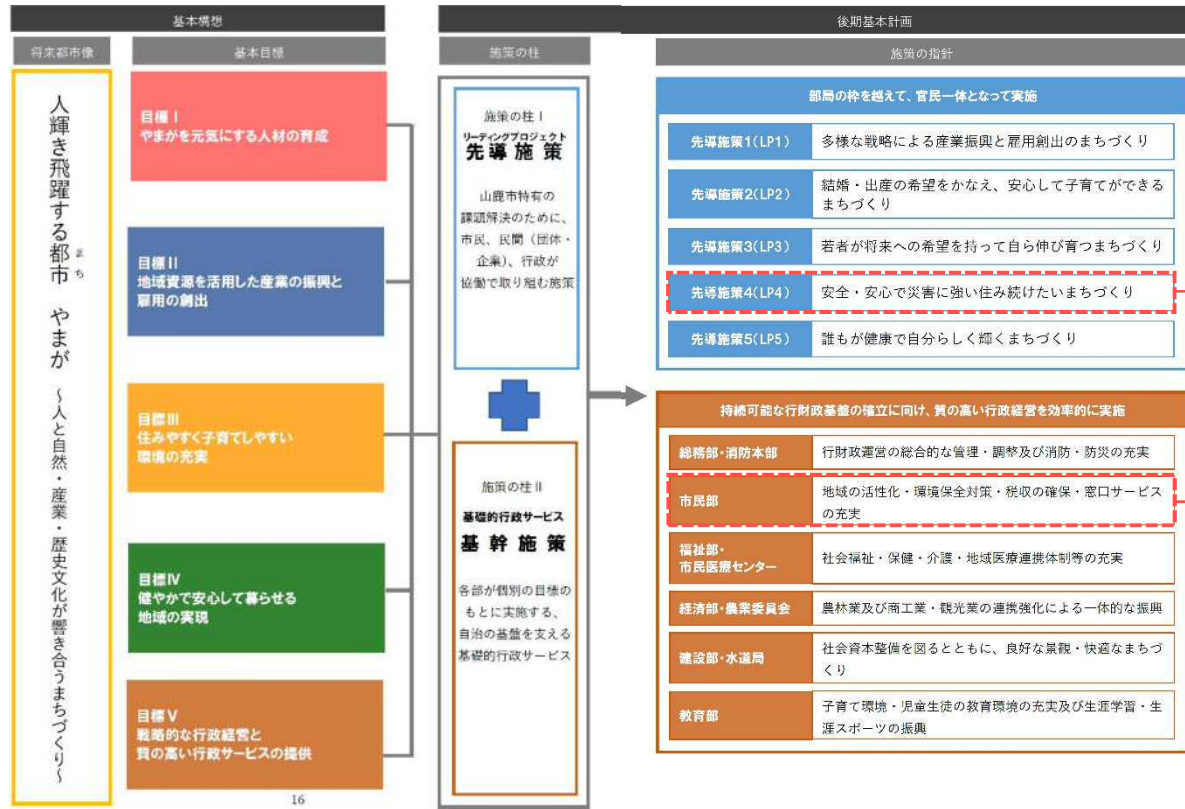


1 地域公共交通に求められる役割

▼第2次山鹿市総合計画後期基本計画(計画期間:令和3年度～令和7年度)



大規模な災害にも負けない山鹿づくりに、社会インフラ整備と地域防災力強化で取り組む
→生活の利便性を向上させる公共交通システムの構築(超高齢化社会を見据えた公共交通システム構築プロジェクト)

地域コミュニティの活性化と市民窓口の充実に係る業務推進
→市民生活に不可欠な路線バスや予約制あいのりタクシーを安定的に運行し、移動手段の確保による地域の暮らしを維持



▲将来都市構造図(都市マス)

○市民の日常生活における移動手段の確保

市民が安心して日常生活を送るためには、通勤・通学、買物、通院等の移動手段を確保することが重要であり、特に学生や高齢者などの交通弱者にとって地域公共交通は不可欠な移動手段となっています。

安全・安心な暮らしの維持 生活利便性向上

○地域の活力維持を支援

近年、ライフスタイルや価値観、活動が多様化するなかで、移動ニーズも変化しています。市民のニーズに応じた移動手段を確保することは、市民の外出機会を創出するとともに、まちのにぎわい創りにも繋がります。人口が減少するなかで地域の活力維持を支援する役割が考えられます。

外出機会創出 にぎわい・交流創出 定住・移住促進 健康増進

○観光地・観光産業の再生に寄与

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により大きく減少した観光需要が回復しつつあります。地域公共交通は、観光客をはじめとする来訪者の移動利便性を向上させ、観光地・観光産業の再生に寄与するとともに、地域間・都市間交流を活性化し、地域の魅力向上に貢献する役割が期待されます。

観光振興 交流圏域の形成・拡大 地域の魅力向上

○本市が目指す将来都市構造の形成支援

将来的な少子・超高齢社会、地球温暖化等への対応が喫緊の課題であり、持続可能な都市構造への再構築が求められています。本市においても、中心拠点の機能強化と各拠点間の連携強化を基本とする多核連携の集約型都市構造の実現を目指しており、地域公共交通はその骨格を担うものになります。

