

阿蘇山麓のまち



YAMATO-CHO KUMAMOTO/JPN

# 山都町 地域公共交通計画

概要版

## 目次

1. 計画の概要	1
2. 地域公共交通の問題点・課題	2
3. 山都町地域公共交通の基本方針	5
4. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業	9
5. 計画の推進体制	20

# 1. 計画の概要

## 1) 計画の目的

人口減少や少子高齢化などの課題を抱える本町における、望ましい地域公共交通のあり方とその実現に向けた取り組み等をまとめるために「山都町地域公共交通計画」を策定するものです。

## 2) 対象区域

本計画は、山都町全域を対象とします。

これに加え、町内外を行き来する路線バス等による、広域移動の活性化にも取り組みます。

## 3) 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年4月から令和11年3月の5か年とします。

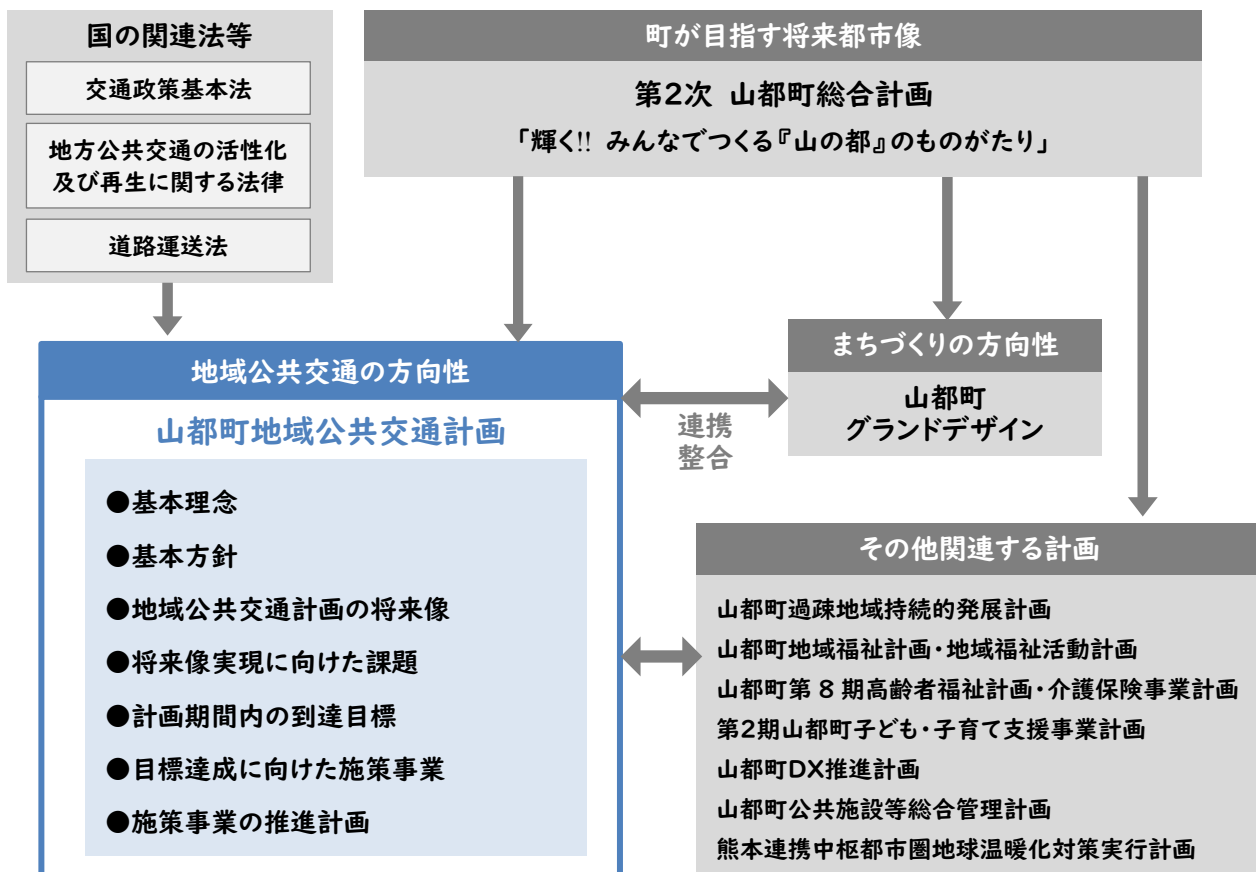
なお、期間内においても、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

## 4) 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「第2次山都町総合計画」に基づき、福祉計画や子育て計画などの各種計画と連携を図りながら、まちのにぎわいづくりを支え、利便性の高い移動環境の形成を推進していくための計画です。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。

### ■山都町地域公共交通計画の位置づけ



## 2. 地域公共交通の問題点・課題

### 1) 問題点の整理

本町の地域特性や公共交通の現状、これまでの取り組みの検証結果を基に、本町の地域公共交通の問題点を整理しました。

#### 山都町地域公共交通の問題点

##### 問題点① 高齢者等の車を運転できなくなった際の不安

- 高齢人口は年々増加しています。中でも後期高齢者は今後も増加傾向が見込まれます。そうした高齢者人口の分布は現在よりも低密度に広がるのが想定されます。
- 高齢者の外出時の交通手段は 90%が自家用車を利用しています。そうした中で、町内の交通事故件数の約半数が高齢死傷者となっています。
- 免許返納しない意向は 45%を占め、返納後の生活に対する不安の声が上がっています。

##### 問題点② 小中学生の放課後の移動手段の不足

- 小学生は放課後に、自宅（64%）以外に、習い事（39%）や放課後児童クラブ（36%）、部活動（13%）、祖父母宅や友人・知人宅（12%）で過ごしています。
- 習い事等への移動手段は「家族の送迎」が突出して高い状況です。送迎について、保護者からは「負担になっている」「送迎がネックとなって習い事を控えている」「子どもたちの活躍の機会が広がるような交通手段が欲しい」といった困りごとや要望等が上がっています。

##### 問題点③ 高校生の町内外へ通学しにくい公共交通

- 町内に居住する 16～18 歳のうちの 79 人が町外に通学しており、主に自家用車（送迎）を利用しています。また、矢部高校への町内通学者は 106 人いて、主に自家用車（送迎）で通学しています。高校生の通学手段は町内外ともに公共交通の利用が非常に少なくなっています。
- 15～19 歳の社会減は、以前よりは減ってきてはいますが、転出者の内訳の中では大きく、高校や大学等への進学を機に転出しています。

##### 問題点④ 町内にない都市機能へ行きにくい公共交通

- 町民は衣料品や身回り品、文化品等の買物には熊本市や嘉島町などの施設を利用しています。町内には、文化施設（美術館や博物館など）や医療機関（産婦人科など）、イベント（コンサートや演劇など）などもなく、特別な買物以外の外出でも町外に出かける必要があります。
- しかしながら、町外への外出でバス利用する場合に、便数や運賃が要因となって、気軽にはバスを利用しにくい状況があります。こうした状況に対して、町外への交通サービスの充実には、町民の 52%が「重点的に取り組むべき」「取り組むべき」と回答しています。

##### 問題点⑤ 高森町方面への交通サービスの不足

- 旧蘇陽町の住民は日常的に高森町の施設を利用しており、専ら自家用車で移動しています。しかし、「車やバイクの運転の不安」や「家族等への送迎の気兼ね」などの意見があります。
- 山都ふれあいバスは、馬見原・高森線が 3.5 往復運行しており、主に高校生が利用しているものの、一般利用は 15%程度にとどまっています。
- 住民からは、高森方面への公共交通サービスの拡充を求める意見が上がっています。

