

## 第 5 章

### 地域公共交通が抱える課題



## 5.1. 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

実施主体	市、交通事業者、周辺市町	主な事業箇所	市全域及び周辺市町
事業スケジュール	令和元年度：内容検討 令和2年度以降：検討結果を基に事業実施		
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 ・ 一部実施 ・ 未実施		

## 【施策・事業の実施状況】

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）が令和元年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

実施主体	市、交通事業者	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年度：内容検討 令和2年度以降：検討結果を基に事業実施		
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、地域の实情に応じて運賃、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 ・ 一部実施 ・ 未実施		

## 【施策・事業の実施状況】

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。

## 第5章 地域公共交通が抱える課題

### ③ あいのりタクシーの運行管理及び予約の効率化

実施主体	市、交通事業者	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年～令和2年度:内容検討 令和3年度以降:検討結果を基に事業実施		
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	実施済み ・ <span style="border: 1px solid black;">一部実施</span> ・ 未実施		
【施策・事業の実施状況】 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

実施主体	市、交通事業者、沿道施設	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年～令和2年度:内容検討 令和3年度以降:検討結果を基に事業実施		
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	実施済み ・ <span style="border: 1px solid black;">一部実施</span> ・ 未実施		
【施策・事業の実施状況】 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

実施主体	市	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年～令和2年度:内容検討 令和3年度以降:検討結果を基に事業実施		
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	実施済み ・ 一部実施 ・ <span style="border: 1px solid black;">未実施</span>		
【施策・事業の実施状況】 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

実施主体	市、交通事業者、周辺市町	主な事業箇所	市全域及び周辺市町
事業スケジュール	令和元年度:内容検討 令和2年度以降:検討結果を基に事業実施		
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	実施済み ・ 一部実施 ・ <b>未実施</b>		
【施策・事業の実施状況】 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

実施主体	市、地域関係者(観光施設、宿泊施設等)、交通事業者	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年～令和2年度:内容検討 令和3年度以降:検討結果を基に事業実施		
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	実施済み ・ 一部実施 ・ <b>未実施</b>		
【施策・事業の実施状況】 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

実施主体	市、交通事業者、教育委員会(小学校)、市民	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年度以降:事業実施		
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	<b>実施済み</b> ・ 一部実施 ・ 未実施		
【施策・事業の実施状況】 令和元年度にめのだけ小学校、令和2～3年度はコロナの影響もあり未実施、令和4年度にめのだけ小学校・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。			

## 第5章 地域公共交通が抱える課題

### ⑨ 周辺市町や交通事業者との定例会議の実施

実施主体	市、交通事業者、周辺市町	主な事業箇所	市全域及び周辺市町
事業スケジュール	令和元年度以降:事業実施		
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 ・ 一部実施 ・ 未実施		

#### 【施策・事業の実施状況】

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

実施主体	市、交通事業者、市民	主な事業箇所	市全域
事業スケジュール	令和元年度以降:内容検討及び検討結果を踏まえ事業実施		
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	実施済み ・ 一部実施 ・ 未実施		

#### 【施策・事業の実施状況】

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。



(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

No.	目標	使用データ	現状(H30年度)
①-1	交通空白地の箇所数	実績	0箇所
①-2	70歳以上の高齢者の地域公共交通利用率 <sup>※1</sup>	市民アンケート調査	7%

※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

No.	目標	使用データ	現状(H30年度)
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
②-2	あいのりタクシーの年間利用者数	利用実績データ	28,641人
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%



関連施策・事業 ② ③ ④ ⑤ ⑩

数値目標(R5年度)	評価値(R5年度)	評価
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、 <b>目標を達成(維持)</b> 。 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。
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、 <b>目標は未達成</b> 。

関連施策・事業 ① ② ③ ④ ⑧ ⑩

数値目標(R5年度)	評価値(R5年度)	評価
90,000千円(削減)	113,664千円	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、 <b>目標は未達成</b> 。
30,000人(増加)	20,936人 ※R4年度実績	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、 <b>目標は未達成</b> 。 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。
25~35%(改善)	15.4% ※R4年度実績	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、 <b>目標は未達成</b> 。 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

No.	目標	使用データ	現状(H30年度)
③-1	市民の地域公共交通利用率(市全体) <sup>※2</sup>	市民アンケート調査	26%
③-2	市民以外の市内での地域公共交通利用率 <sup>※3</sup>	施設来訪者アンケート調査	4%

※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

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

No.	目標	使用データ	現状(H30年度)
④-1	市民の地域公共交通の利用意向(市全体) <sup>※4</sup>	市民アンケート調査	29%

※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

No.	目標	使用データ	現状(H30年度)
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

関連施策・事業 ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧

数値目標(R5年度)	評価値(R5年度)	評価
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、 <b>目標は未達成</b> 。
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、 <b>目標は未達成</b> 。

関連施策・事業 ① ⑧ ⑨ ⑩

数値目標(R5年度)	評価値(R5年度)	評価
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、 <b>目標は未達成</b> 。

関連施策・事業 ① ⑥ ⑨

数値目標(R5年度)	評価値(R5年度)	評価
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、 <b>目標を達成</b> 。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) 評価結果

- 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。
- 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モニタリング・改善が適宜必要です。
- 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高齢者等の利便性が向上していますが、路線バスが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効率的に活用し、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。



## 5.2. 地域公共交通が抱える課題

理想

### 地域公共交通に求められる役割

- 市民の日常生活における移動手段の確保  
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  
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  
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  
持続可能なまちづくり コンパクト+ネットワークの形成

乖離

### 地域公共交通の現状・問題点

- 移動サービスの重複、財政負担の増加 ○交通モード相互の連携が不十分
- 地域公共交通の利用者数の減少 ○市民の地域公共交通に対する関心が希薄
- 他分野と連携した取り組みは未実施、取り組みに向けた機運も低い
- 保護者送迎の負担 など

#### 【路線バス】

- 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
- 運賃収入減少や燃料費の高騰、さらには運転手不足など今後の事業継続が懸念
- 負のスパイラルに陥っている  
(経営改善のための路線の減便・廃止→利便性低下→利用者・収入減少→経営悪化)

#### 【あいのりタクシー】

- 通常タクシーとの一部役割分担が不明確 ○新規利用者が少なく、利用者が限定的
- 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 など

実態

### 山鹿市地域公共交通網形成計画の評価

- 路線バスの集約・見直し等を実施しているが、朝課外廃止後のダイヤ改正は未実施
- 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
- 今後も引き続き、利用実態に応じた路線バスの改廃によるサービス水準の低下が懸念
- あいのりタクシーの見直し等により、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
- 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
- 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は不十分
- 交通事業者や複数自治体と連携した取り組みについては、関係機関等との協議にまで至っていない
- 担当部署の施策・事業実施にあたっての財源不足(予算制約等)も未実施(一部実施)の要因

継続して	今後の利用実態やニーズの変化への対応	利便性が高い運行管理(あいのりタクシー)
取り組むべき課題	利用促進・需要創出	多様かつ広域的な主体の連携・協働
新たに生じた課題	移動手段の役割の明確化	広域的な移動サービスの持続的な提供

## 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つつ、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動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、一体的な地域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地域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です。

### 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、地域一体となって地域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、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。