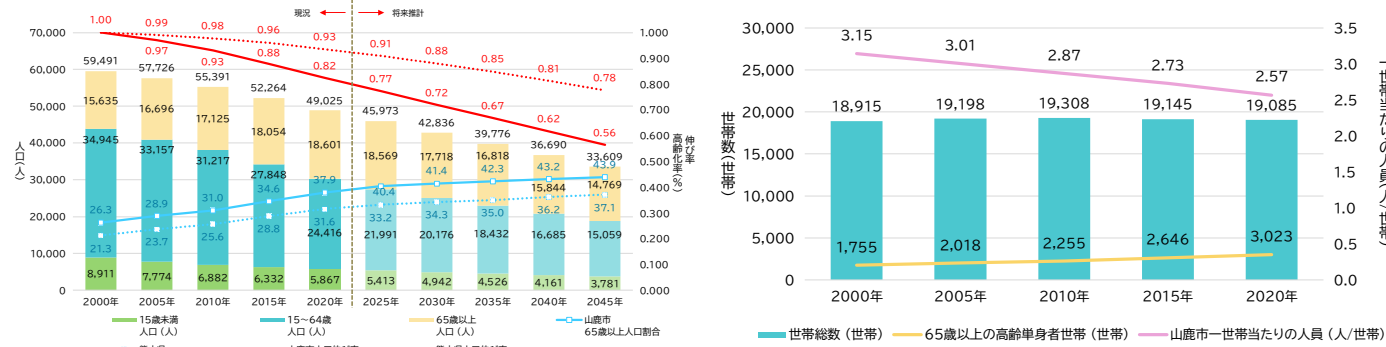
持続可能なまちづくり 多核連携の集約型都市構造の実現

計画名	山鹿市都市計画マスタープラン ※次期計画と要整合	山鹿市・和水町定住自立圏共生ビジョン ※次期計画と要整合	山鹿市観光基本計画	第8期山鹿市高齢者福祉計画及び 介護保険事業計画※次期計画と要整合
基本理念 (将来像等)	<p>■基本理念</p> <p>人と自然・産業・歴史文化をつなぐ都市 やまが ～多様な暮らしと交流のまちづくり～</p> <p>■基本方針</p> <p>○地域や人々の役割分担と連携強化によるオール山鹿のまちづくり</p> <p>○安全・安心・快適で、多様な暮らしを実現するまちづくり</p> <p>○地域資源を生かし、魅力や活力を高め、多様な交流を実現するまちづくり</p>	<p>■圏域の将来像</p> <p>安全・安心かつ快適な暮らしを補完しあう圏域</p> <p>地域資源が響きあい新たな賑わいを創出する圏域</p>	<p>■基本理念</p> <p>住む人が誇り、来た人が共感する、観光都市・やまが</p> <p>■基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 地域の資源を磨き上げる 2 地域の魅力を伝える 3 観光の担い手を育てる 	<p>■基本理念</p> <p>高齢者が心豊かに暮らし、生き生きと活躍できる都市・山鹿</p>
公共交通に関する 方針・施策等	<p>■公共交通の充実</p> <p>○都市間連携の充実</p> <p>九州新幹線開通に伴い、玉名地域との連携や、福岡都市圏及び熊本都市圏との連絡強化に向けて、山鹿バスセンターを中心として、バス交通機関の充実を図ります。</p> <p>○地域間連携の充実</p> <p>交通安全思想の普及と通勤・通学、高齢者の通院、買物等、すべての人が便利で快適に利用できる公共交通機関の整備と、日常生活利便の向上と域内交流の活性化に向けて、バス交通機関との連携を図りながら、地域特性に応じた新たな交通システムを構築し、サービス水準の高いバス利用環境の整備を目指します。</p> <p>また、循環バス、乗合タクシー等の地域特性に応じた交通手段について、継続的に推進を行い、複合的な公共交通ネットワークの創出を図ります。</p> <p>○公共交通と密着した土地利用の推進</p> <p>公共交通と密着した暮らしの実現と多核連携の集約型都市構造の再編を目指し、徒歩や自転車により公共交通サービスが享受でき、地域核の形成による中心部及び各地域へのアクセス性の強化が図れるよう、土地利用施策との連携に努めます。</p>	<p>■公共交通の利便性向上及び活性化</p> <p>○圏域における公共交通の利便性向上及び活性化に向けて関係団体と協議を行い、地域公共交通網の形成を図る。</p> <p>→路線バス維持のための運行補助事業</p> <p>→路線バスの利便性向上と利用促進</p> <p>→乗合タクシーの圏域内での利用拡大</p>	<p>■訪れやすく、快適に回遊できる環境整備</p> <p>○今後は、公共交通機関利用者に対する利便性の向上に努めます。</p> <p>○関西方面などからの誘客や公共交通機関を利用する来訪者のために、駅や空港からのアクセス向上や、市内回遊手段の整備、外国人にも対応したサイン整備を行います。</p> <p>→市民も観光客も気軽に利用できる公共交通手段の確保</p>	<p>■地域の実情に応じた在宅生活の継続に向けた支援</p> <p>○今後も高齢者等の移動支援の確保に努めるとともに、外出が困難な高齢者に対して移動の利便性向上を図ります。</p> <p>→外出支援タクシー利用助成事業</p>

2 地域公共交通の現状・問題点

地域公共交通を取り巻く状況及び将来動向

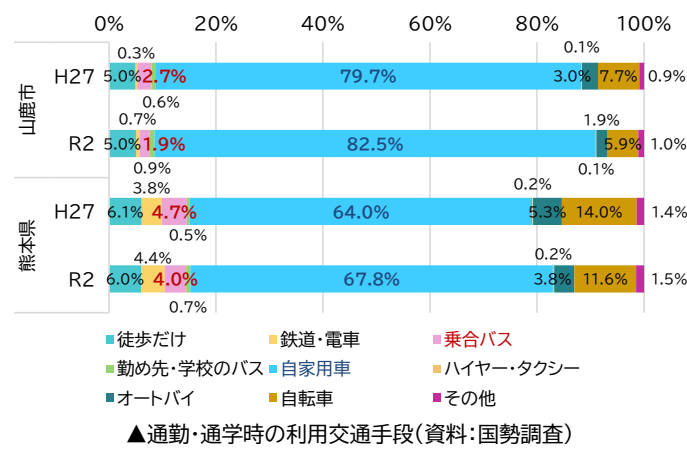
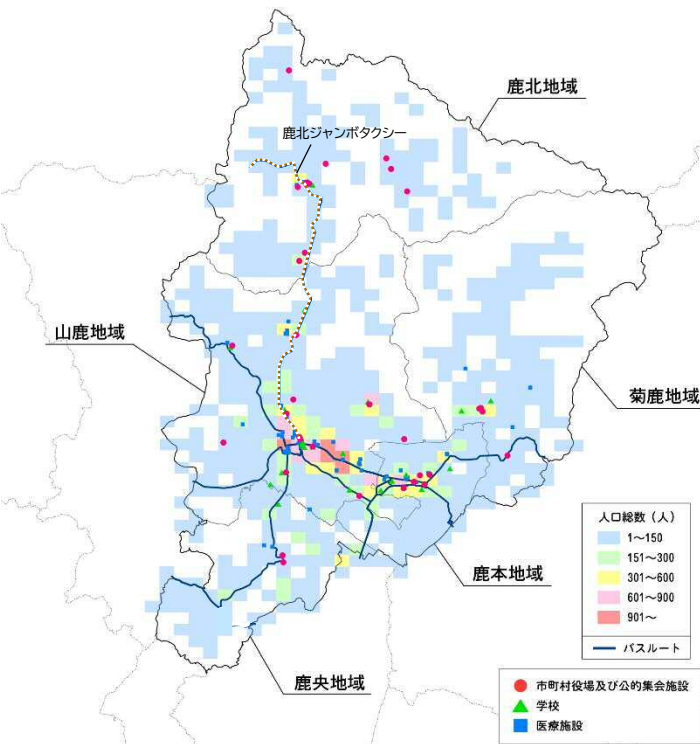
- 人口減少、少子高齢化が進展しており、さらには高齢者の単身世帯が増加
- 上記の状況は、今後ますます進展することが予想され、少子化のみならず、高齢者人口も減少することが予想される



▲人口の推移(資料: 国勢調査、社人研 将来推計人口)

▲世帯数の推移(資料: 国勢調査)

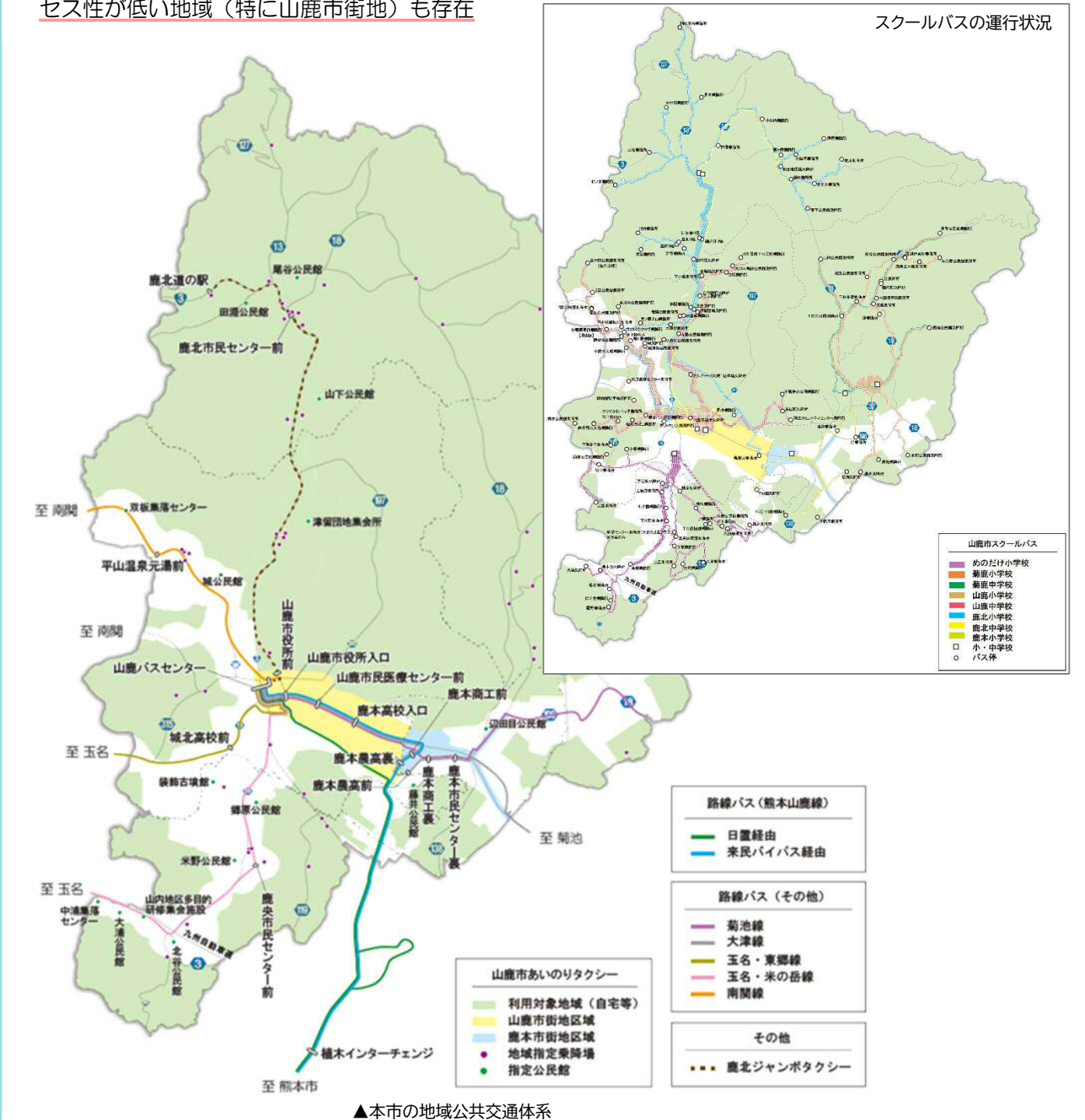
- 集落が広く・薄く分散しており、低密度化が進行
- 日常生活に必要な施設多くは、山鹿・鹿本市街地への依存が高い状況
- 市民の移動手段は自家用車に依存しており、近年さらにその傾向が強くなっている



