

山鹿市地域公共交通計画

(素案)

令和 6 年●月



目次

第1章 はじめに	1
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
第2章 地域公共交通に求められる役割	3
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
第3章 地域公共交通の現状	11
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
第4章 地域公共交通に関する実態・ニーズ等	32
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
第5章 地域公共交通が抱える課題	99
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
第6章 地域公共交通のあるべき姿	110
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
第7章 課題解決に向けた基本方針・目標	115
7.1.計画の基本方針	115
7.2.数値指標・目標値	116
第8章 目標達成に向けた施策・事業	120
8.1.実施施策・事業	120
8.2.補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要	129
第9章 計画の達成状況の評価	130
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

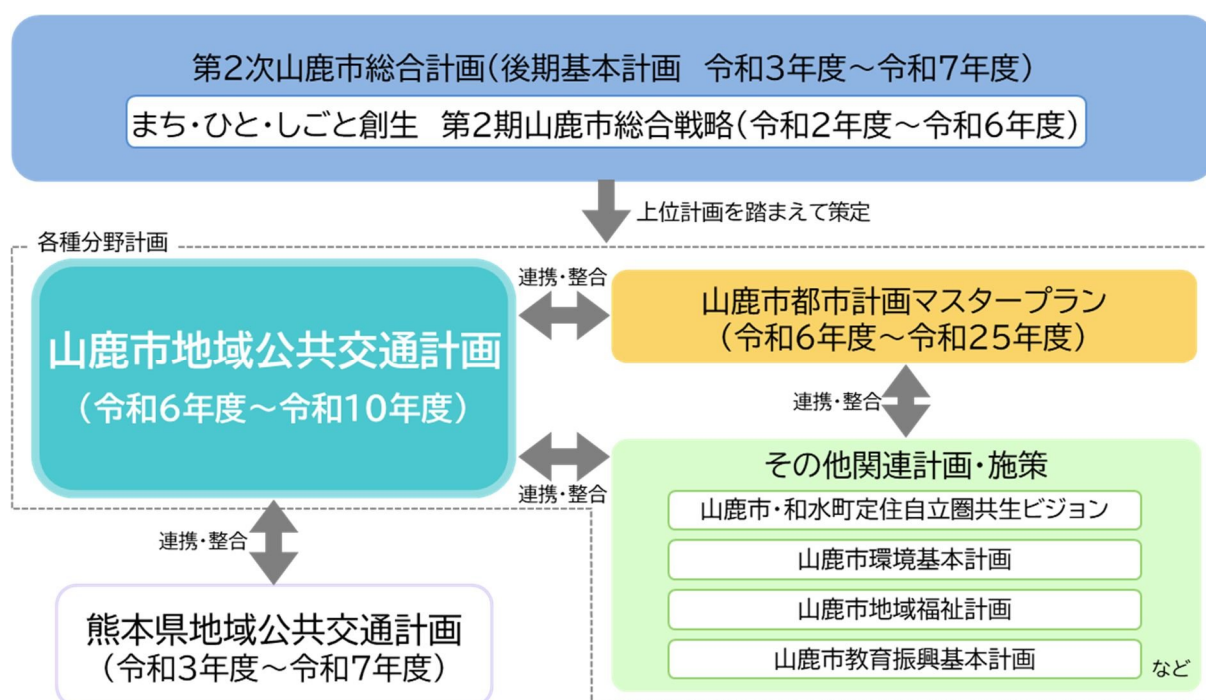
(2) 計画の期間

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	<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） <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、移動手段の確保による地域の暮らしを維持

第 2 章 地域公共交通に求められる役割

(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	公共交通に関連する内容	《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。 《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。

(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）
将来像・目標等	基本理念	人と自然・産業・歴史文化をつなぐ ^{まち} 都市 やまが ～多様な暮らしと交流のまちづくり～
	基本方針	○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
	将来都市構造	凡 例 - 都市拠点 - 地域拠点 - 生活拠点 - 交流核 - 産業核 - 広域交流軸 - 地域交流軸 - 市街地ゾーン - 自然共生ゾーン - 山林ゾーン - 市役所、市民センター - 高速道路・国道・県道 5 地域 - 用途地域 - 都市計画区域
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。

(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	○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。 ○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。
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	＜具体的取組＞ （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 （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 （３）圏域マネジメント能力の強化に関すること ：人材育成 ■公共交通の利便性向上及び活性化 ○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。 ○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。

(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	<u>Ⅳ-2 省エネルギー型ライフスタイルを定着させる</u> 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	1 生涯現役社会の充実 2 介護予防と生活支援の推進 3 認知症施策の推進 4 在宅医療と介護連携の推進 5 住み続けることができる環境整備の推進 6 介護人材の確保とサービスの質の向上
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	■地域の実情に応じた在宅生活の継続に向けた支援 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。 →外出支援タクシー利用助成事業・あいのりタクシー

(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	1 人権を尊重し共に認め合う 2 地域での自立した生活を支え合う 3 障がいのある子どもの健やかな育成を支援する 4 生活の安全を地域で支える 5 安心できる相談・支援体制をつくる
主要施策の内容	公共交通に関連する内容	1 安心・安全な生活環境づくり （2）移動支援の充実 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。 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。

(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	いにしへ 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、まちのに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

