

菊陽町 地域公共交通計画

本編

2025（令和7）年 3 月

菊陽町

菊陽町地域公共交通計画

目 次

1. 計画の概要	1
1－1. 計画策定の背景と目的	1
1－2. 対象区域	1
1－3. 計画期間	1
1－4. 計画の位置づけ	2
2. 地域公共交通の問題点	3
3. 菊陽町地域公共交通計画の基本方針	12
3－1. 地域公共交通計画の基本方針	12
3－2. 目指すべき地域公共交通網	13
4. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業	16
4－1. 計画の目標	16
4－2. 目標達成に向けた施策・事業	17
4－3. 評価指標	32
5. 計画の推進体制	35
5－1. 計画の推進体制	35
5－2. 関係する主体と基本的な役割	35
5－3. 計画の評価方法	36
菊陽町地域公共交通会議 委員名簿	39
計画策定の経緯	40
計画策定に向けて実施した調査概要	41

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

本町では、2025(令和7)年3月、新たに「菊陽町総合計画」を策定し、すべての人に「快適なまち」、くらしとみどりが調和する「豊かなまち」、将来に渡り「誇れるまち」というまちづくりの3つの基本理念に基づき、「ともに輝き成長しつづけるまち菊陽」をまちのめざす姿として掲げ、まちづくりに取り組むこととしています。

また、早くから土地区画整理事業や工業団地の整備等に取り組むとともに、大規模な商業施設の立地や企業の進出等も続き、人口が増加してきました。そのような中で、世界的な半導体企業の進出もあり、今後更なる経済発展や開発、人口増加が期待されています。

本町には、阿蘇くまもと空港、JR 豊肥本線、路線バス、巡回バス「キャロッピー号」、乗合タクシー、タクシー、セミコン通勤バスといったさまざまな公共交通サービスがあります。このような公共交通サービスが町民や来町者の日々の生活を支える一方で、朝夕の通勤時には主要道路を中心に交通渋滞が発生し、その改善が最重要課題とされています。便利な自家用車ですが、そればかりに偏ってしまうと渋滞などの悪影響も生じてしまいます。また、地球温暖化など環境面への影響も危惧されます。自家用車ばかりでなく多様な公共交通サービスをうまく利用して、公共交通と自家用車のバランスをとっていくことも重要です。そうすることで今後も増加が見込まれる高齢者をはじめ、こどもや障がいをもっている方など自家用車を運転できない方も安全・安心に移動できる環境を整えていくことにもつながります。

このような課題認識のもと、町民の安全安心、そして心地よい暮らしを支える、便利で持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて、本町の地域公共交通の基本方針や実現に向けた取組等を示す「菊陽町地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 対象区域

本計画は、菊陽町全域を対象とします。

これに加え、町内外を行き来する鉄道・路線バス等も対象とし、広域での移動についても考慮します。

1-3. 計画期間

本計画の計画期間は、2025(令和7)年度から2029(令和11)年度までの5年間とします。

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。

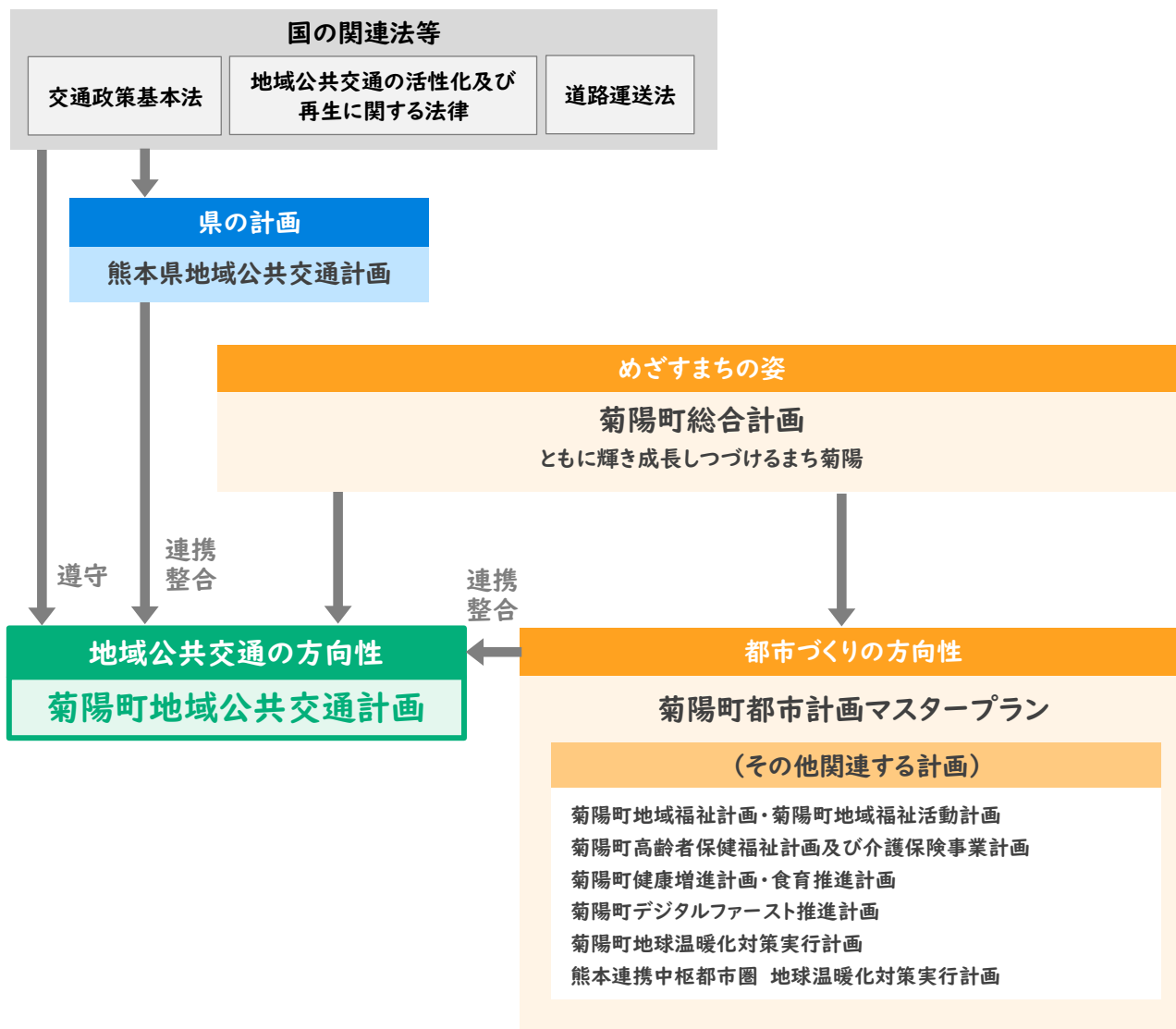
1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「菊陽町総合計画」に基づき、町の将来都市構造を示す「菊陽町都市計画マスタープラン」や、保健福祉、教育、環境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。

なお、今後、菊陽町立地適正化計画の策定により本計画を見直す可能性もあります。

■菊陽町地域公共交通計画の位置づけ

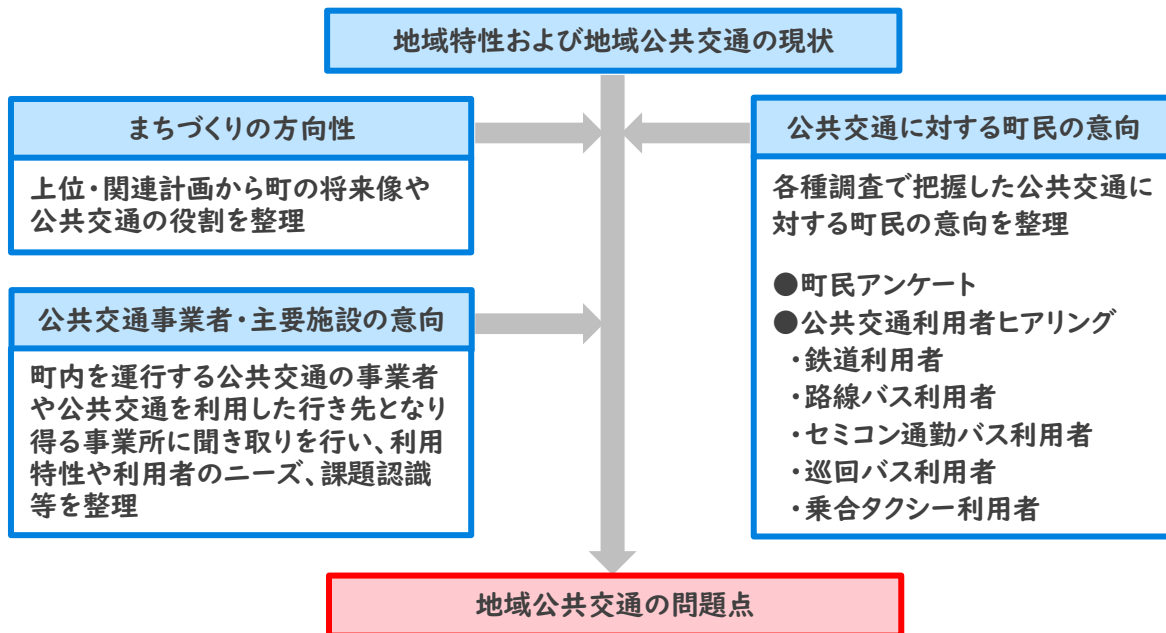


2. 地域公共交通の問題点

本町の地域特性や地域公共交通の現状※を踏まえて、町民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問題点を整理しました。

※本町の地域特性や地域公共交通の現状の詳細については、「資料編」に掲載しています。

■地域公共交通の問題点を整理するまでの経緯



■地域公共交通の問題点

問題点 1 公共交通の低調な利用

問題点 2 鉄道・駅を基軸とした交通体系と駅へのアクセスのギャップ

問題点 3 JR、セミコン通勤バスの過密

問題点 4 高まる高齢者の移動需要と運転手不足

問題点 5 町内の交通渋滞

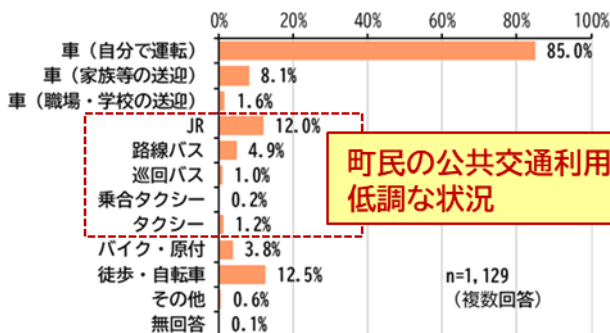
問題点 6 新たなまちづくりに伴う交通需要の発生

問題点1

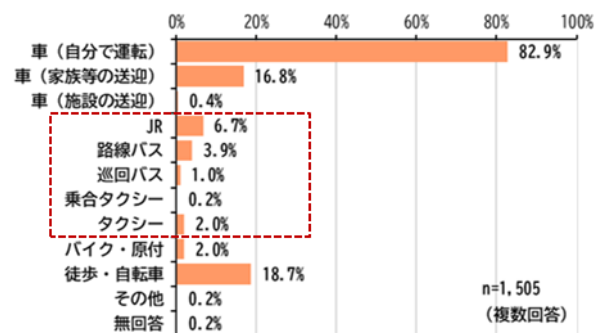
公共交通の低調な利用

- 町民の公共交通の利用は低調な状況にあります。
- 町民アンケートからみた利用状況
 - JR 豊肥本線 通勤・通学利用:12% 買物利用:7% 通院利用:3%
 - ※利用しない理由:「駅まで行くのが難しい、行くのが面倒」
 - 路線バス 通勤・通学利用:5% 買物利用:4% 通院利用:3%
 - ※利用しない理由:「バス停まで行くのが難しい、行くのが面倒」、「便数が少ない」
- 公共交通サービスに対する満足度は、全項目で「不満」が「満足」を上回っていました。
- 現在の公共交通サービスは、町民のニーズに応えきれていない状態にあります。

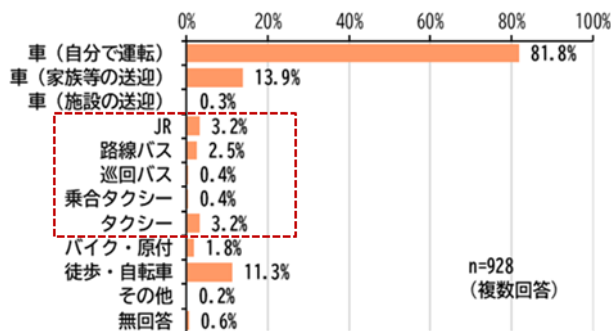
■通勤・通学で外出する方の主な交通手段



■買物で外出する方の主な交通手段



■通院で外出する方の主な交通手段



町民アンケートによると、
①～⑨の全ての項目において
「不満」と回答した方の割合が高い



■公共交通サービスに対する満足度

	公共交通のサービス内容	満足	不満
①	巡回バスや乗合タクシーのサービス	6.8%	19.5%
②	短距離の交通サービス（駅やバス停などをつなぐ交通サービス）	7.2%	23.4%
③	熊本方面の交通サービス	22.3%	40.5%
④	大津方面の交通サービス	11.7%	25.4%
⑤	阿蘇くまもと空港・益城方面の交通サービス	10.3%	35.7%
⑥	利用しやすい運賃制度	10.6%	23.0%
⑦	駅やバス停の待合環境	12.3%	40.1%
⑧	ダイヤや運行状況などの情報提供	17.1%	33.6%
⑨	各公共交通の結節（乗り換え）	12.2%	30.8%