▲通勤・通学時の利用交通手段(資料: 国勢調査)

地域公共交通の現状(1/2)

- 路線バスやあいのりタクシー、一般タクシー、スクールバスなど、多様な交通モードから地域公共交通体系(地域旅客運送サービス)を形成
- あいのりタクシーの運行により、面的な交通空白地は存在しないものの、居住地から路線バスに対するアクセス性が低い地域(特に山鹿市街地)も存在

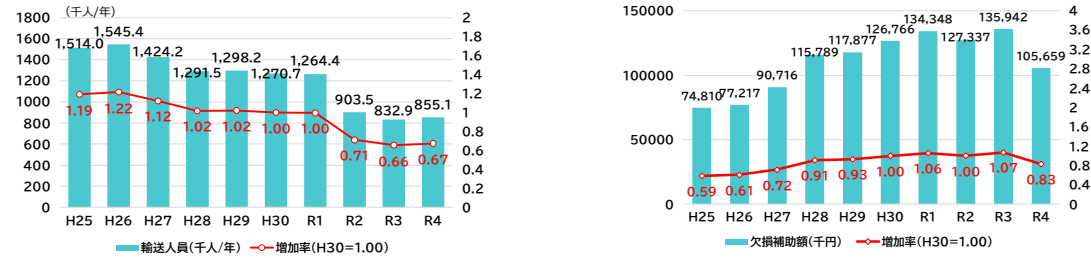


2 地域公共交通の現状・問題点

地域公共交通の現状(2/2)

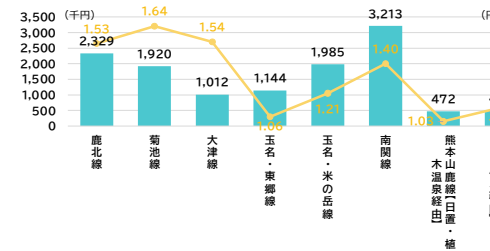
【路線バス】

- 熊本山鹿線の統合や、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、R2年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移
- 利用者数の低迷や、運転手の不足等に伴い、ダイヤの減便や、路線の統廃合が進み、サービス水準が低下(熊本山鹿線の統合(R2)、三玉線の廃止(R4)、南関線の統合(R4)、鹿北線(R5)の廃止)
- 利用者数の低迷や燃料費の高騰等により、欠損補助額が増加傾向にあったが、路線の再編や運営コストの削減により、R4年度に大幅に減少(R4:105,659千円)
- 一方で、利用者一人当たりの経常費用は増加傾向で、特に地方路線でその傾向が顕著



▲輸送人員の推移

▲欠損補助額の推移

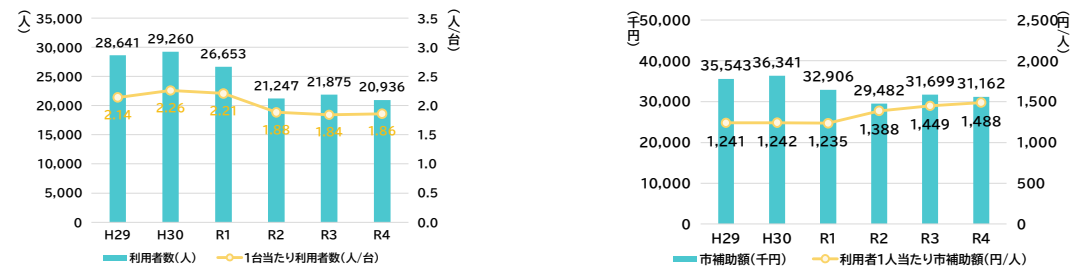


▲系統別の補助金額・1人当たり経常費用

(資料:交通事業者提供資料)

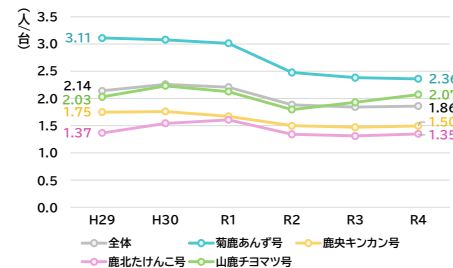
【あいのりタクシー】

- 路線バスの廃止に伴うあいのりタクシーの運行エリア拡大等で市民の移動手段を確保
- 新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、R2年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移
- 利用者数の減少に伴い、あいのりタクシーの稼働台数が減少したことで運行経費も減少し、市補助額は減少(R4:31,162千円)
- 一方で、相乗り率(1台当たり利用者数)の低下により、利用者一人あたりの市補助額が増加し、収支率が低下(R4:15.4%)

