

益城町 地域公共交通 計画

令和3年3月
熊本県益城町

MASHIKI Sustainability

持続可能な公共交通体系の構築

益城町地域公共交通計画

目 次

1. 計画の概要	1
1－1. 計画の背景と目的	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. まちづくりにおける公共交通の役割	3
3. 地域特性及び地域公共交通の現状	5
3－1. 地域ポテンシャル	5
3－2. 人口特性	5
3－3. 施設立地状況	7
3－4. 土地利用状況	7
3－5. 地域旅客運送サービス	8
3－6. 町民の移動特性・公共交通に対する意向	12
4. 地域公共交通の問題点・課題	20
4－1. 地域公共交通の問題点	20
4－2. 地域公共交通の課題	24
5. 基本方針及び計画の目標	25
5－1. 地域公共交通の基本方針	25
5－2. 将来ネットワーク	26
5－3. 計画目標の達成状況を測る指標	28
6. 目標を達成するための施策	30
安心なくらしづくりプロジェクト	31
移動しやすいまちづくりプロジェクト	33
歩きやすいまちづくりプロジェクト	35
環境・人にやさしいまちづくりプロジェクト	37
強靱なまちづくりプロジェクト	39
交流人口拡大プロジェクト	40
各種施策の実施スケジュール	42
7. 計画の推進体制	46
7－1. 関係する主体と基本的な役割	46
7－2. 計画の推進・管理体制	46
7－3. 計画の推進方法	47

1. 計画の概要

1-1. 計画の背景と目的

益城町では、平成 28 年熊本地震(以下「熊本地震」という)からの復興に向け、第 6 次益城町総合計画(以下「総合計画」という)に基づき、「住みたいまち、住み続けたいまち、次世代に継承したいまち」をまちの将来像に据え、多様な人が輝き、高齢者も安心して暮らせる、復興の先のまちの発展に向けてまちづくりを進めています。

市街化区域である木山地区及び広安地区では、土地区画整理事業や県道 4 車線化事業、都市計画道路整備事業などの都市計画事業が進められており、今後、町の環境は各地域拠点を中心に公共インフラや民間施設、一般住宅等も含めてコンパクトな都市構造を目指して変化していきます。

郊外部の飯野地区、福田地区、津森地区では町内の中でも高齢化率が高い状況であり、市街地においても高齢者人口は今後増加していくことが見込まれております。そのような中、交通面では主に自家用車が利用されていますが、高齢者も安心して暮らしていくために、路線バスをはじめとする公共交通の充実が喫緊の課題となっています。

このように、よりにぎわいのある、利便性の高いまちへの発展を支え、町民の誰もが安心して暮らせる環境を形成していくための新たな公共交通体系が求められています。

そこで、本町では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき、益城町における地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために「益城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、益城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も対象とし、広域での移動についても考慮します。

■計画対象区域



1-3. 計画期間

本計画の計画期間は、令和 3 年 4 月から令和 8 年 3 月の 5 年とします。

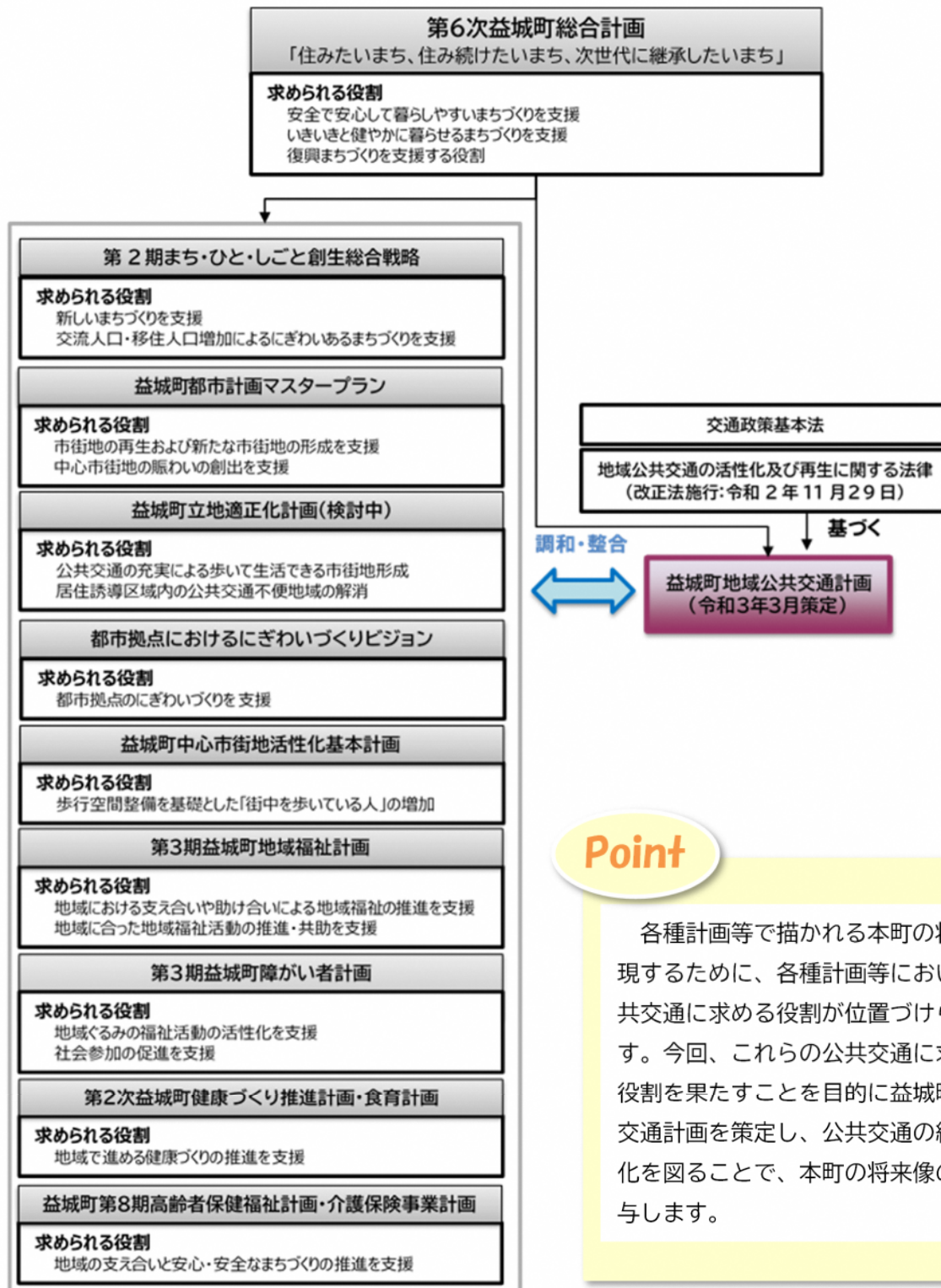
1-4. 計画の位置づけ

本計画は、総合計画を上位計画として、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。

また、都市計画や中心市街地活性化、福祉などの本町の各分野の計画との調和・整合を取り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

なお、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。

■益城町地域公共交通計画の位置づけ



Point

各種計画等で描かれる本町の将来像を実現するために、各種計画等においては、公共交通に求める役割が位置づけられています。今回、これらの公共交通に求められる役割を果たすことを目的に益城町地域公共交通計画を策定し、公共交通の維持・活性化を図ることで、本町の将来像の実現に寄与します。