## 第 6 章

# 地域公共交通のあるべき姿



## 6.1. 計画の基本理念

第2次総合計画では、「人飛躍する都市(まち) 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。

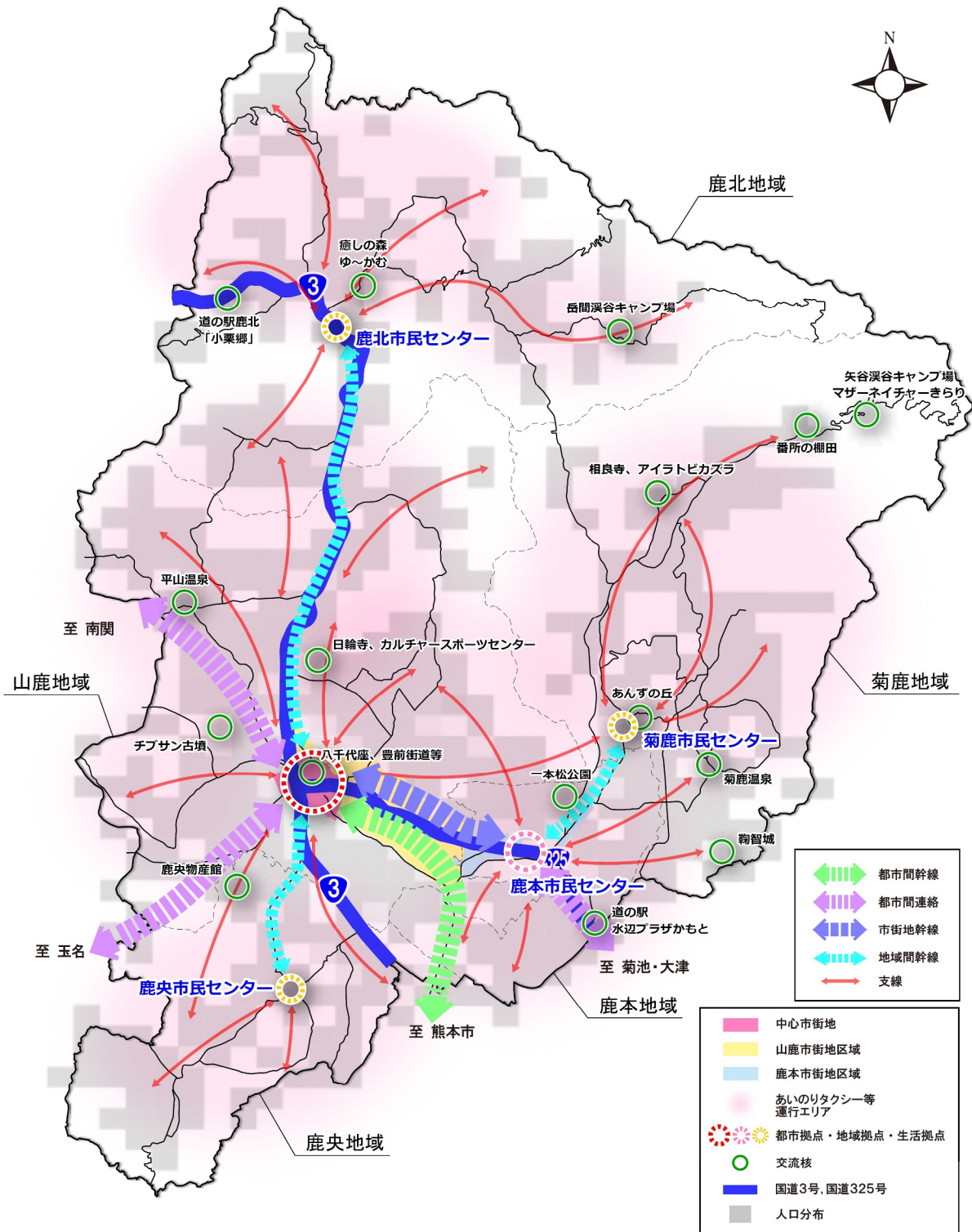
地域公共交通は、市民の暮らしを支え、地域の活力を維持するなど、まちづくりを行っていくうえで重要な役割を担っており、本市が目指す将来都市像の実現に欠かせないものとなっています。地域公共交通に求められる役割を、将来にわたって持続的に果たしていくためには、ネットワークの形成のみならず、運賃やその他サービスの制度設計等により、地域公共交通の利便性を確保していくことが重要であると考えます。

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。

### ～計画の基本理念～

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

6.2. 地域公共交通の将来イメージ







## (1)本市が目指す将来都市像と連動した地域公共交通

## 都市拠点と地域拠点・生活拠点等を結ぶ交通軸の形成

都市拠点と地域拠点・生活拠点を結ぶ地域公共交通ネットワークの充実を図り、市民の日常生活における移動手段を確保することで、市民生活の利便性向上に努めます。

また、市内に点在する交流核のネットワーク化を図ることで、地域間交流・都市間交流の活性化に努めます。

拠点名		求められる機能
都市拠点	 山鹿市役所周辺の中心市街地（温泉プラザ、山鹿バスセンター など）	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設、病院、行政機関など都市機能が集積する、山鹿市の商業・業務機能の中心地</li> <li>国道3号、国道325号を骨格とする幹線道路が結節し、公共交通の発着地となる山鹿市の玄関口</li> </ul>
地域拠点	 鹿本市民センター周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道325号を軸として中心市街地と連担し、その沿道には都市機能が集積する、地域の中心地</li> <li>国道325号を骨格とした道路網が整備され、交通利便性の高い地域</li> </ul>
生活拠点	 鹿北市民センター周辺、菊鹿市民センター周辺、鹿中央市民センター周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定の生活利便性施設が集積する、生活の中心地</li> <li>幹線道路によって中心市街地と繋がる地域</li> </ul>
交流核	 八千代座、さくら湯、道の駅鹿北小栗郷、水辺プラザかもと など	<ul style="list-style-type: none"> <li>山鹿市の魅力を代表する観光資源等を有する区域</li> </ul>

※都市計画マスタープランより

## 周辺自治体との交通軸の形成

本市と周辺自治体とを結ぶ地域公共交通ネットワークの充実を図り、市民のみならず来訪者の移動手段を確保することで、市民生活の利便性向上、さらには交流促進に努めます。

## 地域内地域公共交通ネットワークの形成

各地域内における地域公共交通ネットワークの充実を図り、高齢者などの日常生活における移動手段を確保することで、高齢者などが生きがいを持って住み続けられる地域を目指します。

(2)路線の位置づけ

路線の位置づけは、本市における現在の地域公共交通体系と目指す将来都市構造（広域交流軸、地域交流軸）を踏まえ以下のとおり設定します。

位置づけ	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	系統等	確保・維持策の方向性
都市間幹線 	本市と熊本市、さらには熊本市からその他の都市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと熊本市を結ぶ路線	九州産交バス(株) 熊本山鹿線	交通事業者と協議のうえ、一定以上の運行水準を確保する
都市間連絡 	本市と周辺自治体を結び、都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと周辺自治体を結ぶ路線	産交バス(株) 大津線	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、一定の運行水準を確保しつつ、持続可能な運行を目指す
				産交バス(株) 菊池線	移動実態やニーズに応じた見直しを実施し、効率的な運行を目指す
				産交バス(株) 玉名・東郷線	
				産交バス(株) 米の岳線	
産交バス(株) 南関線					
市街地幹線 	山鹿～鹿本市街地間を結び、市の骨格を担います。	市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿～鹿本市街地間を結ぶ路線（都市間幹線や都市間連絡により形成）	九州産交バス(株) 熊本山鹿線 産交バス(株) 大津線 産交バス(株) 菊池線	同上
地域間幹線 	山鹿～鹿本市街地の拠点と周辺の地域生活拠点を結び、地域間の移動を担います。	高齢者などの通院・買い物利用 その他市民全般	山鹿バスセンター等を拠点に各拠点もしくは拠点間を結ぶ路線	産交バス(株) 玉名・東郷線 玉名・米の岳線	同上
				あいのりタクシー 鹿北ジャンボタクシー	利用促進等により一定以上の需要を確保するとともに、効率的な運行を目指す
支線 	本市内において、居住地と各拠点を結ぶ移動を担います。	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と最寄りの拠点を結ぶ路線	あいのりタクシー 新たな交通モード	同上 必要に応じて導入を検討する
	本市内の観光地周辺の回遊または観光地間の周遊を担います。	観光客	中心市街地の回遊、主要な観光資源を結ぶ路線	通常タクシー 新たな交通モード (小型モビリティ等)	路線バス・あいのりタクシーを補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る（導入を検討する）

