民2,500世帯（15歳以上） ※乗合タクシー利用者には別途調査を実施しており、対象者には含まれない ■ 回収票数：1,037票（回収率41.5%） ■ 調査方法：郵送とWEBによるアンケートの配布・回収 ■ 内 容：町民の生活行動パターンや公共交通ニーズの把握等
2. 鉄道利用者への調査	■ 対 象：JR肥後大津駅 ■ 回収票数：計797票（平日・休日各1日） ■ 調査方法：調査員によるインタビュー形式の調査 ■ 内 容：利用者特性・公共交通の利用状況等
3. 路線バス利用者への調査 （乗降・ヒアリング）	■ 対 象：町内を運行するバス路線全系統 ■ 回収票数：乗降カウント1,460票、ヒアリング197票 ■ 調査方法：調査員の乗り込みによるインタビュー形式の調査 ■ 内 容：バス利用者の特性、改善意向等
4. 乗合タクシー利用者 アンケート調査	■ 対 象：乗合タクシー利用者（250名程度） ■ 回収票数：149票（回収率59.6%） ■ 調査方法：郵送によるアンケートの配布・回収 ■ 内 容：乗合タクシーの利用特性、改善意向等
5. 町内通勤者への調査	■ 対 象：町内通勤者（大津町企業連絡協議会に加盟企業の従業員） ■ 回収票数：859票 ■ 調査方法：チラシ配布によるWEBアンケート調査 ■ 内 容：従業員の通勤状況、公共交通転換等への意向等
6. 交通事業者等への ヒアリング調査	■ 対 象：町内交通事業者6者（鉄道・バス・タクシー） 町関連部局6者（都市計画課・福祉課・介護保険課・商業観光課・企業振興課・学校教育課） ■ 調査方法：直接面談方式による聞き取り調査 ■ 内 容：事業者が持つ問題意識、まちづくりとの連携可能性等
7. 宿泊施設への調査	■ 対 象：町内に立地する宿泊施設（12施設） ■ 回収票数：12票（回収率100%） ■ 調査方法：WEBによるアンケート調査 ■ 内 容：宿泊者の移動環境、宿泊施設側のニーズ等
8. 潜在的利用者 （利用希望者）への調査	■ 対 象：通いの場（介護予防事業）に参加された高齢者 ■ 回収票数：323票 ■ 調査方法：通いの場を通じたアンケート調査 ■ 内 容：過去の外出行動、公共交通のニーズ等
9. 高校生アンケート調査	■ 対 象：町内に立地する高校2校（高校1年生） ■ 回答票数：計406票 ■ 調査方法：チラシ配布によるWEBアンケート調査 ■ 内 容：高校生の通学パターンや公共交通ニーズの把握等

第1章

計画の概要

- 1 計画策定の趣旨
- 2 計画の対象区域
- 3 計画の対象期間
- 4 計画の位置付け
- 5 上位・関連計画

1. 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

半導体企業の隣町進出や空港アクセス鉄道の事業化など本町を取り巻く環境は大きく変化

- 半導体企業（TSMC）の菊陽町進出や阿蘇くまもと空港アクセス鉄道の肥後大津ルート決定、くまもとサイエンスパークの推進、肥後大津駅周辺まちづくり基本計画の策定など、本町を取り巻く環境は大きく変化しています。半導体企業の進出に伴い、本町への関連企業の進出や住宅・宿泊施設等の開発需要も増加しており、今後も転入者の増加等を含めた人口の増加が予想されます。一方で半導体企業の進出により、周辺道路においては慢性的な交通渋滞が発生しており、町民等の日常生活に大きな影響を及ぼしています。

中心部交通の充実や通勤バスの導入による利便性向上

- 本町の公共交通については、令和4年に大津町地域公共交通計画を策定しており、“使う人の視点・生活行動等に基づく持続可能な公共交通サービスの構築”を基本的な方針として、様々な地域公共交通施策に取り組んできました。
- まちなかエリアにおける回遊性向上として、大津吹田線（通称「大津まちなかバス」。以下「大津まちなかバス」という。）の実証運行や周辺道路の渋滞緩和を目的とした大津町通勤バスの実証運行、肥後大津駅北口のバス転回広場整備など、町の関連部局や交通事業者等を含む多様な関係者と連携しながら取組を推進してきました。また、令和8年4月には乗合タクシーの運行エリアを拡大し、高齢者等の移動手段確保に取り組んでいます。



まちづくり（都市計画等）と交通施策の一体的な連携・推進

- 本町では、肥後大津駅を中心としたまちづくりに取り組んでおり、今後もさらに町の活気とにぎわいの創出が期待されています。多様な機能がある拠点市街地、集落が地域公共交通により連携が図られたコンパクト・プラス・ネットワークの構築が重要になります。
- 公共交通においては、交通事業者の運転手不足や燃料費・人件費の高騰による収支赤字など、経営環境が厳しい状況もあり、サービスの縮小等が余儀なくされる状況です。そのため、町民を含む多様な地域関係者との連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへ再構築していくことが求められています。

1-2 計画の目的

- 前計画の評価・検証結果に加え、移り変わる社会情勢や本町を取り巻く環境の変化、公共交通の利用実態・町民のニーズ等を適切に分析し、誰もが安心して快適に移動できる公共交通サービスの在り方を検討します。
- 本町が目指す公共交通サービスの在り方を踏まえ、まちづくりや交通渋滞対策、他分野との連携を図りつつ、“将来にわたり効率的かつ利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの再構築”を進めていくことを目的とします。

2. 計画の対象区域

- 計画区域は、大津町全域と定めます。
- JR豊肥本線や地域間幹線バスなどの市町村をまたぐ公共交通サービスは、周辺市町村の方針との整合を図ります。



図 計画区域

3. 計画の対象期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた公共交通サービスの改善を図る期間を考慮したうえで、令和9年度（2027年度）～令和13年度（2031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7次大津町振興総合計画を上位計画とし、大津町都市計画マスタープランや他の関連計画等との整合を図りながら、まちの将来像の実現に向けて地域交通法に基づく地域公共交通の取組を進めるマスタープランです。

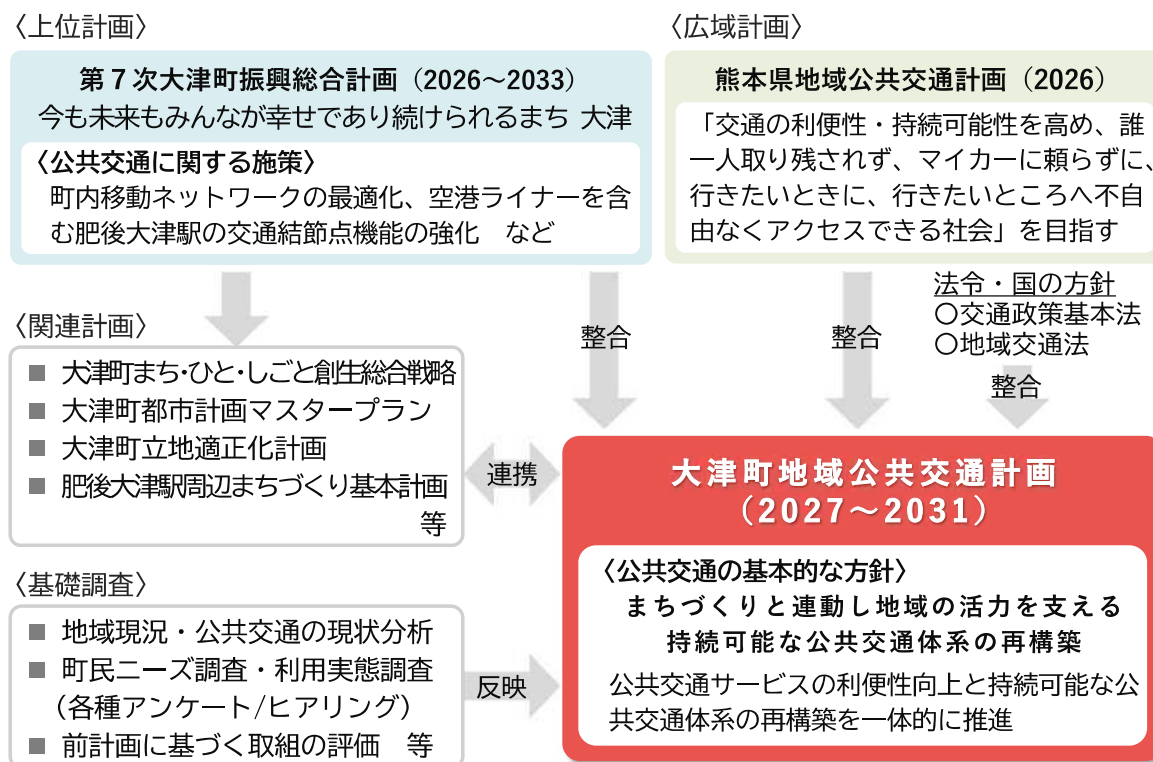


図 大津町地域公共交通計画の位置付け

5. 上位・関連計画

- 上位計画の第7次大津町振興総合計画や連携を図るべき関連計画の都市計画マスタープランや立地適正化計画などにおいて、公共交通における取組が位置付けられています。
- また、広域的な公共交通の方針を示す熊本県地域公共交通計画等との整合も図ります。

表 上位・関連計画一覧

	計画名	策定年	計画期間
1	第7次大津町振興総合計画	2026年3月	2026年度～2033年度
2	第3期大津町まち・ひと・しごと創生総合戦略	2026年3月	2026年度～2029年度
3	大津都市計画区域マスタープラン	2026年3月	—
4	大津町都市計画マスタープラン	2026年3月	2026年度～2045年度
5	大津町立地適正化計画	2026年3月	2026年度～2045年度
6	肥後大津駅周辺まちづくり基本計画	2025年8月	—
7	第4期大津町地域福祉計画・地域福祉活動計画	2025年3月	2025年度～2029年度
8	第10期大津町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画	2027年3月	2027年度～2029年度
9	熊本県地域公共交通計画（広域計画）	2026年3月	2026年度～2030年度

5-1 第7次大津町振興総合計画（2026～2033年度）

【将来ビジョン】 今も未来もみんなが幸せであり続けられるまち 大津

「今」と「未来」を切り離すことなく、今を生きる全ての町民の幸せを基盤とし、こどもたちをはじめとする次の世代の幸せへと確実につなげていく考え方を大切にします。町民と行政がこのビジョンを共有し、それぞれの立場から協働してまちづくりを進めることで、町の成長と町民の幸せが調和し、その豊かさが未来へと受け継がれていくまちの実現を目指します。

〈公共交通に関連する施策の方針〉

第4章. 生活環境基盤 ～便利と安心とにぎわいが調和した暮らしやすく、活気のあるまち～

▶ 1. 土地利用政策の推進 ～人と自然と産業が調和したまちの実現～

施策4-1-1 計画的な土地利用の推進

- 立地適正化計画による将来の人口減少を見据えた生活サービスを維持するための居住誘導区域や都市機能誘導区域への住宅等の立地誘導
- 中心拠点（都市拠点）の都市機能の強化及びその持続性を公共交通が支える構造の構築

施策4-1-2 戦略的な都市空間の形成

- 肥後大津駅周辺における回遊性を高め、賑わいを創出する空間整備及び駅周辺を交流と滞留の拠点とするまちづくりの推進
- 空港アクセス鉄道の整備と併せた中間駅の設置及びその周辺に住宅・商業エリアの開発

▶ 3. 道路・交通ネットワークの充実 ～賑わいを支える交通環境が充実したまちの実現～

施策4-3-3 公共交通ネットワークの構築

- 北部・南部と町中心部を結ぶ乗合タクシーのエリア拡大と現在実証実験を行っているまちなかバスの本格運行による、役割分担を整理及び町内移動ネットワークの最適化
- 若者や外国人、自家用車を持たない層等、多様な移動ニーズに対応するため、先進的な交通サービスの推進
- 公共交通の維持・存続に向けた、多様な媒体を活用した戦略的な情報発信と町民の行動変容（利用率向上）を促す取組
- 交流人口の増加を好機と捉えた、空港ライナーを含む肥後大津駅の交通結節点（ハブ）機能の強化

5-2 大津町都市計画マスタープラン（2026～2045年度）

【基本理念】 人と自然と産業が調和した「誰もが住みよく誇りのもてる町 おおづ」

〈土地利用の方針〉

○増加する人口へ対応するための市街地の拡大に向けた土地利用の検討を進めながらも、無秩序な市街地の拡大の抑制に向け、交通利便性の高い区域を中心に都市機能の集積を図ることで、徒歩や公共交通を利用して生活することができる持続可能な市街地を形成します。

〈都市施設の整備方針〉

公共交通に関する取組

- 肥後大津駅における交通結節機能を強化（南北連携や自由通路、橋上駅、駅前広場の再編等）
- 本田技研工業間やセミコンテクノパーク方面向け通勤バスの将来的な正式運行に向けた検討を進める
- 空港アクセス鉄道の整備とあわせて（仮称）中間駅の設置に向けた検討を行う
- 効果的かつ効率的なサービスを提供する交通体系の維持・強化を図る

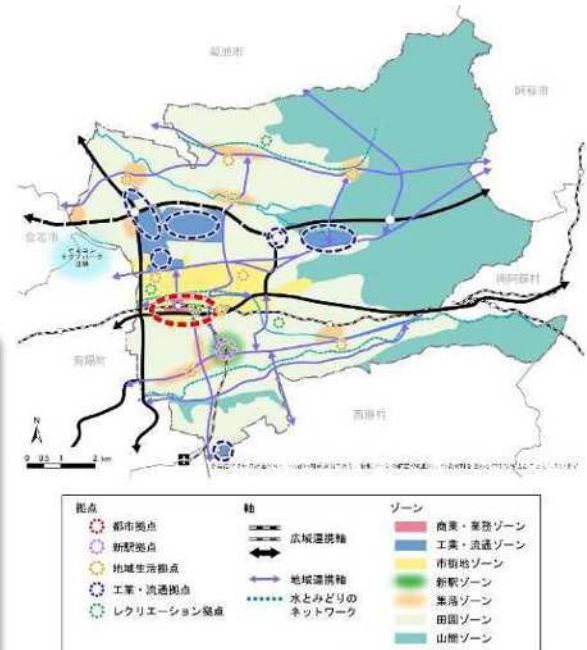


図 将来の都市構造

5-3 大津町立地適正化計画（2026～2045年度）

【まちづくりの方針】

「利便性の高い都市機能」と「自然に合った居住環境」が両立し、多彩な暮らしのスタイルに寄り添うまちづくり

〈課題解決に向けた施策・誘導方針〉

- 利便性が高く、魅力的な拠点の形成
- 都市構造と連携した公共交通の充実
- 多様な地域資源を活かした居住地の創出

〈新駅ゾーンにおける誘導施策の方針〉

- 新駅ゾーンでは、新駅の設置と新たな市街地の創出について検討を進める

〈公共交通に関する誘導施策の方針〉

公共交通等ネットワークの確保に関する施策

- 町内外（地域間）の移動を支える広域幹線交通機能の水準を維持、強化するとともに、集落からまちなかエリアへのアクセス強化やまちなかを周遊する機能の提供に向け、生活行動に応じた運行の最適化や、輸送資源の連携強化等を図る
- 公共交通の利便性が特に高い肥後大津駅周辺への居住誘導や、徒歩・自転車交通の環境改善を図り、自家用車に過度に依存しない暮らしができるまちづくりと交通渋滞の低減に取り組む
- 空港アクセス鉄道の整備と合わせた（仮称）中間駅の設置によるアクセス利便性の向上や、（仮称）中間駅周辺の新たな市街地整備と合わせた鉄道の利用促進について、検討を進める

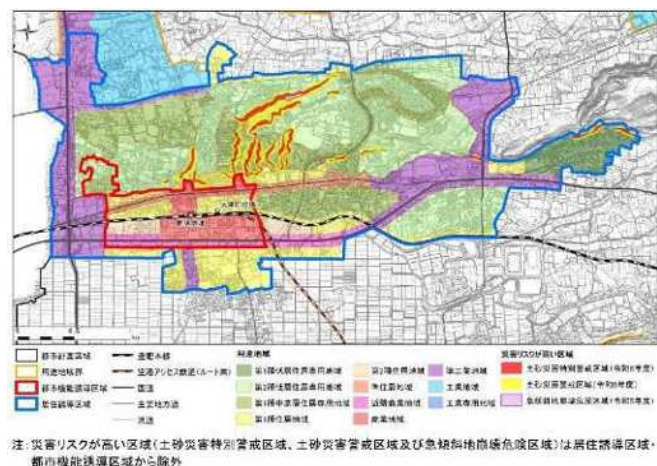


図 都市機能誘導区域及び居住誘導区域

5-4 肥後大津駅周辺まちづくり基本計画（2025年度～）

【基本方針①】 街道駅の玄関口であり、新たな「大津の顔」となる駅前空間の創出

- 幅広い来訪者にとって利便性が高く、駅周辺での滞在や回遊を促す空間として、新たな「大津の顔」となる駅前空間を創出する

【基本方針②】 街道をつなぎ、歩きやすく、楽しめる「東西軸」と「南北軸」の創出

- 交流等の空間となる滞留スポットを創出する
- 滞留スポットへの誘導を図る東西の街道軸に加え、それらを結び、まちのシンボルロードとしての役割を担う南北軸の形成を目指す
- 駐車場・駐輪場の整備や道路機能の強化を推進する

【基本方針③】 街道の歴史・文化や水とみどりを活かし、“ひと”と“まち”をつなぐ仕組みの創出

- 宿場町の歴史・文化、水とみどりといった地域資源を活かし、空間や景観における連続性と一体感の向上を図る
- 将来像の実現や空間の有効活用に向け、“ひと”と“まち”をつなぐ官民連携の取組みを推進する

〈公共交通に関連する施策〉

目標3：誰もが使いやすく、過ごしたくなる駅前広場の再編

- 交通機能と滞在機能を兼ね備えた、使いやすく過ごしやすい駅前広場を再構築
- 北口駅前広場及び南口駅前広場の再整備（機能強化）

目標7：目的地へのアクセスを円滑にする交通・駐車スペースの確保

- 駅前・まちなかへの円滑なアクセスを確保するため、公共交通の機能を強化するとともに、利便性の高い駐車場やスペースを整備
- 駅周辺へのアクセス性を高める公共交通の機能強化

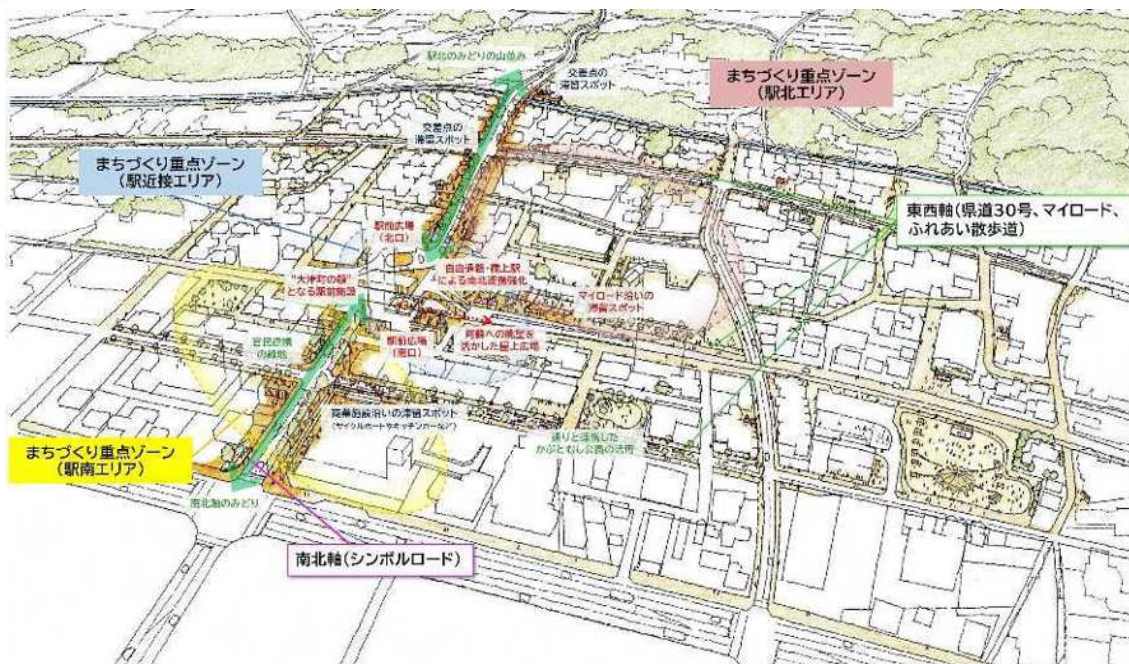


図 肥後大津駅の空間別整備方針イメージパース

5-5 熊本県地域公共交通計画（2026～2030年度）

【目指すべき姿】 交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会

【基本的な方針①】 県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求

- 県内の活用可能な既存の車両等をすべて洗い出し、情報を整理する
- 目標の実現に向けて、事業者や業界の垣根を越えた資源の融通をはじめ、資源の最高効率での活用を追求する

【基本的な方針②】 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上

- 交通基盤や人材、新技術等に対する投資を通じて「負のスパイラル」からの脱却を図り、既存の資源では不足する供給力の強化、さらなる利便性や持続可能性の向上を図る

【基本的な方針③】 公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保

- 上記の取組みを戦略的に推進するための運営及び支援体制を整備する
- 上記の投資を安定的に実施するための財源確保の方策を検討する

〈長期的（10年後）に目指す目標〉

- 長期目標①：公共交通2倍（熊本都市圏の公共交通分担率2倍、県内全域における公共交通利用者数2倍）
- 長期目標②：各市町村が設定する交通空白地の数0

〈計画において目指す目標〉

- 計画目標①：都市圏幹線が目指すサービス水準 実車走行キロ合計1.3倍以上
- 計画目標②：地域幹線が目指すサービス水準 実車走行キロ合計1.3倍以上
- 計画目標③：コミュニティ交通が目指すサービス水準 60分以内で公共交通にアクセス可能なサービス水準を確保

5-6 その他関連計画から求められる役割

- 本町の様々な分野のまちづくり方針（総合戦略、福祉、介護など）では、公共交通に求める取組を位置付けており、これらの他分野とも一体となって取組の実現を目指します。

表 地域公共交通に関係する方針（拠点・交通等）

計画名	地域公共交通等に関する取組内容等
大津都市計画区域 マスタープラン	交通 ○鉄道やバスなどの公共交通の利用促進に向けた取組みを推進し、利便性向上と環境保全の両立を目指す。 ○JR肥後大津駅のターミナル機能を継続的に強化するとともに、パーク＆ライドの促進などにより、公共交通の利用向上を図る。また、道路の整備と合わせて、交通事業者と連携を図りながら、利用者ニーズに対応したバス路線の再編などに取り組む。さらに、大津町運動公園への公共交通でのアクセス性向上についても検討するほか、地域内の移動利便性を高めるため、まちなかバスや乗り合いタクシーなど、多様な交通手段の確保に取り組む。加えて、阿蘇くまもと空港へのアクセス向上を目的とした空港アクセス鉄道の整備を推進し、JR肥後大津駅を起点とした広域交通ネットワークの強化に向けた取組みを進める。
第3期大津町まち・ひと・しごと創生総合戦略	交通 ○肥後大津駅周辺のまちづくりや空港アクセス鉄道中間駅周辺の新たなエリア開発や町中心部と各地域をつなぐ交通体系の整備等を進めることにより、調和のとれたまちの発展を実現し、いつまでも豊かに暮らすことができるまちを目指します。
第10期大津町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画	支援 ○身体状況により運転、公共交通機関の利用、家族による移送が困難な高齢者に対して、タクシー費用の一部または全部を助成し、生活支援を行います。

(参考) 地域公共交通政策に関する国の動向

年度	法改正等の内容
2007年	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域交通法）の制定 ○地方公共団体が地域公共交通総合連携計画を策定 ○交通事業者・自治体・住民の協働による地域交通再生スキーム
2013年	交通政策基本法の制定 ○まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化 ○国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化 ○交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え ○少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
2014年	地域交通法の改正 ○地域公共交通網形成計画を創設（計画制度にまちづくりとの連携を位置付け） ○まちづくりと交通を一体的に行う方向に転換
2020年	地域交通法の改正 ○地域公共交通計画の策定促進（計画の作成を自治体の努力義務に） ○交通資源を総動員（自家用有償運送等）、競争から協調へ
2023年	地域交通法の改正 ○地域の多様な関係者との「連携・協働」による地域公共交通の再構築 ○社会資本整備総合交付金の拡充、新たな基幹事業の追加
2026年	地域交通法の改正 ○バス・タクシー・公共ライドシェアによる地域の状況や課題に適した形態での運送を確保する事業（自動車地域旅客運送サービス再構築事業）を創設

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の概要（輸送資源フル活用の全体イメージ）

国土交通省

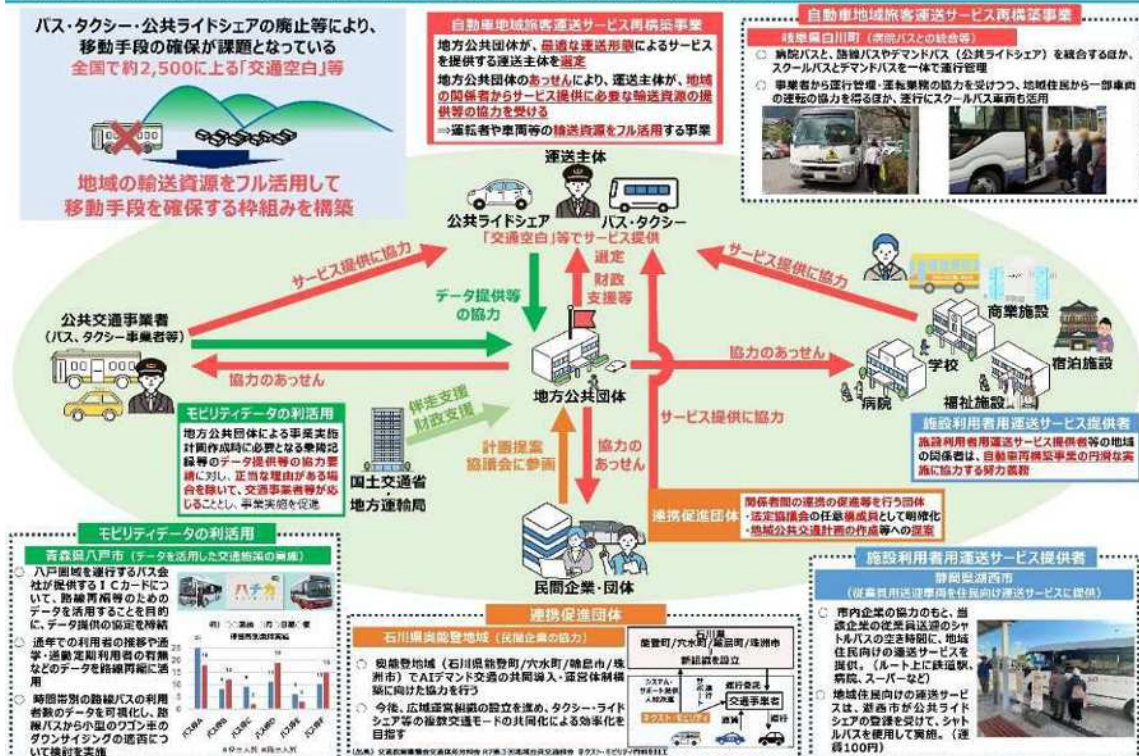


図 地域交通法の改正概要（2026年3月）

出典：国土交通省HP

第2章

公共交通を取り巻く現状と課題

- 1 地域公共交通の現状
- 2 社会情勢の変化・地域特性に関する課題
- 3 町民の移動ニーズ・特性に関する課題
- 4 学生・通勤者・宿泊者等の移動に関する課題
- 5 公共交通の利便性に関する課題
- 6 公共交通の持続可能性に関する課題