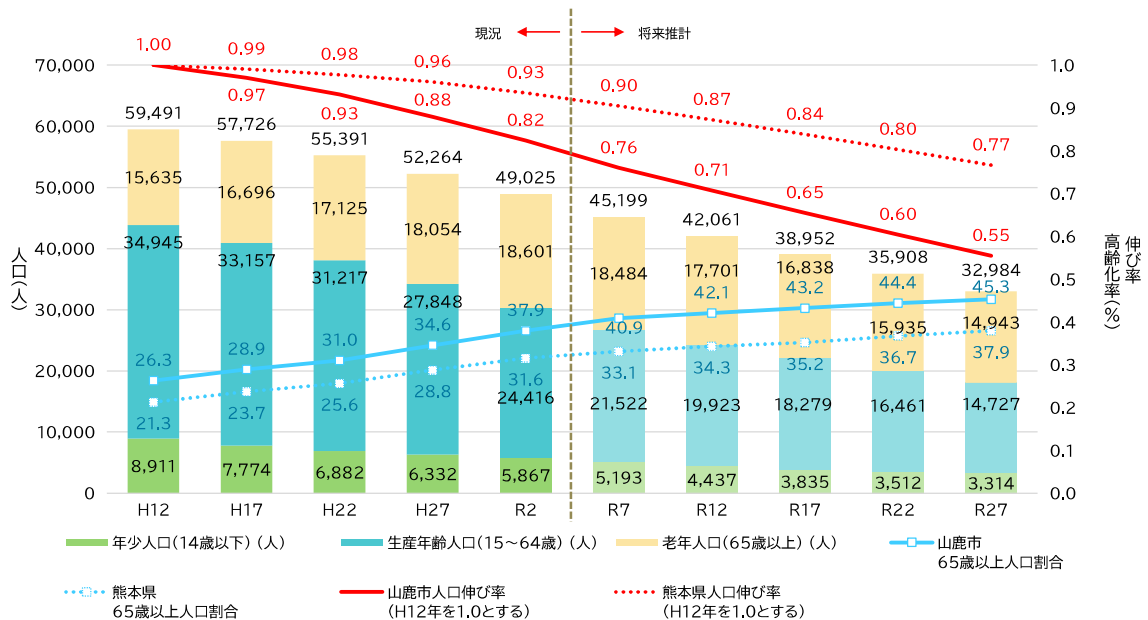
地域公共交通の現状

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。

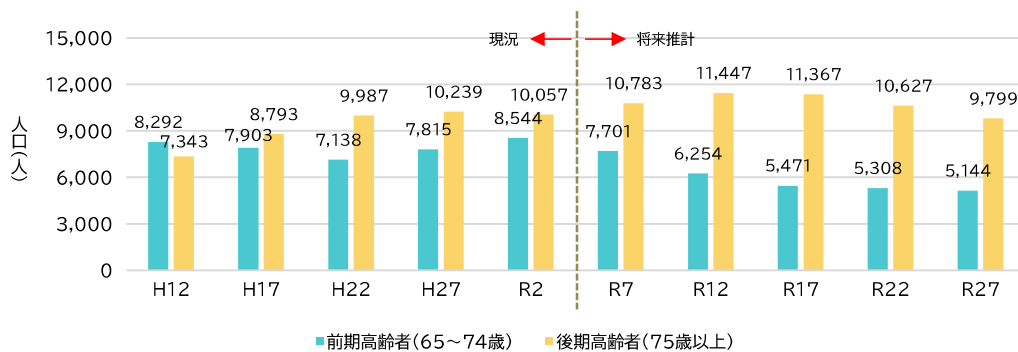


▲人口の動向

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

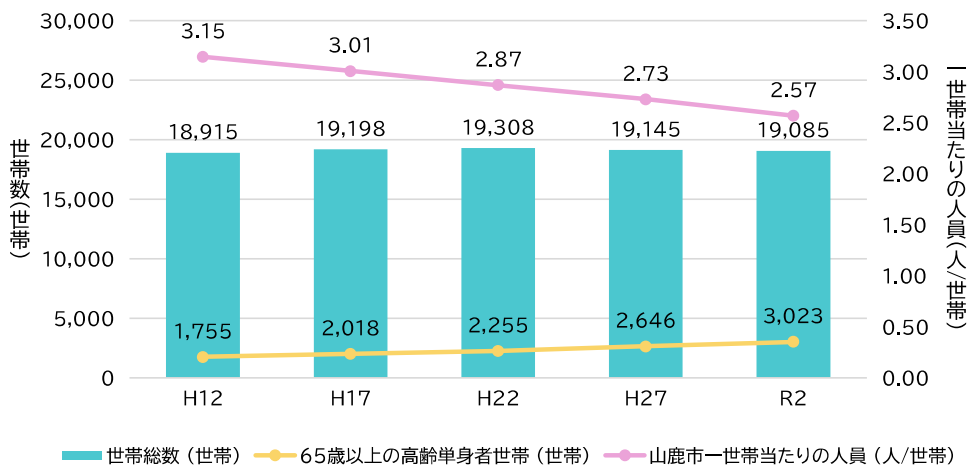
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