(3) 地域公共交通確保維持事業の必要性

補助の種類	系統等	必要性
幹線補助	産交バス(株) 大津線	<p>本市と大津町を結び、通勤通学など多様な目的で利用されています。肥後大津駅では、JR 豊肥本線や阿蘇くまもと空港と連絡する阿蘇くまもと空港ライナー、さらには熊本・大分間を結ぶ高速バス(やまびこ号)など、広域的な交通モードと連絡しています。市内においては、その他路線バスやあいのりタクシーと連絡するなど、地域公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。</p> <p>一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。</p>

(4) 交通モードの選択

交通モードは、地域の特性や移動実態等に応じて選択します。

以下に示す内容はイメージであり、地域の実情に応じて、地域に適した交通モードを選択します。

交通モード	地域の特性	移動実態	主な利用者
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線などに人口が多く、人口密度が高い地域</li> <li>主に市街地や平地などの地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>不特定多数である一定量の移動需要への対応</li> <li>定時性や速達性などが求められる移動需要への対応</li> </ul>	市民全般(特に、通勤・通学者など) 観光客 その他来訪者
あいのりタクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>山間地など人口が点在し、人口密度が低い地域</li> <li>地域資源となる交通事業者が存在する地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者などを対象に自宅～目的地間の移動需要への対応</li> <li>需要量は少なく、利用頻度も低い移動需要への対応</li> </ul>	地域の高齢者などの通院・買い物利用
通常タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>山鹿・鹿本市街地</li> <li>主要な観光地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>あいのりタクシーの運行地域外や運行時間外における移動需要への対応</li> <li>観光客などの移動需要への対応</li> </ul>	市民全般 観光客 その他来訪者
新たな交通モード(新モビリティ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が低い地域</li> <li>地域資源となる交通事業者が存在しない地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者などを対象とした移動需要への対応</li> <li>需要量は少なく、利用頻度も低い移動需要への対応</li> </ul>	地域の高齢者などの通院・買い物利用 その他市民全般
	<ul style="list-style-type: none"> <li>山鹿・鹿本市街地 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客などの移動需要(短～中距離移動)への対応</li> </ul>	市民全般 観光客 その他来訪者





## 第 7 章

### 課題解決に向けた基本方針・目標



## 7.1. 計画の基本方針

計画の基本理念を踏まえ、地域公共交通が抱える課題の解決に向けた基本方針（目標）として、以下のとおり設定します。

### 基本方針

#### 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。

⇒ 課題 1、課題 3、課題 4 への対応

#### 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、持続可能な地域公共交通サービスへの再構築を図ります。

⇒ 課題 1、課題 4 への対応

#### 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。

⇒ 課題 2、課題 3、課題 4 への対応

#### 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。

⇒ 課題 1、課題 2、課題 4 への対応

方針に基づいた数値指標・目標値を設定

## 7.2. 数値指標・目標値

基本方針（目標）に基づいた施策・事業を展開していきますが、その効果（達成度）を管理・評価する数値指標と目標値として、以下のとおり設定します。

### 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

#### 数値指標①-1：都市拠点(山鹿)と地域・生活拠点のアクセス

- 本市では、山鹿市役所周辺の中心市街地を都市拠点とし、各市民センター周辺を地域拠点・生活拠点に位置づけ、将来都市構造の実現に向けて、各拠点の連携強化を目的とし、交通便利性の向上を図ることとしています。
- 現在、路線バスやあいのりタクシー等により、各拠点から都市拠点に直接アクセスすることが可能であり、今後も引き続き、[地域公共交通による都市拠点へのアクセスを確保](#)していきます。

現況値	目標値【令和10年度】
4箇所【R5】	4箇所(維持)

※鹿北→山鹿：あいのりタクシー・鹿北ジャンボタクシー、菊鹿：あいのりタクシー、鹿本→山鹿：路線バス、鹿央→山鹿：路線バス・あいのりタクシー

#### 数値指標①-2：交通空白地の箇所数

- あいのりタクシーは路線バスが運行していない地域をカバーする形で運行しているため、面的な交通空白地は存在しない状況です。
- 今後さらに人口が減少し、超高齢社会を迎えようとするなか、地域公共交通は高齢者の移動手段として欠かせない存在であることから、[交通空白地が存在しない状況を維持](#)していきます。

現況値	目標値【令和10年度】
0箇所【R5】	0箇所(維持)

#### 数値指標①-3：70歳以上の高齢者の地域公共交通利用率

- 今後、高齢者人口も減少することが予想されている一方で、後期高齢者（75歳以上）は令和12年まで増加することが予想されています。
- 地域公共交通は車を利用できない高齢者等の移動手段として欠かせない存在であることから、地域公共交通の利便性を維持・確保しつつ、[高齢者の地域公共交通利用率の向上](#)を目指します。

現況値	目標値【令和10年度】
3.3%【R5】	7%(向上)

※市民アンケート結果より（地域公共交通網形成計画時の値まで回復を目標に設定）

## 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

## 数値指標②-1：地域公共交通の利用者数

- 路線バス全体では利用者数が年々減少傾向にありますが、現在運行している路線では概ね横ばいに推移しています。今後、人口が減少していくなかであっても、[利用者数の現状維持](#)を目指します。
- あいのりタクシーは令和 5 年 10 月の拡充に伴い、利用者数の回復が見込まれています。今後は、後期高齢者の増加も予測されていることから、さらなる利用促進に向けた情報発信等を積極的に行い、[利用者数の増加](#)を目指します。
- 鹿北ジャンボタクシーも路線バス同様に、[利用者数の現状維持](#)を目指します。

	現況値	目標値【令和 10 年度】
路線バス	964,006 人【R5】 (鹿北線除く:950,960 人)	951,000 人(維持)
あいのりタクシー※	20,936 人【R4】	27,000 人(増加)
鹿北ジャンボタクシー	6,292 人【R5】 予測値	6,300 人(維持)

※拡充後の利用状況を踏まえ、3 割増加を目標に設定（コロナ前の R1 年度と同程度まで回復）

## 数値指標②-2：地域公共交通に係る財政負担額

- 路線バスに係る財政負担額は、路線の再編や運営コストの削減により減少しましたが、人員確保のための給与水準向上、燃料費の高騰等に伴い、今後も増加することが予想されます。そのため、見直し等を実施し、効率的かつ有機的なネットワークの形成や利用促進策を実施することで、[補助金額の現状維持](#)を目指します。
- あいのりタクシーは、令和 5 年 10 月の運賃値上げにより、運賃収入の増加が見込まれる一方、拡充に伴う利用者数の増加により、運行経費が増加することが予想されます。そのため、運行効率化や相乗り等の促進を図ることで、[財政負担額の現状維持](#)を目指します。
- 鹿北ジャンボタクシーは、利用状況に応じて適宜見直しを行いながら、[財政負担額の現状維持](#)を目指します。