2. まちづくりにおける公共交通の役割

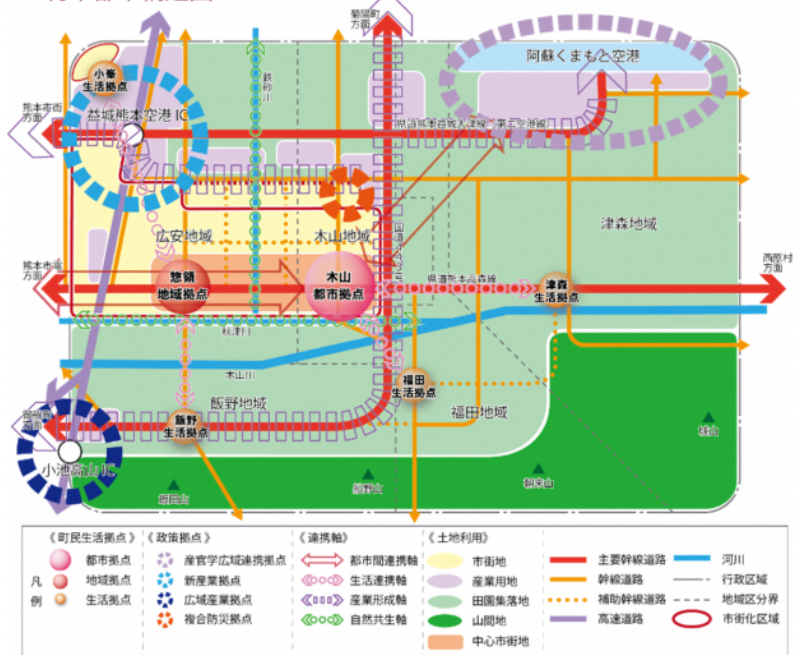
熊本地震からの復興、さらには復興の先の本町の発展に向けたまちづくりが進められています。総合計画をはじめ、各種計画での公共交通の役割は以下の通りです。

機能1

都市拠点、地域拠点、複合防災拠点、産官学広域連携拠点を結ぶ骨格軸の形成

将来都市構造を実現する、都市拠点（木山地区）、地域拠点（惣領地区）、複合防災拠点（現仮庁舎）、産官学広域連携拠点（空港周辺）を結ぶ骨格軸に対して、公共交通ネットワークとしても幹線軸としての位置づけ、サービス確保が求められます。

■将来都市構造図



資料：益城町都市計画マスタープラン

機能2

都市拠点でのにぎわいづくりへの対応

多様な特産物（モノ）を有し、多様な人（ヒト）が暮らし、活動（コト）を行う町としての「ヒト・モノ・コトの集積によるにぎわいの場」「本来の魅力をとどめる場」として、持続可能なにぎわいを実現するための町内外を結ぶ公共交通ネットワークが求められています。

■益城町中心市街地活性化基本計画：事業概要イメージ

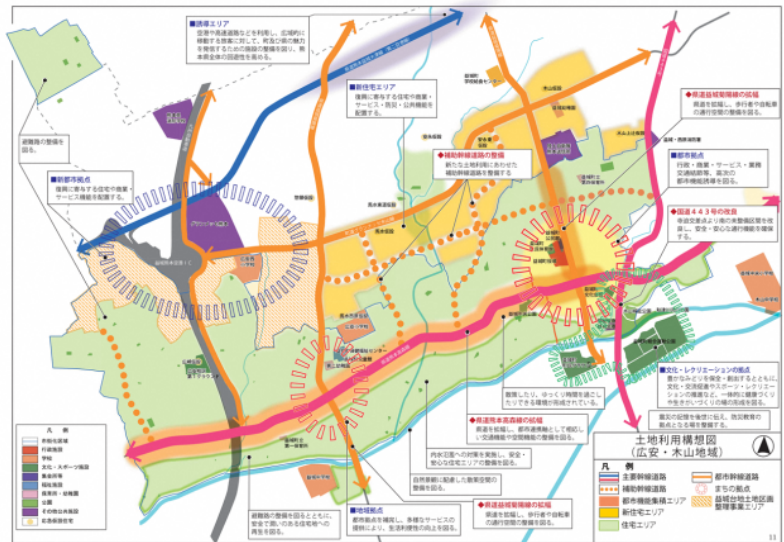


資料：益城町中心市街地活性化基本計画

機能3 新住宅エリア整備への対応

町道グランメッセ木山線の南側で進められている新住宅エリア整備事業及び都市計画道路益城東西線、南北線、第二南北線の整備に合わせて、増加する人口や新規出店する商業施設等の需要に応じた公共交通サービスが求められています。

■市街地内の整備事業



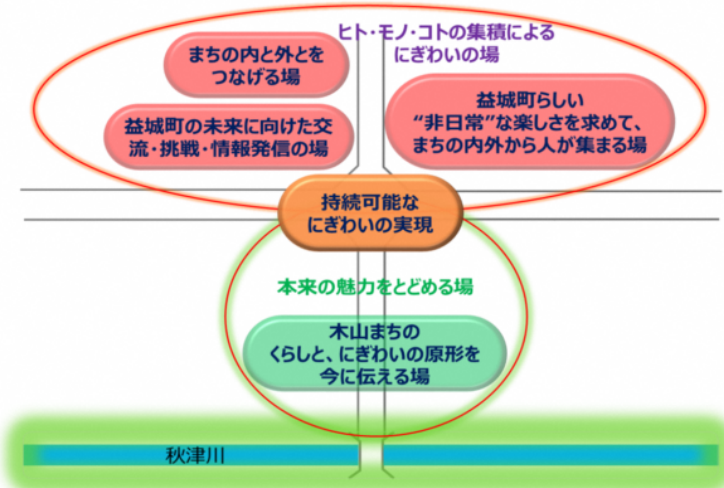
資料：土地利用構想図（広安・木山地区）

機能4 来訪者の呼び込みを進めるための交通サービス

グランメッセ熊本や阿蘇くまもと空港の入場者・利用者を町内市街地に呼び込み、にぎわい・商業活性化につなげるための公共交通サービスの確保が求められます。

熊本市街地までの近接性、高次交通拠点の利便性、豊かな自然を強みとして、企業誘致やビジネスマンのコワーキングスペース¹となる場所としての魅力を高めるための公共交通サービスが求められます。

■都市拠点における「にぎわいづくり」の構造



資料：都市拠点におけるにぎわいづくりビジョン

機能5 高齢者が安心して暮らせるまちへの対応

高齢者が運転免許を返納しても安心して暮らしていける環境を整えていくことが求められています。そのために、人の移動を支える輸送サービスと合わせて、モノを運ぶサービスも両輪で検討を進める必要があります。

¹ コワーキングスペース：共同利用型の仕事環境を実現するために用いられる場所のこと。互いのアイデアや情報を交換し、仕事の質を高めることが期待される。

3. 地域特性及び地域公共交通の現状

3-1. 地域ポテンシャル

本町は熊本市中心部へ約 10km と近く、熊本都市計画区域に含まれるなど、熊本市との結びつきは非常に強く、通勤や通学、買い物、通院等日常生活における都市間移動が頻繁に行われています。また、町内には益城熊本空港 IC や阿蘇くまもと空港があり、九州各県とのアクセス性が高く、関東や関西への移動も高い利便性を有します。一方で、阿蘇山系からの高原や田園地帯が広がり、豊かな自然環境の中での居住が可能です。

このように、益城町は政令市・熊本の高次都市機能を受益できる環境と豊かな自然環境の中で暮らせる居住環境に恵まれています。

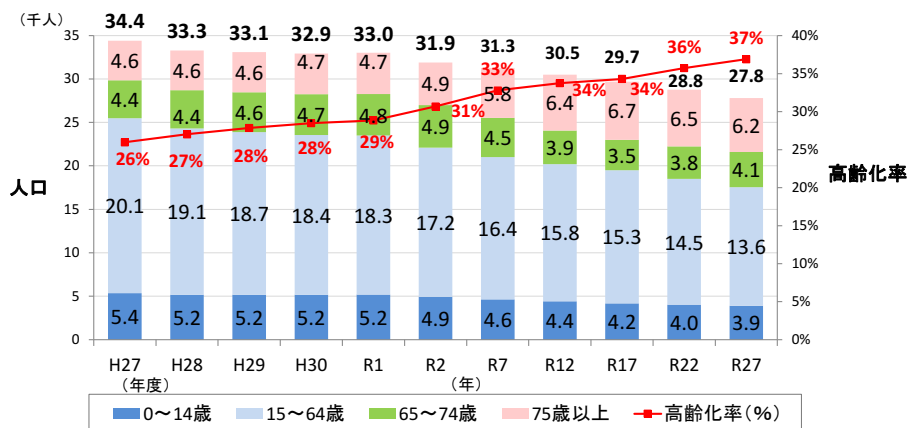
■益城町の地理的優位性



3-2. 人口特性

本町の人口は平成 27 年時点で 34,423 人となっており、高齢化率は 26% です。立地特性や交通特性の優位性のもと人口流入が進んでいましたが、熊本地震を受け減少傾向に転じています。将来の見通しは、国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)の推計では 5 年後(R7)に 31,268 人まで減少し、高齢化率は 33% まで上昇、さらに 10 年後(R12)には人口減少、高齢化とも進行する見込みとなっています。