：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。

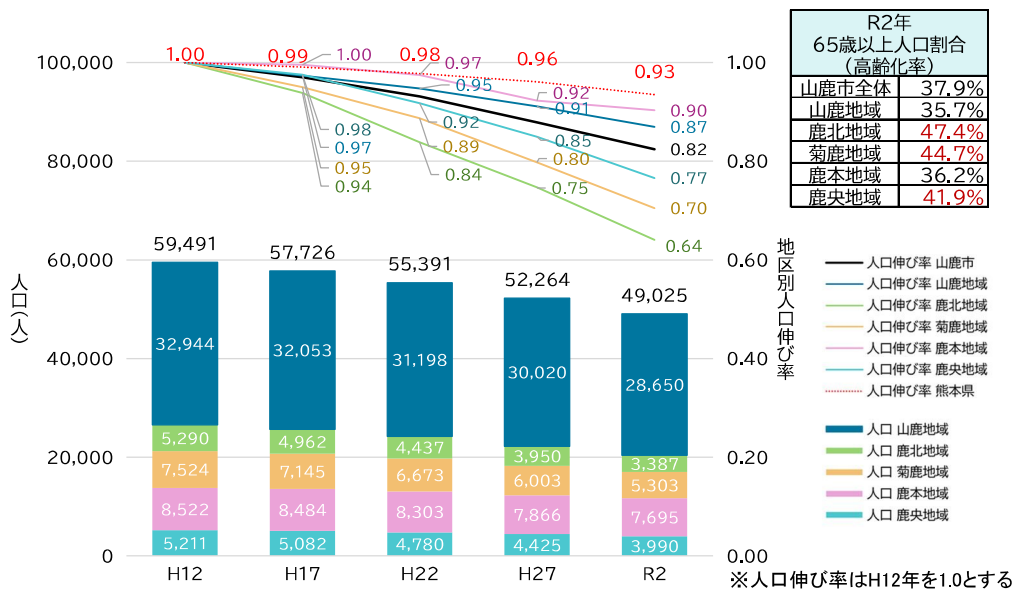


▲世帯の動向

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。

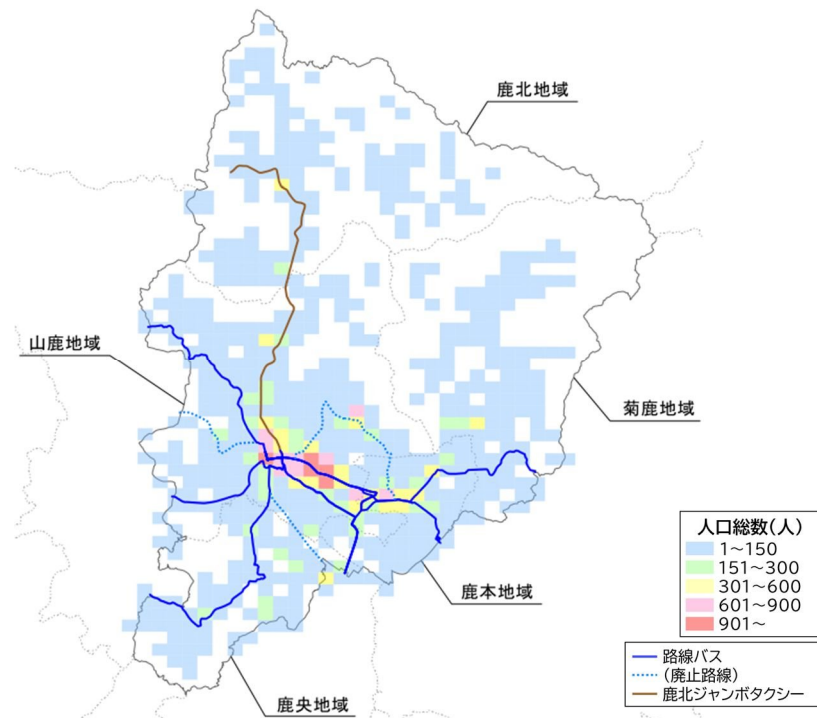


▲地区別人口の動向

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

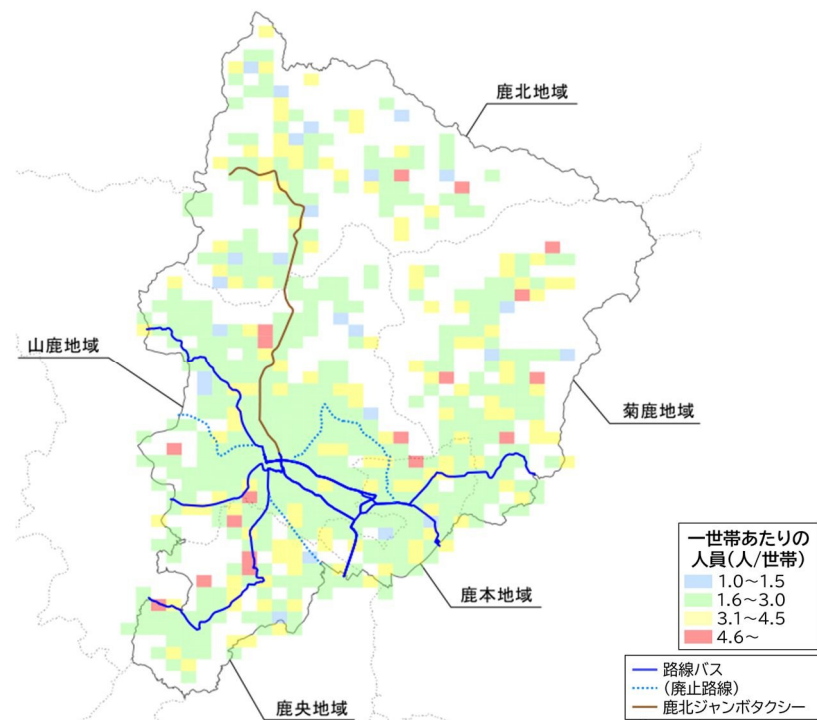
④ 人口分布等の特性

- 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）



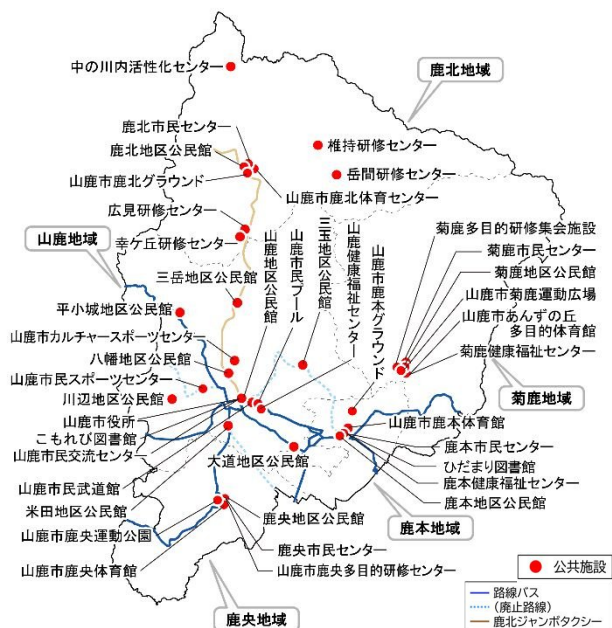
▲一世帯当たりの人員

出典：国勢調査 500m メッシュ（令和2年10月1日現在）

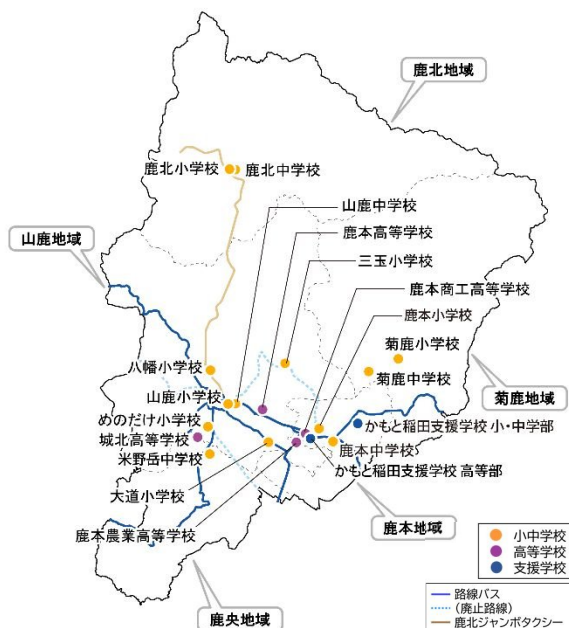
第3章 地域公共交通の現状

⑤ 施設等の立地状況

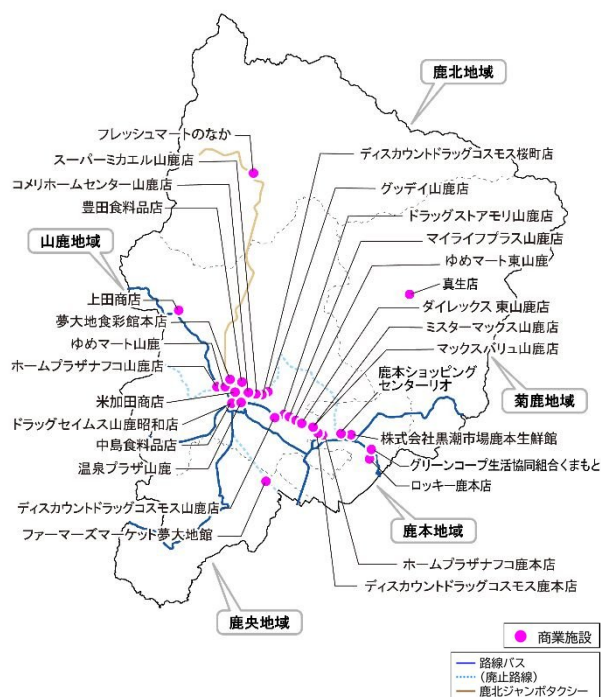
- 公共施設は、各地域に分散して立地している状況ですが、その多くはバス路線沿線に立地しており、市内にある高等学校は、いずれもバス路線沿線となっています。
- 商業施設や医療機関などの日常生活に必要な施設の多くは、山鹿及び鹿本市街地に集中しています。
- その他、鹿北地域にある施設の半数は「鹿北ジャンボタクシー」路線沿線に立地しており、菊鹿地域及び鹿央地域に立地する施設は「あいのりタクシー」でカバーされています。



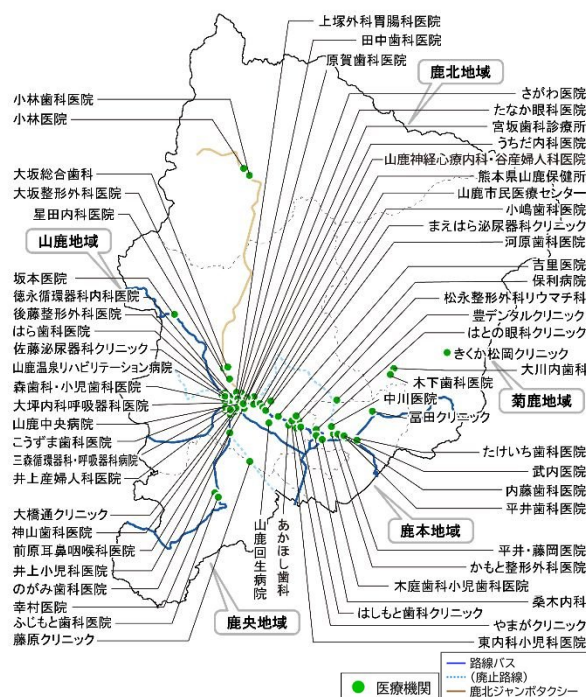
▲公共施設の分布



▲学校の分布



▲商業施設の分布



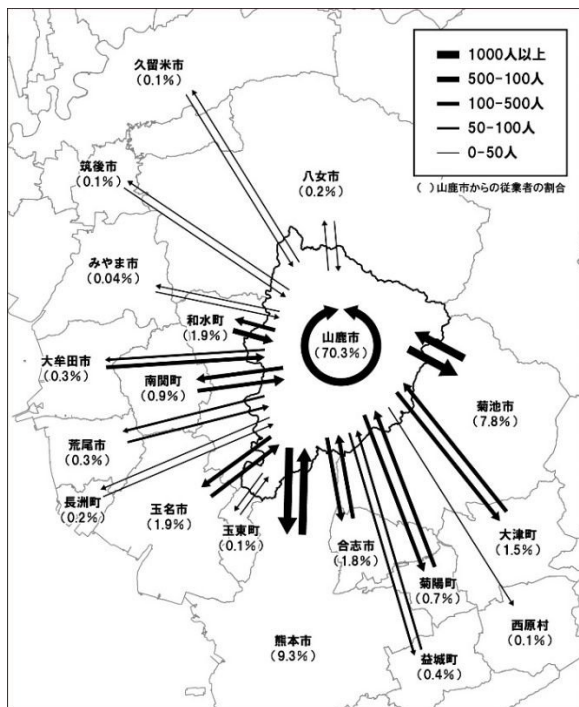
▲医療機関の分布

※上記は令和6年1月1日現在の主な施設の立地状況

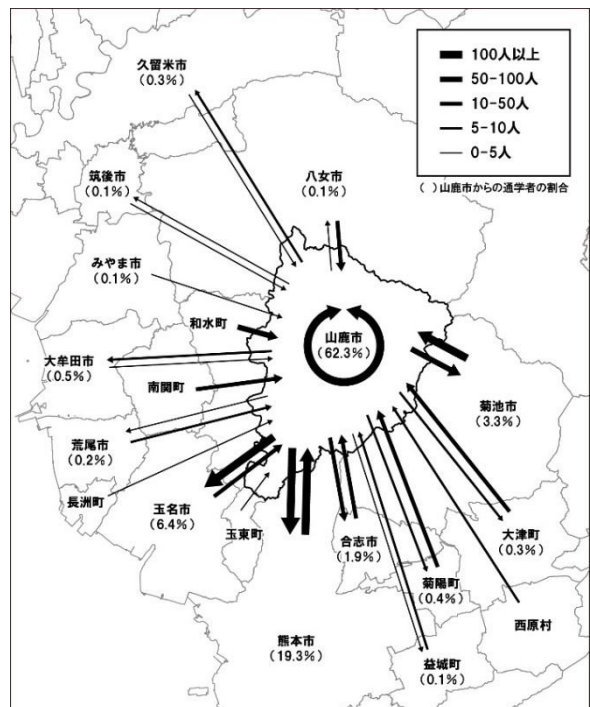
(2) 人の移動等に関する特性

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みられます。また、本市へは熊本市や菊池市から通学する学生が多くみられます。
- 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。