#### 問題点⑥ 高速バスの活用不足

- 町内には高速バスと特急バスが運行しており、熊本方面、福岡方面、延岡方面への広域移動を支えています。しかし、利用は低調で、うまく活用されていません。
- 九州中央自動車道山都通潤橋 IC が開通し、それに伴い「道の駅通潤橋」が開業、通潤橋周辺整備も進められ、観光客の誘客が期待されています。

#### 問題点⑦ 町内の周遊交通サービスの不足

- 山都町ランドデザインでは、市街地ゾーンでは住民が集う地域内交流空間の形成を図り、また、観光客を浜町商店街周辺、清和文楽邑周辺、馬見原商店街周辺へ回遊させる仕組みづくりを推進することとしています。特に、山都通潤橋 IC 付近の「道の駅通潤橋」から浜町への誘導、浜町と通潤橋との接続、浜町と町営中央グラウンドとの接続を図ることとしています。
- そうした中で、山都ふれあいバスが町内全域にわたって運行していますが、浜町や馬見原の中心部などでの距離が短い移動にはバス停間が広く、高齢者など徒歩や自転車での移動が困難な人にとっては不便な状況があります。結果的に、町内では歩いている人の姿を見かけることは少なく、近傍への移動であっても自家用車に頼っている状況にあります。

#### 問題点⑧ 山都ふれあいバスの運行効率性の低下

- 山都ふれあいバスは、少子化に伴うスクール需要の縮小、高齢者のニーズの変化などにより利用者が、運行開始当初から約 65%減少しています。一方で、燃料費の高騰などにより運行経費は増加して、町の財政負担額は約 1 億 4700 万円（対 H20 111%）となっており、利用 1 回に対する財政負担額は平成 23 年度時点 500 円/回から令和 4 年度は 830 円/回へ増加し、運行効率性が低下しています。
- こうした状況に対して、運行サービスの見直し等を検討するも、車両の有効活用を念頭に置いていることや、中長期的な運営判断が難解であることできないことが支障となって、再編が進んでいない状況にあります。

#### 問題点⑨ 公共交通サービスへの関心や利用意識の低迷

- 町民の普段の交通手段は専ら自家用車となっており、山都ふれあいバスや路線バスの利用は僅かとなっています。山都ふれあいバスに対して、便数やバス停位置、運行ルートなどに対する改善要望が上がっている一方で、利用しない理由には「自家用車やバイクがあるから」という意見が多数を占めています。
- 町民アンケートでは、「将来はバスが必要」といった意見が多数見られますが、高齢者免許保有者が増えていること、山都ふれあいバスの新規利用が増えていないことを踏まえると、そもそも町民の公共交通サービスに対する関心や利用意識が低いことがうかがえます。

## 2) 課題の整理

町民や来訪者が利用しやすい公共交通を、将来に渡って持続的に提供していくための課題を整理しました。

### 山都町地域公共交通の課題

#### 課題① 山都ふれあいバスの事業スキームの抜本的改善

- 今後も増加していくことが見込まれる高齢者が、将来にわたって安全・安心に移動できるよう、現在の山都ふれあいバス（コミュニティ便）の運行サービスを見直し、利便性を高める必要があります。

#### 課題② 町民の公共交通利用の意識の醸成

- 山都ふれあいバスの運行サービスの改善に取り組むことと合わせて、町民、特に高齢者の公共交通に対する理解や、関心、利用意欲などの醸成を図っていく必要があります。

#### 課題③ 外出目的を達成する手段の多様化

- 高齢者の増加が今後も見込まれる中、移動需要は小規模化・多様化することが想定されます。一方で、町内の交通事業者では成り手不足や高齢化を背景に運転手不足が深刻化しており、公共交通資源が限られています。
- そのため、生じる外出目的に対して、交通サービスに加えて、移動販売や宅配、インターネットショッピングなどのモノの移動サービスも視野に、多様な手段を確保していく必要があります。

#### 課題④ 多様な移動に対応する持続可能な公共交通協働スキームの構築

- 小中学生の安全・安心な移動の確保や家族等の送迎負担の軽減に向けて、放課後や休日などに地域のスポーツクラブや学習塾に通う小中学生の交通サービスを確保していく必要があります。
- 高校生の通学における、自宅から路線バス停までの移動や、路線バスが運行していない時間帯の町外からの帰宅を支える交通サービスを確保していく必要があります。
- しかしながら、地域内の公共交通事業者は運転手不足が深刻化しており、新たなサービスの提供は困難な状況にあります。そのため、地域の協働による移動サービスの確保に取り組む必要があります。

#### 課題⑤ 町外に行きやすい公共交通利用環境の充実

- 衣料品や身回り品、文化品等の特別な買物、文化施設（美術館や博物館など）、専門科医の医療機関（産婦人科など）、イベント（コンサートや演劇など）など、町外にも公共交通で気軽に出かけられる環境が必要です。
- 特急バス、高速バス、路線バスのバス停でのパーク＆ライドの整備、主要バス停での各種バスの情報発信（ダイヤ、運賃、バスロケーションシステム など）、利用しやすい運賃施策など、包括的な取り組みが必要です。

#### 課題⑥ 観光客のまちなか回遊とまちなかにぎわいを創出する交通サービスの充実

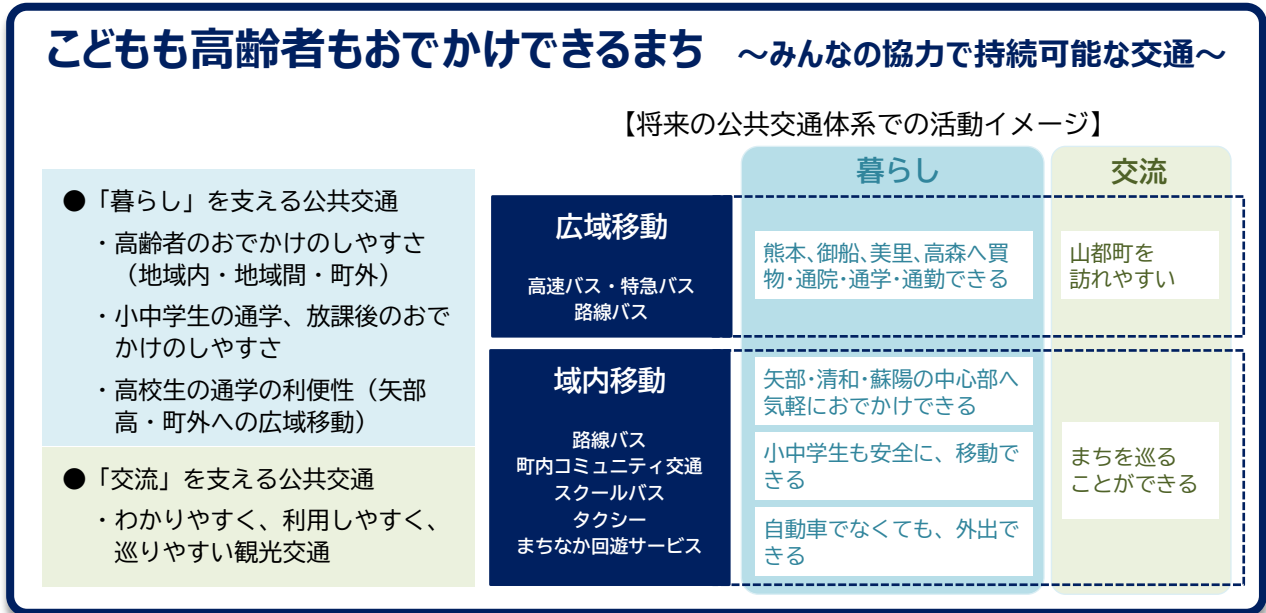
- 令和元年9月の「県内バス無料の日」では、平時の6倍の利用増加となっており、観光資源と連携した交通サービスの充実による新たな需要獲得のポテンシャルが確認されています。
- 山都町グランドデザインで狙う、市街地ゾーンでの住民が集う地域内交流空間の形成、観光客を浜町商店街周辺、清和文楽邑周辺、馬見原商店街周辺へ回遊させる仕組みづくりを、交通の面から支えるための公共交通サービスの拡充が必要です。
- また、市街地内での距離が短い移動を支える交通手段の充実を図り、高齢者の健康増進を促し、まちなかを歩いたり、談笑したりする人の姿が見えるにぎわいの向上につなげていくことが重要です。