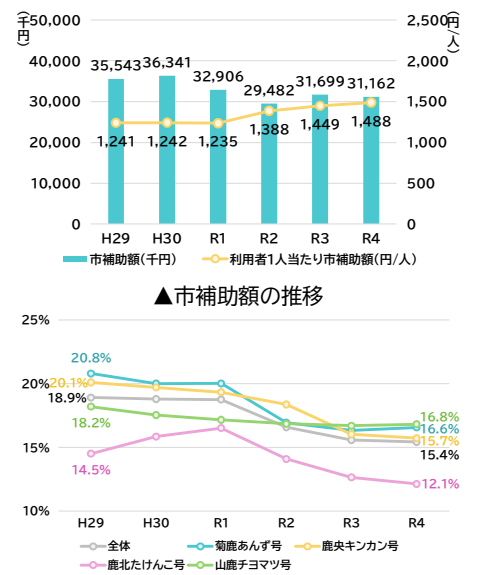


▲利用者数の推移

▲市補助額の推移



▲運行地域別の相乗り率の推移

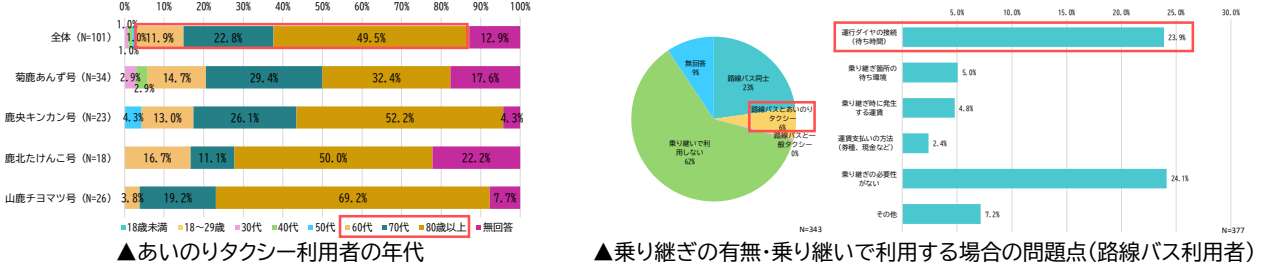


▲運行地域別の収支率の推移

地域公共交通に対するニーズ等

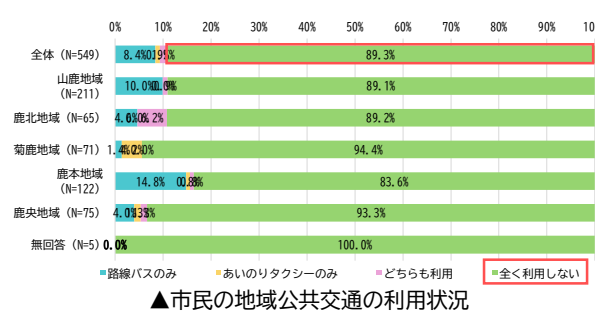
【公共交通利用者(乗り込み調査、アンケート調査)】

- 路線バスは学生の通学利用、あいのりタクシーは高齢者の買い物や通院利用など、利用者が限定的
- 特にあいのりタクシーの利用者のほとんどが免許を保有していない高齢者
- 路線バスとあいのりタクシーの乗り継ぎはほとんどみられず、乗り継いで利用する場合の問題点として、運行ダイヤの接続(待ち時間)が多く挙げられた
- 地域公共交通を既に利用している方は、運賃が高くなった場合でも今後も利用する意向が高い

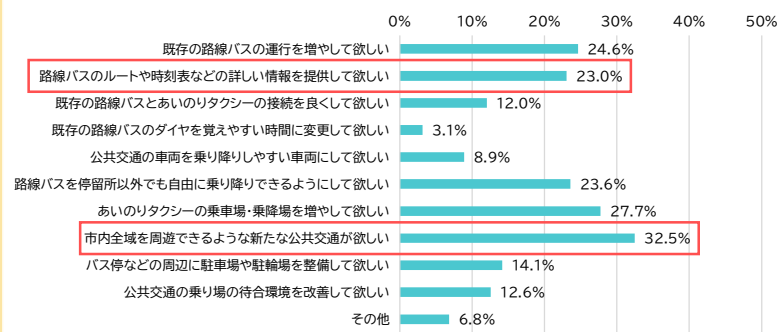


【市民(アンケート調査)】

- 自家用車に依存している(89%が地域公共交通を利用していないと回答)
- 地域公共交通網形成計画の市民の認知度が非常に低い(約84%が知らないと回答)
- 約7割の市民が今後も地域公共交通を維持すべきとの意向を示している
- 今後の地域公共交通に望むサービスとして、サービス水準に関する内容のほか、周遊手段の確保、情報提供が多く挙げられた



▲市民の地域公共交通の利用状況



▲市民の今後の地域公共交通に望むサービス

【交通事業者(ヒアリング調査)】

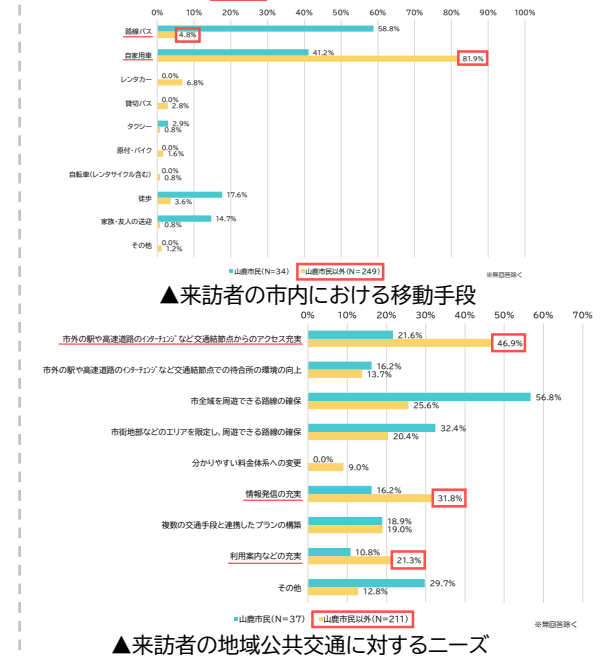
- 路線バス事業者、タクシー事業者ともに、運転手が不足・高齢化
- あいのりタクシーの運行に伴い、通常タクシーの利用者減少・収入減少、車両不足等が発生しているほか、オペレーターの確保や配車計画、運行管理等の事務作業による運営の負担が生じている
- あいのりタクシーの一部利用者の時間外予約や無断キャンセル等への対応が負担

【各種関係機関等(ヒアリング調査)】

- スクールバスや外出支援タクシーなど、多様な移動サービスが存在
- 観光客をターゲットとした移動サービスがない
- 朝課外の廃止による利用の変化、登下校や部活動等の送迎による保護者の負担
- 地域公共交通との連携については積極的に対応する意向があるものの、主体性は低い状況

【来訪者(アンケート調査)】

- 自家用車で来訪が多いことから、山鹿市内においても自動車での移動が多く、公共交通が利用されていない
- 交通結節点等からのアクセスのほか、“地域公共交通の情報提供”に対するニーズが高い



▲来訪者の地域公共交通に対するニーズ

2 地域公共交通の現状・問題点

地域公共交通を取り巻く状況及び将来動向

- 人口減少、少子高齢化の進展、高齢者の単身世帯が増加
- 上記の状況は、今後ますます進展することが予想される（少子化、高齢者人口の減少）
- 集落が広く・薄く分散、低密度化が進行
- 日常生活施設の多くは山鹿・鹿本市街地へ依存
- 市民の移動手段は自家用車に依存

影響

地域公共交通の現状

- 多様な交通モードから地域公共交通体系（地域旅客運送サービス）を形成
 - 面的な交通空白地は存在しないものの、居住地から路線バスに対するアクセス性が低い地域も存在
- [路線バス]**
- R2 年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移
 - ダイヤの減便や、路線の統廃合が進み、サービス水準が低下
 - 欠損補助額が増加傾向にあったが、路線の再編や運営コストの削減により、R4 年度に大幅に減少
 - 一方で、利用者一人当たりの経常費用は増加傾向で、特に地方路線でその傾向が顕著
- [あいのりタクシー]**
- 運行エリア拡大等で市民の移動手段を確保
 - R2 年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移
 - 利用者数の減少に伴い、あいのりタクシーの稼働台数が減少したことで運行経費が減少し、市補助額は減少
 - 一方で、相乗り率の低下により、利用者一人あたりの市補助額が増加し、収支率が低下

地域公共交通に対するニーズ等

[公共交通利用者]

- 利用者が限定的
- 路線バスとあいのりタクシーを乗り継いで利用する場合の問題点：運行ダイヤの接続（待ち時間）
- 地域公共交通を既に利用している方は、運賃が高くなった場合でも今後も利用する意向が高い

[市民]

- 自家用車に依存している
- 地域公共交通網形成計画の市民の認知度が非常に低い
- 約7割の市民が今後も地域公共交通を維持すべきとの意向を示している
- 市民の今後の地域公共交通に望むサービス：サービス水準の向上、周遊手段の確保、情報提供

[来訪者]

- 自家用車での来訪が多いことから、山鹿市内においても公共交通が利用されていない
- 来訪者の地域公共交通に対するニーズ：交通結節点等からのアクセス、周遊手段の確保、情報提供

[交通事業者]

- 路線バス事業者、タクシー事業者ともに、運転手が不足・高齢化
- あいのりタクシーの運行に伴い、通常タクシーの車両不足、運営の負担等が生じている
- あいのりタクシーの一部利用者の時間外予約や無断キャンセル等への対応が負担

[各種関係機関等]

- スクールバスや外出支援タクシーなど、多様な移動サービスが存在
- 観光客をターゲットとした移動サービスがない
- 朝課外の廃止による利用の変化、登下校や部活動等の送迎による保護者の負担
- 地域公共交通との連携については積極的に対応する意向があるものの、主体性は低い状況

