

# 山鹿市地域公共交通計画

令和 6 年3月





# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1.計画策定の背景・目的 .....	1
1.2.計画の区域・期間・位置付け .....	1
<b>第2章 地域公共交通に求められる役割</b> .....	<b>3</b>
2.1.上位・関連計画の整理 .....	3
2.2.地域公共交通に求められる役割 .....	10
<b>第3章 地域公共交通の現状</b> .....	<b>11</b>
3.1.地域公共交通を取り巻く状況及び将来動向 .....	11
3.2.地域公共交通の現状 .....	18
<b>第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等</b> .....	<b>32</b>
4.1.地域公共交通利用者の移動実態・ニーズ .....	32
4.2.市民の移動実態・ニーズ .....	64
4.3.施設来訪者の移動実態・ニーズ .....	86
4.4.関係機関等のニーズ .....	94
4.5.地域公共交通の問題点 .....	97
<b>第5章 地域公共交通が抱える課題</b> .....	<b>99</b>
5.1.地域公共交通網形成計画の評価 .....	99
5.2.地域公共交通が抱える課題 .....	108
<b>第6章 地域公共交通のあるべき姿</b> .....	<b>110</b>
6.1.計画の基本理念 .....	110
6.2.地域公共交通の将来イメージ .....	111
<b>第7章 課題解決に向けた基本方針・目標</b> .....	<b>115</b>
7.1.計画の基本方針 .....	115
7.2.数値指標・目標値 .....	116
<b>第8章 目標達成に向けた施策・事業</b> .....	<b>120</b>
8.1.実施施策・事業 .....	120
8.2.補助システムを含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要 .....	129
<b>第9章 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>130</b>
9.1.実施体制 .....	130
9.2.達成状況の評価と見直し .....	131



# 第 1 章

はじめに



## 1.1. 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、進展する人口減少や少子高齢化を見据え、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系の構築に向け、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。

しかしながら、計画策定から5年を迎えようとするなか、利用者減少や収支の悪化、運転手不足など需要と供給の両面での人口減少の影響に加え、令和2年からの新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした人々の行動の変容、IoTやAI技術を活用した新たな交通サービスの発展（交通DX）等、地域公共交通を取り巻く状況が大きく変化しています。

こういった状況のなか、地域の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、地域特性や市民の移動実態、地域公共交通の利用状況やニーズ等を踏まえ、地域の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」（以下、「本計画」という。）を策定します。

### 「地域公共交通計画」とは

令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）の一部が改正され、地域の輸送資源（地域公共交通に加え、福祉輸送、スクールバス等）を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画（法定計画）」の策定が地方公共団体の努力義務とされました。本計画は、活性化再生法（令和5年10月施行）の内容に基づき、本市が目指す将来のまちづくりの方針とも連携した地域公共交通の「マスタープラン」として位置付けられるものです。

## 1.2. 計画の区域・期間・位置付け

### (1) 計画の区域

本計画の区域は市全域としますが、必要に応じて周辺市町と連携した取組を検討します。



## 第1章 はじめに

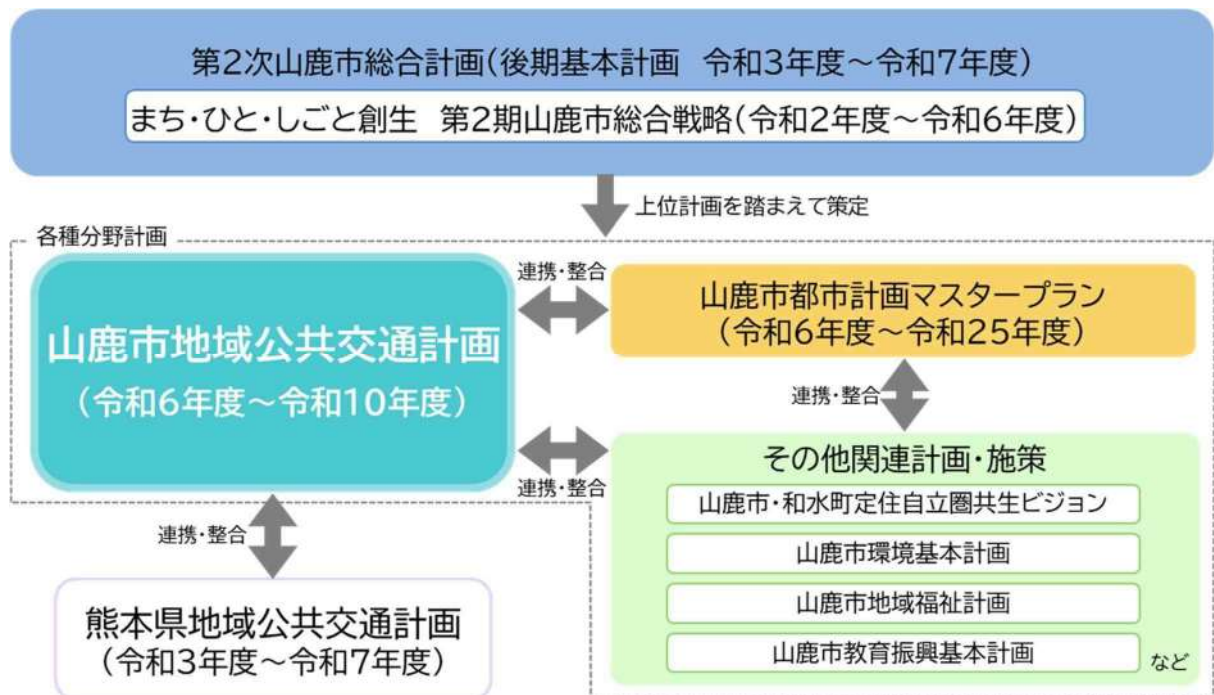
### (2) 計画の期間

本計画の期間は、令和6年（2024年）4月から令和11年（2029年）3月までの5年間とします。

なお、計画期間内においても、必要に応じて計画の見直し及び修正を行います。

### (3) 計画の位置付け

本計画は、「第2次山鹿市総合計画」を上位計画として、まちづくりに関連する「山鹿市都市計画マスタープラン」、その他の福祉等の関連計画や観光等の関連施策との連携（整合性）を考慮して作成します。



## 第 2 章

# 地域公共交通に求められる役割



## 2.1. 上位・関連計画の整理

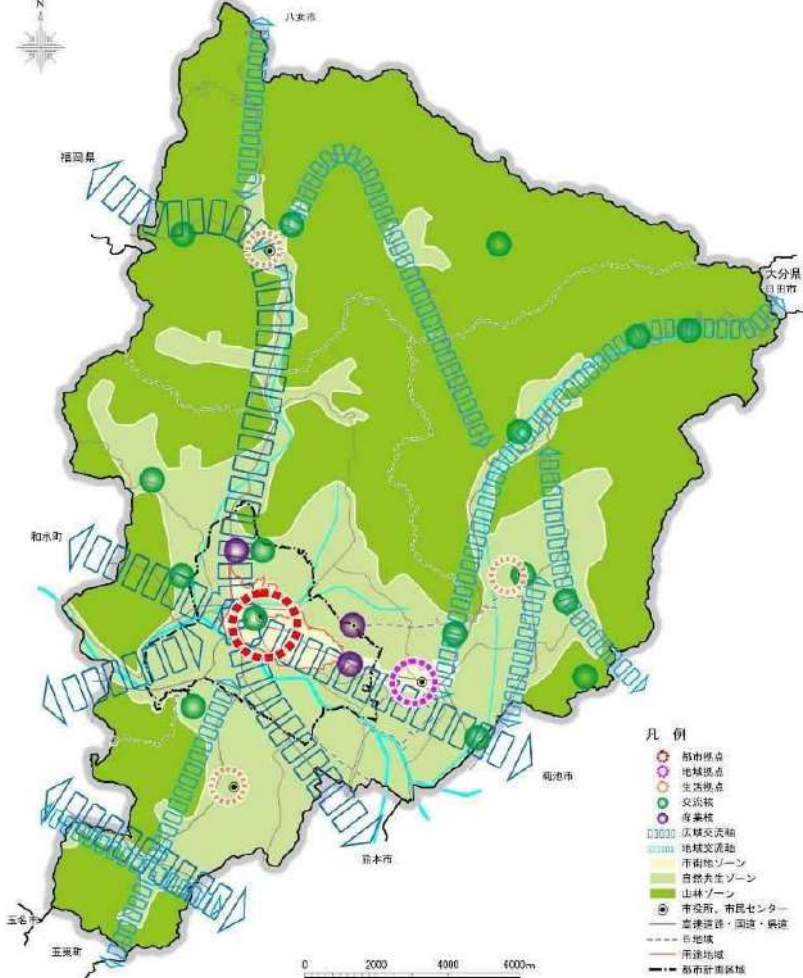
## (1) 第2次山鹿市総合計画後期基本計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和3年度～令和7年度（5年間）
将来像・目標等	将来都市像	人輝き飛躍する都市 やまが ～人と自然・産業・歴史文化が響き合うまちづくり～
	基本目標	I やまがを元気にする人材の育成 II 地域資源を活用した産業の振興と雇用の創出 III 住みやすく子育てしやすい環境の充実 IV 健やかで安心して暮らせる地域の実現 V 戦略的な行政経営と質の高い行政サービスの提供
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	<p><u>施策の柱Ⅰ 先導施策（リーディングプロジェクト）</u>  山鹿市特有の課題解決のために、市民、民間（団体・企業）、行政が協働で取り組む施策  ＜先導施策4＞安全・安心で災害に強い住み続けたいまちづくり  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）</p> <p><u>施策の柱Ⅱ 基幹施策（基礎的行政サービス）</u>  各々が個別の目標のもとに実施する、自治の基盤を支える基礎的行政サービス  ＜市民部＞地域の活性化・環境保全対策・税収の確保・窓口サービスの充実  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、移手段の確保による地域の暮らしを維持</p>

(2) まち・ひと・しごと創生 第2期山鹿市総合戦略

項目	内容
計画期間	計画期間：令和2年度～令和6年度（5年間）
将来像・目標等	基本理念 「ひと」と「しごと」を集め、持続可能な「まち」をつくる
	基本目標 Ⅰ 地域の未来を支える人材・組織を育て、つなぎ広げる Ⅱ 明日の幸せを語れる暮らしをつくる Ⅲ 本市が成長するためのエンジンとなるような取組を戦略化する
	取組の方向性 1 市内からの人の流出を抑制すると同時に市外からの人の流入を促す取組 2 誰もが活躍でき、つながりが感じられる地域社会をつくる取組 3 若い世代の結婚・出産・子育ての希望を応援する取組 4 地域資源を活かし、賑わいと交流を生み出す取組 5 暮らしを支える仕事を増やす取組
主要施策の内容	<p>《施策4》広域・施策間連携 近隣自治体との連携により、それぞれが有する都市機能や生活機能、地域資源を活用した様々な取組を協同で進め、交流人口の拡大や移住定住のための受け皿づくりを進めます。</p> <p>《施策6》地域産業の磨き上げと競争力強化 （前略）観光産業においては、福岡都市圏を重点ターゲットとした戦略的なプロモーションを展開するとともに、市内の受入態勢の充実や近隣市町と連携した観光戦略を実施することで、市外から多くの「ヒト・モノ・カネ」を呼び込みます。</p>

(3) 山鹿市都市計画マスタープラン(第2期)

項目	内容
計画期間	計画期間：令和6年度～令和25年度（概ね20年間）
<p>基本理念</p> <p>基本方針</p>	<p>人と自然・産業・歴史文化をつなぐ<sup>まろ</sup>都市 やまが ～多様な暮らしと交流のまちづくり～</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 ○安全・安心・快適で、多様な暮らしを実現するまちづくり ○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>将来像・目標等</p> <p>将来都市構造</p>	 <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市核</li> <li>○ 地域核</li> <li>○ 生活核</li> <li>○ 交通核</li> <li>○ 商業核</li> <li>□ 広域交通軸</li> <li>□ 地域交通軸</li> <li>□ 市街地ゾーン</li> <li>□ 自然共生ゾーン</li> <li>□ 山林ゾーン</li> <li>● 市役所、市民センター</li> <li>— 主要道路、国道・県道</li> <li>--- 旧地域</li> <li>— 市域</li> <li>--- 都市計画区域</li> </ul>
<p>主要施策の内容</p> <p>公共交通に関する内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山鹿バスセンターを核として、周辺自治体との連携を強化し、持続的に維持・確保が可能な公共交通を目指します。</li> <li>・拠点間や居住地域の移動需要、生活実態等を踏まえ、ネットワークの形成やそのサービス水準の設定、さらには対応する交通モードを設定することで、持続可能な公共交通体系を構築します。</li> <li>・路線バスやあいのりタクシー等の地域に存在する交通資源が連携し、利用者の移動ニーズに対応した効率的・効果的な公共交通ネットワークを形成します。</li> <li>・情報提供等を含めた利用環境を検証し、改善を図るとともに、利用を喚起するような工夫で利用しやすい・利用したくなる公共交通の実現を目指します。</li> <li>・交通事業者や行政、市民が一体となり、公共交通を創り・守り・育てる雰囲気づくり、仕組みづくりを目指します。</li> </ul>

(4) 山鹿市・和水町定住自立圏共生ビジョン

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和6年度～令和10年度（5年間）
将来像・目標等	圏域の将来像	<p>○安全・安心かつ快適な暮らしを補完しあう圏域 医療予防体制の強化や子育て支援、福祉・介護サービスの向上、地域公共交通体制の維持・確保といった暮らしに欠かせない生活基盤の充実を図り、子どもから高齢者まですべての住民が暮らし続けたい圏域を目指します。</p> <p>○地域資源が響きあい新たな賑わいを創出する圏域 農産物、良質な温泉、装飾古墳など、圏域全体に存在する地域資源をさらに磨き上げ、情報発信や人材育成を図ることにより、これまで以上に圏域の付加価値を高め、新たな賑わいの創出による地域経済の活性化や交流人口の増加、圏域内への移住・定住へとつなげ、誰もが暮らししてみたいと思える魅力ある圏域を目指します。</p>
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	<p>&lt;具体的取組&gt;</p> <p>(1) 生活機能の強化に関すること ：医療、福祉、教育及び文化、産業振興、環境、その他</p> <p>(2) 結びつきやネットワークの強化に関すること ：地域公共交通、地産地消、住民との交流・移住促進、その他</p> <p>(3) 圏域マネジメント能力の強化に関すること ：人材育成</p> <p>■公共交通の利便性向上及び活性化</p> <p>○路線バス維持のための運行補助事業 和水町を經由し、山鹿市と玉名市、南関町を結ぶ広域路線（産交バス山鹿・玉名線/山鹿・南関線）の路線バス等の公共交通を維持・確保するため、運行事業者に対し運行費等の一部を補助する。</p> <p>○地域公共交通の利用促進と利便性向上 誰もが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、両市町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、地域公共交通の利用促進を図る。 また、乗合タクシーについては、市町界を超えた乗入れなど利便性の向上を図る。さらに路線バスに対する関心を高めてもらうことを目的に、小学生を対象にバスの乗り方教室も実施する。</p>

(5) 第 3 次山鹿市環境基本計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和 4 年度～令和 8 年度（5 年間）
将来像・目標等	目指す環境像	人が自然と共生する温もりのあるまち やまが
	基本目標	I 豊かな自然を未来に引き継ぐ II 健康で安全・安心の暮らしを守る III 人の温もりと文化の香る快適なまちをつくる IV 市民力をあわせて地球温暖化対策に取り組む V 環境にやさしいふるまいができる人をつくる
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	IV-2 省エネルギー型ライフスタイルを定着させる 2 省エネルギー型自動車交通の推進 (1) 行政の取組 ■山鹿市地域公共交通網形成計画に基づき、利用しやすい・利用したくなる公共交通の実現を目指します。 (2) 市民の取組 ■徒歩や自転車、公共交通機関等を可能な限り利用するとともに、乗り合わせを行うなど、マイカー使用を抑制するよう努めます。 (3) 事業者の取組 ■通勤時のノーマイカーデーなどを促進します。

(6) 第 3 期山鹿市地域福祉計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和 6 年度～令和 11 年度（6 年間）
将来像・目標等	基本理念	健やかで安心して暮らせる地域の実現 ～地域共生社会の実現に向けて～
	基本目標	1 包括的な支援体制の整備 2 地域力の維持と強化 3 誰もが意思を尊重され、権利が守られる環境づくり
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	—

## 第2章 地域公共交通に求められる役割

### (7) 第9期山鹿市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和6年度～令和8年度（3年間）
将来像・目標等	基本理念	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
	基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 生涯現役社会の充実</li> <li>2 介護予防と生活支援の推進</li> <li>3 認知症施策の推進</li> <li>4 在宅医療と介護連携の推進</li> <li>5 住み続けることができる環境整備の推進</li> <li>6 介護人材の確保とサービスの質の向上</li> </ol>
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	<p>■<u>地域の実情に応じた在宅生活の継続に向けた支援</u></p> <p>令和5年10月からあいのりタクシーの利用条件緩和と運行日数の増加を行うことで、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・あいのりタクシー</p>

### (8) 山鹿市第4期障害者計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和6年度～令和11年度（6年間）
将来像・目標等	基本目標	誰もが自立し安心して生活できる地域社会の実現
	施策推進の方向	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 人権を尊重し共に認め合う</li> <li>2 地域での自立した生活を支え合う</li> <li>3 障がいのある子どもの健やかな育成を支援する</li> <li>4 生活の安全を地域で支える</li> <li>5 安心できる相談・支援体制をつくる</li> </ol>
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 <u>安心・安全な生活環境づくり</u></li> <li>(2) 移動支援の充実</li> <li>①障害者が就労等に伴い運転免許を取得する場合や、身体障害者が自ら所有し運転する場合に、自動車の改造のための助成を行うとともに、制度の周知に努めます。</li> <li>②障害者の外出支援のための移動支援については、ニーズの的確な把握に努め、関係部署と協議を行い、適切な事業の推進を図ります。</li> </ol>

(9) 山鹿市子ども・子育て支援事業計画(第 2 期)

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和 2 年度～令和 6 年度（5 年間）
将来像・目標等	基本理念	子どもの笑顔がかがやき 安心して子育てできるまち山鹿
	基本目標	1 子どもが夢や希望をもって、健やかに成長するための環境をつくります 2 地域一人ひとりが子育てを温かく見守り支える体制を整えます 3 喜びや生きがいを感じながら子育ての出来る体制づくりを目指します
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	—

(10) 第4次山鹿市教育振興基本計画

項 目		内 容
計画期間		計画期間：令和 4 年度～令和 6 年度（3 年間）
将来像・目標等	基本理念	<sup>いにしへ</sup> 古人に学び つながり 支えあう ～ふるさと山鹿の創造～
	基本方針	I ひと輝く：受け継がれてきた、かけがえのない「命」を輝かせる教育を目指します。 II きずな結ぶ：学びを支え、学びを軸につながりを広げる生涯学習の向上を目指します。 III みらい彩る：広い視野を持って、主体的に行動する人材の育成を目指します。
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	—

### 2.2. 地域公共交通に求められる役割

近年の社会情勢の変化や、上位・関連計画における地域公共交通の位置付け等を踏まえ、本市の地域公共交通に求められる役割は以下のとおりと考えます。

#### ○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等を送るためには、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、まちなぎわい創りにも繋がり、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、各拠点が求められる機能を発揮しつつ、各拠点や地域をつなぎ、都市間交流に展開していく「コンパクト+ネットワーク」の都市構造を目指しており、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 コンパクト+ネットワークの形成

## 第 3 章

# 地域公共交通の現状

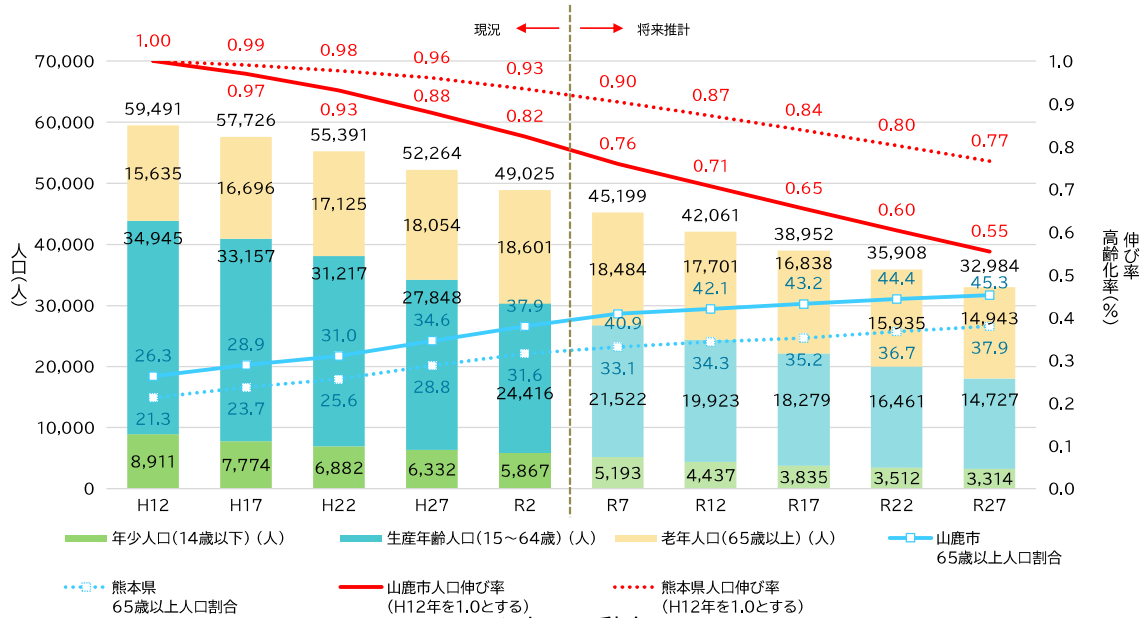


### 3.1. 地域公共交通を取り巻く状況及び将来動向

#### (1) 地域特性

##### ① 人口等の推移

- 市全体の人口は年々減少し、総人口に占める65歳以上人口割合（高齢化率）は令和2年で約38%となっており、人口減少及び少子高齢化が進展しています。
- 人口減少及び高齢化の進展は、熊本県全体と比較しても著しい状況です。
- これらの動向は今後ますます進展し、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ています。
- ただし、令和2年と比較して、前期高齢者（65～74歳）が減少する一方、後期高齢者（75歳以上）は令和12年まで増加したのち、減少することが予想されています。

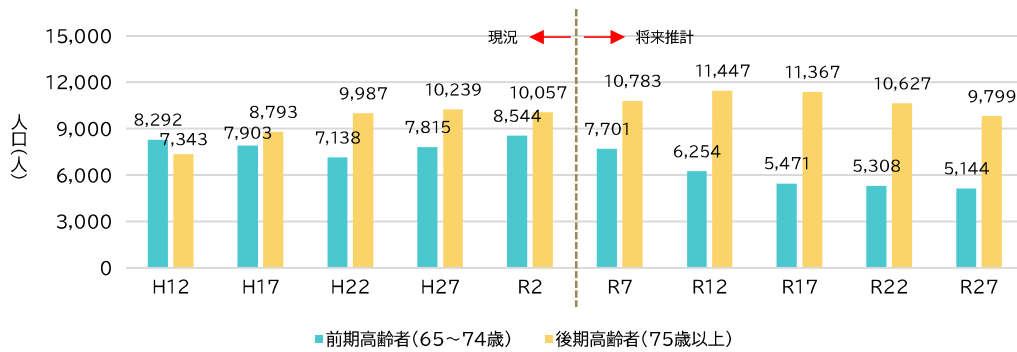


▲人口の動向

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口（令和5年(2023年)推計）

※人口3区分には年齢不詳は含まないため、市全体の総数と人口3区分の合計は一致しない。



▲高齢者人口の動向

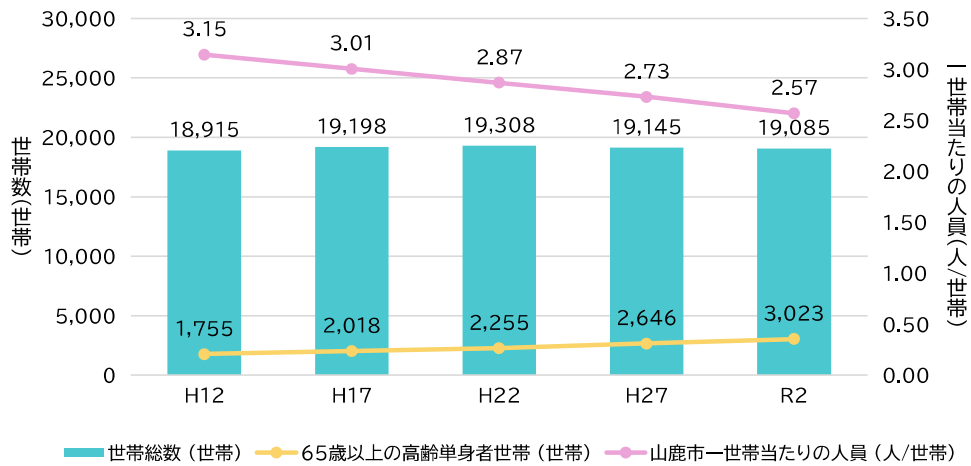
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

：国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口（令和5年(2023年)推計）

### 第3章 地域公共交通の現状

#### ② その他人口等の特性

- 世帯数はほぼ横ばいで推移しており、1世帯当たりの人員は2.57人となっています。
- 一方で、65歳以上の高齢単身世帯数は年々増加しています。

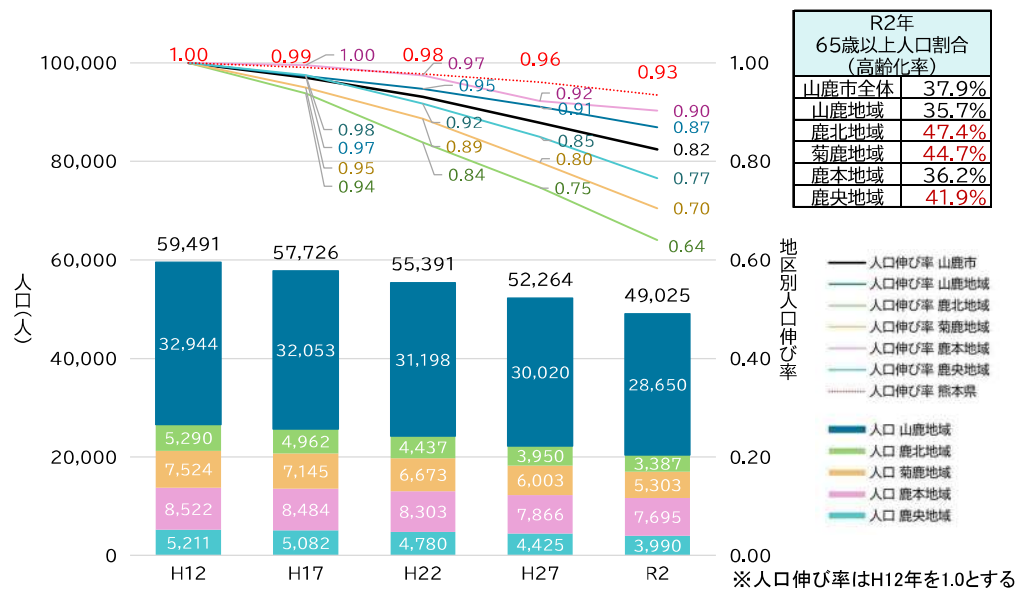


▲世帯の動向

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

#### ③ 地域別の人口特性

- 地域別では、鹿北地域及び菊鹿地域において人口減少が著しい状況です。
- なお、高齢化率は鹿北地域が約47%と最も高く、次いで菊鹿地域が約45%、鹿央地域が約42%となっています。

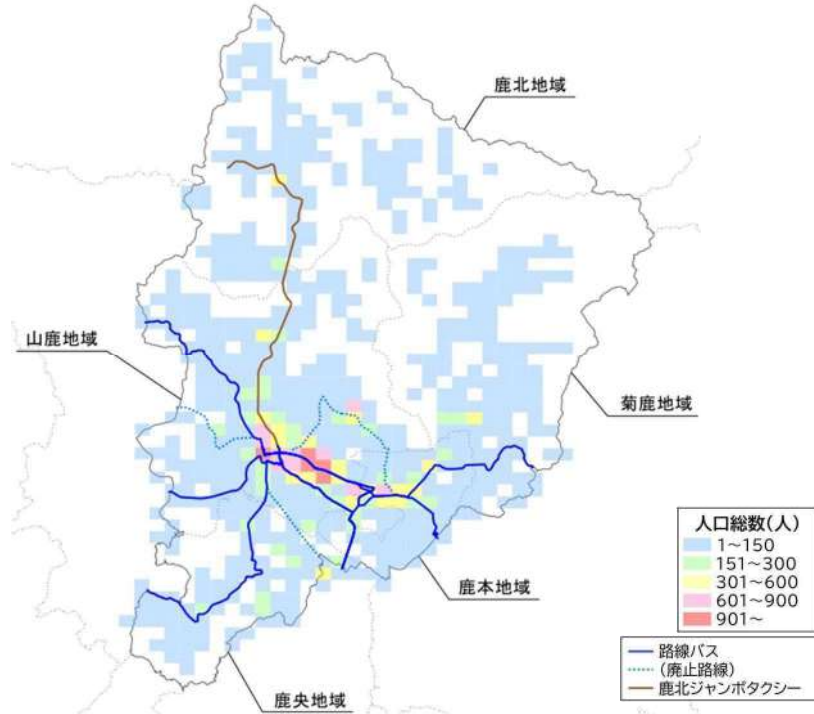


▲地区別人口の動向

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

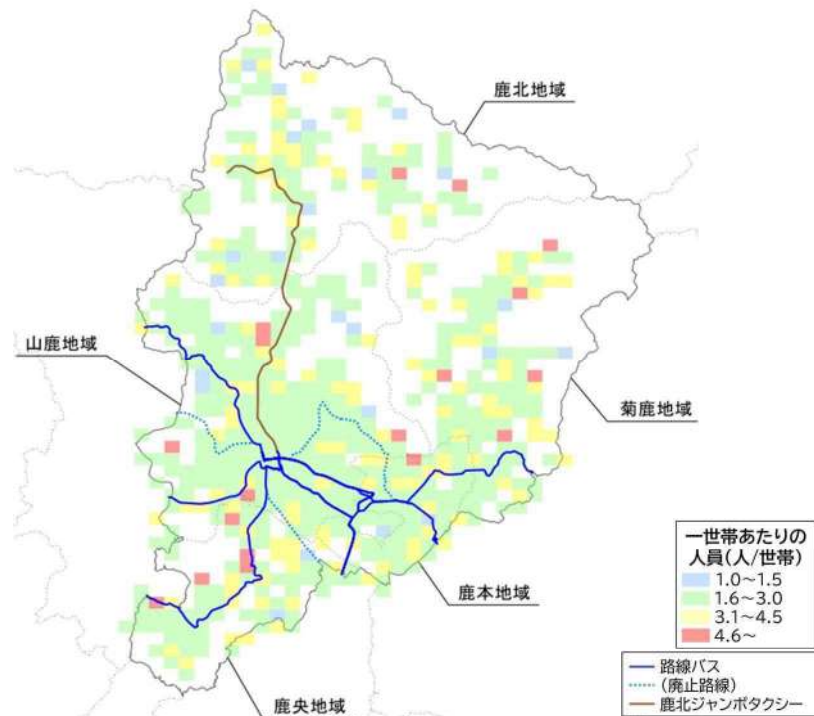
④ 人口分布等の特性

- 集落は山鹿地域及び鹿本地域の市街地に集中しており、それ以外は広く・薄く分散するなど、低密度化が進行しており、1世帯当たりの人員が少ない地域が点在しています。



▲人口の分布

出典：国勢調査 500m メッシュ（令和2年10月1日現在）



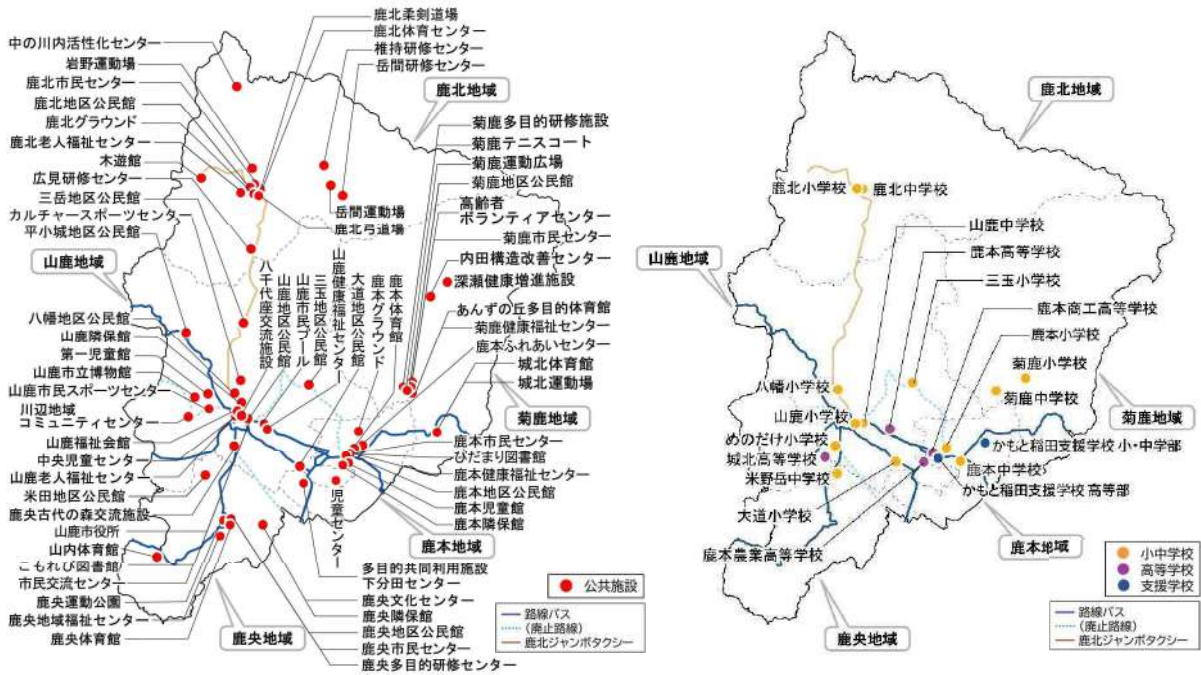
▲一世帯当たりの人員

出典：国勢調査 500m メッシュ（令和2年10月1日現在）

### 第3章 地域公共交通の現状

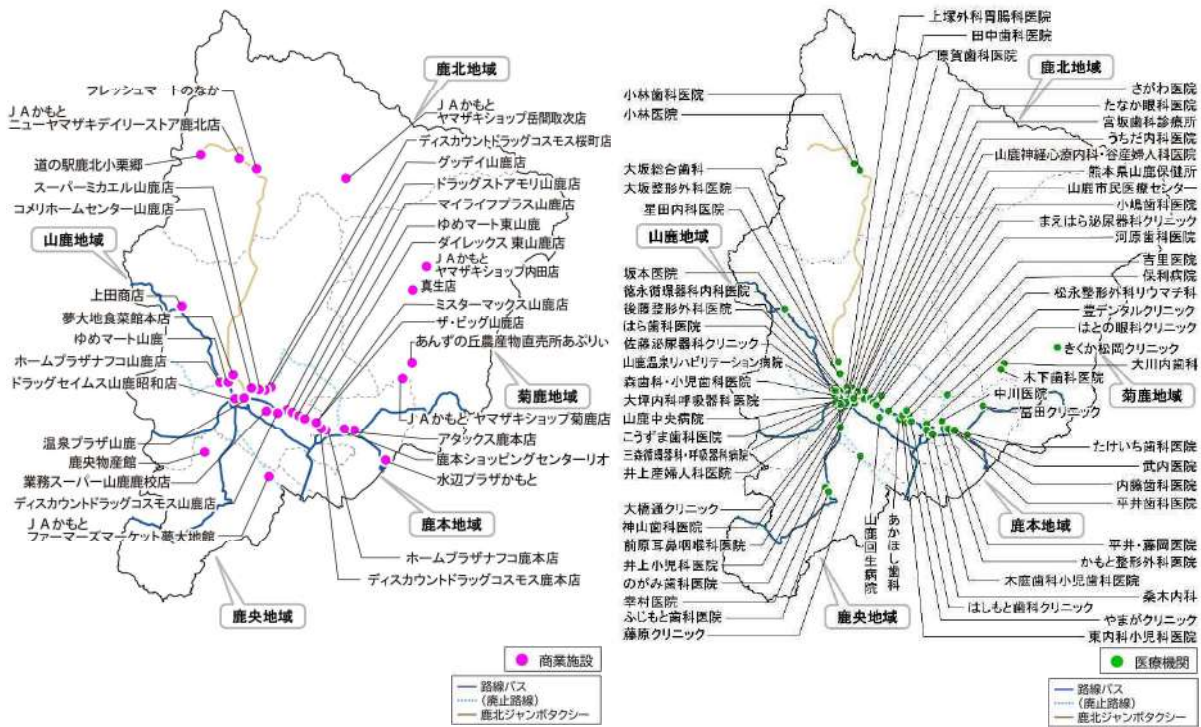
#### ⑤ 施設等の立地状況

- 公共施設は、各地域に分散して立地している状況ですが、その多くはバス路線沿線に立地しており、市内にある高等学校は、いずれもバス路線沿線となっています。
- 商業施設や医療機関などの日常生活に必要な施設の多くは、山鹿及び鹿本市街地に集中しています。
- その他、鹿北地域にある施設の半数は「鹿北ジャンボタクシー」路線沿線に立地しており、菊鹿地域及び鹿央地域に立地する施設は「あいのりタクシー」でカバーされています。



▲公共施設の分布

▲学校の分布



▲商業施設の分布

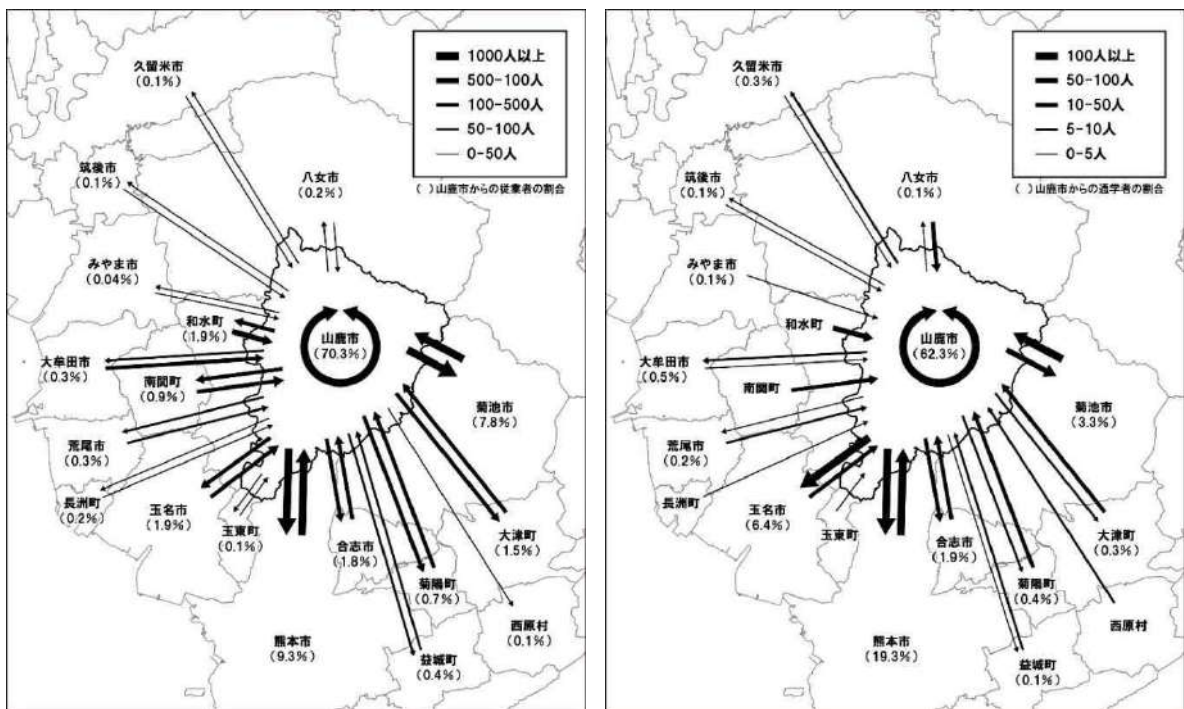
▲医療機関の分布

※上記は令和6年1月1日現在の主な施設の立地状況

(2) 人の移動等に関する特性

① 通勤通学に関する特性

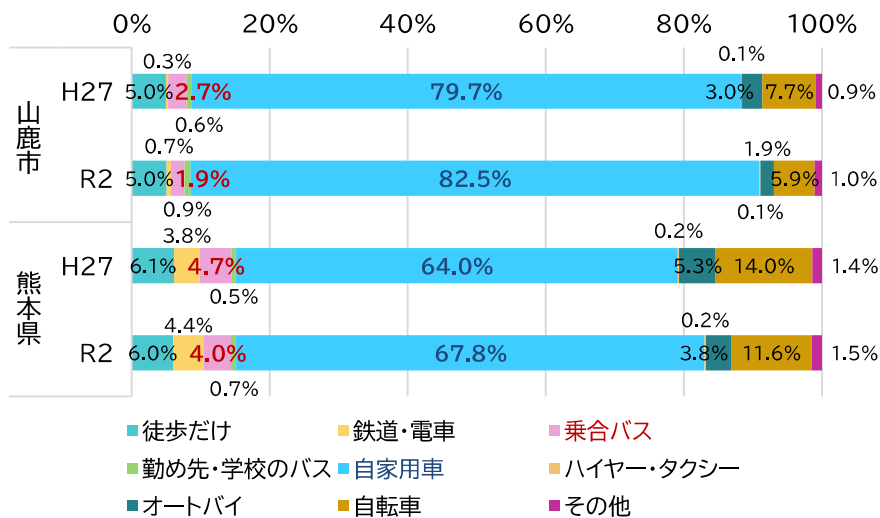
- 居住者の通勤先は、市内が約 70%を占めており、市外では熊本市や菊池市へ通勤する人が多くなっています。
- 一方、通学に関しては、市内が約 62%を占め、市外では熊本市や玉名市へ通学する学生が多くなります。また、本市へは熊本市や菊池市から通学する学生が多くなります。
- 通勤及び通学時の利用交通手段は、80%以上が自家用車に依存しており、県全体と比較しても自家用車への依存が高い状況です。