### 3. 山都町地域公共交通の基本方針

#### 1) 地域公共交通の基本方針

地域が目指す将来像を基本に、地域公共交通の基本方針を整理しました。

#### ■本計画の目指す将来像



#### ■山都町の公共交通の課題

- 課題① 山都ふれあいバスの事業スキームの抜本的改善
- 課題② 町民の公共交通利用の意識の醸成
- 課題③ 外出目的を達成する手段の多様化
- 課題④ 多様な移動に対応する持続可能な公共交通協働スキームの構築
- 課題⑤ 町外に行きやすい公共交通利用環境の充実
- 課題⑥ 観光客のまちなか回遊とまちのにぎわいを創出する交通サービスの充実

#### ■山都町地域公共交通の基本方針

- |  |  |
|--|--|
| <b>基本方針1</b>   | <b>高齢者等が自動車でもなくとも外出できる交通サービスの構築</b>      |
| 高齢者等が自動車を運転できなくとも将来にわたって安全・安心に移動できる交通サービスを確保する。                                |  |
| <b>基本方針2</b>   | <b>小中高校生が自分で学校や習い事に通うことのできる交通サービスの構築</b> |
| 小中高校生が自分で通学できる交通サービスを確保する。さらに、小中学生の習い事や高校生の部活、学習塾等へも不自由なく通うことのできる交通環境の構築を検討する。 |  |
| <b>基本方針3</b>   | <b>観光客が来訪しやすく、巡りやすい交通サービスの構築</b>         |
| 山都町へ公共交通で来訪し、町内を回遊できる、観光客が利用しやすい交通サービスを確保する。                                   |  |
| <b>基本方針4</b>   | <b>持続可能な町内公共交通体系の運営スキームの構築</b>           |
| 資金面、人材面などの運営上の課題に対して、持続的に持続可能な運営スキームを追求する。                                     |  |
| <b>基本方針5</b>   | <b>町民の公共交通を支える意識の醸成</b>                  |
| 公共交通の維持確保に向けて、町民の公共交通に対する関心・利用意識を醸成する。   |  |

## 2) 目指すべき地域公共交通網

山都町地域公共交通の将来像に向けて、各交通機関がそれぞれの役割を果たし、有機的に組み合わせ、町民の日常生活や来訪者の移動を支え、まちの活性化に資する持続可能な地域公共交通網を構築します。

### ① 公共交通機関の役割

町内の公共交通機関について、その役割を再定義します。

#### ■公共交通機関の役割

区分	交通機関	役割
広域幹線	高速バス 特急バス	熊本や福岡、高千穂方面への町外移動を支える骨格軸として、町民の特別な買物等の移動や、観光などでの来訪者の円滑な移動を担う。
	路線バス	熊本や御船、美里など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。
域内幹線	路線バス	矢部、清和、蘇陽の中心部をつなぐ町内幹線軸として、各中心部間のアクセスや買物、通院等の日常生活での移動を担う。
支線交通	町内コミュニティ交通	各集落から矢部、清和、蘇陽の中心部までの移動を支えるサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、町民の日常生活における多様な移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。
その他	スクールバス	小中学生の通学を支える。
	タクシー	乗降場所、時間帯を限らず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。
	まちなか回遊サービス	道の駅通潤橋、通潤橋、浜町商店街、体育館など市街地内での距離が短いまちなか回遊移動を支える。

町内には、町が実施している外出支援サービス事業や医療・福祉機関が運行する送迎サービスなどの目的に特化した交通サービスもあります。これらは誰もが利用できる公共交通機関ではありませんが、町内の移動を担う旅客輸送サービスです。持続可能な地域公共交通網の構築に向けては、これらのサービスとの役割も勘案しながら検討を進めます。

### ② 交通結節点の役割

本町の交通結節点としては、以下の5地点を位置づけます。

#### ■交通結節点

※スクールバスは各集落と小中学校を結ぶ交通サービスであるため表記を省略

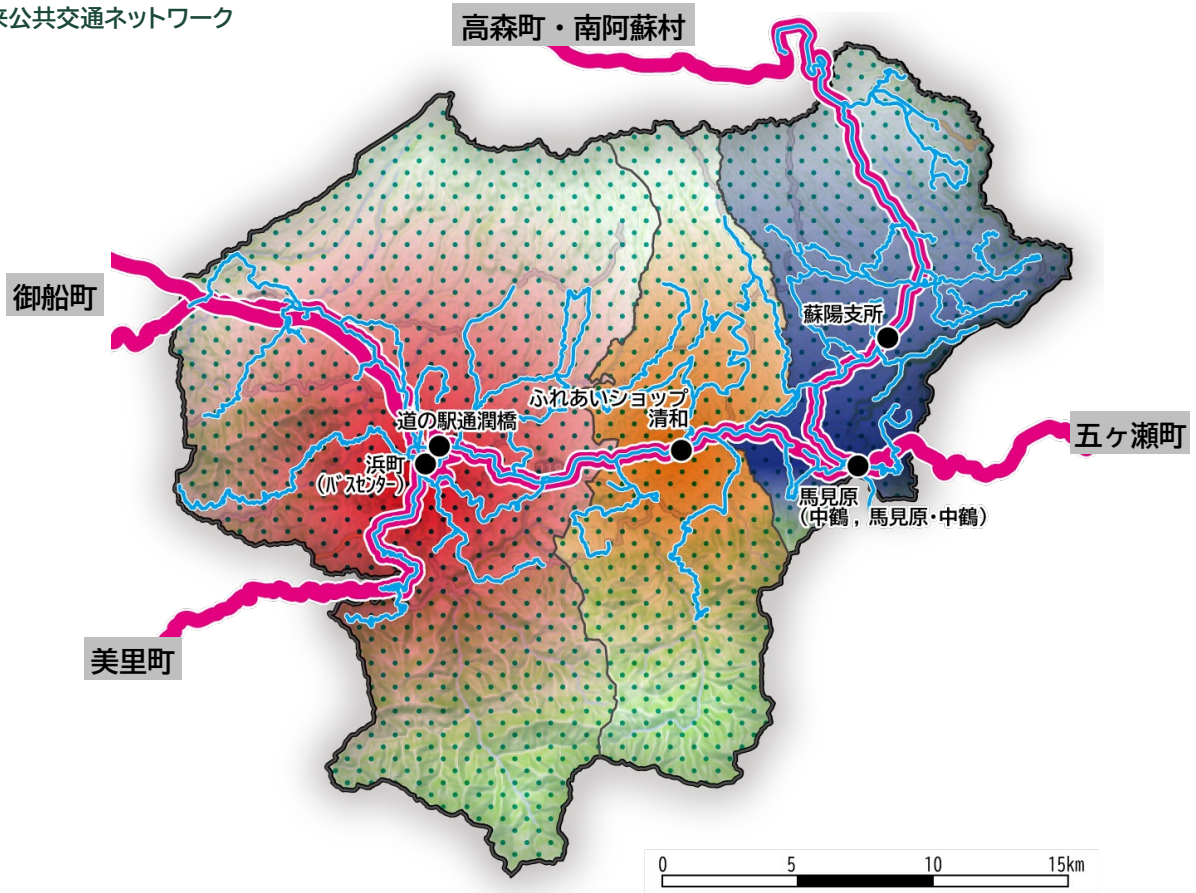
交通結節点	高速バス	特急バス	路線バス	町内コミュニティ交通	タクシー	まちなか回遊サービス
浜町（バスセンター）			●	●	●	●
ふれあいショップ 清和			●	●	●	
馬見原 （中鶴, 馬見原・中鶴）		●	●	●	●	
蘇陽支所		●		●	●	
道の駅通潤橋	●			●	●	●