問題点

- 人口減少・少子高齢化は、財政逼迫の要因となり、地域公共交通に関わらず、今後の行政全体の施策・事業の実施に影響
- 交通弱者がさらに増加する一方で、地域公共交通の主な利用者層である学生、高齢者の数そのものの減少
- 交通事業者の運転手不足や高齢化のさらなる進行
- 集客減少、売上低迷により、公共交通沿線の日常生活等に必要となる施設の撤退が進んだ場合、地域公共交通の利用に影響（日常移動の制約、外出機会の喪失など）

影響

- 多様な移動サービスが存在するものの、一部サービスの重複がみられるとともに、多くの財政負担が生じており、今後も燃料費の高騰等に伴い、さらなる増加が想定
 - 山鹿～鹿本市街地間において、あいのりタクシーで移動できないとともに、路線バスとの乗り継ぎを考慮した体系となっておらず、運行ダイヤの接続など、交通モード相互の連携は不十分な状況
 - 今後さらに進展する人口減少・少子化等を考慮した場合、地域公共交通の利用者数はさらに減少することが懸念
 - 今後は、市全体で地域公共交通を支えていくことが求められるが、市民の地域公共交通に対する関心が希薄な状況
 - 観光分野など、他分野と連携した地域公共交通に対する取り組みが求められるが、現在、連携した取り組みは実施されていないとともに、取り組みに向けた機運も低い状況
 - 部活動の地域移行や合同化が進むと、保護者の送迎の負担がさらに増加することが懸念
- [路線バス]**
- バス停までの集落からのアクセス性が低く、カバーするエリアが限定的となっていることから、利用者も限定的となっており、人口減少・少子化等により、今後も減少していくことが想定
 - 利用者数の減少に伴う運賃収入減少や燃料費の高騰、さらには運転手不足により、経営環境が非常に厳しいなか、今後の事業継続が懸念
 - 経営改善のための路線の減便・廃止による利便性低下、それに伴い利用者がさらに減少するといった、負のスパイラルに陥っている状況
- [あいのりタクシー]**
- 地域内のみならず、通常タクシーと比較して安価に山鹿・鹿本市街地まで利用することが可能など、一部役割分担が不明確
 - あいのりタクシーの新規利用者が少なく、利用者が限定的
 - あいのりタクシーの運行に伴い、通常タクシーの配車等に影響が生じている
 - 一部利用者のマナーが問題

3 山鹿市地域公共交通網形成計画の評価

(1) 施策・事業等の実施状況

①路線バスの見直し

実施概要	効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの形成を目的に、市内完結路線（鹿北線、三玉線）は、利用実態を踏まえた適切な交通モードの選択などの見直しを行います。また、周辺市町とを結ぶ路線バス（玉名線、南関線、菊池線など）は、利用実態等を踏まえた路線の集約・見直し等を行います。
実施状況 実施済み	市内完結路線については、令和3年3月末に三玉線、令和5年9月末に鹿北線を廃止した。また、周辺市町とを結ぶ路線では、熊本山鹿線の一部（新道経由・来民中町経由）が令和1年9月末に廃止となり、南関線（三加和経由及び平山温泉経由）については、令和3年9月末に一部区間を廃止し2系統を1系統に集約した。

②あいのりタクシーの運行内容の見直し

実施概要	あいのりタクシーの利用促進や維持・確保を目的に、地域の実情に応じて運賃、ダイヤ、運行日などのサービス水準の見直しや運行エリアの見直しなどを行います。
実施状況 実施済み	あいのりタクシーは、路線バスの廃止に伴い交通空白地となった地域をカバーするため運行エリアの拡大を実施した。また、令和5年10月から制度の全体的な見直しとして、①全エリア週6日運行に統一、②路線バス停から500m以内に70才以上の事前申請者が利用できる特例エリアを新設、③利用料金の一律100円値上げを実施した。

③あいのりタクシーの運行管理及び予約の効率化

実施概要	あいのりタクシーの円滑な運行管理を目的に、高齢の利用者や運行する交通事業者等にとって利便性が高い管理方法等について検討します。
実施状況 一部実施	令和6年度にあいのりタクシー配車システム等の導入に向けて、交通事業者と協議を実施している。

④待合所の整備

実施概要	地域公共交通の利用環境の向上を目的に、利用しやすく市民が集える拠点の創出として、沿道施設等と連携した待ち空間の創出を図ります。
実施状況 一部実施	待合所の整備については、交通事業者等との協議・検討のみで実際の整備までは至っていないが、交通事業者が一部の待合所にベンチを設置した。

⑤地域公共交通ガイドブック(路線図、時刻表など)の作成

実施概要	新たな需要の創出及び利用者の更なる利便性向上を目的に、路線バス及びあいのりタクシーを対象に、路線図、時刻表及び運賃などの必要な情報をまとめた、高齢者にも分かりやすく便利なガイドブックを作成します。
実施状況 未実施	山鹿市の広報誌やホームページで地域公共交通の情報を発信しているが、地域公共交通をまとめたガイドブックの作成については未実施である。

⑥広域的な地域公共交通マップの作成

実施概要	市民のみならず市民以外（特に来訪者など）も分かりやすく安心して地域公共交通を利用してもらうことを目的に、本市及び周辺市町も含めた路線バスなどの情報をまとめた地域公共交通マップを作成します。
実施状況 未実施	山鹿市の広報誌やホームページで地域公共交通の情報を発信しているが、地域公共交通マップの作成については未実施である。

⑦路線バスを活用したバスパック等の商品開発

実施概要	来訪者の周遊性向上を目的に、路線バスを活用したバスパック等の商品開発を、交通事業者や沿道施設、宿泊施設等と連携して検討します。
実施状況 未実施	バスパック等の商品開発については、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり未実施である。

⑧小学生等を対象とした地域公共交通の乗り方教室の実施

実施概要	地域公共交通に対する関心を高めてもらうとともに、保護者をはじめとする家族との外出機会を創出することを目的に、小学生を対象にバスの乗り方教室を実施します。また、あいのりタクシーの利用促進を目的に、高齢者等を対象にあいのりタクシーの乗り方教室を実施します。
実施状況 実施済み	令和元年度にののだけ小学校、令和2～3年度はコロナの影響もあり未実施、令和4年度にののだけ小学校・鹿北小学校・菊鹿小学校においてバスの乗り方教室を実施した。あいのりタクシーについては、申込みを受け市職員による出前講座を実施した。

⑨周辺市町や交通事業者との定例会議の実施

実施概要	持続可能な地域公共交通の構築を目的に、周辺市町や交通事業者との定例会議を実施し、周辺市町や交通事業者と定期的に状況を把握・共有し、早目の対策等を行います。
実施状況 実施済み	周辺市町と2回/年程度、バス路線の見直しや情報共有のため会議を実施した。

⑩新たな交通モードの導入検討

実施概要	将来的な地域公共交通網としての位置づけを目的に、路線バスやあいのりタクシーに加えて、地域が主体となった新たな交通モードの実現に向けた組織・体制づくりについて検討します。
実施状況 一部実施	新たな交通モードの導入検討のため、先進地自治体の視察研修を実施した。

3 山鹿市地域公共交通網形成計画の評価

(2) 計画目標の達成状況

基本方針①将来都市づくり・地域生活を支える地域公共交通体系を構築します 関連施策・事業 ② ③ ④ ⑤ ⑩

No.	目標	使用データ	現状 (H30 年度)	数値目標 (R5 年度)	評価値 (R5 年度)	評価
①-1	交通空白地の箇所数	実績	0 箇所	0 箇所 (維持)	0 箇所	路線バスの廃止に伴い交通空白地となった地域をカバーするため、あいのりタクシーの運行エリアの拡大を実施し、 目標を達成 (維持) 。 さらには特例エリアを設定し、高齢者の移動の利便性が向上した。
①-2	70 歳以上の高齢者の地域公共交通利用率 ^{※1}	市民アンケート調査	7%	10% (増加)	3.3%	市全体として地域公共交通の利用率が低下しているなか、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、高齢者の利用が多数を占めるあいのりタクシーの利用者数も減少しており、 目標は未達成 。