▲主な通勤先

▲主な通学先

出典：国勢調査（令和2年10月1日現在）



▲通勤・通学時の利用交通手段の割合

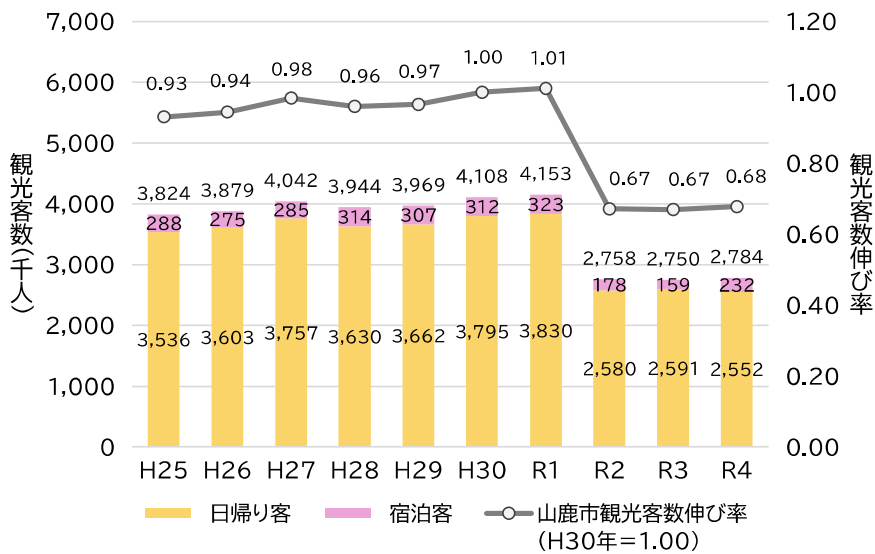
出典：国勢調査（各年10月1日現在）



(3) 市内観光客の動向

- 市内には歴史・文化・自然資源や、それぞれ個性のある複数の温泉など、観光資源が豊富に存在しており、八千代座は国の重要文化財にも指定されているなど、九州を代表する観光地として十分な魅力を備えています。
- また、山鹿温泉「さくら湯」は平成24年にリニューアルし、観光客のみでなく多くの市民にも利用されています。
- 市内への観光客数は、令和元年まで増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により令和2年に大幅に減少しましたが、令和5年は回復する見込み\*です。

※令和5年は未確定（1～9月の観光客数について、令和2年と比較して令和5年は約12%増加）



▲観光客数の推移

出典：山鹿市観光統計



▲観光施設等の分布

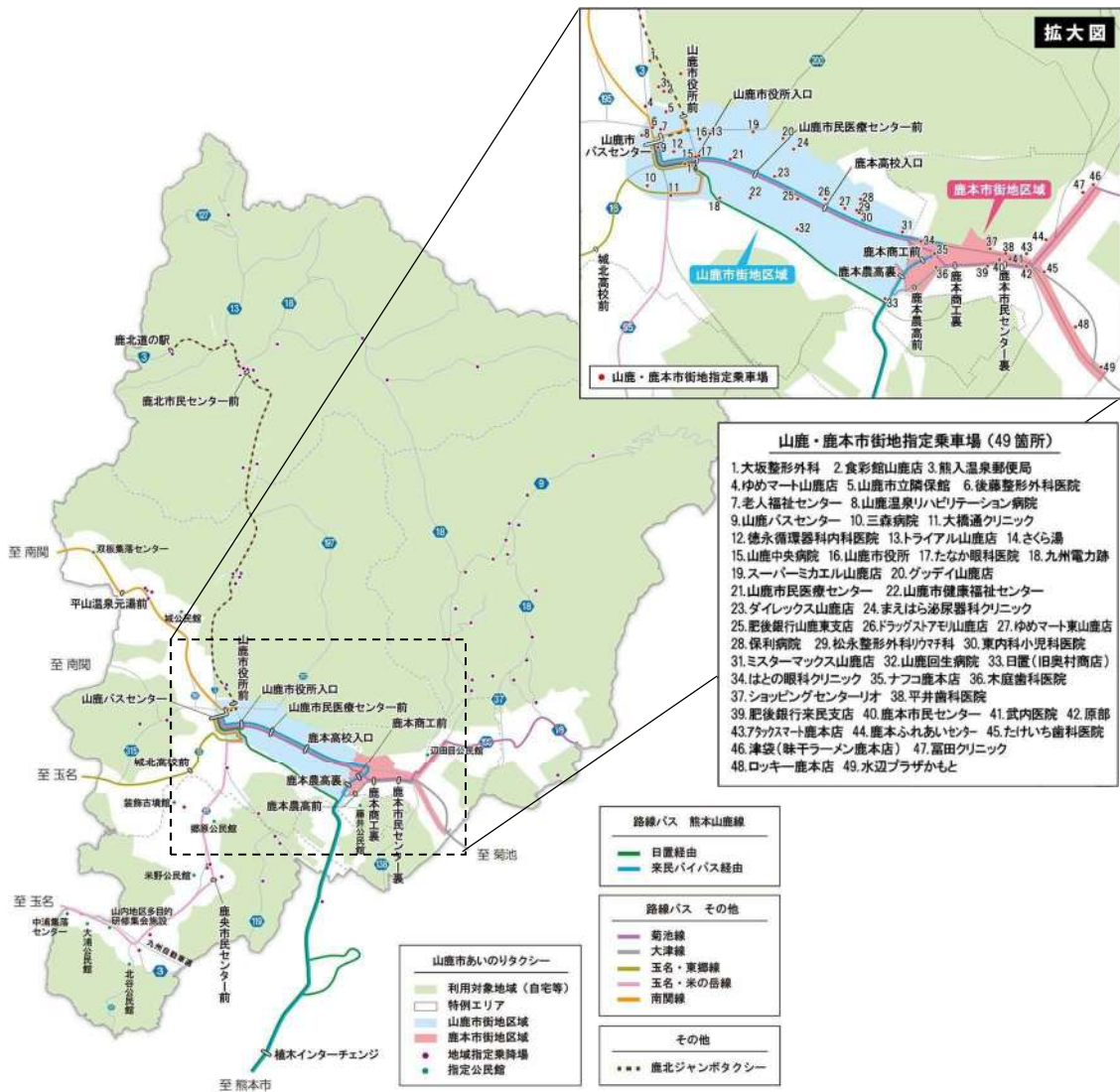
出典：山鹿市観光マップ

## 3.2 地域公共交通の現状

### (1) 地域公共交通体系

#### ① 地域公共交通網

- 本市の地域公共交通網は、路線バスとあいのりタクシーで形成されており、本市において面的な交通空白地は存在しない状況です。
- 路線バスは山鹿バスセンターを拠点に、山鹿～鹿本市街地間及び山鹿～熊本間を幹線軸として、周辺市町（菊池市、大津町、玉名市、南関町、和水町）とを結ぶ路線が運行しています。なお、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、南関線については令和3年9月末に一部区間を廃止し、2系統を1系統に集約、その他市内完結路線として、令和3年3月末に三玉線、令和5年9月末に鹿北線が廃止され、鹿北線の代替交通として鹿北ジャンボタクシーが運行しています。
- 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おり、原則として路線バスのバス停から500m以遠の地域を対象に、現在4エリア運行しています。



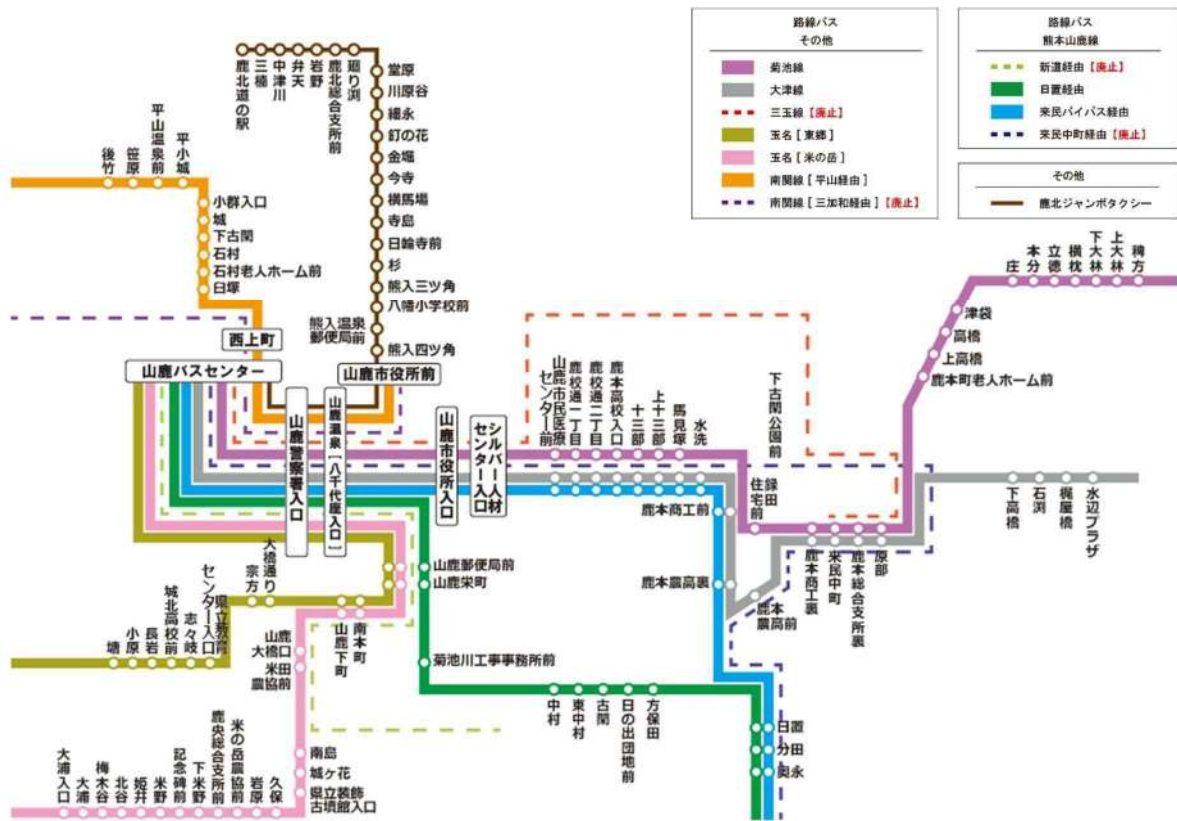
▲公共交通網図

② 地域公共交通サービス

- 路線バスは、全ての系統合わせて平日 151 本/日、土曜日 130 本/日、日曜祝日 111 本/日が運行している状況です。※鹿北線の代替交通である鹿北ジャンボタクシーを含む
- 系統別の運行本数は、熊本山鹿線で平日 74 本/日と最も多くなっており、大津線・玉名線で概ね 20 便/日程度、菊池線・南関線で概ね 15 便/日程度で運行されています。
- 令和 5 年 10 月より、路線バス鹿北線の代替交通として鹿北ジャンボタクシーが、平日及び土曜日に 6 本/日（3 往復/日）で運行しています。

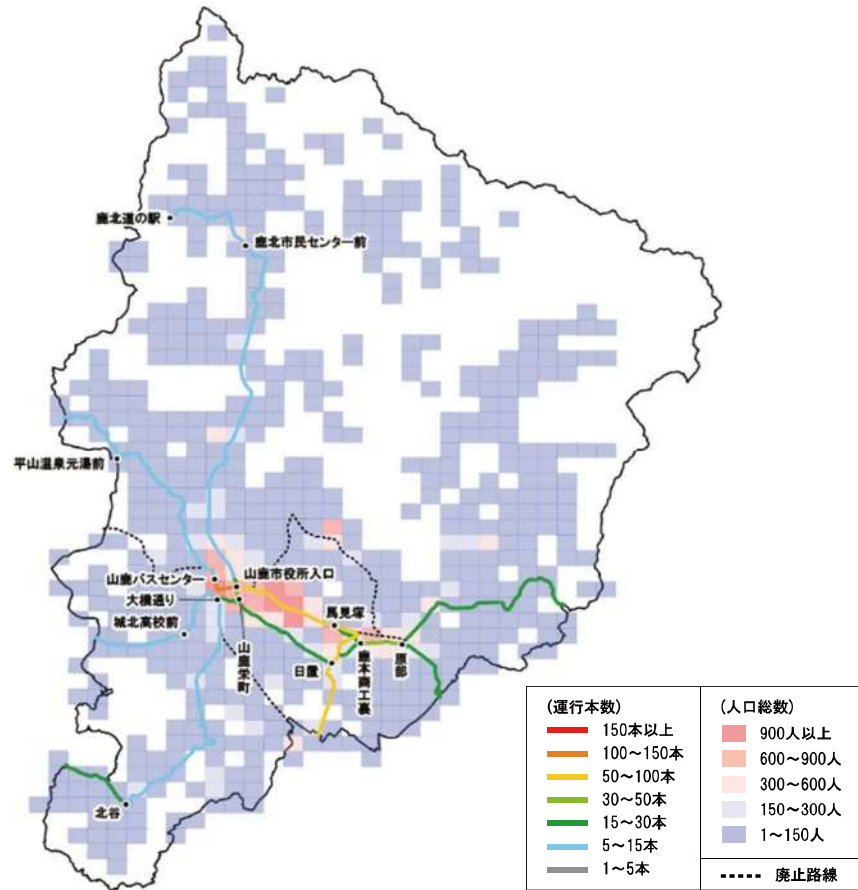
▼路線バスの運行状況(令和 5 年 10 月 1 日現在)

運行事業者				所要時間	最大運賃	運行便数			備考	
						平日	土曜	日祝		
九州産交バス(株)	熊本山鹿線	A5-1	来民バイパス経由	1時間32分	1,000円	54	47	41		
		A5-2	日置経由	1時間23分	1,000円	15	12	10		
		A5-3	植木温泉経由	1時間29分	1,000円	5	5	4		
		小計			—	—	74	64		55
産交バス(株)	菊池線				47分	770円	15	14	10	国庫補助対象路線
	大津線				1時間28分	990円	22	20	16	
	玉名線【東郷】				56分	880円	12	8	8	
	玉名線【米の岳】				1時間2分	880円	8	6	6	
	南関線				49分	700円	14	12	10	
タクシー事業者 (市内6事業者で月替り運行)	鹿北ジャンボタクシー			31分	200円(一律)	6	6	10	日:0 祝:6	
—		計			—	—	151	130	111	—



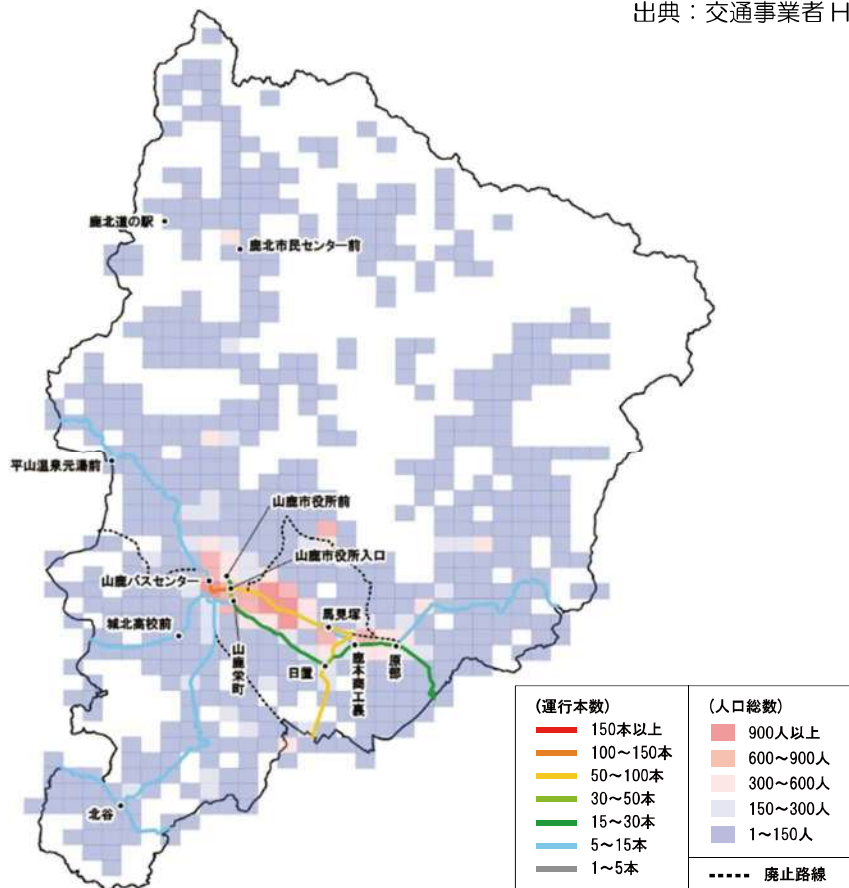
▲系統図

### 第3章 地域公共交通の現状



▲平日のバス停区間別の運行本数(令和5年10月1日現在)

出典：交通事業者 HP

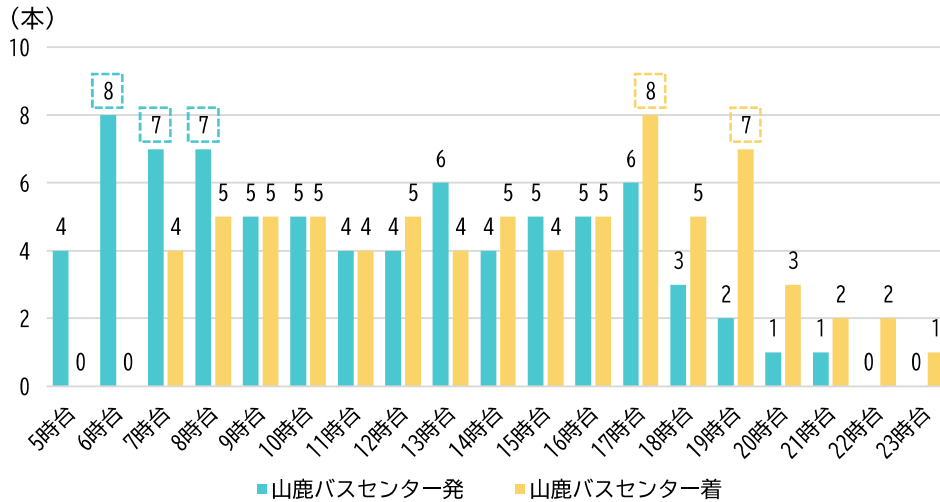


※鹿北ジャンボタクシーは、日曜日が運休、祝日は平日と同じ運行本数

▲日曜祝日のバス停区間別の運行本数(令和5年10月1日現在)

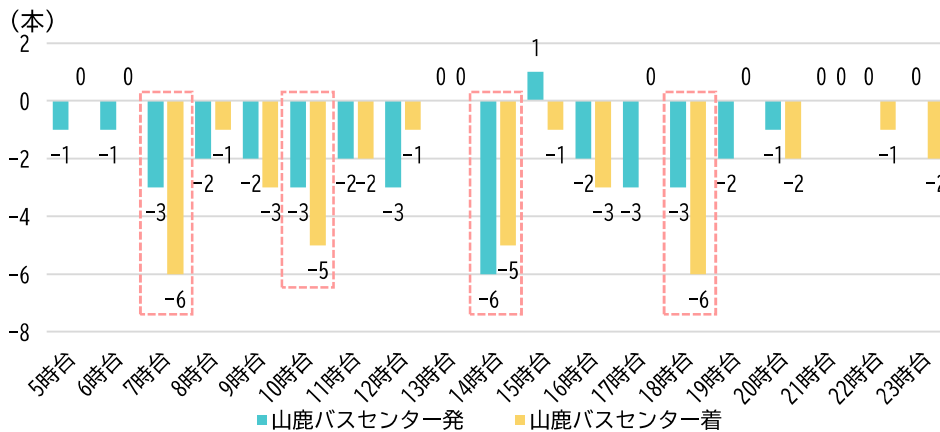
出典：交通事業者 HP

- 平日の時間帯別の運行本数は、山鹿バスセンター発の便においては、通勤・通学時間帯である6～8時台の運行本数が多く、6時台が8便/時間、7～8時台が7便/時間で運行しています。一方で、山鹿バスセンター着の便は、17時台が8便/時間と最も多く、次いで19時台が7便/時間となっています。
- 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おり、特に7時台、10時台、14時台、18時台の運行本数が少なく、日中は5便/時間程度に平準化されています。



▲平日の時間帯別の運行本数(令和5年10月1日現在)

出典：交通事業者 HP



▲平日の時間帯別の運行本数の増減(地域公共交通網形成計画策定時(平成31年3月)との比較)

出典：交通事業者 HP

### 第3章 地域公共交通の現状

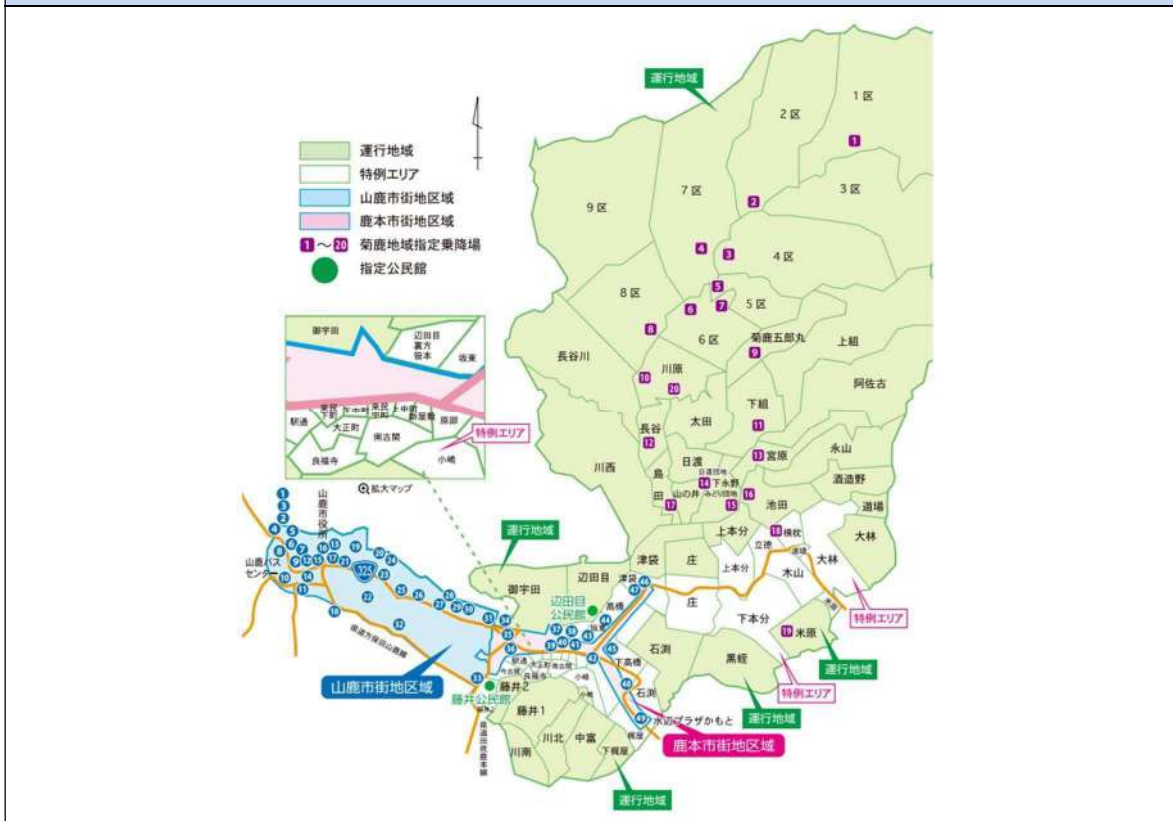
- 各地域で導入されているあいのりタクシーは、各地域内での利用に加え、山鹿・鹿本市街地ではどこでも降車できるとともに、指定乗降場から自宅等まで運行しています。
- なお、令和5年10月からは、全エリア週6日運行に統一、利用料金の一律100円値上げを行うとともに、バス停500m以内でも70歳以上の事前申請者が利用できる特例エリアを新設しています。

▼あいのりタクシーの運行状況(令和5年10月現在)

対象	運行形態	運行日	運行便数	運賃			運行事業者
				地域内	山鹿市街地	鹿本市街地	
<b>菊鹿 あんず号</b> (H20年度～) ※菊鹿地域と山鹿・鹿本地域の一部地域	・事前予約制 ・複数の人と乗り合わせ ・自宅等から市街地間、または各地域の指定乗降場間の移動に利用可能	月曜日～土曜日	【行き】5便/日 7:30～8:10 9:30～10:10 12:30～13:10 14:30～15:10 16:30～17:10 【帰り】5便/日 8:30～9:00 10:30～11:00 12:30～13:00 15:30～16:00 17:30～18:00	300円	300円～700円	300円～600円	タクシー事業者 (市内6事業者で月替り運行)
<b>鹿央 キンカン号</b> (H21年度～) ※鹿央地域と山鹿・鹿本地域の一部地域			【行き】5便/日 7:30～8:10 9:30～10:10 12:30～13:10 14:30～15:10 16:30～17:10 【帰り】5便/日 8:30～9:00 10:30～11:00 12:30～13:00 15:30～16:00 17:30～18:00	300円	300円～600円		
<b>鹿北 たけんこ号</b> (H21年度～) ※鹿北地域			【行き】5便/日 7:40～8:30 9:40～10:30 13:00～13:50 14:40～15:30 16:00～16:50 【帰り】5便/日 9:30～10:00～10:30 11:00～11:30～12:00 13:00～13:30～14:00 14:50～15:20～15:50 17:20～17:50～18:20	300円	600円～700円	700円	
<b>山鹿 チヨマト号</b> (H23年度～) ※山鹿地域の一部地域			【行き】5便/日 7:30～8:10 9:30～10:10 12:30～13:10 14:30～15:10 16:30～17:10 【帰り】5便/日 8:30～9:00 10:30～11:00 12:30～13:00 15:30～16:00 17:30～18:00	300円	300円～500円	300円～600円	

▼あいのりタクシーの運行地域(令和5年10月現在) 1/2

菊鹿あんず号



鹿央キンカン号



▼あいのりタクシーの運行地域(R5年10月現在) 2/2

鹿北たけんこ号



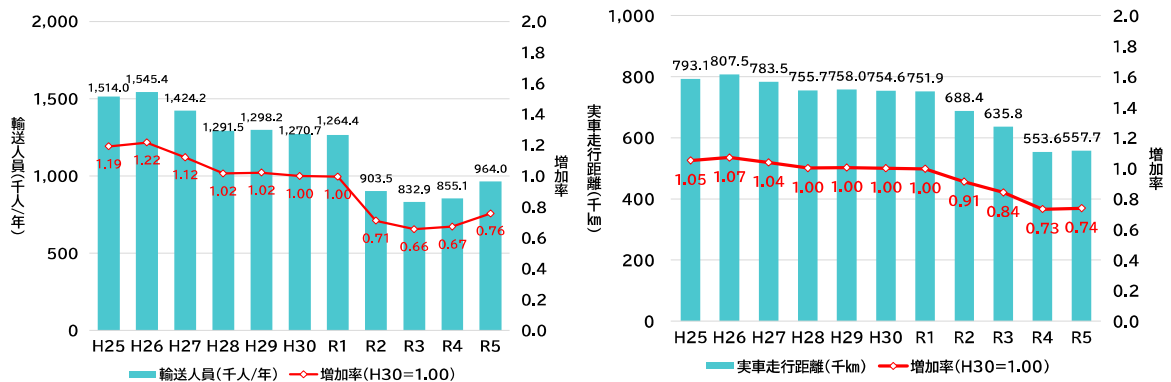
山鹿チヨマトツ号



(2) 路線バス

① 利用状況

- 路線バスの利用者数は、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、令和2年度に利用者が大幅に減少し、その後やや回復しています。
- 系統の見直し及び路線の減便に伴い、実車走行距離も減少しています。
- 平均乗車密度は熊本山鹿線が1日当たりの輸送量が最も多く、6~8人/便程度となっています。
- その他路線の平均乗車密度は、大津線で2.5人/便、玉名・東郷線で2.3人/便、玉名・米の岳線で1.6人/便となっており、その他の系統では1.0人/便を下回っています。



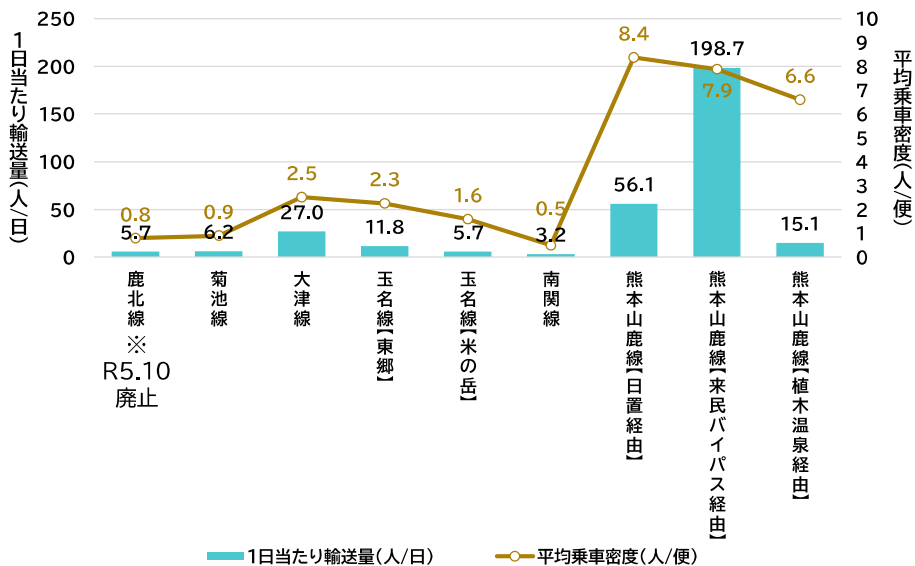
※山鹿市の一部区域を通過する[植木一丁目~菊水ロマン館前]の系統を除く

▲路線バスの輸送人員の推移

出典：交通事業者提供データ

▲路線バスの実車走行距離の推移

出典：交通事業者提供データ



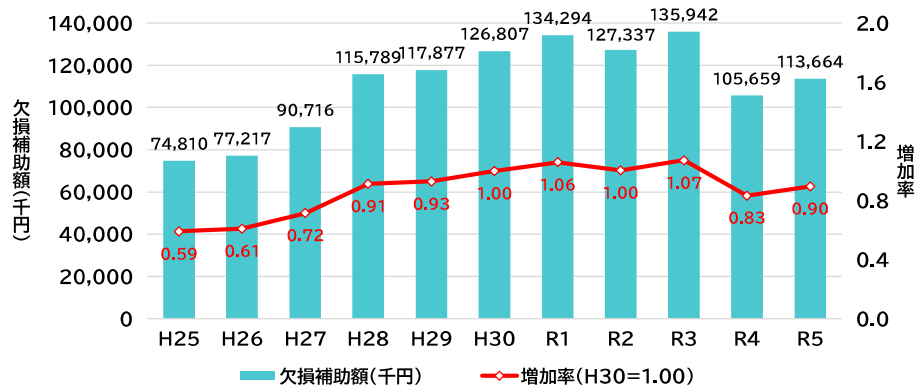
▲系統別の利用状況(令和5年度実績値)

出典：交通事業者提供データ

## 第3章 地域公共交通の現状

### ② 財政負担の状況

- 利用者数の減少や燃料費の高騰等により、路線バスの欠損補助額が増加傾向にありましたが、路線の再編や運営コストの削減により、令和4年度に大幅に減少しました。
- しかし、令和5年度には、運転手不足に伴う休日出勤や時間外労働の増加による人件費支出、コロナ対策と燃料高騰に対する支援制度の見直しなどにより、再び増加しています。
- 系統別では、菊池線や南関線で欠損補助額が高くなっています。
- 一人当たりの経常費用は、南関線では3,000円/人を超えており、菊池線、玉名・米の岳線で約2,000円/人となっています。

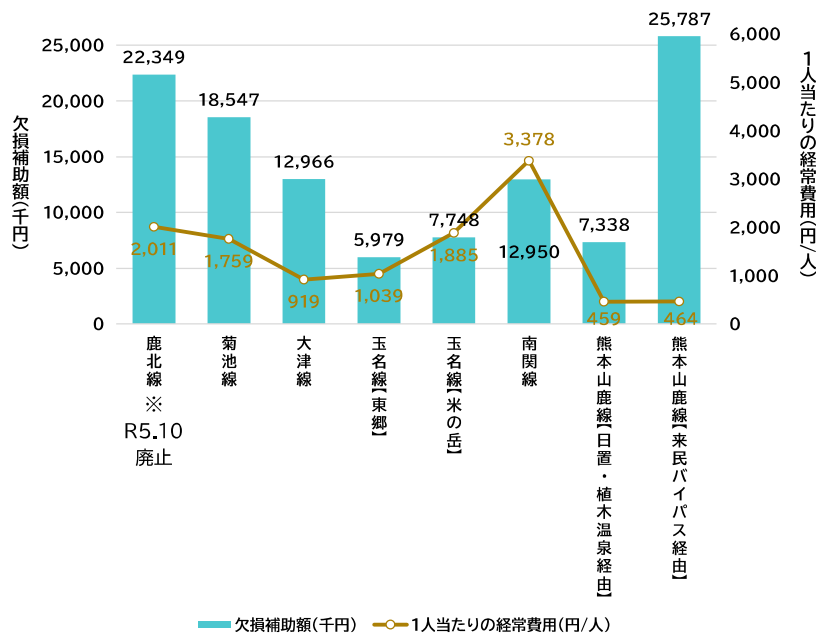


※山鹿市の一部区域を通過する[植木一丁目～菊水ロマン館前]の系統を除く

一部の欠損補助額には、特別交付税及び熊本県生活交通維持・活性化交付金が充てられている

#### ▲路線バスの欠損補助額の推移

出典：交通事業者提供データ



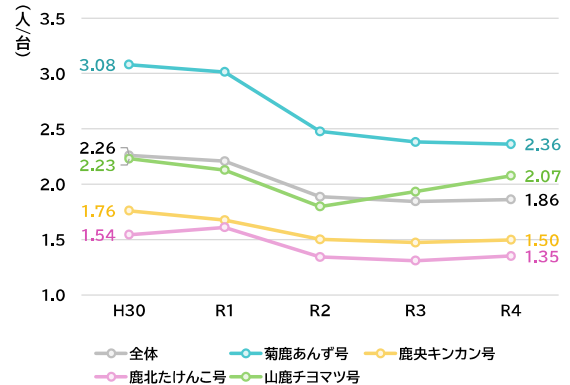
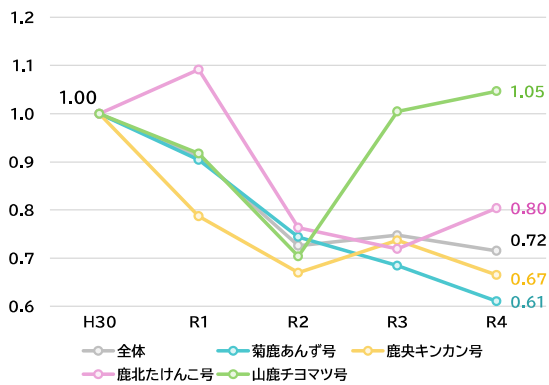
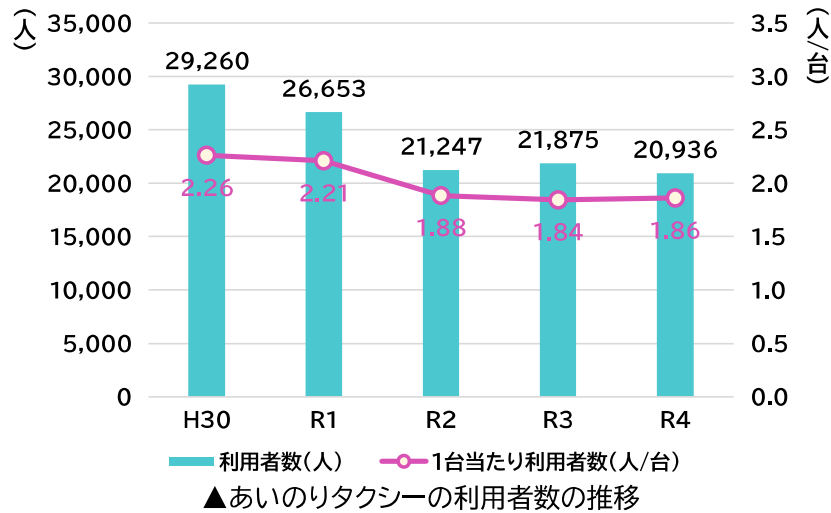
#### ▲系統別の財政負担状況(令和5年度実績)

出典：交通事業者提供データ

(3) あいのりタクシー

① 利用状況

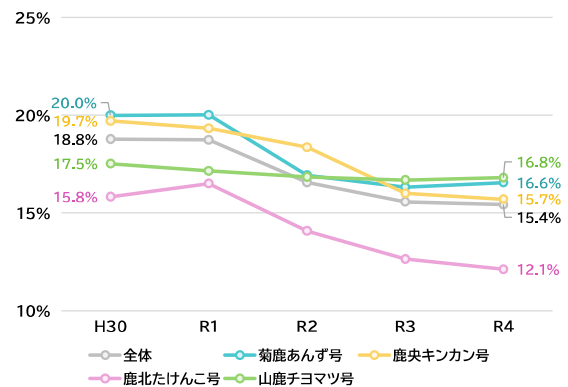
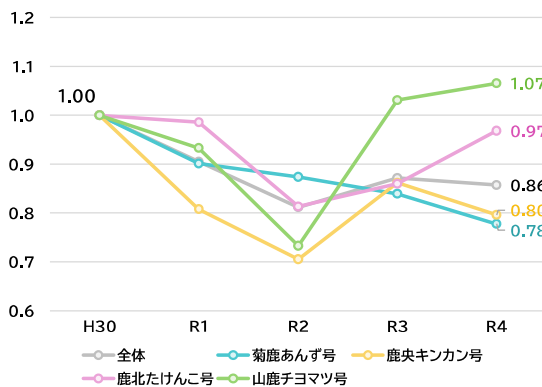
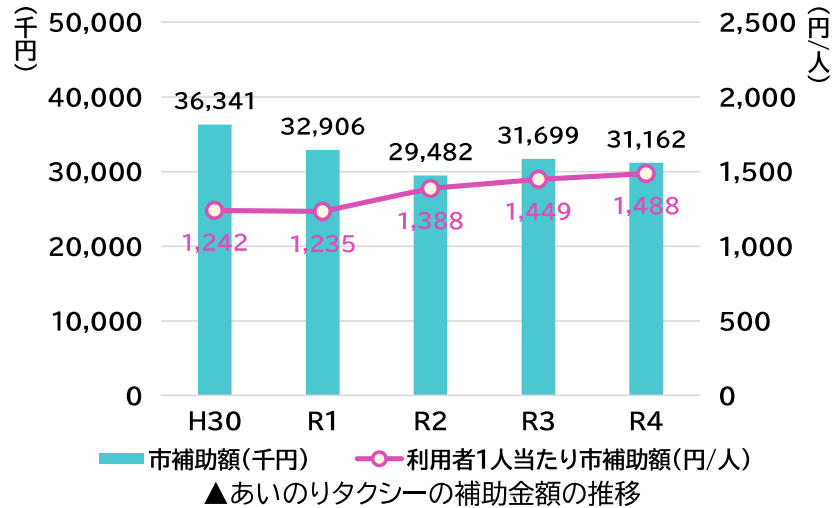
- 路線バスと同様に、あいのりタクシーの利用者についても、新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等の影響により大幅に減少し、その後横ばいに推移しています。
- 利用者数の減少に伴い、相乗り率（1台当たりの利用者数）も低下し、2人/台を下回っていますが、山鹿チヨマツ号ではバス路線の廃止に伴い、令和3年度に利用者数が大幅に増加したことで、相乗り率が改善されています。



## 第3章 地域公共交通の現状

### ② 財政負担の状況

- 利用者数の減少に伴い、あいのりタクシーが稼働しないことで運行経費も減少し、市補助額は減少しています。
- 一方で、相乗り率の低下により、利用者一人当たりの市補助額は増加し、収支率が低下しています。
- 収支率は、鹿北たけんこ号で最も低くなっており、谷あいの集落が多いなどの地形的な条件から相乗り率が低いことが要因と考えられます。



▲路線ごとの補助金額の推移(H30=1.00)

▲路線ごとの収支率の推移

あいのりタクシーの運行地域別の利用状況・財政負担の状況は以下のとおりです。

▼あいのりタクシーの運行地域別の状況

	利用者数の推移	市補助額の推移	収支率の推移
菊鹿あんず号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H30年度からR4年度まで減少が続いているのは菊鹿あんず号のみで、H30年度の利用者数から<b>約39%減少</b>しており、減少率が全地域で最も高い。</li> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前の利用者の状況をもて、R元年度に減少している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が<b>約8%減少</b>）。</li> <li>・相乗り率は全地域で<b>最も高い</b>が、H30年度に3人/台を上回っていたものの、利用者の減少に伴い、<b>低下</b>している（H30年度：3.08人/台→R4年度2.36人/台）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数及び車両の稼働台数が最も多いため、補助額は全地域で<b>最も高い</b>（H30年度：17,132千円→R4年度：13,320千円）。</li> <li>・利用者1人当たりの補助額はH30年度時点では鹿央キンカン号と同程度であったが、その後大幅に増加しており、1,500円を超えている（H30年度：1,185円/人→R4年度：1,509円/人）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H30年度時点では収支率が最も高かったものの、R4年度は山鹿チヨマツ号に次いで高くなっている（H30年度：20.0%→R4年度：16.6%）。</li> </ul>
鹿央キンカン号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、R元年度、R2年度に利用者数が大幅に減少している。</li> <li>・R3年度にやや回復したものの、R4年度に再び減少し、H30年度の利用者数から<b>約33%減少</b>している。</li> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前の利用者の状況をもて、R元年度に<b>大幅に減少</b>している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が<b>約21%減少</b>）。</li> <li>・利用者の減少に伴い、相乗り率も<b>低下</b>している（H30年度：1.76人/台→R4年度1.50人/台）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助額及び利用者1人当たりの補助額は、山鹿チヨマツ号に次いで<b>低い</b>（H30年度：6,937千円・1,153円/人→R4年度：5,521千円・1,379円/人）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・H30年度からR4年度にかけて収支率は<b>4.0%低下</b>しており、全地域で<b>最も低下</b>している（H30年度：19.7%→R4年度：15.7%）。</li> </ul>
鹿北たけんこ号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、R2年度に利用者数が大幅に減少している。</li> <li>・R4年度にやや回復したものの、H30年度の利用者数から<b>約20%減少</b>している。</li> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前の利用者の状況をみると、R元年度に<b>大幅に増加</b>している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が<b>約22%増加</b>）。</li> <li>・R元年度に利用者数が増加しているのは鹿北たけんこ号のみ。</li> <li>・相乗り率は全地域で<b>最も低く</b>、利用者の減少に伴い、さらに<b>低下</b>している（H30年度：1.54人/台→R4年度1.35人/台）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・補助額はH30年度と同程度（H30年度：7,737千円→R4年度：7,490千円）。</li> <li>・利用者1人当たりの補助額は全地域で<b>最も高く</b>、R元年度に1,553円/人まで減少したものの、その後大幅に増加しており、2,000円/人を超えている（H30年度：1,720円/人→R4年度：2,071円/人）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は全地域で<b>最も低く</b>、R元年度に16.5%まで<b>向上</b>したものの、その後<b>低下</b>している（H30年度：15.8%→R4年度：12.1%）。</li> </ul>
山鹿チヨマツ号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響により、R元年度、R2年度に利用者数が大幅に減少している。</li> <li>・路線バスの廃止により、R3年度はH30年度と同程度まで回復し、R4年度にさらに増加しており、H30年度の利用者数から<b>約5%増加</b>している。</li> <li>・H30年度よりR4年度の利用者数が増加しているのは山鹿チヨマツ号のみ。</li> <li>・新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前の利用者の状況をみると、R元年度に僅かに<b>増加</b>している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が<b>約3%増加</b>）。</li> <li>・利用者の減少に伴い、相乗り率も低下し、R2～3年度は2人/台を下回っている。その後回復し、再び2人/台を上回ったものの、H30年度までは回復していない（H30年度：2.23人/台→R4年度2.07人/台）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数及び車両の稼働台数が最も少ないため、補助額は全地域で<b>最も低い</b>が、運行日数の拡充に伴い、今後増加することが予想される（H30年度：4,535千円→R4年度：4,831千円）。</li> <li>・利用者1人当たりの補助額は全地域で<b>最も低く</b>、概ね横ばいに推移している（H30年度：1,057円/人→R4年度：1,075円/人）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支率は概ね横ばいで推移しており、全地域で<b>最も高い</b>（H30年度：17.5%→R4年度：16.8%）。</li> </ul>