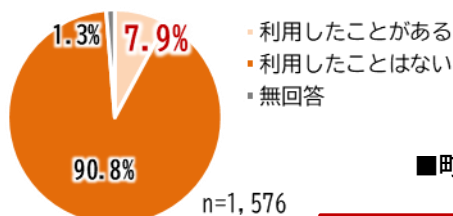
資料:町民アンケート

- 巡回バス「キャロッピー号」は、1便あたりの利用者数が平均で 6.8 人/便です。利用する方が少ないために、輸送効率が低くなっています(利用者1人あたりの経費:647 円/人)。
- 乗合タクシーも同様で、1便あたりの利用者数が平均で1.2人/便で、輸送効率が低くなっています(利用者1人あたりの経費:1,003 円/人)。
- 町民アンケートの結果をみても、利用したことがあると回答した方の割合は1割以下でした。
※利用しない理由:「利用できるバスがあるのか、よくわからない」や「便数が少ない、利用したい時刻に運行していない」、「行きたい施設・場所までいけない」、「予約が難しい、行くのが手間」
- 交通事業者や施設からは、サービスの認知度の低さや、見直しの必要性を指摘する意見も挙げられています。

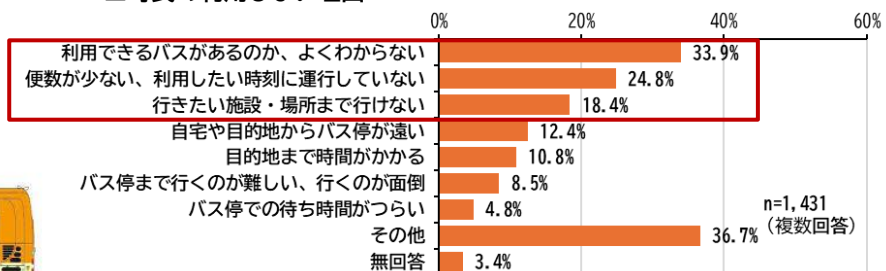
【巡回バス「キャロッピー号」】

利用者1人あたりの経費
647円/人

■町民の利用状況



■町民の利用しない理由



■便あたりの利用者数

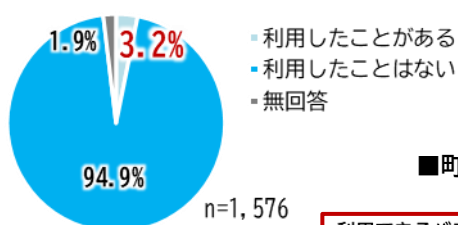
【R5年度】	平均乗車人数 (人/便)
南部線	21.7
中央循環線 (東)	1.8
中央循環線 (西)	1.8
西部線	12.0
巡回バス 全体	6.8

資料:令和5年度の利用実績

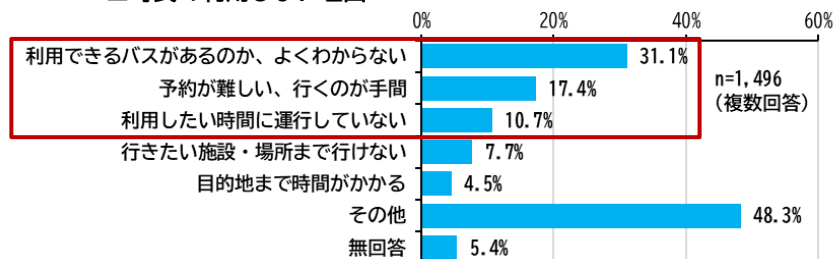
【乗合タクシー】

利用者1人あたりの経費
1,003円/人

■町民の利用状況



■町民の利用しない理由



■便あたりの利用者数

【R5年度】	平均乗車人数 (人/便)
乗合タクシー	1.2

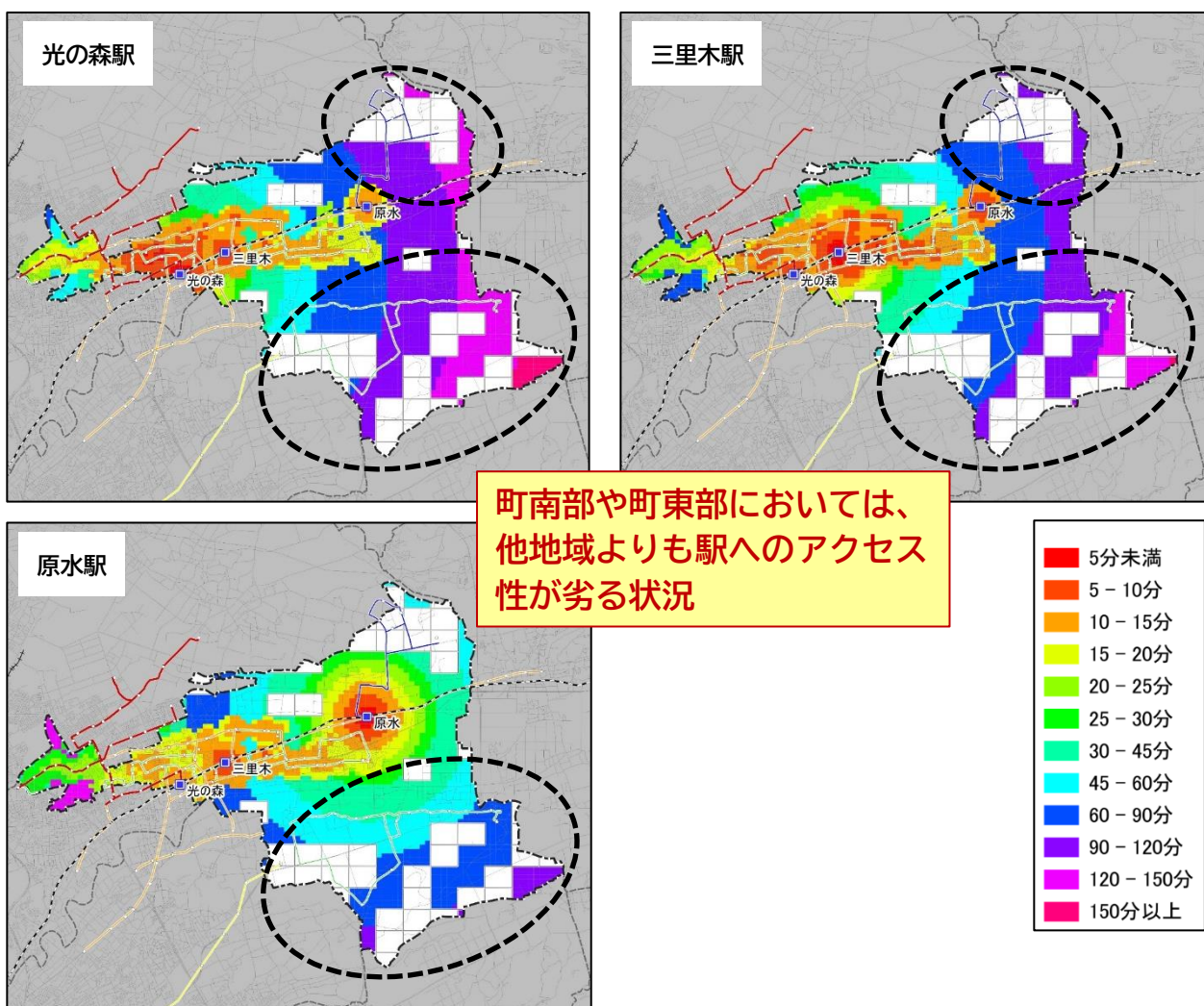
資料:令和5年度の利用実績

問題点2

鉄道・駅を基軸とした交通体系と駅へのアクセスのギャップ

- 本町は、昭和40年代から、JR 豊肥本線沿線の光の森駅、三里木駅の市街地整備をベースとした都市化が進められてきました。
- 今後も、新駅整備や原水駅周辺も含めた土地区画整理事業が予定され、JR 豊肥本線沿線の都市機能集積が一層進んでいきます。つまり、今後もより一層、町の中心は JR 豊肥本線の駅及び沿線となっていくことになります。
- そうした中、各駅までの公共交通を利用したアクセスのしやすさをみると、町の南部や東部地域では駅までのアクセス性が劣っている状況がみられ、目指す将来像とのギャップが生じています。

■JR駅までのアクセシビリティ評価※（平日 9:00～16:00）



※アクセシビリティ評価とは・・・

移動の手段を、徒歩と公共交通(鉄道、バスなど)に限定して、居住地から目的地までの空間移動を伴うアクセシビリティを評価したもの。

問題点3 JR、セミコン通勤バスの過密

- JR 豊肥本線の通勤時間帯は、セミコンテクノパークへの通勤者を中心に利用が集中しており、車内は満員状態となっています。
- JR 利用者からは、増便や増結などをもとめる意見が多く挙げられています。
- また、セミコン通勤バスも朝夕運行されており、利用状況に応じた増便や企業の自主的な時差出勤などで多少は緩和されているものの、依然として混雑状態にあります。
- 交通事業者からは、増便対応とそれに資する運転手確保に向けた、行政支援に対する要望の声が出ています。

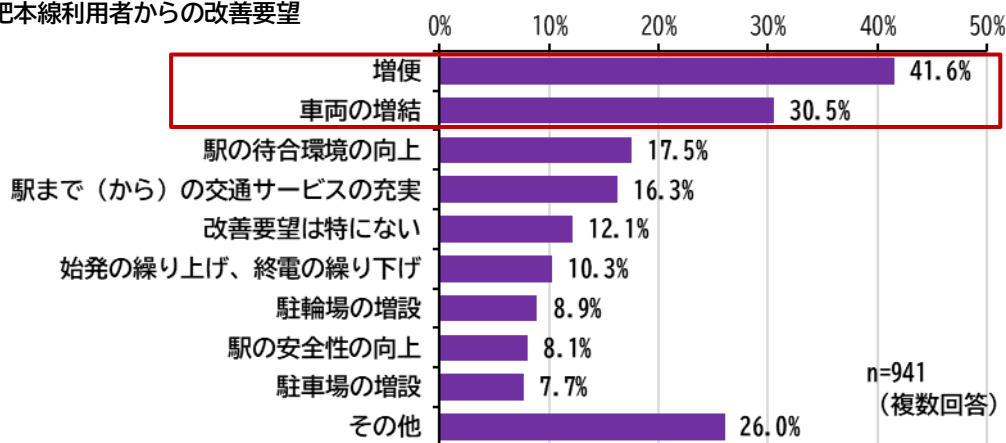
■JR豊肥本線 通勤時間帯の風景



■セミコン通勤バス 通勤時間帯の風景

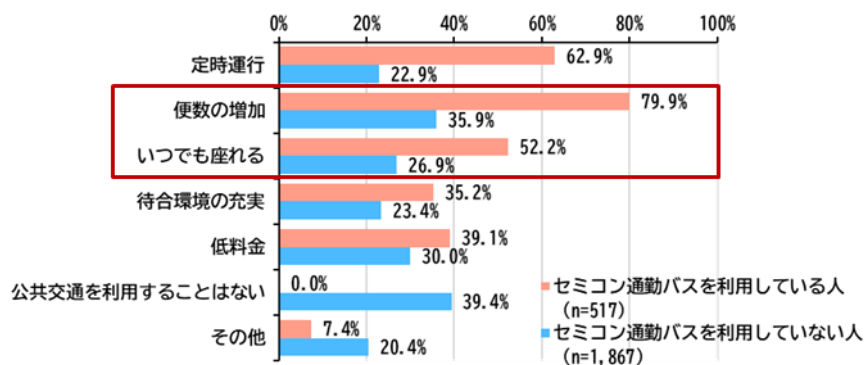


■JR豊肥本線利用者からの改善要望



資料：町民アンケート

■セミコン通勤バス利用者からの改善要望



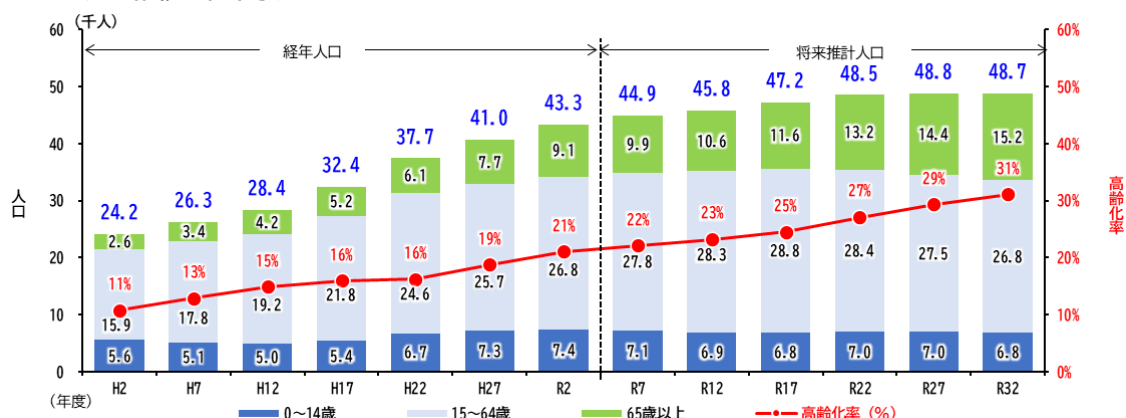
資料：セミコン通勤バス利用者アンケート

問題点 4

高まる高齢者の移動需要と運転手不足

- 本町では人口が増加傾向にあり、今後もその傾向は続くことが見込まれています。そうした中、高齢者人口も増加が見込まれており、高齢化率は2050(令和32)年に30%を超えることが予測されています。
- 町民アンケートでは免許返納について、約6割の方が「近々返納する予定」や「将来は返納してもよい」と回答しています。免許を返納した後、自家用車の代替となる交通手段へのニーズが高まることが想定されます。
- 一方で、鉄道、路線バス、タクシーともに運転手不足が深刻化しており、十分なサービス供給量が提供できない状況となっています。