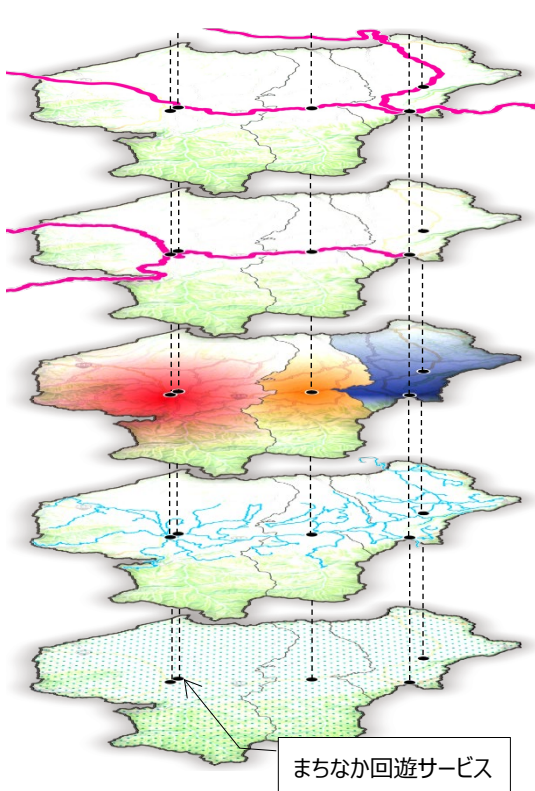
### ③ 将来公共交通ネットワーク

町民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、広域幹線や地域間幹線、地域内交通が役割に基づく階層性をもち、交通結節点で円滑に接続する、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

■将来公共交通ネットワーク



■交通機関と交通結節点の階層的構造とサービス水準



	輸送量	運行頻度	運賃	ルート
広域幹線 (高速バス・特急バス)	大量			長距離
域内幹線 (路線バス)	大量			長距離
支線 (町内コミュニティ交通)			安価	町内 くまなく
その他 (スクールバス)	大量	高頻度		
その他 (タクシー)		いつでも		自由
その他 (まちなか回遊サービス)			安価	短距離

国土地理院地図を基に作成

#### ④ 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

##### ■各運行系統の位置づけ・役割・必要性

位置づけ	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線交通	高速バス 「ごかせ号」	福岡や高千穂方面への町外移動を支える骨格軸として、町民や観光客の円滑な広域移動を担う。	・市内の二次交通の充実 ・道の駅通潤橋での交通結節機能の充実
	特急バス 「たかちほ号」	熊本や高千穂方面への町外移動を支える骨格軸として、町民の特別な買物等の移動や、観光客の円滑な広域移動を担う。	・市内の二次交通の充実 ・市内バス停における交通結節機能の充実
	熊本バス「直行線」 [M3-2]	熊本や御船など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。	・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(P&R、企画乗車券など) ・運転手確保支援
	熊本バス [242]	熊本や美里、甲佐など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。	
	熊本バス 浜町～甲佐 [234]		
域内幹線交通	熊本バス 馬見原線 [107]	矢部、清和、蘇陽の中心部をつなぐ町内幹線軸として、各中心部間のアクセスや買物、通院等の日常生活での移動を担う。	
支線交通	町内コミュニティ交通	各集落から矢部、清和、蘇陽の中心部までの移動を支えるサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、町民の日常生活における多様な移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。	・運行サービスの改善 ・運営スキームの持続性追求 ・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(相談窓口など) ・運転手確保支援
その他	スクールバス	小中学生の通学を支える。	・運行サービスの改善 ・運営スキームの持続性追求
	タクシー	乗降場所、時間帯を限らず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。	・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(相談窓口など) ・運転手確保支援
	まちなか回遊サービス	道の駅通潤橋、通潤橋、浜町商店街、体育館など市街地内での距離が短いまちなか回遊移動を支える。	・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(相談窓口など)

## 4. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業

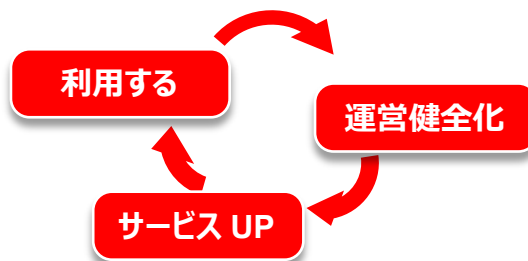
### 1) 計画の目標

基本方針を踏まえて、本計画における4つの目標を設定しました。

#### ■基本方針と計画の目標

基本方針	計画の目標
<b>基本方針 1</b> 高齢者等が自動車でもなくとも外出できる交通サービス	<b>目標 1</b> 町内の移動しやすさを向上させる ・ 町内の公共交通サービスの確保・改善 ・ 運転手の確保
<b>基本方針 2</b> 小中高校生が自分で学校や習い事に通うことのできる交通サービス	<b>目標 2</b> 町外への公共交通をもっと使いやすくする ・ 町外公共交通サービスの利便性向上 ・ 交通サービス情報の一元化
<b>基本方針 3</b> 観光客が来訪しやすく、巡りやすい交通サービス	<b>目標 3</b> 人と環境にやさしい交通体系を構築する ・ 環境負荷の軽減
<b>基本方針 4</b> 持続可能な町内公共交通体制の運営スキームの追求	<b>目標 4</b> 公共交通の利用を促進する ・ 利用啓発 ・ 他分野との連携推進
<b>基本方針 5</b> 町内の公共交通を支える意識の醸成	

<みんなの協力で目指す持続可能な交通体系に向けたスパイラルアップ>



## 2) 目標達成に向けた施策・事業

本計画で設定した目標を達成するための施策と事業を示します。さらに、目標の達成状況を確認するための評価指標と数値目標を設定し、計画期間(5年間)での達成を目指していきます。