■益城町の年齢階層別人口の推移



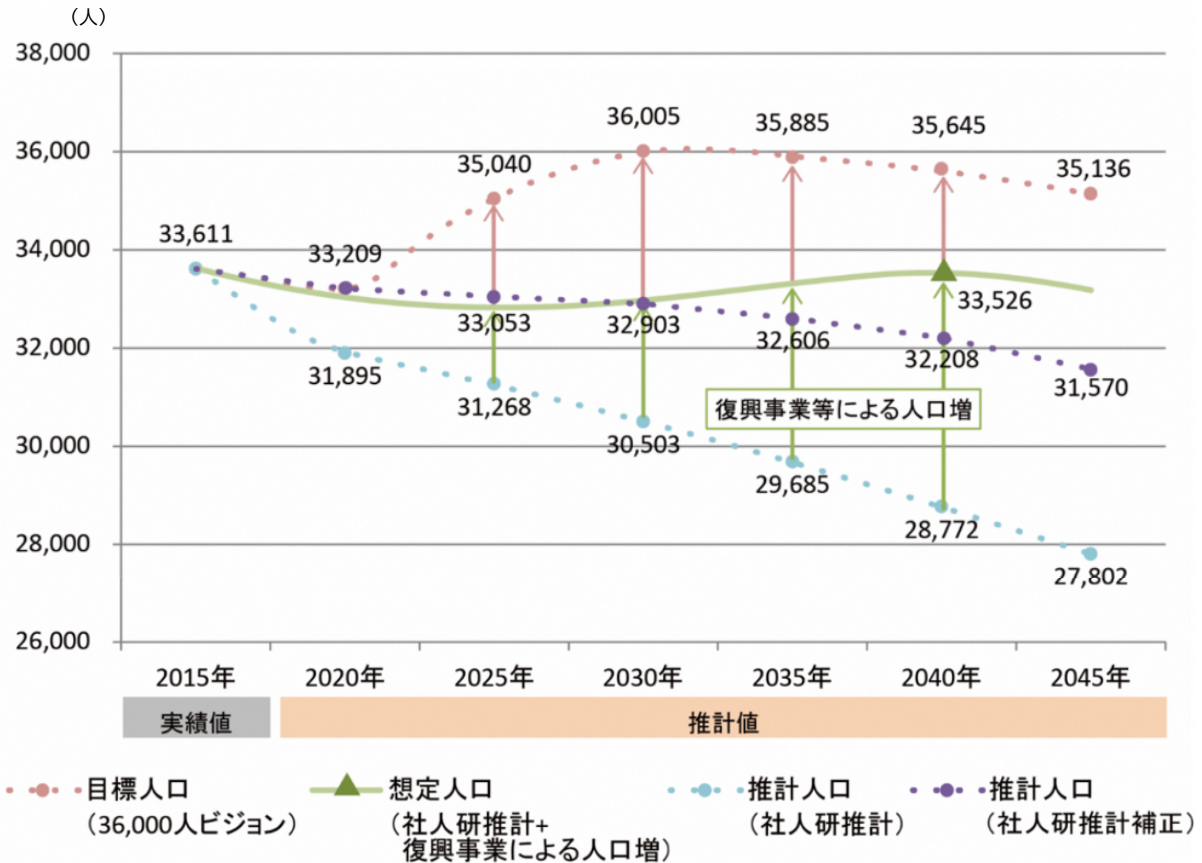
※H27～R1 年度：経年人口、R2～R27 年：将来推計人口

資料：経年人口／益城町住民基本台帳（各年度 9 月末時点）、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」（平成 30（2018）年推計）

そうした中、直近では復興事業等による人口増加も表れてきており、本町では社人研推計に、復興事業やそれ以外に今後確実に実施が予定、計画されている事業による人口増加なども反映させた人口として、想定人口を設定し、これを都市計画マスタープランで用いる将来人口としています。

また、本町では、平成 30 年 12 月に益城町人口ビジョンを策定し、本町独自の推計として「36,000 人ビジョン」を定めるとともに、総合計画の目標人口としているところです。

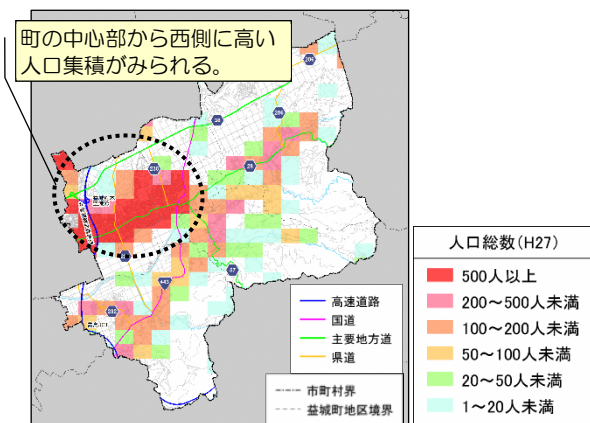
■益城町の将来推計人口(想定人口、人口ビジョン)



資料：益城町人口ビジョン、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」（平成 30（2018）年推計）

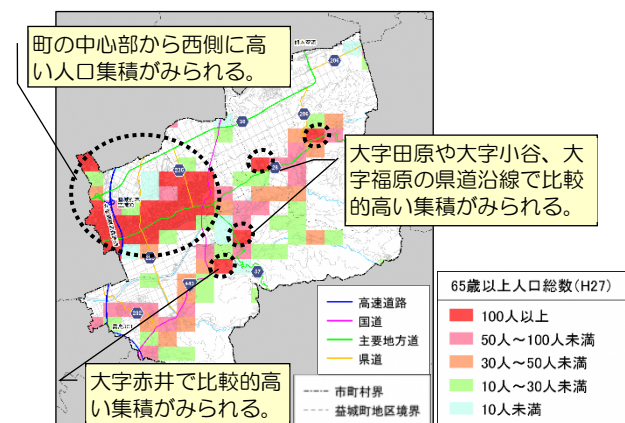
木山・広安地区の市街化区域内に人口が高密度に集積しています。DID(人口集中地区)面積・人口とも徐々に拡大してきており、人口密度は 52.3 人/ha となっています。郊外部では国道・県道沿いに集積しており、沿道から離れたところにも居住がみられます。高齢者は市街化区域、津森地区田原、小谷、福田地区福原、飯野地区赤井付近で特に多く居住しており、主に山間部において高齢化率が高い状況です。

■総人口の分布状況(500m メッシュ)



資料：平成 27 年国勢調査

■高齢人口の分布状況(500m メッシュ)



資料：平成 27 年国勢調査

3-3. 施設立地状況

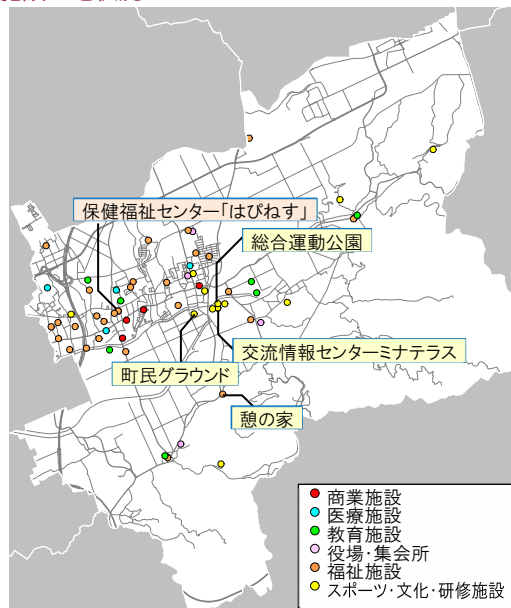
町内には、広安地区、木山地区に商業施設や医療施設、公共施設等が集積しています。

特に、商業施設と医療施設は県道熊本高森線沿線や県道益城菊陽線の沿線に集中しています。

教育施設では、中学校が2校、小学校が5校立地しており、町内に高校はありません。また、令和5年4月には阿蘇くまもと空港付近に東海大学の新キャンパスが開校する予定となっています。