■これまでの人口推移と将来予測

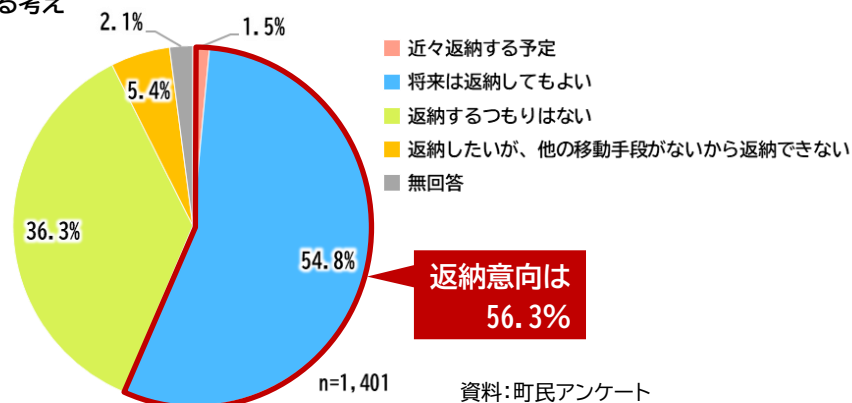


※H2～R2 年度:経年人口、R7～R32年:将来推計人口

※総人口は不詳人口込みの数字のため、各年齢別人口の合計値と総人口は必ずしも一致しない。

資料:経年人口/国勢調査(各年)、将来推計人口/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(2023)年推計)

■免許返納に対する考え



■交通事業者ヒアリング

バス事業者 	運転手が不足している状況はずっと続いている。 公共交通を守る観点での運転手確保に対する協力がほしい。
タクシー事業者 	運転手の高齢化で労働時間が減少、パフォーマンスが下がっている。 コロナの影響で、グループ会社含めて30名ほどが退職(運転手全体の1/5)

問題点5 町内の交通渋滞

- 平日朝夕の通勤時間帯や、休日の日中において、交通渋滞が生じています。
- 通勤需要をみると、町民の通勤として、「町内で通勤する方の移動」と「町外に通勤する方の移動」があります。さらに、「菊陽町で働く方が町外から入ってくる移動」もあります。これらの通勤交通が同時時間帯に発生するため、幹線道路以外にも渋滞・混雑が拡大し、面的な交通渋滞を引き起こしています。
- その結果、路線バスは、始発となる営業所近辺から渋滞に巻き込まれてしまい、定時性が損なわれています。
- タクシーも、配車・送迎時間が読めないために予約を受け付けられないなど、運行の効率性に影響が出ています。

セミコンテクノパーク周辺
や光の森駅周辺で、面的な
混雑状況が発生

■旅行速度の状況



資料：熊本県交通渋滞対策協議会資料（令和6年2月）

■通勤流動

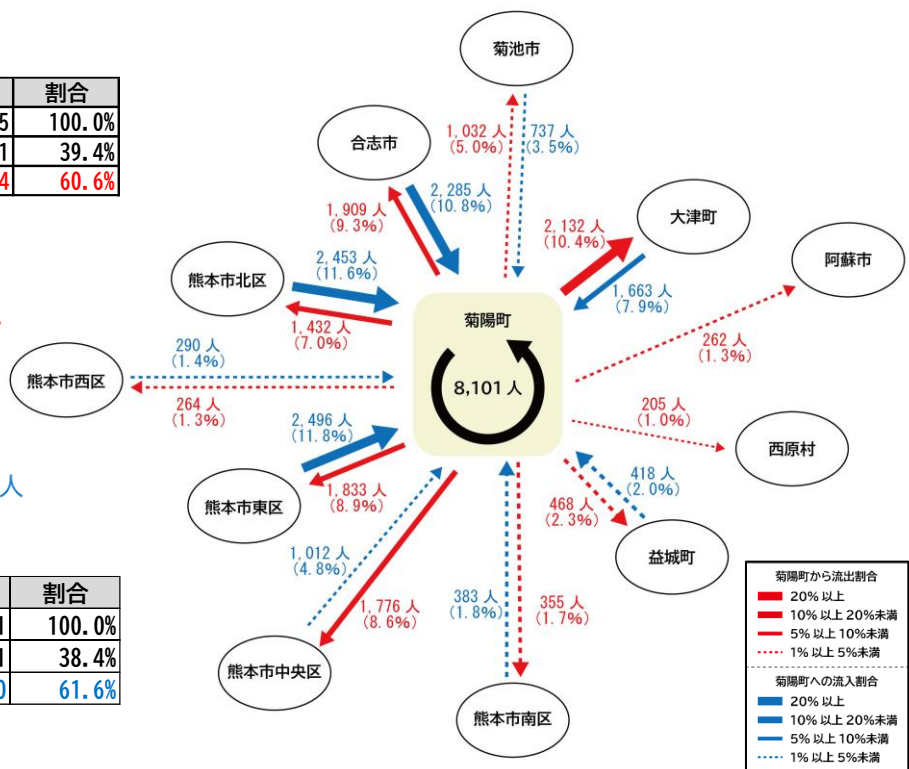
	人数	割合
菊陽町に常住する従業者	20,585	100.0%
菊陽町内で従業	8,101	39.4%
菊陽町外で従業	12,484	60.6%

通勤目的で、
菊陽町内から町外に出ていく人

どちらも多い

通勤目的で、
菊陽町外から町内に入ってくる人

	人数	割合
菊陽町で従業する従業者	21,071	100.0%
菊陽町内に常住	8,101	38.4%
菊陽町外に常住	12,970	61.6%

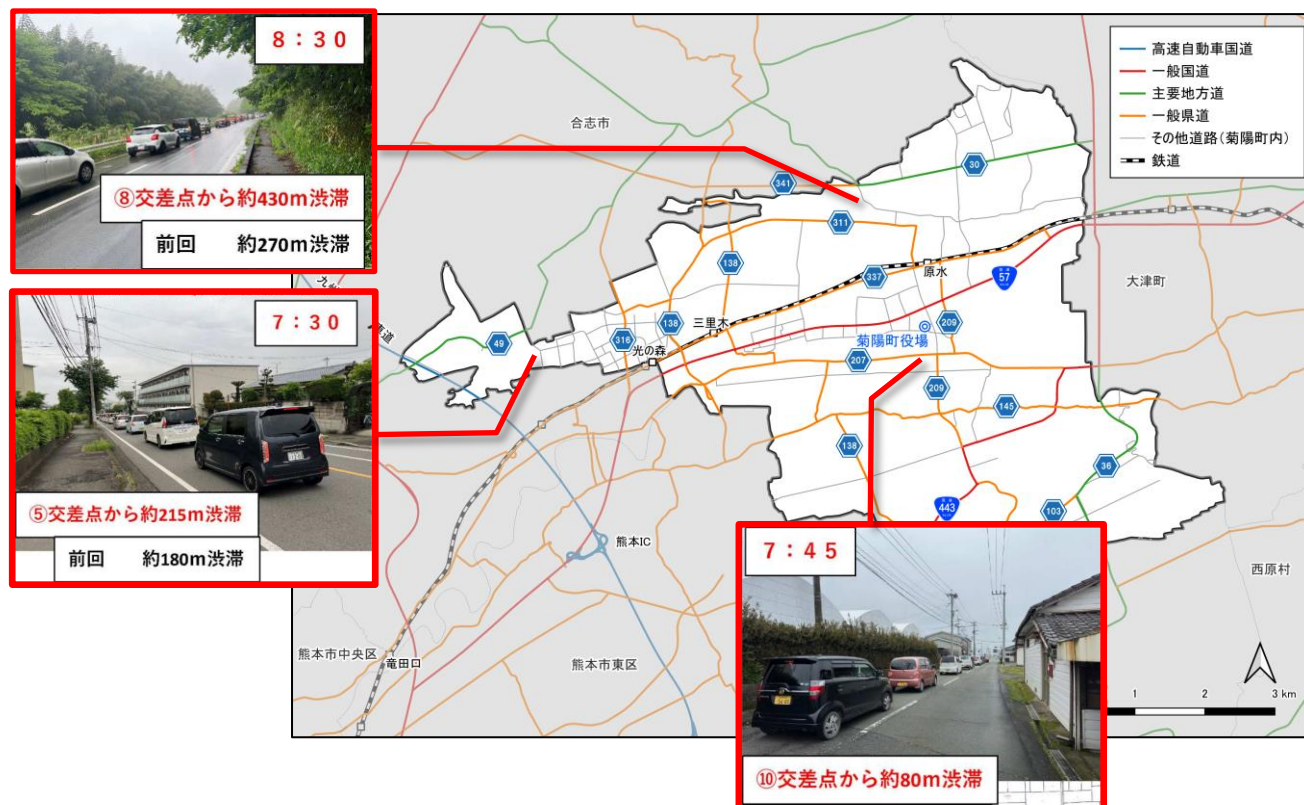


資料：令和2年国勢調査

※菊陽町からの流出割合：菊陽町に常住する従業者に対する他市区町村への従業者数の割合（1%以上を対象）
※菊陽町への流入割合：菊陽町で従業する従業者に対する他市区町村からの従業者数の割合（1%以上を対象）

- 主要道路における交通渋滞が影響して、抜け道交通が増えてきています。抜け道交通が増えると、住環境の安全性の低下が懸念されます。
- また、交通渋滞による速度低下は、自動車からの二酸化炭素排出量を増加させるため、環境悪化につながることも懸念されます。

■交通渋滞実態調査（R6.4.22）



大手企業の進出で裏道や抜け道となっているのか、杉並台町内でも朝夕に渋滞が発生しています。
事故がおこる前に何とかしていただきたいです。
(町民アンケートより 菊陽西 80 歳以上)



通勤がバイクなので職場まで 30 分弱で着きますが、
きっと車だったら 2 時間位かかるのでは？！と思ってし
まうくらいの渋滞具合です。

車では絶対に通勤したくないですね。

(町民アンケートより 武蔵ヶ丘北 30 歳代)