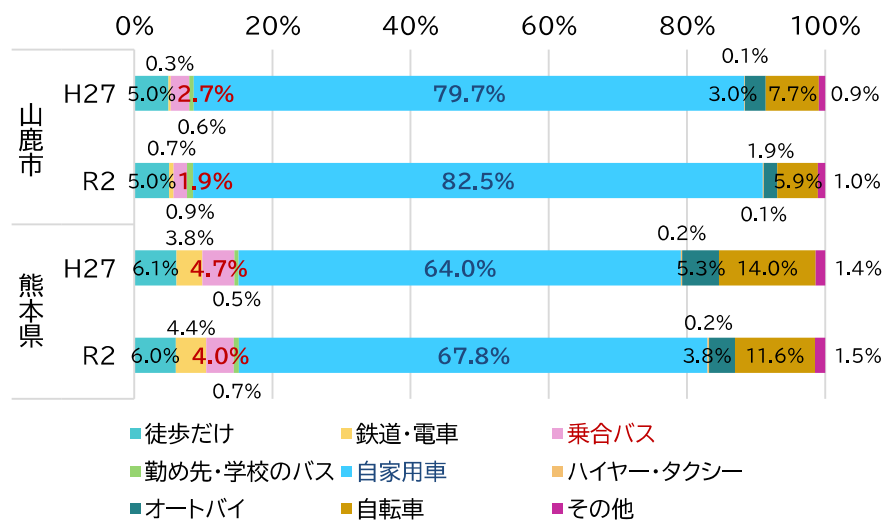


▲主な通勤先



▲主な通学先

出典：国勢調査（令和2年10月1日現在）



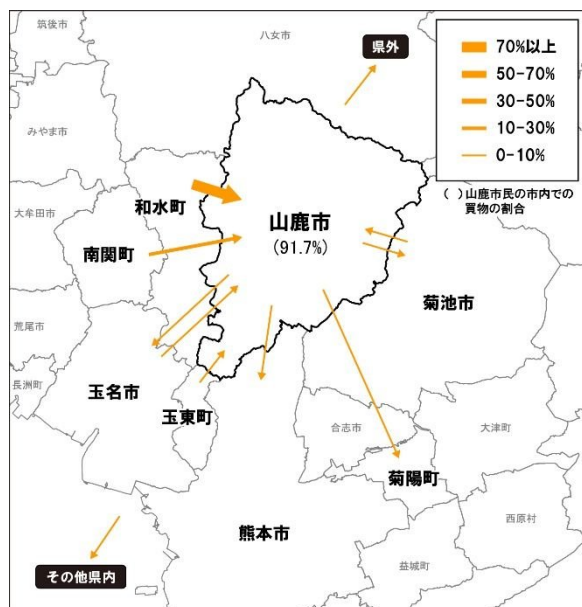
▲通勤・通学時の利用交通手段の割合

出典：国勢調査（各年10月1日現在）

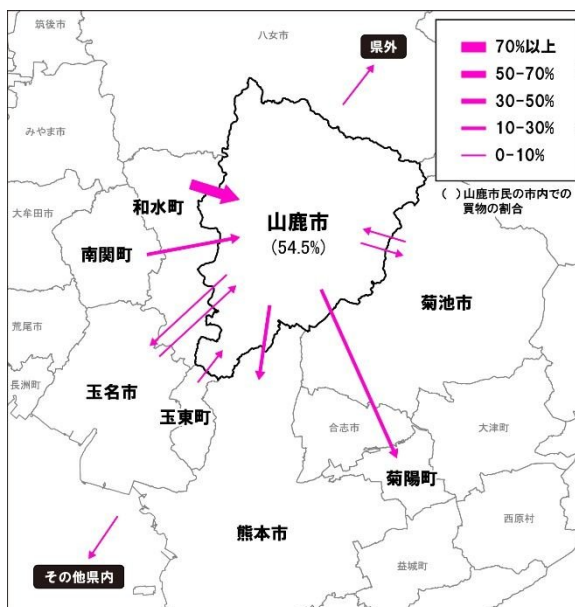
第3章 地域公共交通の現状

② 買い物等に関する特性

- 市内居住者の日常生活に必要となる最寄品の購入は、市内の施設に依存しているほか、和水町や南関町から市内の施設への依存がみられる状況です。
- また、買回品の購入は、市内の施設のほか、熊本市や菊陽町の施設への依存が強い傾向にあります。