木山交差点の南側には、町民グラウンド、総合運動公園、交流情報センターミナテラスなどの公共施設が立地しています。

■施設立地状況



資料：国土数値情報

3-4. 土地利用状況

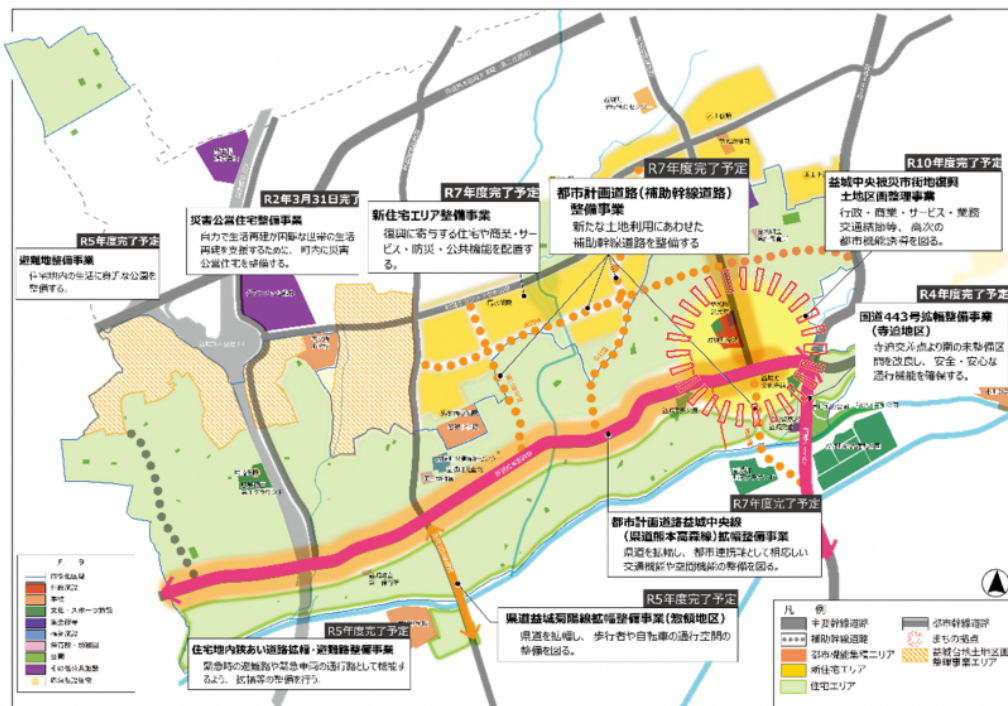
本町は、全域が熊本都市計画区域に属し、木山、広安地区の一部に市街化区域が設定されています。

町内では、熊本地震からの震災復興事業が進んでおり、町の骨格軸でもある県道熊本高森線の4車線拡幅整備や、市街地の縦軸を担う県道益城菊陽線の拡幅、国道443号の改良、新たな土地利用に合わせた都市計画道路整備（横町線、益城東西線、南北線、第二南北線）が進捗しています。

木山交差点周辺では、益城中央被災市街地復興土地地区画整理事業が進められており、まちの玄関口となる交通広場など都市拠点としての機能の拡充が予定されています。

町道グランメッセ木山線の南側は、住まい再建に寄与する新住宅エリアとして位置づけられています。

■復興事業



資料：益城町における復興・復興事業の状況と今後の見通し

3-5. 地域旅客運送サービス

町内には、公共交通機関として、路線バスと福田地区乗合タクシーが運行されており、路線バスは木山産交営業所を基点に主に熊本市街地・熊本駅方面への移動を担っています。また、御船方面や西原・大津方面ともつながっています。福田地区乗合タクシーは町内でも特に路線バスが使いづらい福田地区において、木山や惣領までの外出を担っています。その他、広域交通を担う、空路(阿蘇くまもと空港)や高速バス・特急バス、空港バスや、個別の移動ニーズに対応するタクシーや広安西小学校スクールバス、NPO 法人の移動支援サービスなど、多様な旅客運送サービスがあります。

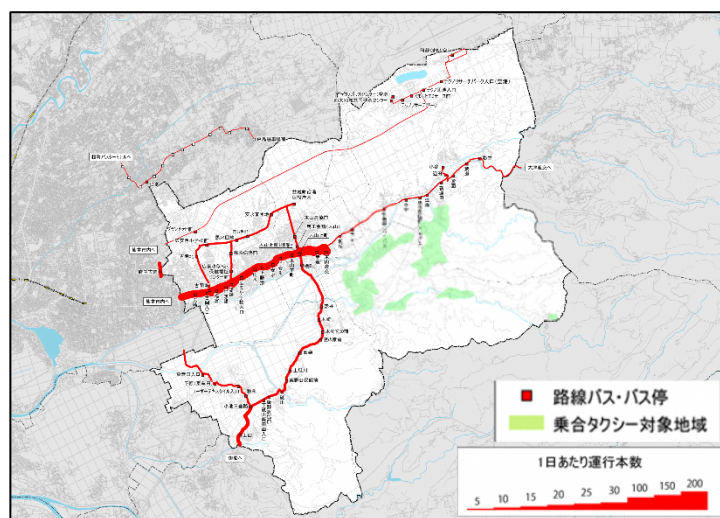
1) 路線バス

町内には、10 路線 17 系統の路線バスが運行しており、木山産交営業所から熊本市街地方面への系統が多数運行しています。

町内の路線は一部の路線を除いて赤字運行となっており、行政からの補填を受けて運行しています。その中でも御船系統や西原・大津系統は、他の路線に比べて、町の負担額に対する利用者数が少なくなっています。

バス事業者へのヒアリングによると、令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染拡大防止による外出自粛等の影響を受け、利用者数が 2～3 割減少しており、特に熊本都市部での減少が大きい状況にあります。

■路線バス 路線図及び区間別運行頻度(平日)



資料：九州産交バス、産交バス時刻表

■路線バス 系統別運行回数・輸送量・行政負担額

系統		運行回数 (平日)	輸送量	町負担
木山産交～熊本市街地系統 (7 系統)	K4-3 佐土原経由	14.5 便/日	109.3 人/日	4,151 千円/年
	K3-3 健軍四ツ角経由	32.5 便/日	265.6 人/日	12,019 千円/年
	L6-3 健軍電停経由	26.0 便/日	177.6 人/日	9,614 千円/年
木山産交～御船系統 (1 系統)		8.0 便/日	3.8 人/日	8,692 千円/年
木山産交～西原・大津系統 (2 系統)		5.0 便/日	2.4 人/日	6,299 千円/年
御船～飯野～熊本市街地 (1 系統)		7.0 便/日	17.4 人/日	420 千円/年
木山・広安循環系統 (1 系統)		7.5 便/日	— 人/日	— 千円/年
空港～熊本駅系統 (2 系統)		2.5 便/日	1.1 人/日	1,600 千円/年
戸島～熊本市街地 (3 系統)	熊本都市バス	49.0 便/日	人/日	千円/年
	九州産交バス	1.0 便/日	人/日	千円/年

資料：運行回数は九州産交バス、産交バス時刻表、輸送量・町負担は令和元年度実績値

木山産交～熊本市街地系統では、町内は広安小学校入口～安永区間（上野添バス停を含む）や木山下町～寺迫区間（木山上町バス停を含む）での利用が多く、熊本市内の健軍付近や水前寺公園付近、水道町付近、熊本市役所付近、桜町バスターミナル付近によく利用されています。