### 目標1 町内の移動しやすさを向上させる

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策1】 町内の公共交通サービスの確保・改善	事業 1-1) 山都ふれあいバス(コミュニティ便)の運行サービス改善	山都町 タクシー事業者	試験運行 →	→	本格運行 →	→	→
	事業 1-2) 山都ふれあいバス(スクール便)の再編	山都町 山都交通	検討 → 運行 →	検討 → 運行 →	検討 → 運行 →	検討 → 運行 →	検討 → 運行 →
	事業 1-3) 町内公共交通の運営スキームの継続的な持続性の追求	山都町 山都交通 タクシー事業者	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →
	事業 1-4) まちなか回遊サービスの導入	山都町	検討 →	→	試験運行 → → 検証 →	本格運行 →	→
	事業 1-5) 公共交通協働スキームの研究	山都町 交通事業者 地域		構想 →	スキーム検討 →	実証 → → 検証 →	運用 →
	事業 1-6) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究	山都町 交通事業者 地域 商業関係者		構想 →	スキーム検討 →	実証 → → 検証 →	運用 →
【施策2】 運転手の確保	事業 2-1) 運転手募集の広報	山都町 バス事業者 タクシー事業者 山都交通	企画 → → 広報 →	企画 → → 広報 →	企画 → → 広報 →	企画 → → 広報 →	企画 → → 広報 →
	事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進	山都町 バス事業者 タクシー事業者 山都交通	企画 → → 広報 →	→	→	→	→
	事業 2-3) 二種免許取得支援制度の検討	山都町	制度検討 →				

### ■目標達成を確認するための評価指標

目標1の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 1	コミュニティ交通利用者数	人/年	12,645 (R4年度)	16,600 (R10年度)
指標 2	公共交通運転手数	人	44 (R4年度)	44 (R10年度)

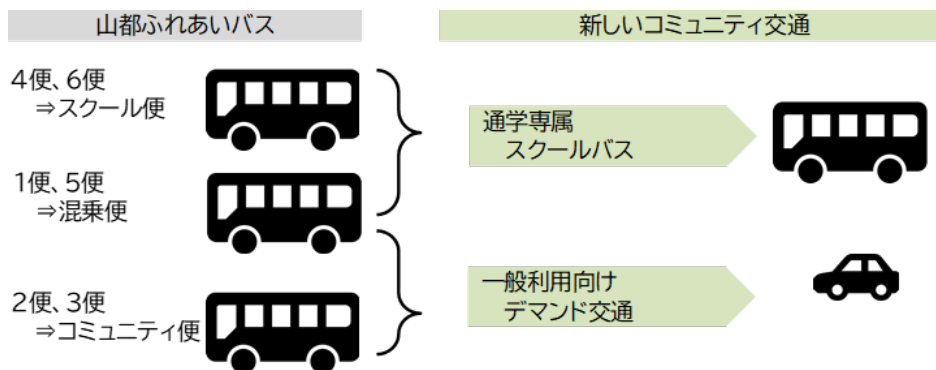
## 施策1 町内の公共交通サービスの確保・改善

目標①「町内の移動しやすさを向上させる」の達成に向けて、山都ふれあいバスのサービス改善や運営スキームの見直し、山都ふれあいバスを補う新たな交通サービスの検討などの町内の公共交通サービスの改善に取り組みます。

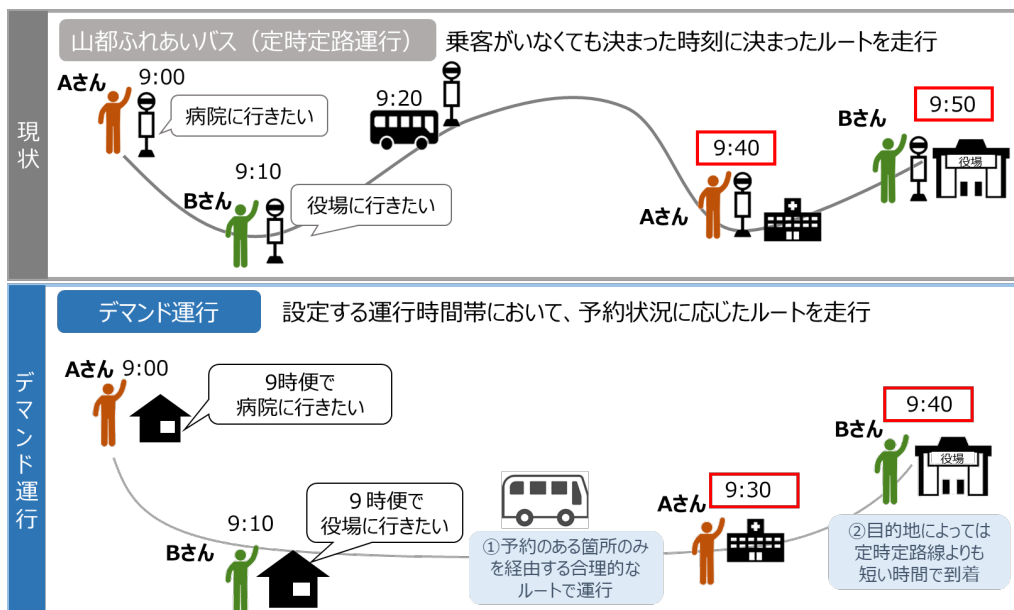
### 事業1-1) 山都ふれあいバス(コミュニティ便)の運行サービス改善

山都ふれあいバスのコミュニティ便について、町民のニーズを踏まえ、デマンド交通へ運行形態を見直し、利便性の向上を図ります。

#### ■山都ふれあいバスの運行形態の見直しイメージ



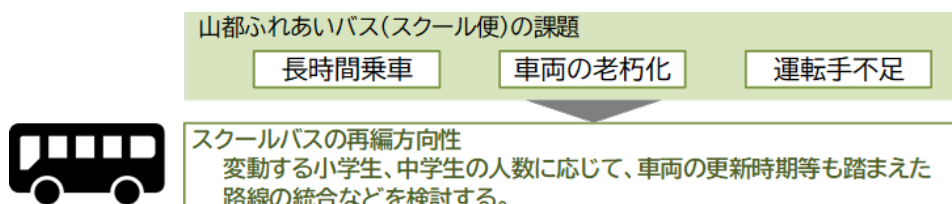
#### ■山都ふれあいバス(コミュニティ便)のデマンド交通への運行形態の見直しイメージ



### 事業1-2) 山都ふれあいバス(スクール便)の再編

山都ふれあいバスのスクール便をスクールバスとして運営形態を切り替えます。その上で、小中学生の需要に応じて路線の見直し等を行い、持続可能なサービスを構築します。

#### ■山都ふれあいバス(スクール便)の再編の方向性イメージ



### 事業 1-3) 町内公共交通の運営スキームの継続的な持続性の追求

デマンド交通への移行に伴い、デマンド交通、スクールバスそれぞれの車両の保有、運行体制、資金調達等の仕組みについて、状況に応じた持続的な運営スキームを検討します。

#### ■町内公共交通の持続的な運営スキームの検討イメージ

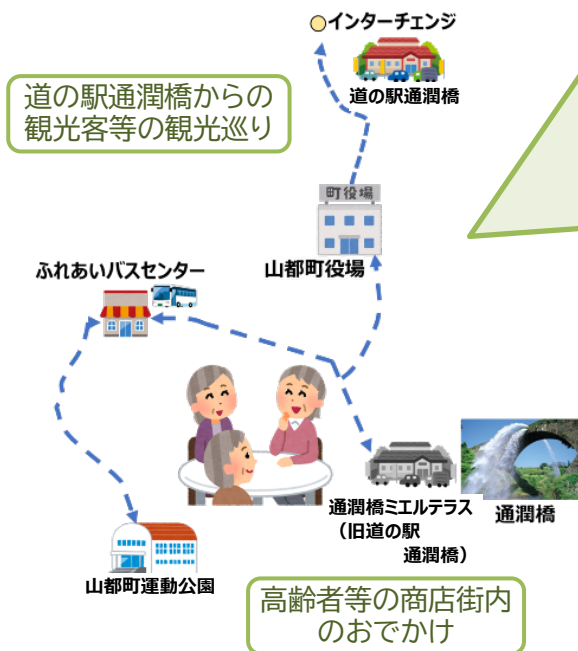
生徒数や運転手の状況に応じて継続的に検討

	現在	今後	
	山都町ふれあいバス	新たなデマンド交通	スクールバス
運営主体	山都町	山都町	山都町
運行	山都交通へ委託	運行事業者へ委託	山都交通へ委託(当面)
車両	町が保有	運行事業者の所有車両を運用	町が保有(耐用年数に応じて適宜整理)
運転手	山都交通が雇用	運行事業者で雇用 (山都交通の運転手も雇用)	山都交通が雇用(当面)
資金	企画関連費用で運行経費を確保	企画関連費用で運行経費を確保	教育関連費用で運行経費を確保