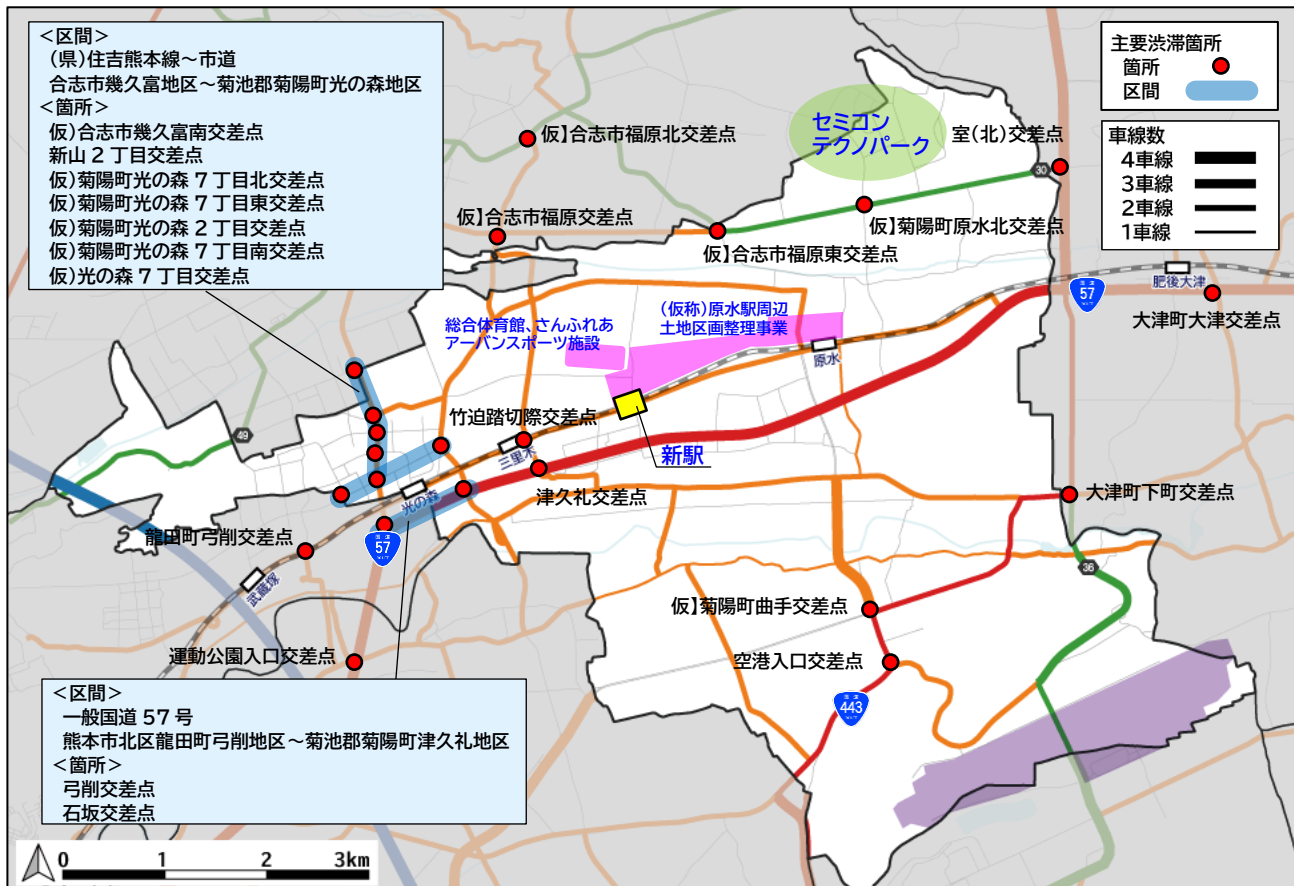
とにかく渋滞がストレスです。よい町なのに、通勤や外出時に渋滞でロスする時間が、暮らしにおいて非常にマイナスだと感じています。

(町民アンケートより 菊陽西 30 歳代)

問題点6 新たなまちづくりに伴う交通需要の発生

- JR 豊肥本線の新駅から原水駅間の土地区画整理事業の進捗に伴い、新たな交通需要が発生することが想定されます。
- また、新駅の北側に開業予定の「アーバンスポーツ施設」が完成すると、これに伴う新たな需要も発生します。
- 現在の公共交通サービスでは、これらの需要に対応できない可能性があります。

■主要渋滞箇所



資料：熊本県交通渋滞対策協議会資料(令和6年12月)

3. 菊陽町地域公共交通計画の基本方針

3-1. 地域公共交通計画の基本方針

本町の上位計画である総合計画に掲げられているめざすまちの姿や、都市計画マスタープランで掲げられている都市づくりの理念、そして、2章でまとめた地域公共交通の問題点を踏まえて、菊陽町地域公共交通計画の基本方針を設定しました。

総合計画	都市計画マスタープラン
【めざすまちの姿】 ともに輝き成長しつづけるまち 菊陽	【都市づくりの理念】 成長と調和が共存し未来へつなぐ共創都市 菊陽
まちづくりの基本方針 未来あるまちづくり やすらぎのまちづくり 魅力あるまちづくり つながり育むまちづくり	目標1 ：人口増加や国際化に対応した計画的な都市づくり 目標2 ：農商工、自然環境のバランスが取れた都市づくり 目標3 ：快適で安全に移動できる都市づくり 目標4 ：誰もが安全安心に暮らせる都市づくり 目標5 ：多様な関係者による共創の都市づくり

地域公共交通計画の 基本理念	公共交通による快適な移動と安全・安心な暮らし ～ “ともに成長しつづけるまち” を支える公共交通～
目指す暮らしの姿（イメージ） ●高齢者等の移動制約者が公共交通で安心して移動できるまち ●自家用車移動の減少により生活環境における交通の安全性が高いまち ●通勤や通学等の手段として公共交通による移動が苦にならないまち ●先進技術を活用した交通サービスにより便利で効率的に移動できるまち	

地域公共交通の問題点	菊陽町における地域公共交通の基本方針
1 公共交通の低調な利用	基本方針 1 町内外の移動が快適な公共交通の再構築 町内のコミュニティ交通の見直しや町外との交通ネットワークの強化を進めることにより、町内外の移動の利便性向上を図る。
2 鉄道・駅を基軸とした交通体系と駅へのアクセスのギャップ	基本方針 2 新たなまちづくりと一体となった鉄道軸周辺の公共交通の充実 鉄道を町の公共交通の幹線軸とし、新たに整備する新駅を核とした二次交通体系の構築や鉄道の輸送力強化など、今後のまちづくりと連動した公共交通の充実を図る。
3 JR、セミコン通勤バスの過密	基本方針 3 未来を見据えた多様なモビリティの活用 自動運転やグリーンエネルギーモビリティ等の先進技術を活用した、今後の町の発展にふさわしい新たなモビリティの導入を図る。
4 高まる高齢者の移動需要と運転手不足	基本方針 4 公共交通の利用促進と持続可能性の確保 増加する外国人にも対応した情報周知の強化等により公共交通の利用を促進するとともに、運転手の確保等にも取り組むことで、公共交通の持続可能性の確保を図る。
5 町内の交通渋滞	
6 新たなまちづくりに伴う交通需要の発生	

3-2. 目指すべき地域公共交通網

本町の地域公共交通の将来像の実現に向けて各交通機関がそれぞれの役割を果たすとともに、効果的に組み合わせ、町民の日常生活や来町者の移動を支え、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
広域幹線交通	鉄道	熊本や大津・阿蘇方面への町外移動や町外からの通勤通学移動等を支える骨格軸
	路線バス	熊本方面への町外移動を支える幹線交通
	高速バス	福岡方面への県外移動を支える路線
域内幹線交通	路線バス	光の森駅、三里木駅等へのアクセスを支える路線
	BRT・セミコン通勤バス	新駅・原水駅からセミコンテクノパークへの通勤を支える路線
	巡回バス	市街地エリアの移動を支えるサービス
支線交通	乗合タクシー	巡回バスがカバーできないエリアの移動を支えるサービス
その他	タクシー	町民・来町者のあらゆる移動ニーズを支えるサービス
	シェアサイクル	短距離移動を支えるサービス

2) 交通結節点

本町の都市計画マスタープランで、町の中核となる拠点として位置付けられている JR の 4 つの駅と、バス交通の起点となる九州産交バス光の森営業所を交通結節点として位置付けます。

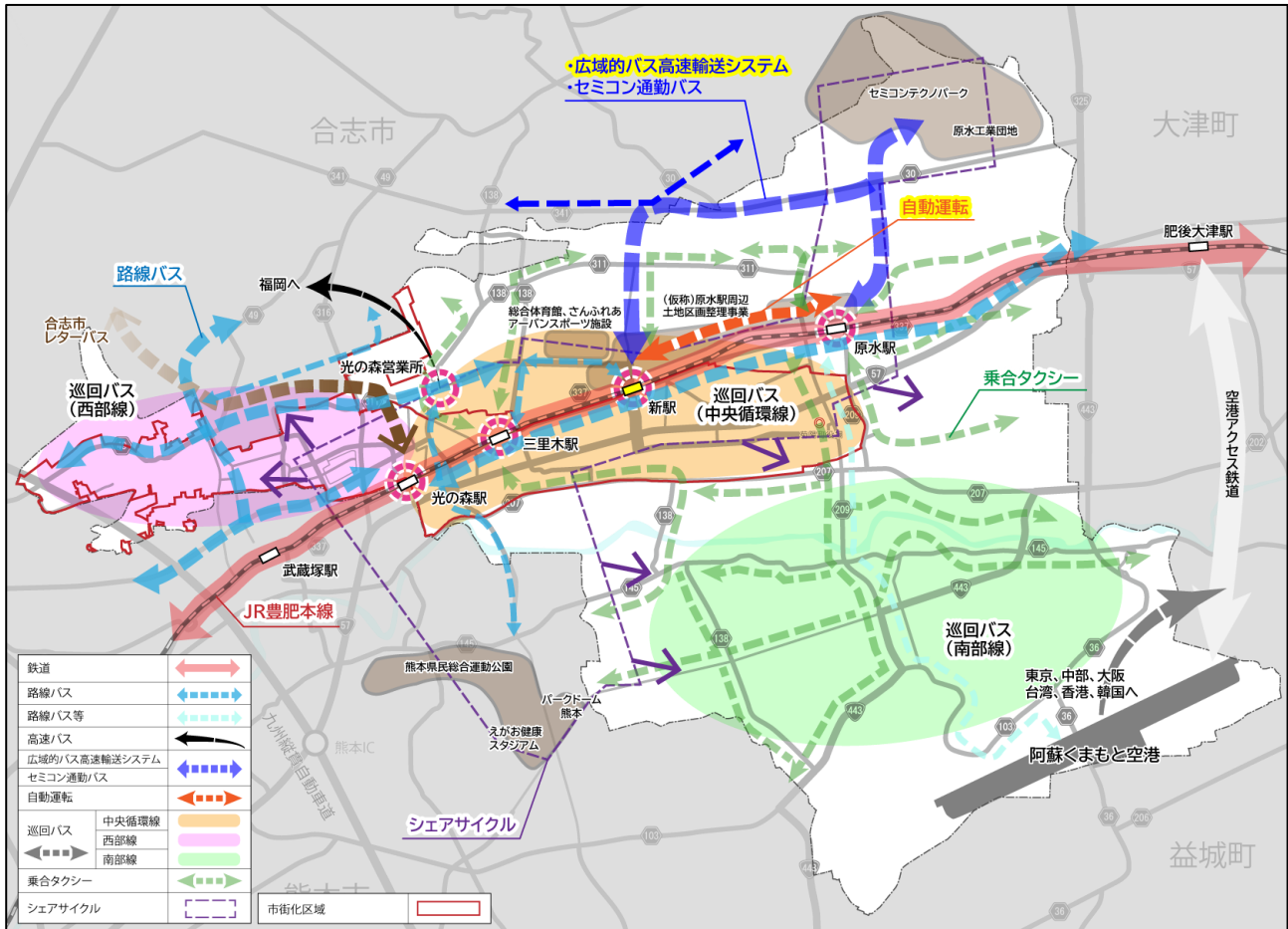
■交通結節点

交通結節点	役割
光の森駅、三里木駅、原水駅、新駅	鉄道・バス・巡回バス・シェアサイクル等の結節点
九州産交バス 光の森営業所	高速バスとの結節点

3) 将来公共交通ネットワーク

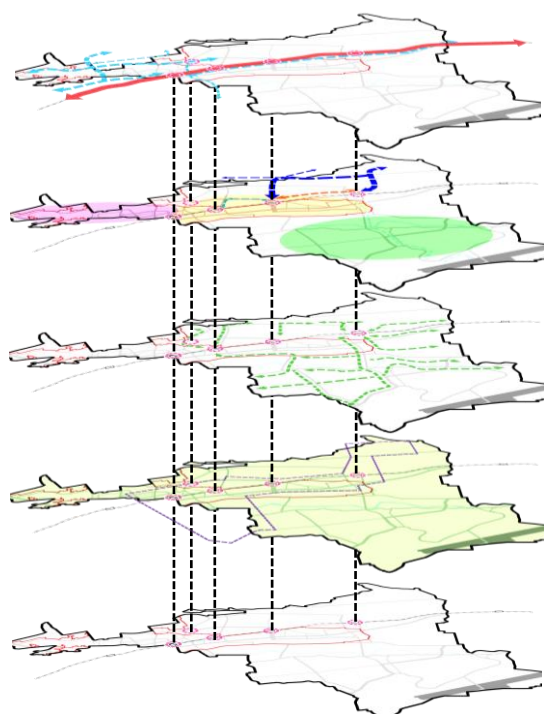
町民及び来町者の広域および地域内の多様な移動に対して、広域幹線や地域間幹線、地域内交通がそれぞれの役割に基づく階層性を有し、交通結節点で円滑に接続する持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