1. 地域公共交通の現状

1-1 地域公共交通の運行状況

本町には地域間・町内の日常的な移動を担う多様な交通モードが存在しています

- 本町には、鉄道（JR豊肥本線/南阿蘇鉄道）、高速/特急バス、空港ライナー、路線バス（産交バス/九州産交バス）、大津町通勤バス、乗合タクシー、民間タクシーといった多様な公共交通サービスのほか、一部の地域でスクールバス等の輸送サービスも存在しています。

表 町内公共交通の運行状況（令和8年4月時点）

交通モード	路線・系統名	運行本数（平日）
鉄道	JR豊肥本線（熊本～大分）	熊本方面57便/大分方面20便
	南阿蘇鉄道（立野～高森）※肥後大津駅へ乗入	上下計28便（4便）※
高速・特急バス	やまびこ号（熊本～大分）	上下計8便
	九州横断バス（熊本～別府）	上下計6便
路線バス（産交バス）	山鹿線（山鹿BC～肥後大津駅）1系統	上下計18便
	菊池線（菊池産交～大津高校）1系統	上下計16便
	木山線（木山産交～森・岩坂～大津産交）2系統	上下計10便
	士林線（士林～森・岩坂～大津産交）2系統	上下計4便
	大津吹田線（大津まちなかバス）2系統	上下計10便
路線バス（九州産交）	三里木線（桜町～大津産交・吹田団地）2系統	上下計13便
	大津高校線（吹田団地～大津高校）1系統	上下計1便
大津町通勤バス	本田技研工業(株)間（肥後大津駅北口～本田技研工業(株)敷地内）	上下計20便
	セミコンテクノパーク方面向け（大津支援学校～肥後大津駅～県立技術短期大学前）	上下計6便
乗合タクシー	北・南・東エリア（町内全域）	予約制（1日上下計8便）

※（ ）は肥後大津駅への乗入便数



図 町内の運行路線図

1-2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道（JR豊肥本線）

- 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ましたが、回復傾向を続け、令和6年は過去最高の3,229人/日となっています。

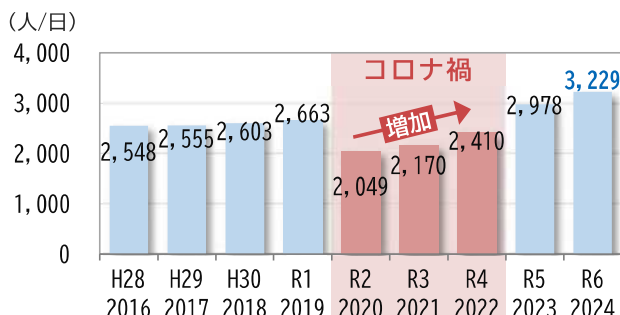


図 肥後大津駅の乗車人員（1日あたり）

※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ましたが、回復傾向を続け、令和7年度には過去最高の167,105人/年となっています。



図 空港ライナーの利用状況

※出典：事業者実績報告資料

(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、令和7年は284,238人/年となっています。

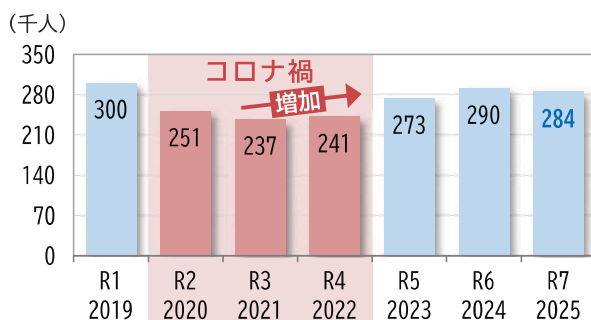


図 路線バスの利用状況（全体）

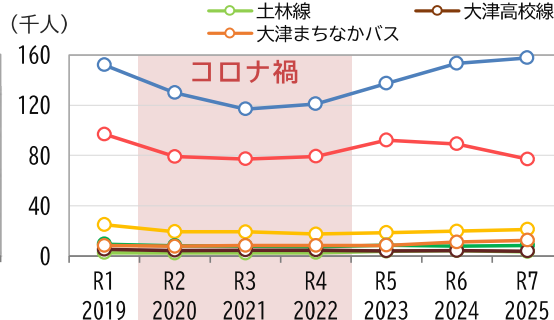


図 路線バスの利用状況（路線別）

※出典：事業者実績報告資料、各年10月～9月

(4) 大津町通勤バス

- 渋滞緩和の取組として、令和6年10月に大津町通勤バス本田技研工業(株)間（肥後大津駅～本田技研工業(株)）の実証運行を開始しており、利用は月平均2,733人となっており、採算ライン（2,660人/月）を上回っている状況です。

※令和7年10月から大津町通勤バスセミコンテクノパーク方面向けの実証運行を開始している

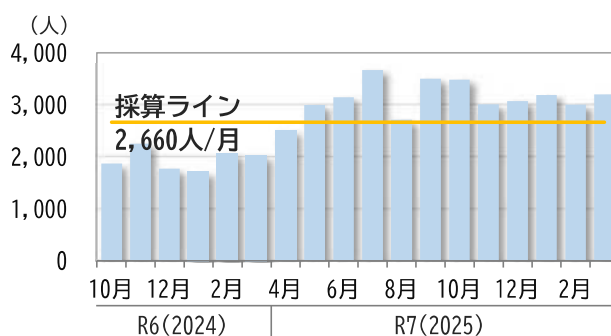


図 大津町通勤バス本田技研工業(株)間の利用状況

(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人前後を推移しており、令和7年には9,966人となっています。

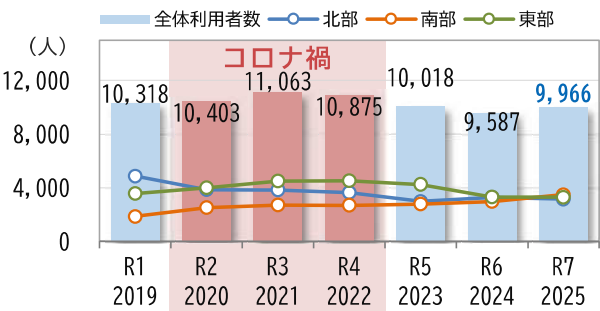


図 乗合タクシーの利用状況

※出典：事業者実績報告資料、各年4月～3月

1-3 地域公共交通の財政負担額

運行の効率化と利便性を確保したサービスの最適化が必要です

(1) 地域公共交通全体に係る財政負担額

- 本町における地域公共交通全体に係る町の財政負担額は、令和7年度で79,813千円となっており、その約8割が路線バスの運行補助となっています。

(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ます。利用低迷区間の改善等による効率化を図りながら、利便性を確保した最適化に取り組んでいく必要があります。

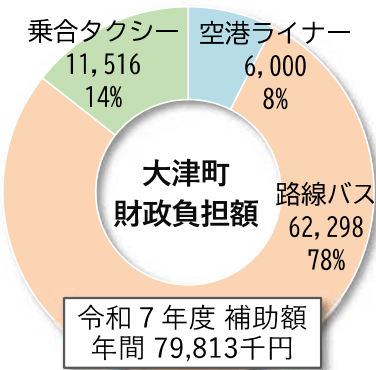


図 財政負担額の内訳

※乗合タクシーはR7.4～R8.3運行経費に係る補助

表 路線別財政負担額の推移 (過去5年分)

路線名	項目	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	R7年度 R6.10-R7.9	R7年度 収支率
三里木線	乗車人員(人)	116,953	120,980	137,185	153,149	157,518	76.9%
	財政負担額(千円)	4,529	3,306	3,715	2,839	3,513	
	前年比	134%	73%	112%	76%	124%	
菊池線	乗車人員(人)	19,144	17,426	18,538	19,945	21,181	10.9%
	財政負担額(千円)	16,188	16,766	17,812	20,217	21,478	
	前年比	103%	104%	106%	114%	106%	
山鹿線	乗車人員(人)	77,234	79,158	92,092	89,167	77,047	29.7%
	財政負担額(千円)	9,628	9,996	9,770	9,243	8,320	
	前年比	245%	104%	98%	95%	90%	
木山線	乗車人員(人)	7,786	7,388	8,722	8,170	8,526	7.5%
	財政負担額(千円)	7,753	7,676	8,423	9,340	10,056	
	前年比	110%	99%	110%	111%	108%	
士林線	乗車人員(人)	2,309	2,686	3,877	4,337	3,495	11.0%
	財政負担額(千円)	2,720	2,813	2,923	3,294	3,662	
	前年比	105%	103%	104%	113%	111%	
大津高校線	乗車人員(人)	4,712	4,731	4,034	4,321	3,979	12.9%
	財政負担額(千円)	2,200	2,200	2,200	2,846	2,860	
	前年比	93%	100%	100%	129%	101%	
大津まちなかバス (旧駅南口線)	乗車人員(人)	8,514	8,487	8,631	11,106	12,492	9.5%
	財政負担額(千円)	7,260	7,744	7,929	9,025	12,409	
	前年比	119%	107%	102%	114%	137%	

2. 社会情勢の変化・地域特性に関する課題

2-1 人口増加・高齢化社会への対応

人口増加及び高齢化の進展に対応した公共交通基盤の再構築が必要です

(1) 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ますが、あわせて高齢化率も上昇することが予想されています。転入者や高齢者等における日常生活（通勤・通学や買い物、通院等）に必要な移動手段の確保・維持が重要となります。
- 高齢化率は、主に郊外部において高くなっており、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ます。

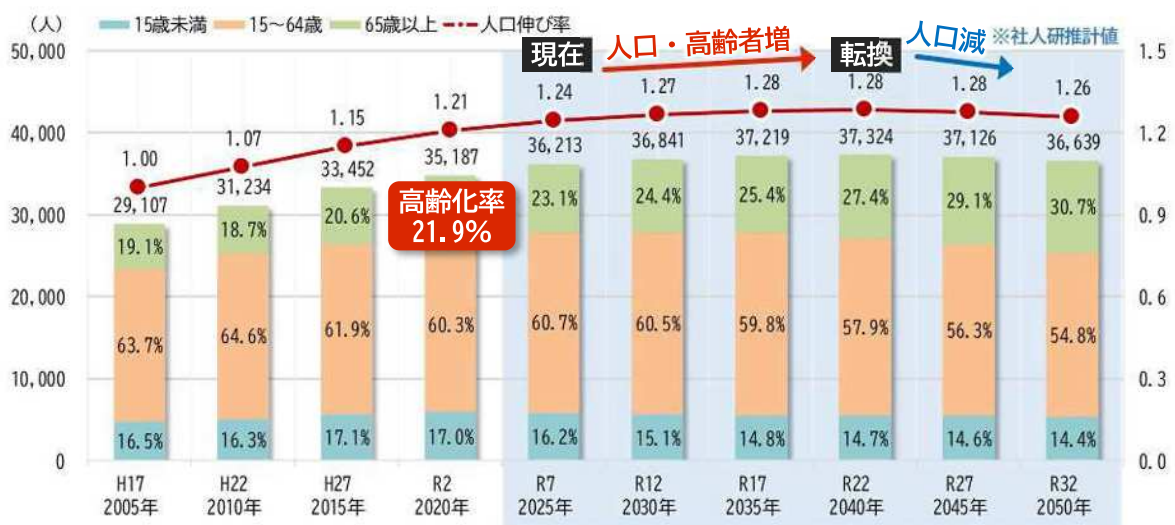


図 大津町の人口推移・年齢構成

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）

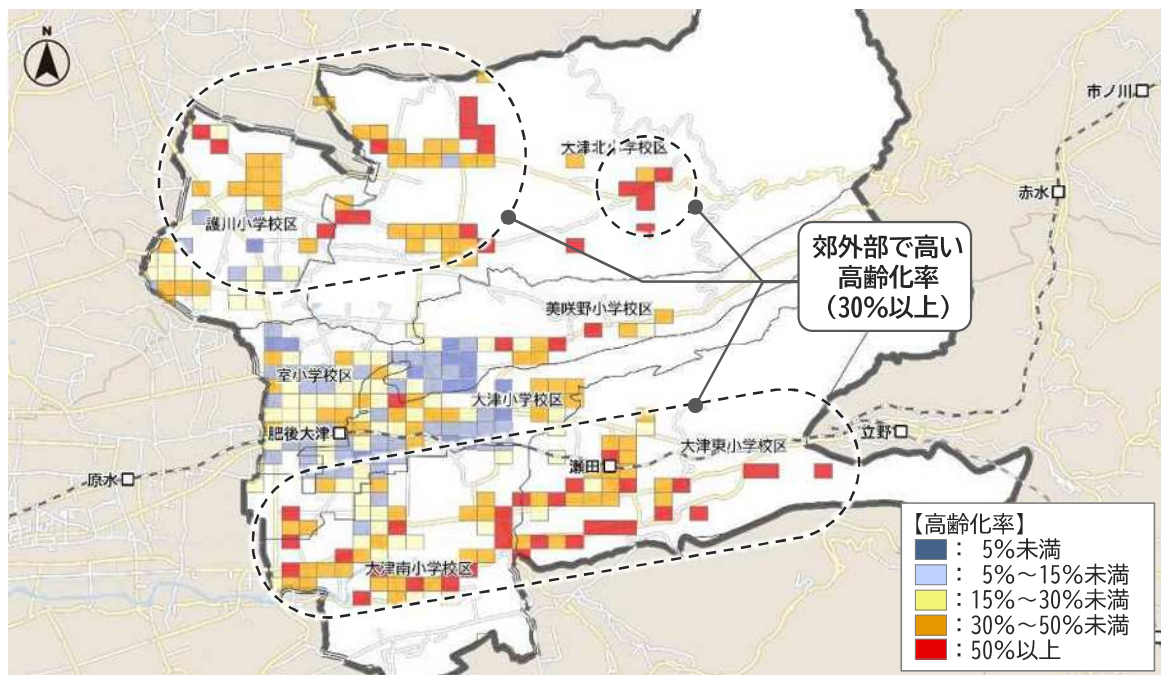


図 高齢化率の分布状況

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（令和3～4年）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、**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**が必要です。

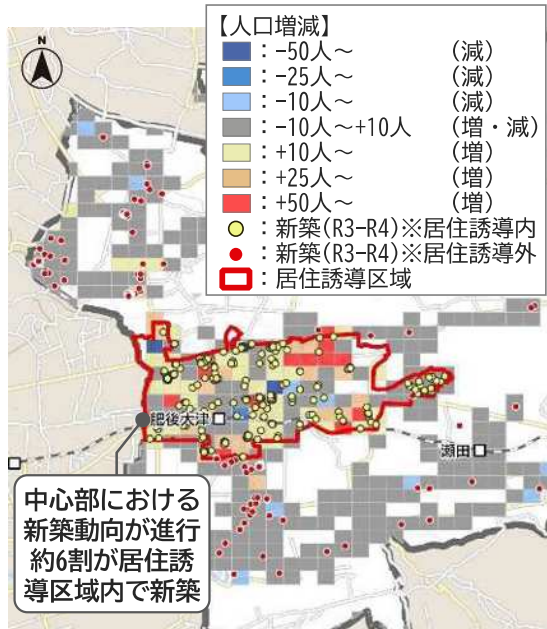


図 新築動向・将来人口の推計

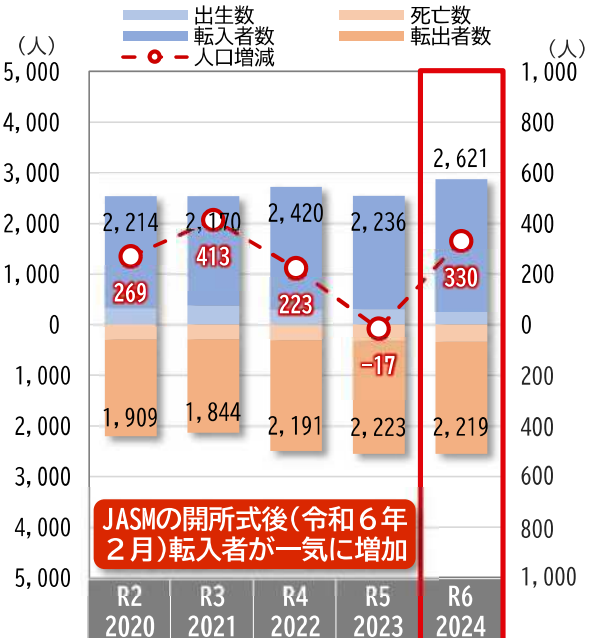


図 人口増減の推移

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、総務省統計

2-2 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手の不足・高齢化が深刻化しています

- 県内の大型二種免許保有者数は減少を続けており、令和6年度時点では高齢化率は61%となっています。県内路線バス5社の運転手数も直近10年で212名減少しており、**サービスの維持・活性化に向けて運転手の確保**が必要です。



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 県内路線バス5社の運転手数推移

出典：共同経営推進室HP

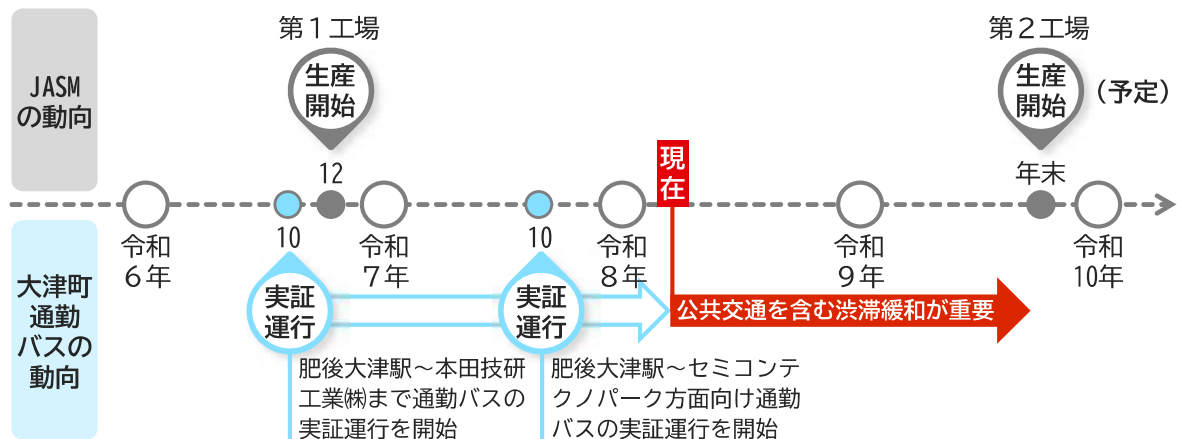
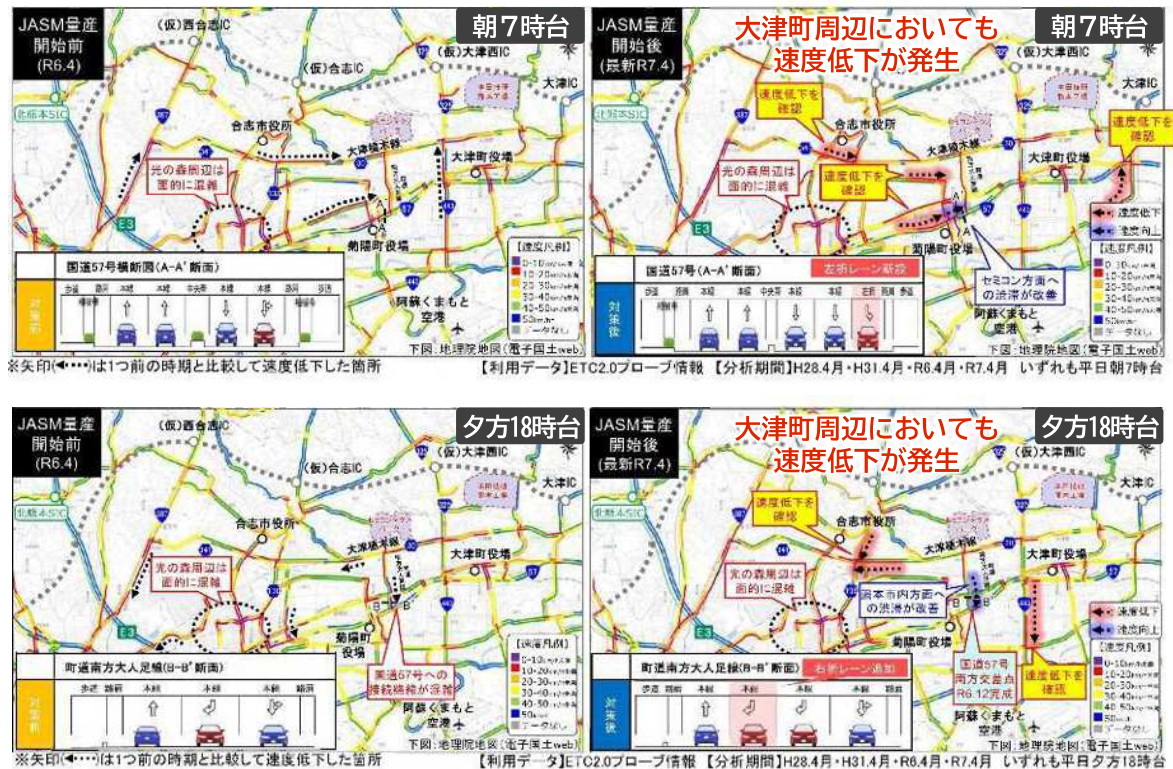
R7町内交通事業者ヒアリングの結果（運転手不足に関わる内容）

- 運転要員は高齢者が多く、65歳以上が半数以上を占める。（バス事業者）
- 必要な運転手に対し15人不足しており、運転手の平均年齢は55歳程度である。（バス事業者）
- 平均年齢は60歳程度で、若手の運転手確保が課題である。（タクシー事業者）
- 平均年齢は64～65歳程度、運転手確保は最大の課題であるが最近では配車センターの人員など内勤の確保も課題である。（タクシー事業者）

2-3 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です

- 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は、交差点改良や多車線化などの渋滞対策に取り組んでいます。本町においては、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重要です。



2-4 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です

（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たことにより、今後は阿蘇くまもと空港への交通利便性向上が期待されます。さらに空港アクセス鉄道の開業にあわせて、豊肥本線の輸送力強化※が検討されています。
- 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、今後は**肥後大津駅周辺の開発動向を踏まえた交通ネットワークの構築が必要になります。**



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）

※輸送力強化とは？

- 運行本数の増加や車両の増結、安全性向上、新駅整備に加え、車両の行き違いや同時進入ができない駅の改善、複線化等を行い、輸送可能人員の増加や利便性・速達性の向上を図ること
- 単線だと上下列車のうちどちらかしか走行できないため、運行本数の増加や速達性向上には、連続する単線区間を短くすることや単線区間を早く通過することが必要となる

出典：第1回JR豊肥本線輸送力強化促進協議会資料



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（令和7年8月）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**です。

（3）肥後大津駅周辺の民間開発の動向

- JR九州は本町にエリア最大級となる賃貸オフィスビルの開発を計画し、2027年春に竣工予定です。半導体サプライヤーを始めとした企業の拠点を想定しており、豊肥本線沿線の価値向上と魅力あふれるまちづくりに取り組んでいる状況です。



図 JR九州賃貸オフィスビルの位置図

出典：JR九州プレスリリース資料

3. 町民の移動ニーズ・特性に関する課題

3-1 将来の移動手段確保に向けた利用習慣の醸成

日常的に公共交通を利用する習慣の醸成が必要です

(1) 年代別の自動車利用状況

- 町民の自動車利用率は85.1%と自動車の依存度が高くなっています。また、65歳以上の高齢者の約8割は、自ら運転して自動車を利用している状況です。

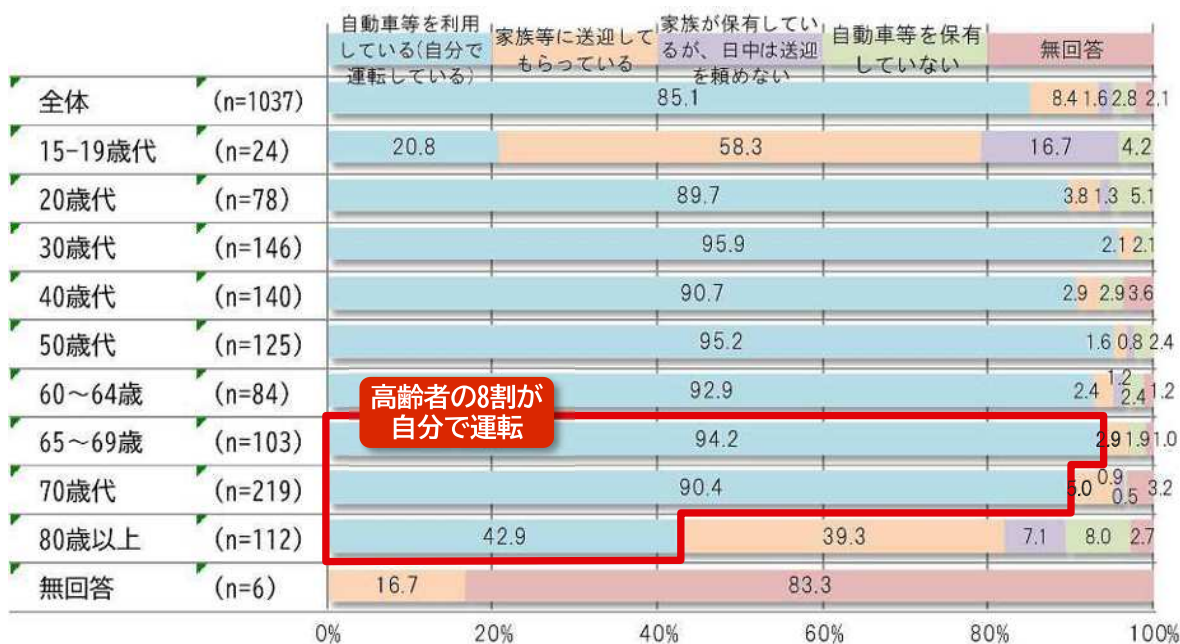


図 年代別の自動車利用状況

出典：R7町民アンケート結果

(2) 高齢者の免許返納の考えと返納しない理由

- 65歳以上の免許保有者のうち29.6%は免許返納（時期未定含む）の意思を持っており、今後、公共交通の利用を促していくべき町民の存在が確認できます。
- 一方で約7割が「現在返納する意思はない」と回答しており、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」（25.5%）とする町民の存在も確認できます。

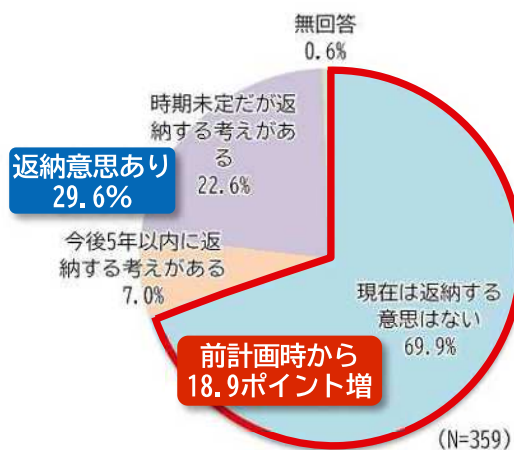


図 免許返納の考え
(65歳以上の免許保有者)

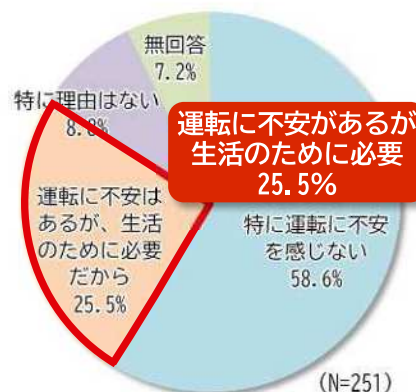


図 免許を返納しない理由
(免許返納意思のない人のみ)

出典：R7町民アンケート結果

(3) 公共交通の利用率と満足度

- 公共交通の利用率は、令和3年度の調査よりも増加していますが、路線バス・民間タクシーの利用率は10%を下回っています。
- 公共交通の満足度は、公共交通利用者・非利用者ともに**不満足**の割合が高い傾向です。