▲最寄品の購入先

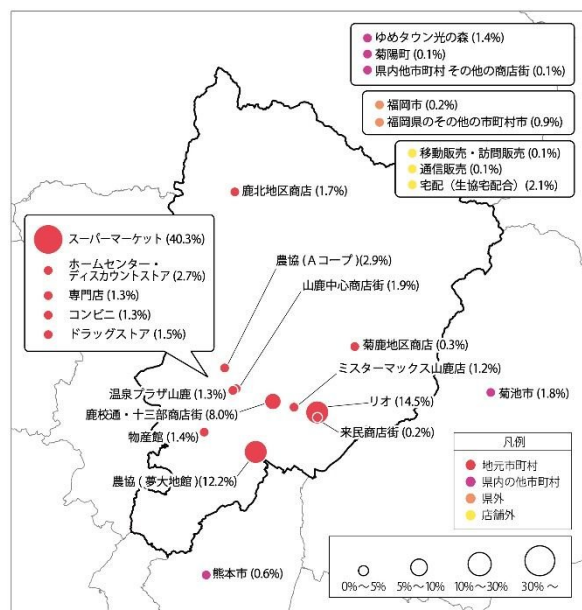


▲買回品の購入先

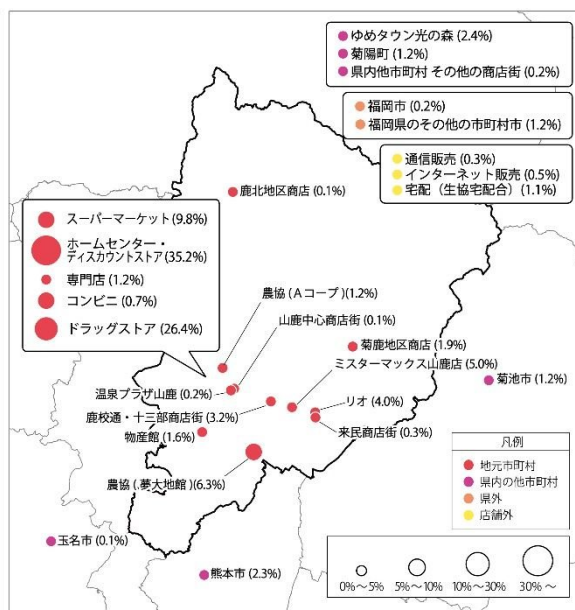
出典：熊本県消費動向調査報告書（平成27年）

※最寄品：日用品や食料品など、購入頻度が高く、消費者が時間をかけずに購入する商品

買回品：購入頻度が低く、購入にあたり品質や価格を比較検討するなど慎重に選ぶ商品



▲生鮮食料品の購入先



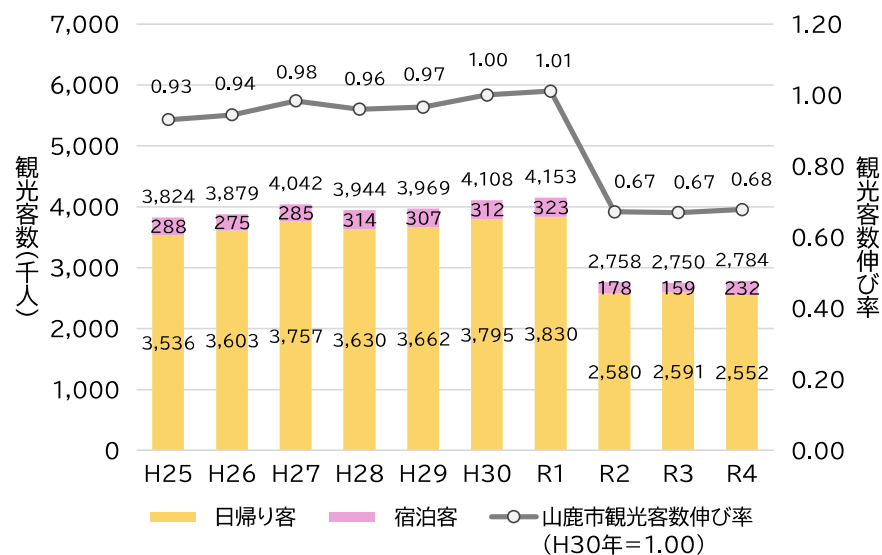
▲日用雑貨品の購入先

出典：熊本県消費動向調査報告書（平成27年）

(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

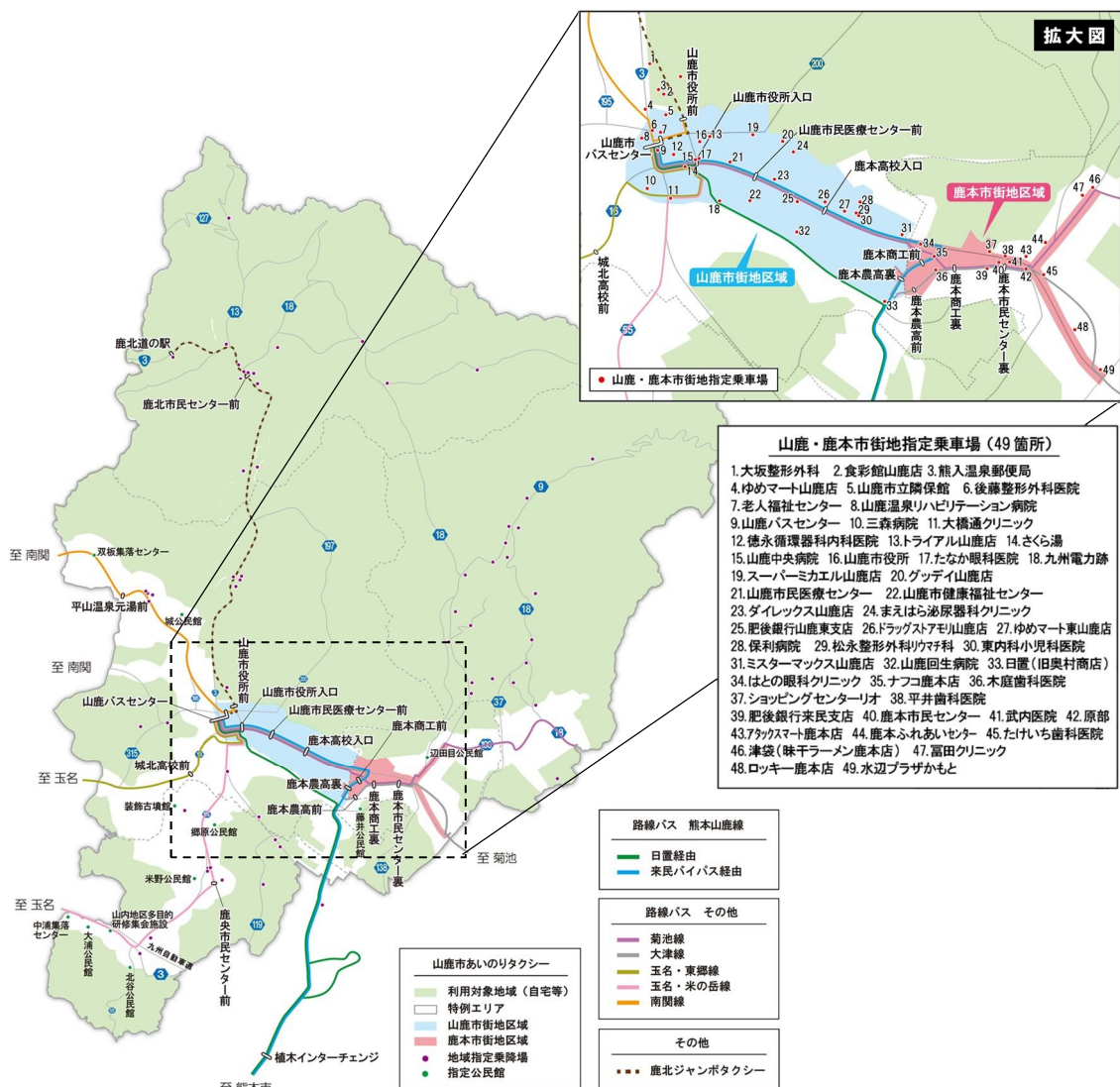


3.2 地域公共交通の現状

(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。



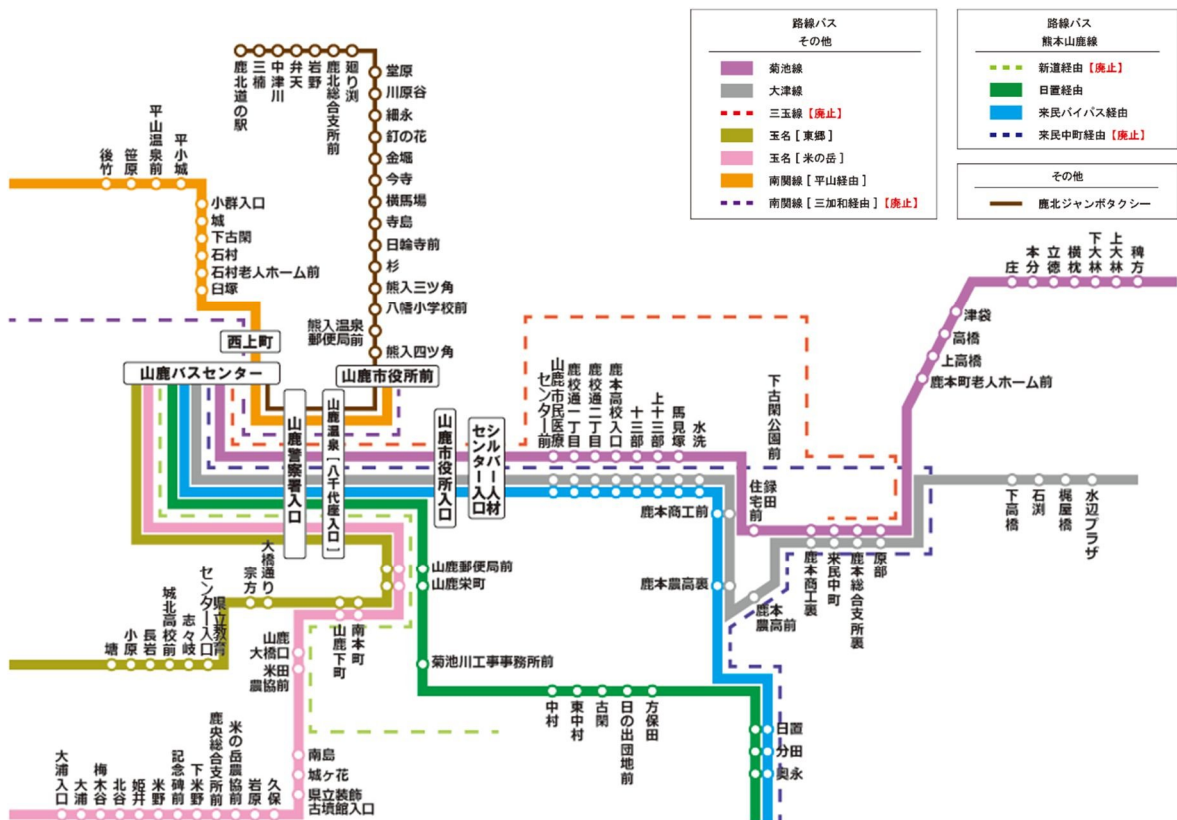
▲公共交通網図

② 地域公共交通サービス

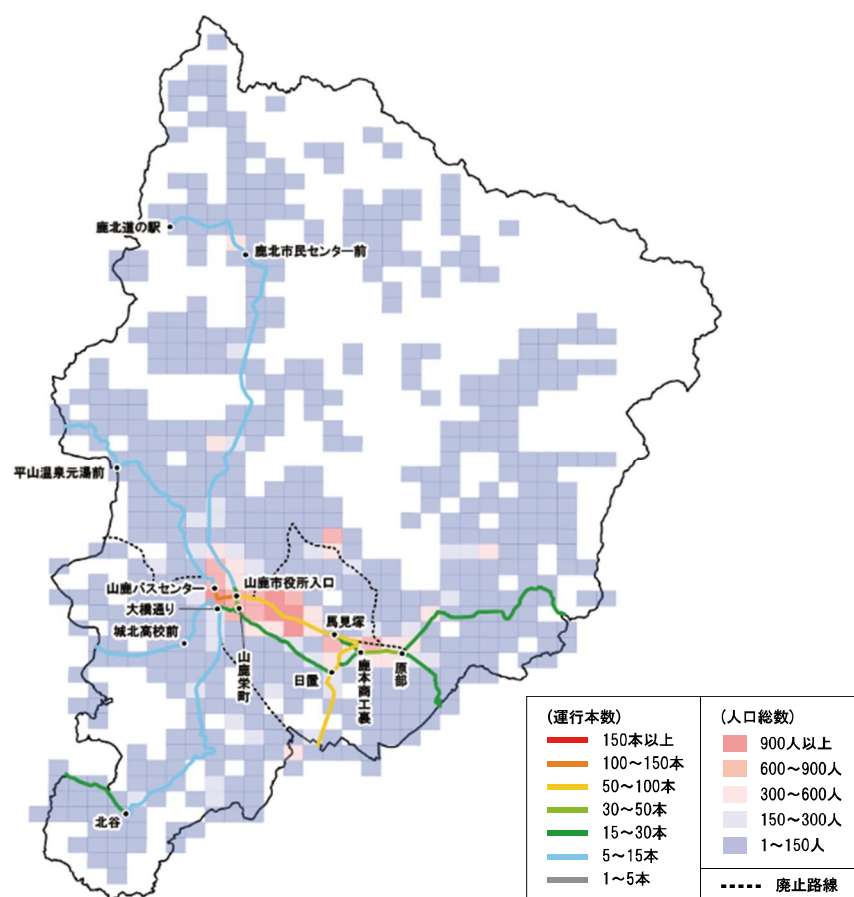
- 路線バスは、全ての系統合わせて平日 151 本/日、土曜日 130 本/日、日曜祝日 111 本/日が運行している状況です。※鹿北線の代替交通である鹿北ジャンボタクシーを含む
- 系統別の運行本数は、熊本山鹿線で平日 74 本/日と最も多くなっており、大津線・玉名線で概ね 20 便/日程度、菊池線・南関線で概ね 15 便/日程度で運行されています。
- 令和 5 年 10 月より、路線バス鹿北線の代替交通として鹿北ジャンボタクシーが、平日及び土曜日に 6 本/日（3 往復/日）で運行しています。

