

1 路線バスのサービス水準の適正化

移動実態やニーズに応じた適正なサービス水準の設定

実施主体	市、交通事業者、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・適宜実施				

2 あいのりタクシーの運行内容の見直し

地域や利用者との積極的な意見交換の実施
地域の実状に応じた適宜運行内容の見直し

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				

3 あいのりタクシーの配車システム等の導入

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の導入

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				

4 地域が有する交通資源の活用・連携に向けた調査検討

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た、関係
部署と協働した調査・検討

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	

5 待合環境の向上

沿道施設と連携した待ち空間の創出
地域公共交通に関する情報が取得しやすい環境
整備

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		

6 広域的な地域公共交通マップの作成・周知

本市及び周辺市町も含めた路線バスやあいのり
タクシーなどの必要な情報をまとめた地域公共
交通マップの作成・周知

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		

7 来訪者向けの地域公共交通サービスの導入検討

主要施設等を周遊できる移動手段の導入など、
交通事業者や沿道施設、宿泊施設等と連携した
検討

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	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
	検討・関係者との調整		一部導入・検討		

8 モビリティ・マネジメントの推進

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の推進
(乗り方教室や出前講座、「バス無料の日」の実施など)

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				

9 周辺市町や交通事業者との定例会議の実施

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				
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				

10 新たな交通モードの導入検討

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

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				

＜お問い合わせ先＞

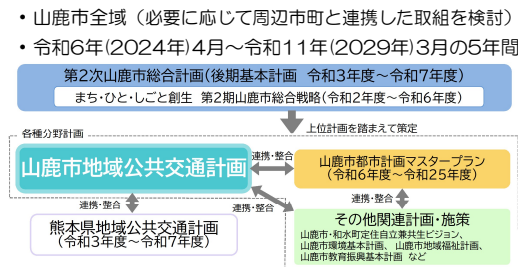
山鹿市 市民部 地域生活課（山鹿市地域公共交通活性化協議会事務局）
〒861-0592 熊本県山鹿市山鹿987番地3 TEL：0968-43-1114

山鹿市地域公共交通計画【概要版】

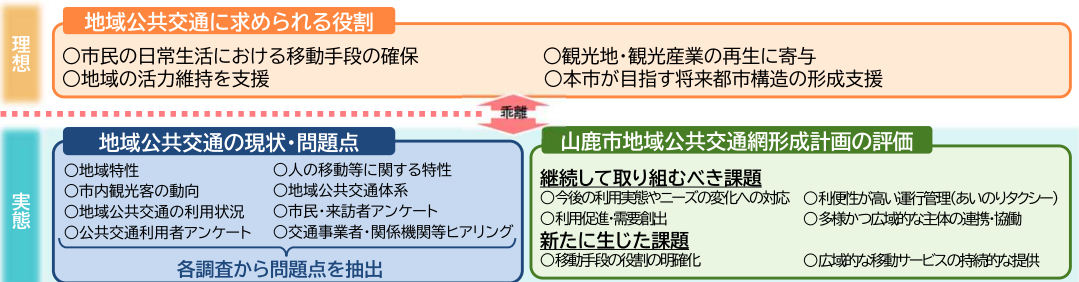
計画策定の背景・目的

本市においては、平成31年3月に「山鹿市地域公共交通網形成計画」を策定し、路線バスやあいのりタクシー運行について、利便性向上や運行効率化など適宜見直しを実施してきましたが、利用者減少や収支の悪化、運転手不足等、地域公共交通を取り巻く状況が大きく変化している状況です。
こういった状況のなか、持続可能な地域公共交通サービスの提供を将来的に確保するため、実情に応じた地域公共交通の今後のあり方を示した「山鹿市地域公共交通計画」を策定します。