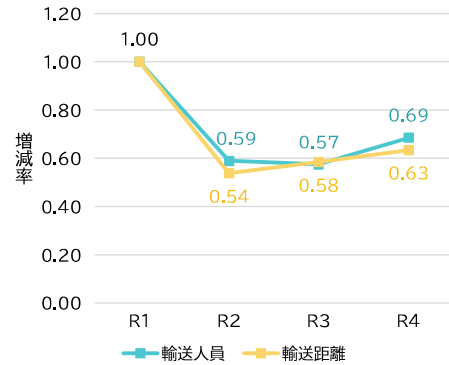
### 第3章 地域公共交通の現状

#### (4) 通常タクシー

- 通常タクシーの利用者数についても、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、令和2年度に利用者が大幅に減少し、その後やや回復しています。
- また、タクシー事業者においても、運転手不足や高齢化等の問題を抱えています。

▼タクシー事業者の状況(令和5年7～8月ヒアリング時点)

	運転手の状況		車両保有台数(台)		
	運転手人数(人)	運転手の平均年齢(歳)	小型	ジャンボ	福祉車両
A社	8	68	8	2	4
B社	10	62	10	1	4
C社	22	59	18	2	1
D社	3	63	4	1	0
E社	6	60	8	1	0
F社	9	68	8	1	0



※A～E社の合計

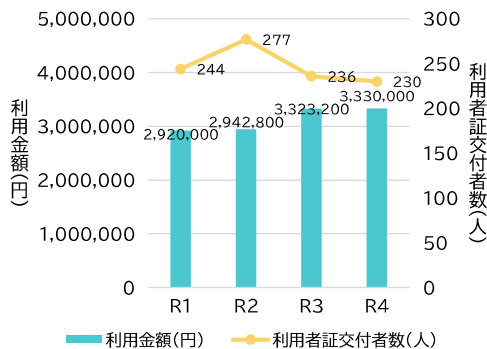
(F社は前事業者からR5年度より事業継承したため輸送実績データなし)

▲通常タクシーの輸送人員・輸送距離の推移

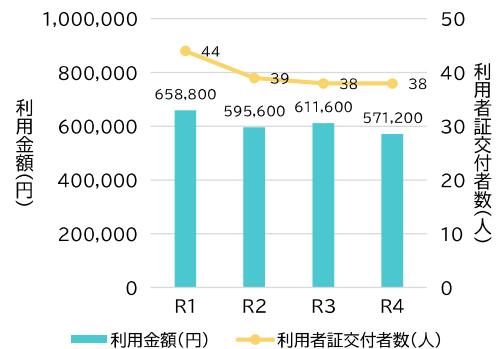
#### (5) 外出支援タクシー券助成事業

- 非課税世帯で、家庭での移送または路線バス等の利用が困難であり、介護保険の認定を受けている、もしくは、認定をお持ちの方と同等程度の状態にあると認められる高齢者等を対象に、外出時のタクシー料金の一部助成を行っています。【高齢者等外出支援タクシー券助成事業】
- また、65歳未満の重度の障がいのある方の社会参加を支援するため、障がい者を対象としたタクシー料金の一部助成も行っています。【障害者外出支援タクシー券助成事業】
- なお、令和4年度における高齢者等外出支援タクシー券の利用金額は333万円、障害者外出支援タクシー券の利用金額は約57万円となっています。

※助成額：1枚400円(年間で最大48枚、1月当たり1,600円を上限)



▲高齢者等外出支援タクシーの利用状況



▲障害者外出支援タクシーの利用状況

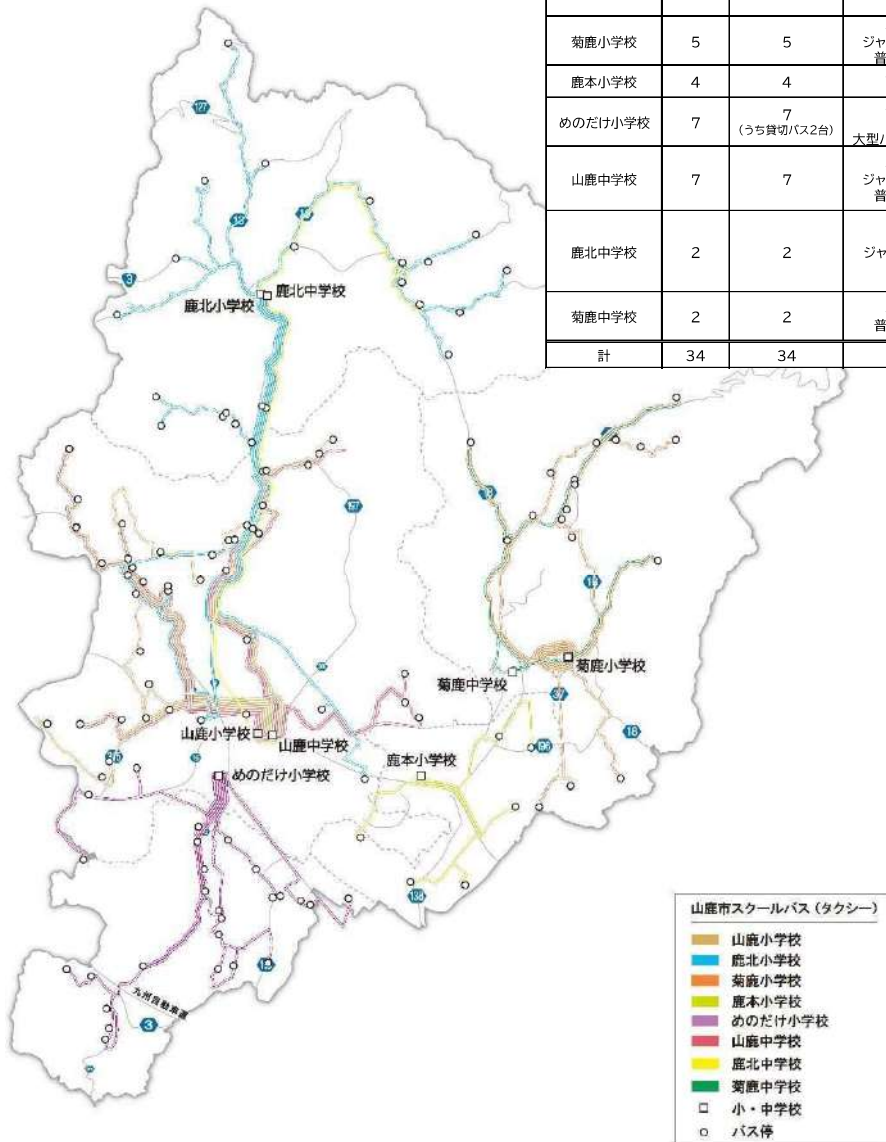
(6) スクールバス(タクシー)

- 市内では、小中学生の通学・帰宅手段として、スクールバス(タクシー)が34路線(地区)運行しており、令和4年度は539名の児童生徒が利用しています。
- なお、令和4年度におけるスクールバス(タクシー)の財政負担額は約92,000千円となっています。

▼スクールバス(タクシー)の運行状況

学校名	運行路線(地区)数	R4使用車両台数	車両形態	R4利用者数(対象者数)	R4財政負担額※単位:千円
山鹿小学校	2	2	小型バス ジャンボタクシー	17	3,543
鹿北小学校	5	5	小型バス 普通タクシー	62	9,989
菊鹿小学校	5	5	小型バス ジャンボタクシー 普通タクシー	50	7,650
鹿本小学校	4	4	小型バス 中型バス	110	9,592
めのだけ小学校	7	7 (うち貸切バス2台)	小型バス 大型バス※貸切バス	192	40,083
山鹿中学校	7	7	小型バス ジャンボタクシー 普通タクシー	74	13,186
鹿北中学校	2	2	ジャンボタクシー	11	4,361
菊鹿中学校	2	2	小型バス 普通タクシー	23	3,549
計	34	34	-	539	91,953

スクールバス(タクシー)の運行条件  
 小学校は4km以上、中学校は6km以上  
 ※歩道がない等の安全性の観点から、指定距離未満でも例外的に利用を認めている地区もある



▲スクールバス(タクシー)の路線図



## 第 4 章

### 地域公共交通に関する実態・ニーズ等



## 4.1. 地域公共交通利用者の移動実態・ニーズ

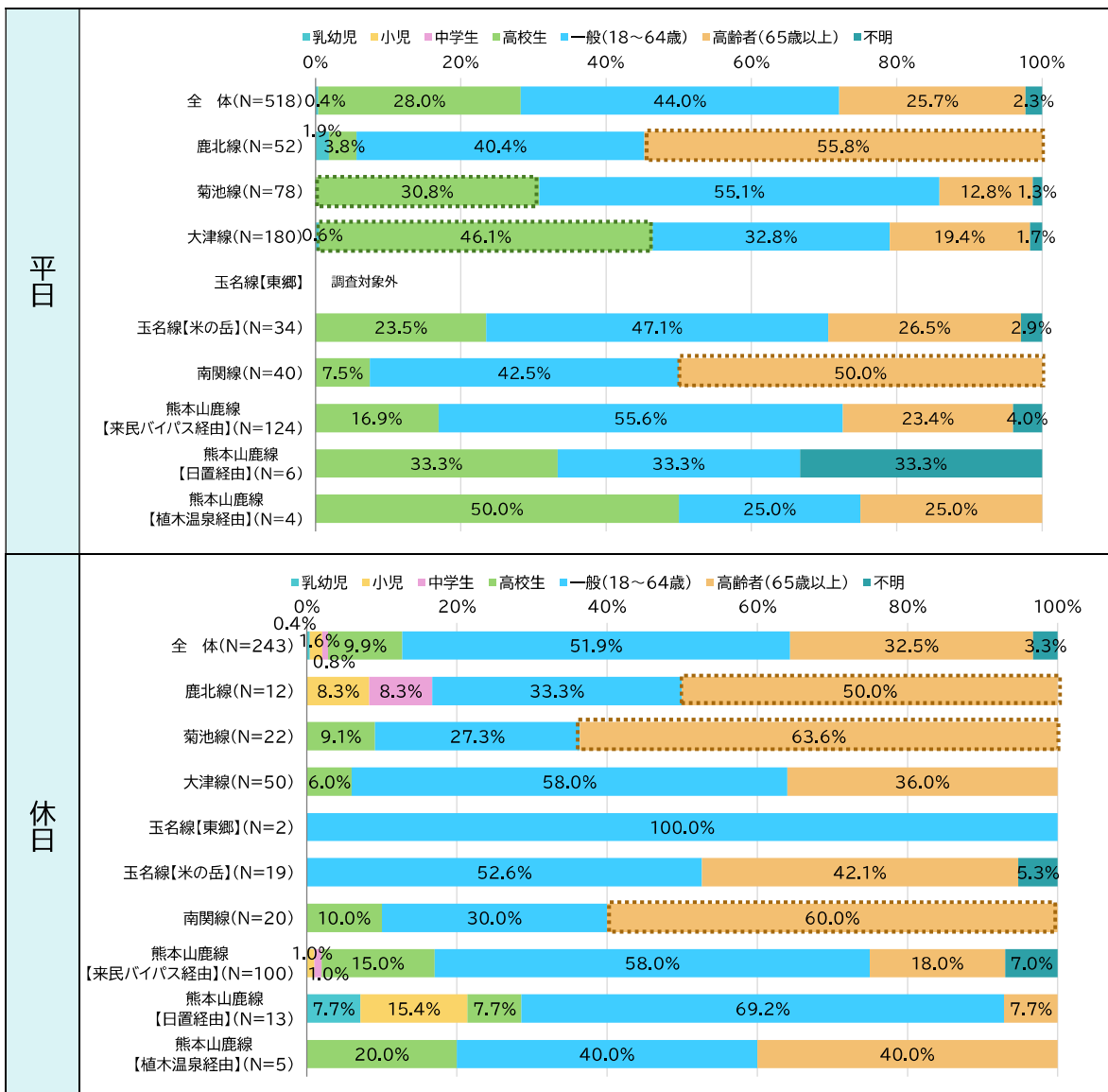
## (1) 路線バスの利用状況

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 路線バスの利用者</li> <li>■ 平日及び休日 1 日：全路線（市内で乗降する人のみ）</li> </ul> <p>※減便や路線の廃止が懸念される区間の利用者の意向を把握し、今後の公共交通のあり方検討につなげることを目的に、以下の考え方のもと調査対象を設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・玉名線【東郷】は、平日は朝夕のみのダイヤとなっており、学生利用が見込まれるため、平日は対象外とし、休日は全便を対象に調査を実施</li> <li>・熊本山鹿線は、朝夕は学生利用が多く見込まれるが、昼間の時間帯は利用が少ないことから、平日・休日ともに 11～15 時の便を対象に調査を実施</li> <li>・その他の路線は、全便を対象に調査を実施</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 調査員が車内に乗り込み、可能な範囲で聞き取り調査</li> </ul> <p>※乗車時間内に聞き取り困難な場合は、返信用封筒を準備しておき、郵送回収</p>
調査日	<p>平日：令和 5 年 7 月 11 日（火） 休日：令和 5 年 7 月 16 日（日）</p>
調査内容 (項目)	<b>【路線バス OD 調査】</b>
	・属性（性別、年代、職業（学生、高齢者、一般など））
	・運賃支払い方法（現金、IC、定期、その他）
	・乗降バス停
	<b>【ヒアリング調査】</b>
	・属性（居住地、性別、年齢、職業、自由に使える自動車等の保有状況、免許保有状況：免許返納状況）
	・路線バスの利用状況（利用頻度、利用目的・目的地、時間帯）
	・路線バスを利用する理由
	・自宅から乗車バス停までの交通手段・距離 ※乗り継ぎの有無
	・降車バス停から目的地までの交通手段・距離 ※乗り継ぎの有無
・路線バス見直しに伴う地域公共交通の利用状況の変化	
・地域公共交通の満足度（運賃、運行時間帯、運行間隔・運行本数、自宅から停留所（停留所から目的地）までの距離、行先・運行ルート、バス待ち・乗り継ぎ環境、運行形態、情報提供）	
・地域公共交通へのニーズ（最低限必要なサービス）、今後の利用意向	
・地域公共交通に対する要望、意見	
回収票数	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 計 平日：518 票 休日：243 票 ※系統別の回収票数は次頁参照</li> </ul>

## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ① 利用者特性

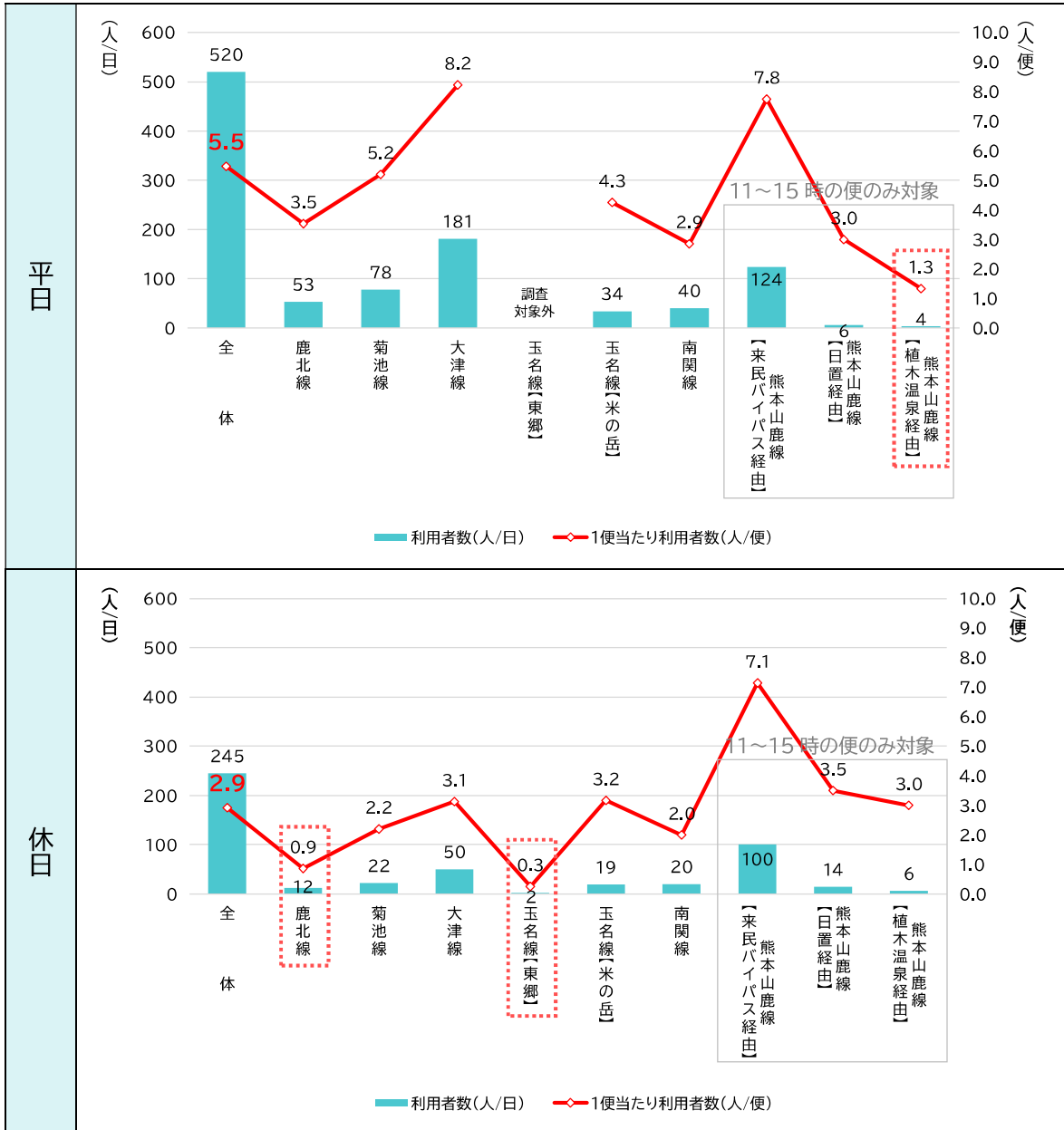
- 平日の菊池線、大津線は高校生の利用が多く、鹿本高校、鹿本商工高校、鹿本農業高校や市外の高校等の通学利用が多くなっています。
- 一方で、菊池線などにおいては、休日は6割以上が高齢者（65歳以上）の利用となっています。
- 平日に小児、中学生の利用はみられませんでした。
- 鹿北線、南関線では、平日・休日ともに、半数以上が高齢者（65歳以上）の利用となっています。



※属性は目視による判断  
熊本山鹿線は11~15時の便のみ対象

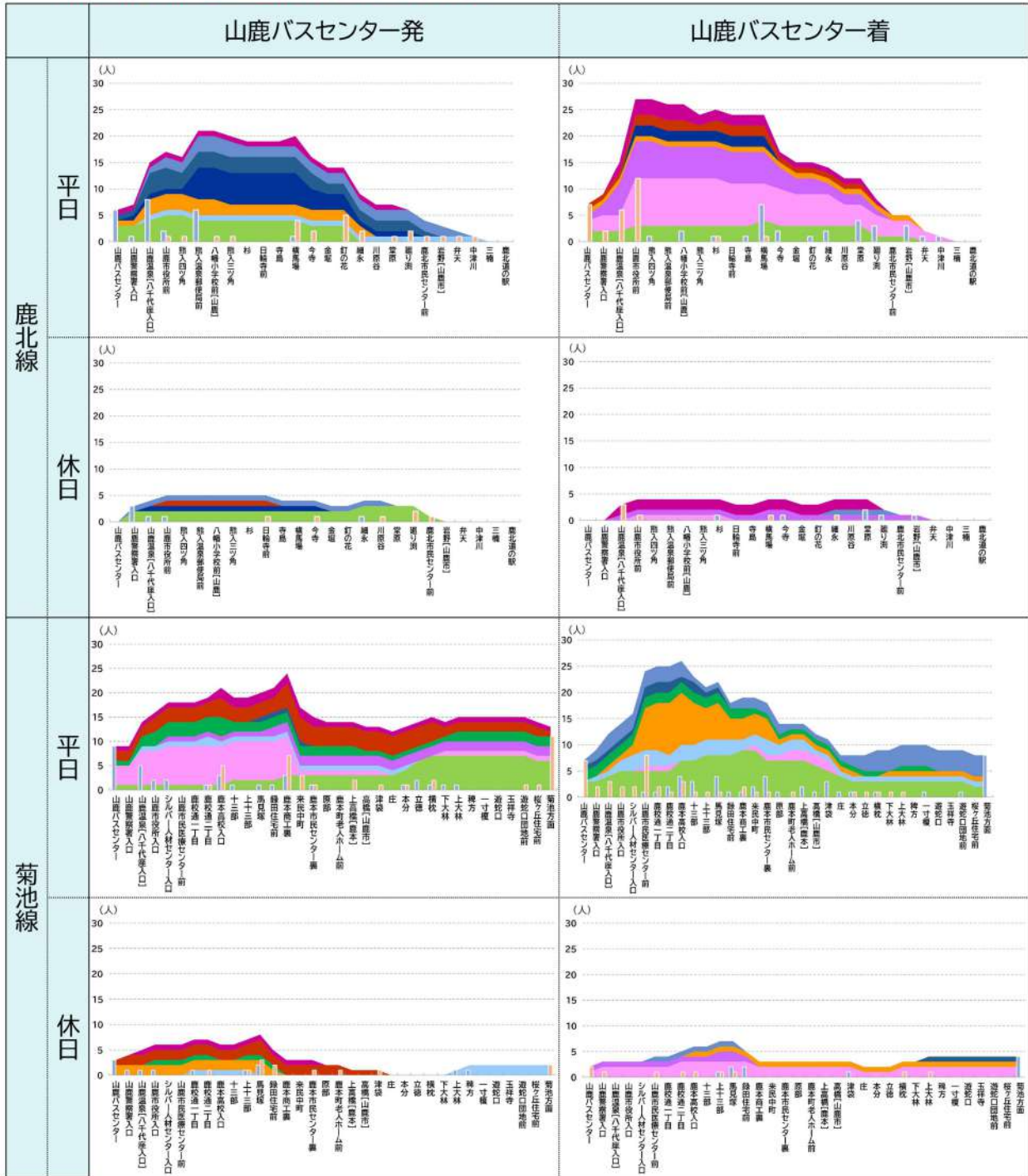
② 系統別の利用者数

- 平日の1便あたり利用者数は、全体で5.5人/便となっており、菊池線や大津線、熊本山鹿線の来民バイパス経由を除いて5.0人/便未満と少なくなっています。
- 休日の1便あたり利用者数は、全体で2.9人/便となっており、特に鹿北線、玉名線【東郷】においては1.0人/便を下回っています。
- 熊本山鹿線においても、昼間の便は利用が少なく、特に植木温泉経由では、平日の1便あたり利用者数は1.3人/便となっています。



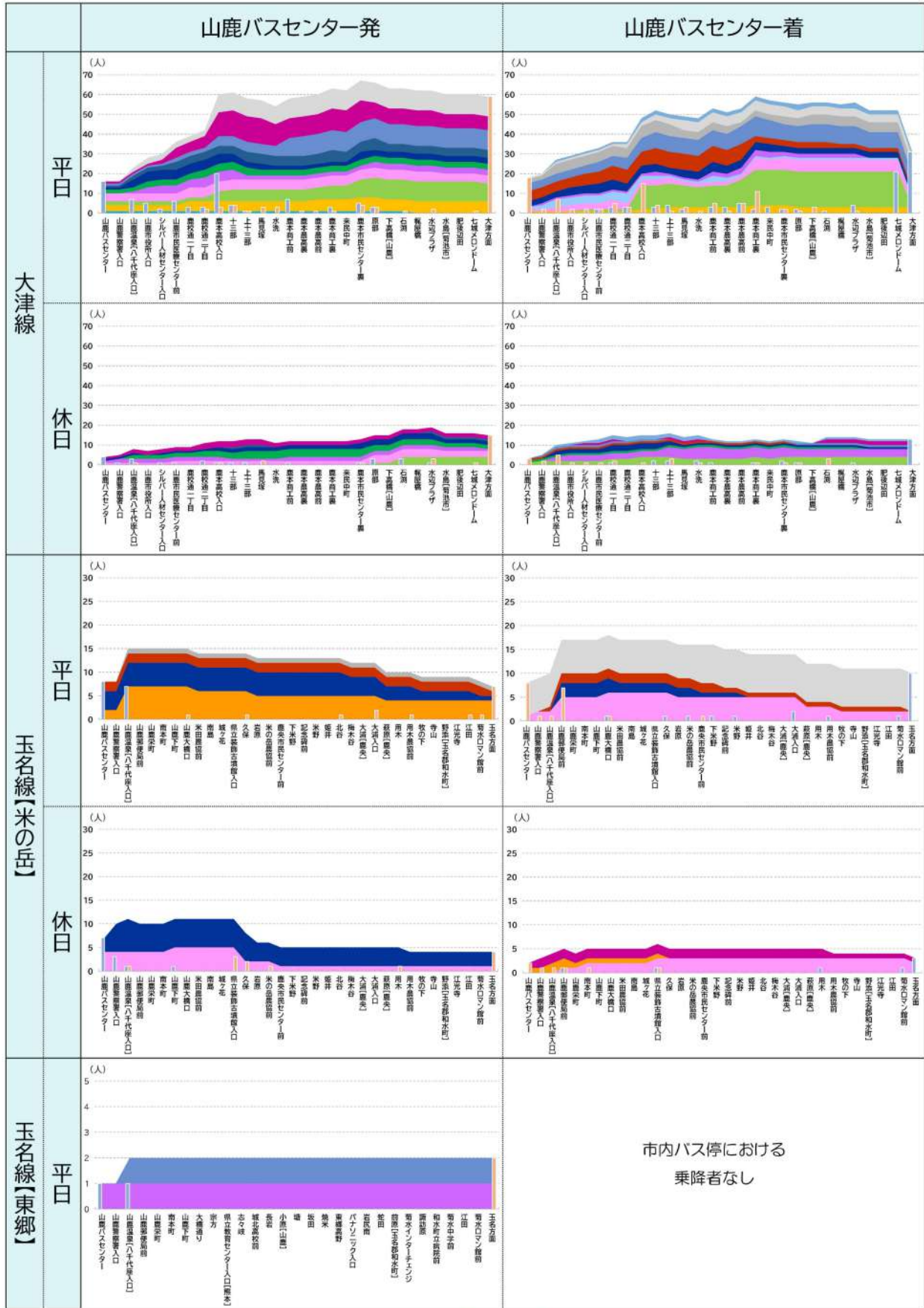
# 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

## 時間帯別・利用区間別乗降人員(車内人員)



出発地 ← → 出発地

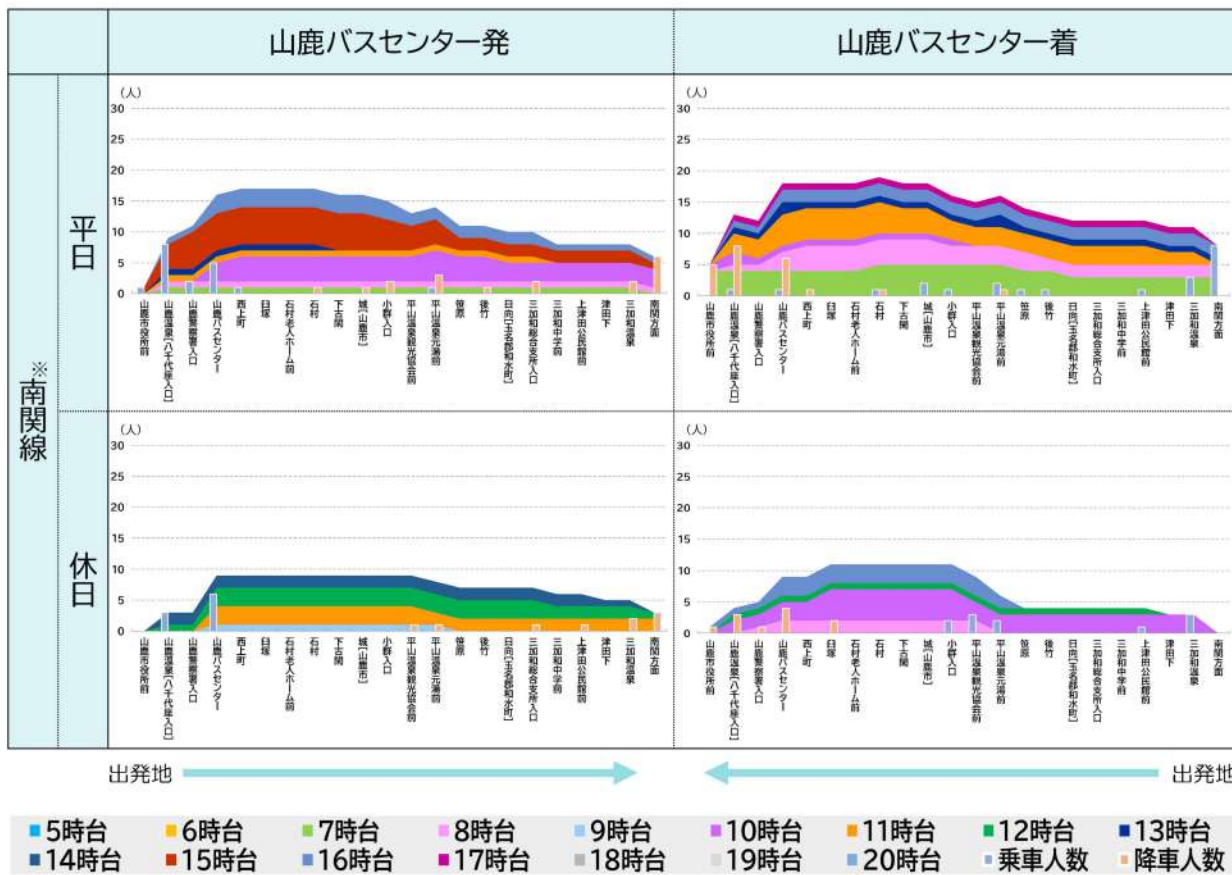
- 5時台
- 6時台
- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台
- 20時台
- 乗車人数
- 降車人数



出発地 ← → 出発地

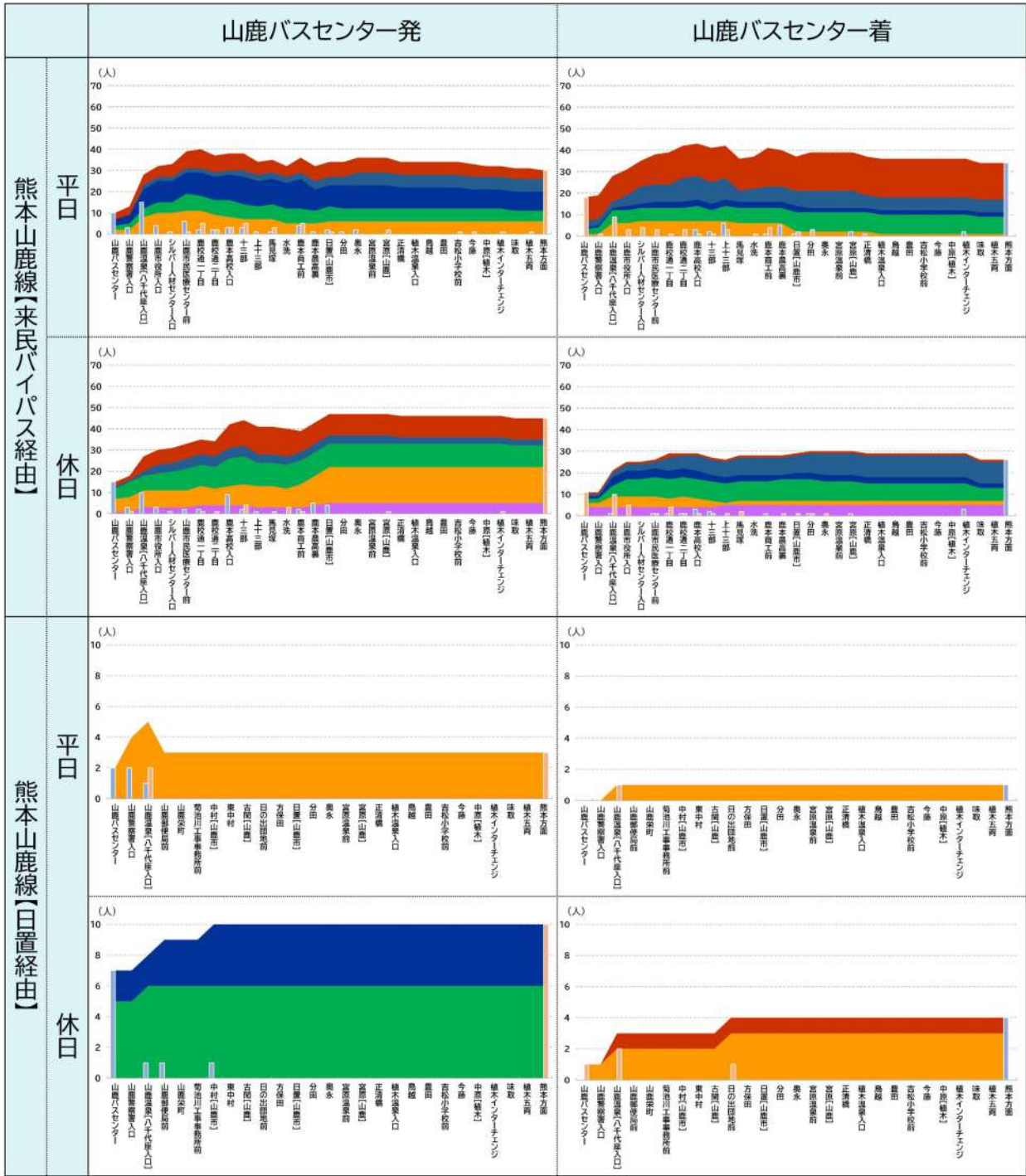
- 5時台
- 6時台
- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台
- 20時台
- 乗車人数
- 降車人数

# 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等



※南関線は山鹿市役所発着

# 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

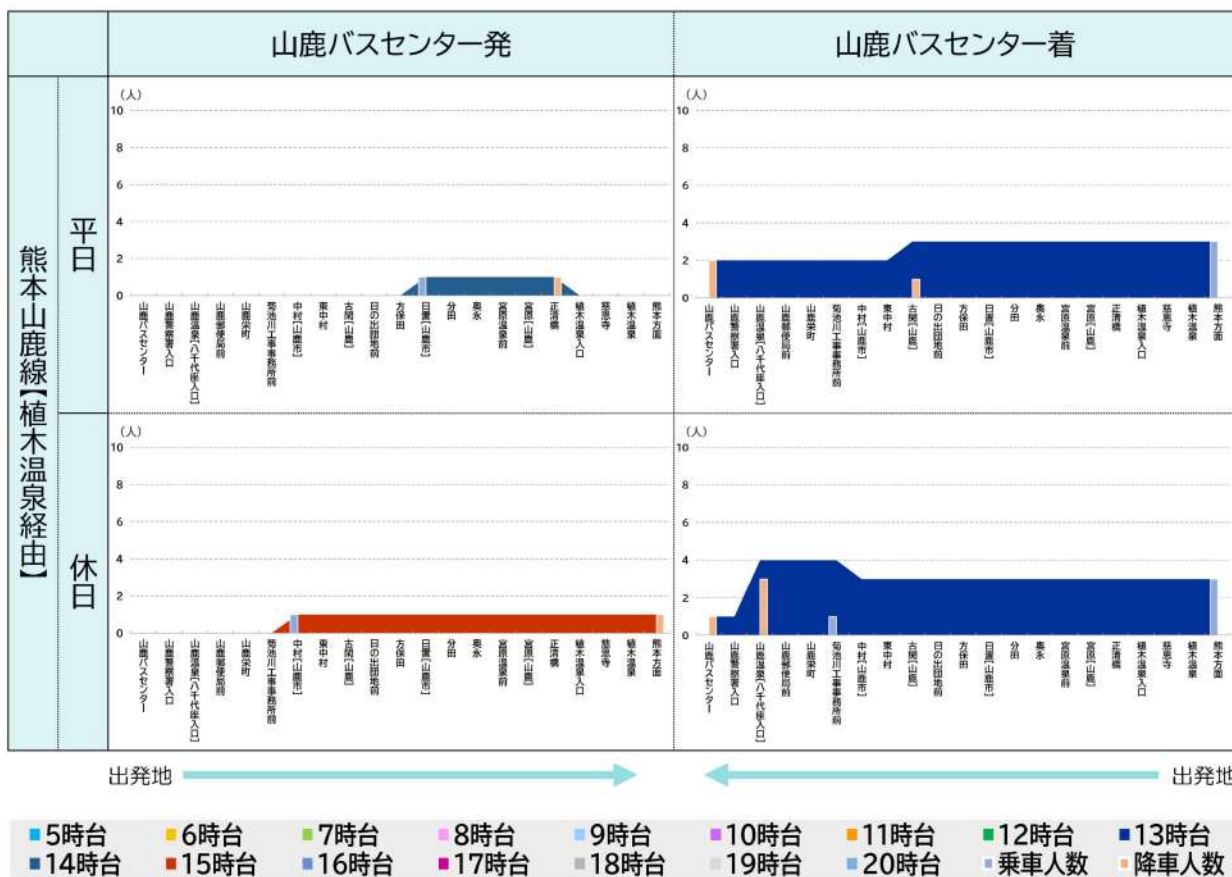


出発地 ← → 出発地

- 5時台
- 6時台
- 7時台
- 8時台
- 9時台
- 10時台
- 11時台
- 12時台
- 13時台
- 14時台
- 15時台
- 16時台
- 17時台
- 18時台
- 19時台
- 20時台
- 乗車人数
- 降車人数