▼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	日:0 祝:6	
—	計			—	—	151	130	111	—

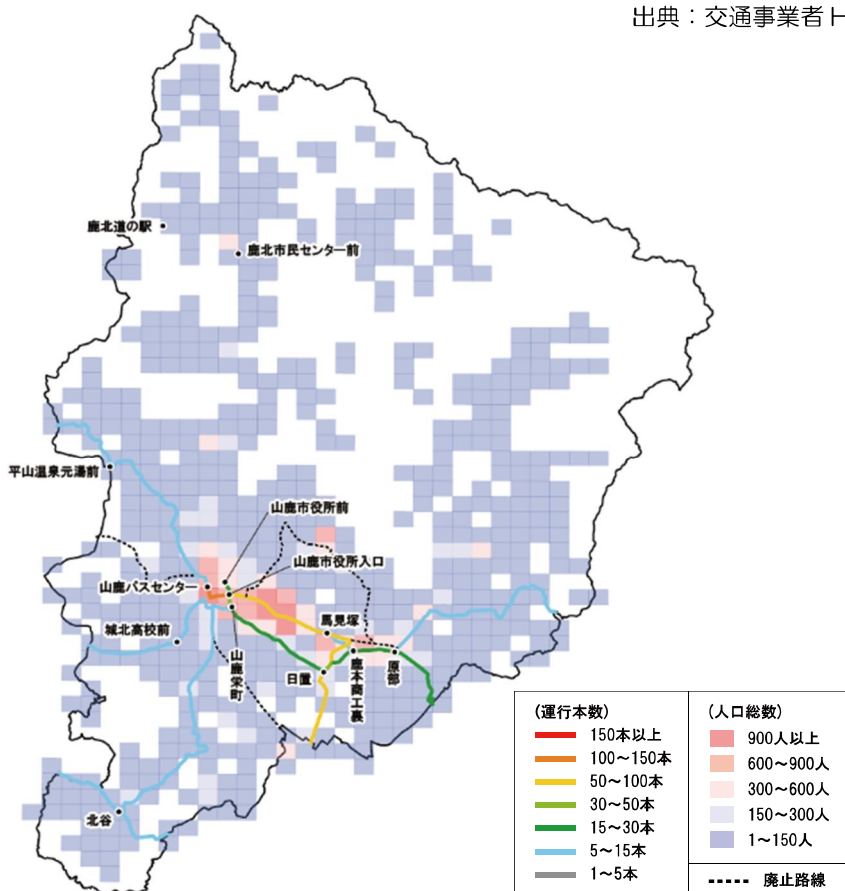


▲系統図



▲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

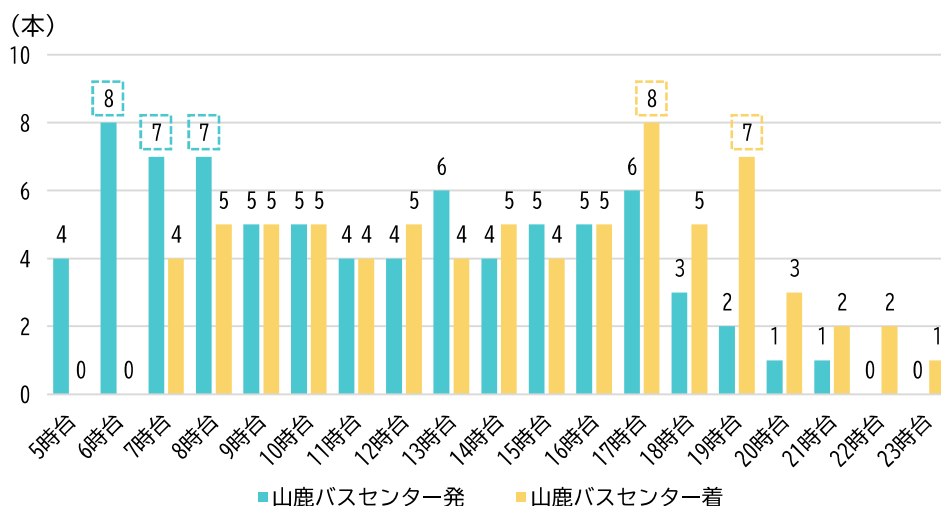


※鹿北ジャンボタクシーは、日曜日が運休、祝日は平日と同じ運行本数

▲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)

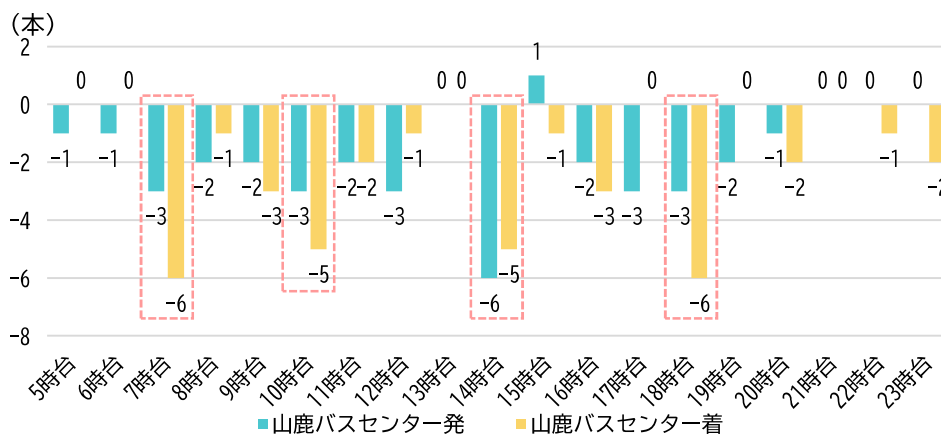
出典：交通事業者 HP

- 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	
菊鹿 あんず号 (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)
鹿央 キンカン号 (H21 年度～) ※鹿央地域と山鹿・鹿本地域の一部地域			300 円 ※その他、米田、宮原は 300 円～600 円	300 円～600 円 ※一部地域は植木地区まで 600 円			
鹿北 たけんこ号 (H21 年度～) ※鹿北地域			300 円	600 円 ～ 700 円	700 円		
山鹿 チヨマツ号 (H23 年度～) ※山鹿地域の一部地域			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



植木市街地指定乗降場
(千田地区のみの運行です)