■公共交通ネットワーク【将来イメージ】



■交通機関と交通結節点の階層的構造とサービス水準

黄色線：新規分



【広域幹線】

鉄道
路線バス
高速バス

輸送量	運行頻度	運賃	ルート
大量	高頻度		

【域内幹線】

路線バス
BRT・セミコン通勤バス
巡回バス

輸送量	運行頻度	運賃	ルート
大量	中頻度		

【支線】

乗合タクシー

輸送量	運行頻度	運賃	ルート
少量	低頻度	安価	自由

【その他】

タクシー
シェアサイクル

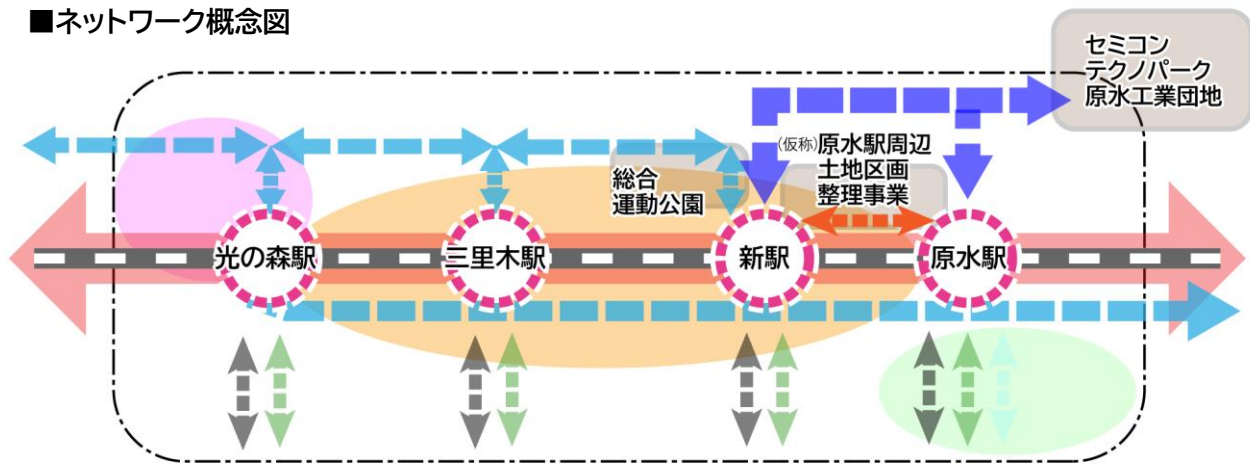
輸送量	運行頻度	運賃	ルート
少量			自由

【交通結節点】

JR 光の森駅
JR 三木木駅
JR 原水駅
新駅
光の森営業所

町民	セミコン関連	来町者	隣接市民
●		●	●
●			
●	●	●	
●	●		
●			●

■ネットワーク概念図



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と役割・必要性を整理しました。

■公共交通機関の役割

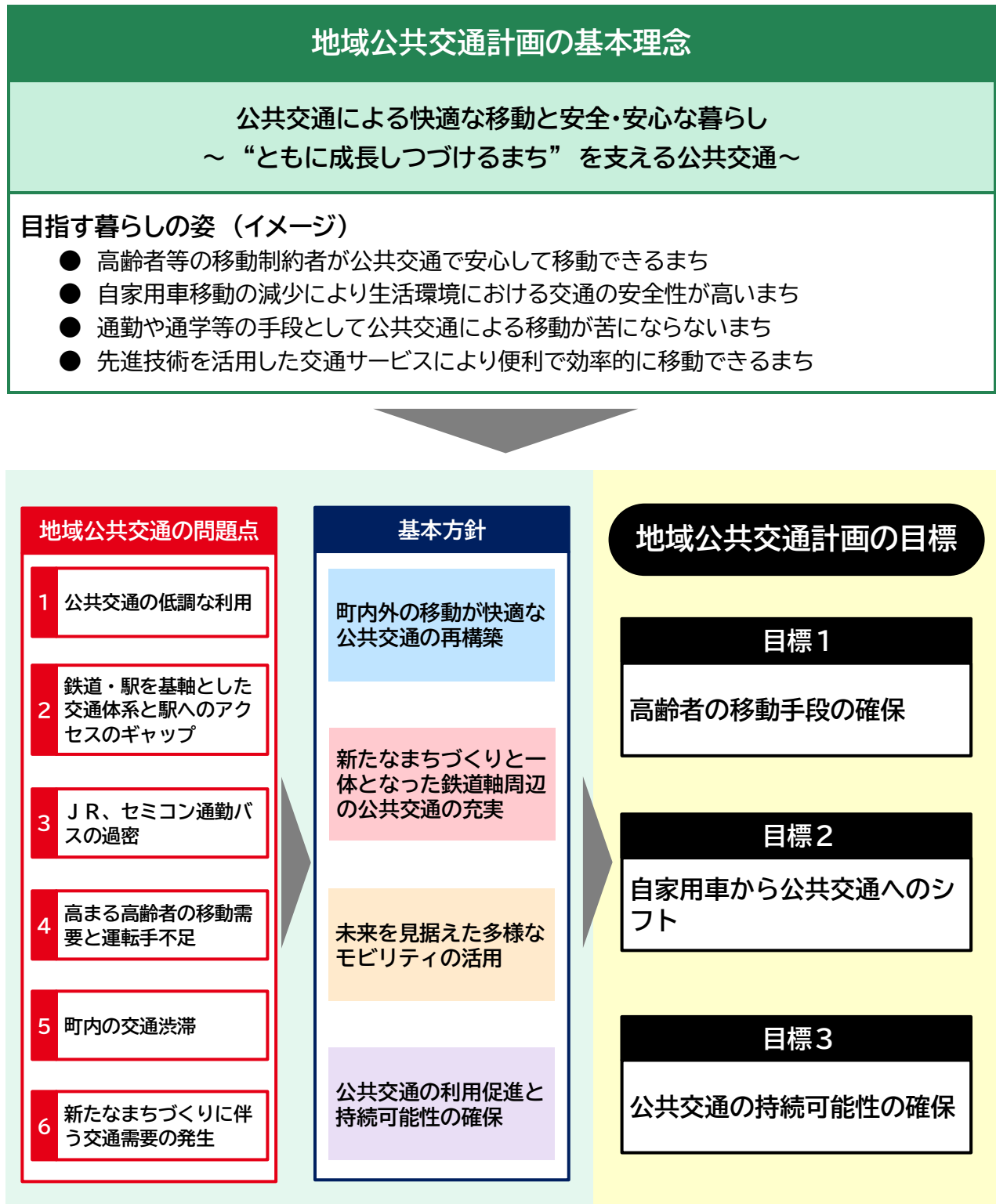
区分	交通機関	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線交通	JR 豊肥本線	熊本や大津・阿蘇方面への町外移動や町外からの通勤移動等を支える骨格軸	・市内の二次交通の充実 ・新駅開業、輸送力強化 ・交通結節点機能強化
	産交バス E3-1、E3-2 E3-3、E3-4、E3-5	熊本方面への町外移動を支える幹線交通	・サービス水準の最適化 ・利用啓発(情報周知の強化など) ・需要喚起(MaaS 活用など) ・運転手確保支援 ※C5-2～6 は地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す
	産交バス F1-1、F1-2		
	産交バス K5-1、F5-2		
	熊本電鉄バス C5-2、C5-3 C5-4、C5-5、C5-6		
	熊本電鉄バス C6-5		
	熊本電鉄バス C7-3、C7-5		
	熊本電鉄バス C9-2、C9-3、C9-4 C9-5、C9-7		
	熊本電鉄バス E2-2、E2-3		
	熊本都市バス G1-5		
	高速バスひのくに号	福岡方面への県外移動を支える路線	・利用啓発
域内幹線交通	路線バス	光の森駅、三里木駅等へのアクセスを支える路線	・利用啓発(情報周知など) ・運転手確保支援
	BRT・セミコン通勤バス	新駅・原水駅からセミコンテクノパークへの通勤を支える路線	・路線新設
	巡回バス	市街地エリアの移動を支えるサービス	・サービスの見直し ・利用啓発 ・運転手確保
支線交通	乗合タクシー	巡回バスがカバーできないエリアの移動を支えるサービス	・運転手確保 ・ライドシェア導入検討
その他	タクシー	町民・来町者のあらゆる移動ニーズを支えるサービス	・運転手確保 ・ライドシェア導入検討
	シェアサイクル	短距離移動を支えるサービス	・導入推進

4. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業

4-1. 計画の目標

本計画における目標と目標達成に向けた施策体系を整理しました。

■基本方針と計画の目標



4-2. 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。

■目標達成に向けた施策体系

基本方針		施策・事業
1	町内外の移動が快適な公共交通の再構築	施策1：コミュニティ交通サービスの充実
		1-1) 巡回バスのサービス内容の見直し 1-2) 乗合タクシーのサービス内容の見直し
		施策2：町外との交通ネットワークの強化
		2-1) 路線バスのサービス水準の最適化 2-2) 周辺自治体との連携強化
2	新たなまちづくりと一体となった鉄道軸周辺の公共交通の充実	施策3：J R新駅を核とした公共交通体系の構築
		3-1) J R新駅の整備 3-2) J R新駅からの路線バスの運行 3-3) J R各駅と巡回バスの接続強化 3-4) J R原水駅・新駅とセミコン通勤バスの接続強化 3-5) 広域的なバス高速輸送システムの導入検討 3-6) シェアサイクルサービスの導入推進
		施策4：J R豊肥本線の利便性・輸送力強化
		4-1) 運行本数の増便・車両の増結 4-2) 同時進入化・複線化
		施策5：交通結節点の機能強化
		5-1) 駅の待合環境の充実 5-2) バス停の待合環境の充実 5-3) 官民連携による交通結節点の整備
3	未来を見据えた多様なモビリティの活用	施策6：新たなまちづくりにふさわしい新モビリティの導入
		6-1) 自動運転モビリティの導入検討 6-2) グリーンエネルギーモビリティの導入検討 6-3) シェアリングモビリティの導入検討 6-4) M a a Sの活用検討
		施策7：利用啓発と他分野との連携
		7-1) 情報周知の強化 7-2) モビリティ・マネジメントの推進 7-3) 高齢者の免許返納の促進 7-4) 地域・福祉と連携した移動機会の創出
4	公共交通の利用促進と持続可能性の確保	施策8：運転手の確保
		8-1) 運転手募集の広報 8-2) セカンドキャリア希望者への就業促進 8-3) 二種免許取得支援制度の創設検討 8-4) ライドシェアの導入検討

施策1 コミュニティ交通サービスの充実

事業1-1) 巡回バスのサービス内容の見直し

巡回バスは、主に人口が集中する市街化エリアの移動手段を確保するための交通サービスとして運行していますが、現在は利用が低調であり、運転手不足の影響による減便等の可能性もはらんでいる状況です。

そのため、車両の小型化により対応できる運転手の確保を行った上で、更なる利便性向上に向け、町民等のニーズを踏まえた最適な便数の設定をはじめ、可能な限り迂回せず駅や主要施設にアクセスできるルートへの変更、運行曜日の再検討など、幅広い観点から見直しを行います。

また、人件費や燃料費などが増加している状況を踏まえ、今後も持続的な交通サービスを確保していくために、回数券の廃止を含め、運賃についても見直しを検討します。

さらに、現在、南部線は JR 豊肥本線まで運行していませんが、南小校区周辺から JR 豊肥本線までのアクセス向上を図るため、駅への実証運行を検討します。

加えて、誰もが利用しやすい環境を整備するため、現在の車両を更新する必要性が生じた際は、低床車両(ノンステップバス)の導入について検討します。

事業1-2) 乗合タクシーのサービス内容の見直し

乗合タクシーは、主に巡回バスがカバーできないエリアを中心に、予約に応じて運行していますが、乗合率が低く、運転手不足の影響もあり、より効率的な運行が求められています。

そのため、輸送回数や乗合率の向上を図ることを目的に、AI を活用した配車システムの導入を検討します。

また、他の交通サービスの運行状況に応じた乗降場所の再設定や運行曜日の再検討、事前登録方法の簡素化など、引き続きサービスの改善に取り組みます。

さらに、現在は1回300円の運賃ですが、乗車距離に関係なく一律で設定されているため、長距離移動時の運賃経費の負担が大きくなっています。

そのため、持続的な交通サービスを確保する観点から、回数券の廃止を含め、運賃についても見直しを検討します。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12~16	R17以降
施策1: コミュニティ交通サービスの充実	事業1-1) 巡回バスのサービス内容の見直し	菊陽町 交通事業者	計画・実証運行		本格運行			事業3-1と連動 見直し検討	
	事業1-2) 乗合タクシーのサービス内容の見直し	菊陽町 交通事業者	計画・実証運行		本格運行			事業3-1と連動 見直し検討	