※熊本山鹿線は11～15時の便のみ調査

# 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

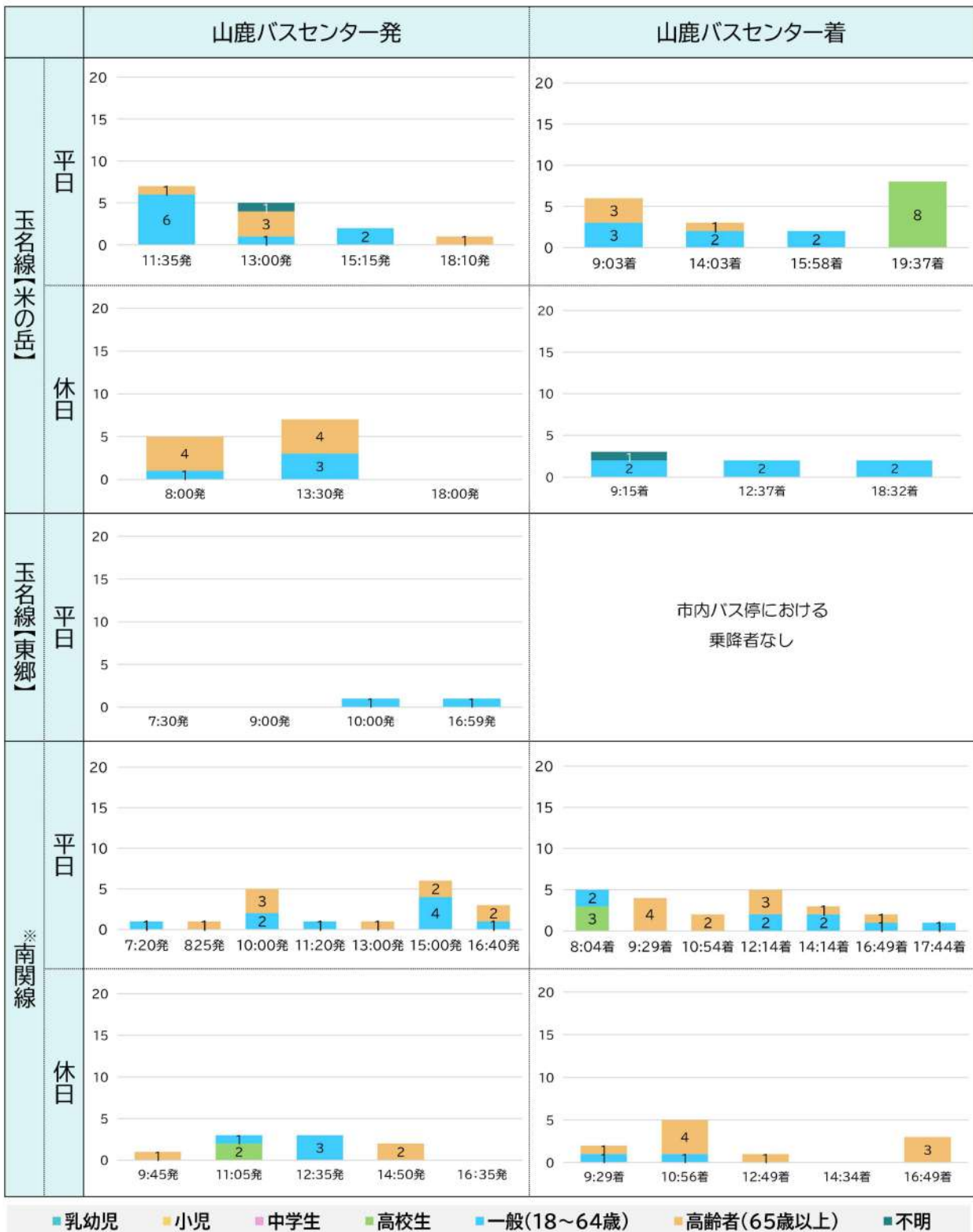


※熊本山鹿線は 11～15 時の便のみ調査

便別・属性別乗車人員



第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等



■乳幼児 ■小児 ■中学生 ■高校生 ■一般(18~64歳) ■高齢者(65歳以上) ■不明

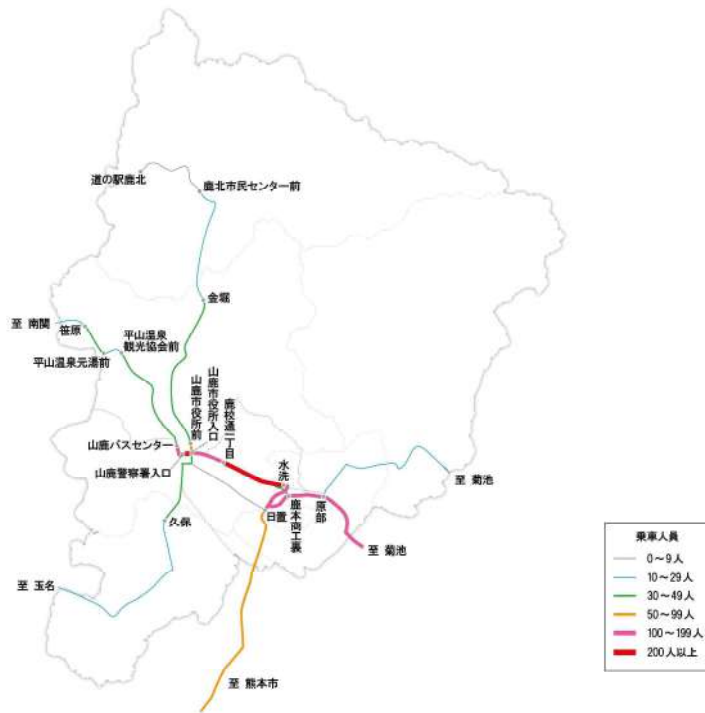
※南関線は山鹿市役所発着



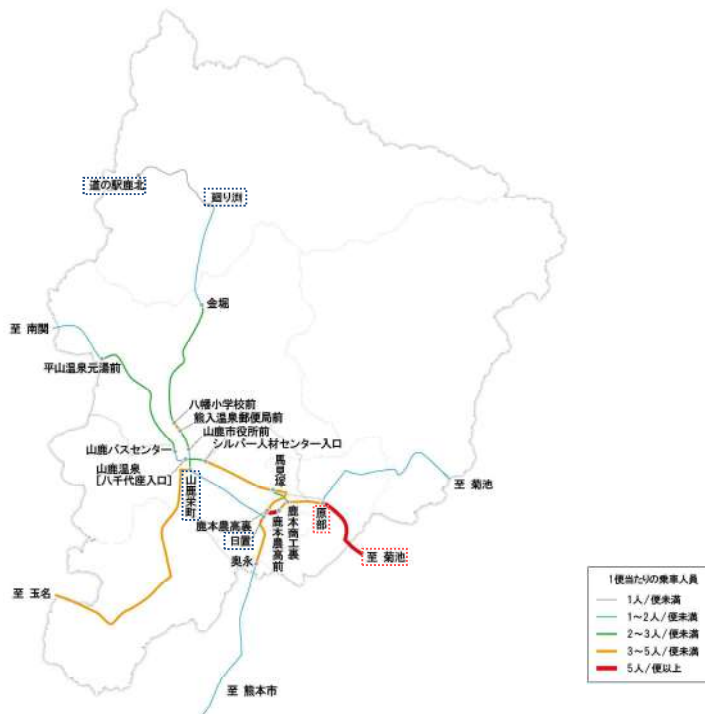
※熊本山鹿線は 11~15 時の便のみ

③ 区間ごとの乗車人員

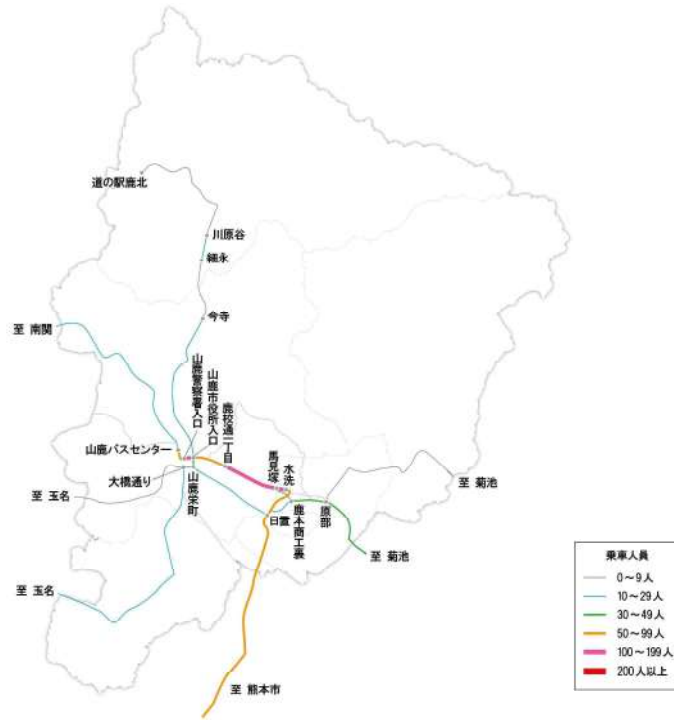
- 山鹿～鹿本の市街地間は、各系統が通過していることにより乗車人員は多いですが、1便あたり利用者数は3.0～5.0人/便程度となっています。
- 平日は大津線の「原部～菊池方面」間では、1便あたり利用者数が5.0人/便以上となっており、鹿北線の「廻り洲～道の駅鹿北」間などで、1便あたり利用者数が1.0人/便未満となっています。
- 休日は全体的に1便あたり利用数が少なく、概ね1.0～3.0人/便程度となっています。



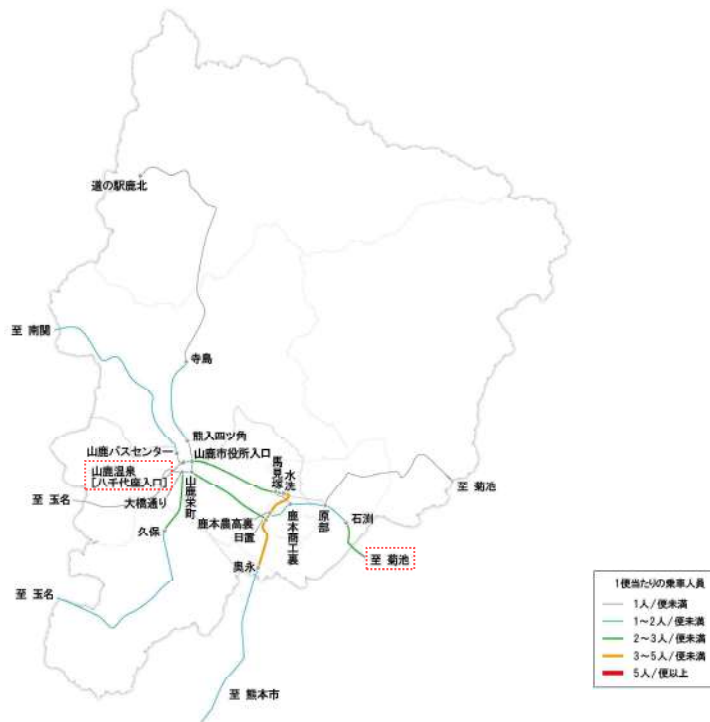
▲平日の乗車人員(人/日)



▲平日の1便当たりの乗車人員(人/便)



▲休日の乗車人員(人/日)



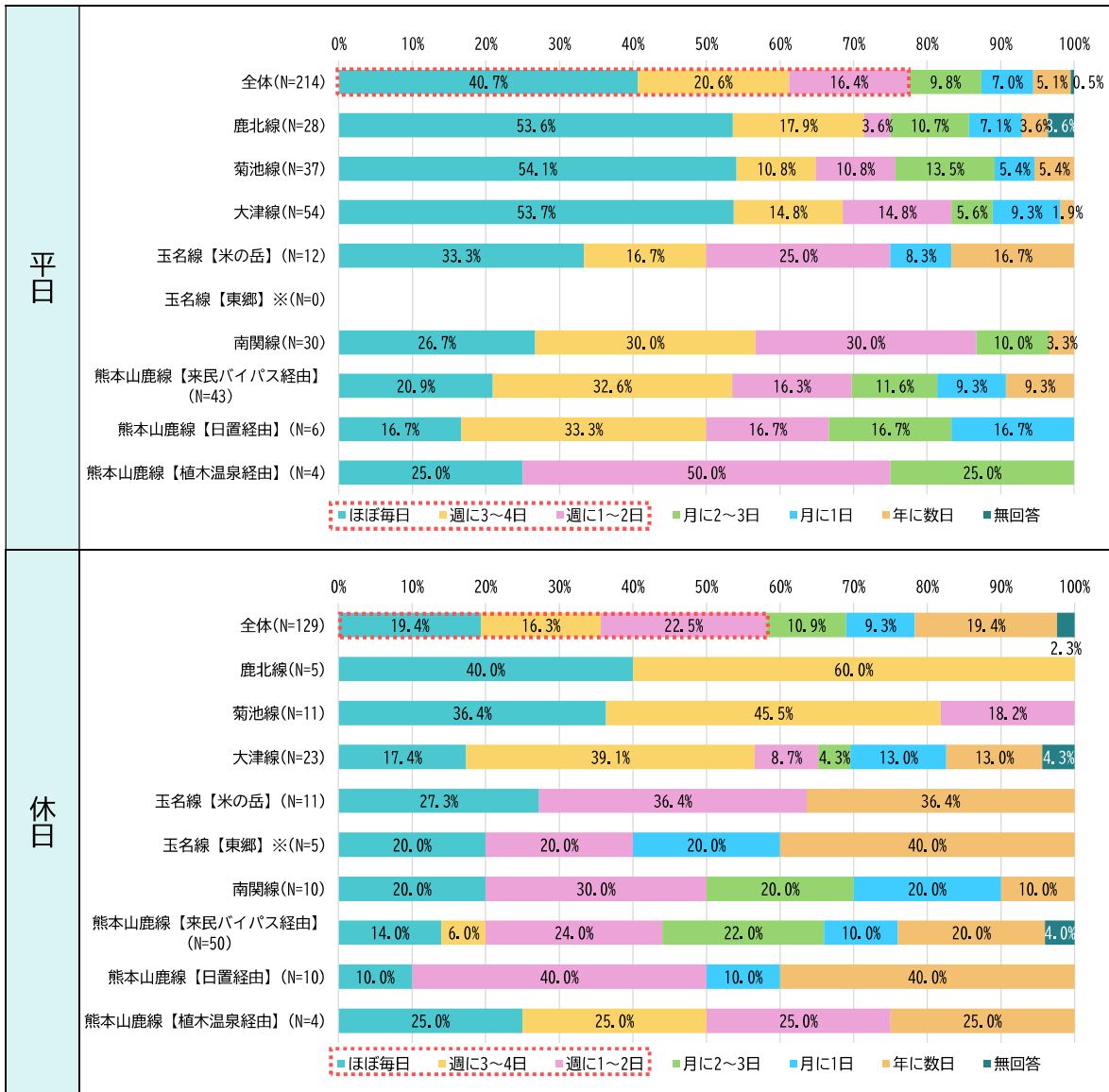
▲休日の1便当たりの乗車人員(人/便)

※熊本山鹿線は11～15時の便のみ対象

## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ④ 路線バスの利用頻度

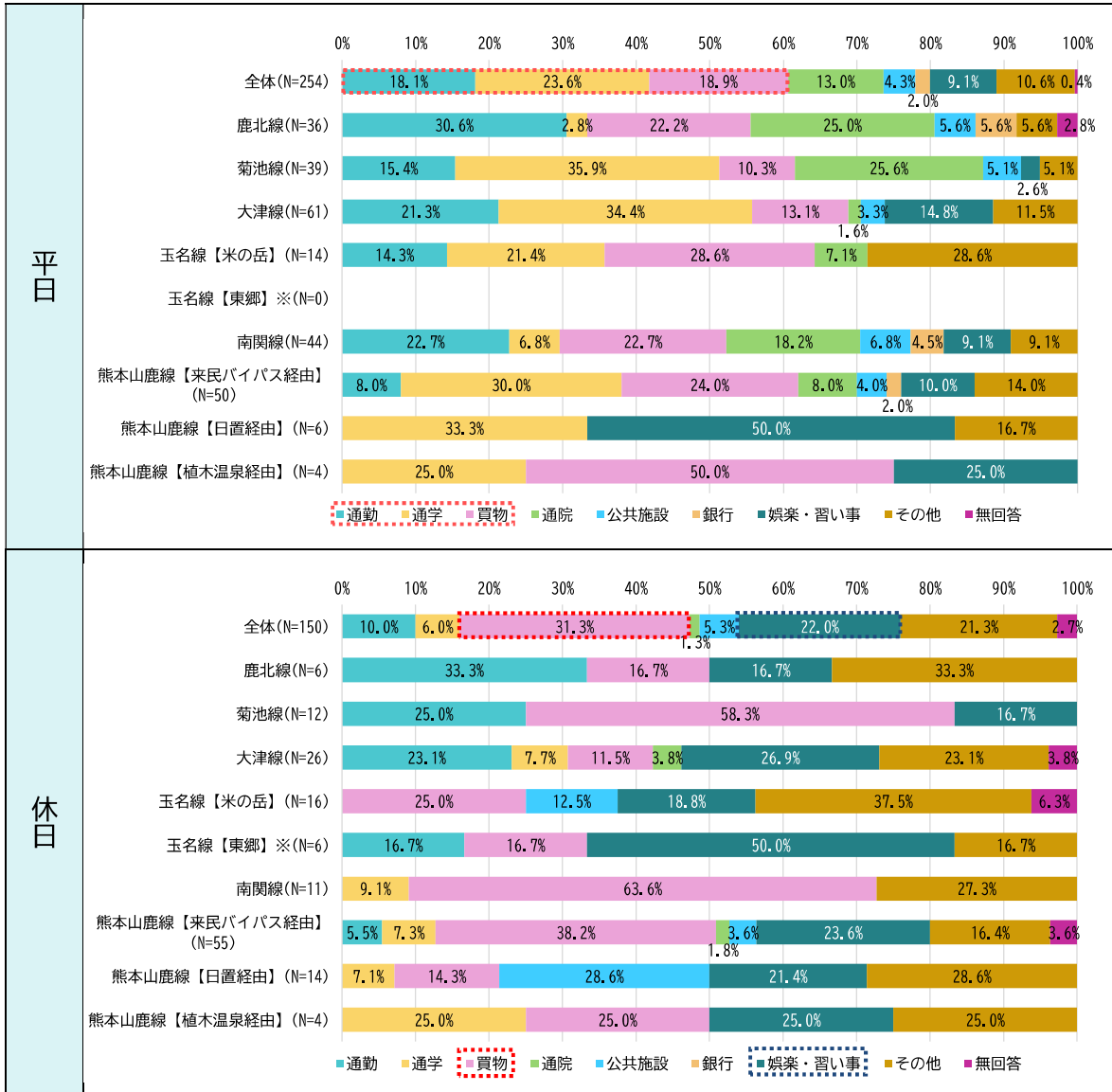
- 平日は主に高校生の通学利用であることから「ほぼ毎日」が約4割と最も多くなっており、以下、「週に3~4日」と「週に1~2日」がそれぞれ約2割の順で続いており、週に1日以上利用している方は全体の8割弱を占めています。
- 休日は、「週に1~2日」が最も多く、週に1日以上利用している方は全体の6割弱となっていますが、平日と比較して利用頻度が低くなっています。



※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

⑤ 路線バスの利用目的

- 平日は、「通学」が最も多く、以下、「買物」と「通勤」がそれぞれ約2割となっています。
- 特に、大津線や菊池線、玉名線【米の岳】は通学利用がメインとなっていますが、鹿北線や菊池線は通院でも多く利用されています。
- 休日は、「買物」が約3割と最も多く、以下、「娯楽・習い事」が約2割となっています。
- なお、休日では「通学」目的での利用はほとんどみられません、「通勤」目的での利用が鹿北線、菊池線、大津線などで一定程度みられます。

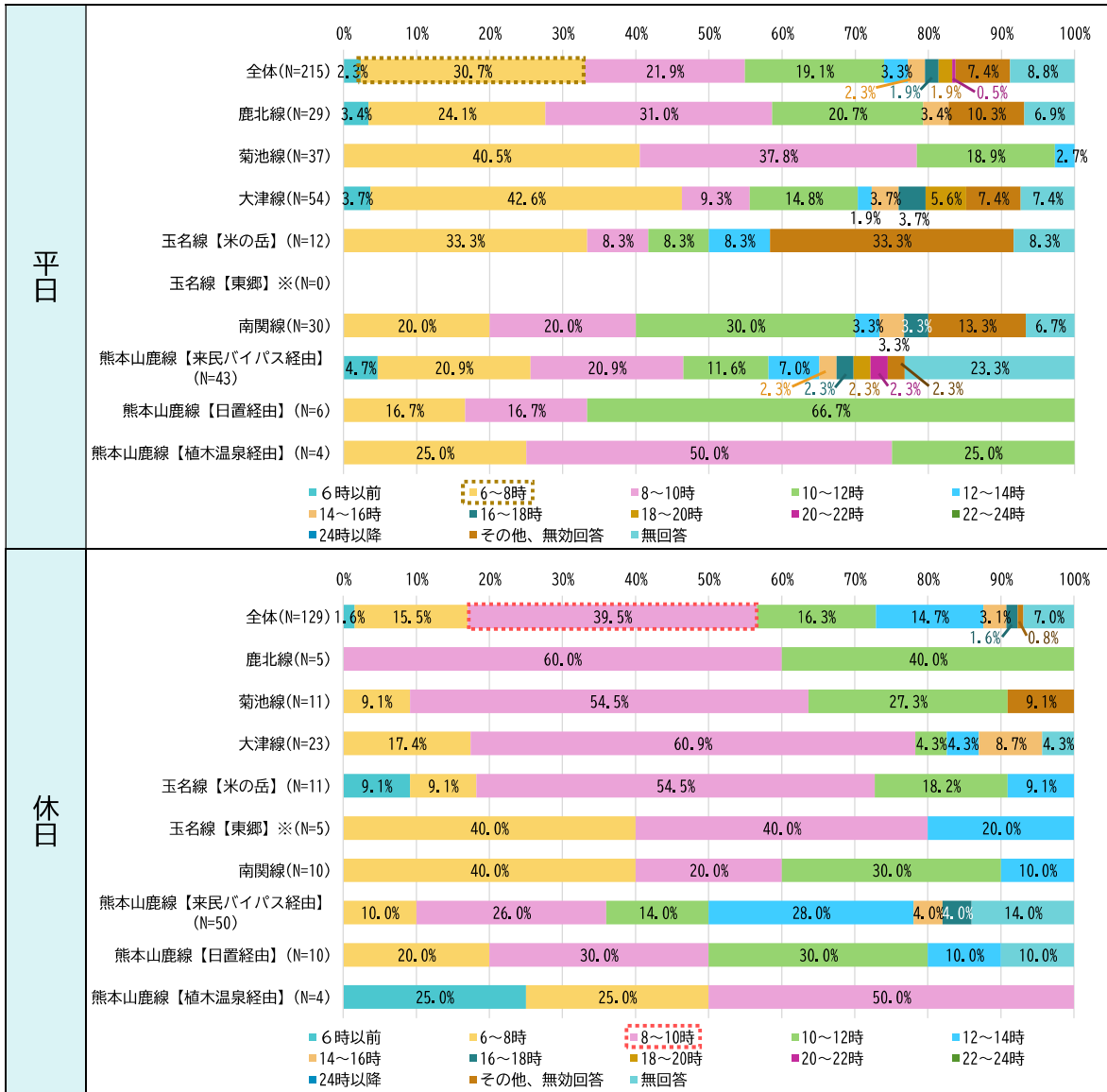


※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ⑥ 自宅から目的地までの主な移動時間帯

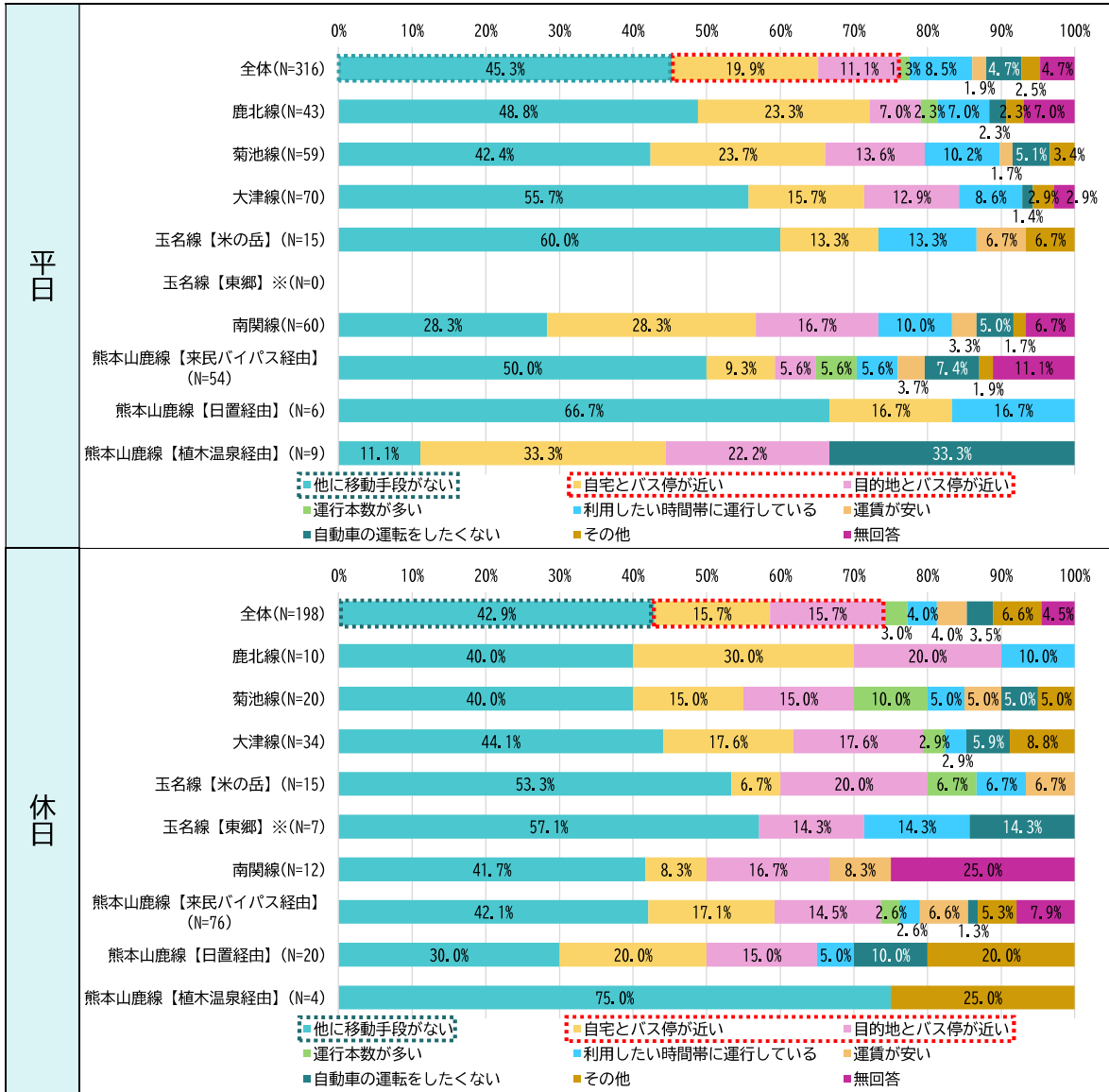
- 全体では、自宅から目的地へ行く際の移動時間帯は、平日では「6～8時」(約3割)、休日では「8～10時」(約4割)が最も多くなっています。
- ただし、買物や通院などでも利用されている鹿北線や菊池線などは、8～12時の午前中の利用も多くなっています。



※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

⑦ 路線バスを利用する理由

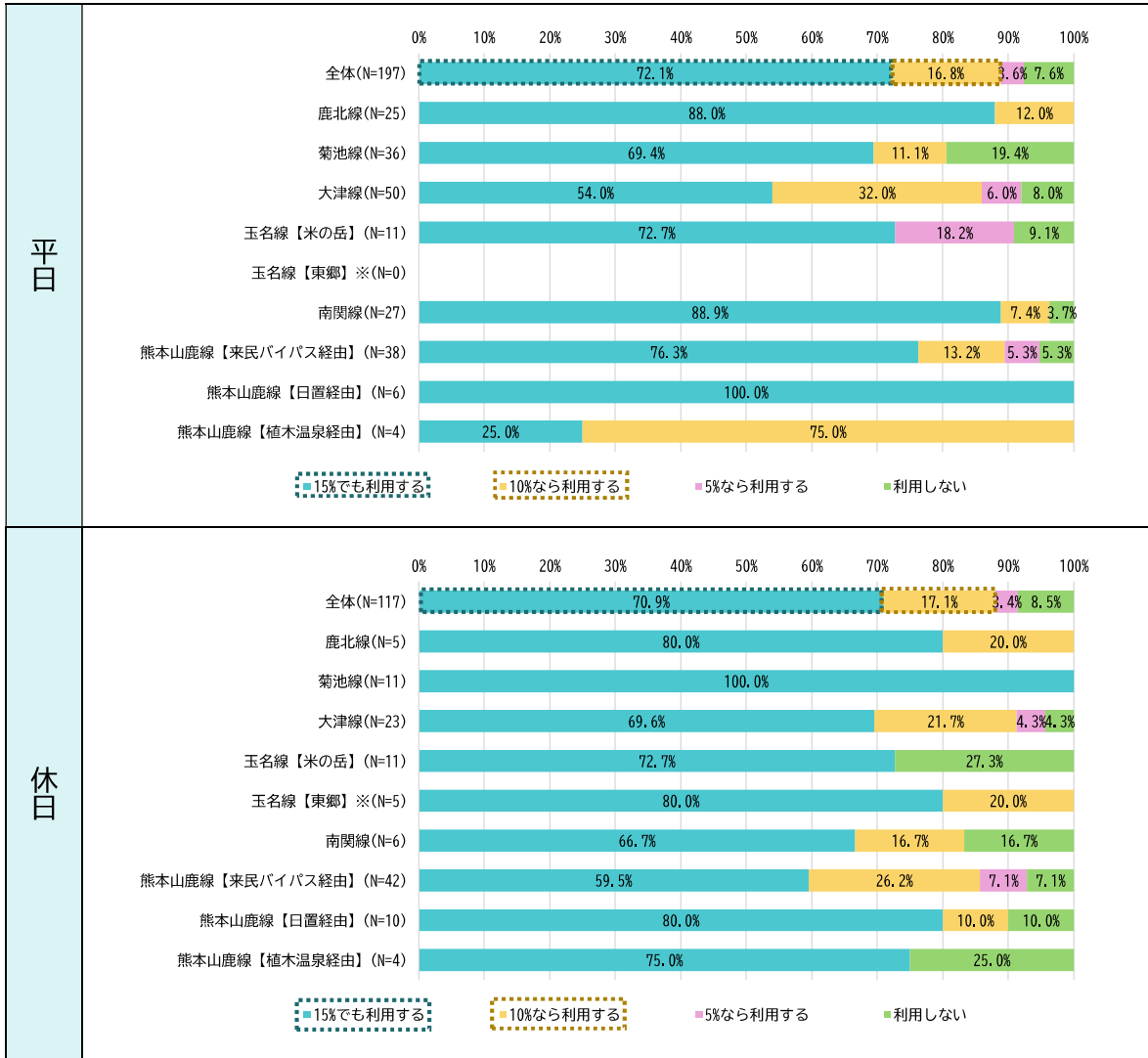
- 路線バスを利用する理由は、平日・休日ともに「他に移動手段がない」が約4割を占め、特に高校生の通学利用が多い平日は、各路線ともその理由が多くなっています。
- その他、「自宅とバス停が近い」「目的地とバス停が近い」が多くなっています。



※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

⑧ 路線バスの運賃が高くなった場合の利用意向

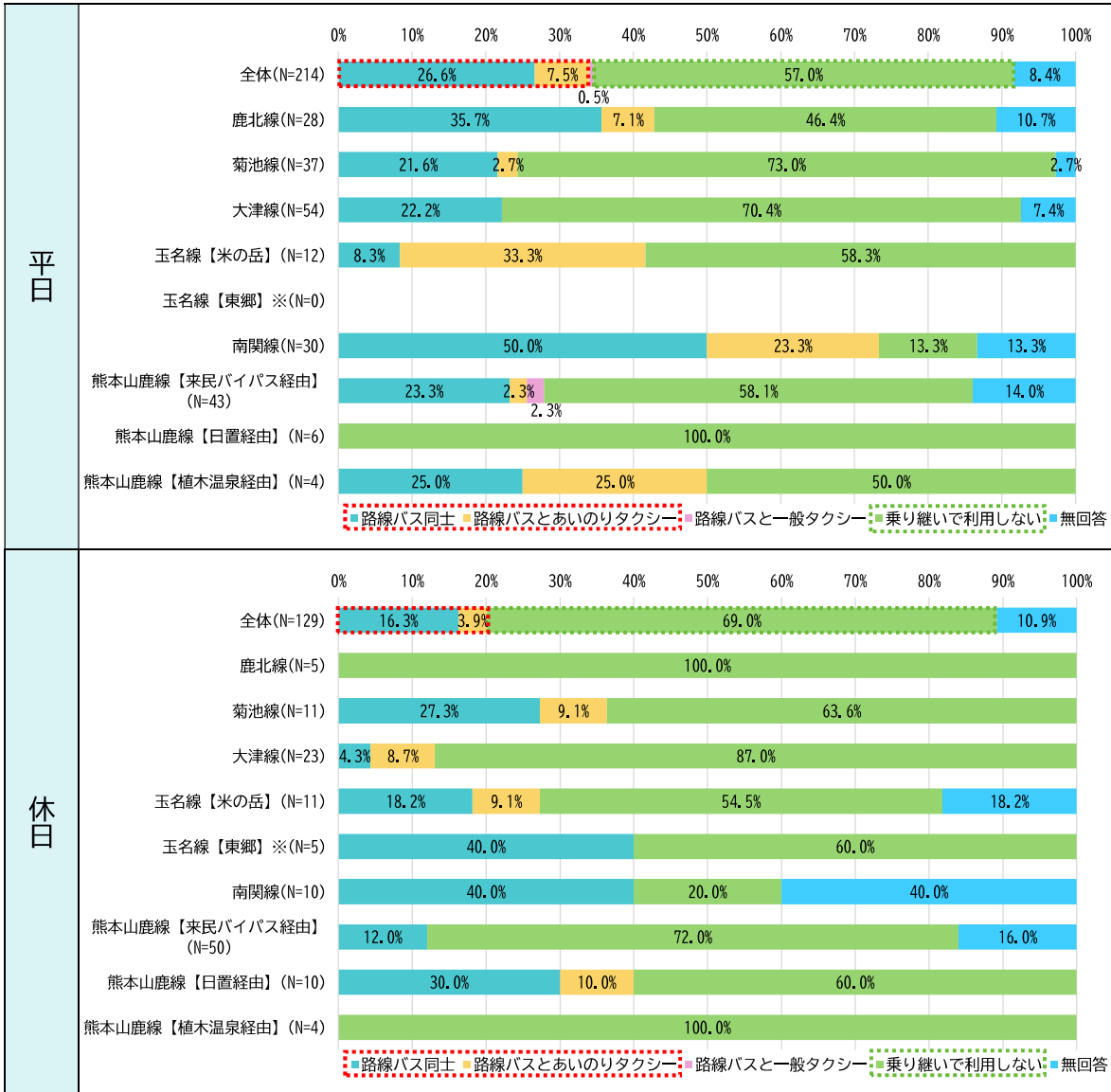
- 運賃が高くなった場合の利用意向をみると、「15%高くなっても利用する」が約7割、「10%高くなっても利用する」が約2割であり、他に移動手段がない学生や高齢者等の利用がメインであることからそのような傾向になっていると考えます。



※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

⑨ 路線バスとあいのりタクシー等との乗り継ぎ利用の有無

- 路線バスとあいのりタクシー等との乗り継ぎ実態は、「乗り継いで利用しない」が平日では約6割、休日は約7割となっています。
- 一方で、「路線バス同士」の乗り継ぎは平日・休日ともに約2割と比較的みられますが、「路線バスとあいのりタクシー」は1割未満と少ない状況です。
- なお、平日において路線バス同士の乗り継ぎは、鹿北線や南関線で多くみられ、山鹿バスセンターでその他路線と乗り継いでいることが想定されます。

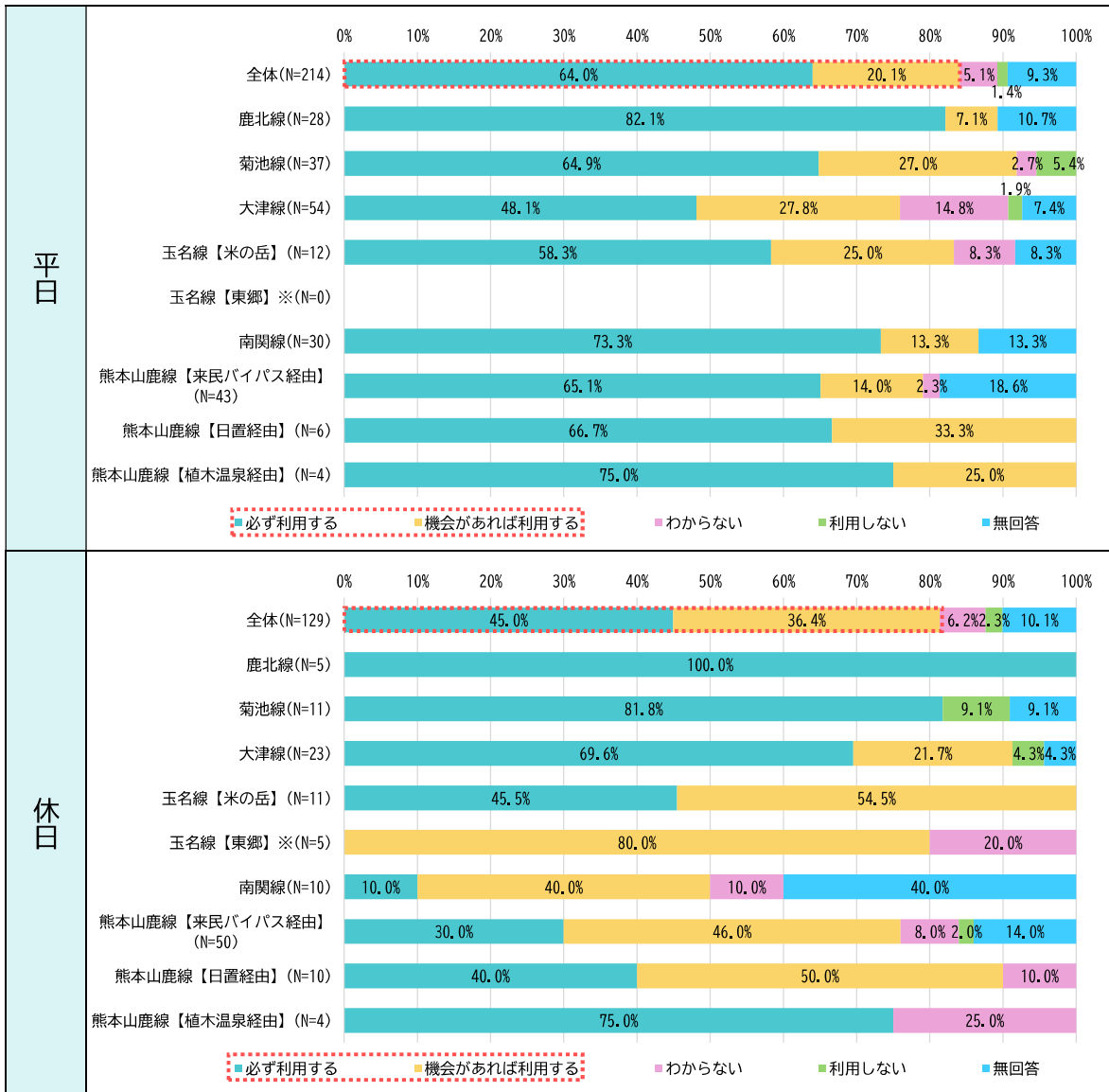


※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ⑩ 今後の路線バスの利用意向

- 今後の路線バスの利用意向は、「必ず利用する」「機会があれば利用する」で平日・休日ともに約8割となっています。



※「玉名線【東郷】」は平日調査対象外

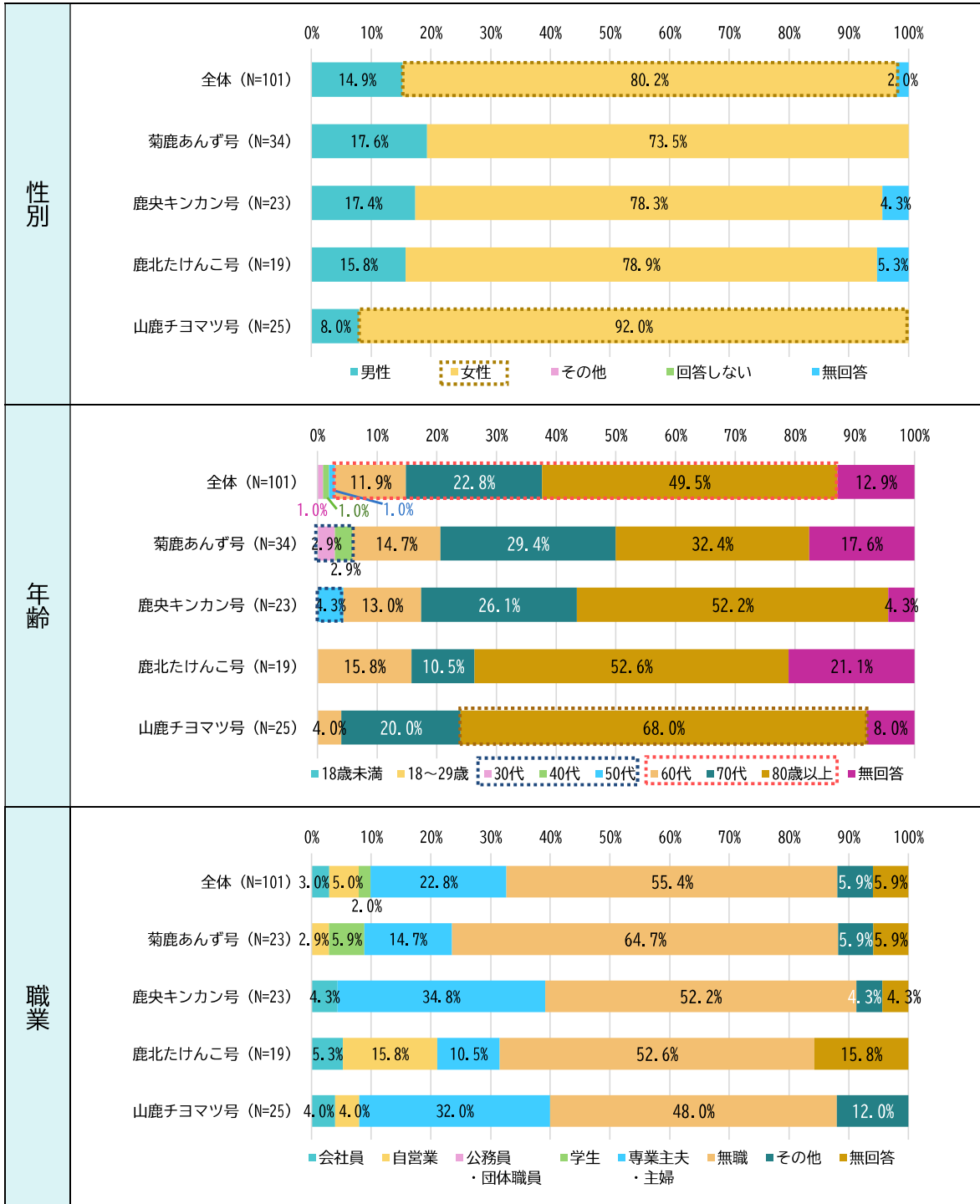
## (2) あいのりタクシーの利用状況

項目	実施方法・内容等
調査対象	■ あいのりタクシーの利用者
調査方法	■ 調査票を車内に据え置き及び運転手に声掛け依頼により配布・回収 ※乗車時間内に回収困難な場合は、返信用封筒を準備しておき、郵送回収
調査期間	令和5年8月1日（火）～令和5年8月31日（木）
調査内容（項目）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 属性（居住地、性別、年齢、職業、自由に使える自動車等の保有状況、免許保有状況：免許返納状況）</li> <li>・ あいのりタクシーの利用状況（目的・目的地、頻度、利用区間、利用時間帯）</li> <li>・ あいのりタクシーを利用する理由</li> <li>・ 過去5年間でのあいのりタクシーの利用の変化とその理由</li> <li>・ あいのりタクシーの運行に伴う変化（外出範囲、外出機会、負担金額）</li> <li>・ あいのりタクシーの10月からの見直しに伴う変化・影響 ⇒ 今後の利用の変化の可能性、変化の理由</li> <li>・ あいのりタクシーをより便利なものにするにあたって改善すべき事項（行先、運賃、乗り継ぎ、予約の有無、運行時間帯、運行曜日）</li> <li>・ あいのりタクシーの予約方法について</li> <li>・ 地域公共交通に対する要望、意見</li> <li>・ あいのりタクシーの利用状況（目的・目的地、頻度、利用区間、利用時間帯）</li> </ul>
回収票数	<p>■ 計 101 票</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 菊鹿あんず号 34 票</li> <li>・ 鹿央キンカン号 23 票</li> <li>・ 鹿北たけんこ号 18 票</li> <li>・ 山鹿チヨマツ号 26 票</li> </ul>  <p>(N=101)</p>