### 事業 1-4) まちなか回遊サービスの導入

道の駅通潤橋、通潤橋、浜町商店街、運動公園など市街地内での距離が短い移動を支える、新たな交通手段を導入します。

#### ■まちなか回遊サービスイメージ



#### ■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



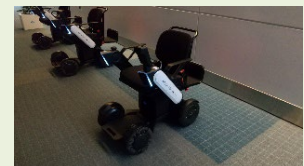
資料:国土交通省総合政策局

#### ■シェアリング

自転車や自動車、三輪車、車椅子などのレンタルサービス



電動三輪車シェアリング  
撮影:GOGO!シェア(那覇市内)

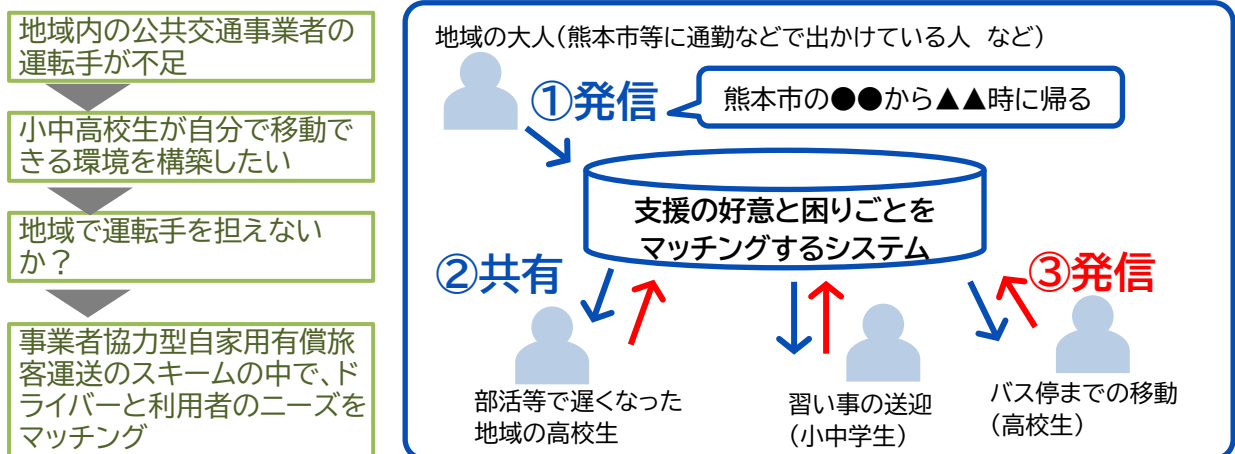


自動運転車いすシェアリング  
撮影:WHILL(羽田空港)