	現況値	目標値【令和 10 年度】
路線バス (補助金額)	113,664 千円【R5】 (鹿北線除く:91,315 千円)	91,000 千円(維持)
あいのりタクシー※	31,162 千円【R4】	31,000 千円(維持)
鹿北ジャンボタクシー	12,573 千円【R5】 予測値	13,000 千円(維持)

※利用者数の 3 割増加を目標とするなか、令和 5 年 10 月からの運賃一律 100 円値上げを考慮するとともに、相乗り率の向上により、現状維持を目標に設定

## 第7章 課題解決に向けた基本方針・目標

### 数値指標②-3：コミュニティ交通の収支率

- あいのりタクシーの利用機会の創出等に取り組みながら、財政負担額は維持していくことで、収支率の向上を目指します。
- 鹿北ジャンボタクシーは現状の利用者数及び財政負担額を維持することで、収支率の維持を目指します。

	現況値	目標値【令和10年度】
あいのりタクシー	15.4%【R4】	25%(向上)
鹿北ジャンボタクシー	8.7%【R5】 <small>予測値</small>	9%(維持)

※数値指標②-1及び②-2の設定に基づく

### 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

#### 数値指標③-1：市民の地域公共交通利用率(市全体)

- 市民は自家用車への依存傾向が強いことから、一部の市民を除いて地域公共交通を利用する機会がない状況となっています。
- そのため、イベントや地域活動など他分野との連携等により、現在の非利用者を対象に新たな需要を創出するための取組を行い、市民の地域公共交通利用率の向上を目指します。

現況値	目標値【令和10年度】
10.7%【R5】	16%(増加)

※市民アンケート結果より（地域別で最も利用率が高い鹿本地域の値を目標に設定）

#### 数値指標③-2：市民以外の市内での地域公共交通利用率

- 県内外の来訪者が市内へ来訪する際には自家用車の利用が多いことから、市内での地域公共交通の利用状況も低くなっています。
- そのため、情報提供や利用案内の充実、来訪者向けの地域公共交通サービスの提供等により、来訪者の地域公共交通利用率の向上を目指します。

現況値	目標値【令和10年度】
4.8%【R5】	7%(増加)

※来訪者アンケート結果より（市内で自家用車を利用する割合を80%（現状から-2%）とし、路線バスへの転換を目標に設定）

### 数値指標③-3：地域公共交通サービスの満足度

- 地域公共交通サービスに対する利用者の満足度が向上することにより、継続的な利用や利用頻度の増加に加え、新規需要の創出にもつながります。
- そのため、現在の利用者だけでなく、現在利用していない市民や来訪者のニーズも踏まえ、交通事業者と連携しながらサービスの改善を図ることで、地域公共交通サービスの満足度の向上を目指します。

現況値	目標値【令和10年度】
34.8%【R5】	40%(向上)

※市民アンケート結果より（地域別で最も利用率が高い鹿北地域の値を目標に設定）

### 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

#### 数値指標④-1：市民の地域公共交通の利用意向(市全体)

- 市全体において、まずは地域公共交通を知ってもらい、地域一体となって地域公共交通を創り・守り・育てる雰囲気づくりを行うことで、地域公共交通の利用意向の向上を目指します。

現況値	目標値【令和10年度】
28.3%【R5】	35%(向上)

※市民アンケート結果より（地域別で最も利用率が高い鹿北地域の値を目標に設定）

#### 数値指標④-2：地域公共交通による周辺市町との結びつき

- 本市は現在、熊本市、玉名市、菊池市、南関町、和水町、大津町と路線バスで結ばれている状況です。
- これらの路線バスは市民の日常生活や一体的な交流促進を図るうえで欠かせない基盤となっていることから、周辺自治体との連携を強化し、地域公共交通による周辺市町との結びつきを維持します。

現況値	目標値【令和10年度】
6市町【R5】	6市町(維持)