図 公共交通の利用率



図 公共交通の満足度

出典：R7町民アンケート結果

(4) 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では、「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%)となっており、**町民ニーズにあわせたサービス改善**が必要です。

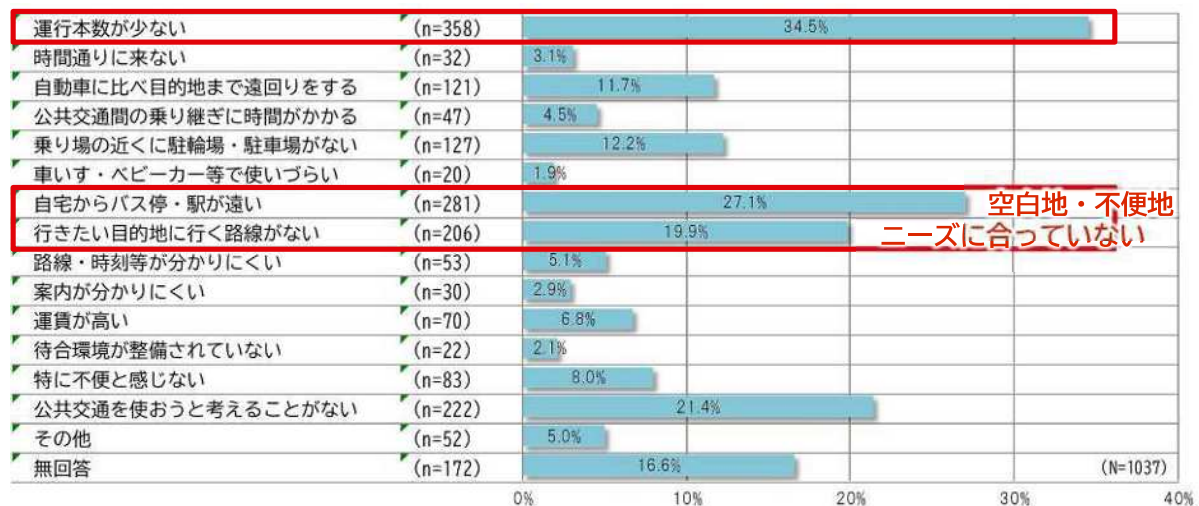


図 公共交通に不便を感じる理由

出典：R7町民アンケート結果

3-2 財政負担と公共交通サービス存続の考え

財政負担の維持による公共交通サービスの存続が求められています

- 今後の公共交通サービスの維持に関する考えについては、サービスの維持または充実を期待する割合が69.0%を占めています。そのうち40.7%は財政負担はそのまま運行サービスを継続して欲しいとの意向を示しており、今後の事業継続では利用実態（需要）に応じた運行の効率化等を含めて適正な支出を検討していく必要があります。

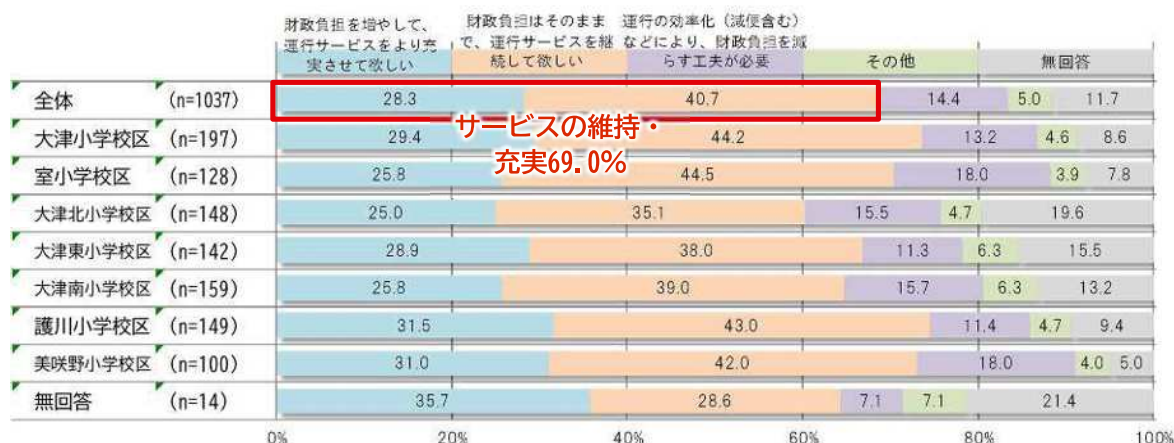


図 財政負担に関する考え

出典：R7町民アンケート結果

3-3 賢く便利に公共交通を利用してもらう取組の推進

外出時において、将来への不安や交通渋滞に対する困りごとが挙げられます

- 普段の外出時における困りごとでは、全体の33.4%が困っていることがあると回答しています。
- 外出時における不安や不満の内容としては、「朝夕の交通渋滞が著しく不満」（49.4%）や「将来運転できなくなったときに不安」（43.6%）との回答が多く、自家用車を使いつつも適度に公共交通を利用してもらうような取組を推進していくことが重要です。

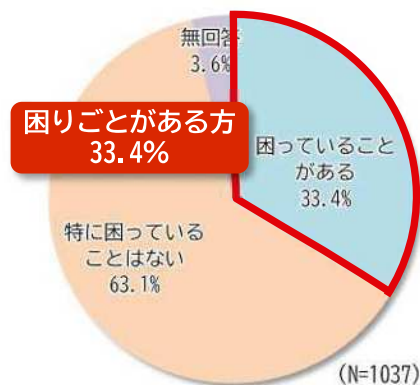


図 外出時における困りごとの有無

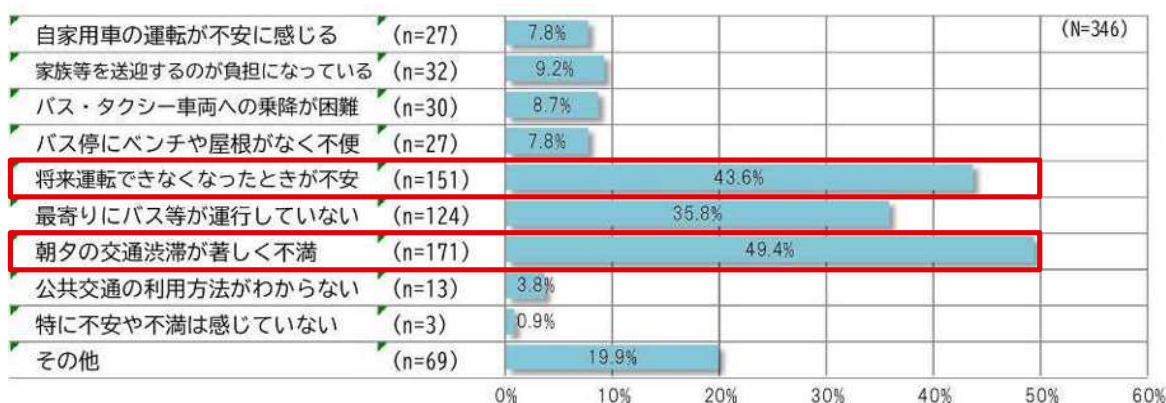


図 困りごとの内容

出典：R7町民アンケート結果

3-4 目的別の生活行動に応じた移動手段の確保

目的別の生活行動に対応した利用しやすいサービスの提供・周知が必要です

(1) 通勤・通学の生活行動

- 町民の通勤・通学の生活行動は、町外移動が54.1%、町内移動が42.1%となっています。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ます。

※町外から通勤・通学する人は含まれない

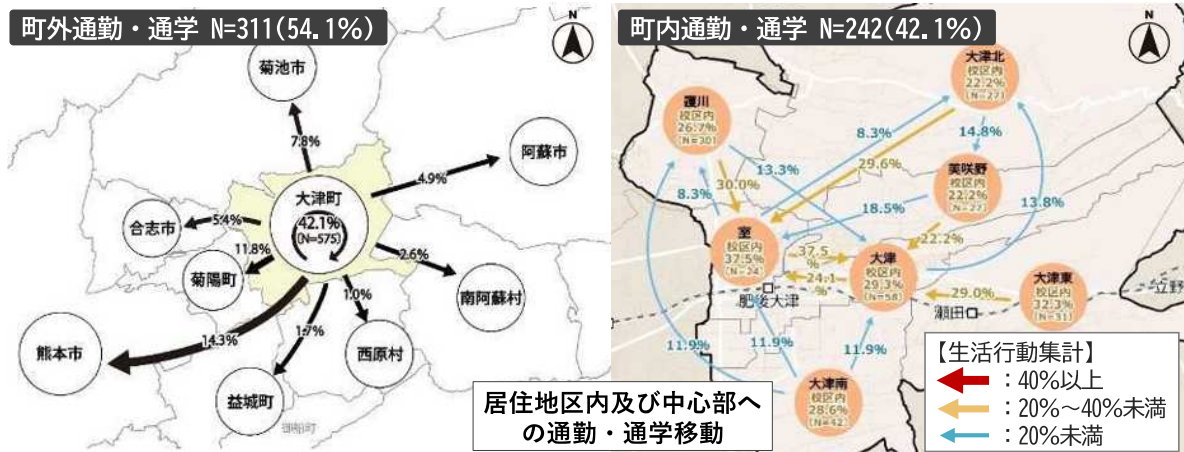


図 町外通勤・通学のトリップ

図 町内通勤・通学のトリップ

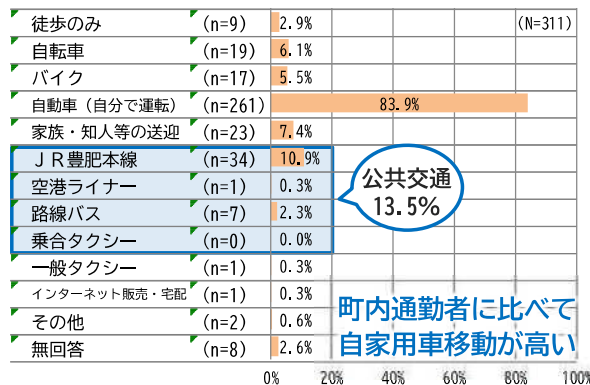


図 町外通勤・通学者の交通手段

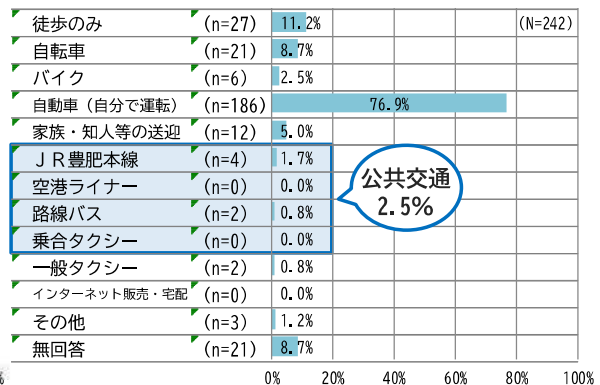


図 町内通勤・通学者の交通手段

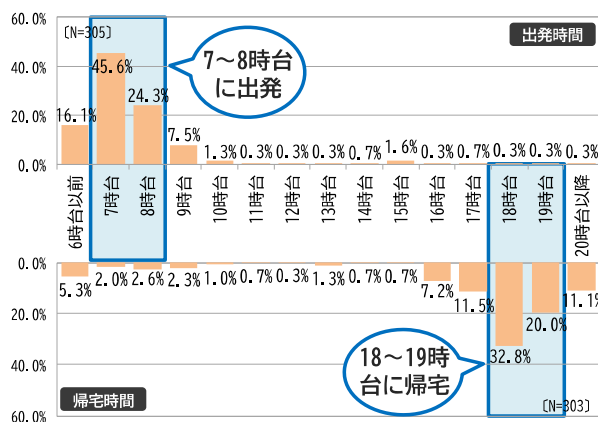


図 町外通勤・通学者の移動時間帯

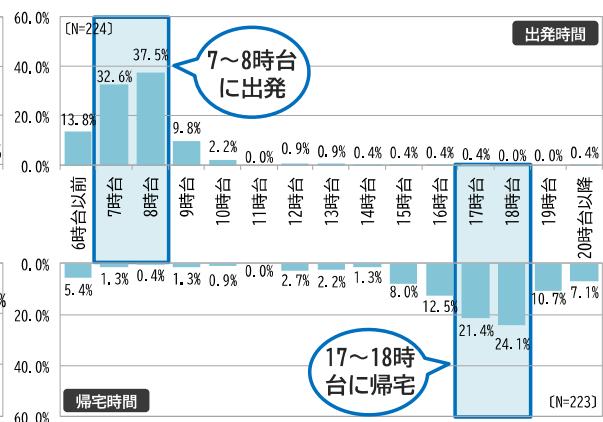


図 町内通勤・通学者の移動時間帯

出典：R7町民アンケート結果

(2) 買い物の生活行動

- 買い物の生活行動は、町民の9割以上が町内で買い物をっており、主に中心部（イオン大津店が多数）に移動しています。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・帰り含め午前中で済ませる傾向が高くなっています。

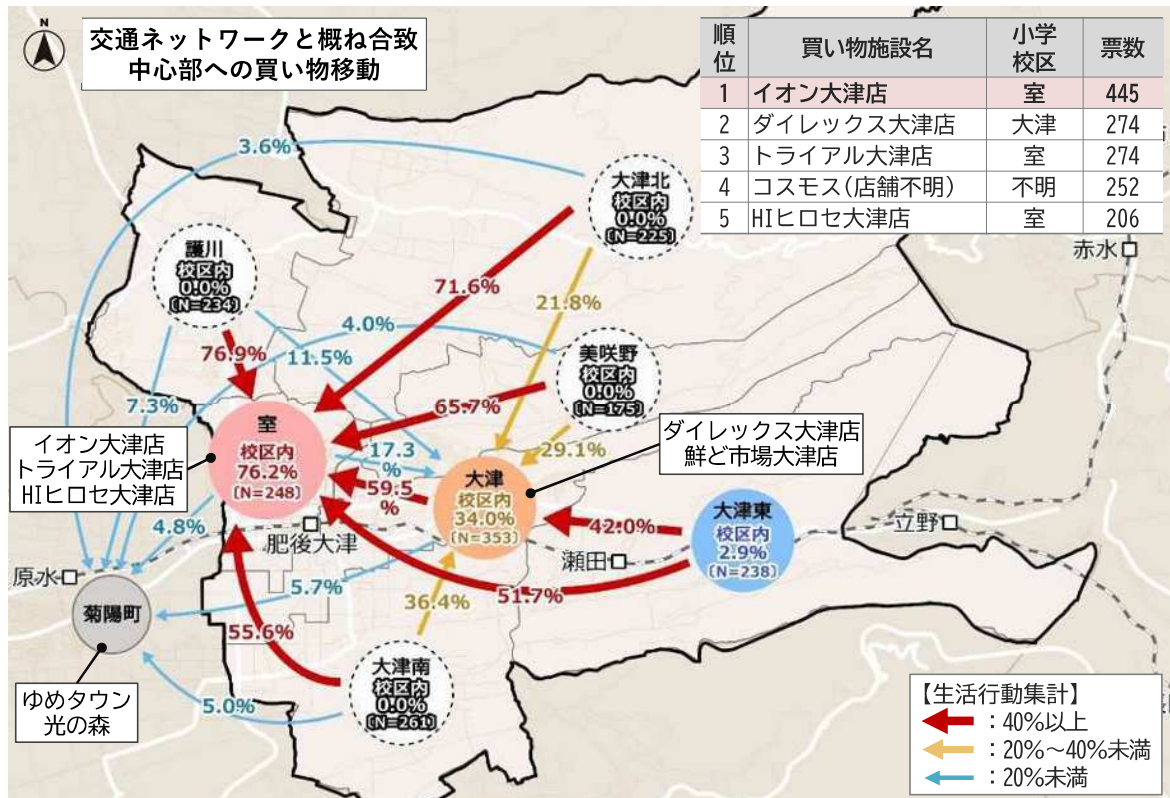


図 買い物のトリップ

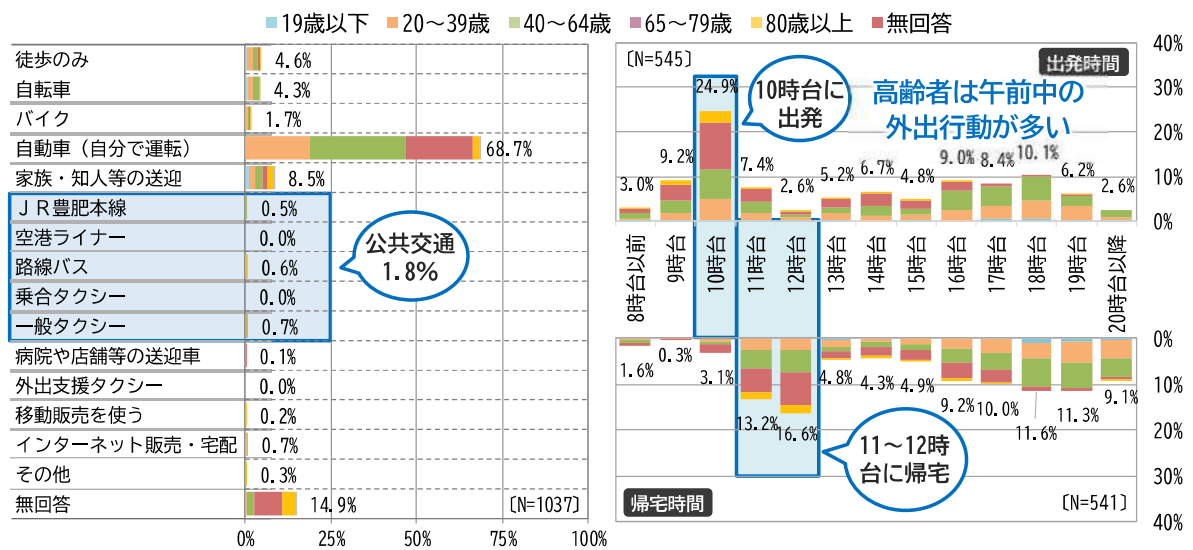


図 買い物時の交通手段

図 買い物の移動時間帯

出典：R7町民アンケート結果

(3) 通院の生活行動

- 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（熊本セントラル病院等）に移動しています。交通手段については、自家用車の割合が約7割、公共交通の利用割合は3.1%、外出時間は行き・帰り含め午前中で済ませる傾向が高くなっています。

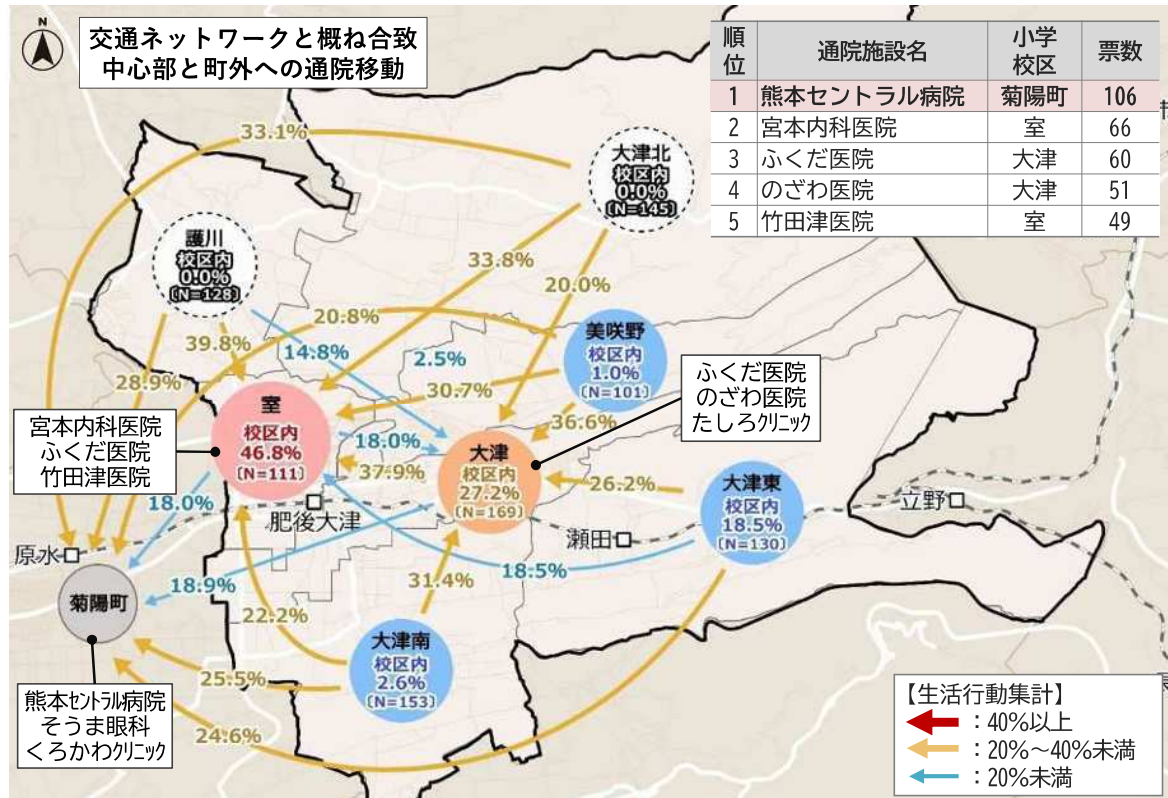


図 通院のトリップ

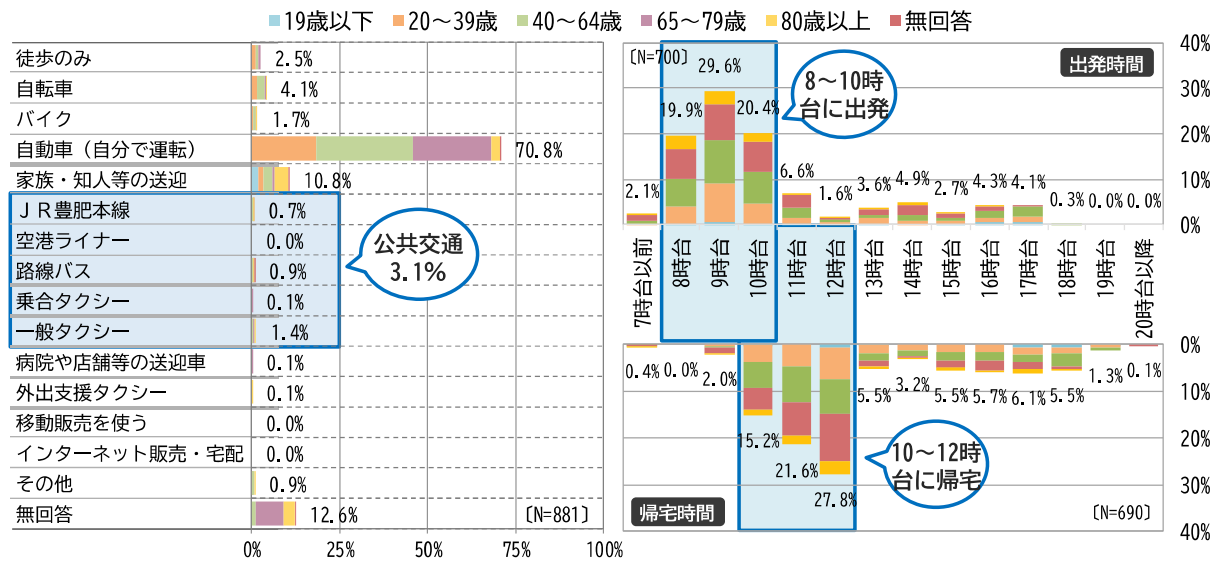


図 通院時の交通手段

図 通院の移動時間帯

出典：R7町民アンケート結果

(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

- 人流データでは、居住地から目的地（主に従業先）までの通勤移動が多くみられ、一方自動車交通は、従業先へのアクセス路となる周辺道路で交通混雑が発生しています。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の構築により、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ります。



肥後大津駅を中心拠点とした乗継型交通ネットワークを構築



【自動車交通・渋滞】	【人流データ(GPS)】	【既存ネットワーク】
— : 渋滞発生	← : トリップ多 (主に自動車)	— : 路線バス
— : 渋滞緩和		— : 通勤・送迎バス等

図 自動車交通と既存ネットワークの現状・将来

町内通勤者アンケートの結果

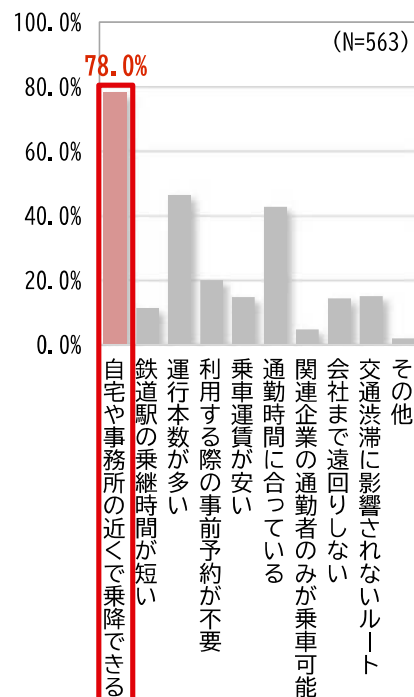


図 事業所が共同で送迎バスを運行して利用する場合の条件

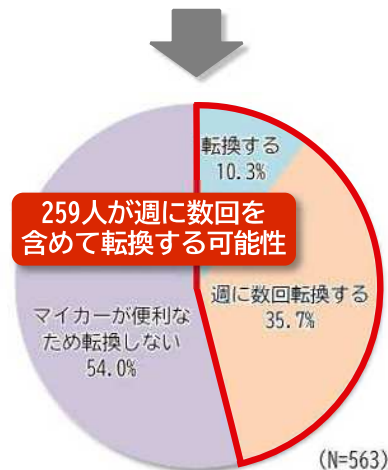


図 条件が満たされた場合のマイカー通勤から送迎バスへ転換可能性

出典：R7町内通勤者アンケート結果

3-5 公共交通に関する町民の認知度向上

公共交通を選択肢の一つとして考えてもらうためにまずは認知してもらうことが重要です

(1) 高齢者における乗合タクシーの認知度

- 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おり、利用する前提となる情報発信が不足している状況が見受けられます。

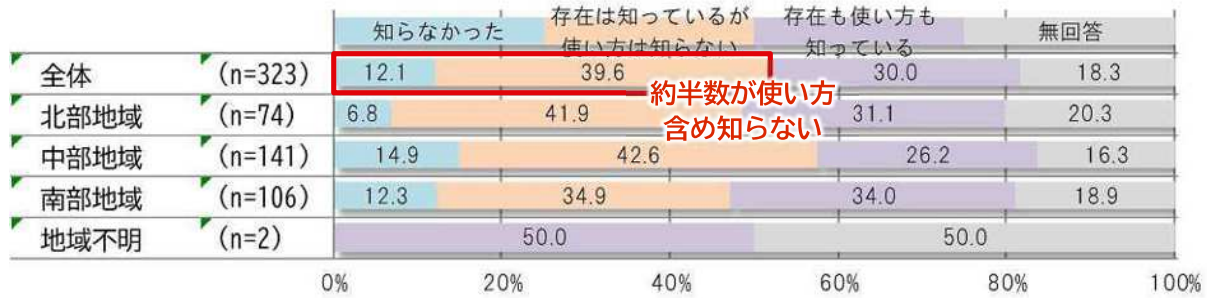


図 高齢者における乗合タクシーの認知状況

出典：R7潜在的利用者へのアンケート調査結果

(2) 高校生における路線バスの認知度

- 高校生の路線バス運行情報等に関する認知状況は全体的に低く、特に自宅から本校までの運行情況・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割となっています。



図 路線バスの運行情報等に関する認知状況

出典：R7高校生アンケート調査結果



図 高校の位置と路線バスの運行状況

4. 学生・通勤者・宿泊者等の移動に関する課題

4-1 町内外からの通勤・通学を支えるサービスの存続・利用促進

通勤・通学における移動手段の確保・維持及び渋滞緩和に向けた利用促進が必要です

(1) 町内高校生の居住地・通学パターン

- 本町に通学する高校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ります。
- 登下校時の移動手段は、主に自転車とJR豊肥本線が多く、時間帯では、登校が7時台～8時半頃、下校が16時台～19時頃となっています。