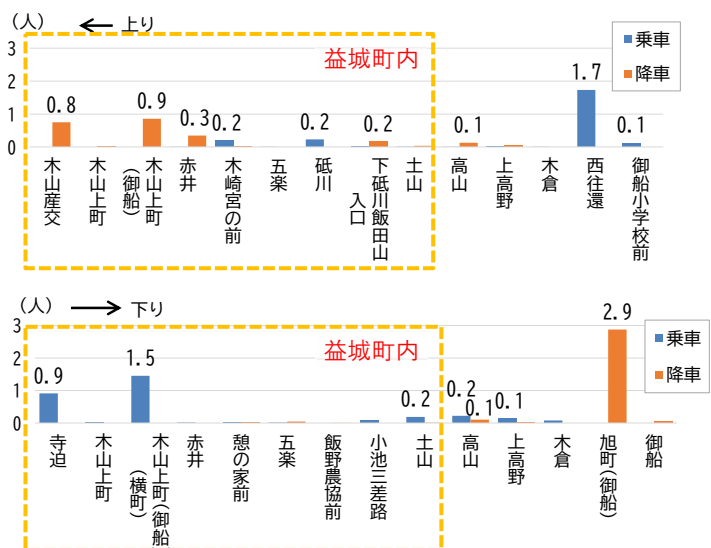
■路線バス：小島産交～健軍四ツ角～熊本市街地の OD 表

乗車 降車		間ノ上野 上野橋田中	小島産交 産交上野 産交田中	田崎市場前 田崎橋	熊本駅前 河原町	桜町B T	市役所前	水道町	天神 九品寺交差点 味増	水前駅通り (国府)	丘住宅前 (東町)	健康四ツ角 水前寺園前 錦ヶ	秋津入口 小橋公園前	広崎	古閑入口 (福富)	中惣領 (惣領)	広安小学校入口 (上野添)	安永 (上安永)	木山下町 (木山上町)	寺迫 (木山産交)	降車 計
		小島産交(橋中間)～上野野田田	1,460	1,161	2,379	229	1,117	299	44	160	27	64			3		1		1	6	6,951
田崎市場前～田崎橋		1,468		440	811	120	483	57	32	343	211	88	37	1	7			4	3	4,085	
熊本駅前～河原町		1,157	821	2	1,403	245	791	70	58	371	73	33	3	7	3	9	17	9	4	5,076	
桜町BT		1,769	756	942	2	34	266	126	125	618	121	220	18	23	31	13	15	31	14	5,214	
市役所前		453	152	200	70	12	751	537	1,482	251	485	58	48	48	128	82	94	21	4,878		
水道町		891	379	358	218	29	212	273	722	63	208	22	16	13	50	13	55	6	3,529		
九品寺交差点～味増天神		205	68	58	183	520	88		88	621	84	179	19	8	52	37	3	154	23	2,390	
水前駅通り(国府)		54	64	42	130	593	156	94	835	48	161	8	54	11	27	47	94	16	2,443		
大野寺前(橋上)～錦ヶ丘住宅前(東町)		133	515	223	705	1,556	338	607	650	673	889	122	25	29	144	104	62		6,575		
健康四ツ角		9	123	41	136	284	43	56	51	512	61	580	65	89	48	138	28	57	33	2,300	
秋津入口～小橋公園前		41	31	24	147	523	76	198	132	484	74		58	67	70	56	27	80	47	2,135	
広崎			33	8	22	91	38	32	121	100	160	40			1	34	9	2	5	453	
古閑入口(福富)				9	32	55	16	26	46	41	9	57	2		1	18	5	13	1	331	
中惣領(惣領)				3	16	16	59	42	37	31	18	69	4	5		5	2	15	1	323	
広安小学校入口(上野添)				2	15	51	134	32	64	81	100	72	150	18	27	7	14,16	24	42	20	869
安永(上安永)				27	24	57	1	18	15	30	8	39	12	8	5	24	2	1	2	273	
木山下町(木山上町)				12	4	56	100	9	127	47	56	39	140	14	15	12	79	7	17	734	
寺迫(木山産交)				12	7	26	25	1	23	22	56	19	35	2	1	15	4		5	258	
乗車 計		6,182	4,419	3,577	6,141	4,654	3,447	2,902	2,672	5,562	1,819	3,328	462	399	339	808	389	719	219	48,817	

資料：九州産交バス提供データ

木山産交～御船系統は、益城町内と御船町内間の移動に利用されているものの、その利用者数は少なくなっています。

■木山産交～御船系統のバス停別1便あたり乗降者数

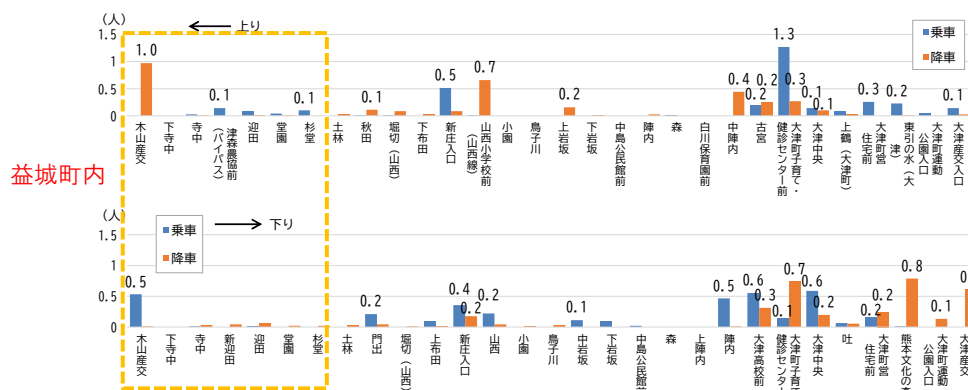


※R2.7～9月調査（上り：184回、下り：155回）

資料：産交バス提供データ

木山産交～西原・大津系統は、益城町内での利用は少なくなっていますが、西原村や大津町内で利用されています。

■木山産交～西原・大津系統のバス停別1便あたり乗降者数



※R2.7～9月調査（上り：70回、下り：90回）

資料：産交バス提供データ

2) 福田地区乗合タクシー

福田地区では、福田地域内と木山地区・広安地区内の指定停留所を結ぶ、デマンド型乗合タクシーを運行しています。

利用者数は年間 125 人(令和元年度)、1 便当たりの利用者数は 1.6 人/回と少ない状況ですが、主な利用者は高齢者を中心とし、スーパーやかもんね駐車場や木山産交営業所の利用が多く、買い物や通院等の外出に利用されています。

■福田地区乗合タクシーの概要

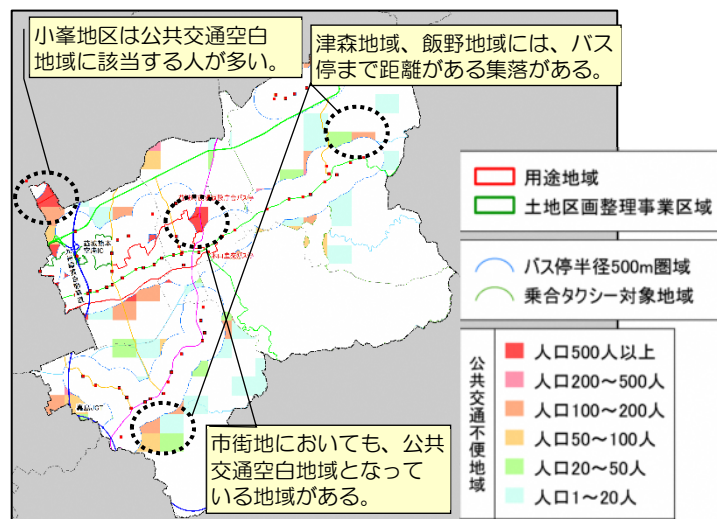
運行日	月曜日～土曜日 (日曜祝日・12月29日～1月3日は運休)
運行地区	福田地区の利用対象地域（一部、津森地区含む） ～4箇所の指定停留場所間 ※指定停留場所 ①旧J A上益城広安支所横 ②スーパーやかもんね駐車場 ③町文化会館前 ④木山産交営業所
使用車両	セダン型タクシー
運行会社	(有) 光洋タクシー 熊交観光タクシー（株）