施策2 町外との交通ネットワークの強化

事業2-1) 路線バスのサービス水準の最適化

路線バスは、町外へのアクセスを支える重要な交通サービスです。しかし、町民の移動ニーズにダイヤや便数が対応できていない場合があると考えられます。

また、町内から熊本県民総合運動公園や阿蘇くまもと空港など、近隣の主要な施設への路線もない状況です。

そのため、運転手の充足状況や収支の見通し、沿線自治体の利用状況等も踏まえて、適宜、最適な運行ダイヤや便数の見直しに取り組むとともに、ニーズに応じた新規路線の設定についても検討します。

事業2-2) 周辺自治体との連携強化

合志市が運行するコミュニティ交通「レターバス」では、JR 光の森駅などを経由しており、大津町が取り組む「大津まちなかバス」の実証運行では、熊本セントラル病院を経由しています。

また、熊本市でも展開されているシェアサイクルサービスは今後、光の森周辺までエリアが拡大される予定になっています。

これらの交通サービスと本町のコミュニティ交通やシェアサイクルサービスなどとの機能的な運行体系が構築されれば、隣接する市町への移動がさらに便利になるため、周辺自治体と連携しながらサービスの強化に努めます。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12~16	R17以降
施策2: 町外との交通 ネットワークの 強化	事業2-1) 路線バスのサービス水 準の最適化	交通事業者			計画・実施				
	事業2-2) 周辺自治体との連携 強化	菊陽町 周辺自治体			協議・検討・実施				

施策3 JR新駅を核とした公共交通体系の構築

事業3-1) JR新駅の整備

本町では、平成11年以降、町の中長期的な発展を見据え、鉄道事業者へ豊肥本線三里木・原水駅間への新駅設置に係る要望活動を続けていました。その後、令和3年の半導体企業進出もあり、今後の経済発展や人口増加、公共交通への需要も一層高まるものと見込み、令和4年2月に改めて鉄道事業者へ要望書を提出し、協議を重ねた結果、令和5年12月に新駅設置に係る覚書を締結しました。

この新駅は、地域公共交通の拠点として位置づけるとともに、今後充実を図る二次交通との連携強化によって、交通渋滞緩和の核となる施設として整備を行う計画です。

また、この新駅は、本町が取組を進める「まちづくり」の拠点でもあるため、新駅から原水駅間の土地区画整理事業と一体となった整備を進めます。

事業3-2) JR新駅からの路線バスの運行

新駅の開業に合わせて既存路線バスの新駅への新規乗り入れを検討します。

また、新駅から原水駅間の土地区画整理事業と合わせて取組を進める新たなまちづくりの計画に合わせた最適な経由地の設定や既存路線の変更などを検討します。

事業3-3) JR各駅と巡回バスの接続強化

事業1-1とも連携しながら、新駅をはじめとした各駅との接続や新駅から原水駅間の土地区画整理事業と合せて取組を進める新たなまちづくりの計画に合わせた最適な経由地の設定や既存路線の変更などを検討します。

事業3-4) JR原水駅・新駅とセミコン通勤バスの接続強化

現在、原水駅からセミコンテクノパークまでセミコン通勤バスが運行しています。セミコンテクノパークでは今後も各企業が工場拡張を予定しており、通勤需要は今後も高まることが想定されます。そのため、JR豊肥本線のダイヤ改正等を踏まえ、通勤需要に応じた増便やダイヤ見直しなどを検討していきます。

事業3-5) 広域的なバス高速輸送システムの導入検討

JR 豊肥本線からセミコンテクノパークまでの円滑性の向上に向けて、新駅・原水駅を起点とする新たなアクセスルートの検討を進めます。

また、新たな交通サービスは、通勤交通体系の強化に資するよう、大量輸送、速達性を備えた交通モードを検討します。

なお、導入の検討にあたっては、広域的な展開となることから、熊本県の検討状況を注視し、その取組と連携するとともに、同様の機能を有するセミコン通勤バスとの一本化も視野に、通勤者のニーズなどを踏まえ、それぞれの役割を整理していきます。

事業3-6) シェアサイクルサービスの導入推進

利用者のニーズや利用状況に応じて、シェアサイクルサービスの提供範囲の拡大やサイクルポート・導入台数の拡充などを事業者と協議し、駅やバスからの末端交通の充実を図ります。

併せて、新駅周辺及び新駅から原水駅間の土地区画整理事業などのまちづくりの進捗を踏まえ、更なる充実を図ります。

■菊陽町利用エリア(R6 年度時点)



資料：菊陽町 HP

■シェアサイクル(チャリチャリ)



■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12～16	R17以降
施策3： JR 新駅を核とした公共交通体系の構築	事業3-1) JR 新駅の整備	菊陽町 交通事業者	検討・整備					開業	
	事業3-2) JR 新駅からの路線バスの運行	交通事業者	計画・調整					事業3-1と連動 実施	
	事業3-3) JR 各駅と巡回バスの接続強化	菊陽町 交通事業者	計画・実証運行	本格運行				事業3-1と連動 見直し検討	
	事業3-4) JR 原水駅・新駅とセミコン通勤バスの接続強化	菊陽町 交通事業者 セミコン交通対策協議会	計画・実施					事業3-1と連動 見直し検討	
	事業3-5) 広域的なバス高速輸送システムの導入検討	熊本県 菊陽町 周辺自治体 交通事業者	検討					事業3-1と連動 導入	
	事業3-6) シェアサイクルサービスの導入推進	菊陽町 企業	実施						

施策4 JR 豊肥本線の利便性・輸送力強化

事業4-1) 運行本数の増便・車両の増結

JR 豊肥本線は熊本市への通勤・通学、セミコンテクノパークなどへの通勤で車内は過密な状況です。半導体企業の集積や駅を中心とした新たな市街地整備等により、サービス需要は今後更に高まることから、運行本数の増便や車両の増結などサービス供給量を拡充し、利用環境の快適性を高めていくことを鉄道事業者とも協議しながら検討していきます。

また、利用者の増加に伴い、ホームの拡張等の駅施設の改良・整備により、乗客の安全性も向上させる必要があります。これらのハード整備も併せて検討していくことが求められます。

事業4-2) 同時進入化・複線化

光の森駅・三里木駅は、行違い化されており、上り便と下り便の同時進入が可能な駅となっています。今後整備する新駅も、同様の機能となる計画です。

一方で、原水駅では、行違い化はされていますが、同時進入化はされておらず、各便が駅に進入するには交互に進入を終える必要があります。時間短縮や運行本数の増便のためには、上り便と下り便の同時進入化が必要です。

また、輸送力強化の抜本的な対策として、JR豊肥本線の複線化も検討する必要があります。

本町としても、引き続き関係者と協議を続けながら、輸送力強化に向けた検討に取り組みます。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12～16	R17以降
施策4: JR 豊肥本線の 利便性・輸送力 強化	事業4-1) 運行本数の増便・車両 の増結	熊本県 菊陽町 周辺自治体			要望・検討			必要に応じて継続	
		交通事業者			検討・計画・実施			検討・計画・実施	
	事業4-2) 同時進入化・複線化	熊本県 菊陽町 周辺自治体			要望・検討			必要に応じて継続	
		交通事業者等 ※			検討(一部計画・実施)			検討・計画・実施	

※熊本県、菊陽町、周辺自治体と交通事業者が連携し検討

施策5 交通結節点の機能強化

事業5-1) 駅の待合環境の充実

JR 原水駅では待合スペースが手狭な状況です。寒い日や暑い日なども快適に利用できるように待合環境の拡充などを検討します。

また、町内各駅ではデジタル技術を活用した交通結節に関する情報提供の充実を検討します。時刻表や運行系統図をデジタルサイネージで表示して、直近のダイヤが大きい文字で見やすくなるデジタルサイネージ等を備えたバス停の設置や、バスの接近情報案内(バスロケーションシステム)、タクシーの電話番号など公共交通関連情報の掲出などを検討します。

■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5-2) バス停の待合環境の充実

町内での利用の多いバス停を対象に、利用者ニーズや今後の道路改良などを踏まえ、デジタル技術を活用した情報案内の強化や待合環境の改善を検討します。

■デジタルサイネージ等を備えたバス停イメージ

掲出情報がデジタル化されているため、画面切り替えや文字サイズの変更が可能で、高齢者等にもわかりやすい時刻表や運行系統図の案内が可能。



資料: YE DIGITAL

■バス停の待合環境改善イメージ

雨風をしのげる上屋や風防ガラス、腰掛けができるベンチ、夜間の防犯のための照明等を整備して、安全安心にバスを利用できる環境を提供する。



資料: モーダルコネクト検討委員会(MCDecaux 株式会社 提供資料)

事業5-3) 官民連携による交通結節点の整備

巡回バス・乗合タクシーが経由する商業施設と連携して待合環境や交通情報の掲出などを整備し、快適な環境の中で巡回バスや乗合タクシーを待てる環境を整えます。

具体的には、商業施設側で確保している主に高齢者等が憩う休憩スペースに、バスロケーションシステムのデジタルサイネージの掲出、タクシー会社への配車が可能な無料電話の設置などが想定されます。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12～16	R17以降
施策5: 交通結節点の 機能強化	事業5-1) 駅の待合環境の充実	菊陽町 交通事業者			計画・実施				
	事業5-2) バス停の待合環境の 充実	菊陽町 交通事業者			計画・実施				
	事業5-3) 官民連携による交通 結節点の整備	菊陽町 交通事業者 施設関係者			計画・実施				

施策6 新たなまちづくりにふさわしい新モビリティの導入

事業6-1) 自動運転モビリティの導入検討

新駅から原水駅間の土地区画整理事業区域を中心に、自動運転モビリティの導入を検討します。道路や信号などの交通インフラ整備との協調も図り、県内でもモデル地区となるような先進技術を活用した交通体系を整えます。バスや乗合タクシー、タクシー、自家用車等のあらゆるモビリティが自動運転により安全かつ渋滞なく円滑に行き交うまちを目指し、関係機関等と研究を重ねていきます。

事業6-2) グリーンエネルギーモビリティの導入検討

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

資料：環境省

■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)

事業6-3) シェアリングモビリティの導入検討

新駅から原水駅間の土地区画整理事業区域でもシェアリングモビリティの導入を推進していきますが、ここではシェアサイクルのみならず、電動キックボードやカーシェアリングなど多様な交通モードでのシェアリングサービスの推進を図っていきます。

事業6-4) MaaS の活用検討

「くまもつ！観光 MaaS」の普及に取り組みます。町内のタクシーを検索対象とするほか、事業 1-2 とも連携して乗合タクシーの検索対象化を検討します。

また、アーバンスポーツ施設などの町外からの来町が想定される施設と連携した、モデルコースや体験コンテンツなどを検討し、移動需要の創出を促します。

※MaaS (マース)とは

Mobility as a Service の略称。情報通信技術を用いてあらゆる公共交通機関を結び付け、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12~16	R17 以降
施策6: 新たなまちづくりにふさわしい新モビリティの導入	事業6-1) 自動運転モビリティの導入検討	菊陽町 交通事業者			検討			導入	
	事業6-2) グリーンエネルギーモビリティの導入検討	菊陽町 交通事業者			検討・導入				
	事業6-3) シェアリングモビリティの導入検討	菊陽町 企業			検討・導入				
	事業6-4) MaaS の活用検討	菊陽町 交通事業者 企業			検討・活用				

施策7 利用啓発と他分野との連携

事業7-1) 情報周知の強化

町公式ホームページ内に町内の公共交通に関する多言語にも対応した特設ページを設け、周知に取り組みます。

■菊陽町ホームページの内容拡充



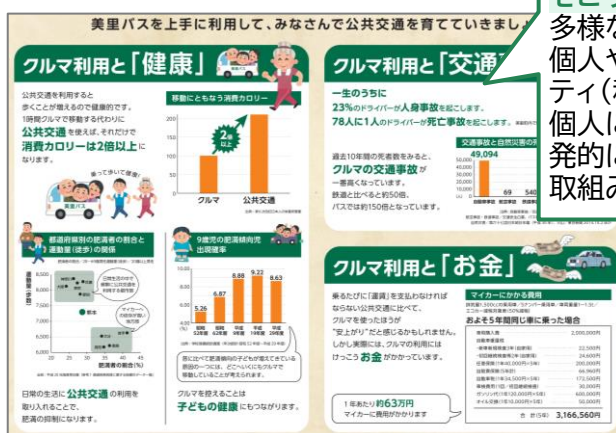
菊陽町ホームページの内容拡充

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

事業7-2) モビリティ・マネジメントの推進

ふれあいサロンでの出前講座などにより、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



モビリティ・マネジメント

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

資料: 熊本県美里町

事業7-3) 高齢者の免許返納の促進

警察や福祉部署等と連携して、運転免許返納者への周知啓発及び特典の充実などに取り組みます。さらに、交通事業者が実施している免許証返納施策についても継続して周知啓発に取り組みます。