※1 週に 1 回以上地域公共交通を利用する割合

基本方針②多様な交通モードが有機的に連携し、効率的・効果的な地域公共交通ネットワークを形成します 関連施策・事業 ① ② ③ ④ ⑧ ⑩

No.	目標	使用データ	現状 (H30 年度)	数値目標 (R5 年度)	評価値 (R5 年度)	評価
②-1	路線バスに係る補助金額	交通事業者提供データ	117,877 千円	90,000 千円 (削減)	107,899 千円	利用者低迷による運賃収入の減少、燃料費の高騰等に加え、運転手不足もあり、経営改善のための路線の減便・廃止、人件費削減等により運行経費が削減されたものの、 目標は未達成 。
②-2	あいのりタクシーの年間利用者数	利用実績データ	28,614 人	30,000 人 (増加)	20,936 人	主な利用者層である高齢者数はやや増加しているものの、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響もあり、R2 年度に利用者数が大幅に減少し、その後横ばいに推移しており、 目標は未達成 。 なお、今後は特例エリアの設定に伴い、新規需要の獲得が期待される。
②-3	あいのりタクシーの収支率 (市全体)	利用実績データ	19%	25~35% (改善)	15.4%	利用者数の減少に伴い、あいのりタクシーの稼働台数が減少したことで運行経費が減少し、市補助額は減少した。しかし、利用者数の減少や新型コロナウイルス感染拡大対策 (相乗り人数の制限) に伴う相乗り率の低下により、利用者一人あたりの市補助額は増加し、収支率が低下しており、 目標は未達成 。 なお、今後は運賃の値上げに伴い、収支率の改善が期待される。

基本方針③利用しやすい・利用したくなる地域公共交通の実現を目指します 関連施策・事業 ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧

No.	目標	使用データ	現状 (H30 年度)	数値目標 (R5 年度)	評価値 (R5 年度)	評価
③-1	市民の地域公共交通利用率 (市全体) ^{※2}	市民アンケート調査	26%	30% (増加)	10.7%	未利用者の利用促進に向けた施策・事業 (広報・周知等) は十分に実施できておらず、自家用車への依存傾向がさらに強まっており、 目標は未達成 。
③-2	市民以外の市内での地域公共交通利用率 ^{※3}	施設来訪者アンケート調査	4%	5% (増加)	4.8%	来訪者の利用促進に向けた施策・事業 (二次交通・三次交通の確保、広報・周知等) は十分に実施できておらず、依然として自家用車で山鹿市に来訪する方が多く、 目標は未達成 。

※2 地域公共交通を「全く利用しない」と回答した市民以外の割合

※3 市内で「路線バス」を利用して移動した来訪者の割合

3 山鹿市地域公共交通網形成計画の評価

基本方針④地域公共交通を創り・守り・育てる雰囲気づくりを目指します 関連施策・事業 ① ⑧ ⑨ ⑩

No.	目標	使用データ	現状 (H30 年度)	数値目標 (R5 年度)	評価値 (R5 年度)	評価
④-1	市民の地域公共交通の利用意向 (市全体) ※4	市民アンケート調査	29%	35% (増加)	23.9%	小学生等を対象とした乗り方教室等を実施しているものの、地域公共交通網形成計画の認知度も非常に低く、未利用者の地域公共交通に対する意識の向上は十分に図られておらず、 目標は未達成 。

※4「路線バス」を利用して市内を移動した来訪者の割合

基本方針⑤周辺自治体と連携した地域公共交通の維持・確保を目指します 関連施策・事業 ① ⑥ ⑨

No.	目標	使用データ	現状 (H30 年度)	数値目標 (R5 年度)	評価値 (R5 年度)	評価
⑤-1	地域公共交通による周辺市町との結びつき	実績	6 市町	6 市町 (維持)	6 市町	周辺市町と協議を実施しながら、地域間を路線バスで結ばれている状況を維持しており、 目標を達成 。しかし、南関線や大津線など、利用者が低迷している路線では、今後も改廃の実施が懸念される。

(3) 評価(今後も継続して取り組むべき課題、新たに生じた課題)

- 厳しい経営状況のなか、事業を継続するため、利用実態等を踏まえ、路線バスの集約・見直し等を実施しており、路線バスの廃止に伴い交通空白地となった地域については、あいのりタクシーでカバーしています。
- 今後も引き続き、利用実態に応じた路線バスの改廃の実施により、サービス水準の低下が懸念されます。
- 朝課外廃止に伴う路線バスの利用の変化が生じていますが、ダイヤ改正は未実施となっています。
- あいのりタクシーの見直しや配車システムの導入検討に関しては、交通事業者と協議を実施しながら進めており、利用者の利便性向上や新規需要の獲得、交通事業者の負担軽減等が期待される一方で、路線バスの利用への影響が懸念されます。
- 一方で、新規需要の獲得、市民の意識向上、来訪者等の利用促進に向けた施策・事業は十分に実施できていない状況です(ガイドブック・マップ作成、バスパック開発、新たな交通モードの導入)。
- 待合所の整備が十分に進んでいないため、地域公共交通の利用環境、路線バスとあいのりタクシーの乗り継ぎ環境の向上は十分に図れていない状況です。
- 未実施(一部実施)の施策・事業の多くは、交通事業者や複数自治体と連携した取り組みとなっており、関係機関等との協議にまで至っていない状況です(待合所の整備、マップ作成、バスパック開発)。

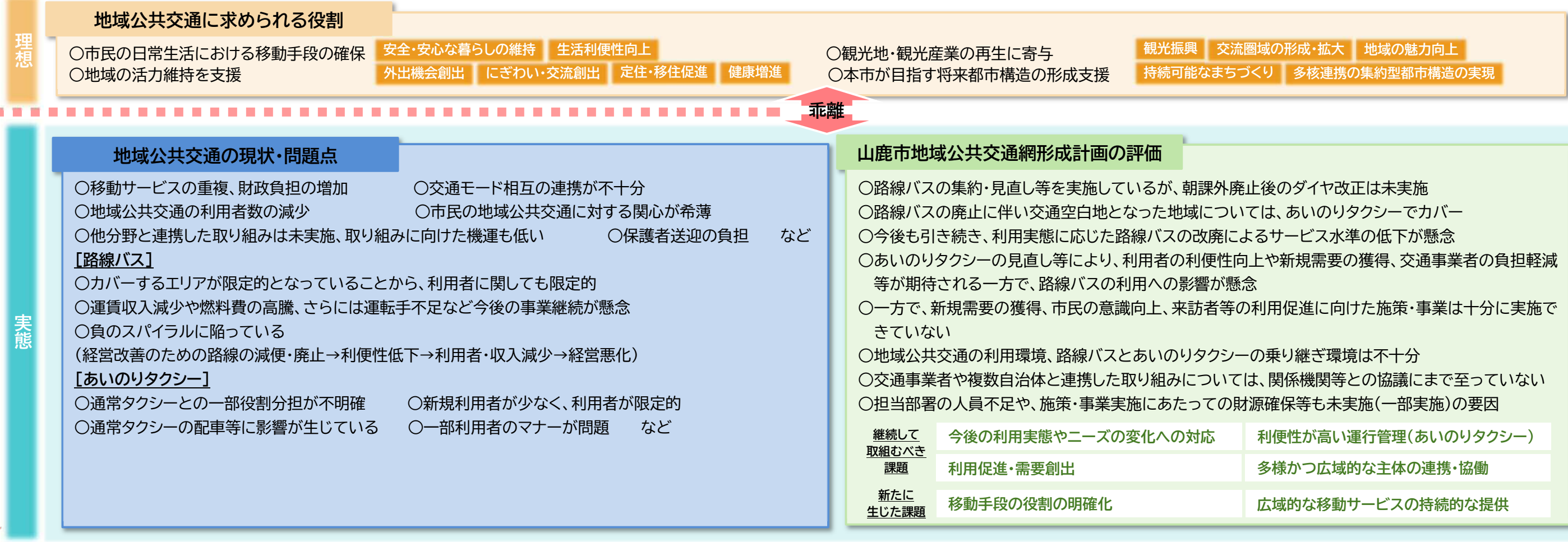
今後も継続して取り組むべき課題

- 今後の利用実態やニーズの変化に対応した運行ダイヤ等のサービスに関する適宜モニタリング・改善が必要です。
- あいのりタクシーを運行する交通事業者の負担が生じていることから、交通事業者と行政が連携・協働して、両者にとって利便性が高い運行管理を行っていく必要があります。
- 情報発信や利用案内、来訪者向けのサービスの充実など、地域公共交通利用者の利用促進や、現在地域公共交通を利用していない市民や来訪者の需要創出を図ることが必要です。
- 交通事業者や行政のみならず、市民やその他関係機関、周辺自治体など、多様かつ広域的な主体が連携・協働して取り組む必要があります。