3) 公共交通不便地域

バスの利用環境として、バス停からの距離を見てみると、一般的な徒歩で歩ける距離である 500m 以上離れている地域公共交通不便地域が、津森地域や飯野地域に見られます。

また、人口集積が特に高い市街地においても、公共交通不便地域がみられます。特に、小峯地区は公共交通不便地域に該当する人口が多くなっています。

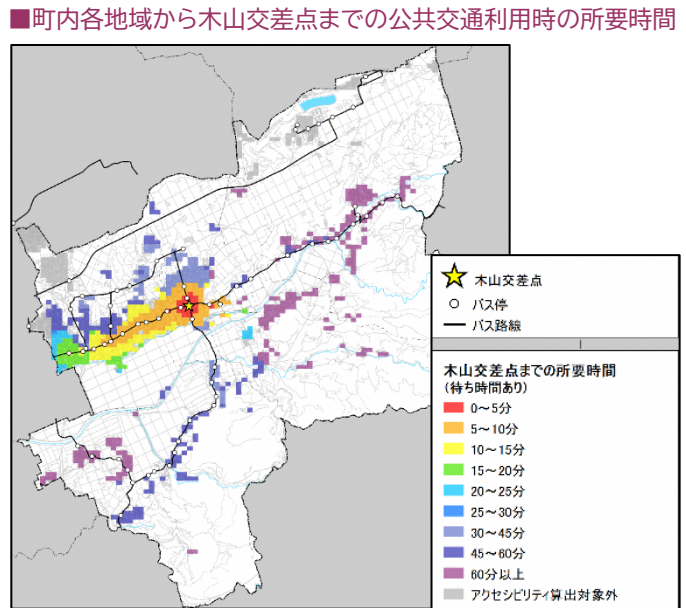
■公共交通不便地域分布図



4) 町内各地域から木山交差点までの公共交通利用時の所要時間(アクセシビリティ評価)

町内各地における主要施設までの公共交通を利用した際の行きやすさを所要時間で評価しました。

木山交差点までの行きやすさをみると、県道熊本高森線沿線は概ね 20 分以内に到着しますが、県道から外れると 30 分以上かかる地域が存在します。また、津森地区、福田地区、飯野地区は 60 分以上の地域が多々見られ、福田地区と津森地区では約 7 割が 60 分以上の所要時間となっています。



5) その他の交通

町内にはタクシー会社 2 社、福祉タクシー会社 1 社、個人タクシー事業者 15 社が運営しています。

広域交通として、空路(阿蘇くまもと空港)や高速バス・特急バス、空港バスが運行しています。

広安西小学校では、小峯地区の児童を対象にスクールバスが運行しています。

町内の医療施設では、送迎サービスを行っている施設があります。

津森地区では、ボランティアによる木山・広安地区までの無料送迎サービス「おでかけ支援」を NPO 法人イーモビネットが週に1回実施しています。

熊本連携中枢都市圏の取り組みの一環として実施している福祉有償運送が、本町においても運行しています。

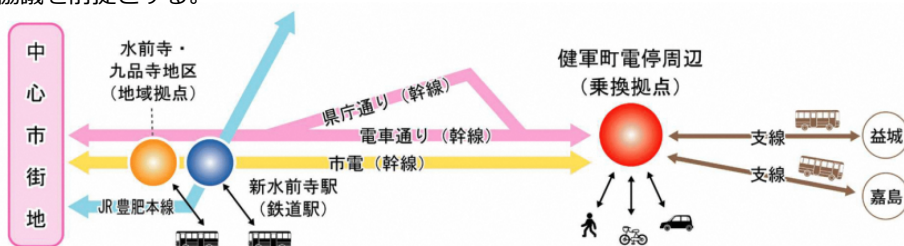
6) 熊本県・熊本市の動向

熊本県は熊本県地域公共交通計画、熊本市は熊本地域公共交通計画において、木山産交営業所～熊本市街地を運行する路線はサービス水準を維持することとしています。

熊本地域公共交通計画 (R3.4)

【健軍・益城方面の施策・事業の展開方針】

- ・ 幹線区間の機能強化を図ると共に、健軍町電停周辺をゾーンシステム乗り換え拠点として、乗り換え拠点以西・以東を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討。
- ・ なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とする。



熊本県では、三里木駅から阿蘇くまもと空港へのアクセス改善を図る空港アクセス鉄道について、事業費の縮減検討や費用便益分析など事業化に向けた検討に取り組んでいます。

3-6. 町民の移動特性・公共交通に対する意向

本節では、令和2年度町民アンケート調査結果等を基に、町民の移動特性を整理しました。

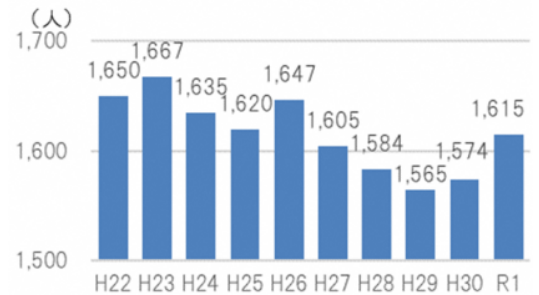
1) 高校生

町内の15～19歳の人口は、約1,600人となっており、町内全域に居住しています。町内に高校がないため周辺市町に通学していますが、熊本市が顕著に多くなっています。

通学手段は、自転車が最も多く、家族等の送迎や路線バスも利用されています。

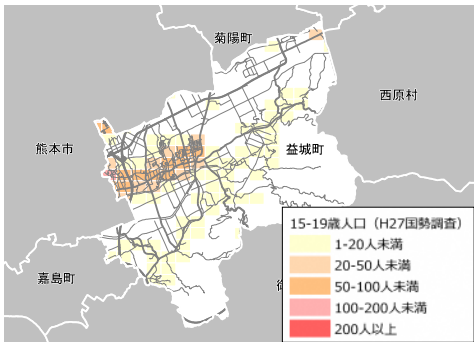
なお、新型コロナウイルス感染拡大前後で、通学行動は特に変わっていません。

■15～19歳の人口推移



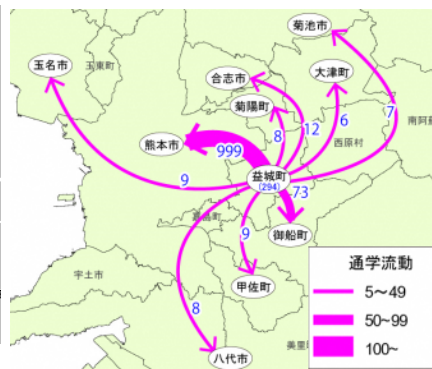
資料：益城町住民基本台帳

■15～19歳の人口分布



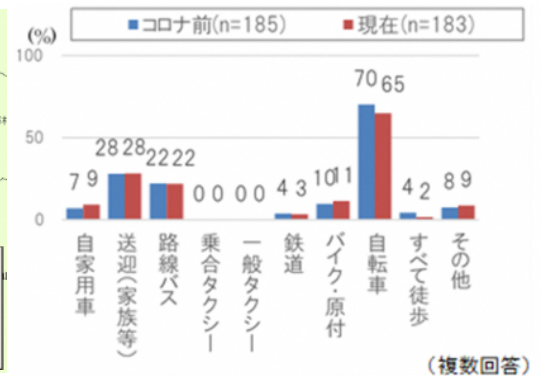
資料：平成27年国勢調査

■15～19歳の通学流動



資料：平成27年国勢調査

■高校生の通学手段

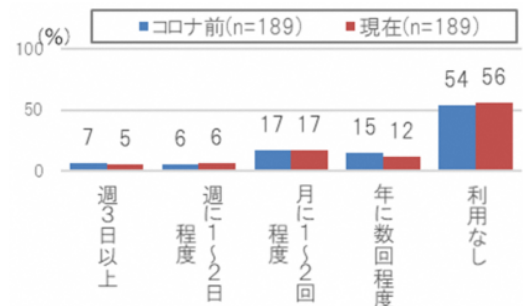


資料：令和2年度町民アンケート調査

普段の生活では、バスはほとんど利用されておらず、利用するという人も月に数回や年に数回程度と低頻度となっています。利用しない理由には「利用したい目的地に行くバスがない」や「運賃が高い」との回答が多く上がっています。