## 第 8 章

### 目標達成に向けた施策・事業













## 8.1. 実施施策・事業

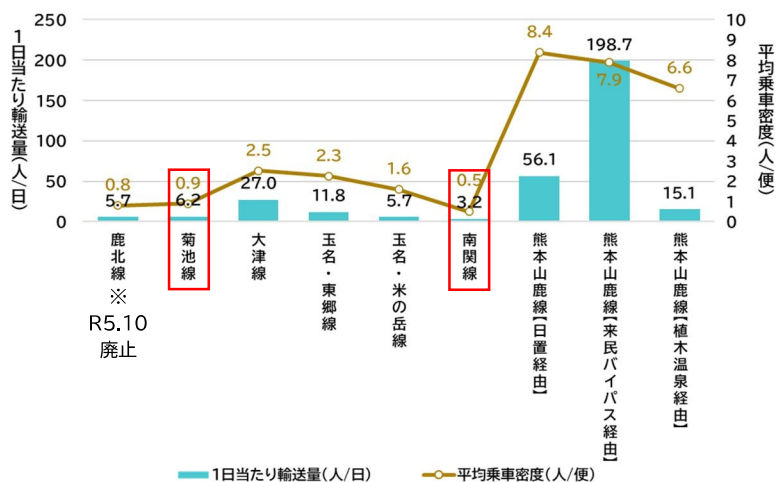
設定した目標の達成に向けて実施する施策は以下のとおりです。

なお、次頁以降に事業イメージを整理していますが、具体的な実施事業については、関係者と協議・調整を行い、検討していきます。

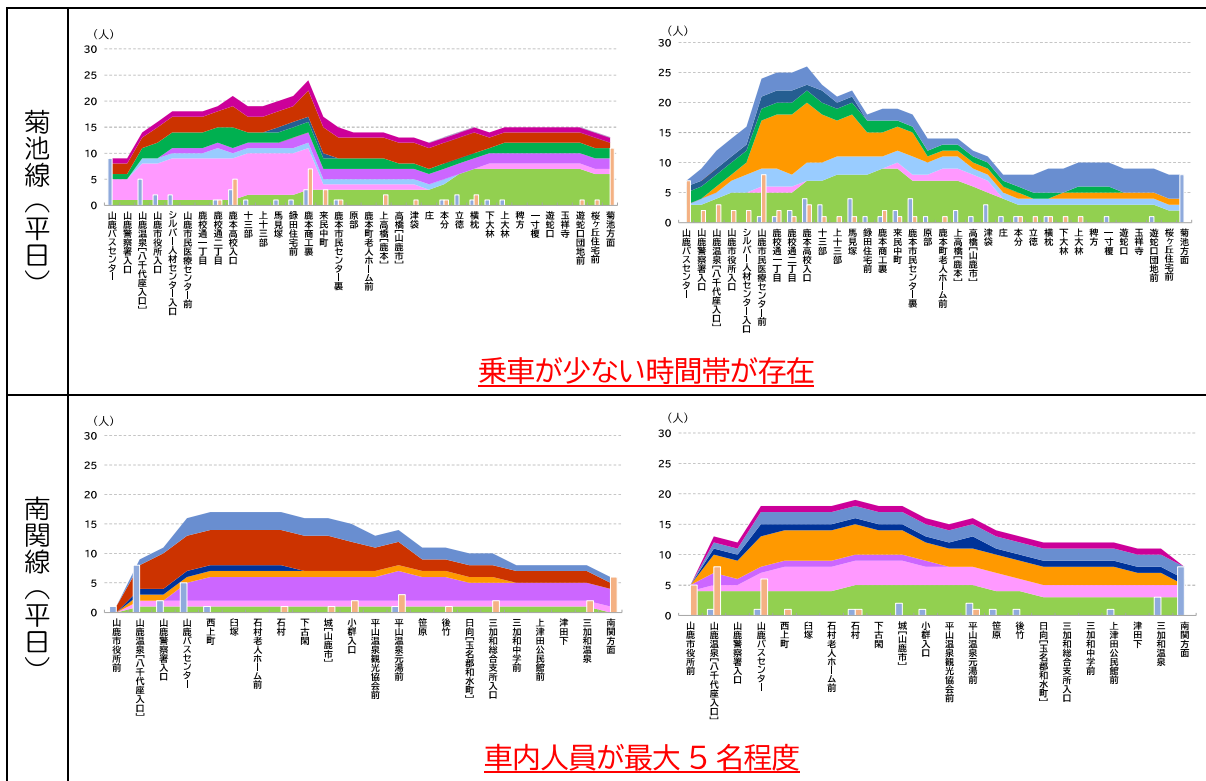
施策	期待される効果	対応する基本方針			
		1	2	3	4
施策① 路線バスのサービス水準の適正化	・運行の維持・確保 ・運行経費削減	○	○		
施策② あいのりタクシーの運行内容の見直し	・運行の維持・確保 ・運行経費削減 ・相乗り率向上	○	○		
施策③ あいのりタクシー配車システム等の導入	・運行経費削減 ・利便性向上 ・交通事業者の負担軽減		○	○	
施策④ 地域が有する交通資源の活用・連携に向けた調査・検討	・交通資源の最適化 ・財政負担軽減	○	○		○
施策⑤ 待合環境の向上	・利便性向上 ・利用者の増加 ・地域活性化			○	○
施策⑥ 広域的な地域公共交通マップの作成・周知	・利便性向上 ・利用者の増加			○	○
施策⑦ 来訪者向けの地域公共交通サービスの導入検討	・利用者の増加 ・地域活性化			○	○
施策⑧ モビリティ・マネジメントの推進	・意識啓発 ・利用者の増加 ・利用の習慣化 ・地域活性化			○	○
施策⑨ 周辺市町や交通事業者との定例会議の実施	・運行の維持・確保		○		○
施策⑩ 新たな交通モードの導入検討	・交通資源の最適化		○		○

<b>施策①</b>	<b>路線バスのサービス水準の適正化</b>				
<b>概要</b>	公共交通利用者の移動実態やニーズを把握し、移動実態やニーズに応じた適正なサービス水準を設定します。				
<b>対応する基本方針</b>	1 ○	2 ○	3	4	<b>事業箇所</b> 市全域及び周辺市町
<b>実施主体</b>	市、交通事業者、周辺市町				
<b>スケジュール</b>	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	検討・適宜実施				
<b>事業イメージ</b>	<p>○運賃・ダイヤ等の見直し ○車両のダウンサイジング など</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>路線バス (地域間幹線等)</p>  <p>(例)大分県南部圏 (例)弘前市</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>コミュニティバス (定時定路線又はデマンド型)</p>  <p>(例)八代市 駒ヶ根市</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>乗合タクシー (デマンド型)</p>  <p>(例)神石高原町</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>タクシー(乗用)の活用</p>  </div> </div> <p>※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施 ~~~~~ バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合 ~~~~~</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>自家用有償旅客運送 (市町村自ら又はNPO等による運行) (例)鳥取県西部、八幡浜市</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の 送迎サービス等の積極的活用</p>    </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>需要規模に応じた効率的・効果的な運行</b></p> <p><b>定時定路線</b> 路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。 ⇒ 目的地への一定の輸送コース(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。</p>  <p><b>デマンド型</b> 路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。 ⇒ 利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。</p>  <p style="font-size: small;">バスの運行に柔軟に対応するサービス形態 バスの運行に柔軟に対応するサービス形態</p> </div> <p style="text-align: center;"><b>▲地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ</b></p> <p style="text-align: center;">出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版 令和4年3月(国土交通省)</p>				

【参考】路線バスの利用状況



▲系統別の利用状況(R4 年度実績値)



乗車が少ない時間帯が存在

車内人員が最大5名程度



▲時間帯別・利用区間別乗降人員・車内人員(R5 乗り込み調査結果)

施策②		あいのりタクシーの運行内容の見直し				
概要	あいのりタクシーの利用促進を図るとともに、相乗り促進による収支率の改善を目的に、地域や利用者と積極的な意見交換を実施し、地域の実状に応じて適宜運行内容の見直しを行います。					
対応する基本方針	1 ○	2 ○	3	4	事業箇所 市全域	
実施主体	市、交通事業者、市民					
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
	検討・適宜実施					
事業イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○意見交換会の実施</li> <li>○運行エリアの見直し</li> <li>○利用者の移動方面や利用時間帯等に合わせた運行ダイヤの設定 など</li> </ul>					

施策③		あいのりタクシー配車システム等の導入				
概要	あいのりタクシーの利便性向上や運行の効率化、各事業者の受付業務及び配車業務の負担軽減を目的に、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配車システム等を導入します。					
対応する基本方針	1	2 ○	3 ○	4	事業箇所 市全域	
実施主体	市、交通事業者					
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
	実施・適宜見直し					
事業イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○配車システムの導入</li> <li>○配車予約の一元管理 など</li> </ul>					

施策④		地域が有する交通資源の活用・連携に向けた調査・検討				
概要	地域公共交通を今後も維持・確保していくため、他の交通資源の有効活用や、路線バスやあいのりタクシーを含めた相互の連携に向けて、関係部署と協働して調査・検討を行います。					
対応する基本方針	1 ○	2 ○	3	4 ○	事業箇所 市全域	
実施主体	市、交通事業者、関係機関					
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
	調査・検討・関係者との調整			適宜実施		
事業イメージ	<p>○医療・福祉サービス等との連携 ○スクールバスの車両空き時間の活用 など</p> <p>登校時間 9:00 15:00 下校時間</p> <p>スクールバスとして運行    コミュニティバスやデマンド交通として運行    スクールバスとして運行</p> <p>▲スクールバスの車両空き時間の活用イメージ</p>					

施策⑤		待合環境の向上				
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。また、山鹿バスセンターやバス停周辺の主要施設において、地域公共交通に関する情報がより取得しやすい環境を整えます。					
対応する基本方針	1	2	3	4	事業箇所	市全域
			○	○		
実施主体	市、交通事業者、沿道施設					
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
	検討		関係者との調整・実施			
事業イメージ	<p>○ベンチ等の設置</p> <p>○沿道施設の協力による待合場所の提供 (施設内のスペース・トイレ提供、バス停付近の民間敷地を活用 など)</p> <p>○ポスター・時刻表等の掲示、マップの配布 など</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">▲山鹿バスセンター</p>					

施策⑥		広域的な地域公共交通マップの作成・周知				
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やあいのりタクシーなどを対象に、路線図、時刻表及び運賃などの必要な情報をまとめた地域公共交通マップを作成し、幅広い周知を行います。					
対応する基本方針	1	2	3	4	事業箇所	市全域及び周辺市町
			○	○		
実施主体	市、周辺市町					
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	
	検討・実施		周知			
事業イメージ	<p>○マップ作成</p> <p>○市民センター等での配布、HP・広報誌等による周知 など</p>					