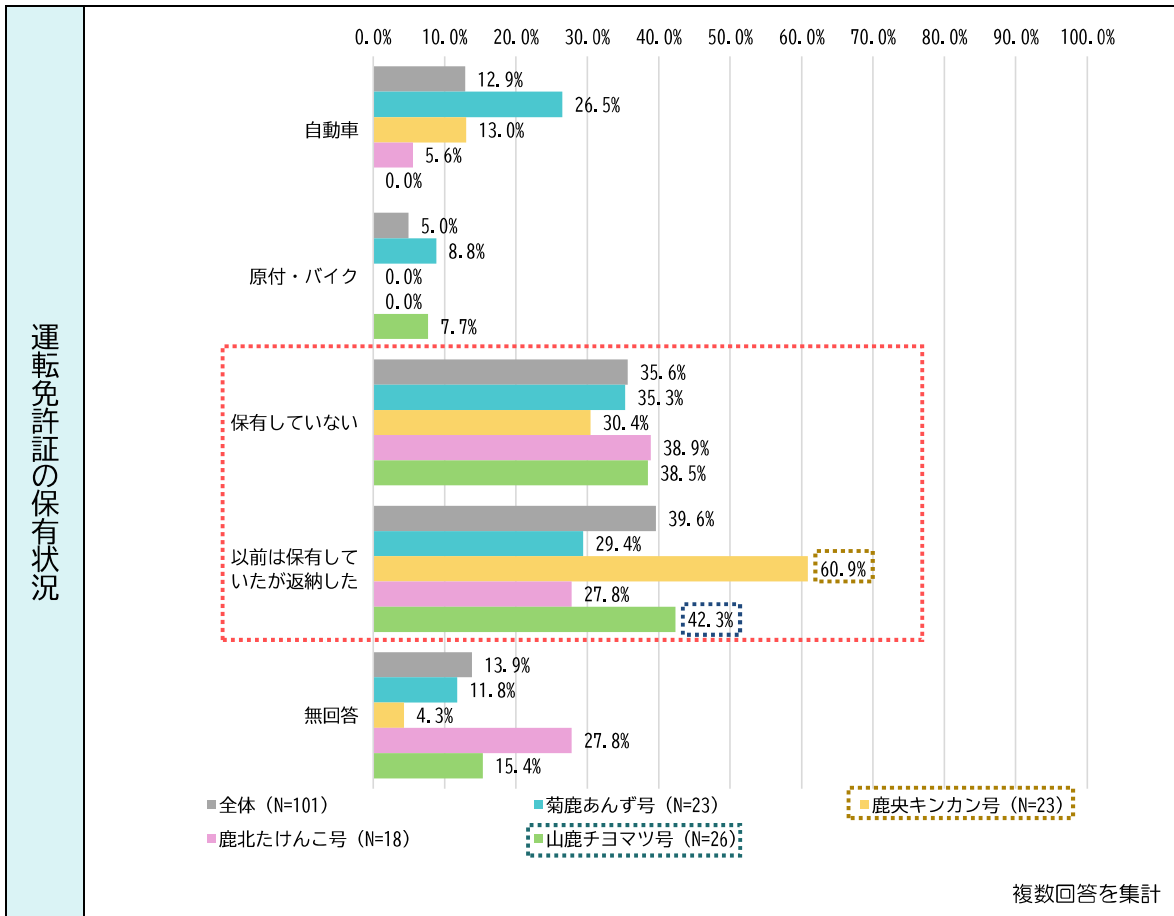
## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ① 利用者特性

- 各路線とも女性の利用者が約8割を占めており、特に山鹿チヨマツ号では9割を超えています。
- 年代別では、80歳以上の利用者が約5割、70代が約2割、60代が約1割となっており、基本的に高齢者のみの利用となっています。
- 特に、山鹿チヨマツ号は、80歳以上の割合が高くなっていますが、菊鹿あんず号や鹿央キンカン号では、30～50代の利用者もみられます。

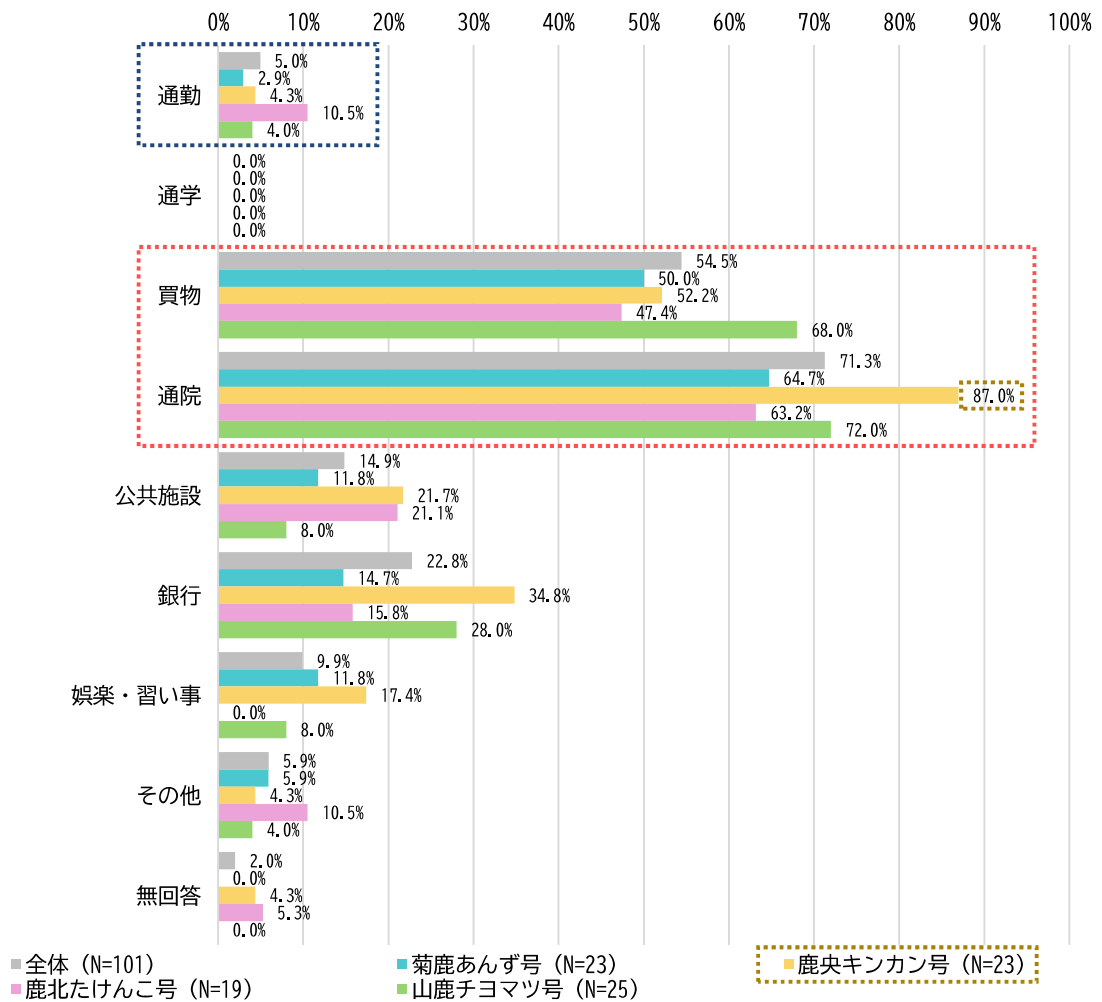


- あいのりタクシー利用者の多くは、自動車等の運転免許を保有していない、もしくは返納した人となっています。



② あいのりタクシーの利用目的

- 利用目的は、「通院」が最も多く、次いで「買物」となっており、基本的には運転免許証を保有しない高齢者が、日常生活に必要な用事等で利用されています。
- ただし、一部の利用者においては「通勤」目的で利用している人もみられます。



複数回答を集計

③ あいのりタクシー利用時の主な目的地

- 利用者の目的地は、中心市街地に集中しています。
- 施設別では、「山鹿中央病院」が4件と最も多く、以下、「温泉プラザ山鹿」、「ショッピングセンターリオ」、「山鹿温泉リハビリテーション病院」（いずれも3件）となっています。

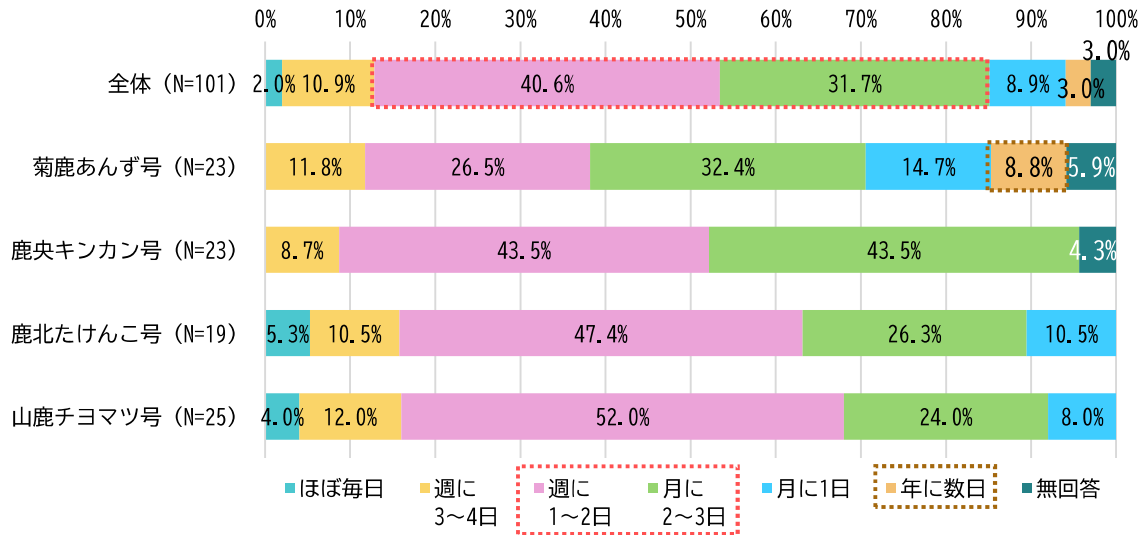


## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ④ あいのりタクシーの利用頻度

- 一部地域では週2日運行、鹿北たけんこ号では市街地運行が週2日運行など、運行日が限定されていることもあり、「週1～2日」の頻度で利用する方の割合が約4割と最も多く、次いで「月に2～3日」が約3割となっています。
- 菊鹿あんず号では、「年に数日」の頻度で利用する方も僅かにみられます。

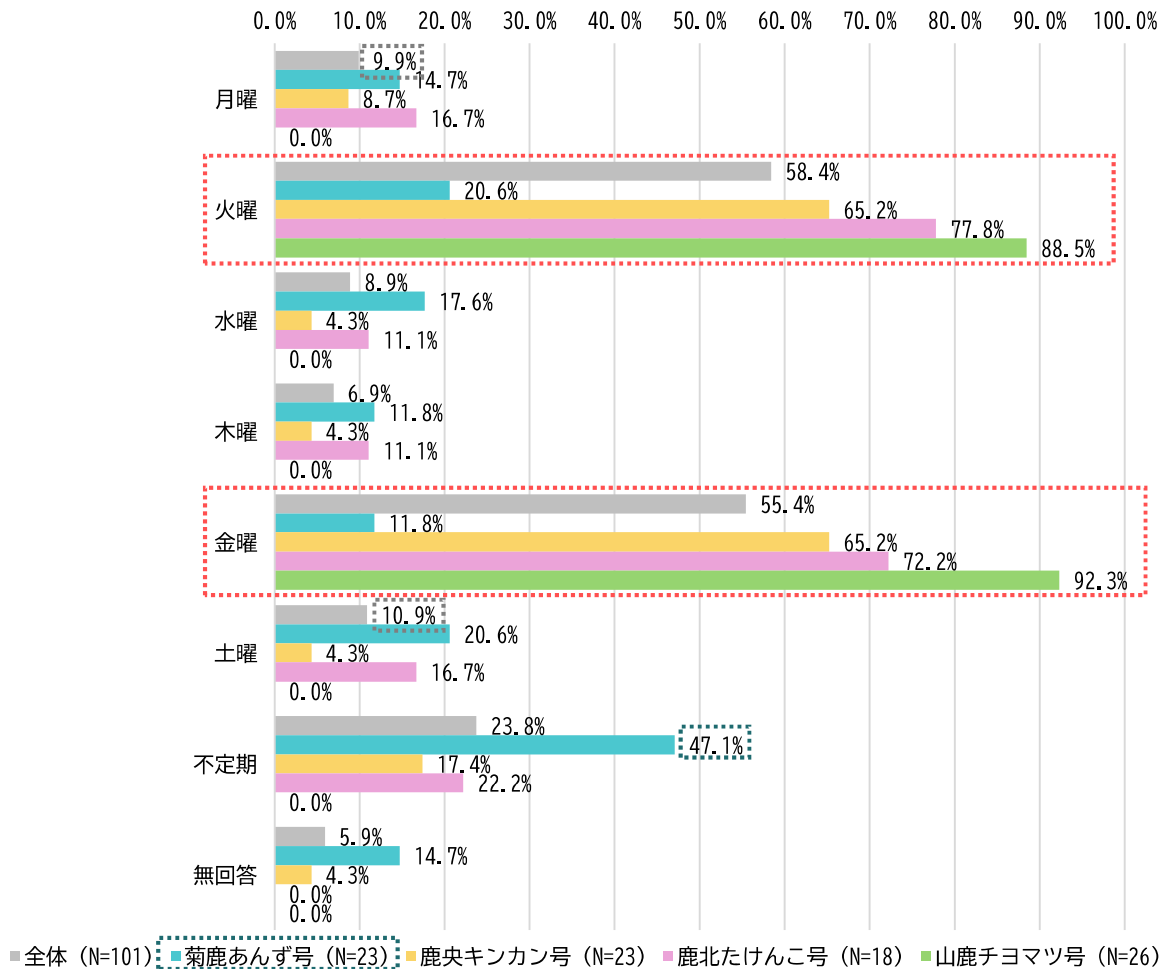
※令和5年10月から週6日運行に統一（見直し前に調査を実施）



⑤ あいのりタクシーの利用曜日

- 一部地域では週 2 日運行、鹿北たけんこ号では市街地運行が週 2 日運行など、運行日が限定されていることもあり、「火曜」、「金曜」に利用する割合が高くなっています。
- それ以外の曜日では、「土曜」「月曜」が約 1 割となっていますが、ばらつきがみられる状況です。
- 特に、菊鹿あんず号では週 6 日運行のため、他の地域と比較してばらつきがあり、「不定期」の回答が約半数を占めています。

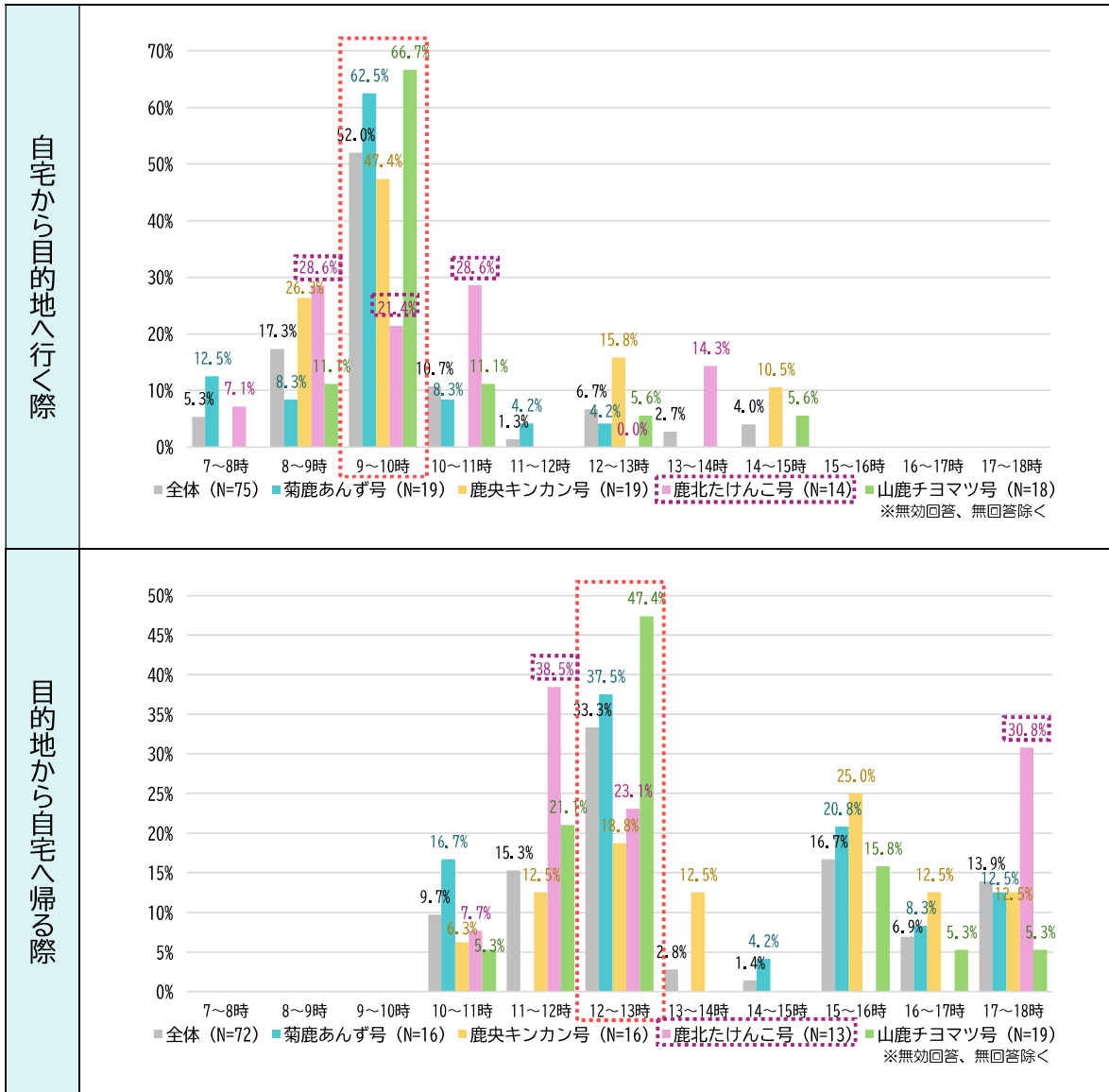
※令和 5 年 10 月から週 6 日運行に統一（見直し前に調査を実施）



複数回答を集計

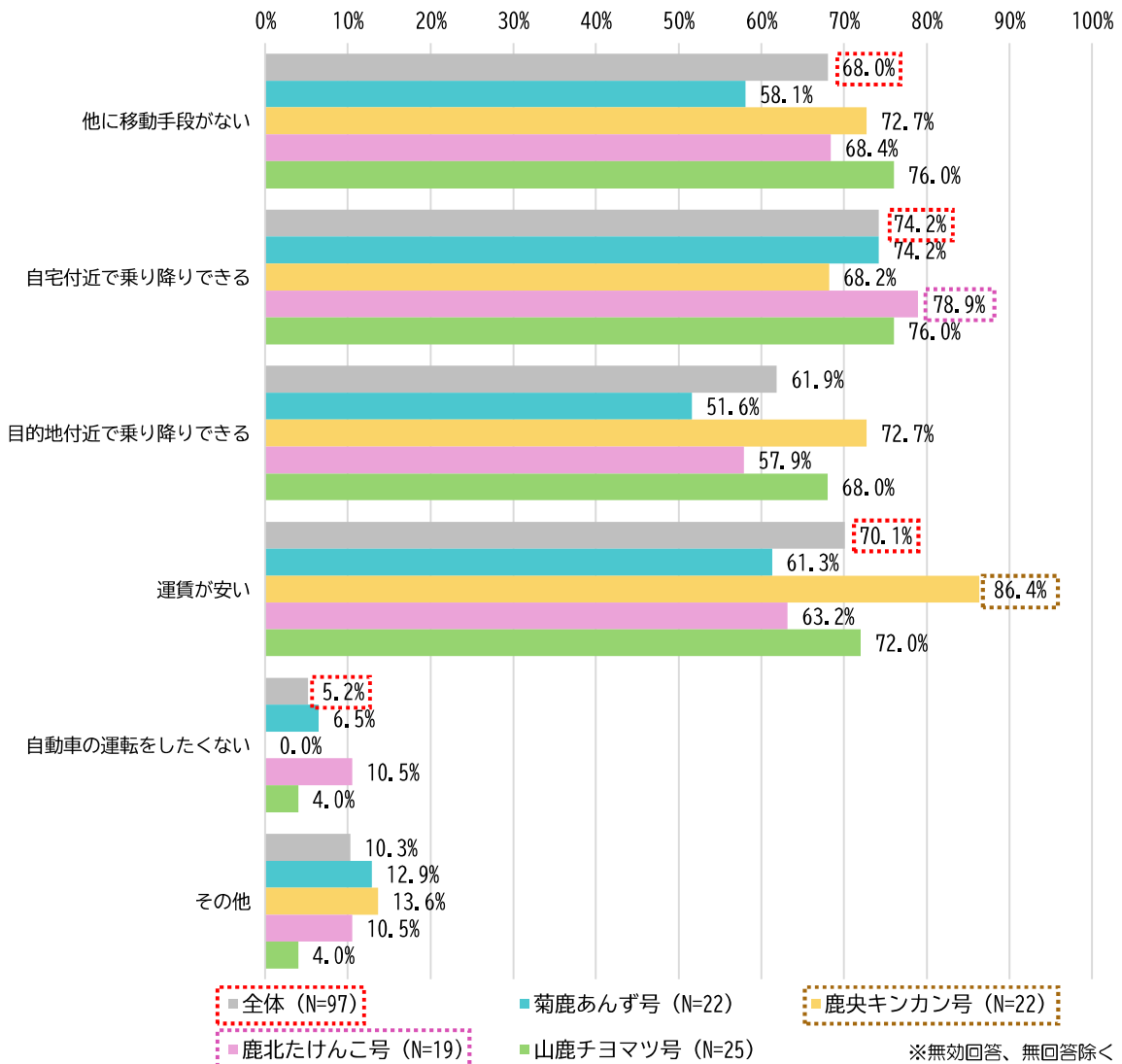
⑥ あいのりタクシーの利用時間帯

- 利用時間帯として、自宅から目的地へ行く際は「9～10時」、目的地から自宅へ帰る際は「12～13時」に利用が集中しています。
- 一方で、帰宅する際は15時以降も利用がみられます。
- そのため、自宅から目的地へ行く際に午後の便は利用が少ない状況です。



⑦ あいのりタクシーの利用理由

- 利用理由は、全体では、「自宅付近で乗り降りできる」が最も多く、以下、「運賃が安い」、「他に移動手段がない」となっていますが、大きな違いはみられません。
- 路線別にみると、鹿央キンカン号では「運賃が安い」が突出していますが、他の理由も同様に多くなっています。

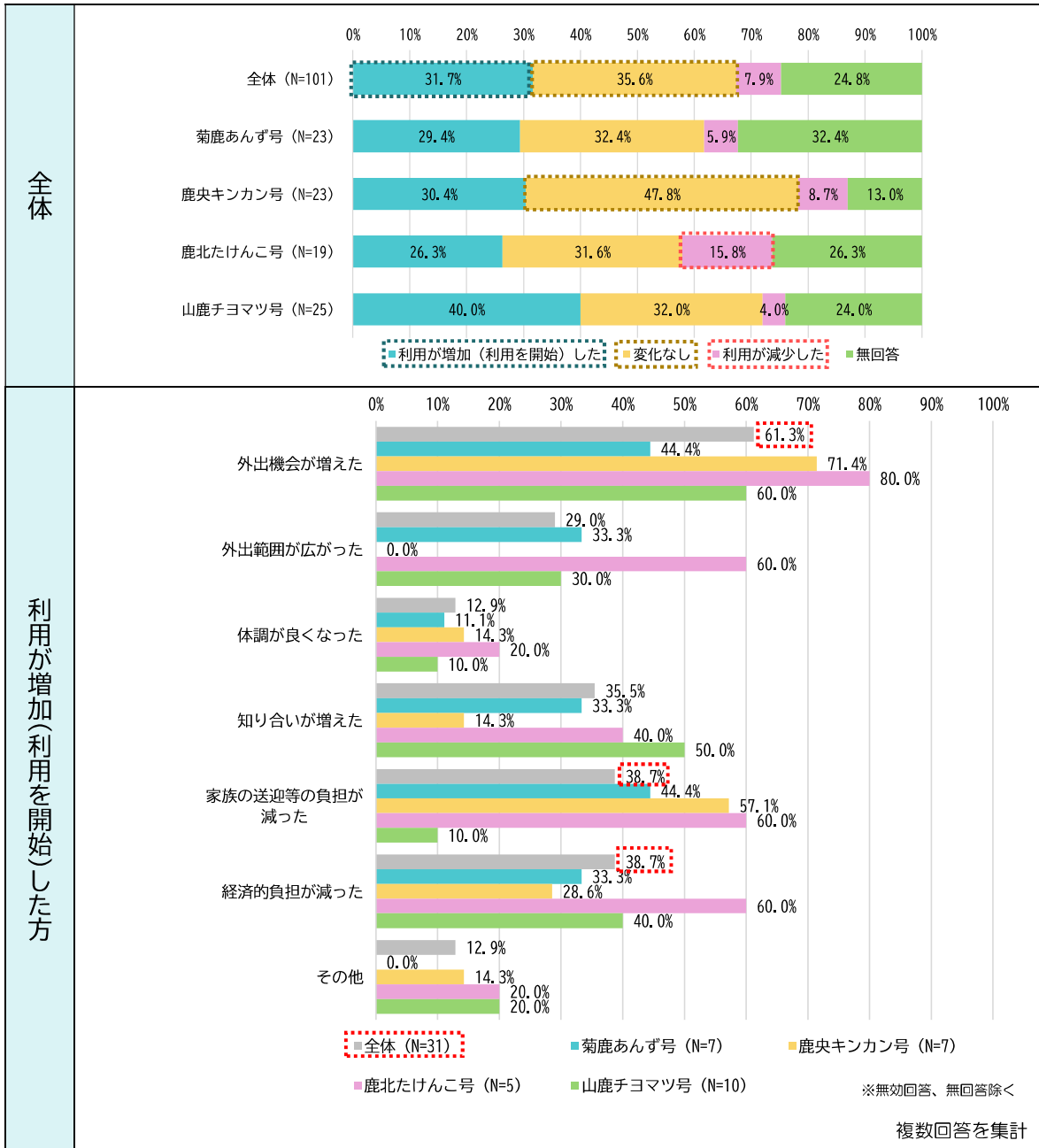


複数回答を集計

## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ⑧ あいのりタクシー利用に伴う日常生活の変化等

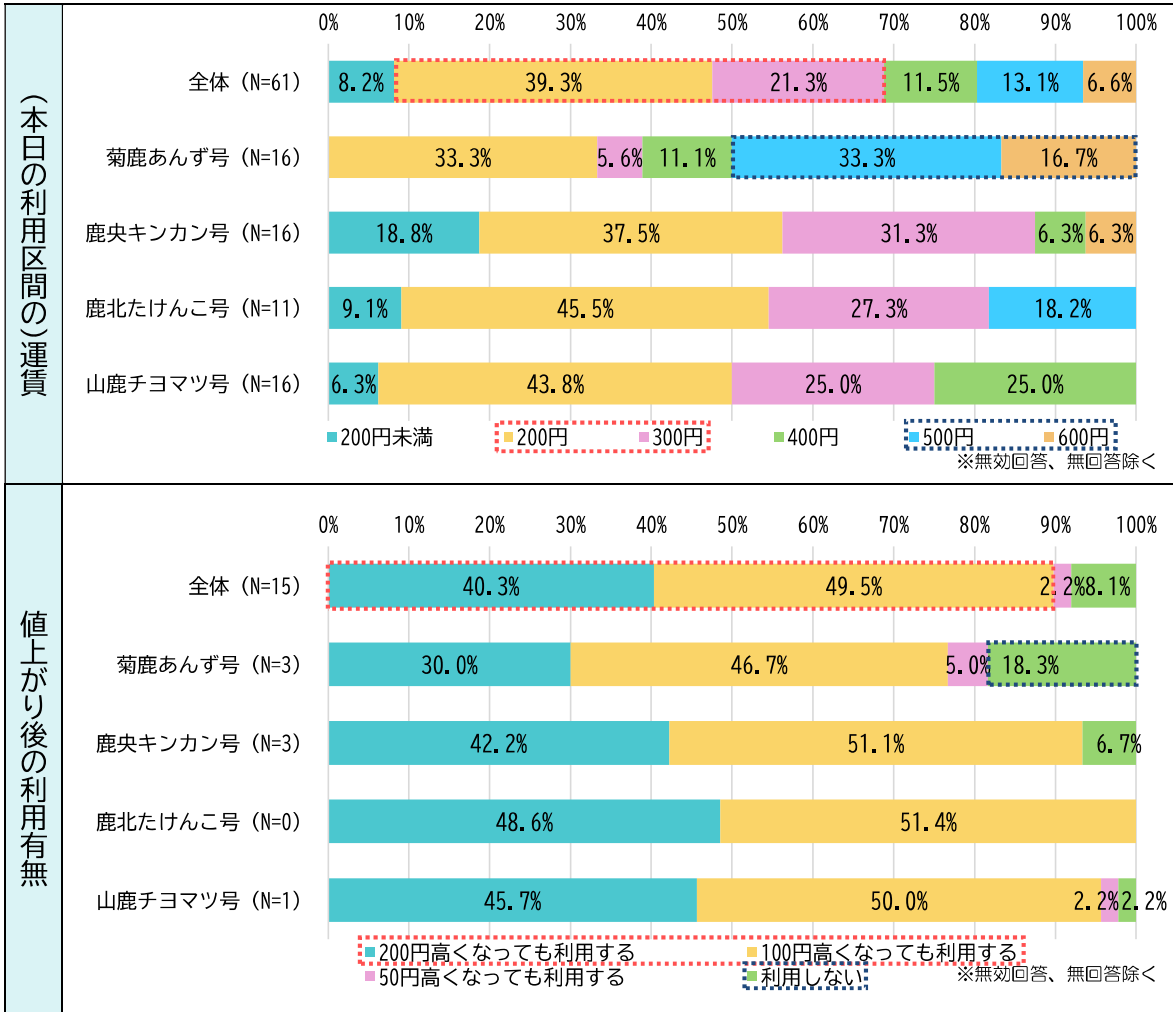
- あいのりタクシーの利用状況は、全体で、「利用が増加した」が約3割となっています。
- 利用が増加したことに伴う日常生活の変化として、「外出機会が増えた」が約6割と多く、その他「家族の送迎等の負担が減った」、「経済的負担が減った」が多くなっています。
- 一方で、利用が「変化なし」の人が約4割を占めています。



⑨ あいのりタクシーの運賃について

- 運賃は、「200円」（約4割）、「300円」（約2割）の割合が多くなっています。
- 路線別では、菊鹿あんず号において500円以上が5割以上となっています。
- 運賃値上げ後の利用意向は、「100円高くなっても利用する」と「200円高くなっても利用する」で全体の約9割を占めています。
- ただし、菊鹿あんず号では「利用しない」が約2割を占めています。

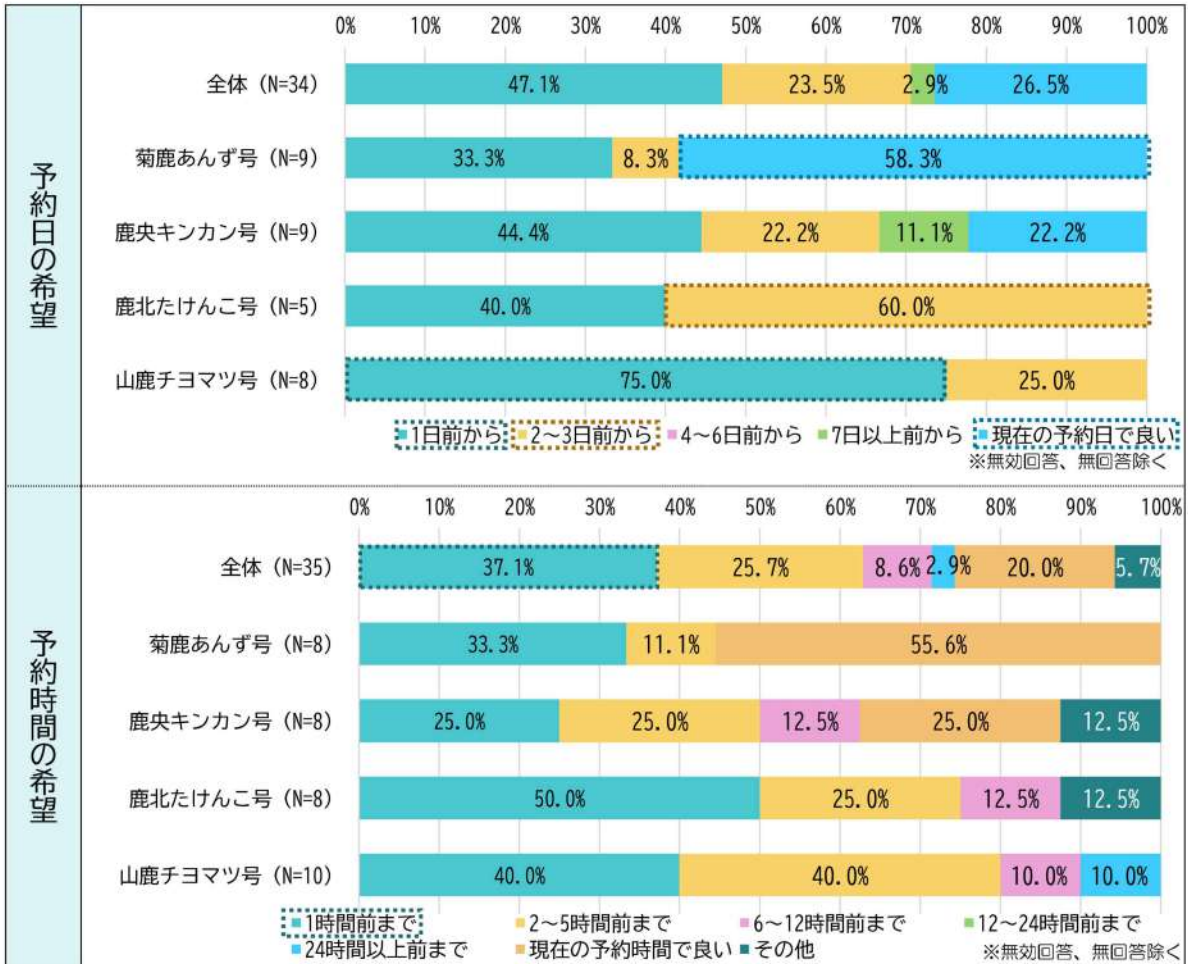
※令和5年10月から運賃一律100円値上げ（見直し前に調査を実施）



⑩ あいのりタクシーの予約方法等について

○ 予約日の希望は、菊鹿あんず号では「現在の予約日で良い※」が約6割、鹿北たけんこ号では「2～3日前から」が約6割、山鹿チヨマツ号では「1日前から」が約8割となっています。予約時間の希望も路線によってばらついていますが、全体として約4割が「1時間前まで」を希望しています。

※第1・2便は前日の15～19時のみ、第3～5便は前日15～19時もしくは当日8～10時予約可能



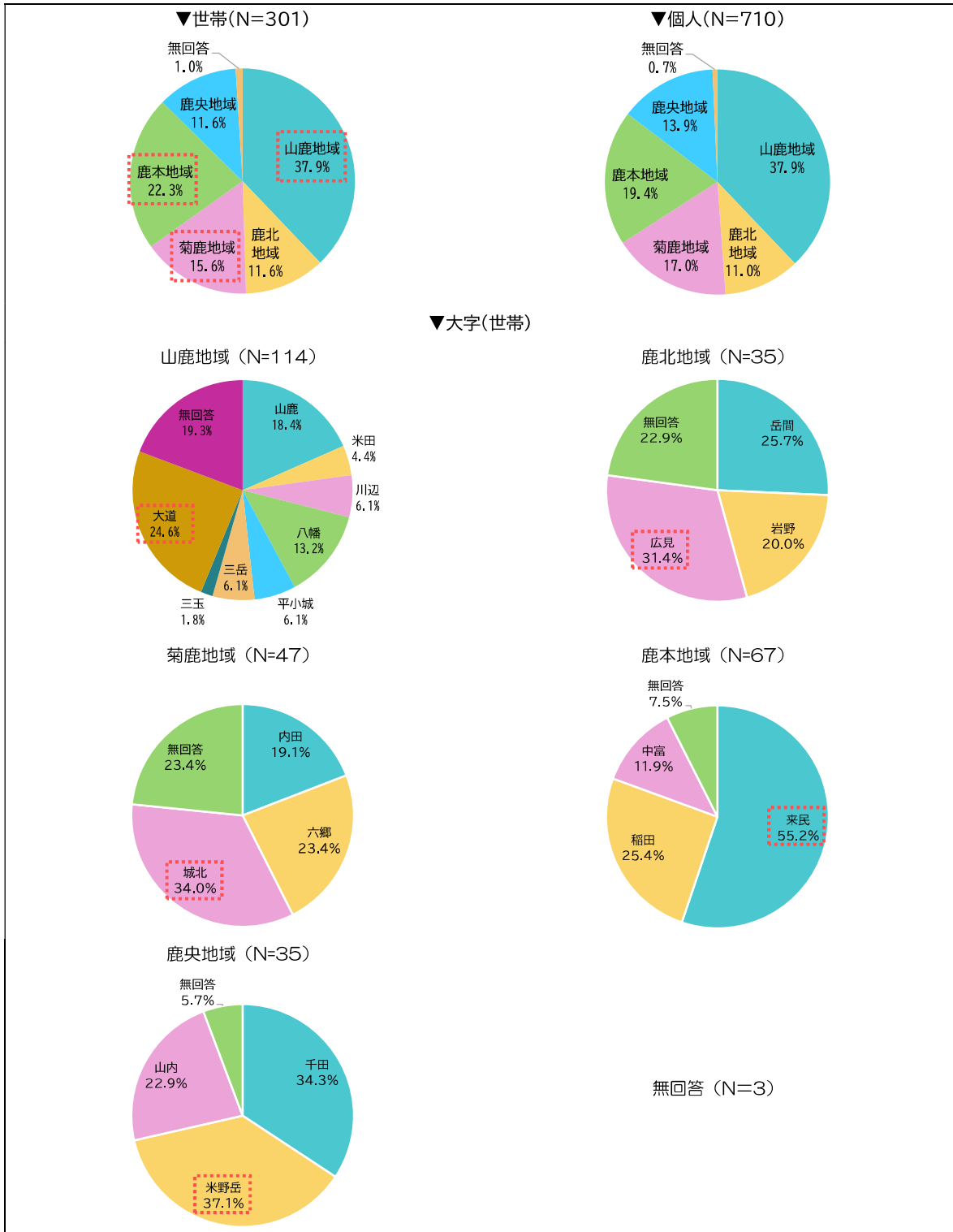
## 4.2. 市民の移動実態・ニーズ

項目	実施方法・内容等
調査対象	<p>■ 市民                      ■ 配布数：1,000 世帯 / 21,953 世帯 ※令和5年6月時点</p> <p>※ 調査対象は、地域毎の世帯数に配慮の上で無作為抽出</p> <p>(山鹿地域：420 世帯、鹿北地域：100 世帯、菊鹿地域 150 世帯、鹿本地域 220 世帯、鹿央地域：110 世帯)</p>
調査方法	■ 調査票への記入式又は web 回答 ※世帯構成及び構成員全員に関する状況等を把握
調査期間	■ 令和5年8月1日(火)～令和5年8月31日(木)
調査内容(項目)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 世帯構成員及び属性(性別、年齢、職業、自由に使える自動車等の保有状況、免許保有状況：免許返納状況)</li> <li>・ 最寄りの停留所(停留所名・停留所までの交通手段・距離、もしくは「知らない」)</li> <li>・ 日常の行動特性(目的別・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯)</li> <li>・ 路線バスの利用状況(利用の有無、利用頻度、利用目的・目的地、時間帯)</li> <li>・ あいのりタクシーの利用状況(利用の有無、利用頻度、利用目的・目的地、利用曜日、時間帯)</li> <li>・ 地域公共交通を利用する理由・利用しない理由 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ <u>利用する場合</u>、地域公共交通に対する満足度(運賃、運行時間帯、運行間隔・運行本数、自宅から停留所(停留所から目的地)までの距離、行先・運行ルート、バス待ち・乗り継ぎ環境、運行形態、情報提供)</li> <li>⇒ <u>利用しない場合</u>、地域公共交通の今後の利用意向と利用するための条件(運賃、運行時間、運行間隔・運行本数、自宅から停留所(停留所から目的地)までの距離、その他)</li> </ul> </li> <li>・ あいのりタクシーの利用意向 ※運行内容(10月からの見直し含む)を提示 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 今後利用する可能性がある場合、変化の理由、利用する目的・頻度</li> <li>⇒ 条件次第で利用する場合、利用するための条件(行先、運賃、乗り継ぎ、予約の有無、運行時間帯、運行曜日)</li> </ul> </li> <li>・ あいのりタクシーの予約方法について</li> <li>・ 地域公共交通網形成計画の認知度</li> <li>・ 過去5年間での地域公共交通の利用の変化(利用増減、意識の変化)</li> <li>・ 地域公共交通の利用の変化に伴う日常生活の変化の有無</li> <li>・ 地域公共交通のサービスのあり方</li> <li>・ 地域公共交通に対する要望・意見 など</li> </ul>
回収票数	■ 計 301 票(回収率：30.1%) ※居住地別の回収票数は次頁参照