## 事業 1-5) 公共交通協働スキームの研究

町内コミュニティ交通で対応が難しい時間帯の小中学生の習い事や高校生の通学等の移動について、地域の大人が輸送するサービスの導入を研究します。

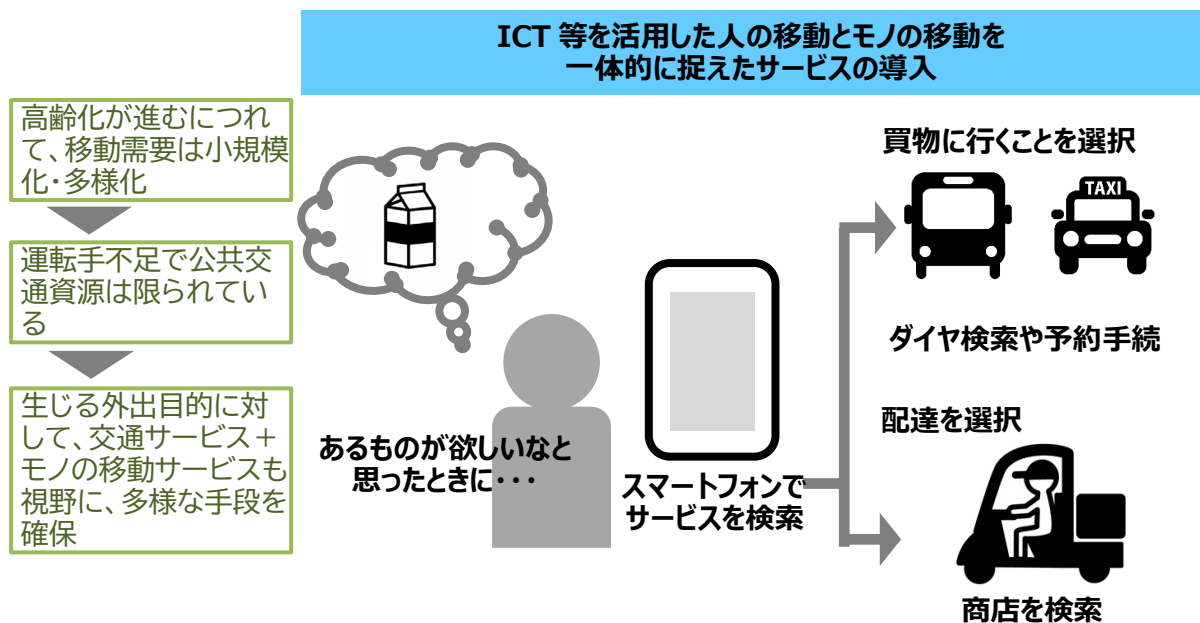
### ■公共交通協働スキームイメージ



## 事業 1-6) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究

生じる外出目的に対して、交通サービスに加えて、移動販売や宅配などのモノの移動サービスも利用できる包括的なサービスの導入を研究します。

### ■人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスのイメージ



## 施策2 運転手の確保

目標①「町内の移動しやすさを向上させる」の達成に向けて、交通サービスを維持していくために運転手の確保に取り組みます。

### 事業 2-1) 運転手募集の広報

交通事業者の広報物を役場やハローワーク等に掲出します。

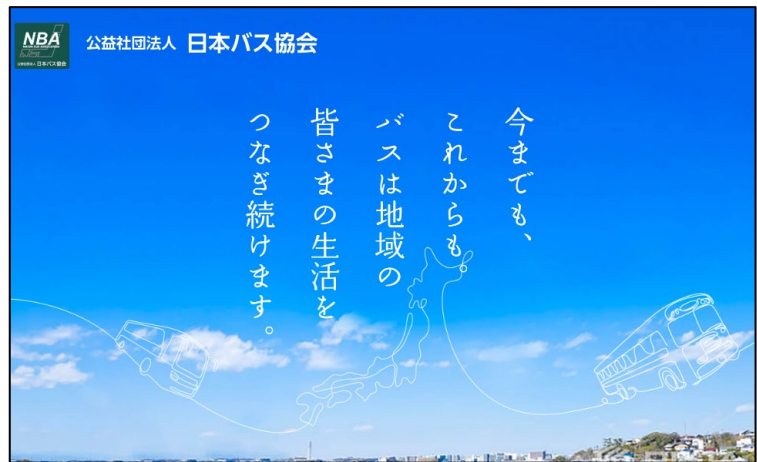
#### ■運転手募集広報物の掲載イメージ



### 事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進

定年退職後のセカンドキャリアを希望する町民に向けて、運転手や窓口対応など公共交通分野への就業をあっせんします。

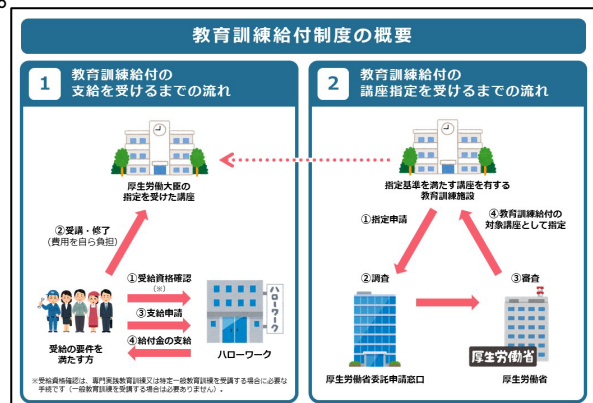
#### ■公共交通の運転士 PR ポスターイメージ



### 事業 2-3) 二種免許取得支援制度の検討

町民等の二種免許取得の支援制度を検討します。

#### ■教育訓練給付制度(厚生労働省)





## 目標2 町外への公共交通をもっと使いやすくする

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策3】 町外公共交通サービスの利便性向上	事業3-1) 道の駅通潤橋等のバス待ち環境の向上	山都町	検討・準備 →	●開設			
	事業3-2) 道の駅通潤橋等へのP&R導入	山都町	検討・準備 →	実証 →	運用 →	→	→
	事業3-3) 利用しやすい運賃施策の検討	山都町 バス事業者		企画 →	実証 →		
【施策4】 交通サービス情報の一元化	事業4-1) 公共交通相談窓口の開設	山都町	検討 →	●開設			

### ■目標達成を確認するための評価指標

目標2の評価指標		単位	現況値	目標値
指標3	高速バス・特急バスの町内バス停利用者数	人/年	3,457 (R4年度)	3,700 (R10年度)
指標4	路線バス利用者数	人/年	186,405 (R4年度)	207,000 (R10年度)

## 施策3 町外公共交通サービスの利便性向上

目標②「町外への公共交通をもっと使いやすくする」の達成に向けて、路線バスや高速バス・特急バスの利用環境の改善に取り組みます。

### 事業3-1) 新・道の駅等のバス待ち環境の向上

道の駅通潤橋等のバス停を対象に、上屋やベンチの設置、デジタル技術を活用した情報案内強化を検討します。

#### ■デジタル技術を活用した情報案内イメージ

##### ●デジタルサイネージ

デジタルサイネージを用いて、交通情報や観光情報を詳細に案内可能。バーチャルコンシェルジュが説明。



資料：福井県永平寺町

##### ●バスロケーションシステム



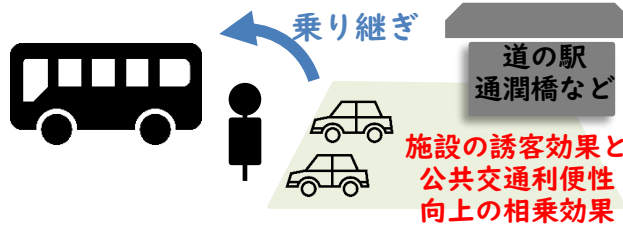
資料：熊本共同経営推進室

### 事業 3-2) 道の駅通潤橋等への P&R 導入

道の駅通潤橋等のバス停に、パークアンドライドの駐車場やサイクルアンドライドの駐輪場の設置を検討します。

#### ■ P&R イメージ

道の駅通潤橋等の駐車場等を活用して、バス利用者の駐車を可能とすることでバス停までのアクセス利便性を高め、バスの利用しやすさを向上させる。



資料:山都町

### 事業 3-3) 利用しやすい運賃施策の検討

割引企画券の発行など、外出促進&バス利用促進を組み合わせた施策を検討します。

#### ■ 休日学生限定 往復乗車券

割引企画券の発行など、外出促進&バス利用促進を組み合わせた施策

#### ターゲットイメージ

- ・高校生等の土日の熊本市方面への外出
- ・高齢者等の熊本市方面へのお出かけ
- ・熊本市内等での祭りやイベント時の家族等の複数人利用 など

資料:産交バス

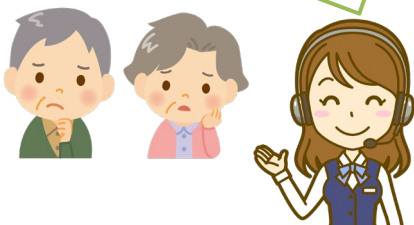


## 施策 4 交通サービス情報の一元化

目標②「町外への公共交通をもっと使いやすくする」の達成に向けて、町内の交通サービスについて問い合わせや相談ができる相談窓口の開設や特設ページの設置に取り組みます。

### 事業 4-1) 公共交通相談窓口の開設

町内の交通に関する相談窓口を役場内に開設します。また、町ホームページ内に特設ページを設けます。



#### 山都町ホームページの内容拡充

コミュニティ交通に加えて、路線バスやタクシー、外出支援、地域内の旅客輸送サービスなどの情報を掲載して、交通に関する情報を一元的に集約する。

## 目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策5】 環境負荷の軽減	事業5-1) 環境配慮型車両への更新	バス事業者 タクシー事業者 山都町	随時検討・更新				
			→	→	→	→	→

### ■目標達成を確認するための評価指標

目標3の評価指標		単位	現況値	目標値
指標5	環境配慮型車両の導入台数	台	— (R4年度)	7 (R10年度)

## 施策5 環境負荷の軽減

目標③「人と環境にやさしい交通体系を構築する」の達成に向けて、公共交通機関の温室効果ガスの排出抑制に取り組みます。

### 事業5-1) 環境配慮型車両への更新

路線バス、町内コミュニティ交通、スクールバス、タクシーにおいて、それぞれの運行事業者が車両更新時に、電気自動車や天然ガス自動車、燃料電池自動車等環境配慮型車両の導入を検討します。

#### ■環境配慮型先進バス導入加速事業(環境省)対象車両

##### 環境配慮型先進バス



- ・電気(EV)バス
- ・プラグインハイブリッド(PHV)バス
- ・ハイブリッド(HV)バス
- ・天然ガス(NGV)バス

#### ■商用車の電動化促進事業(環境省)対象車両

##### 対象となるタクシー



- ・電気自動車(BEV)
- ・プラグインハイブリッド自動車(PHEV)
- ・燃料電池自動車(FCV)