新たに生じた課題

- あいのりタクシーの拡充により運転免許を保有しない交通弱者等の利便性が向上していますが、路線バスの利用者低迷等により縮小している状況を踏まえると、路線バスやあいのりタクシー等の移動手段の役割を明確化する必要があります。
- 交通事業者や行政の厳しい経営状況を踏まえ、あいのりタクシーや地域が有する輸送資源を活用し、広域的な移動サービスを持続的に提供していくことが必要です。

4 地域公共交通が抱える課題



地域公共交通が抱える課題

課題1. 地域の実態に応じた公共交通ネットワークの維持・確保

路線バスやあいのりタクシーの見直し等を実施してきたものの、地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、交通事業者における運転手不足や高齢化の進展から、地域公共交通の維持・確保が懸念される状況です。そのため、財政負担やサービスの重複状況等を考慮し、地域の実態に応じた交通モードを適切に運用することが必要です。

また、あいのりタクシーにより高齢者等の地域内における移手段は確保されていますが、交通事業者の経営状況を踏まえ、路線バスによる広域的な移手段を持続的に確保するためには、あいのりタクシーや他の移動サービス等の役割分担を明確にしつつ、地域公共交通相互のサービス連携を強化することで、一体的な公共交通サービスの展開を図ることが必要です。

課題2. 地域公共交通の利用促進・需要創出及び意識啓発

地域公共交通の利用者数の減少の要因としては、利用者が限定的となっており、新規需要の獲得が進んでいないことが想定されます。多くの市民は、地域公共交通の日常的な利用習慣等がないとともに、地域公共交通に対する関心が希薄な状況であるため、利用を始めるための“きっかけ”づくりをはじめ、利用方法を分かりやすくするための工夫や情報提供等の充実が必要です。

さらに、地域公共交通には地域間・都市間交流を活性化し、地域の魅力向上に貢献する役割が期待されていますが、観光客をはじめとする来訪者の公共交通の利用は少ない状況です。来訪者をターゲットとした取り組みは十分に実施できていないことから、路線バスなどを活用した移動サービスや、新たな移動サービスの導入、地域公共交通に関する情報発信等により、来訪者の需要を取り込み、地域公共交通の利用促進につなげていくことが必要です。

課題3. 誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

地域公共交通の利用促進・需要創出を図るためには、地域公共交通ネットワークを維持・確保したうえで、利用者の特性や移動実態等に応じたダイヤ・便数の設定、待合い環境や乗降環境の向上、多様な手段・方法による情報案内など、誰もが公共交通を利用しやすいサービスへの見直しが必要です。

また、路線バスとあいのりタクシーの乗り継いだ利用形態は、依然として見られない状況であり、乗り継いで利用する場合の問題点や、地域公共交通の改善すべきサービスとして、「運行ダイヤの接続(待ち時間)」、「バス待ち・乗り継ぎ環境」が挙げられました。そのため、乗り継ぎしやすい交通体系を構築するとともに、乗り継ぎ等に必要な施設整備や情報案内などが必要とされています。

課題4. 地域一体となった地域公共交通づくり

交通事業者が運行主体となり、行政が運行の補助及び支援を行うことで、市民が利用するといった役割分担となっており、市民の地域公共交通に対する意識の低下、利用機会の減少の要因となっています。地域公共交通を維持・確保するためには、市民・交通事業者・行政、さらには観光分野などの他関係機関等が連携・協働して取り組んでいく仕組みづくりが必要であるとともに、市民の積極的な参画を促し、地域一体となって公共交通をより良いサービスにしていく動きが必要です。

また、人員や財源不足等の観点からも、他関係他部署の予算など、多様な観点から活用可能な財源を視野に入れつつ、観光、教育、医療、福祉などの関係機関との連携を重視し、持続可能性を考慮したメリハリのある取り組みが必要です。

5 山鹿市地域公共交通計画の基本理念・基本方針(案)

(1) 計画の基本理念(地域公共交通のあるべき姿)

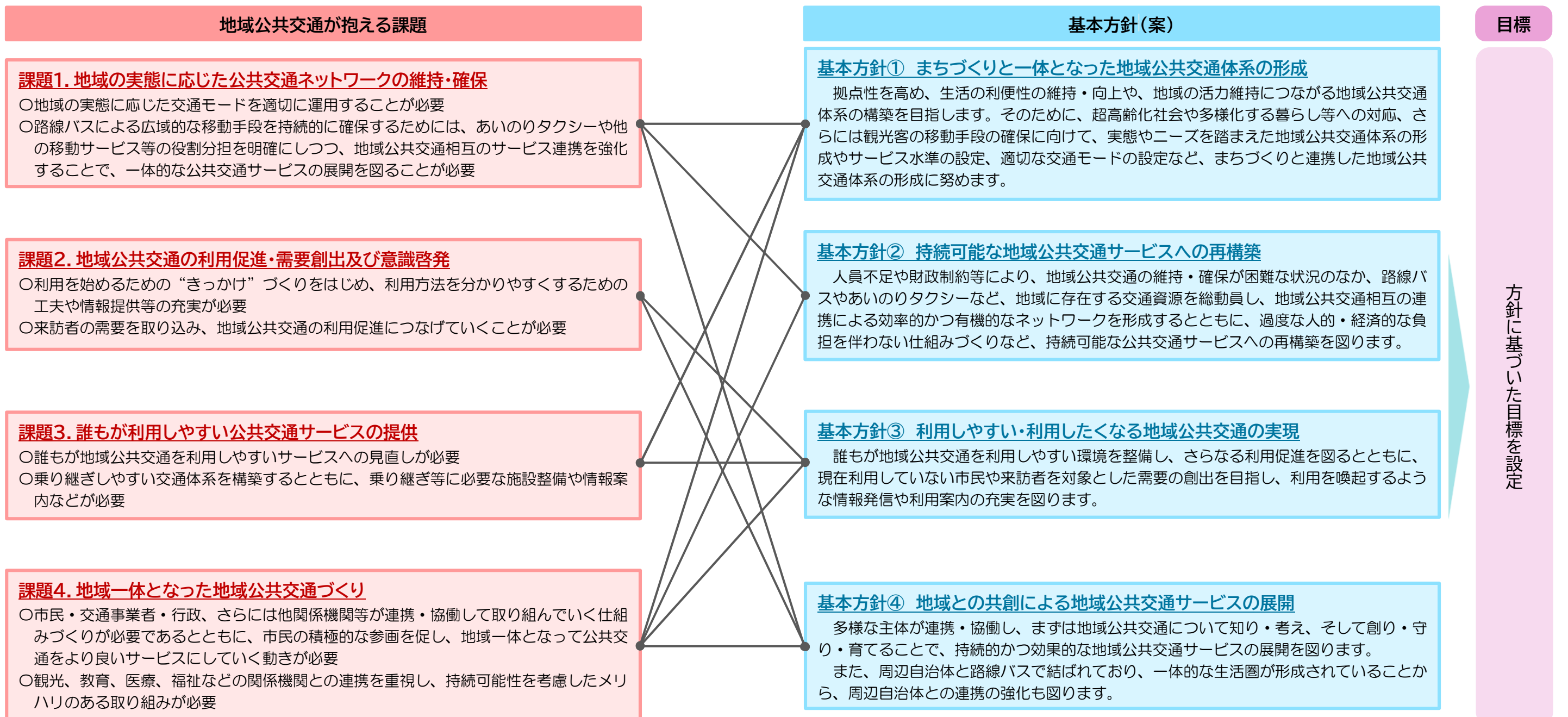
第2次総合計画では、「人飛躍する都市 やまが ～人と自然・産業・歴史文化が響き合うまちづくり～」を将来都市像に、その実現に向けて「住み続けたいまちを創る」などを基本姿勢とした施策展開を進めており、後期基本計画では、前期基本計画で育成された「やまがを元気にする人材」と協働で、官民一体となって「より良いやまが」を目指す取組を深化しているところです。