(1) 回答者属性

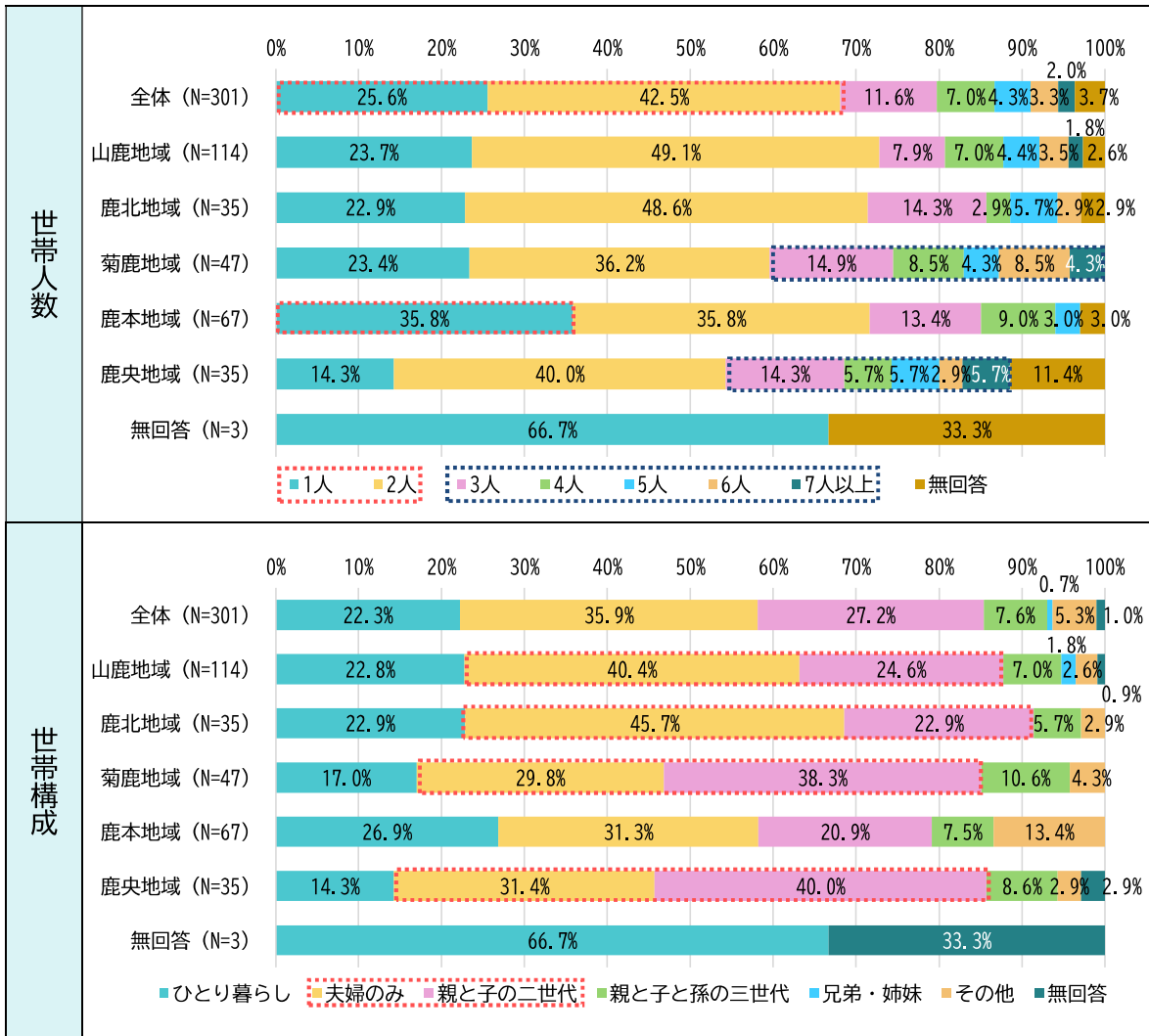
① 居住地

- 居住地は「山鹿地域」が約4割と最も多く、以下、「鹿本地域」と「菊鹿地域」が約2割となっています。
- 各地域の最も多い地区をみると、山鹿地域では「大道」が約2割、鹿北地域では「広見」が約3割、菊鹿地域では「城北」が約3割、鹿本地域では「来民」が約6割、鹿央地域では「米野岳」が約4割となっています。



② 世帯構成

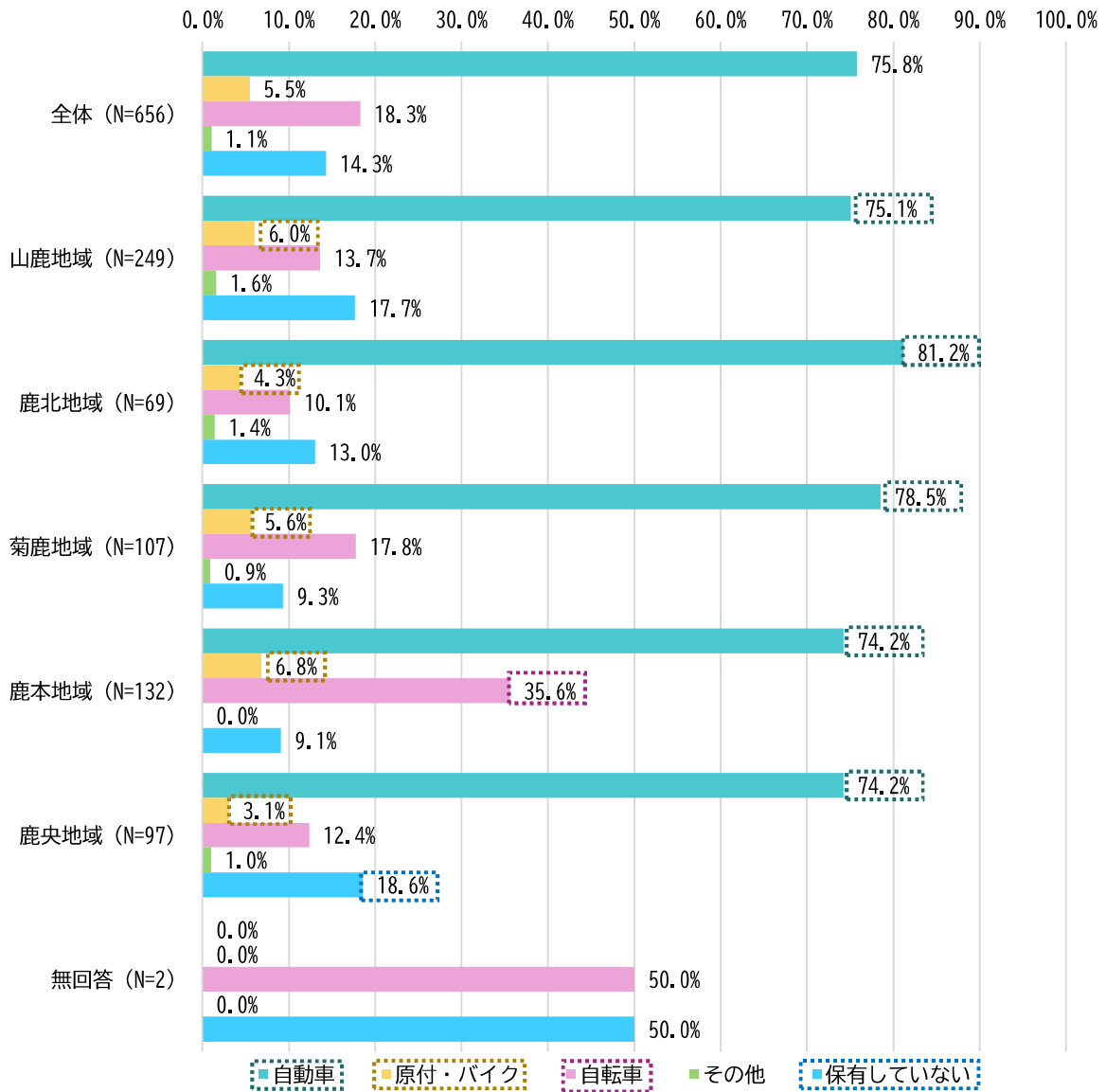
- 世帯人数は、全体で見ると「2人」が約4割と最も多く、「1人」が約3割となっています。
- また、地域別にみても概ね同様の傾向となっていますが、菊鹿地域と鹿央地域では3人以上の割合が高く、鹿本地域では「1人」の割合が高くなっています。
- 世帯構成では、「夫婦のみ」と「親と子の二世帯」が多くなっています。



## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ③ 自由に使える自動車等の保有状況

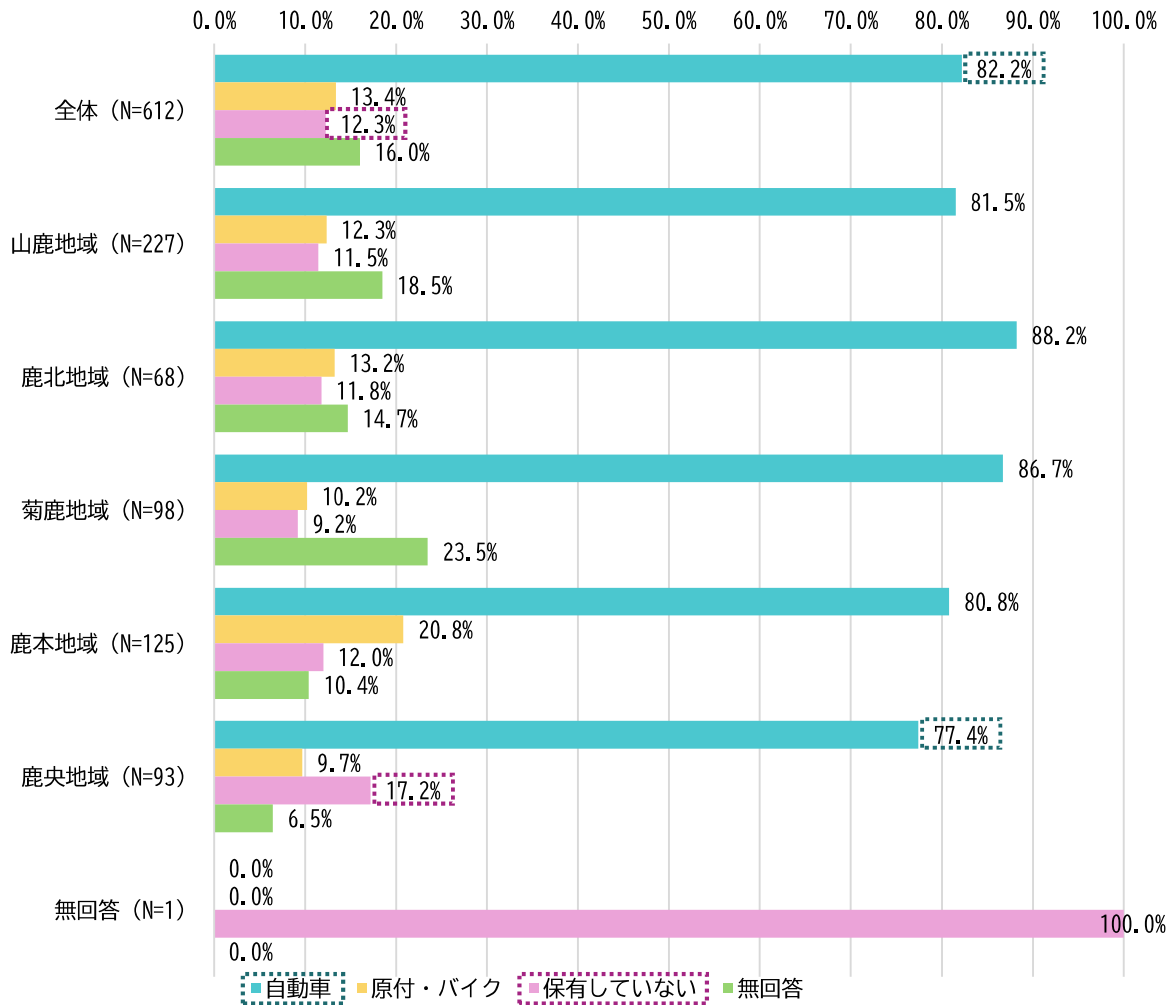
- いずれの地域も「自動車」が7～8割程度、「自転車」が1～2割程度、「原付・バイク」が5%前後となっていますが、鹿本地域では「自転車」が約4割と多くなっています。
- 一方で、「保有していない」は1～2割程度であり、鹿央地域で約2割と最も多くなっています。



複数回答を集計

④ 運転免許証の保有状況

- 運転免許証の保有状況は、全体の約 8 割が保有している状況です。
- 一方で、「保有していない」は約 1 割となっていますが、鹿央地域では約 2 割と他地域と比較して多くなっています。



複数回答を集計

(2) 日常生活の実態

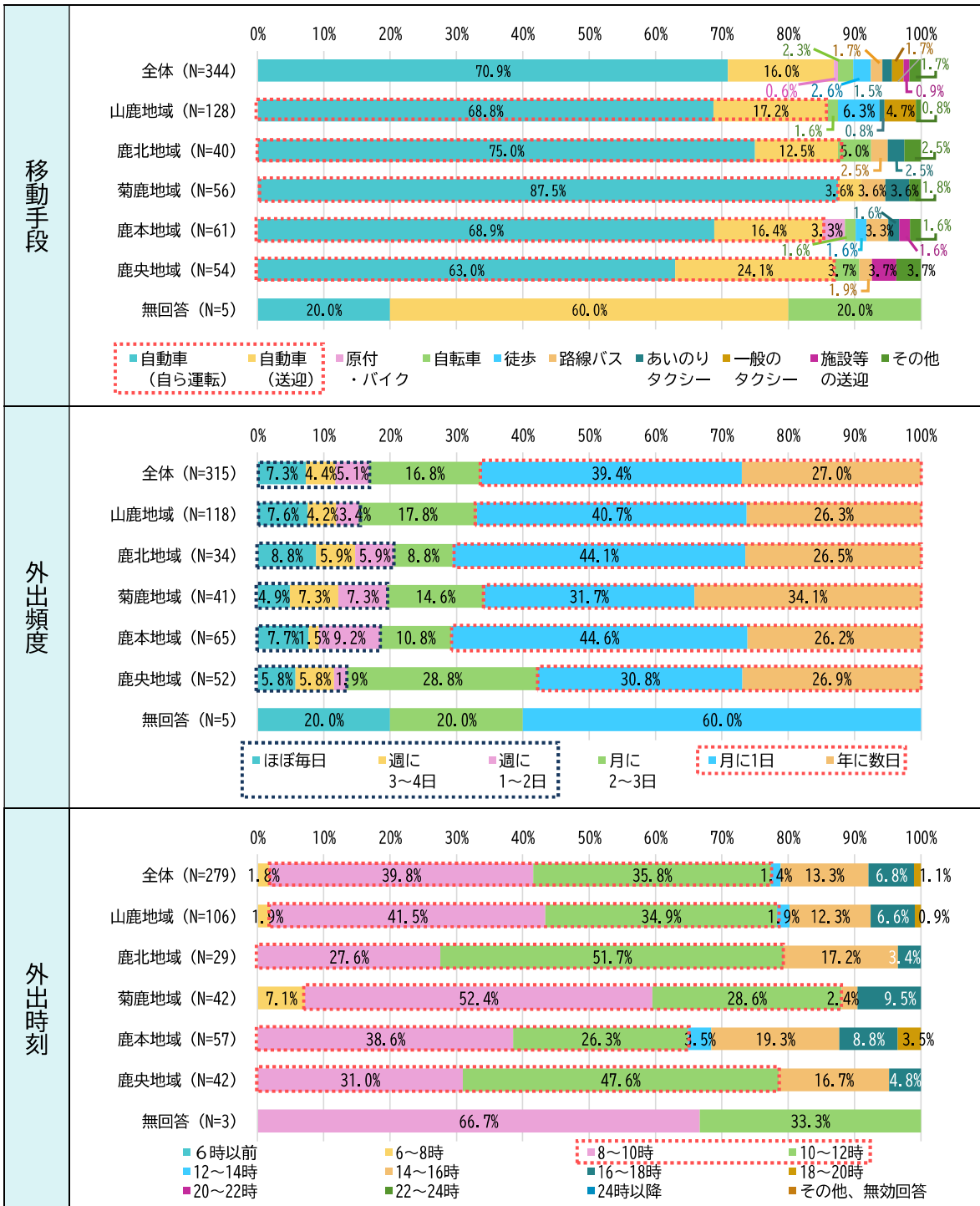
① 買物時の移動手段・外出頻度・外出時刻

- 買物時の移動手段は「自動車（自ら運転）」が約8割、「自動車（送迎）」が約1割となっており、自動車利用が9割程度を占めています。
- 外出頻度は、「ほぼ毎日」が約3割となっており、週1日以上で約8割となっています。
- なお、菊鹿地域及び鹿本地域において「ほぼ毎日」の割合が低くなっています。
- 外出時刻は「10～12時」が約3割と最も多く、その他時間帯にもばらついている状況です。



② 通院時の移動手段・外出頻度・外出時刻

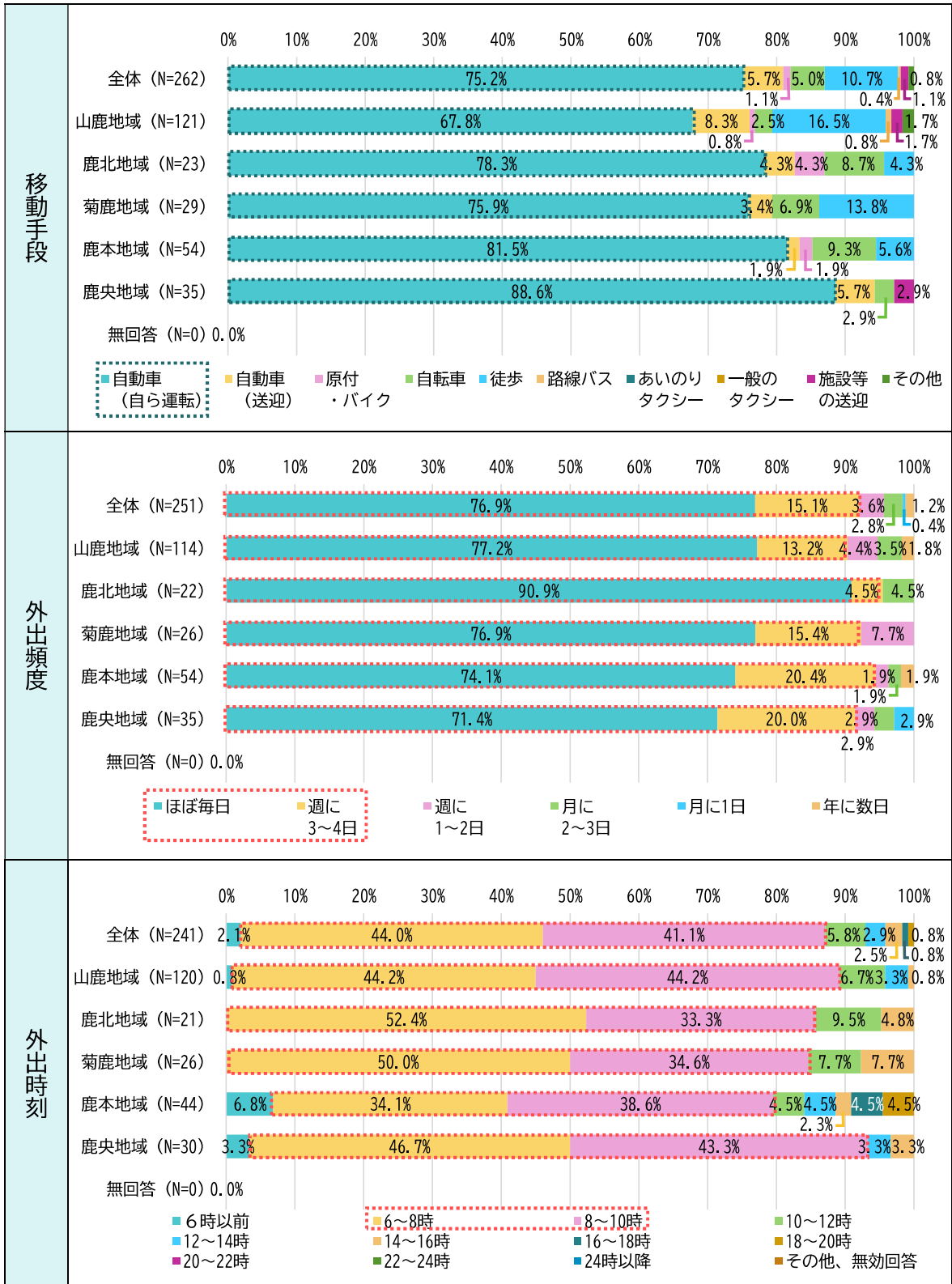
- 通院時の移動手段は、「自動車（自ら運転）」が約7割、「自動車（送迎）」が約2割と、自動車利用が9割程度を占めています。
- ただし、買物時と比較して「自動車（自ら運転）」の割合が低くなっています。
- 外出頻度は、「月に1回」と「年に数回」で約7割となっており、頻度は低い状況です。
- 外出時刻は、「8～10時」と「10～12時」の午前中に約8割が集中している状況です。



## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

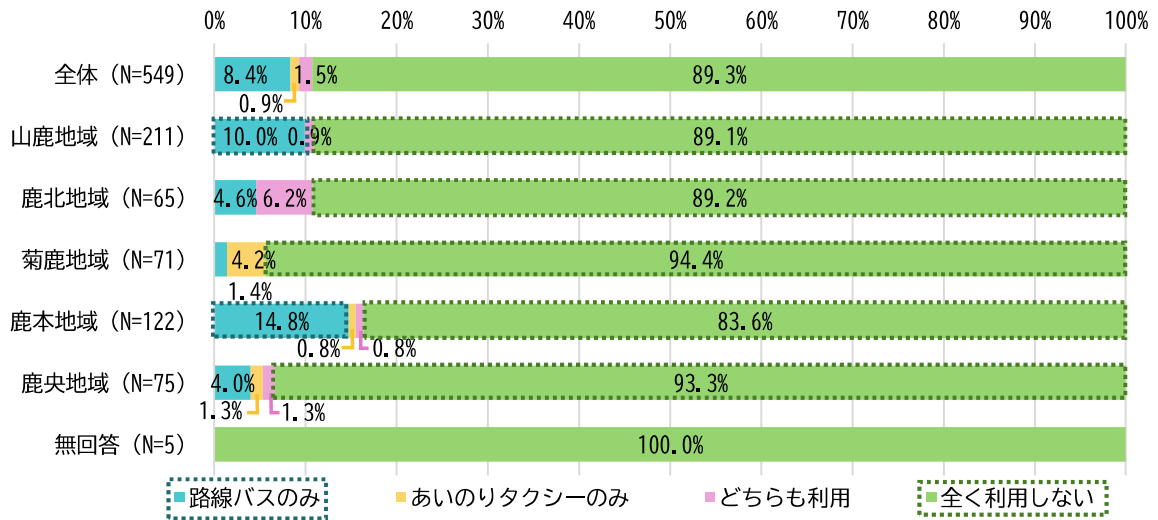
### ③ 通勤・通学時の移動手段・外出頻度・外出時刻

- 通勤・通学時の移動手段は、「自動車（自ら運転）」が約8割を占めています。
- 外出頻度は、「ほぼ毎日」が約8割となっています。
- 外出時刻は、「6～8時」「8～10時」がそれぞれ約4割となっています。



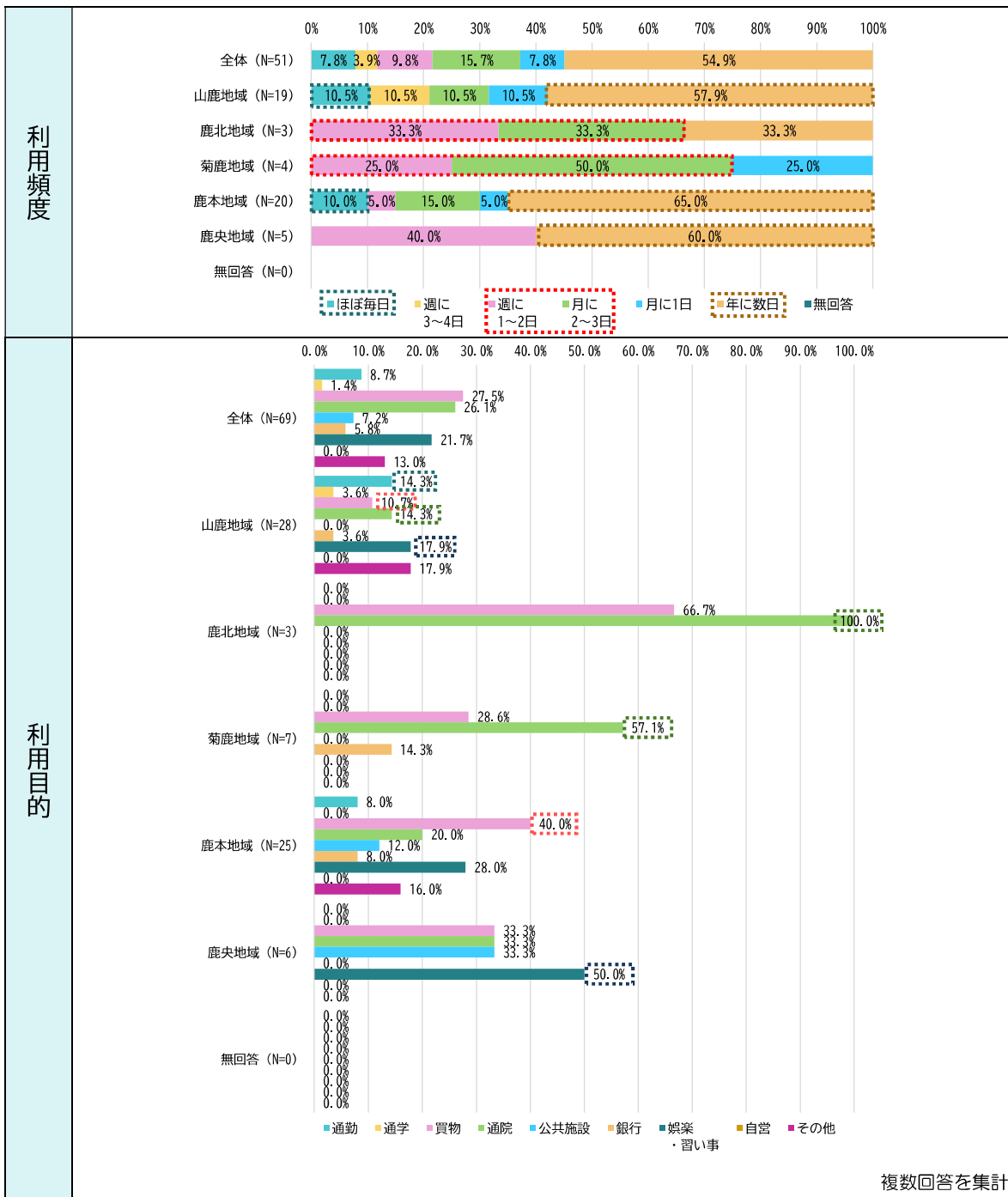
④ 地域公共交通の利用実態

- 地域公共交通を「全く利用しない」がいずれの地域においても 9 割程度を占めています。
- 路線バスは山鹿地域と鹿本地域で 1 割程度利用されていますが、その他地域では少ない状況です。
- 一方、あいのりタクシーは鹿北地域や菊鹿地域で他地域と比較して利用がみられますが、全体的に 1 割未満と少ないです。



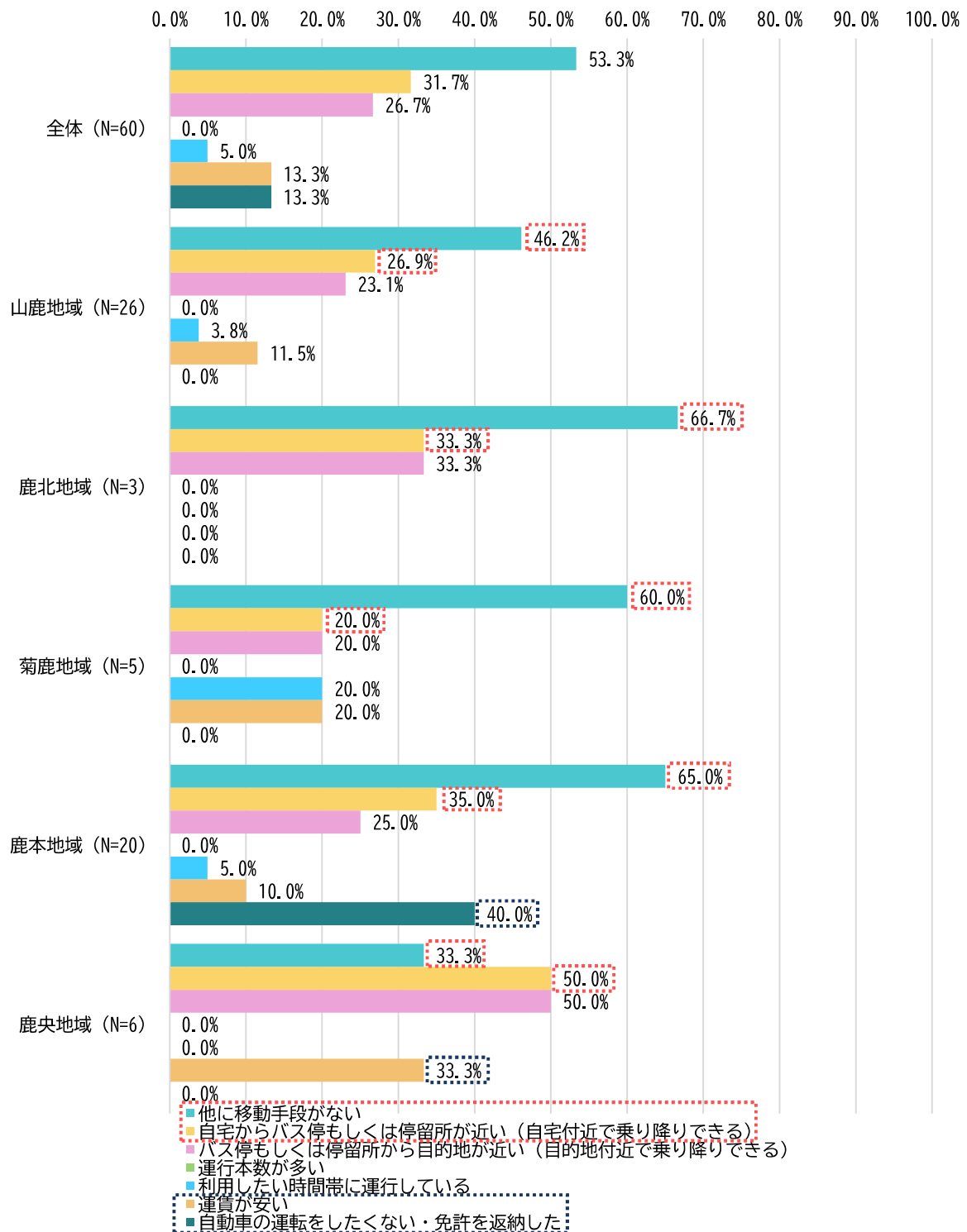
⑤ 地域公共交通の利用頻度・利用目的

- 地域公共交通の利用頻度は、地域によってばらつきがあり、山鹿地域、鹿本地域、鹿央地域では「年に数回」が6割程度を占める一方、鹿北地域、菊鹿地域では、「月に2回以上」の利用が7割前後を占めています。
- ただし、山鹿地域や鹿本地域では、「ほぼ毎日」利用する人も多くみられ、路線バスを定期的に利用する人が他地域と比較して多いことが想定されます。
- 利用目的については、鹿北地域、菊鹿地域では「通院」、鹿本地域では「買物」、鹿央地域では「娯楽・習い事」の割合が最も高く、山鹿地域では「通勤」、「買物」、「通院」、「娯楽・習い事」の割合が同程度となっています。



⑥ 地域公共交通の利用理由

- 地域公共交通を利用する理由は、「他に移動手段がない」が最も多く、その他、「自宅からバス停もしくは停留所が近い（自宅付近で乗り降りできる）」や「バス停もしくは停留所から目的地が近い（目的地付近で乗り降りできる）」が多くなっています。
- なお、鹿本地域では「自動車の運転をしたくない・免許を返納した」が、鹿央地域では「運賃が安い」が他地域と比較して多くなっています。

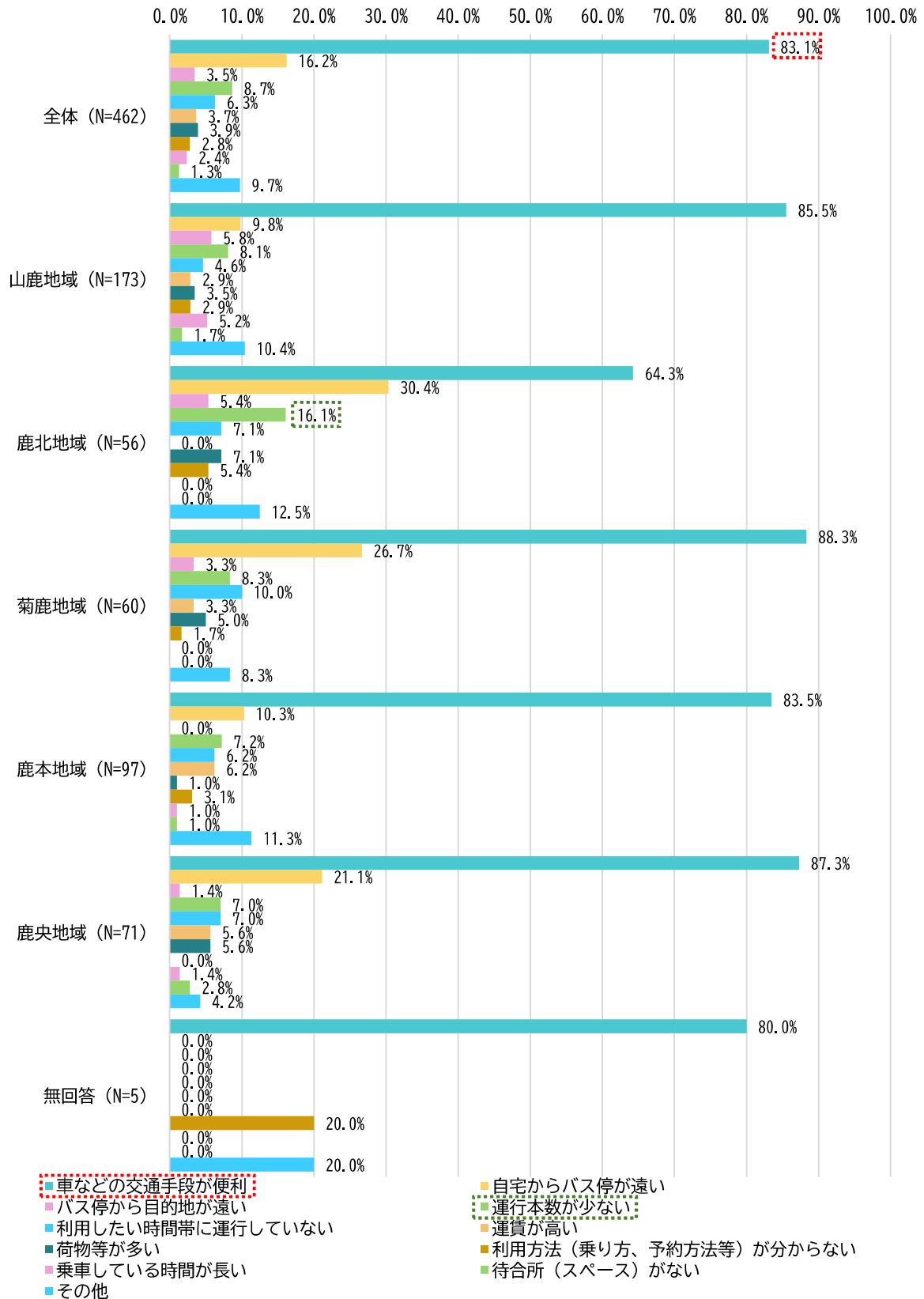


複数回答を集計

## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ⑦ 地域公共交通を利用しない理由

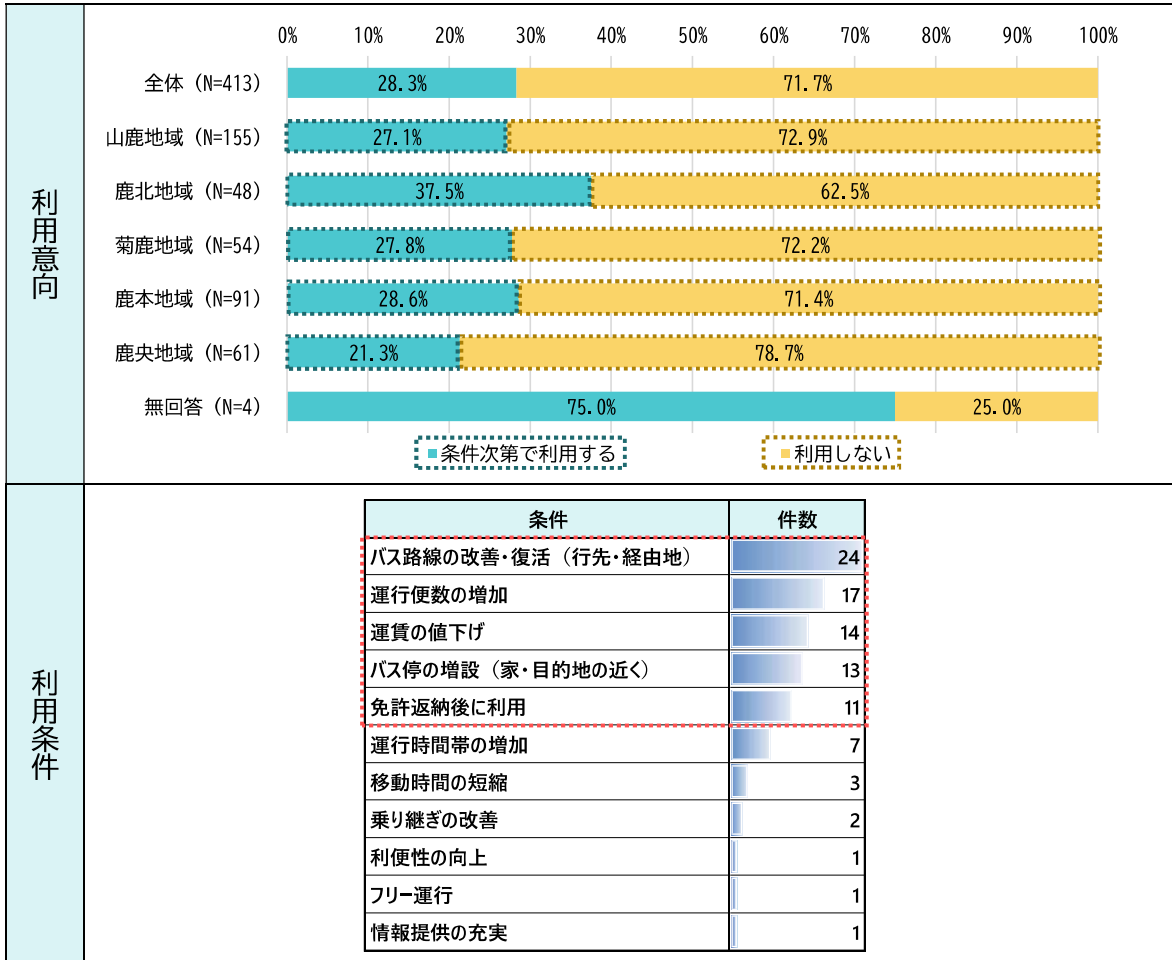
- 地域公共交通を利用しない理由は、「車などの交通手段が便利」が約8割を占めています。
- なお、鹿北地域では、「運行本数が少ない」の割合が他地域と比較して多くなっています。



複数回答を集計

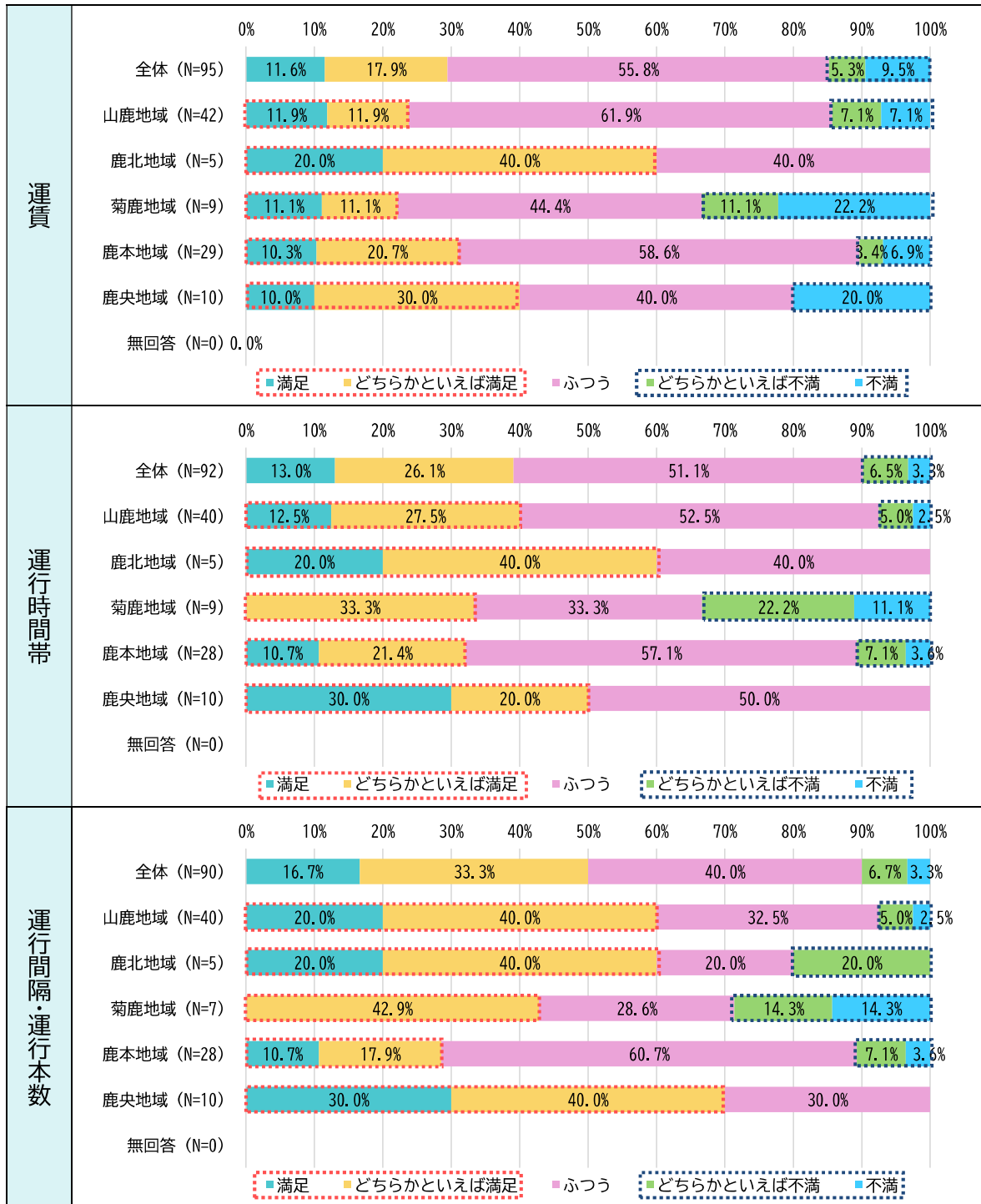
⑧ 地域公共交通の今後の利用意向

- 地域公共交通の今後の利用意向は、「条件次第で利用する」が約3割となっている一方、「利用しない」が約7割となっています。
- 「条件次第で利用する」と回答した人が希望する条件としては、「バス路線の改善・復活（行先・経由地）」が24件と最も多く、以下、「運行便数の増加」が17件、「運賃の値下げ」が14件、「バス停の増設（家・目的地の近く）」が13件、「免許返納後に利用」が11件となっています。