■菊陽町高齢者運転免許証自主返納支援事業

対象者

- (1) 菊陽町の住民基本台帳に記載されている満年齢65歳以上の人
- (2) 平成31年4月1日以降に運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた人
- (3) 町税を滞納していない人

支援内容

- (1) 運転経歴証明書等の交付に係る申請手数料に対する補助金を交付
- (2) タクシー利用券30,000円分を1回限り交付

■交通事業者の運転免許返納特典

バス 電車

対象者 : 高齢者(65歳以上)
特典 : 普通運賃が半額



資料: 菊陽町 HP

事業7-4) 地域・福祉と連携した移動機会の創出

高齢者の外出促進・健康増進の取組や地域コミュニティなどと連携し、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の事例

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の日常化を図り、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。



■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12~16	R17以降
施策7: 利用啓発と他分野との連携	事業7-1) 情報周知の強化	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業7-2) モビリティ・マネジメントの推進	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業7-3) 高齢者の免許返納の促進	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業7-4) 地域・福祉と連携した移動機会の創出	菊陽町 地域関係団体			企画・実施				

施策8 運転手の確保

事業8-1) 運転手募集の広報

交通事業者の広報物を、公共施設(役場等)に掲出します。また、町公式ホームページ、LINE、広報紙により周知に取り組みます。

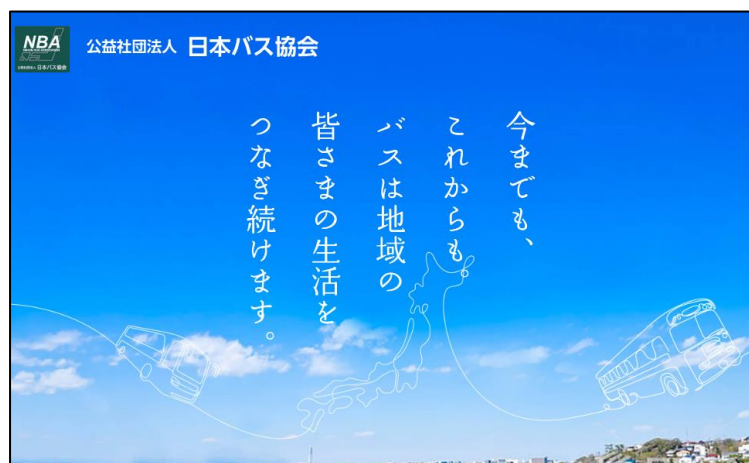
■運転手募集広報物の掲載イメージ



事業8-2) セカンドキャリア希望者への就業促進

定年退職や転職によりセカンドキャリアを希望する町民に向けて、運転手など公共交通分野への就業を紹介します。

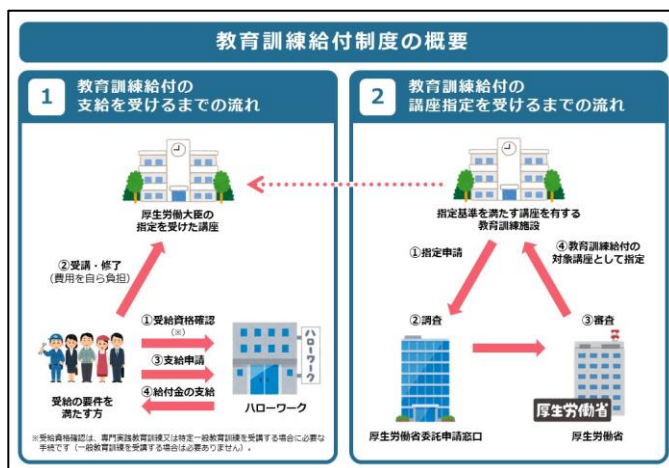
■公共交通の運転手 PR ポスターイメージ



事業8-3) 二種免許取得支援制度の創設検討

交通事業者がすでに二種免許取得支援を行っています。交通事業者の経営状況や運転手の充足状況、県や周辺自治体の取組状況などを総合的に見極めながら、二種免許取得の支援制度の創設を検討します。

■二種免許取得支援制度の例 厚生労働省 教育訓練給付制度



事業8-4) ライドシェアの導入検討

タクシーにおいても運転手不足の影響を受けています。今後も高まるセミコンテクノパーク関連のビジネス需要や高齢化に伴う生活需要などに対応していくために、交通事業者とも協議しながら必要に応じて「ライドシェア(日本版・公共)」の導入を検討します。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12~16	R17以降
施策8: 運転手の確保	事業8-1) 運転手募集の広報	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業8-2) セカンドキャリア希望 者への就業促進	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業8-3) 二種免許取得支援制 度の創設検討	交通事業者			実施				
		菊陽町			充足状況等を踏まえ、制度検討・創設				
	事業8-4) ライドシェアの導入検 討	菊陽町 交通事業者			充足状況等を踏まえ、検討・導入				

■実施主体とスケジュールの一覧（再掲）

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12～16	R17 以降
施策1: コミュニティ交通サービスの充実	事業1-1) 巡回バスのサービス内容の見直し	菊陽町 交通事業者	計画・実証運行		本格運行			事業 3-1 と連動 見直し検討	
	事業1-2) 乗合タクシーのサービス内容の見直し	菊陽町 交通事業者	計画・実証運行		本格運行			事業 3-1 と連動 見直し検討	
施策2: 町外との交通ネットワークの強化	事業2-1) 路線バスのサービス水準の最適化	交通事業者		計画・実施					
	事業2-2) 周辺自治体との連携強化	菊陽町 周辺自治体		協議・検討・実施					
施策3: JR 新駅を核とした公共交通体系の構築	事業3-1) JR 新駅の整備	菊陽町 交通事業者		検討・整備				開業	
	事業3-2) JR 新駅からの路線バスの運行	交通事業者		計画・調整				事業 3-1 と連動 実施	
	事業3-3) JR 各駅と巡回バスの接続強化	菊陽町 交通事業者	計画・実証運行		本格運行			事業 3-1 と連動 見直し検討	
	事業3-4) JR 原水駅・新駅とセミコン通勤バスの接続強化	菊陽町 交通事業者 セミコン交通対策協議会		計画・実施				事業 3-1 と連動 見直し検討	
	事業3-5) 広域的なバス高速輸送システムの導入検討	熊本県 菊陽町 周辺自治体 交通事業者		検討				事業 3-1 と連動 導入	
	事業3-6) シェアサイクルサービスの導入推進	菊陽町 企業		実施					
施策4: JR 豊肥本線の利便性・輸送力強化	事業4-1) 運行本数の増便・車両の増結	熊本県 菊陽町 周辺自治体		要望・検討				必要に応じて継続	
		交通事業者		検討・計画・実施				検討・計画・実施	
	事業4-2) 同時進入化・複線化	熊本県 菊陽町 周辺自治体		要望・検討				必要に応じて継続	
		交通事業者等※		検討(一部計画・実施)				検討・計画・実施	
施策5: 交通結節点の機能強化	事業5-1) 駅の待合環境の充実	菊陽町 交通事業者		計画・実施					
	事業5-2) バス停の待合環境の充実	菊陽町 交通事業者		計画・実施					
	事業5-3) 官民連携による交通結節点の整備	菊陽町 交通事業者 施設関係者		計画・実施					

※熊本県、菊陽町、周辺自治体と交通事業者が連携し検討

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間					中期	長期
			R7	R8	R9	R10	R11	R12~16	R17以降
施策6: 新たなまちづくりにふさわしい新モビリティの導入	事業6-1) 自動運転モビリティの導入検討	菊陽町 交通事業者			検討			導入	
	事業6-2) グリーンエネルギーモビリティの導入検討	菊陽町 交通事業者			検討・導入				
	事業6-3) シェアリングモビリティの導入検討	菊陽町 企業			検討・導入				
	事業6-4) MaaSの活用検討	菊陽町 交通事業者 企業			検討・活用				
施策7: 利用啓発と他分野との連携	事業7-1) 情報周知の強化	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業7-2) モビリティ・マネジメントの推進	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業7-3) 高齢者の免許返納の促進	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業7-4) 地域・福祉と連携した移動機会の創出	菊陽町 地域 関係団体			企画・実施				
施策8: 運転手の確保	事業8-1) 運転手募集の広報	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業8-2) セカンドキャリア希望者への就業促進	菊陽町 交通事業者			企画・実施				
	事業8-3) 二種免許取得支援制度の創設検討	交通事業者			実施				
		菊陽町			充足状況等を踏まえ、制度検討・創設				
	事業8-4) ライドシェアの導入検討	菊陽町 交通事業者			充足状況等を踏まえ、検討・導入				

4-3. 評価指標

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ました。

計画期間(5年間)での達成を目指していきます。

	評価指標		現状値(R6)	目標(R11)	
目標1 高齢者の移動手段の確保	指標1	高齢者が外出時に公共交通を利用する割合		12.3%	16%
目標2 自家用車から公共交通へのシフト	指標2	公共交通の利用者数	JR	4,638 人/日 (R5)	5,400 人/日 (R10)
			路線バス	392,609 人/年度 (R5)	392,700 人/年度以上 (R10)
			巡回バス	33,666 人/年度 (R5)	37,800 人/年度 (R10)
			乗合タクシー	2,622 人/年度 (R5)	4,500 人/年度 (R10)
			セミコン通勤バス	268,897 人/年度 (R5)	400,000 人/年度 (R10)
	指標3	自家用車の利用割合		75.1%	70%
目標3 公共交通の持続可能性の確保	指標4	コミュニティ交通の収支率	巡回バス	11.4% (R5)	13% (R10)
			乗合タクシー	20.2% (R5)	21% (R10)
	指標5	コミュニティ交通に対する満足度		6.8%	15%

■指標と目標値の考え方

指標1	高齢者が外出時に公共交通を利用する割合																		
定義	●高齢者が日常の買物目的の外出時に「公共交通を利用する」割合を算定する。 ※「公共交通を利用する」とは、ＪＲ、路線バス、巡回バス、乗合タクシー、タクシーのいずれかを使っている方を対象とする。 <table><tr><td>R6 年町民アンケートの回答者総数</td><td>1,576 人</td><td></td><td></td></tr><tr><td>65 歳以上の高齢者数</td><td>526 人</td><td></td><td></td></tr><tr><td>買物で外出することがある人（外出頻度は問わない）</td><td>487 人</td><td></td><td></td></tr><tr><td>買物目的の外出時に公共交通を利用する人※</td><td>60 人</td><td>12.3%</td><td></td></tr></table> ●モニタリングに使用するデータ 町で実施する町民アンケート			R6 年町民アンケートの回答者総数	1,576 人			65 歳以上の高齢者数	526 人			買物で外出することがある人（外出頻度は問わない）	487 人			買物目的の外出時に公共交通を利用する人※	60 人	12.3%	
R6 年町民アンケートの回答者総数	1,576 人																		
65 歳以上の高齢者数	526 人																		
買物で外出することがある人（外出頻度は問わない）	487 人																		
買物目的の外出時に公共交通を利用する人※	60 人	12.3%																	
目標値 考え方	送迎を頼める家族等がおらず、やむを得ず自家用車を運転している高齢者のうち、2 割を公共交通に転換することを目指す。																		

指標2	公共交通（JR・路線バス・コミュニティ交通・セミコン通勤バス）の利用者数		
定義	●公共交通（JR・路線バス・コミュニティ交通・セミコン通勤バス）の利用者数を算定する。		
		定義	現状値
	J R	町内に位置する駅（光の森駅・三里木駅・原水駅）の1日あたり乗車人数の合計値	光の森駅：2,499 人/日 三里木駅：694 人/日 原水駅：1,445 人/日 計：4,638 人/日
	路線バス	町内全てのバス停（41カ所）の乗降者数（九州産交バス、熊本電鉄バス、熊本都市バス）	九州産交バス：185,544 人/年 熊本電鉄バス：193,438 人/年 熊本都市バス：13,627 人/年
	巡回バス	巡回バスキャロッピー号の年間利用者数	南部線：13,028 人/年 西部線：14,970 人/年 中央循環線：5,668 人/年 計：33,666 人/年
	乗合タクシー	乗合タクシーの年間利用者数	まち中エリア：476 人/年 郊外エリア：2,146 人/年 計：2,622 人/年
	セミコン通勤バス	セミコン通勤バスの年間利用者数	268,897 人/年
目標値考え方	●モニタリングに使用するデータ JR__JR九州駅別乗車人員 （毎年8月頃に前年度の「駅別乗車人員上位300駅」がJR九州の公式WEBサイトで公表） 路線バス__交通事業者保有のICカード分析データ 巡回バス、乗合タクシー__町所有データ セミコン通勤バス__セミコン交通対策協議会提供データ		
	JR：セミコン企業の新工場開業による通勤需要及びアーバンスポーツ施設の開業による来町需要を踏まえ算出。 路線バス：現状値以上を目標値とする。 巡回バス：増便・実証運行等の実施により1割増を目標値とする。 乗合タクシー：周知強化や、乗降場所の再設定等の実施により現状値の1.7倍を目標値とする。 セミコン通勤バス：現状値の1.5倍を目指す。		