施策⑦		来訪者向けの地域公共交通サービスの導入検討				
概要	来訪者の地域公共交通の利用促進や周遊性向上を目的に、主要施設等を周遊できる移動手段の導入や、公共交通利用者に対する割引サービスの提供など、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。					
対応する基本方針	1	2	3	4	事業箇所 市全域	
実施主体	市、交通事業者、関係機関（観光関係者）					
スケジュール	R6年度 検討・関係者との調整	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 一部導入・検討	
事業イメージ	<p>○あいのりタクシーの観光活用</p> <p>○新たな交通モードの導入検討（シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等）</p> <p>○地域公共交通利用者に対する特典付与（割引、クーポン配布等）</p> <p>○誰もが分かりやすい案内表示（案内サイン、多言語対応等）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>生活の利便性向上</b></p> <p>サービス形態</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市内に面的なネットワークを形成</li> <li>● 住民の日常利用としての割合が高い</li> <li>● 中心市街地の活性化などの役割</li> </ul> <p>ポート配置</p> <p>交通結節点となる鉄道駅や、都市内で目的地となる主要な施設などに、一定の密度を確保してシェアサイクルポートを配置</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>観光の振興</b></p> <p>サービス形態</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光地へのアクセスや周遊ルートを形成</li> <li>● 主に観光としての利用</li> <li>● サイクリングルートなどの観光資源と連携する場合も</li> </ul> <p>ポート配置</p> <p>観光施設や交通結節点などの位置関係をとらえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置</p> </div> </div> <p>▲導入目的に応じたシェアサイクル事業のイメージ</p> <p>出典：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン 令和5年9月（国土交通省、自転車活用推進本部）</p> <div style="text-align: center;"> <p>▲事例：グリーンスローモビリティの適用例</p> <p>出典：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き 令和3年5月（国土交通省）</p> </div>					

施策⑧	モビリティ・マネジメントの推進				
概要	幅広い世代に地域公共交通を身近に感じてもらい、利用するきっかけとなるような取組を推進します。				
対応する基本方針	1	2	3 ○	4 ○	事業箇所 市全域
実施主体	市、交通事業者、関係機関（教育・福祉関係者）、市民				
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	適宜実施				
事業イメージ	<p>○利用者層に応じた路線バスの乗り方教室の実施（保護者を含めた園児・小学生、高校進学を控えた中学生、主な利用者層である高校生・高齢者等）</p> <p>○高齢者を対象としたあいのりタクシーの出前講座の実施</p> <p>○高齢者等の運転免許自主返納の促進</p> <p>○周辺市町と連携した「バス無料の日」の実施 など</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">▲市内小学生を対象としたバスの乗り方教室の実施状況(R4年度 計3回実施)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div> <p style="text-align: center;">▲事例：バス無料の日 キャンペーンチラシ(熊本市)</p> <p style="text-align: right;">出典：熊本市 HP</p>				

<b>施策⑨</b>	<b>周辺市町や交通事業者との定例会議の実施</b>				
<b>概要</b>	持続可能な地域公共交通サービスへの再構築を目的に、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。				
<b>対応する基本方針</b>	1	2	3	4	<b>事業箇所</b>
		○		○	市全域及び周辺市町
<b>実施主体</b>	市、交通事業者、周辺市町				
<b>スケジュール</b>	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	適宜実施				
<b>事業イメージ</b>	○利用実態や運営状況の把握、適宜見直し ○交通事業者の人材確保への支援（HP等を通じた情報発信や、移住者等の就労相談時における情報提供等） など				

<b>施策⑩</b>	<b>新たな交通モードの導入検討</b>				
<b>概要</b>	将来的な地域公共交通体系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。				
<b>対応する基本方針</b>	1	2	3	4	<b>事業箇所</b>
		○		○	市全域
<b>実施主体</b>	市、交通事業者、市民				
<b>スケジュール</b>	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	検討・適宜実施				
<b>事業イメージ</b>	<p>○自家用有償旅客運送等の適用可能性の検討 など</p> <div style="text-align: center;"> <p>(制度のイメージ図)</p> <p>▲事例：事業者協力型 自家用有償旅客運送のイメージ 出典：自家用有償旅客運送ハンドブック（国土交通省）</p> </div>				

8.2. 補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要は以下のとおりです。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
熊本山鹿線	山鹿バスセンター	来民バイパス/植木	桜町バスターミナル/熊本駅・田崎	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	なし
熊本山鹿線		日置/植木					
熊本山鹿線		日置/植木温泉	桜町バスターミナル				
菊池線		十三部/遊蛇口	菊池				
大津線		水辺プラザ/翔陽高校	肥後大津駅				幹線補助
玉名・東郷線		東郷農協前/看護福祉大学・蛇ヶ谷公園	玉名駅				なし
玉名・米の岳線		米の岳/玉名市役所前	玉名駅				
南関線	山鹿市役所前	平山温泉元湯/三加和総合支所	南関上町				
鹿北ジャンボタクシー	山鹿バスセンター	熊入温泉郵便/鹿北市民センター	鹿北道の駅		山鹿市	市単独補助	
あいのりタクシー	—	山鹿市	—		区域運行		