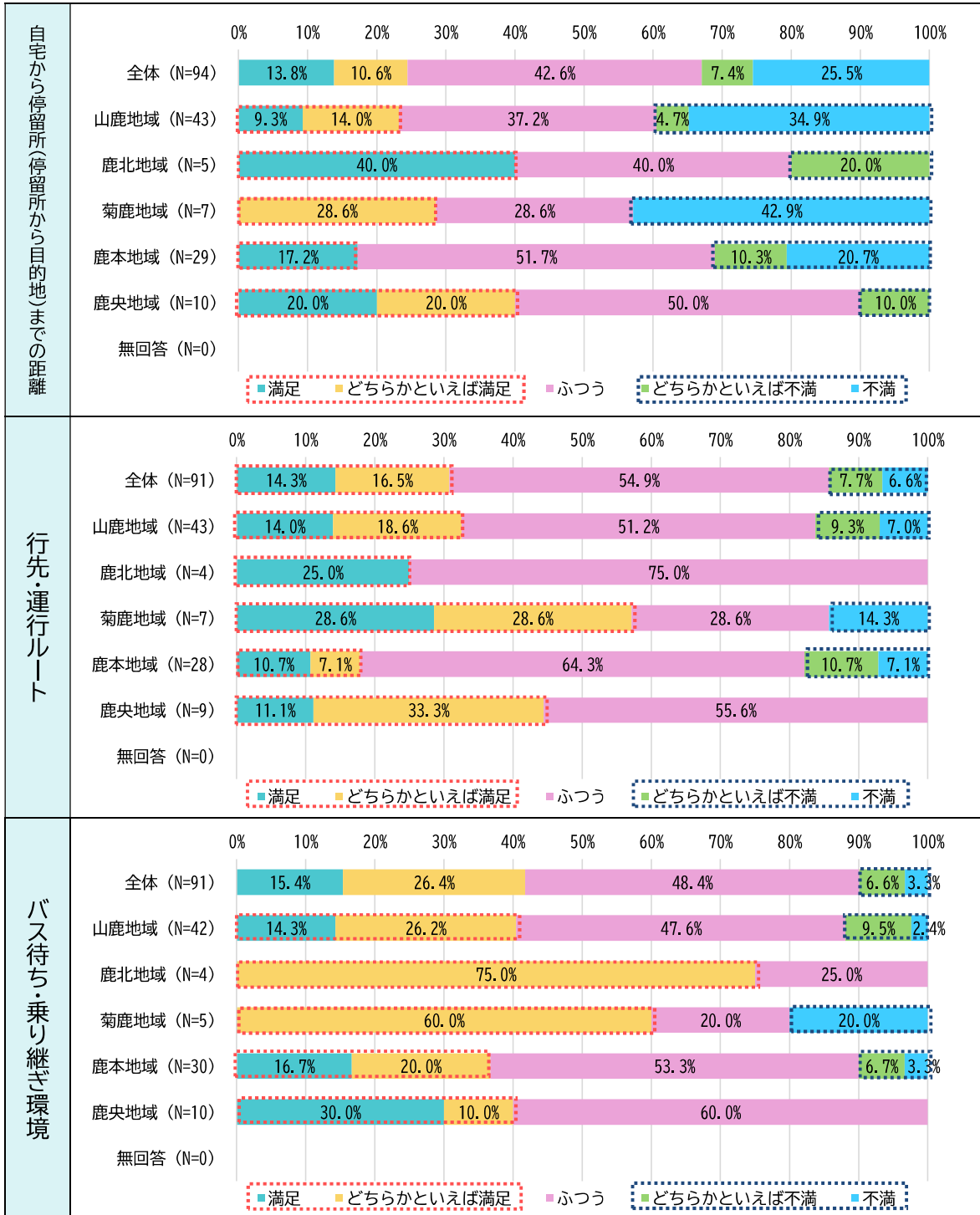
⑨ 地域公共交通に対する満足度

- 地域公共交通に対する満足度は、運賃は約3割、運行時間帯は約4割、運行間隔・運行本数は約5割が満足となっています。
- 地域別でみると、運賃や運行時間帯に対して鹿北地域で満足度が高い状況です。
- 一方で、菊鹿地域では運賃や運行時間帯に対して、鹿本地域では運行間隔・運行本数に対して他の地域と比較して満足度が低い状況です。



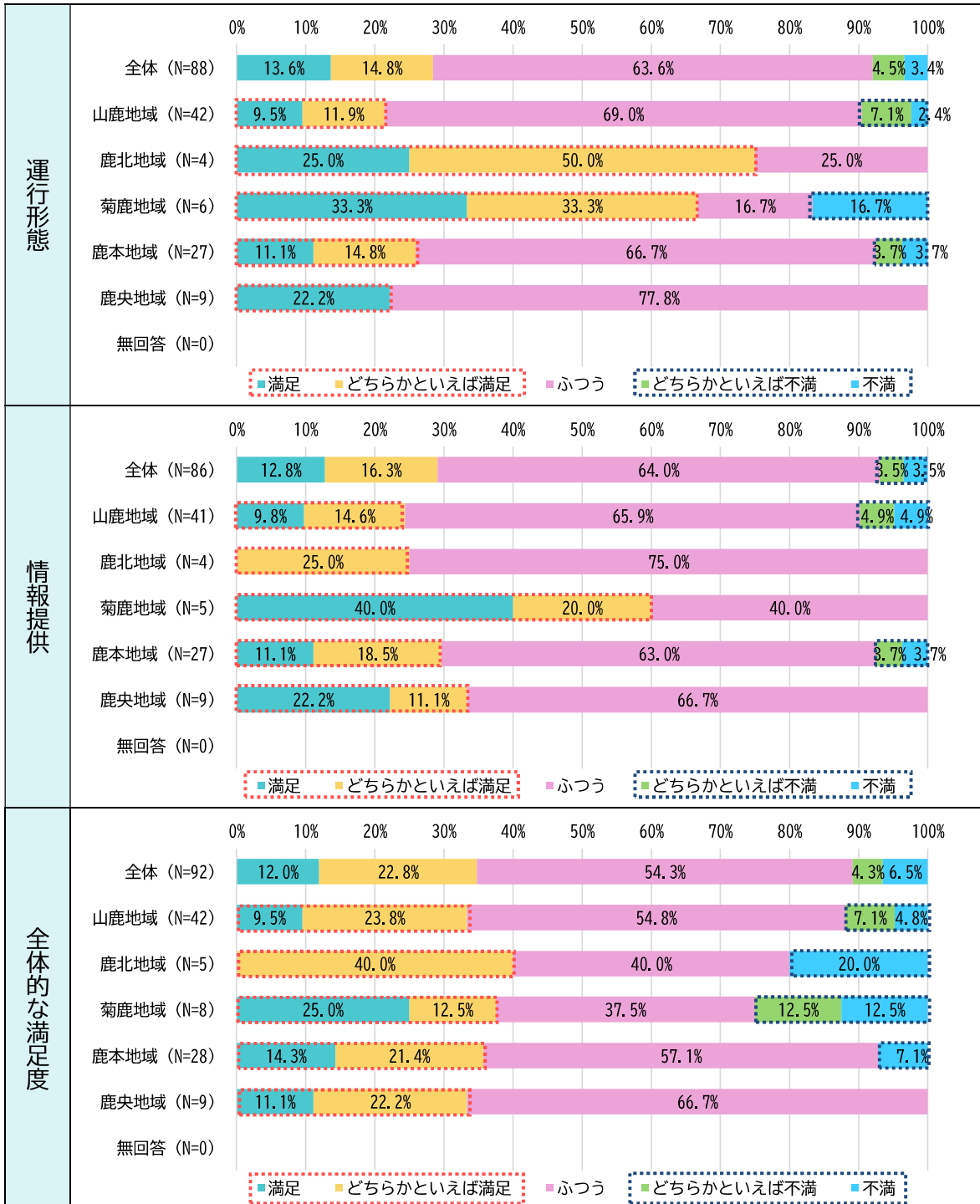
## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

- その他、バス待ち・乗り継ぎ環境に対する満足度は約4割となっていますが、自宅から停留所（停留所から目的地）までの距離に対しては2割程度と満足度が低い状況です。
- 地域別にみても、山鹿地域や菊鹿地域で満足度が低い状況です。
- その他、鹿本地域においては、各項目に関して他の地域と比較して満足度が低い状況です。



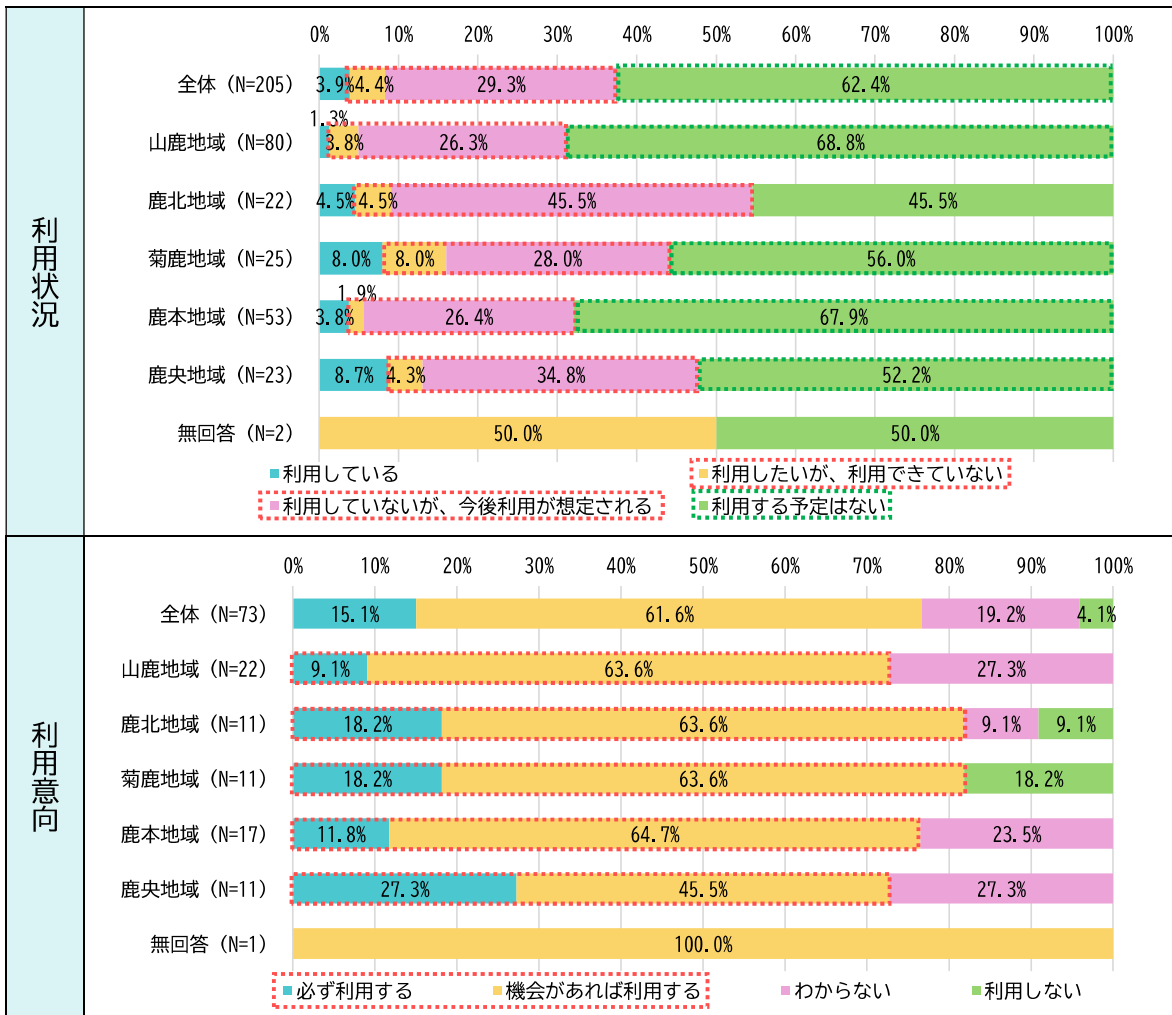
## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

- また、運行形態や情報提供に対する満足度も3割程度となっています。
- ただし、運行形態に関しては鹿北地域や菊鹿地域では約7割と満足度が高くなっており、特に路線バスが多く運行する山鹿地域と鹿本地域で満足度が低い状況です。
- 全体的な満足度は地域によって大きな違いはみられませんが、不満という割合が、鹿北地域や菊鹿地域において他地域と比較して多くなっています。



⑩ あいのりタクシーの利用実態

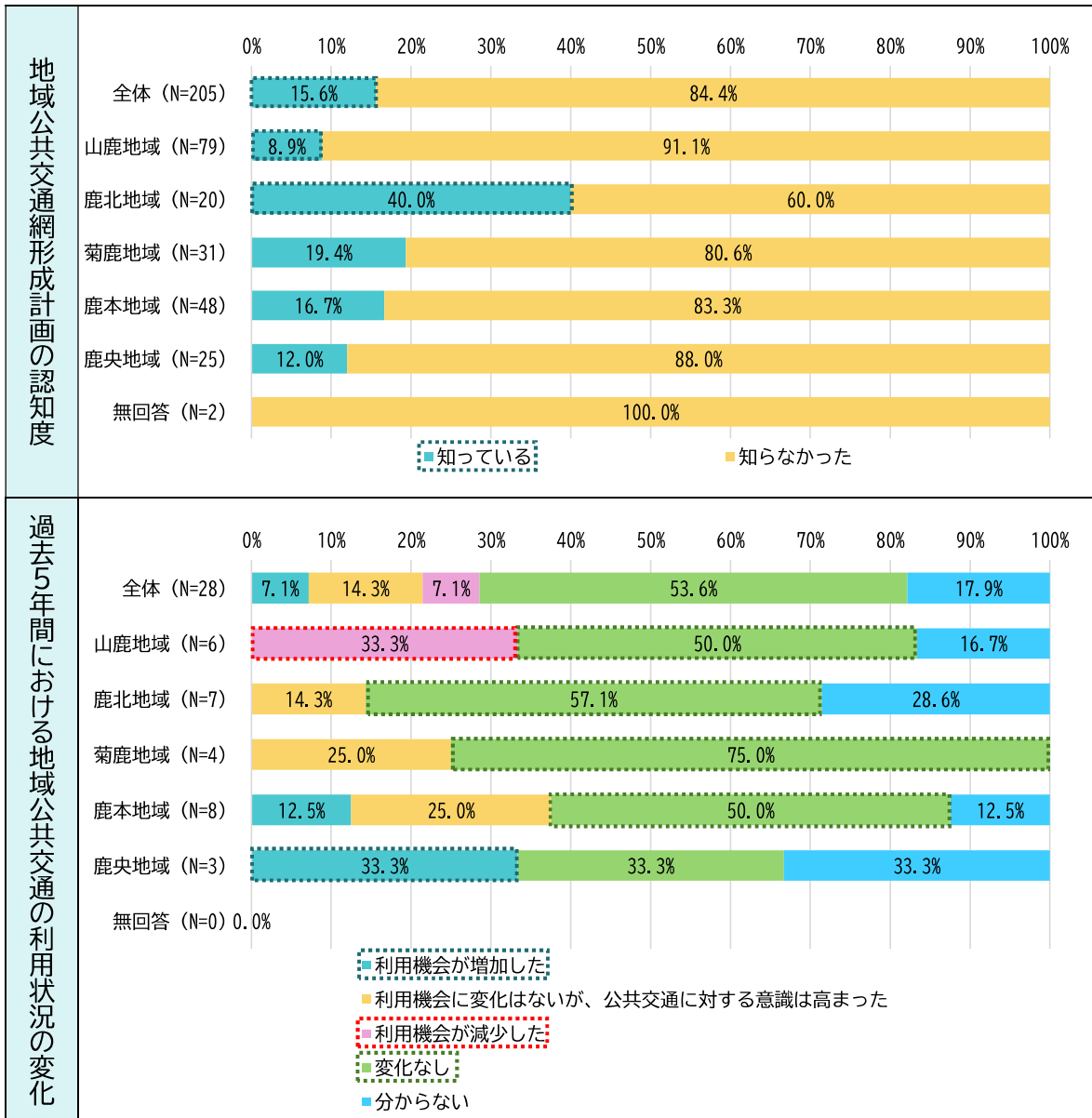
- あいのりタクシーは、いずれの地域も「利用している」は1割未満に留まり、鹿北地域以外では「利用する予定はない」が5割以上を占めています。
- ただし、「利用したいが、利用できていない」と「利用していないが、今後利用が想定される」を合わせるといずれの地域も約3割となっており、特に鹿北地域では約5割となっています。
- 今後の利用意向は、いずれの地域においても、7~8割程度が、「必ず利用する」もしくは「機会があれば利用する」と回答しています。



(3) 地域公共交通のあり方等

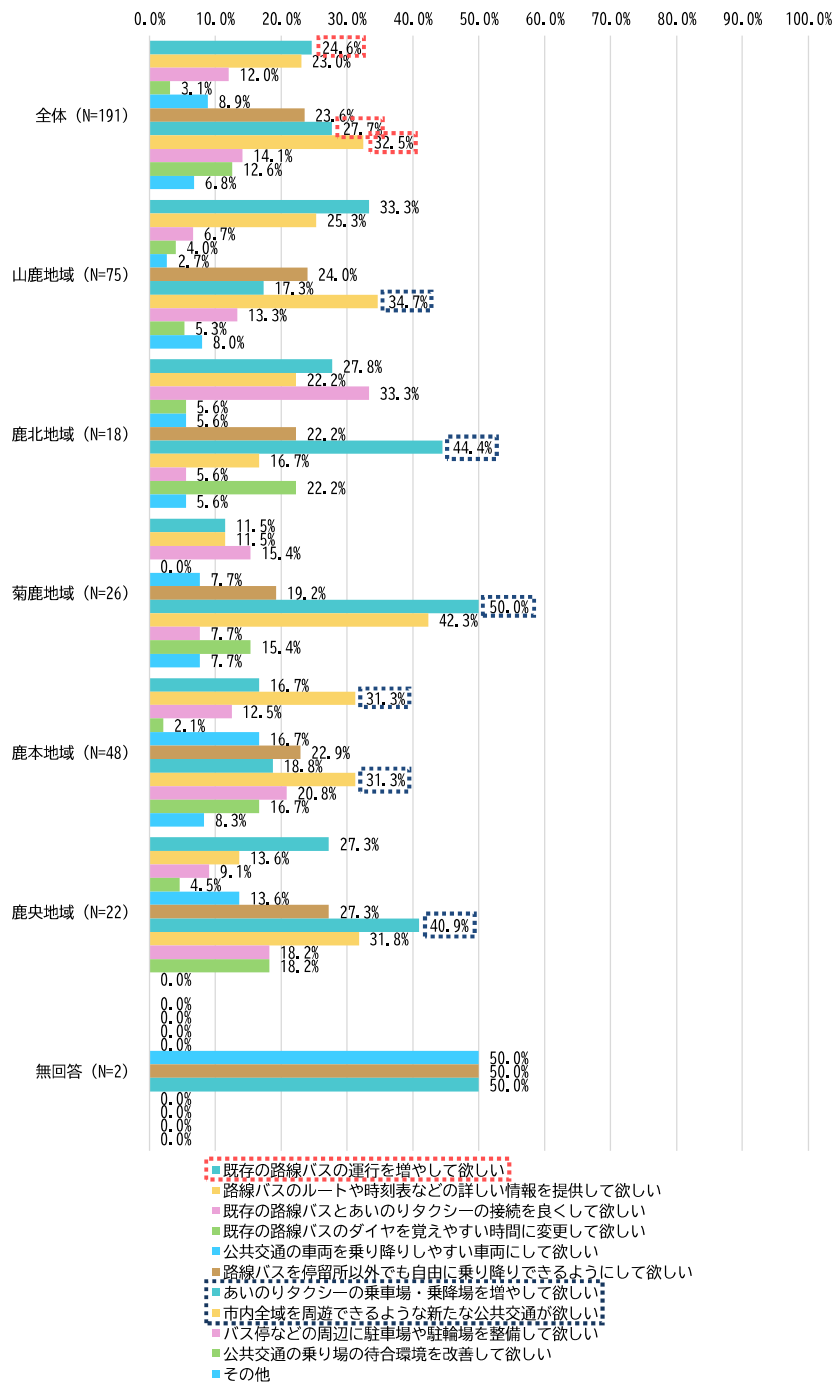
① 地域公共交通網形成計画の認知度

- 地域公共交通網形成計画の認知度は全体で2割未満と低くなっており、地域別では鹿北地域が約4割となっており、山鹿地域は1割未満と少ないです。
- 過去5年間における地域公共交通の利用状況の変化については、鹿央地域を除いて5割以上の人が「変化なし」となっています。



② 今後の地域公共交通に望むサービス

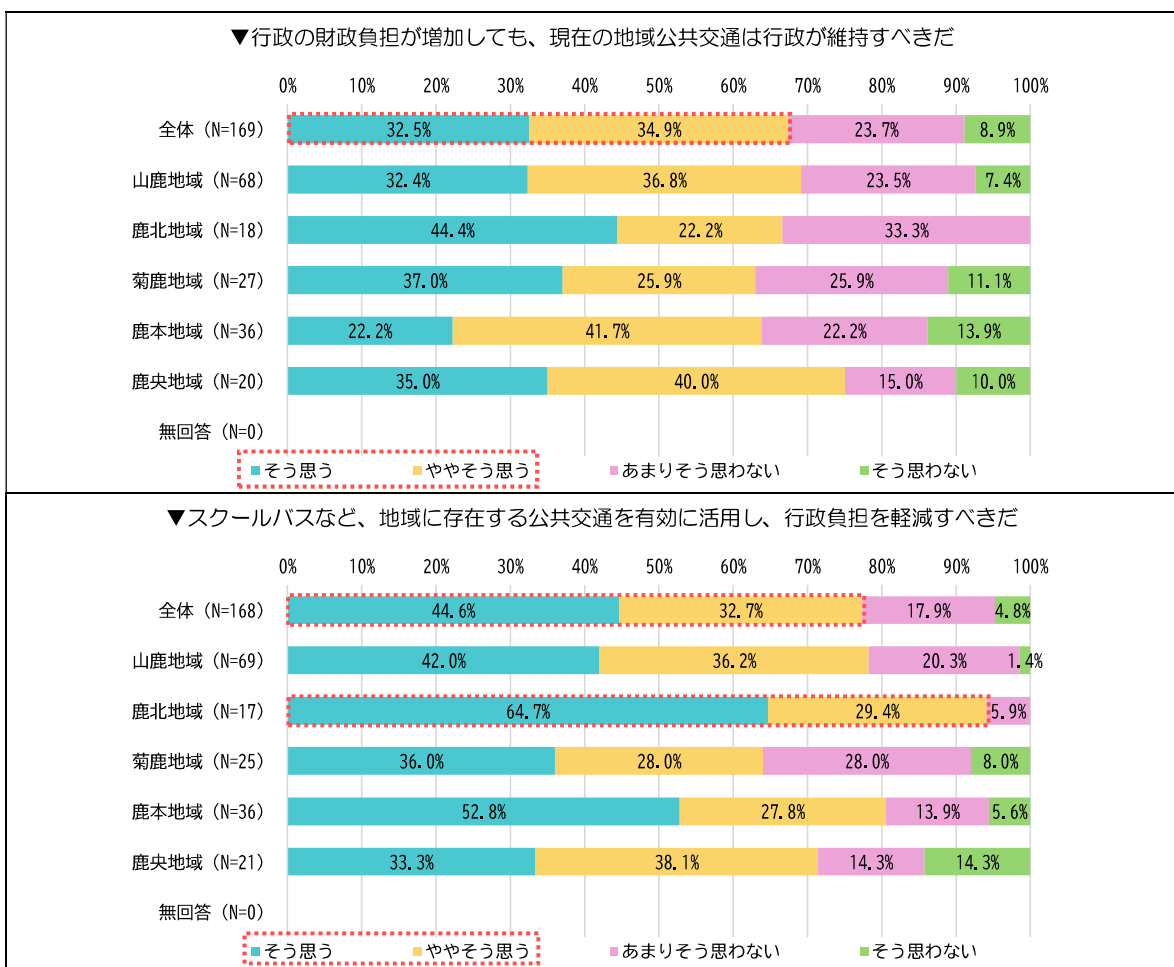
- 今後の地域公共交通に望むサービスは、「市内全域を周遊できるような新たな公共交通が欲しい」が約3割と最も多く、次いで「あいのりタクシーの乗車場・乗降場を増やして欲しい」、「既存の路線バスの運行を増やして欲しい」となっています。
- 地域別では、鹿北地域、菊鹿地域、鹿央地域において「あいのりタクシーの乗車場・乗降場を増やして欲しい」という意見が多くなっています。
- 山鹿地域及び鹿本地域では「市内全域を周遊できるような新たな公共交通が欲しい」が最も多く、鹿本地域では、「路線バスのルートや時刻表などの詳しい情報を提供して欲しい」といった意見も同様に多くなっています。



複数回答を集計

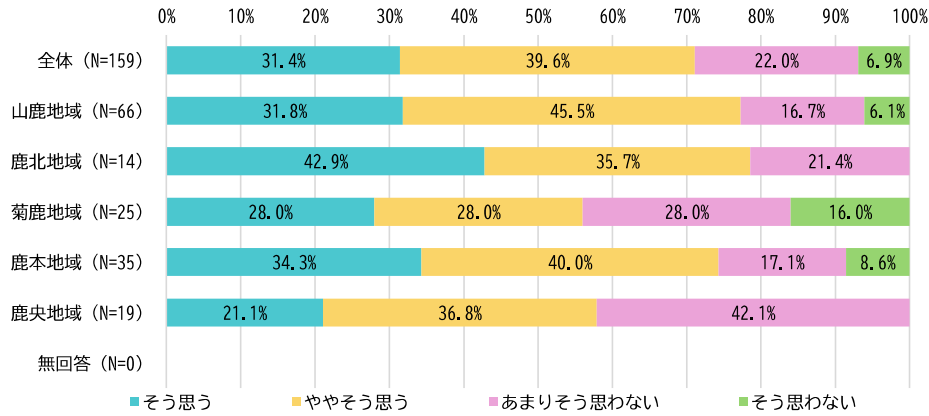
③ 地域公共交通のあり方

- 今後の地域公共交通のあり方として、「行政の財政負担が増加しても、現在の地域公共交通は行政が維持すべきだ」に対しては約7割が「そう思う」、「ややそう思う」となっています。
- また、「スクールバスなど、地域に存在する公共交通を有効に活用し、行政負担を軽減すべきだ」、「路線バスが運行していない地域には、週に1往復でも良いので通院や通学のための交通手段を用意すべきだ」に対して約8割が「そう思う」、「ややそう思う」となっています。
- その他、「観光客など、市外から来訪される方が利用しやすい地域公共交通を確保すべきだ」に対しても約7割が「そう思う」、「ややそう思う」と回答しており、特に山鹿地域において多くなっています。

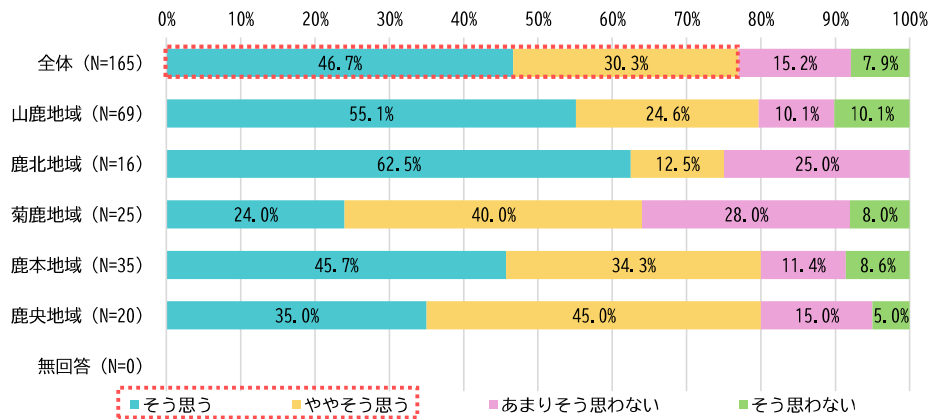


## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

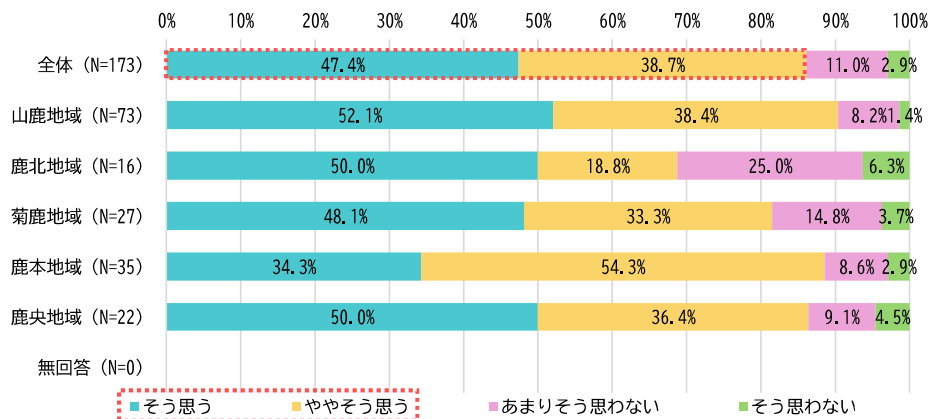
▼停留所などの整備や、乗継ぎがしやすい運行時刻の設定、また乗継ぎときの割引制度などを行っていくべきだ



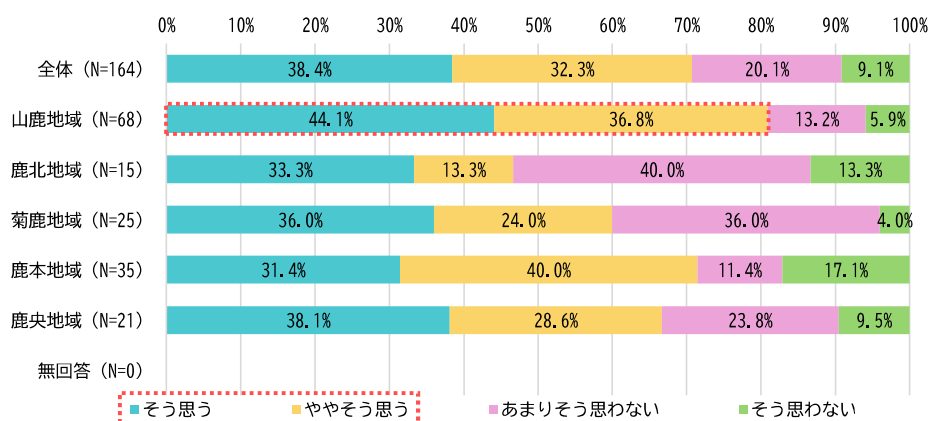
▼路線バスが運行していない地域には、週に1往復でも良いので通院や通学のための交通手段を用意すべきだ



▼自分で移動することができない方（高齢者など）が多い地域や、その方々が利用する施設に、優先的に公共交通を走らせるべきだ



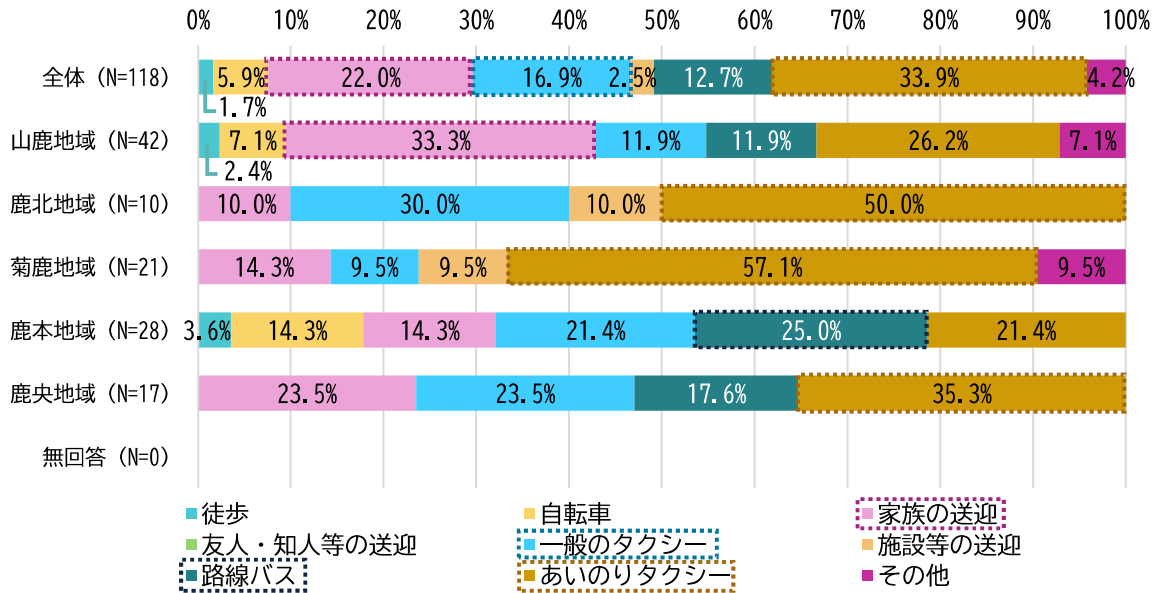
▼観光客など、市外から来訪される方が利用しやすい地域公共交通を確保すべきだ



## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

### ④ 将来的な利用意向等

- 将来的な移動手段として、「あいのりタクシー」を考えている人が約3割存在し、「家族の送迎」や「一般のタクシー」がそれぞれ約2割となっています。
- 地域別にみると、鹿北地域、菊鹿地域、鹿央地域では「あいのりタクシー」、山鹿地域では「家族の送迎」、鹿本地域では「路線バス」が最も多くなっています。



## 4.3. 施設来訪者の移動実態・ニーズ

項目	実施方法・内容等																					
調査対象	<p>■主要施設：6施設</p> <p>商業・観光系施設：さくら湯、八千代座、水辺プラザかもと、道の駅鹿北小栗郷、 ファーマーズマーケット夢大地館</p> <p>交通結節点：山鹿バスセンター</p>																					
調査方法	<p>①調査票の留め置き（回収箱設置）及びQRコードを用いたチラシの配布</p> <p>②調査員が現地で利用者に聞き取り調査</p>																					
調査日	<p>①8月1日（火）～9月3日（日）</p> <p>②商業・観光系施設：9月3日（日）9：00～17：00（8時間） 交通結節点：9月3日（日）9：00～19：00（10時間）</p> <p>※聞き取り調査は、山鹿バスセンター、水辺プラザかもと、道の駅鹿北小栗郷、ファーマーズマーケット夢大地館で実施</p>																					
調査内容（項目）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性（住所、性別、年齢、職業、免許保有状況）</li> <li>・行動特性（同行人数、施設利用頻度、時間帯、その他来訪施設）</li> <li>・山鹿市への来訪回数、宿泊の有無</li> <li>・熊本県・山鹿市への来訪手段、市内での移動手段 ⇒ 路線バスを利用した場合、利用区間、利用した理由</li> <li>・地域公共交通に対する考え方、要望、意見</li> </ul>																					
回収票数	<p>■計 344 票</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さくら湯 103 票</li> <li>・八千代座 70 票</li> <li>・水辺プラザかもと 37 票</li> <li>・道の駅鹿北小栗郷 41 票</li> <li>・ファーマーズマーケット夢大地館 47 票</li> <li>・山鹿バスセンター 46 票</li> </ul> <table border="1"> <caption>回収票数の施設別割合</caption> <thead> <tr> <th>施設</th> <th>票数</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>さくら湯</td> <td>103</td> <td>29.9%</td> </tr> <tr> <td>八千代座</td> <td>70</td> <td>20.3%</td> </tr> <tr> <td>ファーマーズマーケット夢大地館</td> <td>47</td> <td>13.7%</td> </tr> <tr> <td>山鹿バスセンター</td> <td>46</td> <td>13.4%</td> </tr> <tr> <td>道の駅鹿北小栗郷</td> <td>41</td> <td>11.9%</td> </tr> <tr> <td>水辺プラザかもと</td> <td>37</td> <td>10.8%</td> </tr> </tbody> </table>	施設	票数	割合	さくら湯	103	29.9%	八千代座	70	20.3%	ファーマーズマーケット夢大地館	47	13.7%	山鹿バスセンター	46	13.4%	道の駅鹿北小栗郷	41	11.9%	水辺プラザかもと	37	10.8%
施設	票数	割合																				
さくら湯	103	29.9%																				
八千代座	70	20.3%																				
ファーマーズマーケット夢大地館	47	13.7%																				
山鹿バスセンター	46	13.4%																				
道の駅鹿北小栗郷	41	11.9%																				
水辺プラザかもと	37	10.8%																				

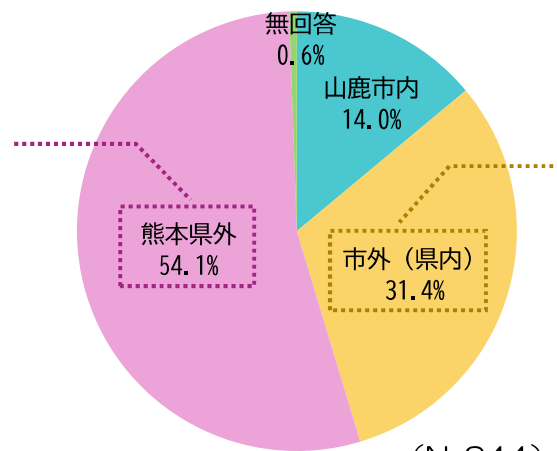
(1) 回答者属性

① 居住地

- 熊本県外からの来訪者が約 5 割と半数以上を占めており、山鹿市外（熊本県内）が約 3 割、山鹿市内が約 1 割となっています。
- 熊本県外からの来訪者の居住地は、「福岡県」が最も多く、次いで「佐賀県」、「東京都」が多くなっています。
- 山鹿市外（熊本県内）からの来訪者は、半数以上が「熊本市」で最も多く、次いで「菊池市」、「玉名市」が多くなっています。

順位	市町村名	件数	割合
1	福岡県	103	56.0%
2	佐賀県	15	8.2%
3	東京都	11	6.0%
4	兵庫県	8	4.3%
5	長崎県	7	3.8%
5	鹿児島県	7	3.8%
7	大阪府	6	3.3%
8	神奈川県	5	2.7%
9	埼玉県	4	2.2%
10	京都府	3	1.6%
11	千葉県	2	1.1%
11	宮崎県	2	1.1%
11	山口県	2	1.1%
14	その他	9	4.9%
計		184	100%

(無回答は除く)



(N=344)

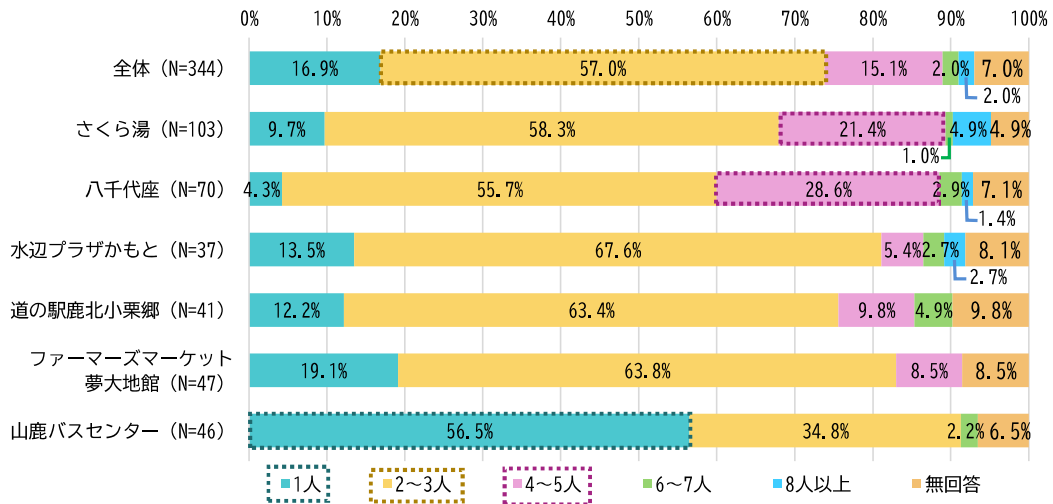
順位	市町村名	件数	割合
1	熊本市	61	57.5%
2	菊池市	9	8.5%
3	玉名市	6	5.7%
4	荒尾市	4	3.8%
4	八代市	4	3.8%
4	和水町	4	3.8%
7	宇土市	3	2.8%
7	合志市	3	2.8%
9	大津町	2	1.9%
9	菊陽町	2	1.9%
9	益城町	2	1.9%
9	天草市	2	1.9%
13	南関町	1	0.9%
13	阿蘇市	1	0.9%
13	上天草市	1	0.9%
13	宇城市	1	0.9%
計		106	100%

(無回答は除く)

(2) 来訪者の行動特性

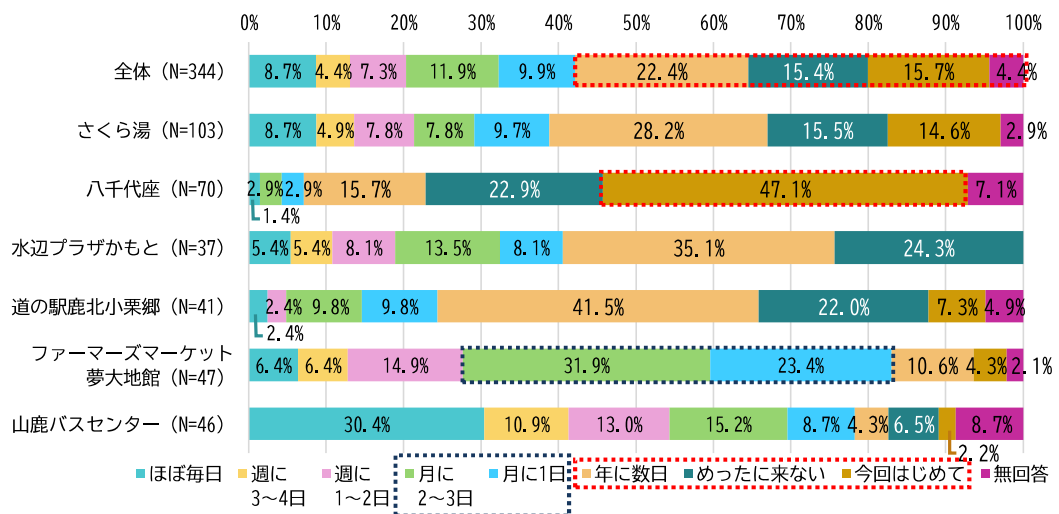
① 同行人数

- 同行人数は、山鹿バスセンターの来訪者を除いて、「2～3人」で来訪した方の割合が高く、全体で約6割を占めています。
- 一方で、山鹿バスセンターの来訪者は、「1人」で来訪した方の割合が高くなっています。
- さくら湯、八千代座の来訪者は、他の施設と比較して「4～5人」の占める割合が高く、グループでの利用が多い傾向があります。