計画策定の区域・期間・位置づけ



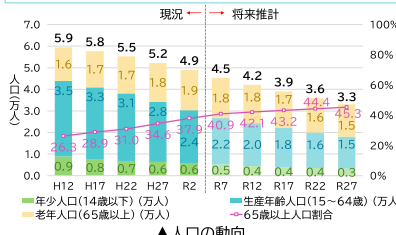
地域公共交通が抱える課題



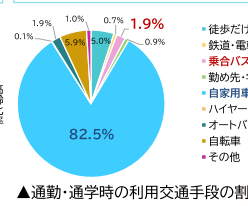
地域公共交通の現状・問題点

- 課題1. 実態に応じた地域公共交通ネットワークの維持・確保
- 課題2. 地域公共交通の利用促進・需要創出及び意識啓発
- 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
- 課題4. 地域一体となった地域公共交通づくり

○人口減少及び少子高齢化が進展



○通勤及び通学は自家用車に依存



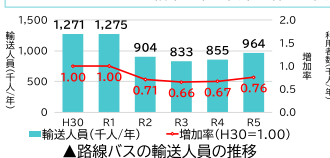
○公共交通網は、路線バスとあいのりタクシーで形成されており、面的な交通空白地は存在しない状況

○路線バスは、近年の利用者減少や運転手不足等により、系統の見直し及び路線の減便が行われている

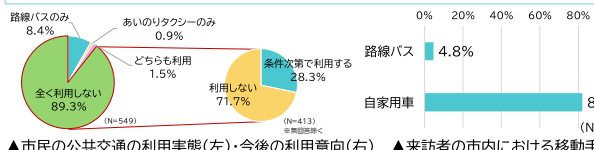


○路線バスは利用者減少、欠損補助額が増加

○あいのりタクシーは相乗り率の低下に伴い、収支率も低下



○市民・来訪者ともに、多くが地域公共交通を利用しておらず、今後の利用意向も低い状況

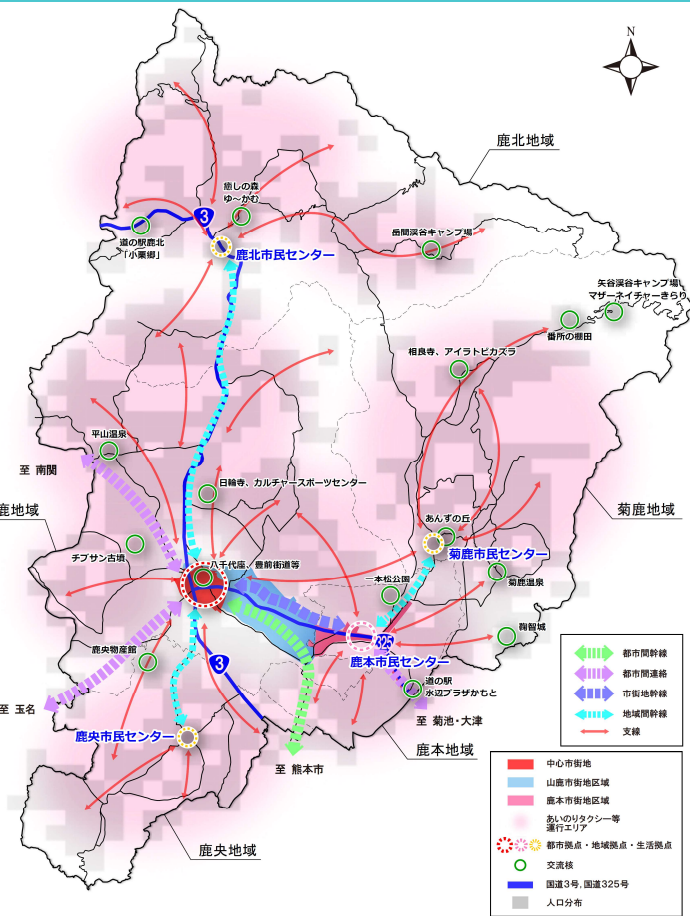


▲市民の公共交通の利用実態(左)・今後の利用意向(右) ▲来訪者の市内における移動手段 ▲公共交通網図

計画の基本理念

市民の安全・安心な暮らしを支え、住み続けたいくなる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

地域公共交通のあるべき姿



都市間幹線

本市と熊本市、さらには熊本市からその他都市など都市間の移動を担います。

都市間連絡

本市と周辺自治体をつなぎ、都市間の移動を担います。

市街地幹線

山鹿～鹿本市街地間をつなぎ、市の骨格を担います。

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。

支線

本市内において、居住地と各拠点を結び移動を担います。

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。

課題解決に向けた基本方針・目標

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

		現状値	目標値【R10年度】
目標	①-1 都市拠点(山鹿)と地域・生活拠点のアクセス	4箇所	4箇所 → 維持
	①-2 交通空白地の箇所数	0箇所	0箇所 → 維持
	①-3 70歳以上の高齢者の地域公共交通利用率	3.3%	7% → 向上

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中、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

		現状値	目標値【R10年度】