内ならどこでも降車できます。

3箇所の指定乗降場から乗車できます。

1 熊本市北区役所 2 熊本市立植木病院 3 柚井ビル



▼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



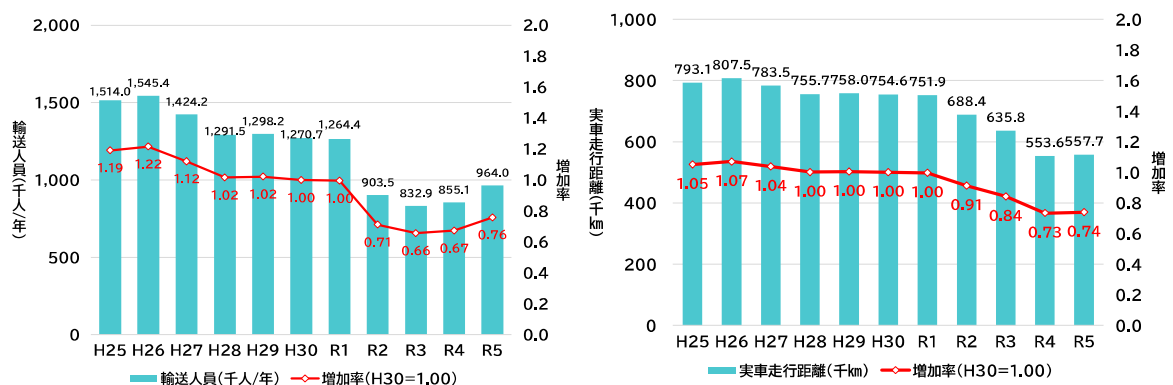
山鹿チヨマツ号



(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。



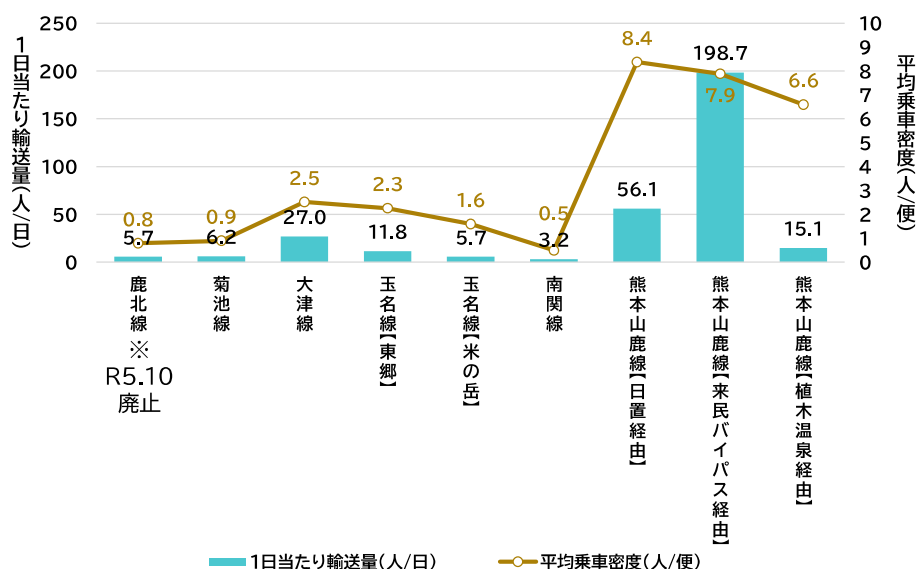
※山鹿市の一部区域を通過する[植木一丁目～菊水ロマン館前]の系統を除く

▲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



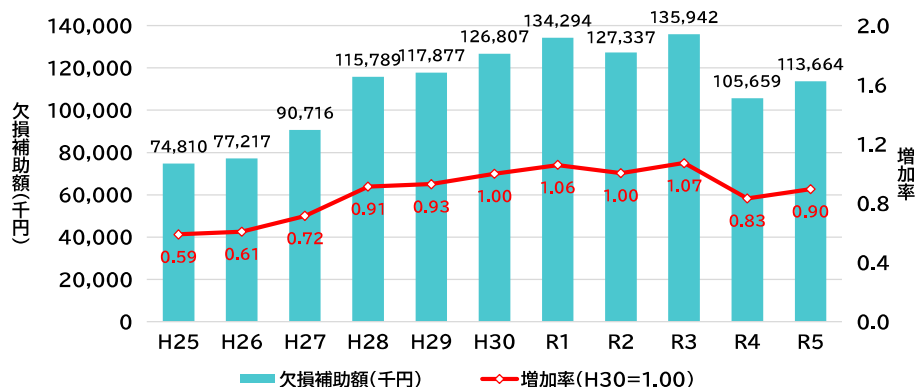
▲系統別の利用状況(令和5年度実績値)

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。

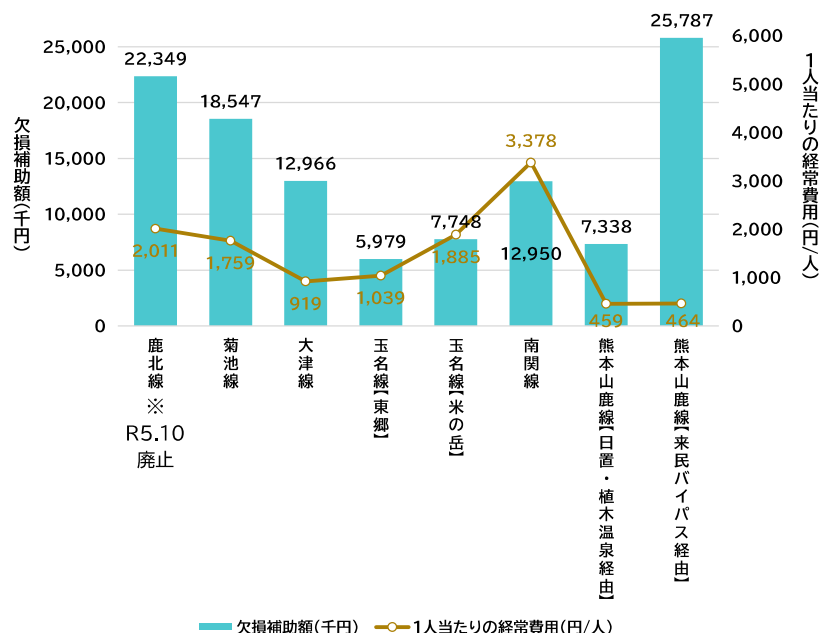


※山鹿市の一部区域を通過する[植木一丁目～菊水ロマン館前]の系統を除く

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



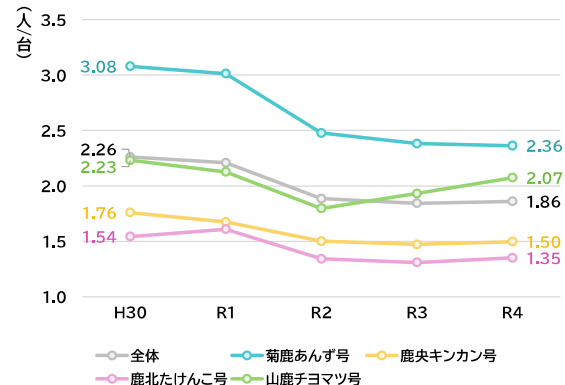
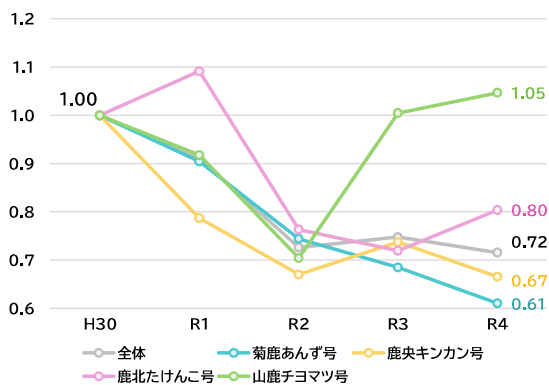
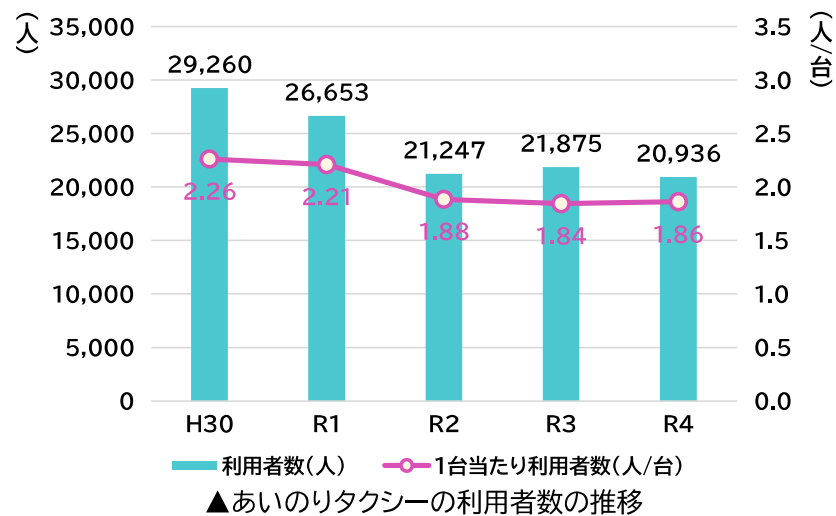
▲系統別の財政負担状況(令和5年度実績)

出典：交通事業者提供データ

(3) あいのりタクシー

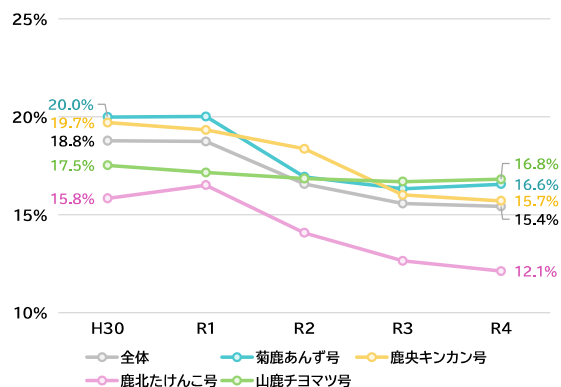
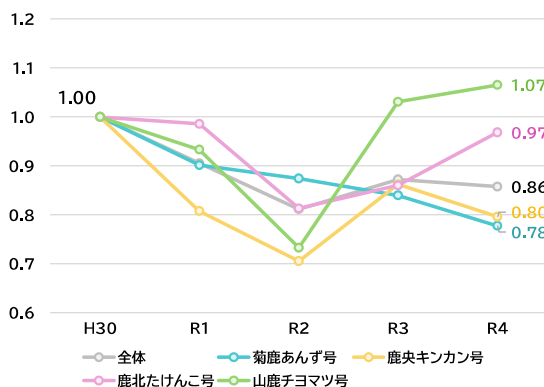
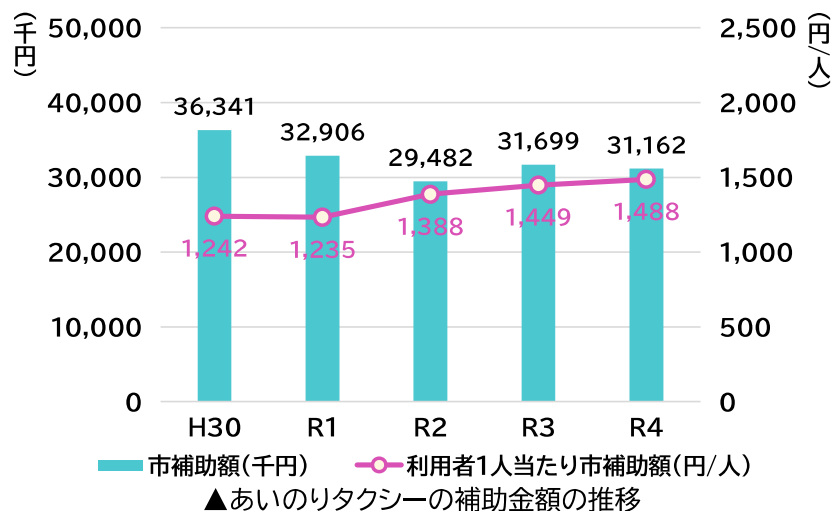
① 利用状況