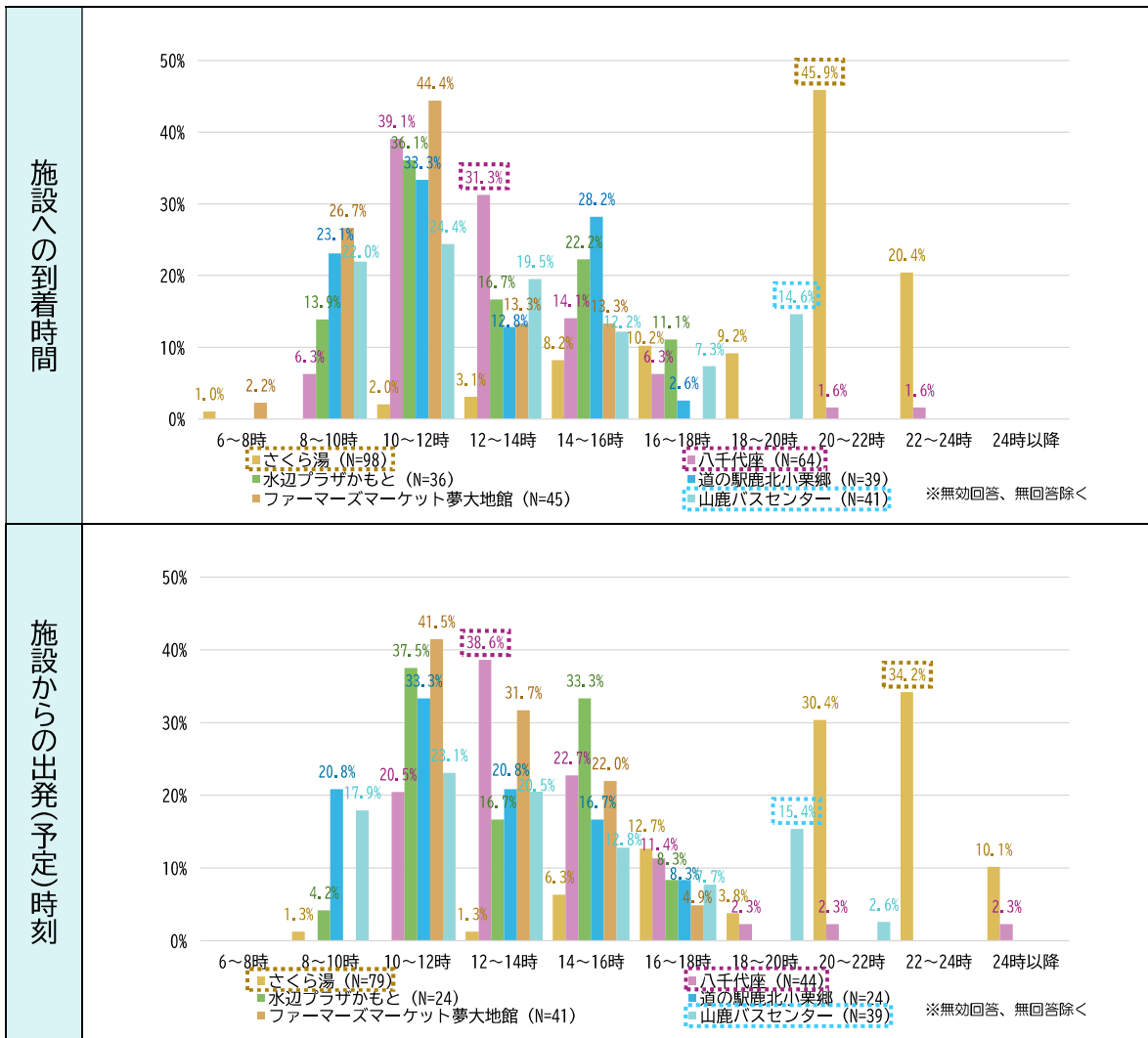
② 山鹿市への来訪頻度

- 山鹿市への来訪頻度は、「年に数日」と回答した方が最も多く約2割、次いで「今回はじめて」、「めったに来ない」となっており、半数以上が月に1回未満の来訪となっています。
- 特に、八千代座の来訪者は、他の施設と比較して初めて山鹿市に来訪した方の割合が高く、約半数を占めています。
- ファーマーズマーケット夢大地館の来訪者は、他の施設と比較して「月に2～3回」、「月に1回」と回答した割合が高くなっています。



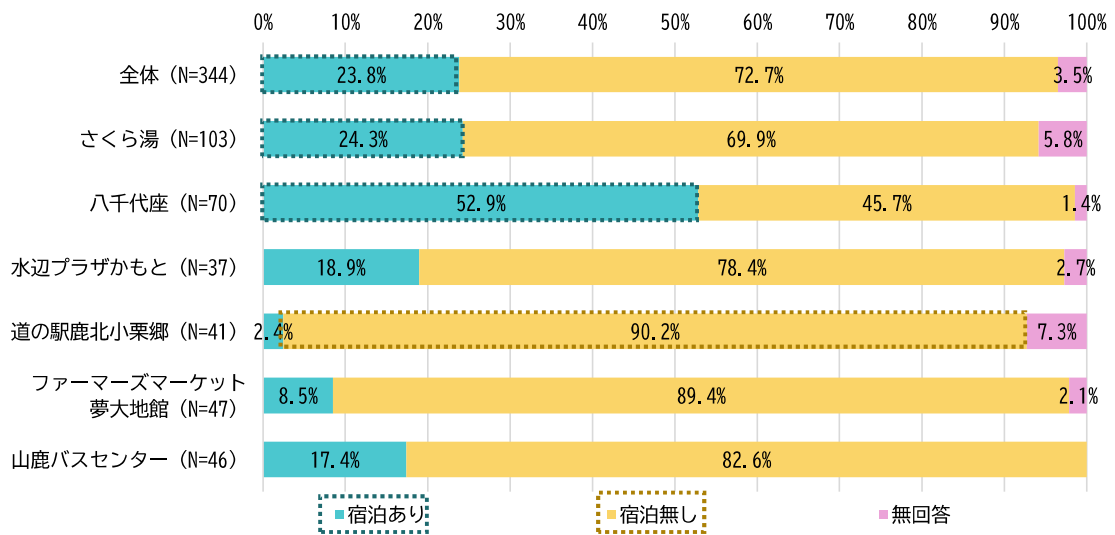
③ 施設利用時間帯

- さくら湯では、到着時間は「20～22時」、出発（予定）時刻は「22～24時」が最も多く、夜間の利用が多数を占めています。
- 八千代座では、他の施設と比較して「12～14時」の来訪が多い傾向があります。
- 水辺プラザかもと、道の駅鹿北小栗郷、ファーマーズマーケット夢大地館では、半数以上の方が午前中に来訪しています。
- 山鹿バスセンターは、他の施設と比較して「18～20時」の来訪も多くなっており、外出から帰宅された方が多いものと考えられます。



④ 宿泊の有無

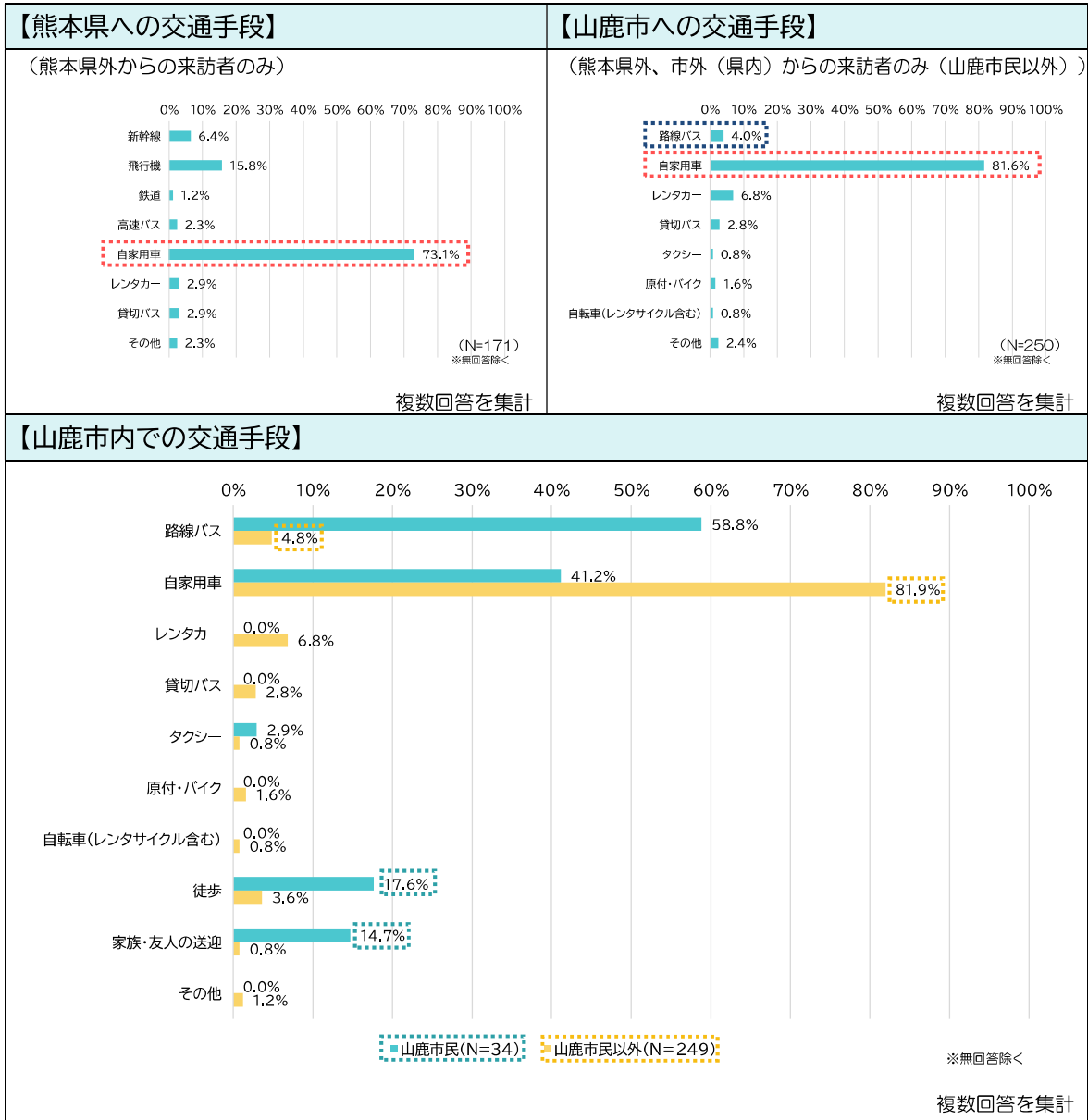
- 約7割の来訪者が山鹿市内で「宿泊なし」となっています。
- さくら湯、八千代座は、県外からの来訪者が多いこともあり、他の施設と比較して山鹿市内で宿泊する来訪者の割合が高く、特に八千代座では半数を超えています。
- 一方で、道の駅鹿北小栗郷は、県外からの来訪者が多いですが、山鹿市内で宿泊する来訪者は非常に少なくなっています。



## 第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等

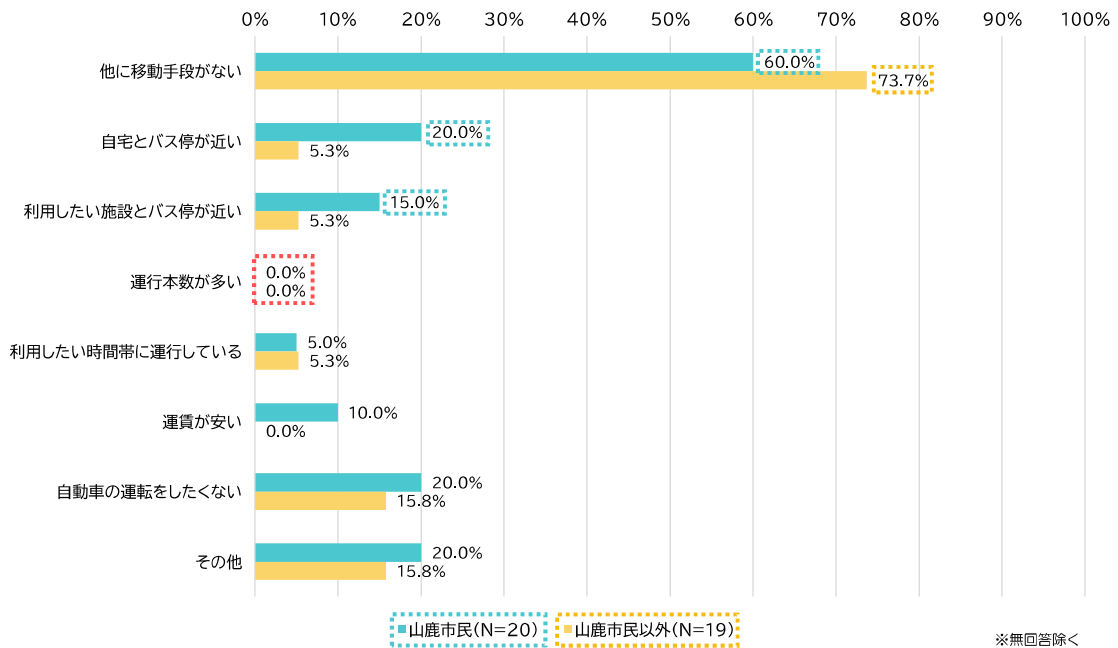
### ⑤ 交通手段

- 熊本県、山鹿市への交通手段で「自家用車」が多数を占めていることから、山鹿市内でも同様に、「自家用車」の利用が多くなっています。
- 山鹿市外からの来訪者の約8割が、山鹿市内での移動においても「自家用車」を利用しており、「路線バス」の利用は1割未満となっています。
- 山鹿市民は、「自家用車」に次いで、「徒歩」、「家族・友人の送迎」による移動が多くなっています。



⑥ 路線バスを利用した理由

- 「他に移動手段がない」と回答した方の割合は、山鹿市民が6割、山鹿市外からの来訪者が約7割と、多数を占めています。
- 山鹿市民は、山鹿市外からの来訪者と比較して「自宅とバス停が近い」、「利用したい施設とバス停が近い」と回答した割合が高くなっています。
- 「運行本数が多い」と回答した方はいませんでした。

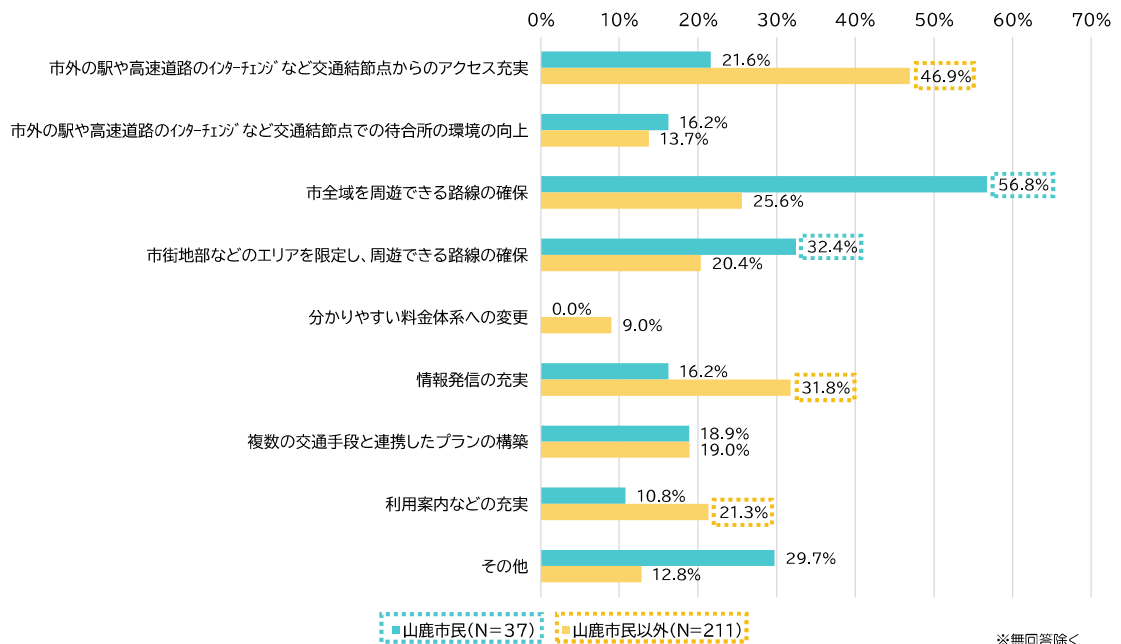


※無回答除く

複数回答を集計

⑦ 来訪者が地域公共交通を利用するための施策

- 山鹿市民は、「市全域を周遊できる路線の確保」と回答した方の割合が最も高く、約6割を占めており、次いで「市街地部などのエリアを限定し、周遊できる路線の確保」と続き、「市内を周遊できる移動手段の確保」に対するニーズが高くなっています。
- 山鹿市外からの来訪者は、「市外の駅や高速道路のインターチェンジなどの交通結節点からのアクセス充実」と回答した方の割合が最も高く、約5割を占めています。
- また、山鹿市外からの来訪者は、「情報発信の充実」や「利用案内などの充実」と回答した方の割合が高く、「地域公共交通の利用に関する情報提供」に対するニーズが高くなっています。



※無回答除く

複数回答を集計

4.4. 関係機関等のニーズ

(1) 交通事業者

項目	路線バス	タクシー
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>○学生の通学利用がメイン</li> <li>○その他、通勤で利用される路線もある</li> <li>○朝課外が廃止されたことで通学時間帯は少し遅くなった(利用が特定の便に集中)</li> <li>○土日等の部活動時の利用は少ない</li> <li>○観光客は10～11時に市内に来訪し、15時頃には帰る傾向にあり、路線バスの利用はあまりみられない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[通常タクシー]</li> <li>○主に高齢者が買物や通院で利用</li> <li>○利用時間帯は10～11時頃が多い</li> <li>○近場への利用(ワンメーター等)がほとんど</li> <li>○利用者の多くが固定客</li> <li>[あいのりタクシー]</li> <li>○主に高齢者が買物や通院で利用</li> <li>○利用者は減少傾向(新規利用は少ない)</li> <li>○利用に関して午前中の便などへの集中などもみられる</li> </ul>
事業者が抱える課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>[人材面]</li> <li>○運転手不足の慢性化</li> <li>○他営業所から非常勤勤務で対応</li> <li>○運転手の高齢化(山鹿営業所では全員が60歳以上)</li> <li>[運行面]</li> <li>○国道3号の交通渋滞に伴う遅れの発生</li> <li>○市内では大型バスが運行しづらい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[通常タクシー]</li> <li>○運転手不足と運転手の高齢化</li> <li>○オペレーターの人材不足</li> <li>○運転手不足に加え利用者の減少等に伴い、売上の減少、さらには営業時間の短縮などが生じている</li> <li>[あいのりタクシー]</li> <li>○専用のオペレーターの確保が困難であり、配車計画などへの対応が必要</li> <li>○車両に空きがなく、通常タクシーの配車ができない場合がある</li> <li>○受付業務や対応等に関する事業者間の統一</li> <li>○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</li> <li>○経営面でのあいのりタクシーへの依存</li> <li>○事務作業等に対する事業者負担の軽減</li> </ul>
事業に関する将来展望	<ul style="list-style-type: none"> <li>[人材確保]</li> <li>○希望勤務地制度や女性乗務員の採用などによる運転手の確保</li> <li>[路線維持等]</li> <li>○路線によっては利用状況に応じた見直し等が必要</li> <li>○小型車両等への運行形態の見直しも必要</li> <li>[利用促進]</li> <li>○乗り方教室等へ協力したいものの、運転手不足もあり対応が困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>[人材確保]</li> <li>○給与面等を改善し、運転手の確保</li> <li>[その他]</li> <li>○公共交通としてのタクシー事業に対する支援</li> <li>○受付・運行管理・配車等に対するAI等を活用した一元管理による経営の合理化</li> <li>○あいのりタクシー利用促進に向けた周知徹底(チラシ以外)</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス無料の日や100円の日などの実施</li> <li>○小学生以下半額などキッズバスの実施</li> <li>○学生向け熊本市内への割引乗車券の販売</li> <li>○R3年度は山鹿市内の小学校・幼稚園3箇所を対象に乗り方教室を実施</li> <li>○今後は中学校・高校を対象に実施する動きもあり</li> <li>○高校入学時期に説明会の実施</li> <li>○他市では通学定期の補助を実施しているが周知不足もあり、浸透していない状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○あいのりタクシーと通常タクシーの役割分担の明確化(あいのりタクシーは郊外からバスセンター等の拠点までの対応等)</li> <li>○利用者数等の地域間格差の是正に向けた市と事業者の連携</li> <li>○高齢者、福祉、子育てなど多様な分野と連携した施策の実施</li> <li>○地域特性に応じた運行ルールの構築(市全体で一つのルールでなく、各地域で完結する仕組みの構築)</li> </ul>

※ヒアリング調査結果(令和5年7～8月実施)

(2) 関係機関

項目	商業	医療・福祉	観光	高校
地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自家用車での来訪がほとんど</li> <li>○近所の方は徒歩や自転車</li> <li>○路線バスの利用は少なく、高齢者があいのりタクシーや一般タクシーをたまに利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自家用車での来訪がほとんど</li> <li>○家族の送迎や施設の送迎の利用あり</li> <li>○一部が路線バスやあいのりタクシー、一般タクシーを利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自家用車やレンタカーでの来訪がほとんど</li> <li>○団体客は貸切バスを利用</li> <li>○熊本市内方面から路線バスの利用はみられるが少ない</li> <li>○熊本空港からの来訪者も多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスで通学している生徒は熊本市や菊池方面が多い</li> <li>○バス利用者に対して便数の影響から帰宅時間に注意している状況</li> <li>○市内の生徒は自転車・バイク等での通学が多く、雨天時は送迎も多い状況</li> <li>○職員でバス利用者はいない状況</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスやあいのりタクシーが乗り入れられれば便利になる(ただし、乗り入れ施設でも利用がみられない施設もあり)</li> <li>○(運行時間帯や便数に限りがあるため)急な外出予定変更に対応できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスの運行本数の維持</li> <li>○あいのりタクシーの停留所の増加</li> <li>○あいのりタクシーの周知徹底(民生委員を通じた周知徹底、各種関係施設への広報等)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○宿泊が多い熊本市方面への夜遅い便の増便</li> <li>○熊本空港への直通便(大津線の延伸等)</li> <li>○新玉名駅への路線バスの増便</li> <li>○施設名称が分かりやすい停留所名への見直し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○学生定期の負担軽減</li> <li>○運行本数の充実(特に、帰宅時の16～19時台や部活動後の19時30分頃)</li> <li>○災害発生時等、運休や運行見合わせ等の情報発信の充実</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通利用者に対する割引等の実施に関しては条件次第で検討可能</li> <li>○利用周知に係るポスター掲示等は可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市からの提案等があれば、人員や費用面等を踏まえ検討可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○旅館と観光施設を周遊できるシステムの導入や事業者間の連携</li> <li>○公共交通利用者に対する割引等の実施に関しては条件次第で検討可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○校内へのバスの乗り入れ(朝夕の便のみ)</li> <li>○公共交通で通学する日などの設定</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○現状、タクシーの配車やベンチ・テーブル等の提供は実施</li> <li>○商品の宅配サービスを実施中であるが、利用は少ない状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○送迎サービスへの対応は施設により異なるが、費用・人員面から厳しい状況</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスが廃止になることで既存の路線まで便数が減少したような誤解が生じるので影響が大きい</li> <li>○購入品の宅配サービスを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス停近くの施設等の理解向上(帰宅時にバス停周辺の施設を多くの学生が利用するだけで苦情がはいる)</li> <li>○部活動等で路線バスを利用することは少なく、遠征等の際は保有する小型バス等を利用(運転者別途雇用)</li> </ul>

※ヒアリング調査結果(令和5年7～9月実施)

(3) 庁内関係部署

項目	まちづくり	医療・福祉	観光	教育
現状・課題 政策動向等	<ul style="list-style-type: none"> <li>○従来の将来都市構造を踏襲</li> <li>○その他、新しい生活様式への対応、DXやIoT等技術の活用、モビリティ・マネジメントやMaaS等への対応</li> <li>○ネットワークや移動は、地域の実情に応じた公共交通の検討や周辺自治体へのアクセス強化等</li> <li>○高齢者の移動も自家用車に依存</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○身体障害者手帳保有者は「外出支援タクシー」や「障害福祉サービス」の対象</li> <li>○病院や買物利用がメイン</li> <li>○通常の外出支援タクシーは一定の要件を満たす方が対象</li> <li>○65歳以上の高齢者単身世帯を対象に配食サービス実施</li> <li>○運転免許返納者は毎年200名程度</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○九州北部方面からの来訪ニーズが高いが、市内での移動は自家用車かレンタカーがほとんど</li> <li>○移動支援等に対しては未実施</li> <li>○福岡からの直行アクセス強化に向けた検討を実施</li> <li>○「おしゃれ・高級感・癒し」の3つをテーマに観光プロモーションを実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○スクールバス(タクシー)は34路線(地区)運行</li> <li>○小学校は4km以上、中学校は6km以上を利用対象</li> <li>○利用が少ない路線もあり、10人未満の場合はスクールタクシーへ切替</li> <li>○校外学習や休日に市が主催するイベントにも活用</li> <li>○バスの維持管理に関する費用が膨大</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○山鹿バスセンターが市街地から少し外れており、中心部にあった方が便利</li> <li>○市街地を循環できる移動手段の確保</li> <li>○地域の実情に応じた移動手段の確保</li> <li>○周辺自治体への低額で移動できる仕組みの構築</li> <li>○地域の中で助け合うシステムの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○障がい者が軽度な方などサービス対象外の方への地域公共交通サービスの整備</li> <li>○目の見えない方や足の不自由な方が利用できる環境づくり</li> <li>○運転免許返納者に対する移動支援や特典等の実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○観光と地域公共交通の垣根の排除</li> <li>○菊陽・大津方面からの移動利便性の維持・確保</li> <li>○観光地を周遊するバスの運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内高校への地域公共交通での通学利用</li> <li>○学校教育活動以外での地域公共交通の利用促進</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○既存の交通ネットワークを活用したコンパクト+ネットワークの実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○警察と連携した運転免許返納等に対する情報周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○あいのりタクシーを活用した菊鹿ワイナリー周辺など観光需要への対応</li> <li>○市街地内の循環する観光客と地域住民の移動を両立させるような移動手段の導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○部活動の地域移行の際の連携</li> <li>○スクールバスへの同乗は手続的な検討をクリアできれば可能</li> <li>○将来的に児童・生徒数が減少する中、スクールバスの利活用の検討が必要</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○病院等の送迎サービスの活用や食料品等のモノを運ぶサービスについて検討</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線バスは広域的な移動、あいのりタクシーは地域内の移動など、役割分担の明確化・連携が必要(バス停留所の簡素化など)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○部活動等の移動について検討して欲しい</li> </ul>

※ヒアリング調査結果(令和5年8月実施)

## 4.5. 地域公共交通の問題点

### 地域公共交通を取り巻く状況及び将来動向

#### [国内の動向]

- 新たな交通サービスの発展（交通 DX）…MaaS、AI 活用、自動運転など
- 環境への配慮（交通 GX）…EV バス・タクシー、再生可能エネルギーの活用など
- 運転手不足、タクシー不足に伴う規制緩和（ライドシェア）
- 新型コロナウイルス感染拡大を契機とした人々の行動の変容 など

#### [山鹿市の状況及び将来動向]

- 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
- 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

### 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
- 交通弱者が更に増加する一方で、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更なる進行
- 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)

- 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、更なる増加が想定
- 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
- 今後更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更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組が求められるが、現在、連携した取組は実施されていないとともに、取組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更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、更には運転手不足により、経営環境が非常に厳しい中、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更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う空き車両不足など、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



## 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 ・ 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 ・ <b>一部実施</b> ・ 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 ・ <b>一部実施</b> ・ 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 ・ <b>未実施</b>		

#### 【施策・事業の実施状況】

山鹿市の広報紙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】 山鹿市の広報紙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付けを目的に、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、利用者一人当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。

## 第5章 地域公共交通が抱える課題

### 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付き	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、地域間が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

- 厳しい経営状況の中、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組となっており、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組については、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・事業実施に当たっての財源不足(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組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・確保した上で、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を乗り継いだ利用形態は、依然としてみ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組が必要で



## 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







## (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・生活拠点等をつなぐ交通軸の形成

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つなぐ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)路線の位置付け

路線の位置付けは、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。

位置付け	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上、一定以上の運行水準を確保します。
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します。
				産交バス(株) 菊池線	
				産交バス(株) 玉名・東郷線 玉名・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。	地域の高齢者などの通院・買い物利用者 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
				通常タクシー あいのりタクシー 鹿北ジャンボタクシー	
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。	地域の高齢者などの通院・買い物利用者	居住地と最寄りの拠点を結ぶ路線	通常タクシー あいのりタクシー 新たな交通モード	同上
	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ります（導入を検討します）。

(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・買い物利用者
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・買い物利用者 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

#### 基本方針③ 利用しやすい・利用しやす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、山鹿市役所周辺を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・生活拠点に位置付け、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→山鹿：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中、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（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利用者数の回復が見込まれています。今後、人口が減少していく中であっても、**利用者数の増加**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、更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)	1,011,000 人(増加)
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)	100,000 千円(維持)
あいのりタクシー※	31,162 千円【R4】	41,000 千円(維持)
鹿北ジャンボタクシー	12,573 千円【R5】 予測値	10,000 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（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（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（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（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付き

- 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上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付きを維持します。

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。

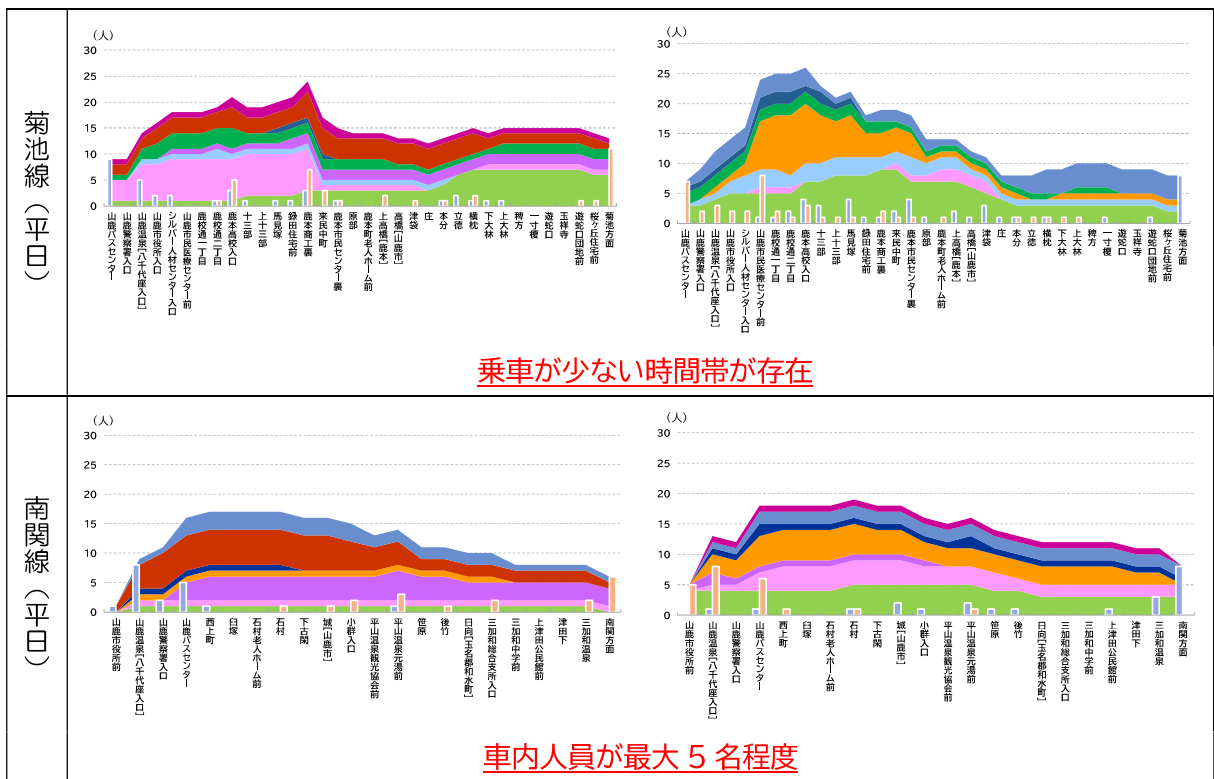
施策	期待される効果	対応する基本方針			
		1	2	3	4
施策① 路線バスのサービス水準の適正化	・運行の維持・確保 ・運行経費削減	○	○		
施策② あいのりタクシーの運行内容の見直し	・運行の維持・確保 ・運行経費削減 ・相乗り率向上	○	○		
施策③ あいのりタクシー配車システム等の導入	・運行経費削減 ・利便性向上 ・交通事業者の負担軽減		○	○	
施策④ 地域が有する交通資源の活用・連携に向けた調査・検討	・交通資源の最適化 ・財政負担軽減	○	○		○
施策⑤ 待合環境の向上	・利便性向上 ・利用者の増加 ・地域活性化			○	○
施策⑥ 広域的な地域公共交通マップの作成・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		○		○

施策① 路線バスのサービス水準の適正化					
概要	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。				
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、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				
事業イメージ	<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> <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> <p>コミュニティバス (定時定路線又はデマンド型) (例) 八代市 駒ヶ根市</p> <p>乗合タクシー (デマンド型) (例) 神石高原町</p> <p>タクシー(乗用)の活用</p> <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> <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> <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> <p>▲地域の实情に合わせた交通手段の見直しのイメージ</p> <p>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(令和 5 年度実績)



▲時間帯別・利用区間別乗降人員・車内人員(令和 5 年 7 月乗り込み調査結果)

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	○意見交換会の実施 ○運行エリアの見直し ○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					

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	○配車システムの導入 ○配車予約の一元管理 など					

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・広報紙等による周知 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	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			

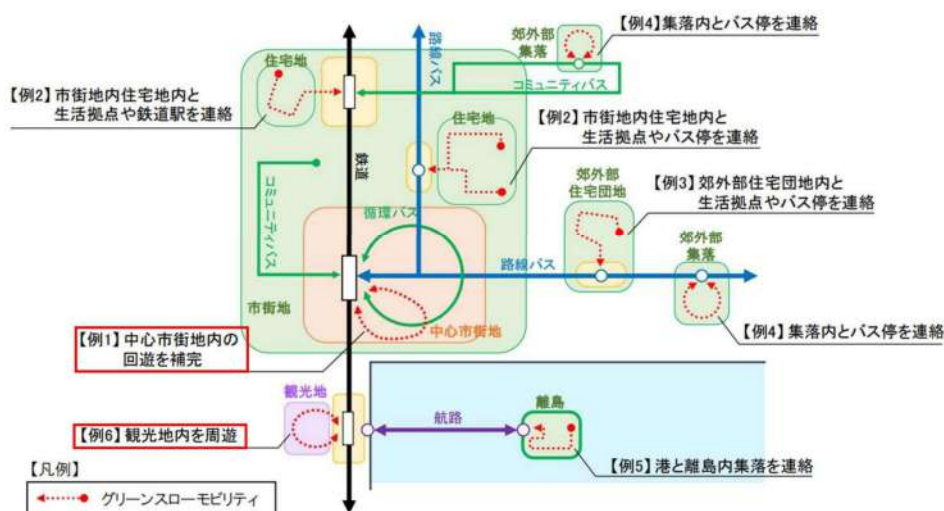
事業イメージ

- あいのりタクシーの観光活用
- 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）
- 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）
- 誰もが分かりやすい案内表示（案内サイン、多言語対応等）

	生活の利便性向上	観光の振興
サービス形態	<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>	<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>
ポート配置	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	観光施設や交通結節点などの位置関係をと踏まえ、地域の観光戦略に沿ってシェアサイクルポートを配置

▲導入目的に応じたシェアサイクル事業のイメージ

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）



▲事例：グリーンスローモビリティの適用例

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）

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				

- 利用者層に応じた路線バスの乗り方教室の実施（保護者含めた園児・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）
- 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
- 高齢者等の運転免許自主返納の促進
- 周辺市町と連携した「バス無料の日」の実施 など




事業イメージ

▲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)

▲事例：バス無料の日 キャンペーンチラシ(熊本市)

出典：熊本市 HP

<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付けを目的に、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>	○自家用有償旅客運送等の適用可能性の検討 など  (制度のイメージ図)  <p>交通事業者 (バス・タクシー) ノウハウを活用して協力</p> <p>自家用有償旅客運送者 (市町村等) 市町村等が使用権限を有する自家用自動車</p> <p>運行管理、車両整備管理</p> <p>住民ドライバー</p> <p>(協力の形態) ⇒ 交通事業者が運行管理、車両整備管理の委託を受ける。 ⇒ 交通事業者がNPO等の構成員として参画し、運行管理、車両整備管理を担当する。</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>				

8.2. 補助システムを含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

補助システム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				幹線補助
大津線		水辺プラザ/翔陽高校	肥後大津駅				
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	山鹿市	市単独補助		
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				
あいのりタクシー	—	山鹿市	—			区域運行	

## 第 9 章

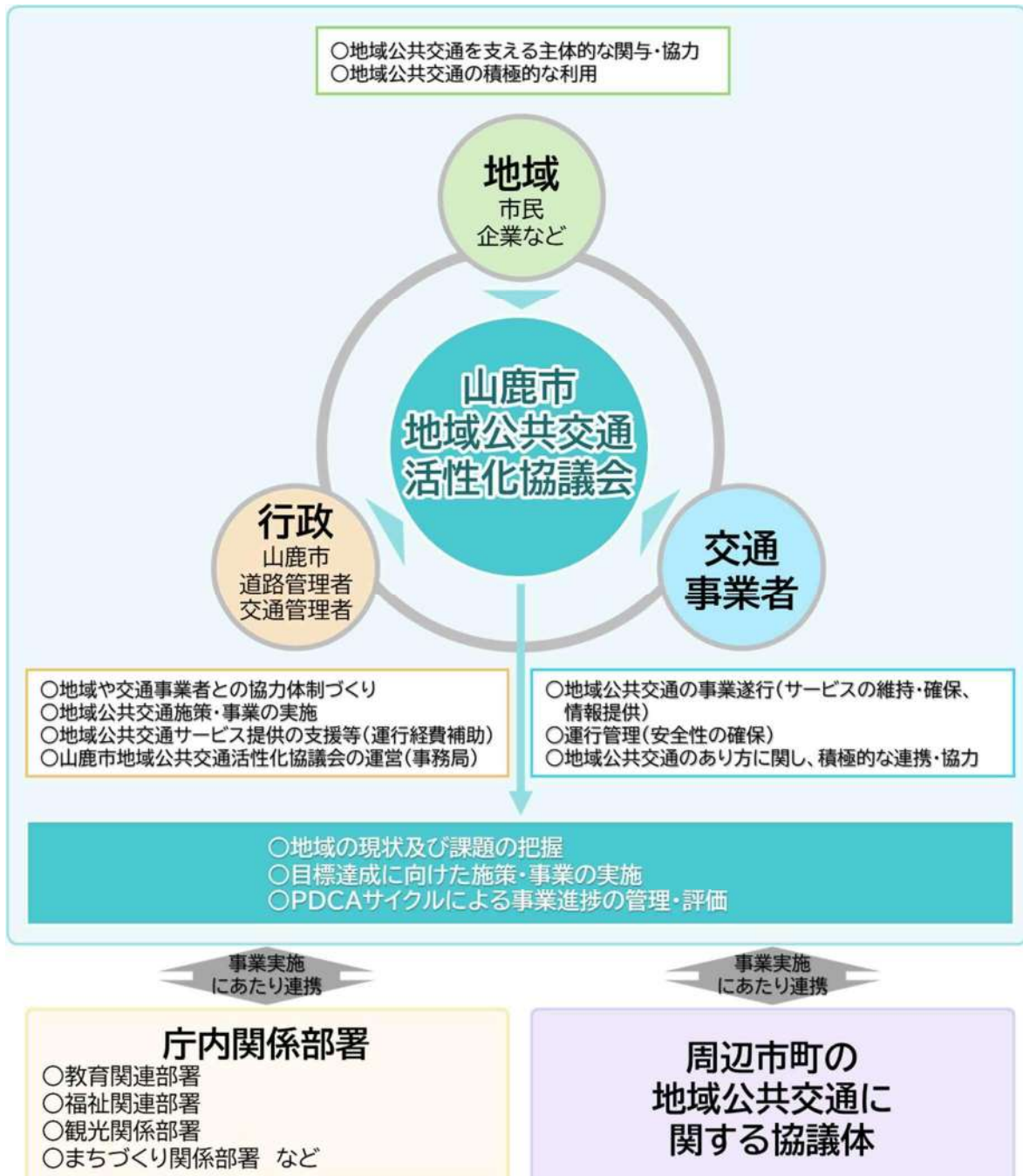
# 計画の達成状況の評価



## 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。

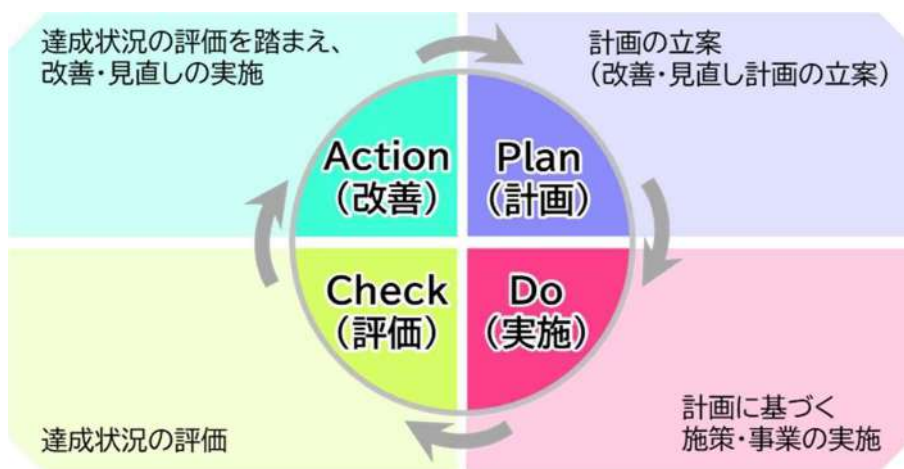
計画の推進にあたっては、行政のみならず地域（市民、企業など）や交通事業者と連携することが重要であることから、協働のもと取り組んでいきます。



## 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		その他必要に応じた会議開催			会議開催					年度末開催				
	・年間実施計画作成					・次年度実施計画作成 ・予算編成					・進捗状況の確認 ・次年度実施計画及び予算案の承認				

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再構築	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
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.22-24 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組

**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.19 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合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NPO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※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である。

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**

一人一人のモビリティ（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 6 年 4 月から条件付きでライドシェアを解禁する方針を令和 5 年 12 月に政府が決定した。

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持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組

**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。地域住民や旅行者一人一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3月



山鹿市地域公共交通活性化協議会

〒861-0592

熊本県山鹿市山鹿 987 番地 3

TEL:0968-43-1114

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