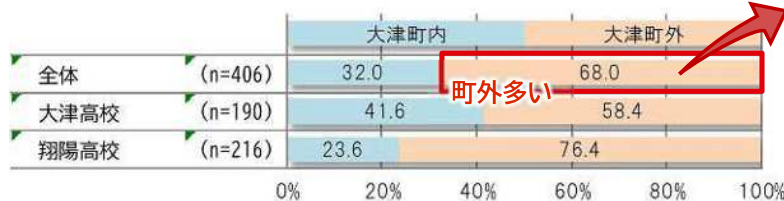


図 高校生の居住地

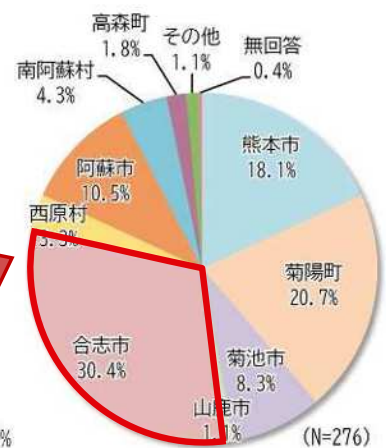


図 町外の居住地

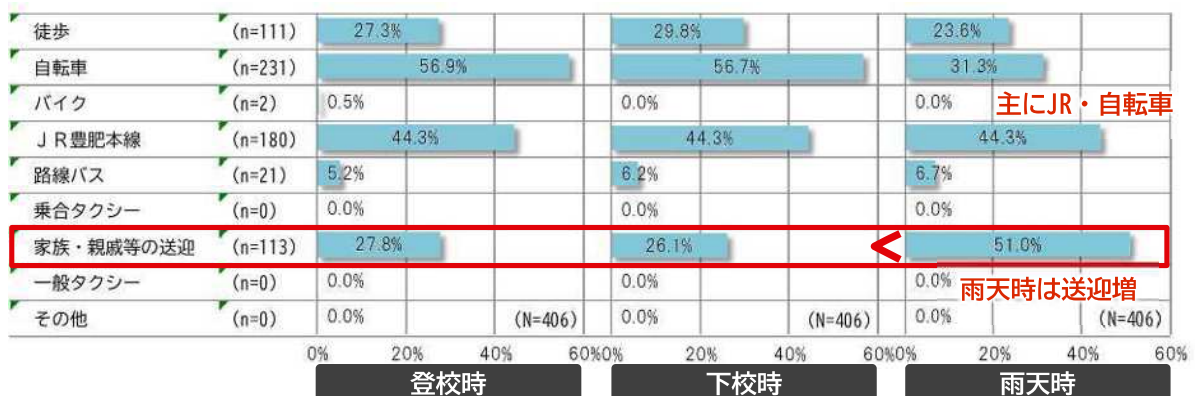


図 登下校時・雨天時の移動手段

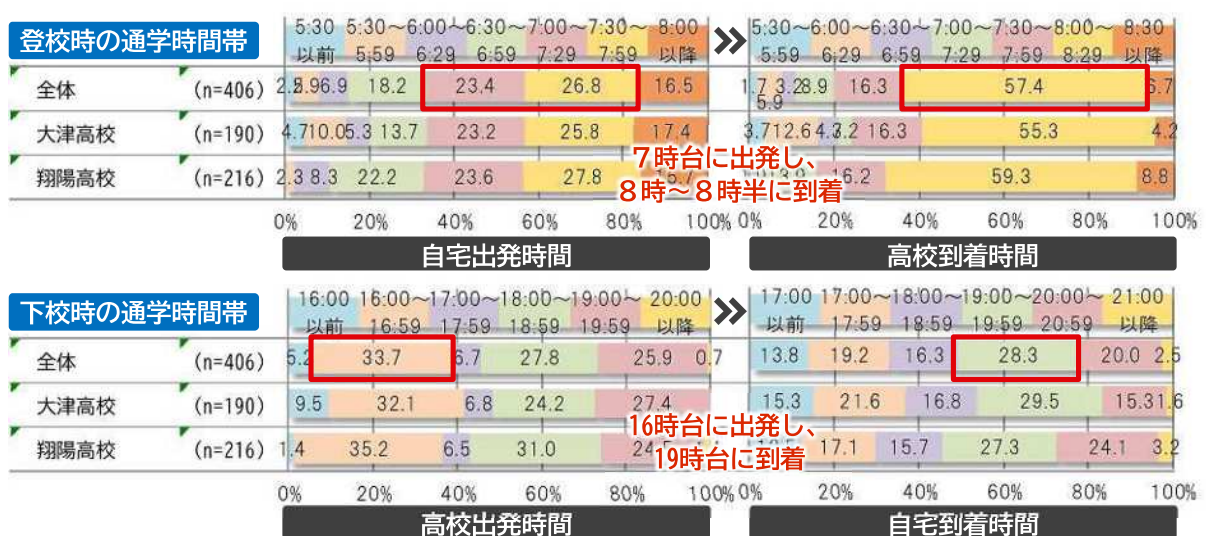
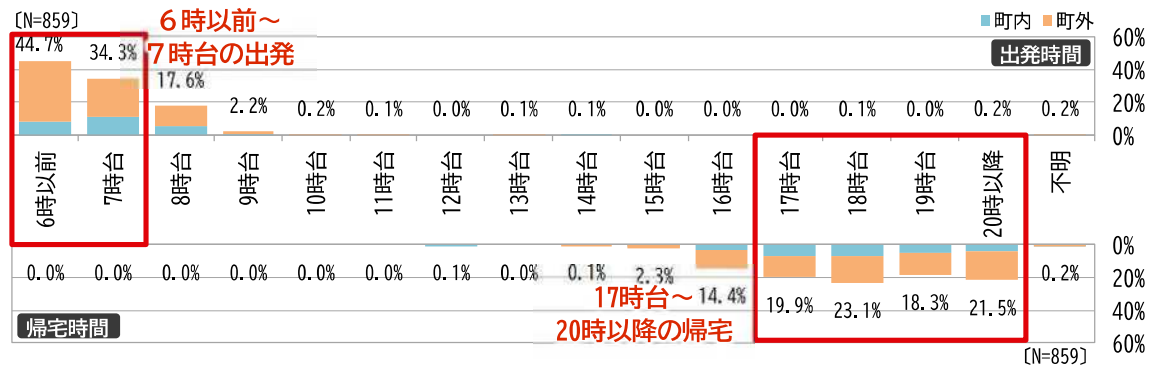
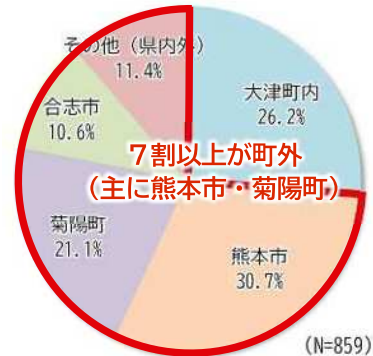
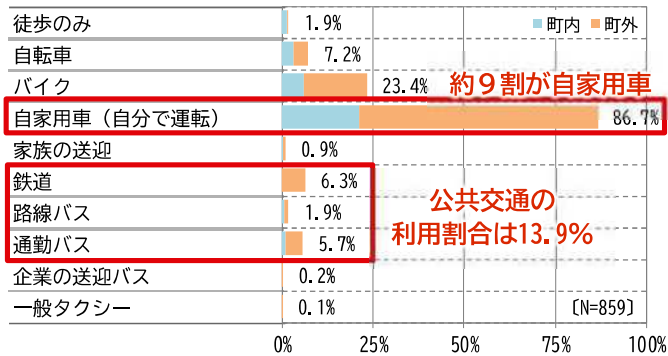


図 登下校時の移動時間帯

出典：R7高校生アンケート結果

(2) 町内企業への通勤者の居住地・通勤パターン

- 町内企業への通勤者の7割以上が町外からの通勤であり、交通手段は自家用車が約9割を占めている状況です。通勤時間では、6時以前～7時台に出発し、17時～20時以降に帰宅する人が多くなっています。



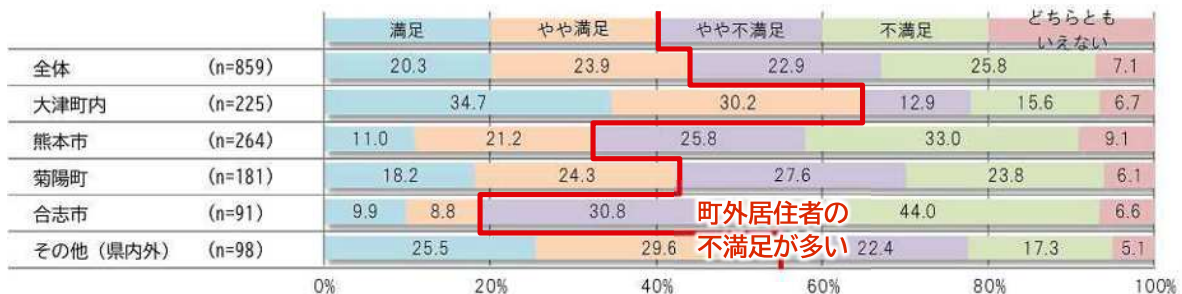
出典：R7町内通勤者へのアンケート調査結果

出典：R7町内通勤者へのアンケート調査結果

4-2 公共交通への転換・利用促進を含む交通渋滞の緩和

公共交通への転換促進等による慢性的な渋滞の緩和に向けた取組が必要です

- 通勤環境の満足度では、町内居住者は満足度が概ね高い一方で、町外居住者（熊本市・菊陽町・合志市）の満足度は低くなっており、慢性的な渋滞の緩和に向けた公共交通等の取組が必要です。



出典：R7町内通勤者へのアンケート調査結果

不満足に関する意見結果（抜粋）

- 時間帯によって渋滞の影響で倍の通勤時間を要している。（渋滞に関する意見多数）
- 通勤バスが自宅周辺に来ない。自宅周辺に駅・バス停等がなく自家用車以外の通勤はできない。
- バスの到着時刻から電車の出発時刻までに時間が20分近くあり、長すぎる。

4-3 ラストワンマイル等の移動環境の充実

宿泊施設の立地が加速しており、二次交通を含めた移動環境の充実が必要です

(1) 町内宿泊施設の概要・立地状況

- TSMCの進出等に伴い、ビジネスホテルを含めた宿泊施設の立地が進んでいます。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、また、令和8年以降もビジネスホテルの立地が計画されています。
- 国道325号沿いの宿泊施設周辺には、路線バスは運行しておらず、宿泊者における駅等からの二次交通は現状民間タクシーのみとなっています。

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	
国道57号沿い	①東熊本ビジネスセンター	令和6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	平成20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	平成19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	平成18年3月	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	平成16年8月	132室	80台	不足している	80%	20%	実施していない
	⑦HOTEL AZ 熊本大津店	平成16年8月	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	平成17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	平成30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	令和7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	令和7年6月	203室	127台	不足していない	90%	10%	実施していない

出典：R7宿泊施設へのアンケート結果

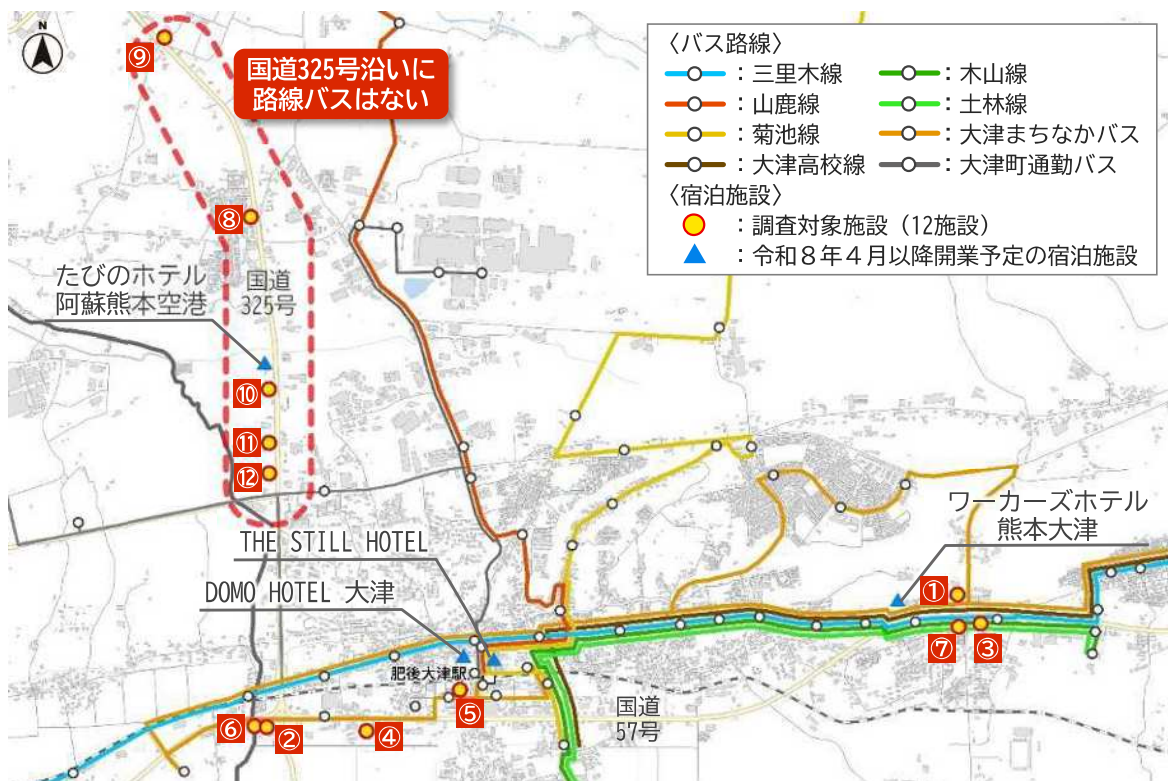


図 宿泊施設の立地と路線バスの運行状況（令和8年4月時点）

(2) 宿泊者の移動環境整備への期待

- 宿泊者の移動環境として、シェアサイクル等の導入や路線バス等の宿泊施設への乗り入れが期待されています。
- 8施設が宿泊者向けの共同送迎サービス事業について、条件によっては利用してみたい等の実施意向を示しています。

その他宿泊施設からの意見結果（抜粋）

- タクシーは前日予約すれば来るがその場の配車では来ない。
- 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。 など

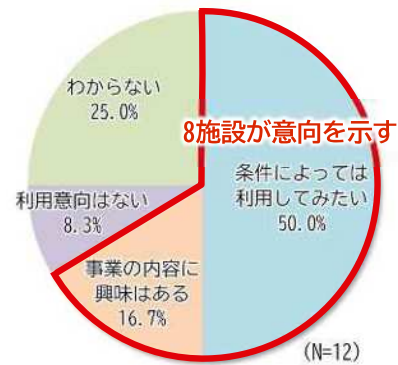


図 共同送迎サービスの実施意向



図 宿泊者の移動環境整備に期待すること

出典：R7宿泊施設へのアンケート結果

(参考) チャリチャリのサービスエリア拡充

- 町内にシェアサイクル「チャリチャリ」のポートが設置されました。本取組は、民間主体・公費負担なしで持続可能性を追求しながら展開されているものです。まずは認知を広げて利用を促進しながら、より便利な移動環境づくりを進めていくことが重要です。



図 チャリチャリのサービスエリア拡充

出典：チャリチャリHP

5. 公共交通の利便性に関する課題

5-1 肥後大津駅を中心とした乗継ネットワークの構築

肥後大津駅を中心拠点とした公共交通サービスの充実が必要です

(1) 公共交通の維持や利用向上のために必要な取組

- 公共交通の維持・利用向上のために必要な取組としては、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、**乗継利便性の向上に向けた取組が必要です**。

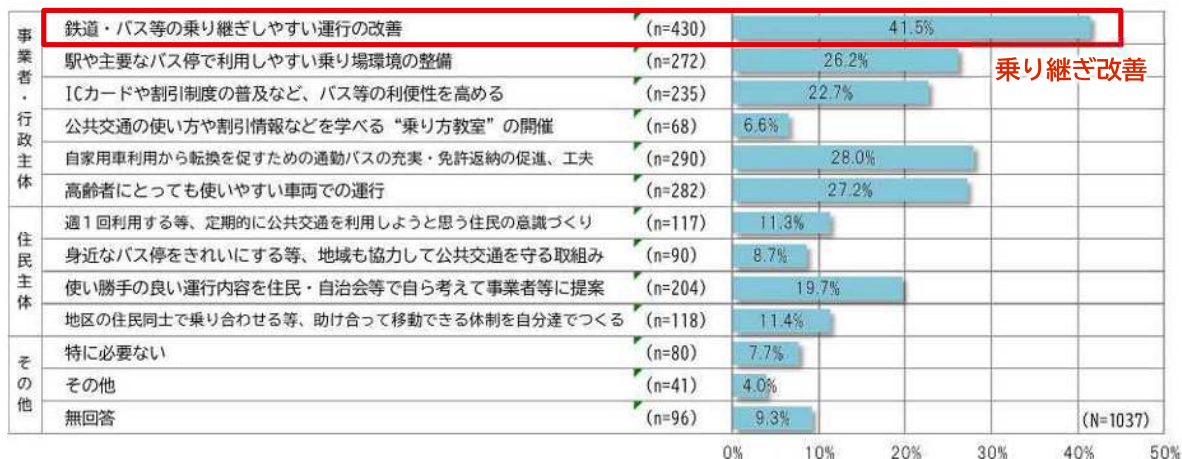


図 公共交通の維持や利用向上のために必要な取組

出典：R7町民アンケート結果

(2) 交通モード間の乗り継ぎ状況・ニーズ

- 乗合タクシー利用者のうち、約4割が他の公共交通との乗り継ぎを経験しており、乗り継いだ交通モードでは、鉄道が最も高い割合を占めています。また、鉄道利用者の改善ニーズでは、駅までのアクセス確保やバスとの乗り継ぎ利便性の充実が求められています。

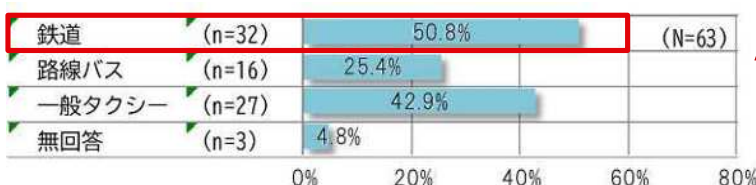


図 乗り継いだ交通モード

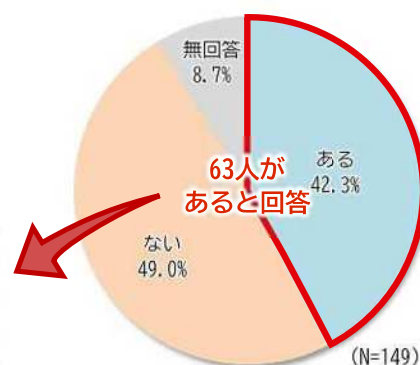


図 乗継ぎの経験

出典：R7乗合タクシー利用者アンケート結果

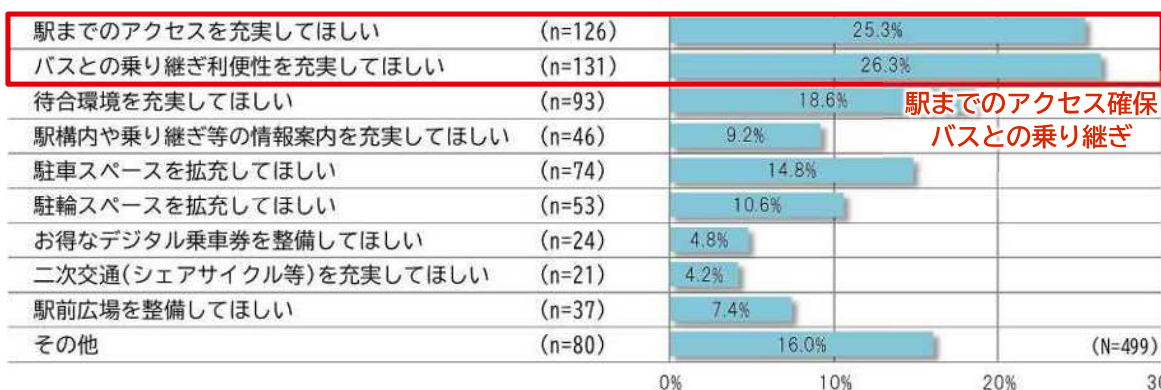


図 鉄道の改善ニーズ

出典：R7JR利用者への調査結果

(3) 鉄道と路線バスの接続状況

- 鉄道と路線バスの接続状況は、約7割が良好に接続しているものの、一部で乗り継ぎしづらい状況となっており、**乗り継ぎしやすいダイヤへの改善余地**があります。また、乗り継ぎダイヤを町民へ情報提供することで移動手段の一つとして選択してもらうことが重要です。

路線バス (肥後大津駅-到着)		列車に 乗車	JR豊肥本線			列車から 降車	路線バス (肥後大津駅-出発)		列車に 乗車	JR豊肥本線			列車から 降車	路線バス (肥後大津駅-出発)	
時刻	待ち時間		熊本方面 (駅発)	便名	大津方面 (駅着)		時刻	待ち時間		熊本方面 (駅発)	便名	大津方面 (駅着)		時刻	待ち時間
-	-		5:11 (普)	1便 (普)	5:57		6:15 (18分)			14:00 (06分)		14:06 (普)	29便 (普)	14:47	-
-	-		5:46 (普)	2便 (普)	6:28		6:32 (04分)			14:14 (02分)		14:16 (普)	30便 (普)	15:15	15:26 (11分)
6:11 (01分)			6:12 (普)	3便 (普)	6:51		6:55 (04分)			14:29 (04分)		14:33 (特)	31便 (特)	15:51	-
-	-		6:29 (普)	4便 (普)	7:06		7:15 (09分)			-	-	14:55 (普)	32便 (特)	15:58	16:18 (20分)
-	-		6:38 (普)	5便 (普)	7:25		7:31 (06分)			15:14 (07分)		15:21 (普)	33便 (普)	16:16	16:26 (10分)
6:41 (17分)			6:58 (普)	6便 (普)	7:40		7:44 (04分)			15:20 (16分)		15:36 (普)	34便 (普)	16:38	17:00 (22分)
6:56 (11分)			7:07 (普)	7便 (普)	7:52		8:08 (16分)			-	-	16:00 (普)	35便 (普)	16:59	-
-	-		7:15 (普)	8便 (普)	8:04		8:10 (06分)			16:12 (10分)		16:22 (普)	36便 (普)	17:12	17:27 (15分)
7:19 (13分)			7:32 (普)	9便 (普)	8:17		8:27 (10分)			-	-	16:39 (特)	37便 (普)	17:39	-
7:42 (02分)			7:44 (普)	10便 (普)	8:25		8:35 (10分)			16:38 (10分)		16:48 (普)	38便 (普)	17:53	18:12 (19分)
-	-		7:56 (普)	11便 (普)	8:44		-	-		17:03 (10分)		17:13 (普)	39便 (普)	18:13	18:20 (07分)
8:00 (09分)			8:09 (普)	12便 (特)	8:52		-	-		17:21 (10分)		17:31 (普)	40便 (普)	18:33	19:00 (27分)
-	-		8:26 (普)	13便 (普)	9:03		9:15 (12分)			17:34 (10分)		17:44 (普)	41便 (普)	18:48	-
8:23 (12分)			8:35 (普)	14便 (普)	9:24		-	-		17:55 (10分)		18:05 (普)	42便 (普)	19:04	-
8:44 (08分)			8:52 (普)	15便 (普)	9:52		-	-		-	-	18:14 (特)	43便 (普)	19:17	-
8:56 (17分)			9:13 (普)	16便 (普)	10:17		-	-		18:12 (10分)		18:22 (普)	44便 (普)	19:34	19:57 (23分)
9:25 (07分)			9:32 (普)	17便 (特)	10:30		-	-		-	-	18:39 (普)	45便 (普)	19:59	-
9:54 (03分)			9:57 (普)	18便 (普)	10:55		11:06 (11分)			18:46 (10分)		18:56 (普)	46便 (普)	20:17	-
10:26 (05分)			10:31 (普)	19便 (普)	11:20		11:45 (25分)			19:08 (10分)		19:18 (普)	47便 (普)	20:38	-
-	-		10:47 (特)	20便 (普)	11:46		12:08 (22分)			-	-	19:38 (普)	48便 (普)	20:57	21:00 (03分)
-	-		11:00 (普)	21便 (普)	12:12		-	-		19:51 (10分)		20:01 (普)	49便 (普)	21:26	22:00 (34分)
11:16 (15分)			11:31 (普)	22便 (特)	12:26		-	-		-	-	20:21 (普)	50便 (普)	22:05	-
11:30 (26分)			11:56 (普)	23便 (普)	12:53		13:06 (13分)			20:37 (10分)		20:47 (普)	51便 (普)	22:25	-
-	-		12:17 (普)	24便 (普)	13:13		-	-		-	-	21:05 (普)	52便 (普)	22:52	-
-	-		12:54 (特)	25便 (普)	13:35		14:01 (26分)			21:18 (10分)		21:28 (普)	53便 (普)	23:12	-
-	-		12:58 (普)	26便 (普)	13:58		14:01 (03分)			-	-	21:48 (普)	54便 (普)	23:48	-
13:11 (08分)			13:19 (普)	27便 (特)	14:05		-	-		-	-	22:10 (普)	55便 (普)	0:13	-
-	-		13:47 (普)	28便 (普)	14:28		14:45 (17分)			-	-	22:33 (普)	56便 (普)	-	-
-	-		-	-	-		-	-		-	-	22:44 (普)	57便 (普)	-	-

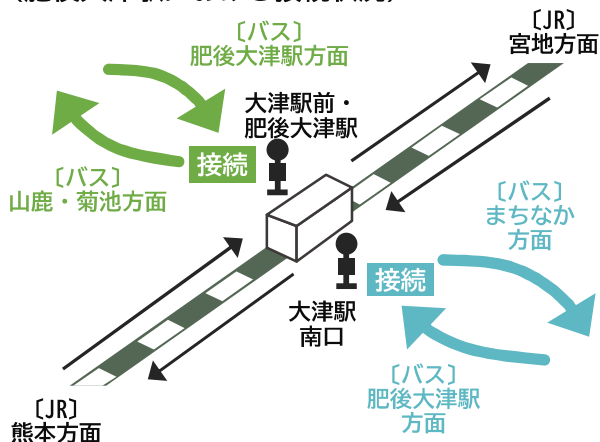
※路線バスのダイヤは令和7年4月時点のもの

平均時間 (09分)
接続率 68.8%

平均時間 (14分)
接続率 41.4%

※表中の「青文字」は、待ち時間6分～15分のもの
※定刻5分以内は乗り継ぎ不可として計上していない

(肥後大津駅における接続状況)



- 北口・南口それぞれのバス接続状況について、利用者の「行き・帰り」に合わせて接続状況を検証（熊本方面/宮地方面）

(肥後大津駅北口バス転回広場の整備)