目標	②-1 地域公共交通の利用者数	・路線バス	950,960人 ※1 → 1,011,000人 → 増加
		・あいのりタクシー	20,936人 → 27,000人 → 増加
		・鹿北ジャンボタクシー	6,292人 ※2 → 6,300人 → 維持
	②-2 地域公共交通に係る財政負担額	・路線バス	91,315千円 ※1 → 100,000千円 → 維持
		・あいのりタクシー	31,162千円 → 41,000千円 → 維持
		・鹿北ジャンボタクシー	12,573千円 ※2 → 10,000千円 → 維持
②-3 コミュニティ交通の収支率	あいのりタクシー	15.4% → 25% → 向上	
	鹿北ジャンボタクシー	8.7% ※2 → 9% → 維持	

※1 路線バスの現状値は鹿北線を除く値

※2 鹿北ジャンボタクシーの現状値は予測値

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

		現状値	目標値【R10年度】
目標	③-1 市民の地域公共交通利用率(市全体)	10.7%	16% → 増加
	③-2 市民以外の市内での地域公共交通利用率	4.8%	7% → 増加
	③-3 地域公共交通サービスの満足度	34.8%	40% → 向上

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

		現状値	目標値【R10年度】
目標	④-1 市民の地域公共交通の利用意向(市全体)	28.3%	35% → 向上
	④-2 地域公共交通による周辺市町との結び付き	6市町	6市町 → 維持

交通モードの選択

路線バス

地域の特性	・沿線の人口密度が高い	・主に市街地や平地
移動実態	・一定量の移動需要	・定時性や速達性が求められる
主な利用者	・市民全般、観光客、その他来訪者	

通常タクシー

地域の特性	・山鹿・鹿本市街地	・主要な観光地
移動実態	・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	・観光客などの移動需要
主な利用者	・市民全般、観光客、その他来訪者	

あいのりタクシー

地域の特性	・山間地など人口密度が低い	・交通事業者が存在する
移動実態	・自宅から目的地間の移動需要	・需要量、利用頻度は低い
主な利用者	・地域の高齢者などの通院・買い物利用者	

新交通システム

地域の特性	・人口密度が低い ・交通事業者が存在しない	・山鹿・鹿本市街地 など
移動実態	・高齢者などの移動需要 ・需要量、利用頻度は低い	・観光客などの移動需要
主な利用者	・地域の高齢者などの通院・買い物利用者、その他市民全般	・市民全般、観光客、その他来訪者

※交通モードとは、路線バスやあいのりタクシーなどの交通手段を意味しますが、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ます。
※拠点とは、都市拠点(市役所を含む中心市街地)、地域拠点(鹿本市民センター周辺)、生活拠点(鹿本市民センター周辺、菊鹿市民センター周辺、鹿本市民センター周辺)、交流核(八千代座、道の駅鹿北小栗郷、水辺プラザかもと)などを示します。