地域公共交通は、市民の暮らしを支え、地域の活力を維持するなど、まちづくりを行っていくうえで重要な役割を担っており、本市が目指す将来都市像の実現に欠かせないものとなっています。地域公共交通に求められる役割を、将来にわたって持続的に果たしていくためには、ネットワークの形成のみならず、運賃やその他サービスの制度設計等により、地域公共交通の利便性を確保していくことが重要であると考えます。

そこで、本市が目指す将来都市像の実現を目指して、地域公共交通が抱える課題を踏まえ、計画の基本理念(地域公共交通のあるべき姿)を次のとおり設定します。

市民の安全・安心な暮らしを支え、住み続けたいまちの基盤となるような、“持続可能で利便性の高い”地域公共交通を構築します

(2) 計画の基本方針



地域公共交通が抱える課題

課題1. 地域の実態に応じた公共交通ネットワークの維持・確保

- 地域の実態に応じた交通モードを適切に運用することが必要
- 路線バスによる広域的な移動手段を持続的に確保するためには、あいのりタクシーや他の移動サービス等の役割分担を明確にしつつ、地域公共交通相互のサービス連携を強化することで、一体的な公共交通サービスの展開を図ることが必要

課題2. 地域公共交通の利用促進・需要創出及び意識啓発

- 利用を始めるための“きっかけ”づくりをはじめ、利用方法を分かりやすくするための工夫や情報提供等の充実が必要
- 来訪者の需要を取り込み、地域公共交通の利用促進につなげていくことが必要

課題3. 誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供

- 誰もが地域公共交通を利用しやすいサービスへの見直しが必要
- 乗り継ぎしやすい交通体系を構築するとともに、乗り継ぎ等に必要な施設整備や情報案内などが必要

課題4. 地域一体となった地域公共交通づくり

- 市民・交通事業者・行政、さらには他関係機関等が連携・協働して取り組んでいく仕組みづくりが必要であるとともに、市民の積極的な参画を促し、地域一体となって公共交通をより良いサービスにしていく動きが必要
- 観光、教育、医療、福祉などの関係機関との連携を重視し、持続可能性を考慮したメリハリのある取り組みが必要

基本方針(新)

基本方針① まちづくりと一体となった地域公共交通体系の形成

拠点性を高め、生活の利便性の維持・向上や、地域の活力維持につながる地域公共交通体系の構築を目指します。そのために、超高齢化社会や多様化する暮らし等への対応、さらには観光客の移動手段の確保に向けて、実態やニーズを踏まえた地域公共交通体系の形成やサービス水準の設定、適切な交通モードの設定など、まちづくりと連携した地域公共交通体系の形成に努めます。

基本方針② 持続可能な地域公共交通サービスへの再構築

人員不足や財政制約等により、地域公共交通の維持・確保が困難な状況のなか、路線バスやあいのりタクシーなど、地域に存在する交通資源を総動員し、地域公共交通相互の連携による効率的かつ有機的なネットワークを形成するとともに、過度な人的・経済的な負担を伴わない仕組みづくりなど、持続可能な公共交通サービスへの再構築を図ります。

基本方針③ 利用しやすい・利用したくなる地域公共交通の実現

誰もが地域公共交通を利用しやすい環境を整備し、さらなる利用促進を図るとともに、現在利用していない市民や来訪者を対象とした需要の創出を目指し、利用を喚起するような情報発信や利用案内の充実を図ります。

基本方針④ 地域との共創による地域公共交通サービスの展開

多様な主体が連携・協働し、まずは地域公共交通について知り・考え、そして創り・守り・育てることで、持続的かつ効果的な地域公共交通サービスの展開を図ります。

また、周辺自治体と路線バスで結ばれており、一体的な生活圏が形成されていることから、周辺自治体との連携の強化も図ります。

山鹿市地域公共交通網形成計画の基本方針

基本方針①

将来都市づくり・地域生活を支える地域公共交通体系を構築します

基本方針②

多様な交通モードが有機的に連携し、効率的・効果的な地域公共交通ネットワークを形成します

基本方針③

利用しやすい・利用したくなる地域公共交通の実現を目指します

基本方針④

地域公共交通を創り・守り・育てる雰囲気づくりを目指します

基本方針⑤

周辺自治体と連携した地域公共交通の維持・確保を目指します

山鹿市内だけでなく、生活圏域である周辺自治体も含めて“地域”として捉え、一体的に取り組んでいくという視点

見直しの視点

視点① 地域公共交通活性化・再生法(改正)の主旨(R5.10.1 施行)

- ・旅客運送サービスに加え、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の民間事業者による送迎サービス、物流サービスなど地域における輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ※基本は既存交通手段の活用
- ・利用者目線による路線の改善、運賃の設定や MaaS の円滑な普及に向けた措置による既存の公共交通サービスの改善の徹底
- ・定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みの制度化:「地域公共交通計画」と乗合バス等の運行費補助やフィーダー補助等との連動化など

視点③ 深刻化する問題等への対応(網形成計画から継続)

視点④ 新たに生じた問題等への対応

視点② 社会情勢やニーズの変化等に対応したまちづくり

- ★関連ワード(都市計画マスタープラン(課題・将来像)より)
- 地域の特性を生かした一体のまちづくりの発展(役割分担、連携強化)、安全・安心なまちづくり、多様な暮らしや交流の機会の創出、持続可能な都市経営(コンパクト+ネットワーク*)、参加型のまちづくり、広域的なまちづくり など
- ※コンパクト+ネットワーク…人口減少・高齢化が進むなか、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携してコンパクトなまちづくりを進めること

令和5年度 山鹿市地域公共交通計画(協議会、検討委員会)

【スケジュール】

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
全体スケジュール		業者選定プロポーザル 募集開始 提案締切 審査会	支援事業者決定		移動実態調査 市民ニーズ調査 交通事業者 庁内関係部署 ヒアリング調査		中間とりまとめ 調査結果集計	計画素案の検討			パブリックコメント	計画完成・市長報告

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
開催予定		30日			23日			22日		◎		◎
活性化協議会		第1回協議会 支援事業者 選定方法等			第2回協議会(書面開催)			第3回協議会(中間報告)		第4回協議会(素案報告)		第5回協議会 (計画最終報告)

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
開催予定								9日		◎		◎
検討委員会								検討会議 調査結果の報告、 計画策定の方向性等		検討会議(素案協議)		検討会議(計画最終協議)

【組織】

山鹿市地域公共交通活性化協議会
【委員】 ○会長: 柿本竜治(熊本大学教授) ○副会長: 徳永龍二(区長協議会連合会長) 学識経験者1名、住民代表7名、運送事業関係者7名、国・県・市道路管理者3名、山鹿警察署1名、国土交通省2名、熊本県1名、山鹿市(市民部長)1名 計23名
【所掌事務】 ・計画の策定及び変更に関すること。 ・計画の実施に係る連絡調整 ・公共交通体系の態様及び運賃、料金等に関する など

山鹿市地域公共交通計画検討委員会
【委員】 ○会長: 阿蘇品副市長 ○副会長: 池田市民部長 大林総務部長、山崎福祉部長、石井農林部長、白石商工観光部長、松尾建設部長、中尾教育部長
【所掌事務】 ・計画の策定及び変更に係る協議に関すること。 ・計画の実施に係る連絡調整及び協議に関する こと。