- 令和7年10月より肥後大津駅北口バス転回広場の供用を開始しました。より安全で快適な環境を目指し、駅周辺のまちづくりを進めています。

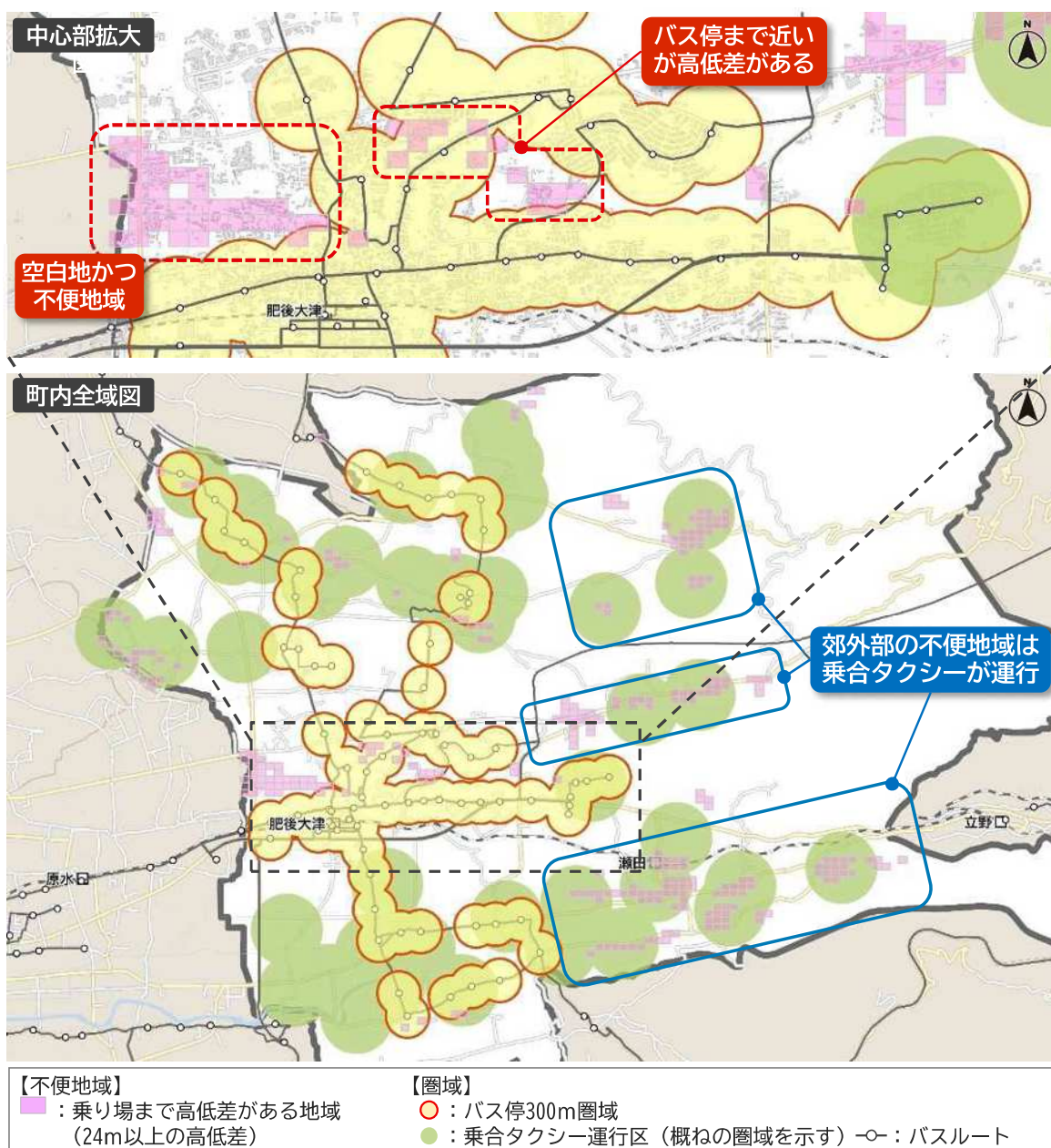


5-2 交通不便地域への対応 ※令和8年4月～乗合タクシーのエリア拡大により対応 宿泊施設の立地が加速しており、二次交通を含めた移動環境の充実が必要です

- 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ますが、中心部の一部エリアにおいて、交通空白地（バス停から300m以上離れた地域）かつ交通不便地域※となっています。なお、令和8年4月から乗合タクシーが全域化しているため、現在は交通不便地域は解消しています。

※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以下を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。



出典：基盤地図情報（標高メッシュ）

5-3 町民及び公共交通利用者の多様なニーズ

町民ニーズに対して可能な範囲でサービス利便性の向上が必要です

(1) 公共交通に関する町民ニーズ

- 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に関するニーズが多く挙げられています。世代別では、若い世代からは町外への移動充実や通勤バスの拡充、高齢者からは介護・福祉等と連携した移動手段の確保が求められています。

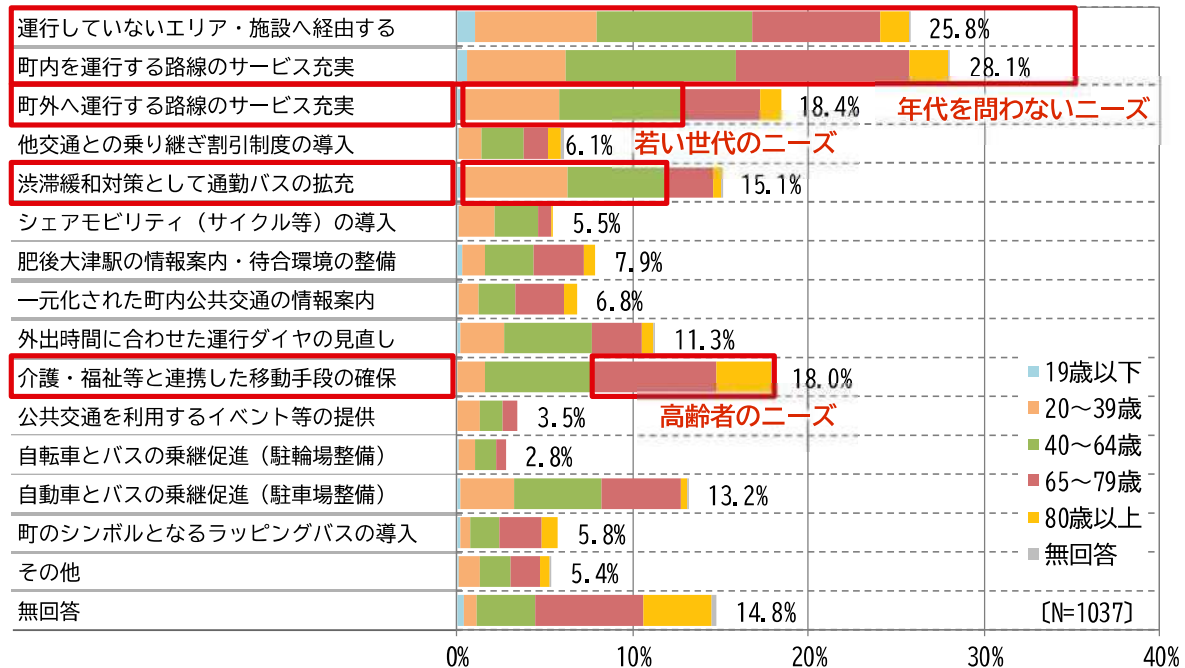


図 公共交通に関する改善ニーズ 出典：R7町民アンケート調査結果

(2) 乗合タクシー利用者のサービス満足度と改善ニーズ

- 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と普通の割合が高くなっており、不満足の理由としては運行時間に関する改善要望が挙げられています。

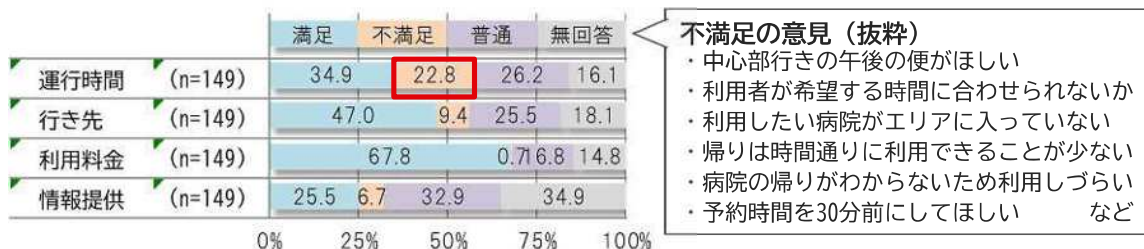


図 乗合タクシーの満足度



図 乗合タクシーに改善を期待すること

出典：R7乗合タクシー利用者アンケート調査結果

5-4 まちなかエリアの移動利便向上

都市機能が集積するまちなかエリアの移動サービス向上が必要です

- 令和5年10月より実証運行を開始している大津まちなかバスは、乗合タクシー降車後におけるまちなかエリアの東西移動等の役割を担っています。
- 令和6年10月には、美咲野への運行エリア拡大、令和7年10月には宮本内科前バス停の新設等に取り組んでおり、今後も都市機能及び居住を誘導する区域内の移動手段として、まちづくりと連携しながら更なる移動サービスの向上に取り組んでいく必要があります。



図 大津まちなかバスの広報チラシ（令和8年4月時点）

5-5 渋滞緩和に向けた通勤バスサービスの維持・充実

新たな企業進出及び渋滞緩和等に対応した通勤バスサービスの継続が重要です

- 渋滞緩和の取組として、令和6年10月に大津町通勤バス本田技研工業(株)間の実証運行を開始し、令和7年10月には、大津町通勤バスセミコンテクノパーク方面向けの実証運行を開始しています。また、熊本県における総合的な渋滞対策を実施することを目的とした組織である熊本県交通渋滞対策協議会においても渋滞対策の検討に取り組んでいます。



大津町企業振興課の意見（抜粋）

- 大津町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。大津町通勤バスの定期券を駅で購入できるようにしてほしいという要望がある。
- 北部に新工業団地建設が予定されているため、渋滞対策として通勤バスが必要になると考えている。

出典：R7交通事業者等へのヒアリング調査結果



図 大津町通勤バス本田技研工業(株)間



図 大津町通勤バスセミコンテクノパーク方面向け

6. 公共交通の持続可能性に関する課題

6-1 地域間路線を支える自治体間連携の推進

町内を運行する路線の多くは地域間を跨いで移動する重要な路線です

- 町内には、近隣市町村への移動を担う路線バスが運行しており、町内外の方が通勤や通学などの日常的な移動で利用しています。一方で、1日あたりの輸送量に対して、町の財政負担額が大きくなっている路線も存在しており、路線の維持に向けて沿線市町村との連携が重要です。

表 地域間を跨ぐ路線の概要（令和7年度実績）

路線名（系統）	分類（補助）	1日あたり輸送量	輸送人員（人）	町財政負担額（千円）
三里木線（大津産交～桜町）	市町村補助	14.7	43,242	1,018
三里木線（桜町～吹田団地）	市町村補助	34.8	114,276	2,495
菊池線（菊池産交～大津高校）	市町村補助	2.8	11,722	10,681
菊池線（大津高校～菊池産交）	市町村補助	2.8	9,459	10,797
山鹿線（肥後大津駅～山鹿BC）	国庫補助	25.2	77,047	8,320
木山線（木山産交～森～大津産交）	市町村補助	1.1	4,121	4,718
木山線（木山産交～岩坂～大津産交）	市町村補助	0.9	4,405	5,338
士林線（士林～森～大津産交）	市町村補助	0.0	177	1,117
士林線（士林～岩坂～大津産交）	市町村補助	1.0	3,318	2,545

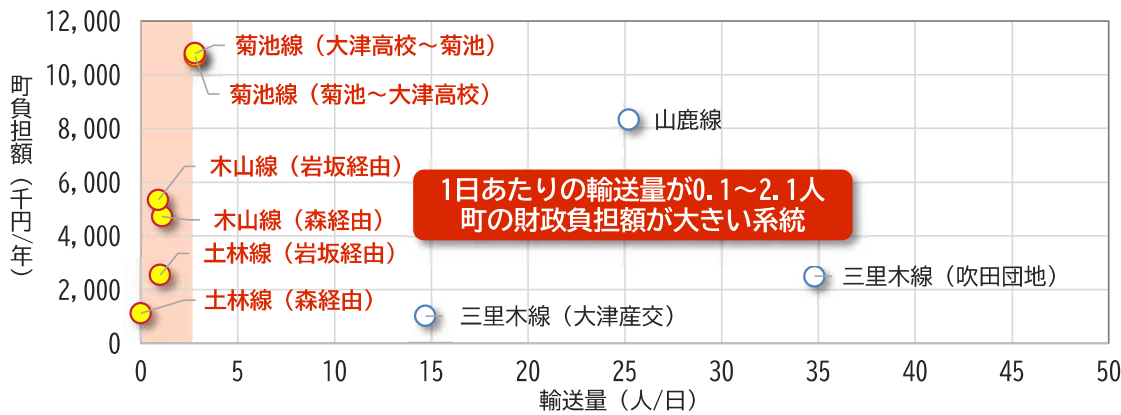


図 1日あたりの輸送量と財政負担額（令和7年度実績）

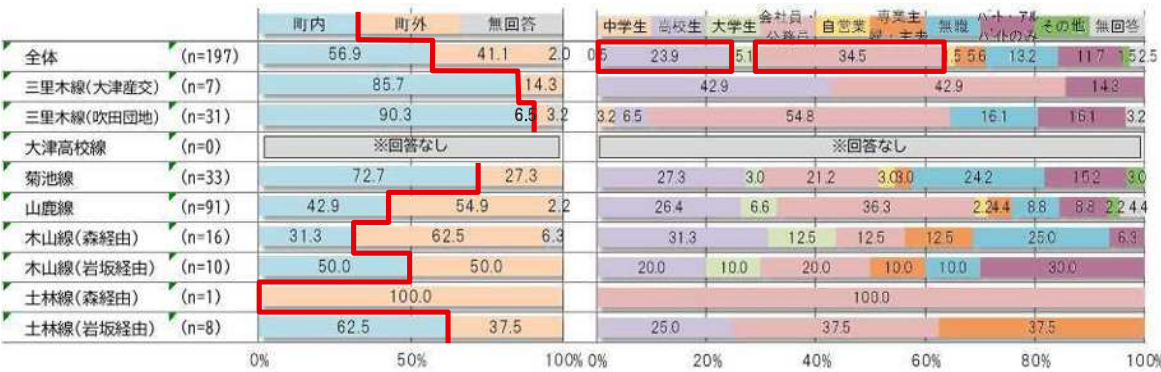


図 路線別の居住地・職業

出典：R7路線バス乗降調査結果

6-2 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です

- 令和8年3月に大津町都市計画マスタープラン及び大津町立地適正化計画を策定しており、都市機能誘導区域及び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ります。

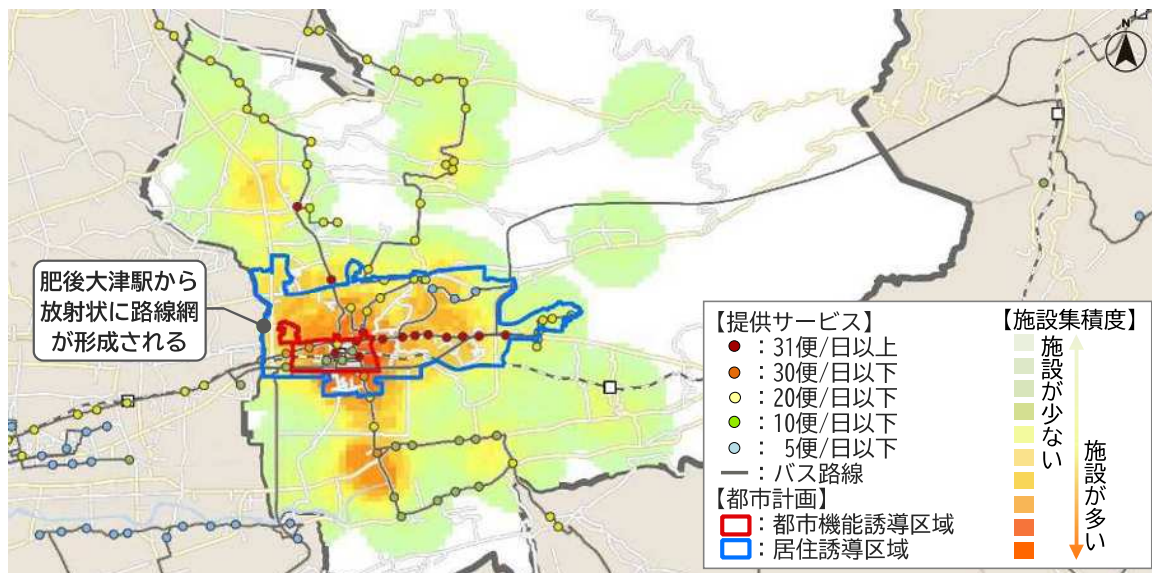


図 都市計画×公共交通

出典：R8大津町立地適正化計画

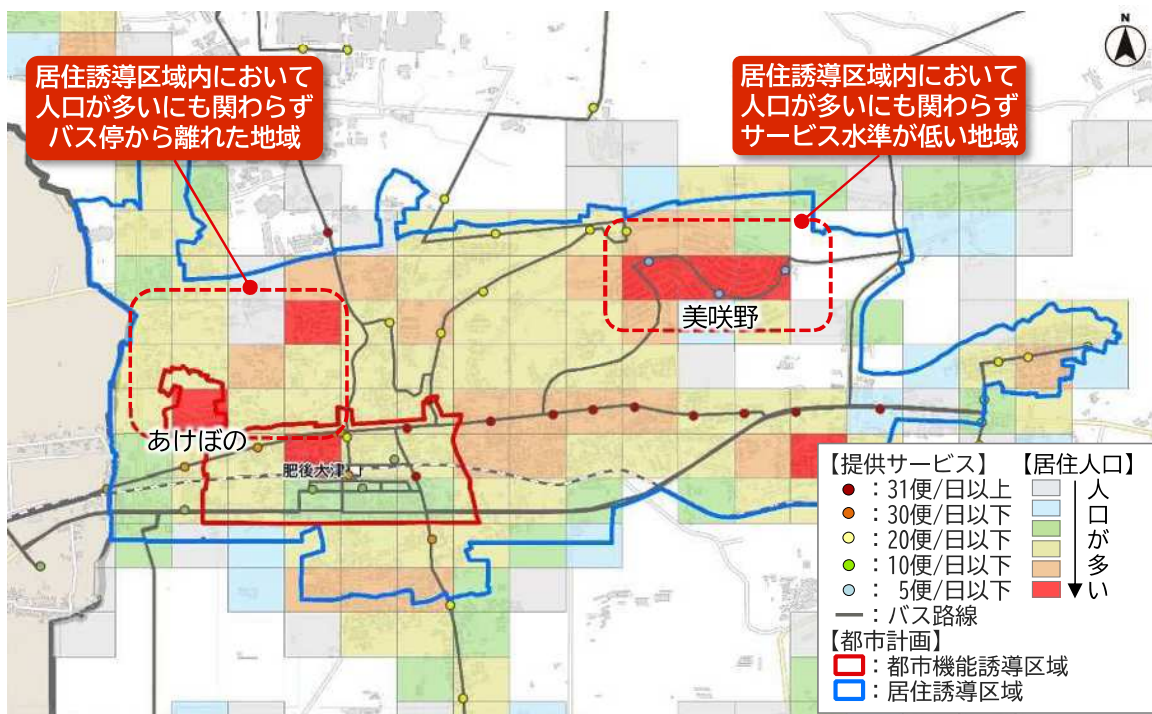


図 都市計画×公共交通×人口分布

出典：R2国勢調査人口メッシュ

6-3 需給バランスの最適化

路線の持続性を高めるために需給バランスの最適化が必要です

- 町内の北側及び南側の一部区間では、提供しているサービスに対して利用者が少ない状況が見られます。公共交通サービスの持続性を確保するため、利用実態や利用者特性を踏まえながら、需給バランスの最適化を図る必要があります。

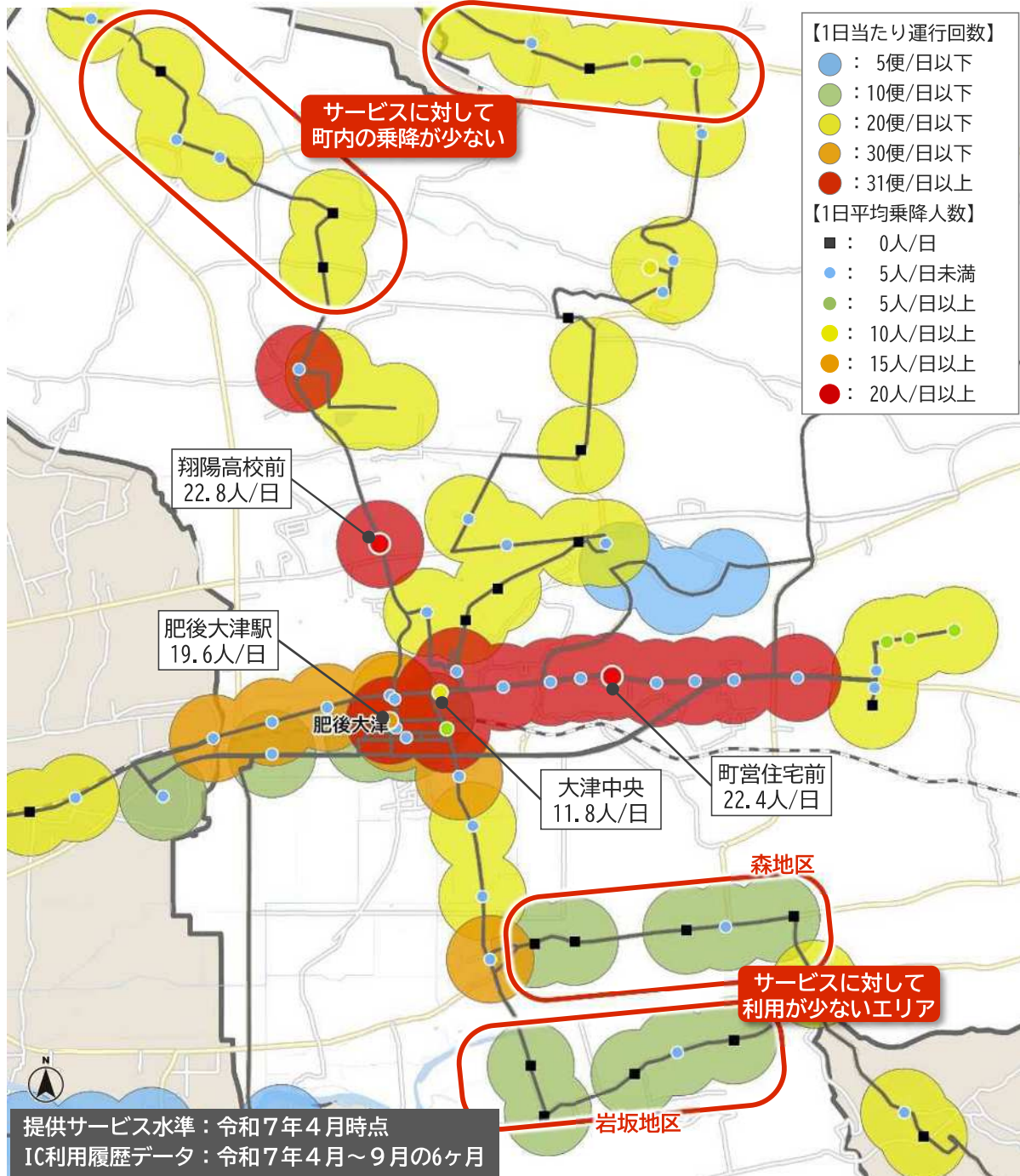


図 バス停ごとのIC利用人数・サービス水準（1日平均値）

6-4 適度に賢く利用してもらうための周知・PR

乗合タクシーの効率化に向けてサービスを知って利用してもらうための周知が必要です

(1) 行政区別の利用分析

- 行政区別の利用状況では、1人あたりの利用が多い地区、1人あたりの利用が少ない地区、実利用者が多い地区に分類され、そのうち7割以上が1人あたりの利用が少ない地区となっています。

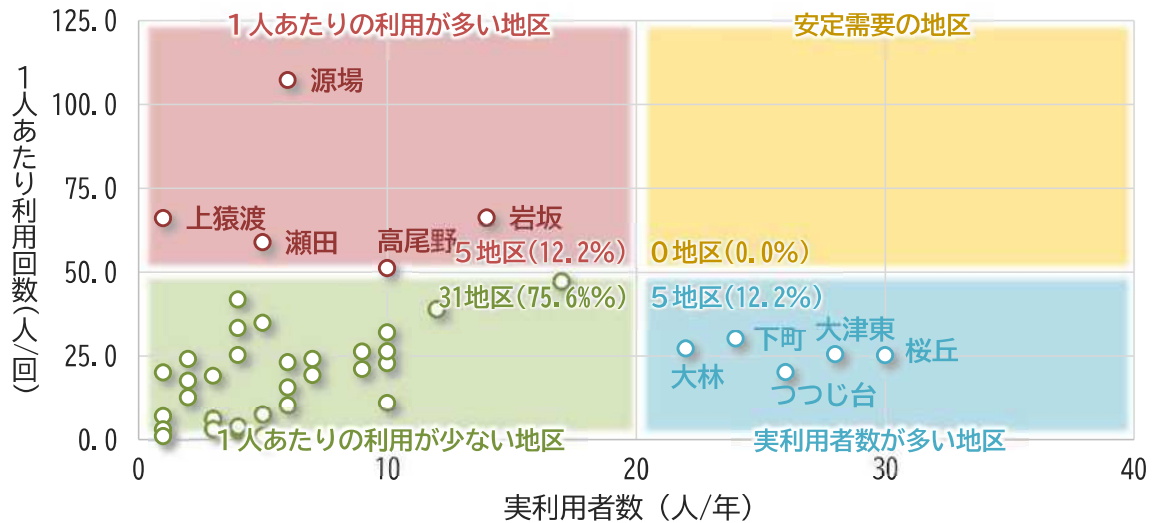


図 乗合タクシーの実利用者数と1人あたりの利用回数（令和7年度実績）

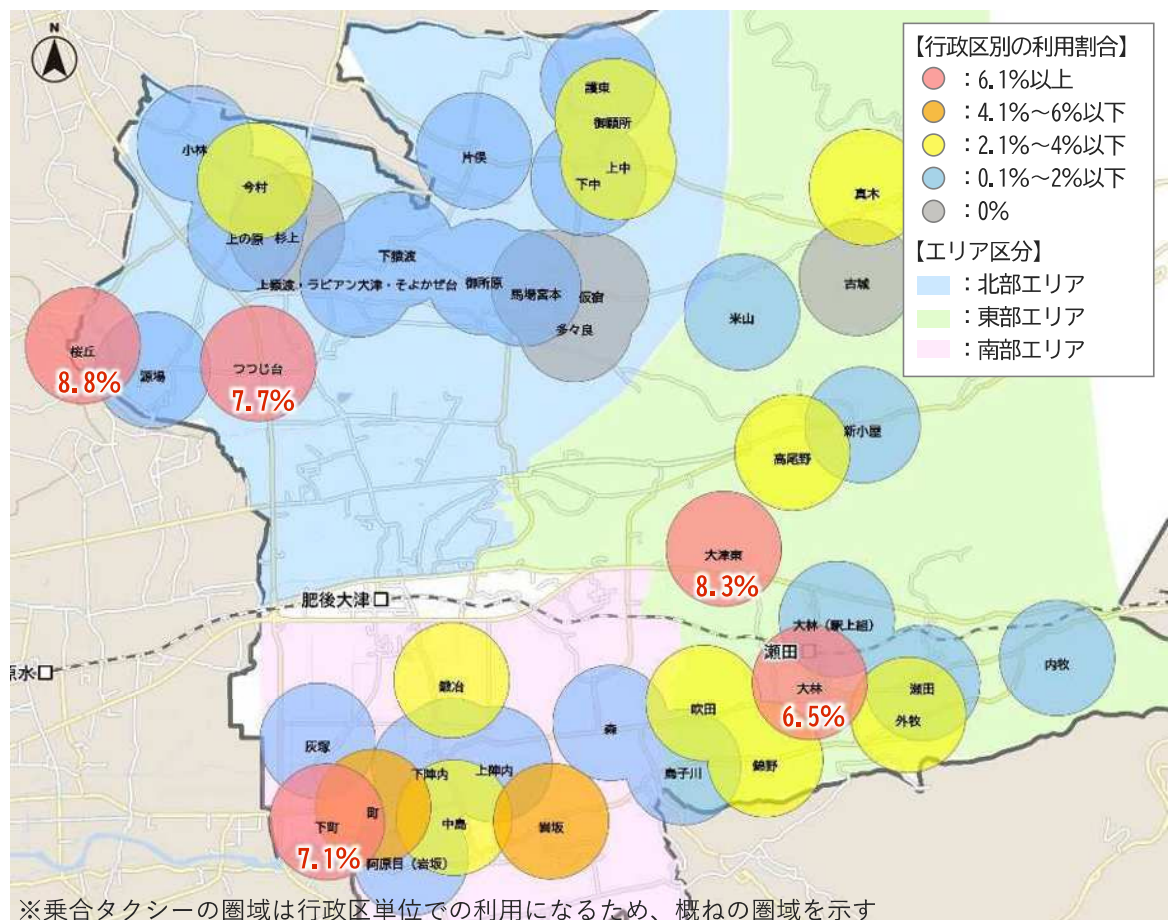


図 実利用者に対する行政区別の利用割合（令和7年度実績）

(2) 乗合タクシーの利用率・認知度

- 乗合タクシーの利用状況は、高齢者の約8割が利用しておらず、利用しない理由として、自家用車が便利（約5割）と回答しており、自家用車への依存実態が見受けられます。また、乗合タクシーの認知状況では、高齢者の約半数が使い方を含めて存在を知らないと回答しており、新規利用者の獲得に向けて更なる周知・PRが必要です。