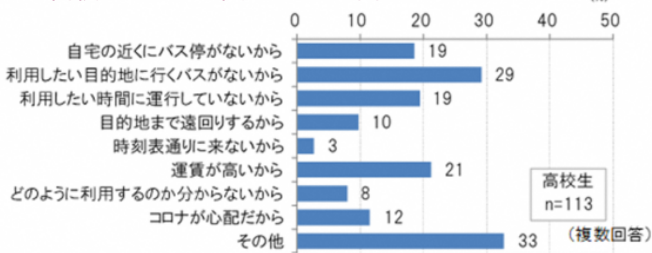
バスサービスへの満足度とバスを利用する上での重要度についての評価は、「運賃」や「運行本数」の満足度が低く、重要度が高い結果となっています。

■高校生のバスの利用頻度



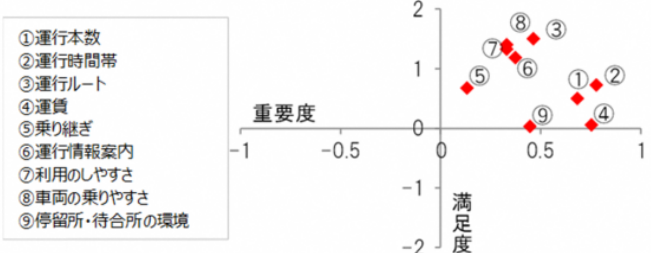
資料：令和2年度町民アンケート調査

■高校生のバスを利用しない理由



資料：令和2年度町民アンケート調査

■高校生のバスサービスに対する満足度と重要度

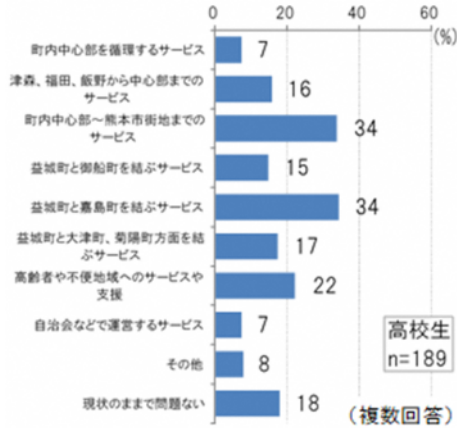


資料：令和2年度町民アンケート調査

今後必要だと思う公共交通サービスについては、「町内中心部～熊本市街地までのサービス」や「益城町と嘉島町を結ぶサービス」が特に求められています。

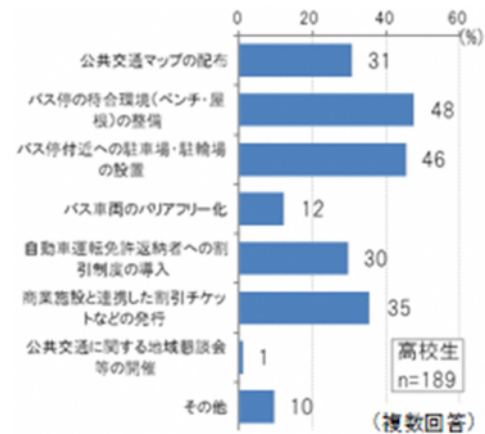
また、公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組みについては、「バス停の待合環境(ベンチ・屋根)の整備」や「バス停付近への駐車場・駐輪場の設置」が多く挙げられています。

■必要だと思う公共交通サービス:高校生



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組み:高校生

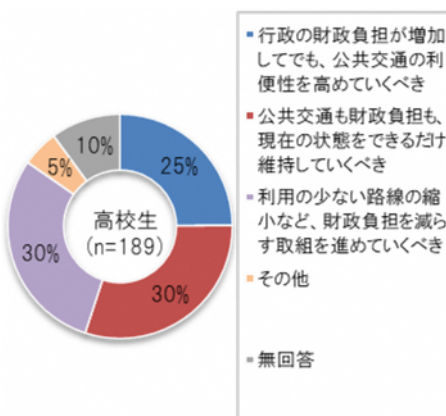


資料：令和2年度町民アンケート調査

公共交通に対する行政の取り組み方についての考えは、「行政の財政負担が増加してでも、公共交通の利便性を高めていくべき」「公共交通も財政負担も、現在の状態をできるだけ維持していくべき」「利用の少ない路線の縮小など、財政負担を減らす取組を進めていくべき」に意見が分かれています。

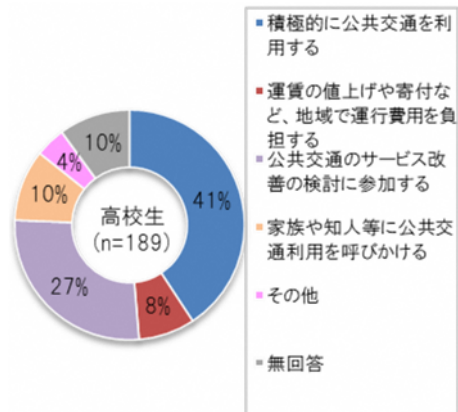
また、町民の取り組み方については、「積極的に公共交通を利用する」が最も多く、次いで「公共交通のサービス改善の検討に参加する」となっています。

■公共交通に対する行政の取り組み方:高校生



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通に対する町民の取り組み方:高校生



資料：令和2年度町民アンケート調査

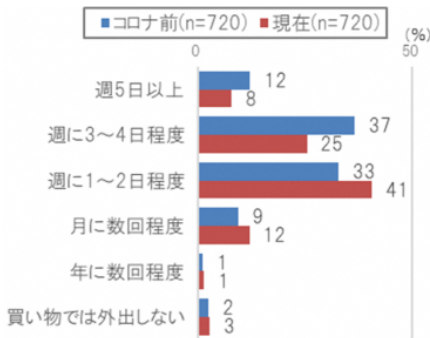
2) 高齢者

高齢者の買い物頻度は、週に 1～2 日程度が最も多く、コロナ前よりも外出行動が減っている人も見られます。また、通院は月に数回程度が最も多く外出頻度は多くありません。

買い物時、通院時においても、移動手段はほぼ自家用車(自分で運転)が利用されています。

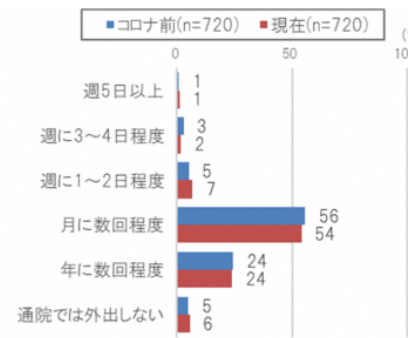
なお、宅配サービスや電話・オンラインでの診療を利用している人は僅かです。

■高齢者の買い物頻度



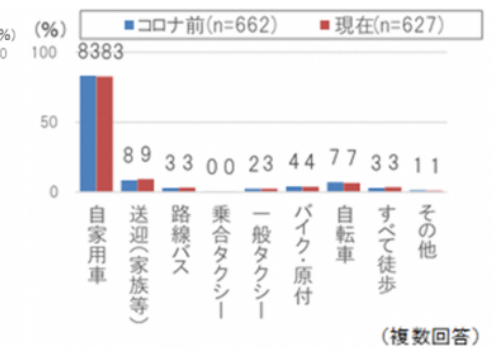
資料：令和2年度町民アンケート調査

■高齢者の通院頻度



資料：令和2年度町民アンケート調査

■高齢者の買い物時の移動手段

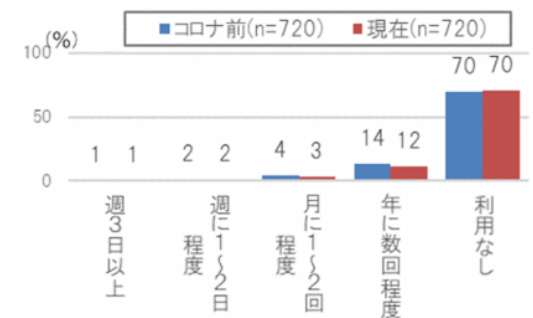


資料：令和2年度町民アンケート調査

普段の生活で、バスはほとんど利用されていません。利用しない理由には「自宅の近くにバス停がない」が最も多く回答されています。

バスサービスへの満足度とバスを利用する上での重要度についての評価は、「停留所・待合所の環境」や「運賃」、「運行本数」の満足度が低く、重要度が高い結果となっています。