- 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。



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。



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

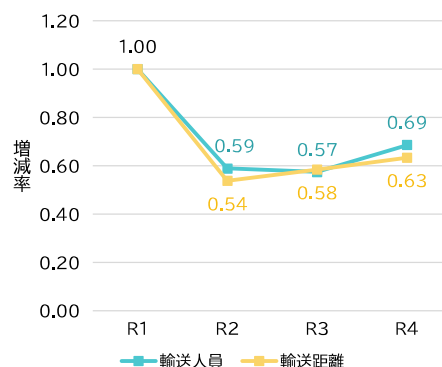
	利用者数の推移	市補助額の推移	収支率の推移
菊鹿あんず号	・H30年度からR4年度まで減少が続いているのは菊鹿あんず号のみで、H30年度の利用者数から約39%減少しており、減少率が全地域で最も高い。 ・新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前の利用者の状況をもても、R元年度に減少している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が約8%減少）。 ・相乗り率は全地域で最も高いが、H30年度に3人/台を上回っていたものの、利用者の減少に伴い、低下している（H30年度：3.08人/台→R4年度2.36人/台）。	・利用者数及び車両の稼働台数が最も多いため、補助額は全地域で最も高い（H30年度：17,132千円→R4年度：13,320千円）。 ・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）。	・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%）。
鹿央キンカン号	・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。 ・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約33%減少している。 ・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も、R元年度に大幅に減少している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が約21%減少）。 ・利用者の減少に伴い、相乗り率も低下している（H30年度：1.76人/台→R4年度1.50人/台）。	・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低い（H30年度：6,937千円・1,153円/人→R4年度：5,521千円・1,379円/人）。	・H30年度からR4年度にかけて収支率は4.0%低下しており、全地域で最も低下している（H30年度：19.7%→R4年度：15.7%）。
鹿北たけんこ号	・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。 ・R4年度にやや回復したものの、H30年度の利用者数から約20%減少している。 ・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元年度に大幅に増加している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が約22%増加）。 ・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。 ・相乗り率は全地域で最も低く、利用者の減少に伴い、さらに低下している（H30年度：1.54人/台→R4年度1.35人/台）。	・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）。 ・利用者1人当たりの補助額は全地域で最も高く、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）。	・収支率は全地域で最も低く、R元年度に16.5%まで向上したものの、その後低下している（H30年度：15.8%→R4年度：12.1%）。
山鹿チヨマツ号	・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。 ・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約5%増加している。 ・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。 ・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元年度に僅かに増加している（H30年度とR元年度の4月～1月の利用者が約3%増加）。 ・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）。	・利用者数及び車両の稼働台数が最も少ないため、補助額は全地域で最も低いが、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）。 ・利用者1人当たりの補助額は全地域で最も低く、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）。	・収支率は概ね横ばいで推移しており、全地域で最も高い（H30年度：17.5%→R4年度：16.8%）。

(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

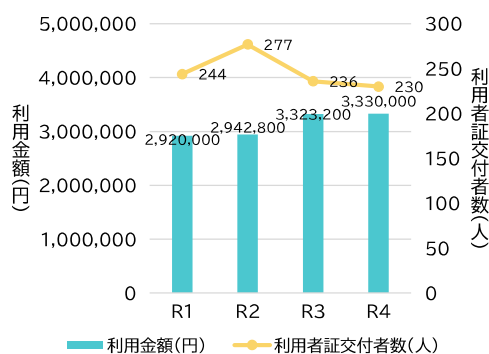
(F社は前事業者からR5年度より事業継承したため輸送実績データなし)

▲通常タクシーの輸送人員・輸送距離の推移

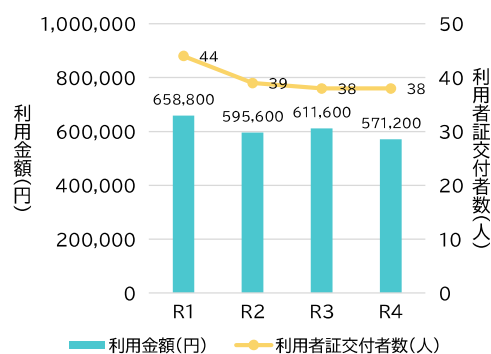
(5) 外出支援タクシー券助成事業

- 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

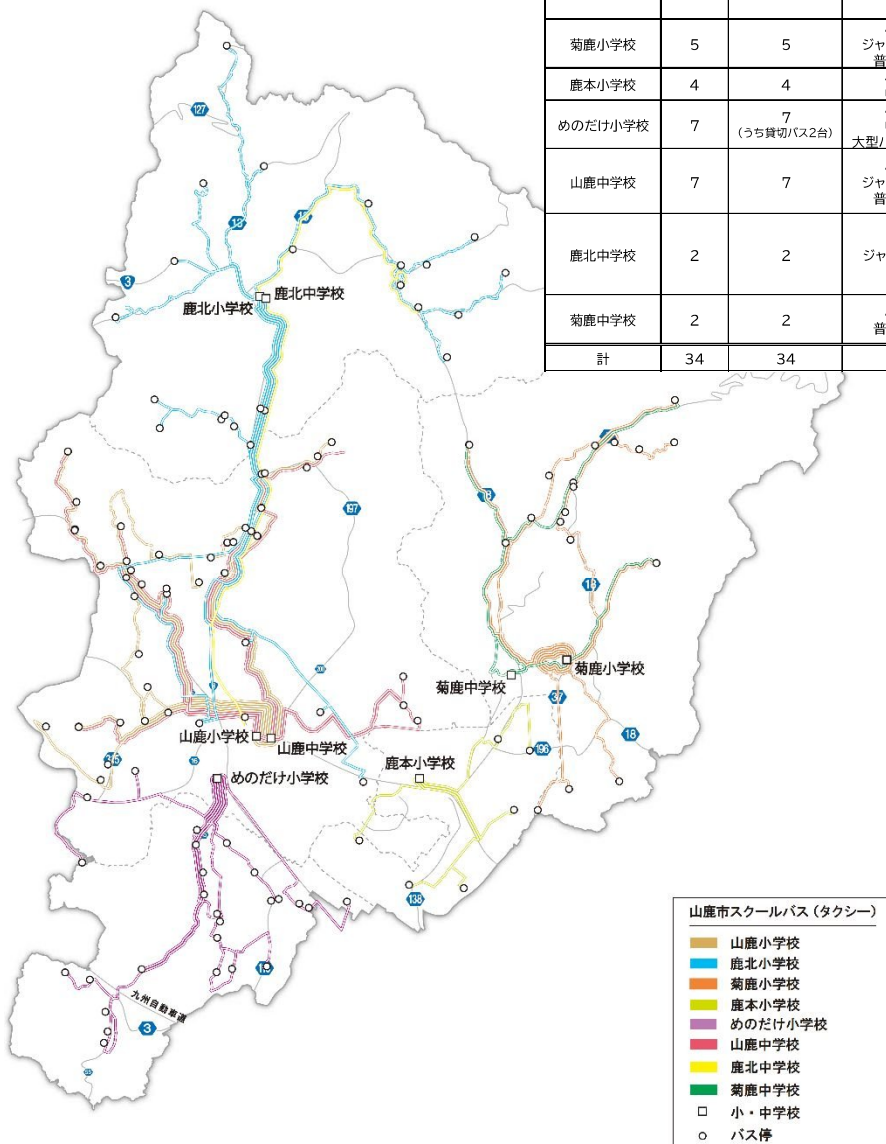
(6) スクールバス(タクシー)

- 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 中型バス 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4 km以上、中学校は6 km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