指標3	自家用車の利用割合						
定義	●外出時の移動手段が「車（自分で運転）」のみの方の割合 注1 外出の目的「通勤・通学」、「買物」、「通院」は限定しない。外出目的が一つでない方については、外出頻度が高い目的を主な外出時とみなし、その時の移動手段が車（自分で運転）かどうかを確認する。 注2 移動手段が複数選択の場合は、「車（自分で運転）」のみ回答している方を判定する。 <table><tr><td>R6 年町民アンケートの回答者総数</td><td>1,576 人</td><td></td></tr><tr><td>外出時の移動手段が車（自分で運転）の方</td><td>1,184 人</td><td>75.1%</td></tr></table> ●モニタリングに使用するデータ 町で実施する町民アンケート	R6 年町民アンケートの回答者総数	1,576 人		外出時の移動手段が車（自分で運転）の方	1,184 人	75.1%
R6 年町民アンケートの回答者総数	1,576 人						
外出時の移動手段が車（自分で運転）の方	1,184 人	75.1%					
目標値 考え方	巡回バス、乗合タクシーのサービス強化により、高齢者の自家用車利用者のうち2割を公共交通に転換することを目指す。						

指標4	コミュニティ交通の収支率			
定義	●町のコミュニティ交通について、委託契約額と運賃収入から収支率を算定します。			
		委託契約額（千円）	運賃収入（千円）	収支率
	巡回バス	24,565	2,793	11.4%
	乗合タクシー	3,295	666	20.2%
	●モニタリングに使用するデータ 町所有データ			
目標値 考え方	巡回バス：増便や実証運行等による利用者増加により、収支率を13%まで改善することを目指す。 乗合タクシー：周知強化や、乗合率の向上などにより、収支率を21%まで改善することを目指す。			

指標5	コミュニティ交通に対する満足度		
定義	●R6 年度実施の町民アンケートから、「巡回バスや乗合タクシーのサービス」のうち満足あるいはやや満足と回答した方の割合とします。		
	R6 年町民アンケートの回答者総数		1,576 人
	「巡回バスや乗合タクシーのサービス」のうち満足あるいはやや満足と回答した方	107 人	6.8%
	●モニタリングに使用するデータ 町で実施する町民アンケート		
目標値 考え方	巡回バス、乗合タクシー等のサービス拡充により、やや不満の層（8.3%）を満足層（満足あるいはやや満足）にすることを目指す。		

5. 計画の推進体制

5-1. 計画の推進体制

本計画は菊陽町地域公共交通会議で、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。

■菊陽町地域公共交通会議の構成員と役割

	菊陽町地域公共交通会議
構成員	菊陽町、国、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

5-2. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法(平成 25 年法律第 92 号)第6条(連携等による施策の推進)の規定に基づき、「町民」、「交通事業者」、「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

■関連主体と基本的な役割

主 体	役 割	関連法等
町民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通に関わり、町が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第8条第1項第5号
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条 地域交通法 第4条第4項
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第2条第3項第1号
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行う。	交通政策基本法 第8条 地域交通法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第2項
町 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町村と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第3項
町 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む	

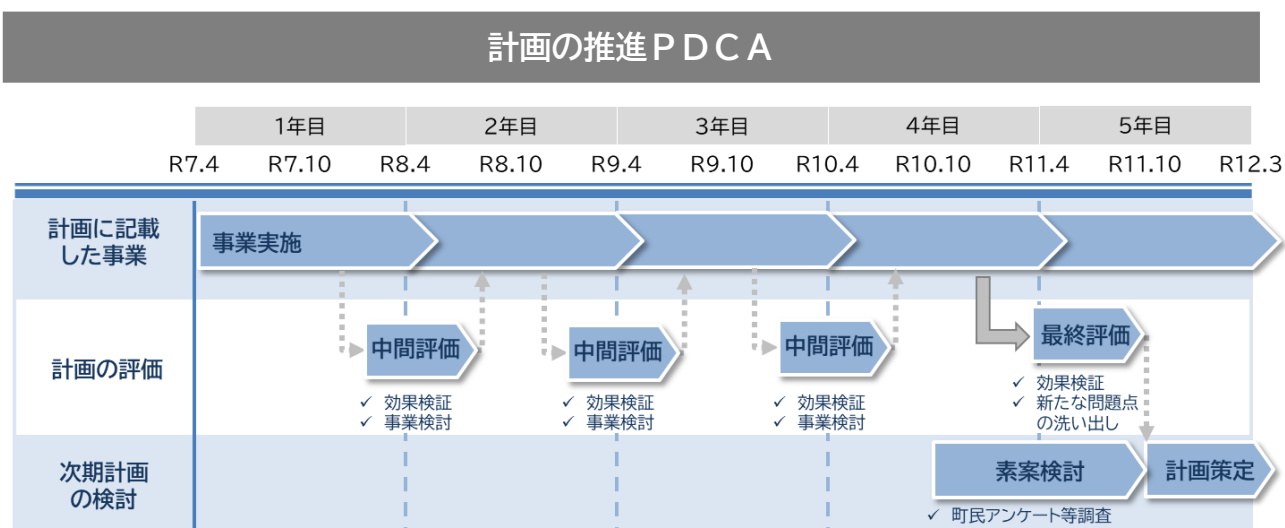
5-3. 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを行い、効果検証を実施するとともに、次年度の事業内容について検討を行って、効果の積み上げを図っていきます。

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。

なお、社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合には適宜見直しを検討していきます。



卷末資料

菊陽町地域公共交通会議 委員名簿

	関係機関・団体等	役職	氏名
1	菊陽町区長会	会長	隈部 勲
2	菊陽町老人クラブ連合会	友愛部長	佐藤 幸代
3	菊陽町地域女性の会	副会長	谷川 直子
4	菊陽町社会福祉協議会	事務局長	玉城 清志
5	株式会社菊陽タクシー	代表取締役	藤本 剛
6	一般社団法人熊本市タクシー協会	専務理事	上松 秀樹
7	九州産交バス株式会社	営業部長	岩永 謙二
8	産交バス株式会社 大津営業所	所長	宮尾 真美子
9	熊本電気鉄道株式会社	乗合事業部長	伊豆野 智英
10	一般社団法人熊本県バス協会	専務理事	佐々木 庸敏
11	九州運輸局熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	白石 勇人
12		首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	平野 光祐
13	熊本電気鉄道労働組合	書記長	新納 晃幸
14	全九州産業交通労働組合	副執行委員長	貢 博之
15	熊本県自動車交通労働組合	執行委員長	宗像 正洋
16	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社	営業運輸課 課長	松永 崇志
17	国土交通省 九州地方整備局 熊本河川国道事務所	計画課長	横山 朋弘
18	熊本県県北広域本部	土木部長	工藤 康隆
19	菊陽町	都市整備部長	井芹 渡
20	大津警察署	交通一課長	中園 貴博
21	菊陽町	副町長	小牧 裕明
22	熊本県 企画振興部 交通政策・統計局交通政策課	審議員	高松江三子
23	熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター	教授	柿本 竜治

令和7年3月時点

計画策定の経緯

年度	年月日	会議名等	内容
令和5年度	令和6年1月25日	地域公共交通会議	・巡回バスの一部見直しについて ・乗合タクシーの一部見直しについて
	令和6年2月20日	地域公共交通会議	・巡回バスの一部見直しについて ・乗合タクシーの一部見直しについて ・菊陽町地域公共交通計画策定に係るニーズ調査等について
	令和5年3月22日～ 4月8日	町民アンケート	・日常の移動、公共交通の利用状況、公共交通の今後のあり方について
令和6年度	令和6年4月12日～ 7月19日	公共交通利用者ヒアリング	・利用状況、改善要望、求めるサービスについて
	令和6年5月17日・ 5月21日	公共交通事業者ヒアリング	・現状、利用特性、利用者からの要望、問題課題について
	令和6年5月28日～ 6月14日	事業所ヒアリング	・施設利用者特性、公共交通利用者特性、送迎サービス、公共交通への要望
	令和6年8月	地域公共交通会議 (書面開催)	・各種調査の実施状況 ・菊陽町の現状 ・公共交通を取り巻く問題点
	令和6年12月17日	地域公共交通会議	・公共交通の目指す将来像と基本方針(案) ・将来ネットワーク(案) ・計画の施策・事業(案)
	令和7年2月4日	地域公共交通会議	・菊陽町地域公共交通計画(素案) ・パブリックコメントの実施について
	令和7年2月20日～ 3月16日	パブリックコメント	
	令和7年3月21日	地域公共交通会議	・菊陽町地域公共交通計画の最終決定

計画策定に向けて実施した調査概要

調査項目	調査実施概要	実施状況
町民アンケート	町内に居住する 16 歳以上 85 歳未満の町民から住民基本台帳を基に、小学校区別の無作為抽出し、郵送配布・郵送回収によるアンケートを実施 ※調査票には、WEB 上で回答できる二次元バーコードも掲載 配布票数：4,000 票	令和 6 年 3 月 22 日～4 月 8 日 (約 2 週間) 【回収】1,576 票 (回収率：39.4%)
公共交通利用者ヒアリング	【鉄道利用者】 菊陽町内の JR 駅（光の森駅、三里木駅、原水駅）の利用者を対象に、始発から終電まで①、②を実施 ①WEB アンケート調査：朝夕など利用者が多い時間帯は、アンケート回答用の二次元バーコードを掲載したチラシを配布 ②ヒアリング調査：電車待ちをしている方に、調査員が声かけして聞き取り	令和 6 年 5 月 12 日 休日 1 日 令和 6 年 5 月 15 日 平日 1 日 【回収】941 票
	【路線バス利用者】 菊陽町内の路線バス（ゆめタウン光の森、光の森産交、武蔵ヶ丘車庫前）の利用者を対象に、始発から終電まで①、②を実施 ①WEB アンケート調査：朝夕など利用者が多い時間帯は、アンケート回答用の二次元バーコードを掲載したチラシを配布 ②ヒアリング調査：電車待ちをしている方に、調査員が声かけして聞き取り	令和 6 年 5 月 14 日 平日 1 日 【回収】161 票
	【セミコン通勤バス利用者】 セミコンテクノパーク協議会の加盟企業の従業員（25 社、従業員数 約 11,000 人）を対象に WEB 調査票を用いたアンケートを実施	令和 6 年 7 月 5 日～7 月 19 日 (約 2 週間) 【回収】2,384 票
	【巡回バス利用者】 菊陽町巡回バス「キャロッピー号」の全路線（中央循環線、西部線、南部線の 3 路線）、全便の利用者を対象に①、②を実施 ①乗り込み調査（調査員が車両に乗り込み、アンケートへの協力をよびかける） ②留め置き調査（アンケート調査票を車両内に留め置く）	①令和 6 年 5 月 8 日、5 月 20 日 (平日 2 日) ②令和 6 年 5 月 9 日～5 月 19 日 (約 2 週間) 【回収】112 票
	【乗合タクシー】 菊陽町乗合タクシーの利用登録者を対象に、郵送配布・輸送改修によるアンケートを実施 配布票数：300 票	令和 6 年 4 月 12 日～4 月 30 日 (約 2 週間) 【回収】153 票 (回収率：51.0%)
事業所ヒアリング	町内の生活拠点施設 15 施設を対象に、直接訪問による聞き取りを実施 公共施設（菊陽町役場、菊陽町中央公民館、菊陽町総合交流ターミナルさんふれあ、菊陽町図書館、光の森町民センターキャロップピア） 商業施設（ゆめタウン光の森、サンリーカーノ菊陽、アヴァンモール菊陽、菊陽メガモール、JA 菊池農産物市場きくちのまんま菊陽店） 医療施設（社会医療法人潤心会 熊本セントラル病院、医療法人社団 熊本清仁会 菊陽台病院、社会医療法人 令和会 熊本リハビリテーション、東熊本第二病院 医療法人 永田会、菊陽病院）	令和 6 年 5 月 28 日～6 月 14 日

調査項目	調査実施概要	実施状況
公共交通事業者 ヒアリング	町内を運行する公共交通の事業者 5 社を対象に、直接訪問による聞き取りを実施 鉄道事業者__J R九州 路線バス事業者__九州産交バス、熊本電鉄バス 巡回バス運行事業者__産交バス、熊本電鉄バス 乗合タクシー運行事業者__菊陽タクシー タクシー事業者__菊陽タクシー（熊本キャブ、おしろタクシー）	令和 6 年 5 月 17 日、 5 月 21 日

菊陽町地域公共交通計画

発行日 2025（令和7）年3月

作 成 菊陽町総合政策課