資料:環境省

## 目標 4 公共交通の利用を促進する

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策6】 利用啓発	事業 6-1) モビリティマネジメントの推進	山都町 バス事業者 タクシー事業者 山都交通	ツール準備 →	実施 →	→	→	→
	事業 6-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催	山都町 バス事業者 タクシー事業者	企画 → 実施 →	→ 随時実施 →	→	→	→
【施策7】 他分野との連携 推進	事業 7-1) 高齢者の免許返納の推進	山都町	→	→	→ 広報 →	→	→
	事業 7-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出	山都町 地域	企画 →	→ 実証 → → 企画 →	→ 企画 →	→ 実証 → → 企画 →	→ 実証 →

### ■目標達成を確認するための評価指標

目標4の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 6	コミュニティ交通分担率	%	1.4 (R4 年度)	5 (R10年度)

## 施策6 利用啓発

目標④「公共交通の利用を促進する」の達成に向けて、町民の公共交通に対する理解や関心、利用意向等を醸成するためにモビリティマネジメントを推進し、実際に利用してもらうための乗り方教室開催などに取り組めます。

### 事業 6-1) モビリティマネジメントの推進

町民に、継続的に公共交通に関する情報提供・啓発活動を実施します。

#### ■公共交通の啓発冊子イメージ

美里町 公共交通のすすめ

クルマはとても便利で、快適な乗り物です。でも、「クルマばかりの生活」には、困ったことも少なくありません。このパンフレットを読んで、「クルマとバスを使い分ける生活」を、じっくり考えてみてはいかがでしょうか？

美里バスを上手に利用して、みなさんで公共交通を育てていきましょう

クルマ利用と「健康」

公共交通を利用すると、歩くことが増えるので健康的です。1時間クルマで移動する代わりに公共交通を使えば、それだけで消費カロリーは2倍以上になります。

クルマ 消費カロリー 200  
公共交通 消費カロリー 400

クルマ利用と「交通事故」

一生のうち、23%のドライバーが人身事故を起こします。78人に1人のドライバーが死亡事故を起こします。

過去10年間の死者数を見ると、クルマの交通事故が一番多くなっています。鉄道と比べると約50倍。バスでは約150倍となっています。

クルマ利用と「お金」

乗るたびに「運賃」を支払わなければならない公共の交通に比べて、クルマを動かすのが「家上がり」だと思いませんか？しかし実際には、クルマの利用にはけっこうお金がかかります。

1年あたり約63万円  
マイカーに費用がかかります

資料:熊本県美里町

※モビリティ・マネジメント(MM): 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

## 事業 6-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催

公共交通の利用方法等について、教室を開催します。

### ■小学生向けバス乗り方教室



資料:熊本県甲佐町

### ■高齢者向けアプリ教室



資料:福岡県柳川市

## 施策7 他分野との連携推進

目標④「公共交通の利用を促進する」の達成に向けて、高齢者の免許返納の推進や、実際に利用してもらうための公共交通を利用したおでかけ企画などに取り組みます。

### 事業 7-1) 高齢者の免許返納の推進

警察や福祉部署等と連携して、運転免許返納者への特典の充実などに取り組みます。

#### ■山都町高齢者運転免許証自主返納支援事業

対象者：高齢者（70歳以上）

特典：①、②のいずれか

- ①山都ふれあいバスの1年間無料乗車券
- ②町内タクシー利用券（24,000円分）

#### ■交通事業者の運転免許返納特典

バス	対象者：高齢者（65歳以上） 特典：普通運賃が半額
----	------------------------------

### 事業 7-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出

高齢者の外出促進・健康増進、観光振興、地域のコミュニティ向上などと連携し、公共交通を利用したおでかけ機会の創出等を企画します。

#### ■フレイル予防と連携した公共交通利用促進

路線バスの沿線の商業施設と連携してフレイル予防の教室の開催や、フレイル予防のバスツアーを実施。教室参加を続けてもらうことで、路線バスを使ったおでかけが日常化を図り、さらには、健康寿命が延びることで、バスを利用できる年齢を引き上げ、バスの利用者数増を図っている。

#### ■フレイル予防事業の今後の展開



資料:神姫バス

# 5. 計画の推進体制

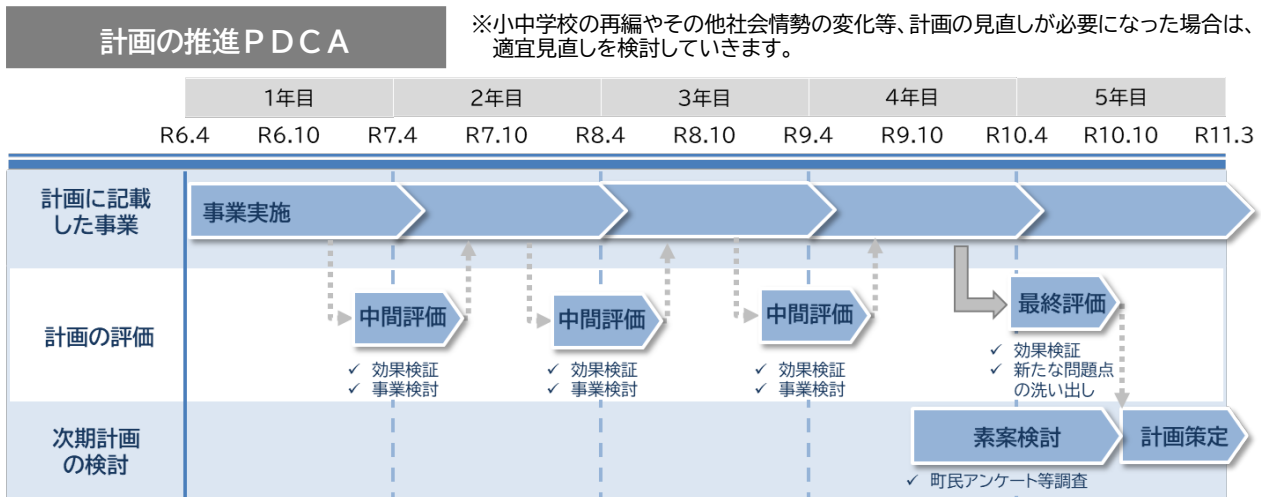
## 1) 計画の推進体制

本計画は、山都町地域公共交通活性化協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

山都町地域公共交通活性化協議会	
構成員	山都町、熊本県、交通事業者、利用者代表、関係機関、町民 等
役割	短期的な見直し・改善や、中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

## 2) 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況をみながら計画の進捗状況を管理します。事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを実施して効果検証をするとともに、次年度の事業内容について検討し効果の積み上げを図ります。計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



### ■計画の目標と指標

目 標	指 標	単 位	現 状 値	目 標 値
目標1 町内の移動しやすさを向上させる	【指標1】 コミュニティ交通利用者数	人/年	12,645 (R4年度)	16,600 (R10年度)
	【指標2】 公共交通運転手数	人	44 (R4年度)	44 (R10年度)
目標2 町外への公共交通をもっと使いやすくする	【指標3】 高速バス・特急バスの町内バス停利用者数	人/年	3,457 (R4年度)	3,700 (R10年度)
	【指標4】 路線バス利用者数	人/年	186,405 (R4年度)	207,000 (R10年度)
目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する	【指標5】 環境配慮型車両の導入台数	台	— (R4年度)	7 (R10年度)
目標4 公共交通の利用を促進する	【指標6】 コミュニティ交通分担率	%	1.4 (R4年度)	5 (R10年度)

なお、コミュニティ交通の収支率・公的負担額は、毎年モニタリングを行い、効率的な運行を目指します。



**防衛省**  
**(特定防衛施設周辺整備調整交付金事業)**

# 山都町地域公共交通計画

---

発行日 令和6年3月

作成 山 都 町