## 第 9 章

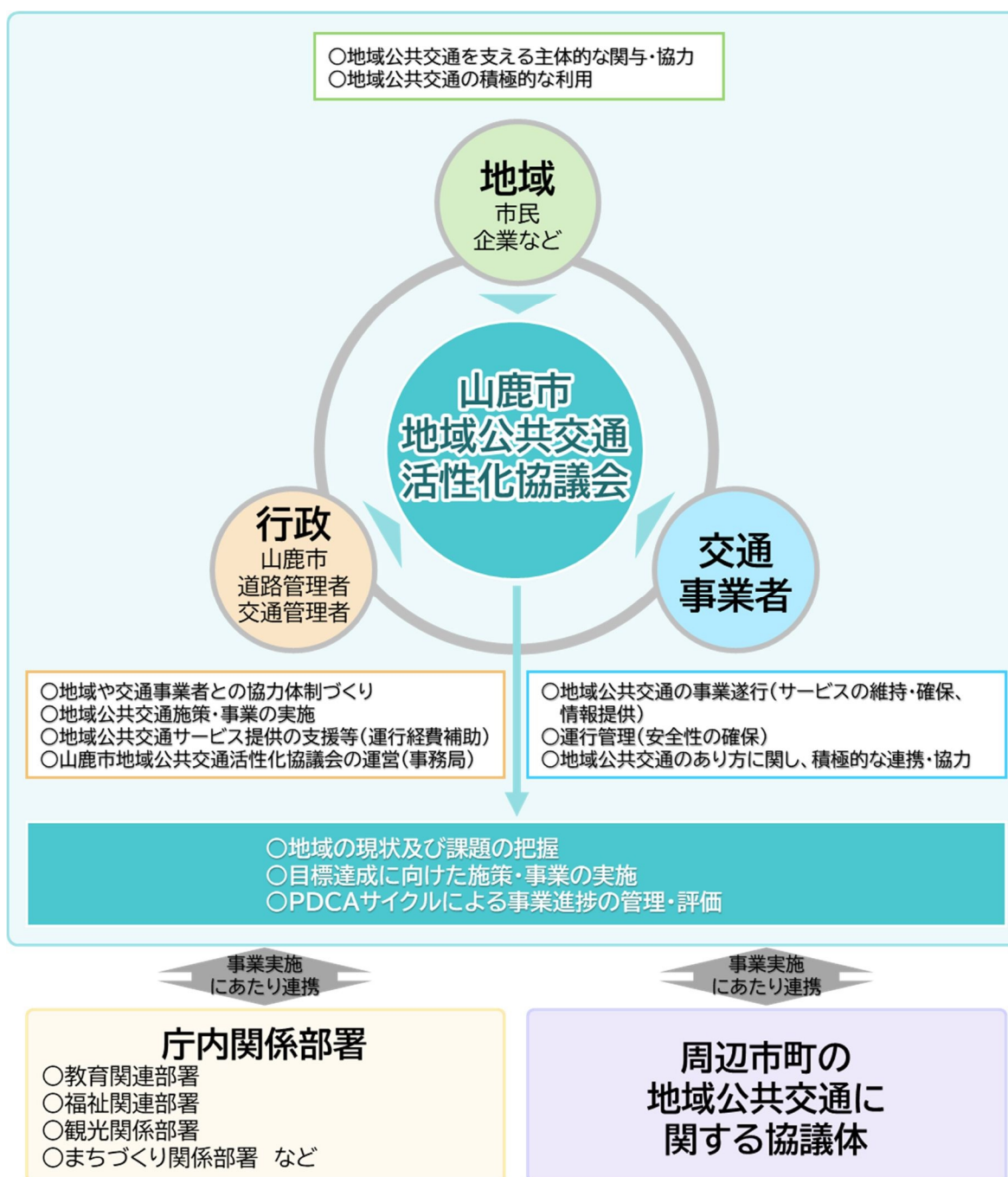
# 計画の達成状況の評価



## 9.1. 実施体制

本計画の達成状況の評価は、本計画の法定協議会である「山鹿市地域公共交通活性化協議会」が主体となって計画を推進するとともに、計画期間の年度毎に、各施策・事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを行います。

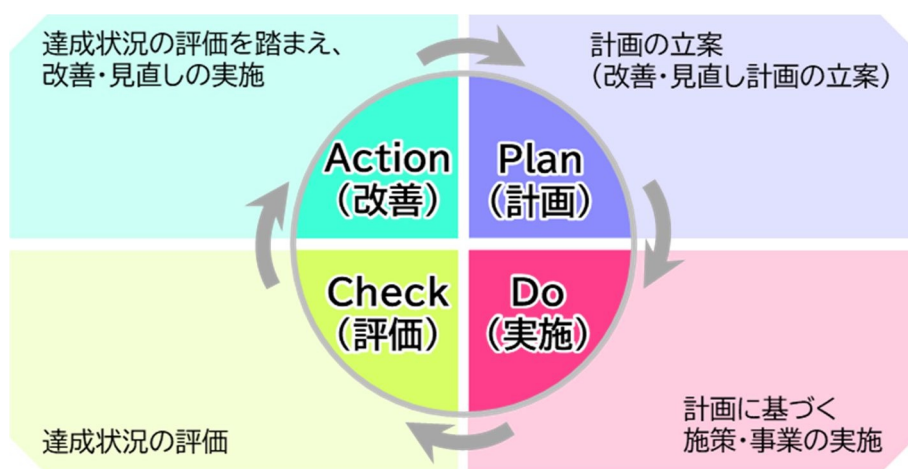
計画の推進にあたっては、行政のみならず地域（市民、企業など）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。



## 9.2. 達成状況の評価と見直し

本計画は、令和10年度（2028年度）に最終評価を実施しますが、施策・事業の実施状況及びその効果、改善の方向性等を把握することを目的に、PDCAサイクルに基づき、毎年度、進捗状況のモニタリングを実施します。目標値の達成状況等の検証・評価を実施しながら、地域公共交通を取り巻く状況を踏まえ、適宜内容を見直すとともに、施策・事業実施後においては、その効果や課題等を検証し、それらの結果を踏まえた改善を行うことで、地域公共交通の将来像の実現や目標達成に向けて取り組んでいきます。

なお、利用状況やニーズ等については定期的に把握を行い、目標達成に向けて取り組んでいきますが、毎年度の取組目標等については、協議会で協議・決定します。



また、年度間の計画のマネジメントとして、実施計画を作成し、施策・事業の実施・評価・改善策の検討・見直しを行うことで、次年度の計画に反映します。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下
PDCAサイクル	Do (実施)			Check (評価)	Action (改善) ※改善策の検討・見直し	Plan (計画) ※次年度計画の作成	Do (実施) ※次年度準備を含む								
当年度予算	予算執行														
次年度予算	予算編成									議決					
議会			6月定例会			9月定例会			12月定例会			3月定例会			
						必要に応じ補正予算措置						次年度予算の議決			
山鹿市 地域公共交通 活性化協議会		会議開催 ・年間実施計画作成			その他必要に応じた会議開催		会議開催 ・次年度実施計画案作成 ・予算編成					会議開催 ・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認		年度未開催	



数値目標として設定した財政負担額、収支率に関しては、今後も運行単価の上昇や料金変動といった外的要因に大きく左右されます。目標値は令和5年10月時点の運行単価や料金設定に基づき設定していますが、今後も運行単価の上昇や料金変動が生じることが予想されます。そのため、評価の際には、計画の成果によるものなのか、単に外的要因によるものなのかを適切に判断するため、令和5年10月時点の運行単価や料金設定に基づく財政負担額・収支率についても試算し、評価を行います。

【数値指標の評価方法等】

基本方針	数値指標	評価時期	評価方法
①まちづくりと一体となった地域公共交通体系の形成	都市拠点(山鹿)と地域拠点のアクセス	毎年度	地域公共交通の導入状況等を踏まえて確認
	交通空白地の箇所数	毎年度	地域公共交通の導入状況等を踏まえて確認
	70歳以上の高齢者の地域公共交通利用率	最終年度	市民アンケートを実施して確認
②持続可能な地域公共交通サービスへの構築	路線バスの年間利用者数	毎年度	交通事業者からの提供データより確認
	あいのりタクシーの年間利用者数	毎年度	事務局による確認
	鹿北ジャンボタクシーの年間利用者数	毎年度	事務局による確認
	路線バスに係る補助金額	毎年度	交通事業者からの提供データより確認
	あいのりタクシーに係る行政負担額	毎年度	事務局による確認
	あいのりタクシーの収支率	毎年度	事務局による確認
	鹿北ジャンボタクシーに係る行政負担額	毎年度	事務局による確認
鹿北ジャンボタクシーの収支率	毎年度	事務局による確認	
③利用しやすい・利用したくなる地域公共交通の実現	市民の地域公共交通の利用率(市全体)	最終年度	市民アンケートを実施して確認
	市民以外の市内での地域公共交通利用率	最終年度	来訪者アンケートを実施して確認
	地域公共交通サービスの満足度	最終年度	市民アンケートを実施して確認
④地域との共創による地域公共交通サービスの展開	市民の地域公共交通の利用意向(市全体)	最終年度	市民アンケートを実施して確認
	地域公共交通による周辺市町との結びつき	毎年度	地域公共交通の導入状況等を踏まえて確認



## 附属資料-用語解説



あ

**あいのりタクシー**

※本計画 pp.19-21 参照

**新しい生活様式**

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、新型コロナウイルス感染症専門家会議からの提言（令和2年5月）を踏まえ、ソーシャルディスタンスの確保や、マスクの着用、手洗い、3密の回避など、感染拡大防止に向けた日常生活における具体的な実践例。

**医療予防体制**

病気になってから治療を受けるのではなく、病気にかからないように対策を行う仕組みや取り組み。

**オペレーター**

本計画ではタクシー配車オペレーターを指す。お客様からの電話を受け、無線設備や車両検索用コンピューター、電話機など通信関係機器を操作して送迎の手配をする人。

か

**貸切バス**

正式には一般貸切旅客自動車運送事業といい、一個の運送契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業のことで、道路運送法の事業の許可、運賃・料金の届出等が必要である。町内会や会社の小旅行、旅行会社の団体旅行などに利用されている。