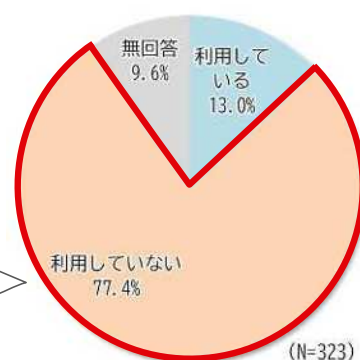


図 乗合タクシーの利用状況

乗合タクシーを利用していない理由（上位抜粋）

- ・自家用車で移動するのが便利だから (n=136, 54.4%)
- ・家族等に送迎してもらう方がよい (n=32, 12.8%)
- ・運行時間に外出行動を合わせるのが難しい (n=7, 2.8%)

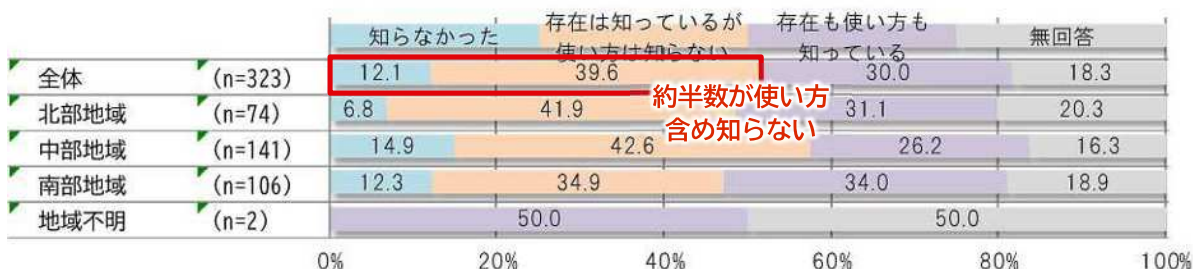


図 乗合タクシーの認知状況

出典：R7潜在的利用者（高齢者）への調査結果

(参考) 大津町乗合タクシーのサービス拡充

- 令和8年4月より、乗合タクシーの運行エリアを町内全域へ拡大し、高齢者や移動に不安・負担を感じている人のために更なる利便性の向上に取り組んでいます。

さらに便利に！乗合タクシーの運行エリアを町内全域へ拡大します

乗合タクシーご利用ガイド

ご利用の流れ
①電話で予約
②指定場所（自宅など）で乗車
③目的地へ移動
④車内で支払い

運行時間 毎日運行（土日祝日含む）

乗車料 片道一人当たり利用料金
予約電話番号 080-1773-8383

乗車エリア
北部エリア、中部エリア、南部エリア、全域エリア

乗車料
200円、250円、300円、400円、500円

予約受付時間
080-1773-8383 090-4779-8585 090-7477-8484

乗合タクシーとは？

町中心部と周辺部を結び、買い物、通院、金融機関、公共施設への移動など日常生活に必要な外出を支援する交通サービスです。特に、車を運転しない人、移動に不安を感じている人、外出が困難な人への移動をサポートします。

運行エリア図

町内全域へ拡大します。

ご利用にあたってのお願い

乗合タクシーは、乗客の安全と安心を第一とします。乗客は乗車時に乗車券を提示し、乗車料を支払ってください。乗客は乗車時に乗車券を提示し、乗車料を支払ってください。

図 乗合タクシーのサービス拡充（広報おおつ）

第3章

前計画に基づく取組の評価

- 1 前計画の目標及び施策の体系・取組状況
- 2 目標値の達成状況
- 3 継続的に取り組むべき課題

1. 前計画の目標及び施策の体系・取組状況

1-1 前計画の方針と目標

- 令和4年9月に大津町地域公共交通計画を策定し、「使う人の視点・生活行動等に基づく持続可能な公共交通サービスの構築」を基本的な方針と定めて施策を推進してきました。

基本的な方針 使う人の視点・生活行動等に基づく持続可能な公共交通サービスの構築

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 ■ 事業2 空港アクセス（空港ライナー）の持続・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	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 ■ 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
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 ■ 事業7 主要拠点等における利用環境の充実 ■ 事業8 乗継利便性の向上・利用促進	目標4 住民協力を含む町内の多様な関係者との連携・協力 ■ 事業9 公共交通に関する情報提供・PRの促進 ■ 事業10 関係者と連携した利用促進事業の拡大 ■ 事業11 乗合タクシー等の地域検討体制の構築 ■ 事業12 まちなかエリアの交通の実証を推進する地域関係者の体制

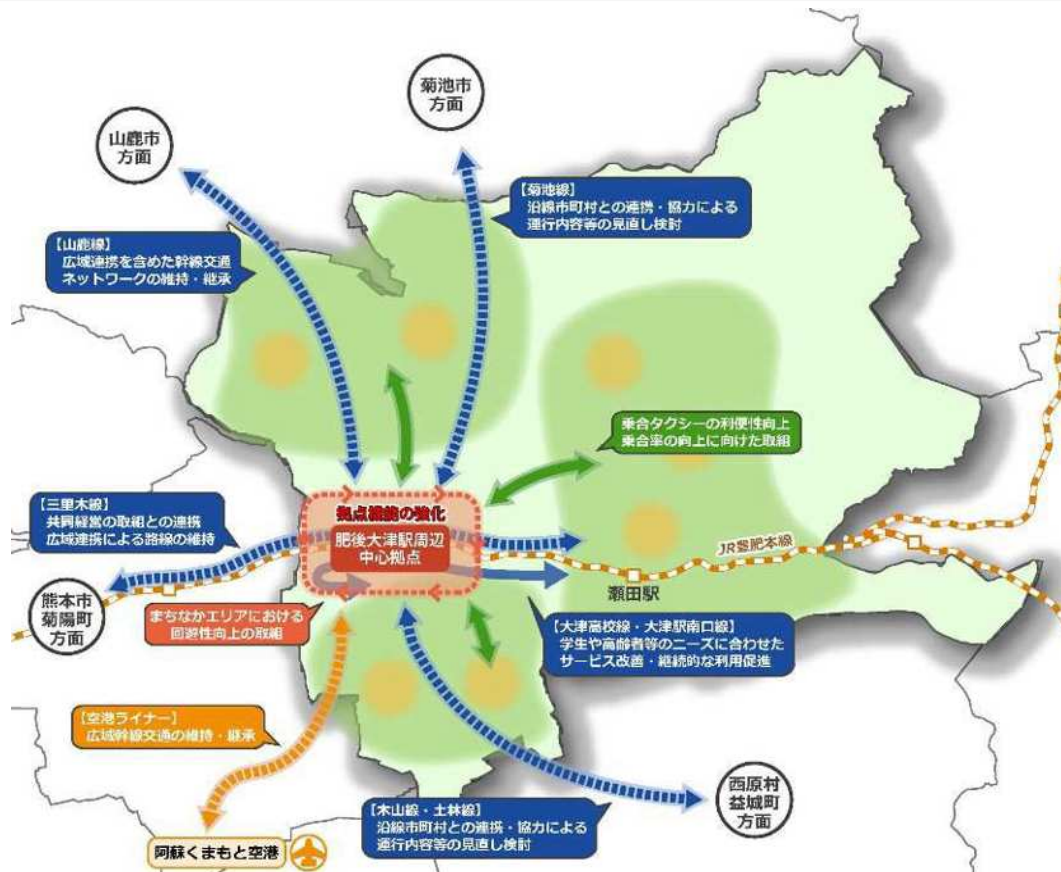


図 前計画における将来の交通ネットワークイメージ図

1-2 前計画の施策に対する取組内容

(1) 肥後大津駅の環境整備

- 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（冷水器設置等）
- 令和5年に南阿蘇鉄道の肥後大津駅への乗り入れが実現し、JRに対して乗り入れ便の増便を毎年要望
- ビジターセンター内に路線バスや空港ライナーの時刻表を設置して周知



南阿蘇鉄道の肥後大津駅乗り入れ

(2) 町内地域交通の再編

- 令和5年10月から令和9年3月まで大津まちなかバスの実証運行を実施（適宜、利用状況等を踏まえて、運行内容を見直ししながら利便性の向上を図る）
- 令和6年10月に乗合タクシーの乗降可能ポイントの拡大、運行時間を見直し
- 令和8年4月に乗合タクシーの運行エリアを町内全域に拡大

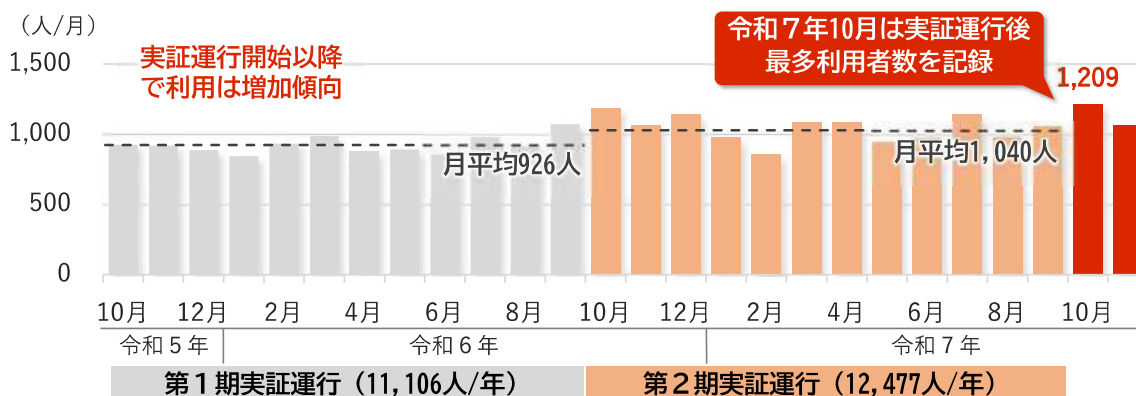


図 大津まちなかバスの利用状況

(3) 情報提供・利用促進関連

- 大津まちなかバスの時刻表にJR豊肥本線の乗り継ぎ情報・バスロケーションのURLを掲載
- 町広報誌で大津まちなかバスと乗合タクシーの乗継モデルを周知
- 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等の運行情報を提供
- 大津町通勤バスについて、企業を通じて従業員への周知・利用促進
- バスの乗り方教室を実施
- JR豊肥本線開通110周年イベントの実施
- 南阿蘇鉄道乗り入れ1周年を記念した大津夜市の開催



図 乗継モデルの掲載（広報誌）

(4) その他

- 渋滞対策を目的として、大津町通勤バス本田技研工業(株)間（令和6年10月～）と大津町通勤バスセミコンテクノパーク方面向け（令和7年10月～）の実証運行を開始
- 大津町地域公共交通会議を定期的に開催、取組の内容について交通事業者等と協議

2. 目標値の達成状況

- 前計画で設定していた目標値及び基準値を整理したうえで、達成状況を以下に示します。目標値未達成の項目については、今後も継続的に取り組むべき課題として整理します。

表 前計画における数値目標の達成状況

	評価指標	目標値 (基準値)	実績値 (R7年度)	達成状況
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	➤ 167,105人/年	達成
	路線バスの年間利用者数 (幹線バス対象※1)	257,463人/年 以上	➤ 267,767人/年	達成
	路線バスの収支率 (幹線バス対象※1)	31.2% 以上	➤ 33.1%	達成
目標2	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
	高齢者の公共交通利用割合※2	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	➤ 1.47人/台	未達成
目標3	まちなかエリアの交通手段・ 拠点整備に係る取組数	4件 以上	➤ 5件	達成
	複数交通モードの乗り継ぎ 利用割合の増加※2	22.5% 以上	➤ 24.1%	達成
目標4	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
	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

〈補注〉

※1：沿線市町村を跨ぐ「山鹿線・菊池線・三里木線・木山線・土林線」を対象

※2：令和7年度実態調査（潜在的利用者へのアンケート調査・JR利用者への調査）結果より算出

3. 継続的に取り組むべき課題

3-1 乗合タクシーの乗合率向上（運行効率化）

効率的な運行の実現に向け、乗合率向上施策の検討が必要です

- 乗合タクシーの乗合率は、令和7年度実績で1.47人/台と計画目標の2.00人/台に達しておらず、**効率的な運行に向けて乗合率の向上が必要です。**
- 乗合タクシー利用者における利用を勧めた経験では、約4割が友人・知人を誘って乗り合っ利用または口コミで勧めたと回答しており、**利用者による口コミ等を通じて乗り合ってもらうための仕組みづくりが重要**です。

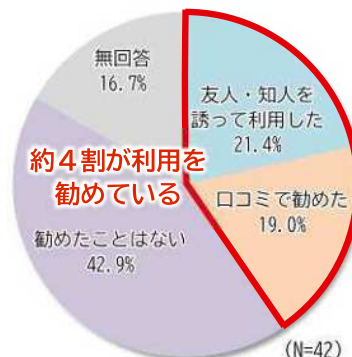


図 利用を勧めた経験

出典：R7潜在的利用者（高齢者）への調査結果



図 各エリアの乗合率（令和7年度実績）

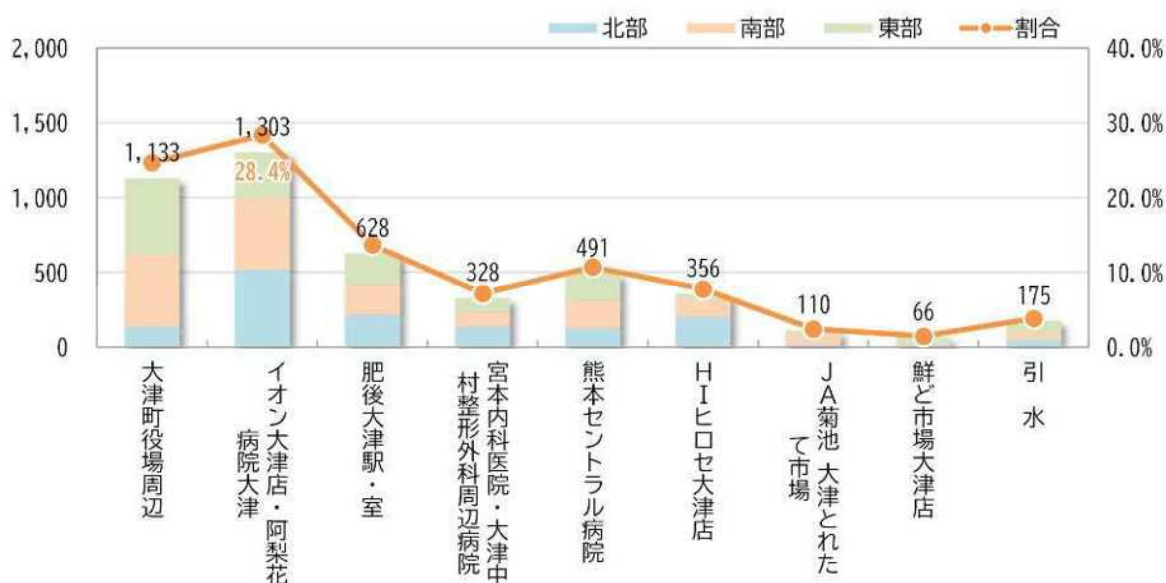


図 乗合タクシーの降車地域（令和7年度実績）

3-2 多様な関係者との連携

他分野と連携して公共交通サービスの持続性を確保することが重要です

- 公共交通の持続性を確保するには、地域住民や交通事業者、町の関連部局等の多様な関係者と連携して、利用促進の取組や移動手段の確保に取り組むとともに地域公共交通を「大切な資源」と捉え、地域全体で守り育てていくことが重要です。

表 他分野における公共交通に求める内容等

分野	求める内容
都市計画課	○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、生活利便施設へのアクセス改善が課題である。
福祉課	○町内公共交通は、降車場所の範囲が限定的で利用しづらい面がある。公共交通と福祉サービスの連携について、提供サービスのすみ分け・役割分担等は必要である。
介護保険課	○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高齢者の方にとってベンチ等がなければ負担になっている。
商業観光課	○ホテルが中心市街地とJASM周辺に分かれている。中心市街地から離れたホテルと中心市街地間の二次交通が課題である。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。 ○JASM周辺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など。
企業振興課	○大津町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。大津町通勤バスの定期券を駅で購入できるようにしてほしいという要望がある。
学校教育課	○路線バスとスクールバスの役割分担を明確にし、サービス強化の方向性を検討する必要がある。

出典：R7交通事業者等へのヒアリング調査結果

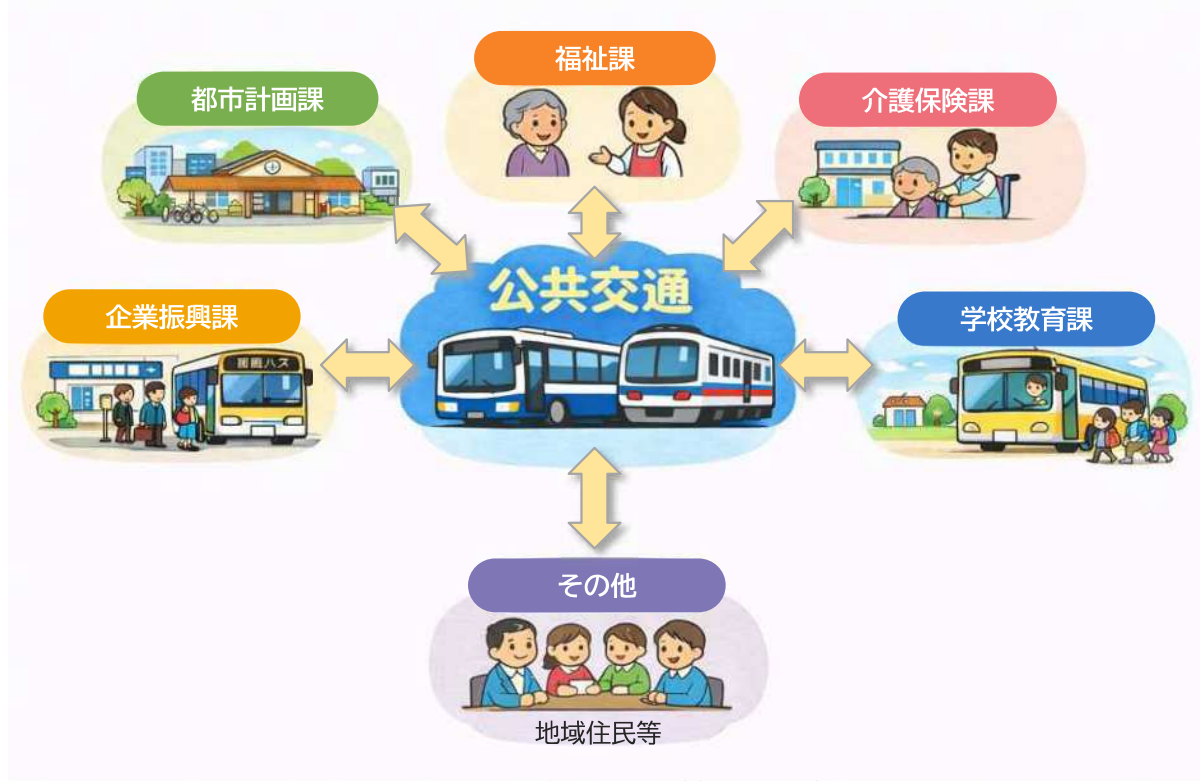


図 公共交通と他分野との連携イメージ

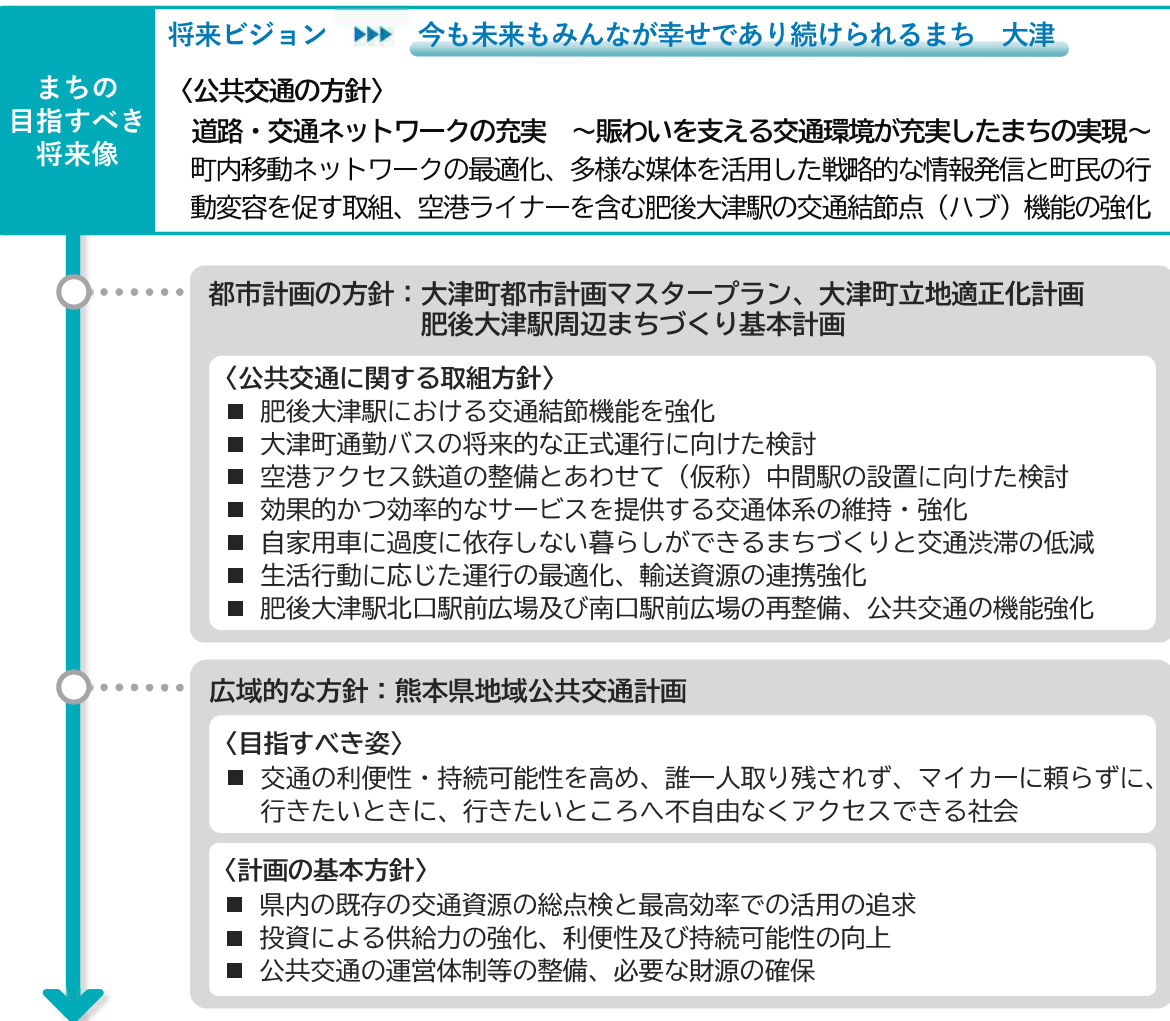
第4章

公共交通に関する基本的な方針

- 1 まちの目指すべき将来像
- 2 公共交通が果たすべき役割
- 3 基本的な方針
- 4 将来の交通ネットワーク

1. まちの目指すべき将来像

- 本町の最上位計画である「第7次大津町振興総合計画」において、公共交通分野の方針として掲げている『道路・交通ネットワークの充実 ～賑わいを支える交通環境が充実したまちの実現～』に向けた取組を目指します。また、都市計画方針や広域的な方針との整合を図り、本町の公共交通が果たすべき役割を定めます。



2. 公共交通が果たすべき役割

- 上位・関連計画から公共交通に求められる内容を踏まえ、本町の将来像の実現に向けて「公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。

- 役割①** コンパクトなまちづくりを支える拠点連携の役割
- 役割②** 持続可能なネットワークにより町民の日常生活を支える役割
- 役割③** 多様な移動ニーズに対応した誰もが安心して移動できる環境を支える役割
- 役割④** 移動の連続性を高めて中心市街地の回遊性向上と賑わいを創出する役割
- 役割⑤** 公共交通利用へ転換を促進する観点から自家用車利用を抑制する役割

表 公共交通モード別の役割と確保維持策

位置付け	交通モード	役割	確保・維持策
地域公共交通	広域幹線交通	鉄道（JR豊肥本線）	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保・維持
		高速・特急バス	
		空港ライナー	阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保・維持
	地域間幹線交通	路線バス 山鹿線	国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、沿線市と連携して持続可能な運行を目指す
	地域内外幹線交通	路線バス 三里木線、菊池線、木山線、土林線	交通事業者と協議のうえ、一定のサービス水準を確保・維持
	支線交通	路線バス 大津吹田線 （大津まちなかバス）	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す
		路線バス 大津高校線	交通事業者と協議のうえ、一定のサービス水準を確保・維持
		乗合タクシー	交通事業者と協議のうえ、一定のサービス水準を確保・維持
		民間タクシー	交通事業者と協議のうえ、一定以上のサービス水準を確保
	その他輸送サービス	大津町通勤バス 本田技研工業(株)間・セミコン方面向け	交通事業者や企業関係者等と協議のうえ、一定のサービス水準を確保・維持
		スクールバス・スクールタクシー	関係部局・交通事業者と協議のうえ、サービス水準を維持
		外出支援(タクシー)	－

（地域公共交通確保維持事業の必要性）

- 本計画における計画区域内の一部路線バスにおいては、買い物、通院、観光等の多様な目的での移動を支える支線交通があり、将来にわたり維持を図るため、運行費の国庫補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、多様な関係者の協働を通じて、地域の実情に応じた生活交通の確保・維持を図っていくことが必要です。

表 地域公共交通確保維持事業を活用する路線の概要

位置付け	交通モード	路線名	事業区分	実施主体	運行形態	補助対象事業
支線交通 （フィーダー）	路線バス	大津吹田線 （大津まちなかバス）	4条乗合	大津町 （運行は交通事業者 に委託）	路線定期運行	フィーダー補助（国）

3. 基本的な方針

- 上位・関連計画で示される将来像や基本理念などを踏まえるとともに、本計画に定める施策を効果的かつ効率的に進めていく際の指針となる基本的な方針を以下に示します。

基本的な方針

まちづくりと連動し地域の活力を支える持続可能な公共交通体系の再構築

本町は、TSMCの菊陽町進出や空港アクセス鉄道等を契機とした企業進出・住宅開発が進行しており、町民等の移動ニーズが多様化しています。一方で、民間経営で支えられる公共交通は運転手不足・高齢化等の問題に直面しており、厳しい経営環境に見舞われています。

将来にわたって利便性・持続性の高い公共交通サービスを確保・維持していくためには、肥後大津駅を中心としたまちづくりとの連携や多様な関係者との連携・協働が重要です。

本計画では、まちづくりと連動し、都市構造や町民の生活行動、交通渋滞の状況を踏まえながら、公共交通サービスの利便性向上と持続可能な公共交通体系の再構築を一体的に推進することを基本的な方針とします。