**鹿北ジャンボタクシー**

※本計画 p.16 参照

**グリーンスローモビリティ**

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。

**欠損補助**

路線バスの赤字を補填するための補助。

**交通空白地**

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。本計画ではバス停から半径500m程度の範囲から外れるエリアを交通空白地と定義している。

**交通結節点**

バス、タクシー、自動車、自転車など、様々な交通手段の接続が行われる乗り換え拠点。本市では「山鹿バスセンター」が該当する。

**交通弱者**

年少者、要介護者、高齢者や障がい者など、自動車中心の社会において、移動を制約される人。

**交通(公共交通)ネットワーク**

道路や路線バス・あいのりタクシーなど、人や物の輸送手段の組み合わせにより形成されるネットワーク。

**交通モード**

モードとは連鎖を意味し、交通分野では手段とされることもある。本計画では路線バスやあいのりタクシーなどの交通手段を意味するが、その運行形態（定時定路線や予約型など）や運行主体といった運行方法等も含めた広義として使用している。

### コミュニティ

生活地域、特定の目標、特定の趣味など、何らかの共通の属性及び仲間意識を持ち、相互にコミュニケーションを行っているような集団（人々や団体）。

### コミュニティ交通、コミュニティバス(タクシー)

地域住民の利便性向上等のため、自治体や地域が主体となって一定地域内を運行し、運行形態、車両仕様、運賃、ダイヤ、停留所の位置等を工夫した公共交通サービス。本市では「あいのりタクシー」や、路線バスの鹿北線の代替交通である「鹿北ジャンボタクシー」が該当する。

### コンパクト + (プ) ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、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。

さ

### シェアサイクル

複数のサイクルポート（貸出・返却場所）が設置された、面的な都市交通に供される自転車の貸出・返却システムのこと。貸出・返却場所が異なってもよい場合が多い。

### 自家用有償旅客運送

地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、“白ナンバー”の車両を使用して旅客の運送を行うこと。

自家用有償旅客運送には、要介護者・要支援者等の輸送をNP等が行う「福祉有償運送」や、地域住民等の輸送をNPO等が行う「公共交通空白地有償運送」がある。

### 自動運転

バスや乗用車などを人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できること。

完全な自動運転バスは、カメラやレーダー、位置情報システム等で周囲の環境を認識し、行き先を指定するだけで自律的に走行する。自動化のレベルとして、運転手が常にすべての主制御系統（加速、操舵、制動）の操作を行う「レベル0」から、完全な自動運転となる「レベル5」まで定義されている。

### 新型コロナウイルス感染症

世界的に大流行した感染症で、国内では令和2年1月に初めて感染者が確認された。緊急事態宣言<sup>※</sup>による不要不急の外出自粛、多数の者が利用する施設の使用制限等が要請されるなど、公共交通の利用にも大きな影響を及ぼした。

※1回目：令和2年4月7日～令和2年5月25日　2回目：令和3年1月8日～令和3年3月21日  
3回目：令和3年4月25日～令和3年6月20日　4回目：令和3年7月12日～令和3年9月30日  
【熊本県独自の緊急事態宣言】令和3年1月14日～令和3年2月17日

### 総合計画

長期的な展望のもとに市の将来像を描き、その達成に向けた施策を総合的かつ計画的に進めるため、市政運営の基本方針を示すとともに、今後策定する各種計画の上位計画となるもの。

た

**ダイヤ**

「ダイヤグラム」の略で、路線ごとに24時間の全バスの運転が一目でわかるように横長の紙に書き表した図表。本計画では路線バスやあいのりタクシーなどの運行時間や運行便数（間隔）を含めた広義として使用している。

**ダウンサイジング**

車両の小型化や運行形態の見直し（デマンド交通等）により、コスト削減や効率化を図ること。

**地域公共交通**

地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動、観光客やその他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される交通機関。

**地域公共交通確保維持事業**

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化や、より制約の少ないシステムの導入等移動に当たった様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するもの。

**地域公共交通体系**

有機的に関連付けられて構成された地域公共交通全体（システム）。

**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**

地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進し、地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定めた法律。

令和2年に行われた改正では、これまでの「地域公共交通網形成計画」を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成を努力義務として規定するとともに、「地域旅客運送サービス継続事業」、「地域公共交通利便増進事業」等が創設され、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備された。

**デマンド交通**

「デマンド」とは要望のことで、利用者から事前に連絡（予約）があった時のみ運行し、あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回る運行方式に比べて、需要に応じた柔軟な運行が可能。

**都市計画マスタープラン**

都市計画法第18条の2に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、山鹿市都市計画マスタープランは、本市の最上位計画である「第2次山鹿市総合計画」や熊本県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即しつつ、地域に密着した見地からまちづくりの将来像を定め、その実現に向けた土地利用や都市整備等の方針を定める計画。

な

**乗合タクシー**

乗車定員 10 人以下のタクシー車両等を用いて行う乗合旅客輸送。運行形態には、定時定路線型、事前に予約を受けて行うデマンド型などがある。本市では「あいのりタクシー」が該当する（デマンド型）。

ま

**マスタープラン**

全体の方向付けを示す基本計画・基本設計。

**モビリティ**

移動のしやすさや速達性、快適性、安全性。

**モビリティ・マネジメント**

1 人 1 人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

や

**有機的なネットワーク**

路線バスやあいのりタクシーなど、異なる役割を持った様々な交通手段が、お互いに不可欠な相互作用をする補完関係。

**輸送資源**

公共交通のみならず、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等、移動や輸送に係る手段全般。

**輸送人員**

輸送した旅客の総人員数。路線別では、バスや列車に乗車した旅客数。

ら

**ライドシェア**

タクシーではない一般のドライバーが、自家用車で相乗りを希望する人を輸送するサービスのこと。

日本では営利を目的とした運賃収入を得ることは禁じられているが、タクシー不足などの地域交通の課題解決のため、令和 5 年 12 月に政府が条件付きでライドシェアを令和 6 年 4 月から解禁する方針を決定した。



A-Z

**AI(アイ)**

「Artificial Intelligence」の略。人工知能とも訳され、学習・推論・判断といった人間の知能をもつ機能を備えたコンピューターシステム。

**DX(デジタルトランスフォーメーション)**

「Digital Transformation」の略。デジタル技術を用いた変革により、人々の暮らしを発展させるものであり、生産性の向上やコスト削減が期待される。

**EV(イーブイ)**

「Electric Vehicle」の略。電気自動車のことで、車載バッテリーに充電を行い、モーターを駆動する。

**GX(グリーントランスフォーメーション)**

「Green Transformation」の略。化石エネルギー中心の産業・社会構造を、クリーンエネルギー中心の構造に転換していく、経済社会システム全体の改革への取り組み。

**IoT(アイオーティー)**

「Internet of things」の略。インターネットを経由させてセンサーと通信機能を持った家電や車両等を結び付け作動させる仕組みにより、新たな付加価値を生み出すこと。

**MaaS(マース)**

「Mobility as a Service」の略。目的と一体的にマイカー以外の様々な種類の交通サービスをデジタル技術で円滑につなげることで、1つのサービス(as a Service)として統合する新たな「移動」の概念。地域住民や旅行者1人1人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。



# 山鹿市地域公共交通計画

令和 6 年●月  
山鹿市

〒861-0592

熊本県山鹿市山鹿 987 番地 3

<https://www.city.yamaga.kumamoto.jp/>