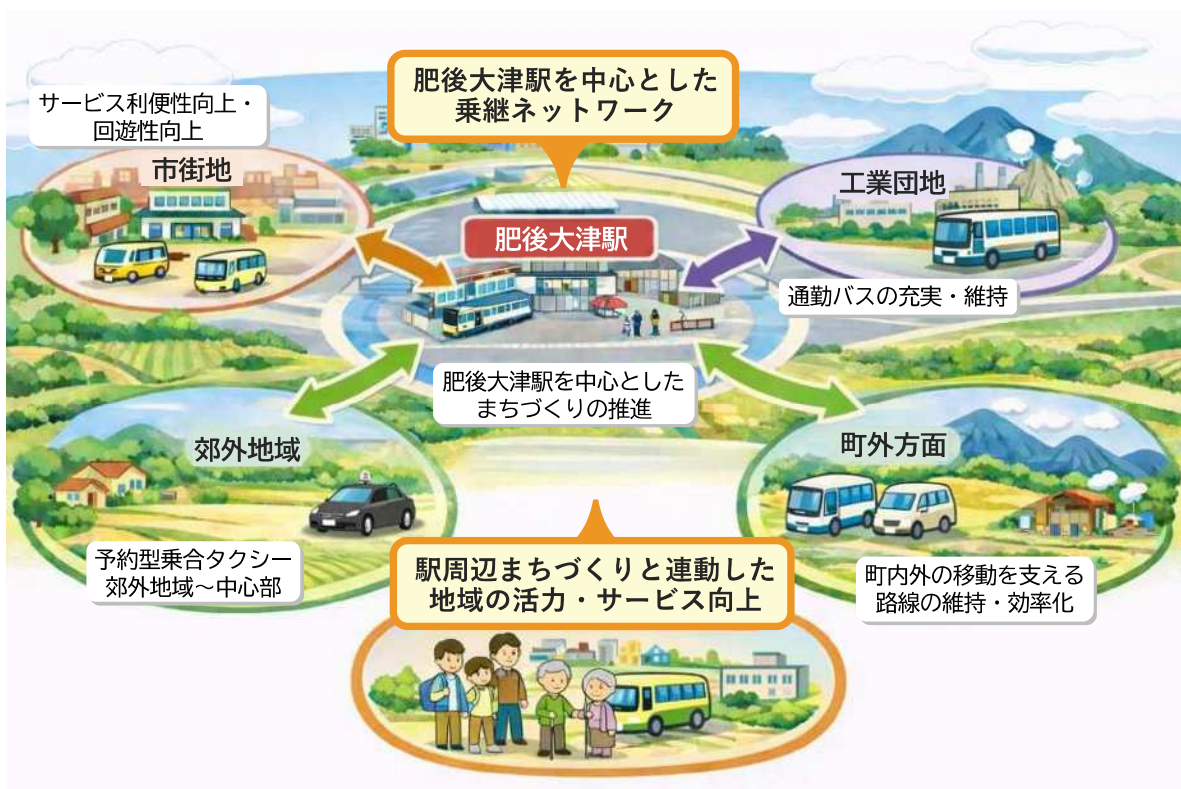


図 まちづくりと連動した地域公共交通の将来イメージ

4. 将来の交通ネットワーク

- 基本的な方針に基づく地域公共交通の将来ネットワークは、下図のとおりとします。なお、その骨格構造は、既存の地域公共交通ネットワークを基本としつつ、将来計画のある工業団地や新駅の動向を踏まえながら、利便性及び持続性の向上を図ります。

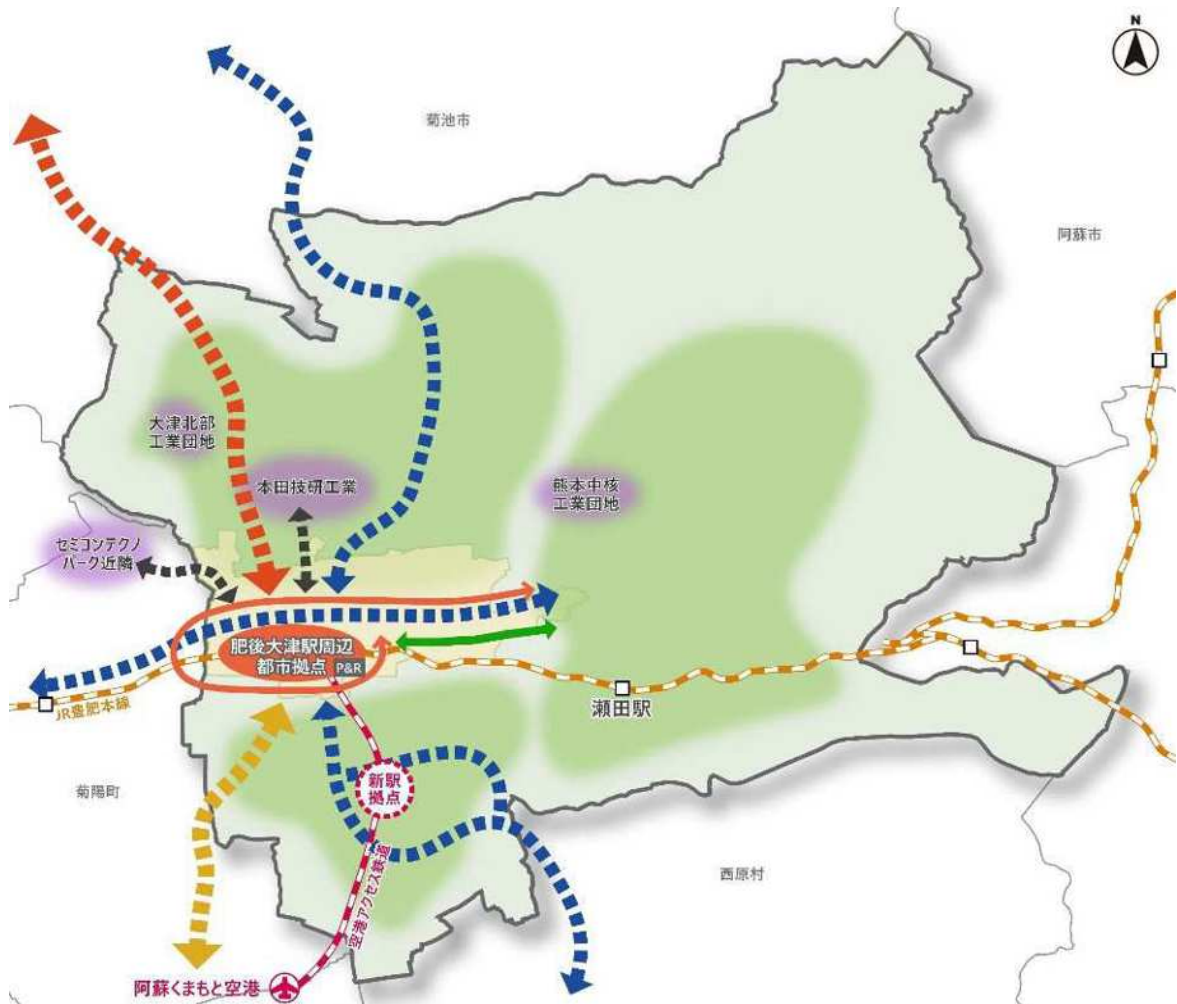
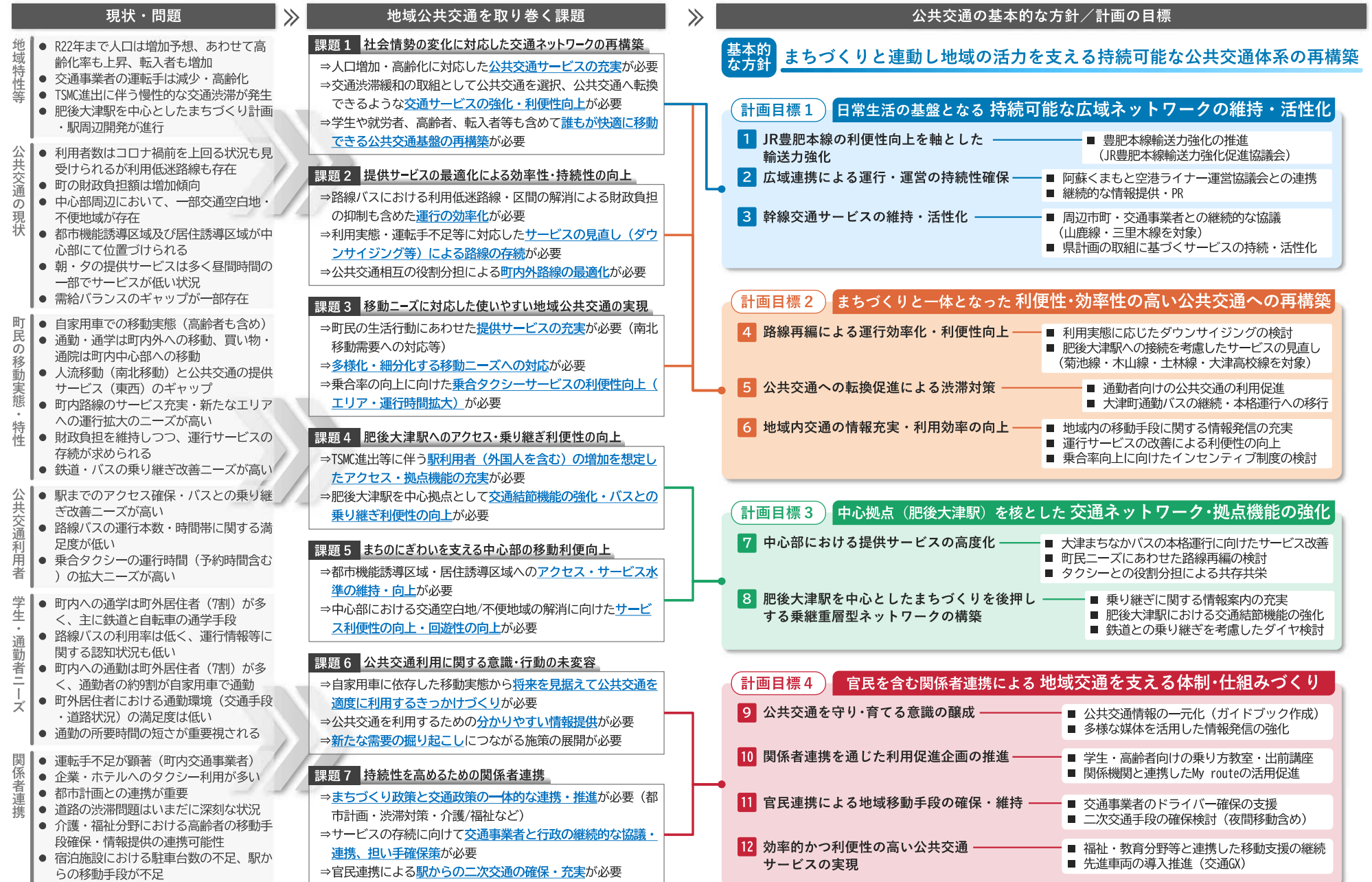


図 地域公共交通の将来ネットワークイメージ

※空港アクセス鉄道は、都市計画素案によるルート案を示す

拠点・ゾーン	都市拠点	中心市街地・広域公共交通網の結節点（都市機能誘導区域）
	新駅拠点	（仮称）中間駅の設置に合わせ新たな市街地を創出
	市街地ゾーン	市街地の特性に応じた良好な住環境を整備（居住誘導区域）
	工業ゾーン	既存の工業団地や整備を進める新たな工業団地
ネット	広域幹線交通（JR豊肥本線）	
ワーク	広域幹線交通（空港アクセス鉄道）※将来計画	
	広域幹線交通（空港ライナー）	
	地域間幹線交通（地域間を跨ぐ路線バス）※幹線系統国庫補助金の活用	
	地域内幹線交通（地域内外を運行する路線バス）	
	支線交通（大津まちなかバス）※フィーダー国庫補助金の活用	
	支線交通（大津高校線）	支線交通（乗合タクシー）
	その他（大津町通勤バス）	

〈課題・取組の方向性について〉



第5章

計画の目標及び目標達成に向けた実施施策

- 1 計画の目標及び目標指標（KPI）
- 2 実施施策の体系
- 3 施策内容及びスケジュール・実施主体

1. 計画の目標及び目標指標（KPI）

- 本計画の取組を推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、目標の達成状況を評価するための目標指標を以下のとおり設定し、達成に向けた事業を展開していきます。

計画目標1

日常生活の基盤となる持続可能な広域ネットワークの維持・活性化

地域間の移動・交流を支える広域幹線交通を将来に継承していくために、利便性や持続性の向上を図りつつ、交通事業者や沿線市町と連携して利用促進等の取組を推進し、日常生活を支える持続可能な広域ネットワークの維持・活性化を目指します。

計画目標1の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

指標 1-1

肥後大津駅の乗車人員

※JR九州が公表する1日あたりの乗車人員

現状値(R6)

3,229
人/日



目標値(R13)

5,689
人/日以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- JR豊肥本線の輸送力強化の推進及び計画目標3で示す肥後大津駅を中心としたまちづくりと連動した取組として、交通結節機能の強化を図りながら、肥後大津駅の利用者増加を目指します。※第7次大津町振興総合計画の目標値に基づいて設定
- 評価時期は、JR九州の乗車実績が毎年公表されるため、毎年度評価とします。

指標 1-2

空港ライナーの利用者数

※令和8年7月より有償化にて運行開始

現状値(R7)

167,105
人/年



目標値(R13)

～
人/年以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉 ※精査中

- 令和8年7月からの有料化により、運行便数を増加しています。有料化前の1便あたりの平均利用者数を維持しながら、阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会と連携した利用促進等に取り組み、サービス向上分の利用者増加を目指します。
- 評価時期は、交通事業者からの実績報告結果を踏まえて、毎年度評価とします。

指標 1-3

地域幹線バスの利用者数

※地域幹線の山鹿線・三里木線を対象とする

現状値(R7)

234,565
人/年



目標値(R13)

269,750
人/年以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- 地域間を運行する路線のうち、主に輸送量が15人以上である山鹿線・三里木線については、沿線市町や交通事業者と協議を行いながら、サービスの持続・活性化に取り組む、県計画に基づいて現状値の1.15倍増加を目指します。
- 評価時期は、交通事業者からの実績報告結果を踏まえて、毎年度評価とします。

計画目標 2

まちづくりと一体となった利便性・効率性の高い公共交通への再構築

まちづくり方針と整合を図りながら、中心拠点と日常生活圏を結ぶ公共交通ネットワークを再構築し、町民の移動ニーズに即した利便性向上と運行効率化の実現を目指します。あわせて、ターゲットを絞った利用促進により、自家用車から公共交通への転換を促進します。

計画目標 2 の達成状況を評価するための目標指標 (KPI)

指標 2 - 1

地域内外幹線バスの利用者数

※菊池線・木山線・士林線を対象とする

現状値(R7)

33,202
人/年

増加

目標値(R13)

33,778
人/年以上

地域内外幹線バスの収支率

※菊池線・木山線・士林線を対象とする

現状値(R7)

25.3
%

向上

目標値(R13)

25.3
%以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- 沿線市町村・交通事業者との協議を行いながら、サービスの見直し及び運行の効率化に取り組み、町内の人口増加と路線の見直しを考慮したうえで、利用者数の増加と収益性の向上を目標として目指します。
- 評価時期は、交通事業者からの実績報告結果を踏まえて、毎年度評価とします。

指標 2 - 2

乗合タクシーの利用者数

※年間の延べ利用者数とする

現状値(R7)

9,966
人/年

増加

目標値(R13)

12,886
人/年以上

乗合タクシーの乗合率

※1回の運行で乗車している人数の度合い

現状値(R7)

1.47
人/台

増加

目標値(R13)

2.00
人/台以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- 乗合タクシーの運行エリア拡大に伴い、利便性の向上に取り組んでいます。今後は更なる周知・PRによる新規利用者の獲得による利用者の増加と効率的な運行として、乗合率の向上を目指します。※第7次大津町振興総合計画の目標値に基づいて設定
- 評価時期は、交通事業者からの実績報告結果を踏まえて、毎年度評価とします。

計画目標3 中心拠点(肥後大津駅)を核とした交通ネットワーク・拠点機能の強化

中心拠点である肥後大津駅を核として、鉄道・路線バス等の接続性を高めるとともに、乗継利便性や情報案内の充実に取り組み、拠点機能の強化を図ります。あわせて、まちなかエリアの回遊性向上に取り組み、乗継重層型交通ネットワークの構築を目指します。

計画目標3の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

指標 3-1

肥後大津駅の鉄道⇄バスの接続率

※待ち時間6分～15分の接続便の割合

現状値(R7)

55.7
%

増加

目標値(R13)

67.2
%以上

路線バス利用者の鉄道乗り継ぎ割合

※路線バス利用者が鉄道に乗り継いだ割合

現状値(R7)

14.2
ポイント

増加

目標値(R13)

14.2
ポイント以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

○肥後大津駅における交通結節機能の強化として、鉄道と接続しやすいバスダイヤの検討や乗り継ぎに関する情報提供などの乗り継ぎ利便性の向上を図り、乗継重層型交通ネットワークの構築を目指します。

○評価時期は、まちづくりと連動した取組となるため、計画最終年度の評価とします。

指標 3-2

大津まちなかバスの利用者数

※フィーダー補助対象系統予定（令和9年10月～）

現状値(R7)

12,492
人/年

増加

目標値(R13)

14,295
人/年以上

大津まちなかバスの収支率

※フィーダー補助対象系統予定（令和9年10月～）

現状値(R7)

9.7
%

増加

目標値(R13)

15.0
%以上

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

○まちなかエリアにおける移動利便の向上として、大津まちなかバスの再編に取り組み、町内の人口増加と直近の大津まちなかバスの利用増を考慮して、利用者の増加を目指します。※フィーダー補助系統の実施主体は大津町（運行はバス事業者へ委託）

○評価時期は、交通事業者からの実績報告結果を踏まえて、毎年度評価とします。

計画目標 4

官民を含む関係者連携による地域交通を支える体制・仕組みづくり

行政、交通事業者、企業、地域住民など多様な主体が連携し、それぞれの役割を明確にし
ながら協働して地域交通を支える体制を構築します。また、他分野との共創や利用促進施策
の連携・実施により、持続可能な地域交通の運営基盤の強化を目指します。

計画目標 4 の達成状況を評価するための目標指標（KPI）

指標
4 - 1

利用促進に連携・協力した主体数

※多様な関係者と連携・協力した取組を対象

現状値(R7)

8
件(累計)

目標値(R13)

10
件以上(累計)

増加

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- 公共交通の利用促進にあたって、行政だけでなく交通事業者や施設関係者（商業・病院・学校等）、企業と連携・協力した取組を進め、前計画からの継続課題（未達成の目標値）として設定します。
- 評価時期は、計画期間内の取組を計測するため、計画最終年度の評価とします。

指標
4 - 2

高齢者における乗合タクシーの認知度

※使い方を含め知っていると回答した割合

現状値(R7)

30.0
%

目標値(R13)

50.0
%以上

増加

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- 令和8年4月より乗合タクシーの運行区域を拡大しており、高齢者の移動利便向上に取り組んでいます。乗合タクシーを知らない高齢者に対して、周知・PRの強化に取り組み、使い方も含めて乗合タクシーの認知度向上を目指します。
- 評価時期は、毎年実施するまちづくりアンケートの結果（振興総合計画に関するアンケート調査の結果）を踏まえて、毎年度評価とします。

指標
4 - 3

公共交通の充実に対する満足度

※満足度の回答結果を配点して算出

現状値(R7)

35.5
ポイント

目標値(R13)

40.5
ポイント以上

増加

〈目標値設定の考え方・評価時期〉

- 利用促進や情報提供の強化により、新規利用の増加を図るとともに、関係者との連携によるサービス改善等により満足度の向上を目指します。5年間で約5ポイント以上（1ポイント/年）の改善を目指し、目標値を設定します。
- 評価時期は、毎年実施するまちづくりアンケートの結果（振興総合計画に関するアンケート調査の結果）を踏まえて、毎年度評価とします。

2. 実施施策の体系

- 本計画に定めた目標を達成するために実施する12の施策を定め、まちづくりと連動し地域の活力を支える持続可能な公共交通体系の再構築に向けて取組を進めていきます。

計画目標1 日常生活の基盤となる持続可能な広域ネットワークの維持・活性化

- 施策1 JR豊肥本線の利便性向上を軸とした輸送力強化**
 ▶▶▶ 豊肥本線の輸送力強化の推進（JR豊肥本線輸送力強化促進協議会）
- 施策2 広域連携による運行・運営の持続性確保**
 ▶▶▶ 阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会との連携、継続的な周知・PR
- 施策3 幹線交通サービスの維持・活性化**
 ▶▶▶ 周辺市町・交通事業者との継続的な協議、県計画の取組に基づくサービスの持続・活性化

計画目標2 まちづくりと一体となった利便性・効率性の高い公共交通への再構築

- 施策4 路線再編による運行効率化・利便性向上**
 ▶▶▶ 利用実態に応じたダウンサイジングの検討、肥後大津駅への接続を考慮したルート・ダイヤの見直し
- 施策5 公共交通への転換促進による渋滞対策**
 ▶▶▶ 通勤者向けの公共交通の利用促進、大津町通勤バスの継続・本格運行への移行
- 施策6 地域内交通の情報充実・利用効率の向上**
 ▶▶▶ 地域内の移動手段に関する情報発信の充実、運行サービスの改善による利便性の向上、乗合率向上に向けたインセンティブ制度の検討

計画目標3 中心拠点(肥後大津駅)を核とした交通ネットワーク・拠点機能の強化

- 施策7 中心部における提供サービスの高度化**
 ▶▶▶ 大津まちなかバスの本格運行に向けたサービス改善、町民ニーズにあわせた路線再編の検討、タクシーとの役割分担による共存共栄
- 施策8 肥後大津駅を中心としたまちづくりを後押しする乗継重層型ネットワークの構築**
 ▶▶▶ 乗り継ぎに関する情報案内の充実、肥後大津駅における交通結節機能の強化、鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ検討

計画目標4 官民を含む関係者連携による地域交通を支える体制・仕組みづくり

- 施策9 公共交通を守り・育てる意識の醸成**
 ▶▶▶ 公共交通情報の一元化（ガイドブック作成）、多様な媒体を活用した情報発信の強化
- 施策10 関係者連携を通じた利用促進企画の推進**
 ▶▶▶ 学生・高齢者向けの乗り方教室・出前講座、関係機関と連携したMy routeの活用促進
- 施策11 官民連携による地域移動手段の確保・維持**
 ▶▶▶ 交通事業者の運転手確保の支援、二次交通手段の確保検討（夜間移動含め）
- 施策12 効率的かつ利便性の高い公共交通サービスの実現**
 ▶▶▶ 福祉・教育分野等と連携した移動支援の継続、先進車両の導入推進（交通GX）

3. 施策内容及びスケジュール・実施主体

施策 1

JR豊肥本線の利便性向上を軸とした輸送力強化

取組の方向性 JR九州管内で混雑率の高い豊肥本線において、快速列車の導入など輸送力強化の検討を行い、関係機関と協力しながら利便性・速達性の向上を推進します。

事業① 豊肥本線輸送力強化の推進

- セミコンテクノパーク周辺における半導体企業の集積や空港アクセス鉄道の整備、肥後大津駅を中心としたまちづくりの推進により、豊肥本線の需要は今後更に高まることが予想されます。県とJR九州は、空港アクセス鉄道とJR豊肥本線全体の利便性の最大化及び効率的な事業運営を共通目標に掲げており、快速列車の導入など豊肥本線の輸送力強化の検討を進めています。町としても、JR豊肥本線輸送力強化促進協議会を通じて、輸送力の強化に向けた取組を進めていきます。



図 熊本都市圏（豊肥本線沿線地域）の将来像（10年後・20年後）

出典：JR豊肥本線輸送力強化促進協議会資料

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①豊肥本線輸送力強化の推進	鉄道事業者、 JR豊肥本線輸送力 強化促進協議会		協議会の運営・検討			
			要望・検討			

施策 2

広域連携による運行の持続性・利便性の確保

取組の方向性 空港アクセスの役割を担う空港ライナーの提供サービスの維持・利便性向上に向けて、関係機関との連携及び利用促進等に取り組みます。

事業① 阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会との連携

- 令和8年7月より有償化した空港ライナーは、空港利用者だけでなく誰もが利用可能な公共交通機関として位置付けられ、肥後大津駅から阿蘇くまもと空港への移動を担っています。サービスの持続と利便性の向上として、利用者数のモニタリングを継続していくとともに運行便数や運賃設定等に関する協議等について、阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会と連携して取組を推進します。

事業② 継続的な周知・PR

- 主要ターゲットであるビジネス客や観光客に対し、運行ダイヤや便数などの情報について、町HPや駅構内等において情報提供やPRを実施します。また、イオン大津店の専用駐車場を活用したパーク＆ライドについても、空港ライナーをはじめとする公共交通への乗継拠点としてあわせて周知します。

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会との連携	大津町、阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会	協議会の運営・検討				
②継続的な周知・PR	大津町、阿蘇くまもと空港ライナー運営協議会	情報提供・PR				

施策3

幹線交通サービスの維持・活性化

- 取組の方向性** 広域的な移動を担う幹線バス山鹿線と三里木線について、広域方針に基づく取組や沿線市町との協議・連携によるサービスの維持・活性化を目指します。

事業① 周辺市町・交通事業者との継続的な協議・連携

- 路線バス三里木線は、大津町から熊本市方面への広域移動を担っており、朝夕の通勤利用者が利用しています。バス事業者の運転手状況を鑑みて、サービス水準を維持しながら利便性を高めることを目標として、関係者との協議・連携を図ります。

事業② 県計画の取組に基づくサービスの持続・活性化

- 山鹿・菊池方面へ運行する路線バス山鹿線は、地域間幹線バスとして位置付けられ、熊本県地域公共交通計画において目指すサービス水準が示されています。県計画に基づく山鹿線は、現状サービス水準「Cランク」に該当すると考えられ、路線の性質や地域における役割に応じてサービス水準の向上を検討します。
- 具体のサービス水準については、熊本県・沿線市町・バス事業者と協議を行いながら設定し、サービス水準に基づく交通施策を検討・実施します。

図 運行回数の基準の考え方
出典：熊本県地域公共交通計画（R8）

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①周辺市町・交通事業者との継続的な協議・連携	大津町、沿線市町、バス事業者	定期的な協議・利用状況のモニタリング				
②県計画の取組に基づくサービスの持続・活性化	大津町、熊本県、沿線市町、バス事業者	サービス水準の具体検討・設定 → 交通施策の検討・実施				

施策
4

路線再編による運行効率化・利便性向上

取組の方向性 地域内外を運行する路線バス及び乗合タクシーの利便性・持続性向上に向けて、運行サービスの見直しや情報提供を主とした利用促進に取り組みます。

事業① 利用実態に応じたダウンサイジング等の検討

■ 町内外の日常移動を担う菊池線・木山線・士林線については、利用実態や時間帯別の需要特性、収支状況等を詳細に分析し、輸送力と需要のバランスを踏まえた運行形態の見直しを検討します。具体的には、利用の少ない時間帯や区間のデマンド化、コミュニティ交通への転換など、効率的かつ持続可能な運行へのダウンサイジングを推進します。検討にあたっては、地域住民の移動手段の確保とバス事業者の実情に配慮しつつ、沿線市町及びバス事業者（必要に応じてタクシー事業者）と連携しながら、段階的な見直しを進めます。



図 ダウンサイジングのイメージ図

表 利用低迷路線の概要（令和7年度実績）

路線名（系統）	関係自治体	輸送人員	収支率	町財政負担額
菊池線（菊池産交～大津高校前）	大津町/菊池市	21,181人	10.9%	21,478千円
木山線（木山産交～森～大津産交）	大津町/益城町/西原村	4,121人	7.6%	4,718千円
木山線（木山産交～岩坂～大津産交）	大津町/益城町/西原村	4,405人	7.3%	5,338千円
士林線（士林～森～大津産交）	大津町/西原村	177人	3.6%	1,117千円
士林線（士林～岩坂～大津産交）	大津町/西原村	3,318人	14.0%	2,545千円

事業② 肥後大津駅への接続を考慮したルート・ダイヤの見直し

- 町内外を運行する路線のうち、木山線・士林線・大津高校線は、肥後大津駅の直近を通過していることから、菊池線等と同様に駅を経由するルートへの見直しを検討し、JR豊肥本線との乗り継ぎを含めた利便性の向上に取り組みます。
- 菊池線においては、バス事業者の実情（運転手の状況等）や時間帯別の利用実態等に応じて肥後大津駅（JR豊肥本線）と乗り継ぎしやすいダイヤへの改善に向けた検討を進めます。



図 肥後大津駅経由のイメージ図

表 菊池線と鉄道の接続状況（令和8年4月時点のダイヤ）

曜日・便数			系統名	方向	停留所名			乗継	肥後大津駅 発着時刻	乗継 時間	接続性
					大津高校前	肥後大津駅	菊池産交				
上り	平日	1便	菊池産交～大津高校前	→	8:05	8:00	7:00	➡	8:09(熊本方面)	0:09	◎
	平日	2便	菊池産交～大津高校前	→	9:30	9:25	8:25	➡	9:32(熊本方面)	0:07	◎
	平日	3便	菊池産交～大津高校前	→	11:35	11:30	10:30	➡	11:56(熊本方面)	0:26	×
	平日	4便	菊池産交～大津高校前	→	14:05	14:00	13:00	➡	14:06(熊本方面)	0:06	◎
	平日	5便	菊池産交～大津高校前	→	15:25	15:20	14:20	➡	15:36(熊本方面)	0:16	△
	平日	6便	菊池産交～大津高校前	→	16:05	16:00	15:00	➡	16:22(熊本方面)	0:22	×
	平日	7便	菊池産交～大津高校前	→	17:51	17:45	16:45	➡	18:05(熊本方面)	0:20	×
	平日	8便	菊池産交～大津高校前	→	18:51	18:45	17:45	➡	19:07(熊本方面)	0:22	×
下り	平日	1便	大津高校前～菊池産交	←	7:00	7:07	8:08	⬅	6:50(大津方面)	0:17	△
	平日	2便	大津高校前～菊池産交	←	8:20	8:27	9:28	⬅	8:17(大津方面)	0:10	◎
	平日	3便	大津高校前～菊池産交	←	11:00	11:06	12:08	⬅	10:47(大津方面)	0:19	△
	平日	4便	大津高校前～菊池産交	←	13:00	13:06	14:08	⬅	12:46(大津方面)	0:20	×
	平日	5便	大津高校前～菊池産交	←	15:25	15:31	16:33	⬅	15:15(大津方面)	0:16	△
	平日	6便	大津高校前～菊池産交	←	16:15	16:21	17:23	⬅	16:16(大津方面)	0:05	×
	平日	7便	大津高校前～菊池産交	←	17:20	17:27	18:28	⬅	17:12(大津方面)	0:15	◎
	平日	8便	大津高校前～菊池産交	←	18:05	18:12	19:13	⬅	17:53(大津方面)	0:19	△

※乗り継ぎ可能な時間6分～15分を◎、16分～19分を△、5分以内・20分以上を×をして検証

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①利用実態に応じた ダウンサイジング等の検討	大津町、沿線市 町、バス事業者		再編に関する協議・検討			
				再編開始(実証運行等)		
②肥後大津駅への接続を考慮し たルート・ダイヤの見直し	大津町、沿線市 町、バス事業者	見直し検討	→	検討状況に応じて見直し実施	→	

施策 5

公共交通への転換促進による渋滞対策

取組の方向性 大津町周辺道路における慢性的な交通渋滞の対策として、大津町通勤バスの維持・拡充（本格運行への移行等）や公共交通への転換を含めた利用促進に取り組みます。

事業① 通勤者向けの公共交通の利用促進

- 本田技研工業(株)間・セミコン方面向け通勤バスにおいて、バス定期券の販売箇所をバス事業者の営業所だけでなく、交通結節点となる肥後大津駅等で行政や関係団体が関与する形でバス定期券の代理販売やデジタルチケット化、新たなバス共通定期券の導入検討など、利用者の利便性向上に向けて実現できるよう、関係者と協議・検討します。
- 大津町通勤バスを運行している企業等と連携して、ノーマイカーデーやノーマイカーウィークの実施を検討し、公共交通の利用を促進します。My routeなどのデジタルツールを活用し、ノーマイカーデーの参加（公共交通利用）による特典付与についてもあわせて検討します。また、新入社員研修時に町内公共交通の運行状況や大津町通勤バスの利用方法、バス定期券等を案内し、入社初期から公共交通利用を習慣化して、マイカー依存への抑制や長期的な利用促進を図ります。



図 ノーマイカーウィークの事例
出典：富山myroute推進協議会

事業② 大津町通勤バスの継続・本格運行

- 周辺道路の渋滞対策を目的として、本田技研工業㈱間及びセミコンテクノパーク方面向けの通勤バスの運行を継続しながら、利用者のニーズ等を踏まえて、企業、企業振興課、バス事業者等と連携して本格運行への移行を検討します。
- 新たな工業団地の整備に伴う通勤バスの新規運行等を含めた移動支援についても、関係者と協議・連携を図りながら検討します。

本田技研工業㈱間の運行概要

- 運行曜日：平日運行※
※本田技研の操業日にあわせて運行
- 運行便数：朝8便、夕12便
- 乗車運賃：210円～290円
- 運行主体：大津町渋滞対策プロジェクトチーム
- 運行事業者：産交バス㈱
- 実証運行期間：令和6年10月～
- 利用者数：月平均2,733人(日平均134人)
※令和6年10月～令和8年3月まで

セミコン方面向けの運行概要

- 運行曜日：平日運行
- 運行便数：朝3便、夕3便
- 乗車運賃：210円～300円
- 運行主体：大津町・菊陽町
協力：共同経営推進室、産交バス㈱、熊本県北広域本部
- 運行事業者：産交バス㈱
- 実証運行期間：令和7年10月～
- 利用者数：月平均541人(日平均27人)
※令和7年10月～令和8年3月まで

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

※令和8年4月時点の運行内容

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①通勤者向けの公共交通の利用促進	大津町、バス事業者、関連企業	検討・実施※企画したものから順次実施				
②大津町通勤バスの継続・本格運行	大津町、菊陽町、バス事業者、関連企業	実証運行のモニタリング→利用状況に応じて本格運行				

施策6

地域内交通の情報充実・利用効率の向上

取組の方向性 高齢者の日常的な移動を担う乗合タクシーの利便性・持続性向上に向けて、インセンティブ制度の導入検討や情報提供を主とした利用促進に取り組みます。

事業① 地域内の移動手段に関する情報発信の充実

- 介護保険課で取り組んでいる通いの場^{※1}において、乗合タクシーの制度周知（広報チラシの配布）や乗り方の案内など、関係課と連携して乗合タクシーの情報発信に取り組みます。
- 本町では、運転免許を自主返納された方への支援^{※2}として、タクシー利用券やバスICカードの交付を実施しています。関係課と連携して、自主返納の申請時に乗合タクシーのチラシを配布し、免許返納後の移動に関する不安を解消することで高齢者の利用意欲を高めます。また、高齢者がよく利用する買い物施設や病院、郵便局等において、施設関係者と連携して乗合タクシーのチラシを設置し、日常生活の中で目に触れる機会を創出します。

※1：通いの場の概要

高齢者等が生きがいをもって、健康で安心して暮らすことができるように、住民によって企画・運営し、交流を通じて介護予防の推進と地域づくりの推進を目的に実施している取組

※2：運転免許自主返納の支援内容

- 県内のほとんどのタクシーで利用できるタクシー利用券10,000円分を1回限り交付
- バスICカード5,000円分を1回限り交付



図 通いの場

事業② 運行サービスの改善による利便性の向上

- 令和8年4月から、乗合タクシーの運行区域を拡大しており、利用者の利便性向上に取り組んでいます。しかし、アンケート調査等において、乗合タクシーの運行時間や予約受付時間等に対する改善要望が挙げられており、今後の高齢化社会の進行と都市計画（立地適正化計画等）方針との整合を図りながら、高齢者にとって利用しやすいサービス改善を検討し、検討状況に応じて順次運行改善に取り組みます。

表 乗合タクシーの便別利用状況（令和7年度実績）

地域	往路（町中心部行き）				復路（各地区行き）			
	7:30～	9:00～	10:30～	12:00～	11:00～	12:30～	14:00～	16:00～
北部地域	53	834	574	145	364	569	178	157
南部地域	87	1,108	408	162	309	496	240	217
東部地域	77	770	545	173	318	651	398	95
合計	217	2,712	1,527	480	991	1,716	816	469
割合	4.4%	54.9%	30.9%	9.7%	24.8%	43.0%	20.4%	11.7%
	利用少			利用少				利用少

事業③ 乗合率向上に向けたインセンティブ制度の検討

- 乗合タクシーの乗合率向上に向けて、インセンティブ制度の導入をタクシー事業者と協議しながら検討します。利用者が積極的に相乗りを選択する動機づけを行い、持続性の向上に向けて効率的な運行と利用者の負担軽減の両立を図ります。



乗合の場合
運賃を割引



乗合の場合
運賃を割引

図 乗合による運賃割引の事例

出典：新潟県三条市

出典：静岡県袋井市

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①地域内の移動手段に関する情報発信の充実	大津町、施設関係者	調整・実施 ※調整でき次第順次実施				
②運行サービスの改善による利便性の向上	大津町、タクシー事業者	利用状況のモニタリング・改善検討等				
③乗合率向上に向けたインセンティブ制度の検討	大津町、タクシー事業者	制度の検討		検討状況に応じて導入		

施策 7

中心部における提供サービスの高度化

取組の方向性 大津まちなかバスの本格運行及びタクシーとの共存共栄を図りながら、中心部の回遊性向上及び賑わい創出、地域交通のサービス最適化に取り組みます。

事業① 大津まちなかバスの本格運行に向けたサービス改善

- 令和9年10月からの本格運行に向けて、実証運行結果を踏まえた運行ルートやダイヤの見直しに取り組みます。特に利用が低迷するバス停・ルートの効率化や需要の高い時間帯・目的地に対応した運行内容への改善を検討します。
- 本格運行後は、利用状況の継続的な検証として、利用者アンケートや乗降データ分析を定期的に行い、地域公共交通会議を通じて、継続的に運行改善の検討を行います。
- バス待ち環境の改善として、駅や主要施設等におけるベンチの設置に取り組むとともに、チャリンコの設置、乗り継ぎに関する情報提供等を図り、利用者の利便性向上を図ります。

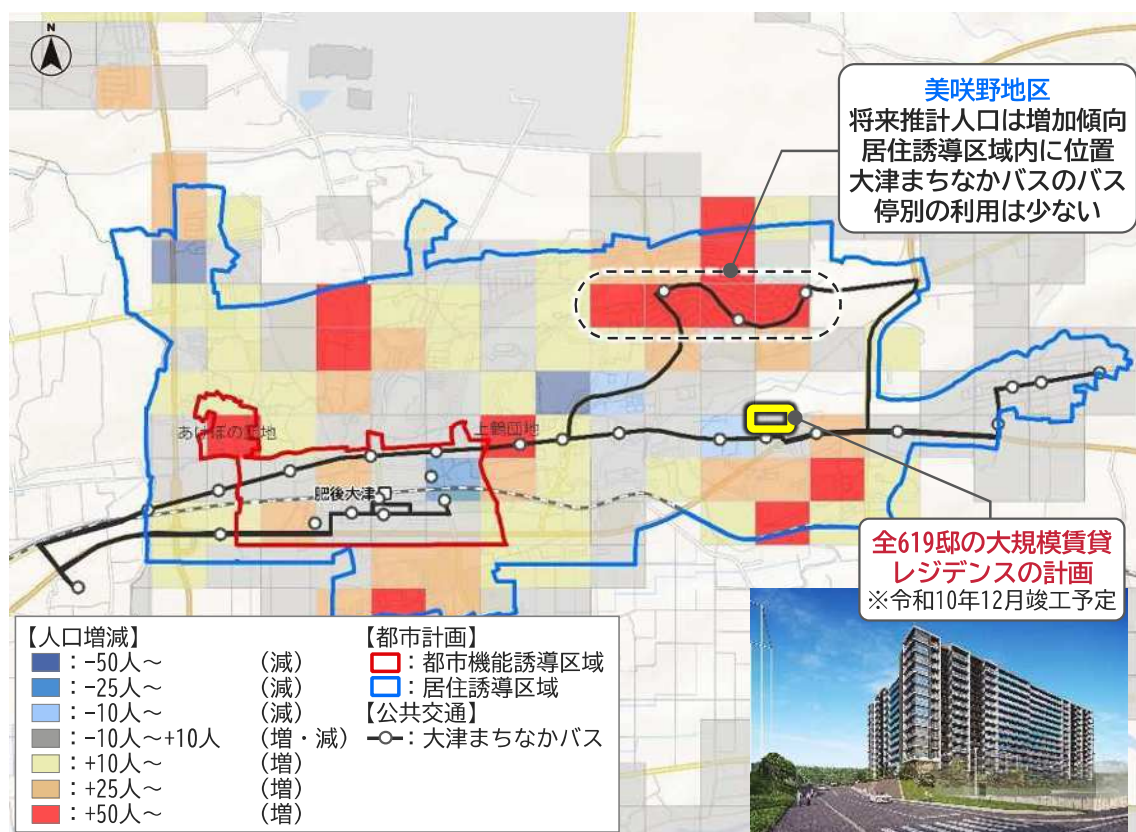


図 大津まちなかバスの運行状況と将来推計人口・都市計画の動き

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、サンケイビルHP

事業② 町民ニーズにあわせた路線再編の検討

- 新たな住宅開発地区や人口増加エリアを対象に、駅を中心とした交通ネットワークを検証しながら、通勤・通学や買い物、通院等の日常的な移動手段の確保に取り組みつつ、町民の移動ニーズ及び利用実態に応じて、既存路線の経路変更や運行ダイヤの見直し等を検討します。

事業③ タクシーとの役割分担による共存共栄

- 町内交通の再編にあたっては、既存の路線バスが担う幹線移動とタクシーが担う個別移動・補完交通の役割を明確化し、それぞれが共存共栄するために協議・確認を行いつつ、タクシー事業者との連携を促進します。深夜早朝や交通不便地域からの移動など、タクシーの特性を活かした移動手段の確保を推進します。

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①大津まちなかバスの本格運行に向けたサービス改善	大津町、バス事業者、施設関係者		継続的なモニタリング・サービス改善	本格運行開始		
②町民ニーズにあわせた路線再編の検討	大津町、バス事業者		必要に応じて協議・検討			
③タクシーとの役割分担による共存共栄	大津町、タクシー事業者		定期的に協議・検討、連携			

施策8

肥後大津駅を中心としたまちづくりを後押しする乗継重層型ネットワークの構築

- 取組の方向性** 肥後大津駅を中心とした乗継重層型ネットワークの構築に向けて、乗り継ぎダイヤの検討や情報案内の充実、交通結節機能の強化に取り組みます。

事業① 乗り継ぎに関する情報案内の充実

- 鉄道・バス・タクシーにおける相互連携の向上を目的に、国内外の観光客等に対して、待合環境や多言語対応した情報案内・誘導の充実など、乗継利便性の向上に取り組みます。
- 利用者が待ち時間を快適に過ごせる空間の確保や、乗り継ぎ情報案内の充実により、利用しやすい・わかりやすい乗り継ぎ環境の整備を推進します。



図 バス停デジタルサイネージ
出典：山形県山形市（山形駅）



図 墨田区公共交通マップ
出典：東京都墨田区

事業② 肥後大津駅における交通結節機能の強化

- 肥後大津駅周辺まちづくり基本計画の取組と連携しながら、肥後大津駅を中心としたネットワークの形成及び利便性の向上、交通結節機能の強化に取り組めます。
- 肥後大津駅は、多様な交通モードが結節する中心拠点であるため、駅前広場の再編等にあわせて、待合スペースや情報案内の充実、バス・タクシー乗り場、シェアモビリティ（サイクルポート等）などの整備を推進します。また、整備内容については、関係する交通事業者や民間事業者と協議・検討を進めます。



図 交通結節機能の強化イメージと期待効果

駅まち空間のイメージ（国土交通省）

○駅や駅前広場と周辺市街地を一体的に捉えた「駅まち空間」の整備を推進している。また、様々な交通モードが接続・乗り換えできる「モビリティ・ハブ」を整備するとともに、小型モビリティやシェアサイクル等をシームレスに利用できる交通環境の実現を目指している。



図 駅まち空間の一体的整備のイメージ
出典：国土交通省「駅まちデザインの手引き」



図 様々な交通モードの接続・乗換拠点
出典：国土交通省「2040年道路の景色が変わる」

事業③ 鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ検討

- 肥後大津駅における鉄道とバスの乗り継ぎしやすいダイヤの維持・改善に向けて、鉄道の運行ダイヤを考慮しながら、交通事業者との協議・調整に取り組めます。

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①乗り継ぎに関する情報案内の充実	大津町、鉄道事業者、バス事業者			協議・実施		
②肥後大津駅における交通結節機能の強化	大津町、鉄道事業者、民間事業者等			まちづくりの状況に応じて検討・実施		
③鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤ検討	大津町、バス事業者			協議・検討		

施策
9

公共交通を守り・育てる意識の醸成

取組の方向性 町民が公共交通を「利用するもの」から「地域で支え育てるもの」として認識できるように、公共交通に関する情報を分かりやすく、継続的に発信します。

事業① 公共交通情報の一元化（ガイドブック作成）

- 町内を運行する鉄道、空港ライナー、路線バス、大津町通勤バス、乗合タクシー、民間タクシーなどの公共交通情報を一元化したガイドブックを作成し、路線図や時刻表、乗継情報、利用方法などを分かりやすく掲載します。あわせて、デジタル版の公開や公共施設等での配布を行い、誰もが必要な交通情報を取得しやすい環境づくりを進めます。

公共交通ガイドブックの作成事例

○宮崎県門川町において、町内を運行する鉄道や路線バス、乗合タクシー、民間タクシーなどの運行情報を一元化したガイドブックを作成し、全戸配布を行っている。



図 門川町公共交通ガイドブック

出典：宮崎県門川町

事業② 多様な媒体を活用した情報発信の強化

- 町の広報紙やHP、SNS（公式LINE等）などの多様な媒体を活用し、公共交通に関する情報発信を強化します。バスきたくまさんによる運行情報のリアルタイム配信や利用方法、乗継情報などを分かりやすく周知し、公共交通の利用促進と利用意識の醸成を図ります。

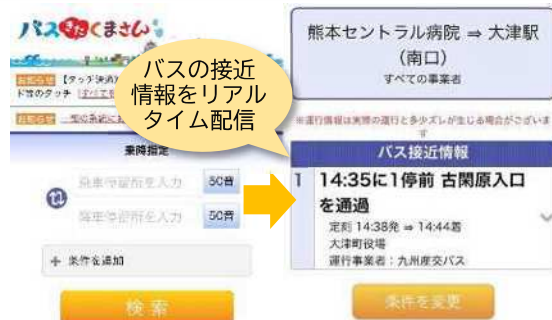


図 バスきたくまさん 出典：産交バスHP

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①公共交通情報の一元化 (ガイドブック作成)	大津町	ガイドブック 検討・作成 → ガイドブックの周知 →				
②多様な媒体を活用した 情報発信の強化	大津町	→ 情報発信（定期的） →				

施策
10

関係者連携を通じた利用促進企画の推進

取組の方向性 行政、交通事業者、学校、地域団体等と連携し、公共交通への理解と利用機会の拡大を図る取組を推進し、日常的な公共交通利用の定着を図ります。

事業① 学生・高齢者向けの乗り方教室・出前講座

- 学校や地域団体と連携し、学生や高齢者向けのバス乗り方教室・出前講座を実施し、バスの利用方法や他の交通への乗り継ぎ方法等を説明します。
- 学生に対しては、若い頃から公共交通を利用する習慣を定着させるため、乗車体験等を通じて公共交通の便利さや地域を支える役割への理解を深めるとともに、バスに親しみや愛着を持ってもらう取組を推進します。高齢者に対しては、ICカードの利用方法やスマートフォンを活用した時刻検索・経路検索の体験会、買い物施設と連携したお出かけ企画などを実施し、公共交通を実際に利用する機会を創出します。



図 学生向けのバス出前講座
出典：埼玉県さいたま市



図 バスでお買い物モニタリングツアー
出典：福岡県宗像市

事業② 関係機関と連携したMy routeの活用促進

- 最適な経路検索や乗換案内に加え、イベント情報やデジタルチケットなどを販売するMaaSアプリ「My route」の情報発信・活用促進に取り組みつつ、乗合タクシーの回数券のデジタル化やバスと乗合タクシーの乗車券の発行などについても利用者のニーズを踏まえながら、関係者と協議・連携して導入を検討します。



図 MaaSアプリ「My route」の概要



図 熊本県内版 1 dayパス
出典：My route HP

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①学生・高齢者向けの乗り方教室・出前講座	大津町、交通事業者、町関連部局	企画・実施 ※企画したものから順次実施				
②関係機関と連携したMy routeの活用促進	大津町、九州MaaS関係者等	検討・実施 ※検討したものから順次実施				

施策
11

官民連携による地域移動手段の確保・維持

取組の方向性 行政・交通事業者・民間事業者等が連携し、二次交通の確保を進めるとともに、担い手確保に向けた支援を検討し、持続可能な地域交通体系の構築を目指します。

事業① 交通事業者の運転手確保の支援

- 交通事業者における深刻な運転手不足に対応するため、交通事業者と連携して担い手確保に向けた支援を推進します。二種免許取得費用等への支援や合同就職説明会の開催、公共交通業界の魅力発信などを通じて、新たな人材確保の支援を検討します。

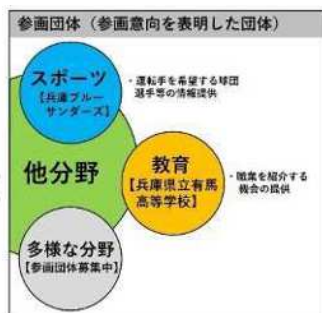
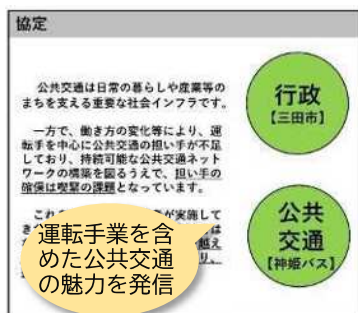


図 行政と交通事業者の連携協定による「担い手共創プロジェクト」
出典：兵庫県三田市



図 バス運転体験・説明会
出典：国土交通省

運転手確保に向けた補助金支援の事例

○熊本県西原村では、村内における公共交通等の運行に従事する村内交通事業者の運転手を対象に支援金を交付している。交付対象者としては、移住等に関する要件と就業に関する要件があり、村内公共交通の維持と移住・就業の促進を目的として取り組んでいる。

○大分県別府市では、県外から別府市へ移住し、バス運転手・タクシー運転手として市内で働く方を対象に移住支援金を交付している。支援額は、単身世帯40万円、2人以上の世帯60万円、申請年度の4月1日時点で12歳以下の子どもを養育している場合は、子ども1人につき30万円を加算している。加算は1世帯2人まで、上限60万円となっている。

就職年度から
5年度まで各
10万円を支給



図 運転手就業支援金
出典：熊本県西原村

事業② 二次交通手段の確保検討

- TSMCの進出以降、宿泊施設の立地が加速しており、宿泊施設の事業者等から肥後大津駅から宿泊施設間のほか、夜間（夕食等）にホテル～まちなか間の移動手段もほしいとの意見が挙がっています。肥後大津駅からの二次交通手段の確保として、宿泊施設事業者と交通事業者、行政等が連携して運営する送迎サービスやシェアサイクル等のモビリティの整備など、民間事業者と連携・協議しながら検討します。

地域連携型の共同送迎サービスの事例

○石川県金沢市において、金沢駅からの二次交通として、観光客をターゲットとした相乗りタクシーサービスの実証事業を実施している。バスやタクシー乗り場に並ぶことなく、金沢駅から香林坊エリアのホテルに移動する相乗りタクシーである。



図 デマンドタクシーの概要



図 WESTERの予約画面
出典：石川県金沢市

夜間限定の移動手段確保の事例

○新潟県見附市において、週末（金・土曜）の夜間に飲食店が多いエリアを出発地とし、市内全域で降車可能な、ハイエース車両によるオンデマンド乗合タクシー「ナイトコミタク」を運行している（道路運送法第78条2号を活用）。

○広島県庄原市において、庄原版ナイトタイムデマンドプロジェクトとして、バス事業者の安全管理の下、自家用車や一般の運転手を活用した夜間乗合デマンドタクシーの実証運行を実施している。

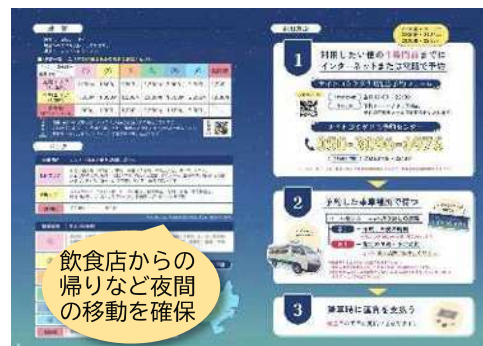


図 ナイトコミタクの概要
出典：新潟県見附市

タクシーがない
時間帯の移動
手段を確保



図 庄原版ナイトタイム・デマンドプロジェクト
出典：広島県庄原市

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①交通事業者の運転手確保の支援	大津町、 交通事業者	協議・検討		検討に応じて実施		
②二次交通手段の確保検討	大津町、 タクシー事業者、 民間事業者等	検討・協議・実施				

施策
12

効率的かつ利便性の高い公共交通サービスの実現

取組の方向性 移動ニーズや社会環境の変化を踏まえ、他分野との連携による効率的な移動支援を継続するとともに、環境負荷低減などの先進技術の活用を推進します。

事業① 福祉・教育分野等と連携した移動支援の継続

- 福祉や教育部門等と連携し、外出支援サービスやスクールバスなどの移動支援を継続するとともに、既存交通資源の有効活用や運行の効率化を図ります。また、通院・通学・買い物等の日常生活に必要な移動手段の確保に向け、関係機関との情報共有や連携体制の強化を進め、誰もが利用しやすい移動環境づくりを推進します。

事業② 先進車両の導入推進（交通GX）

- 環境負荷の低減や利便性の高い公共交通の実現に向け、EVバス等の先進車両の導入を推進します。EVバスは、エンジン音や振動が少なく、発進・加速が滑らかで揺れや振動が少ないなど、利用者の快適性向上にも繋がります。また、国の補助制度等を活用しながら、交通事業者や企業等と連携して導入検討を進めるとともに、地域の脱炭素化に資する公共交通サービスの構築を目指します。



図 コミュニティバスのEV化
出典：福岡県宗像市

熊本県内のEVバス導入事例

○空港リムジンバスとして、熊本県内で初となる大型路線EVバス「日野ブルーリボンZEV」を導入しており、令和8年3月より運行開始している。九州電力株式会社、芙蓉オートリースはカーボンニュートラルの実現を目指した取組みの一環として、EVバス導入を検討する自治体や民間企業向けに、車両やエネルギー関連サービス等を月額定額制で提供する「九電でんきバスサービス」を展開している。



図 EVバス車両のイメージ
出典：熊本県

〈各事業の実施主体・スケジュール〉

事業名	実施主体	実施スケジュール				
		R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
①福祉・教育分野等と連携した移動支援の継続	大津町、町関連部局			検討・継続		
②先進車両の導入推進（交通GX）	大津町、交通事業者、関連企業等			検討・協議		

第6章

計画の推進に向けた取組

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