■高齢者のバスの利用頻度



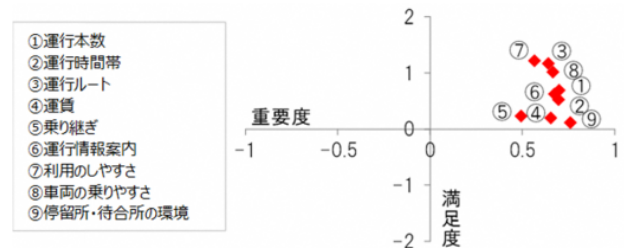
資料：令和2年度町民アンケート調査

■高齢者のバスを利用しない理由



資料：令和2年度町民アンケート調査

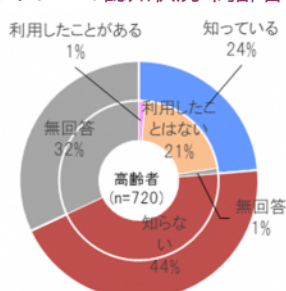
■高齢者のバスサービスに対する満足度と重要度



資料：令和2年度町民アンケート調査

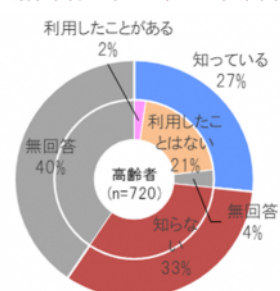
福田地区乗合タクシーや木山・広安循環線の認知状況について、「知っている」人は 25%程度と低い水準になっています。

■福田地区乗合タクシーの認知状況:高齢者



資料：令和2年度町民アンケート調査

■木山・広安循環線の認知状況:高齢者



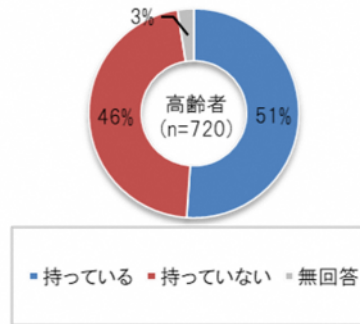
資料：令和2年度町民アンケート調査

普段の生活における、スマートフォンの利用状況については、約半数の方が「持っている」と回答しています。さらに、バスきたくまさん※の認知状況については、「知っている」人は約1割と低い水準となっています。

※『バスきたくまさん』

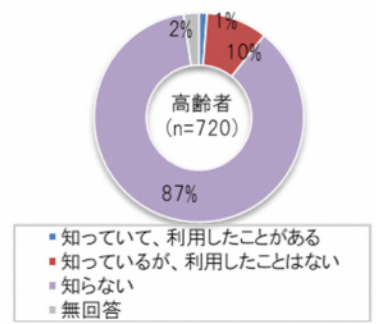
熊本県内で運行しているバスのリアルタイム情報をスマートフォン・パソコンなどから閲覧できるサービス。

■スマートフォンの保有状況：高齢者



資料：令和2年度町民アンケート調査

■バスきたくまさんの認知状況：高齢者

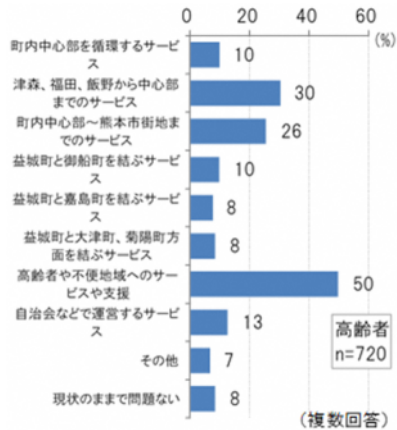


資料：令和2年度町民アンケート調査

今後必要だと思う公共交通サービスについては、「高齢者や不便地域へのサービスや支援」や「津森、福田、飯野から中心部までのサービス」への回答が多くなっています。

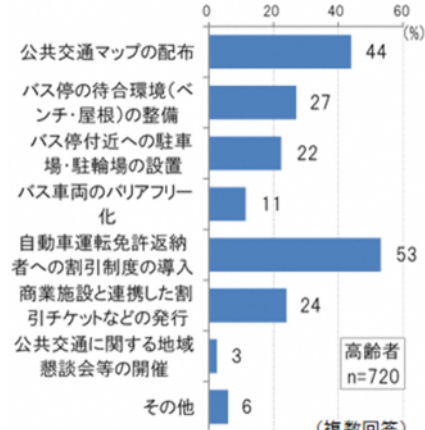
また、公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組みについては、「自動車運転免許返納者への割引制度の導入」や「公共交通マップの配布」が多く挙げられています。

■必要だと思う公共交通サービス：高齢者



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組み：高齢者

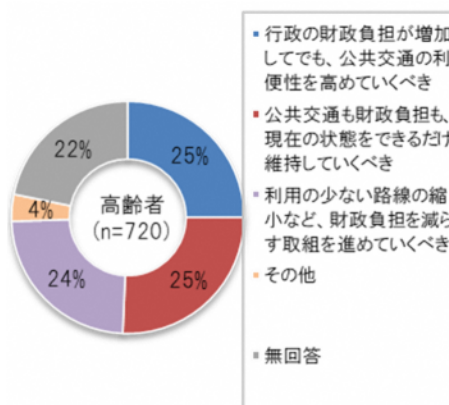


資料：令和2年度町民アンケート調査

公共交通に対する行政の取り組み方についての考えは、「行政の財政負担が増加してでも、公共交通の利便性を高めていくべき」「公共交通も財政負担も、現在の状態をできるだけ維持していくべき」「利用の少ない路線の縮小など、財政負担を減らす取組を進めていくべき」に意見が分かれています。

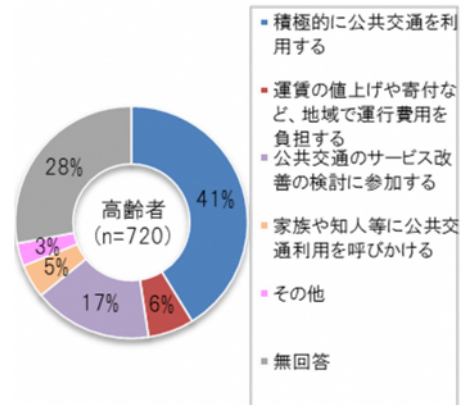
また、町民の取り組み方については、「積極的に公共交通を利用する」が最も多く回答されています。

■公共交通に対する行政の取り組み方：高齢者



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通に対する町民の取り組み方：高齢者



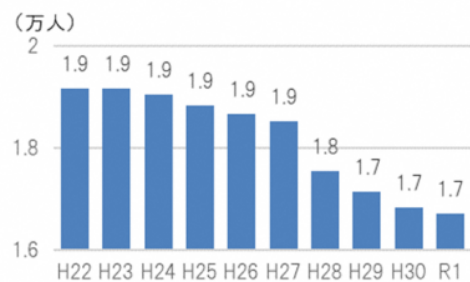
資料：令和2年度町民アンケート調査

3) 通勤者

町内の20～64歳の人口は、減少傾向にあり、令和元年度時点で約1万7千人となっています。通勤先は、熊本市が最も多く、次に町内となっています。その他、周辺市町村にも通勤しています。通勤手段は、専ら自家用車となっています。

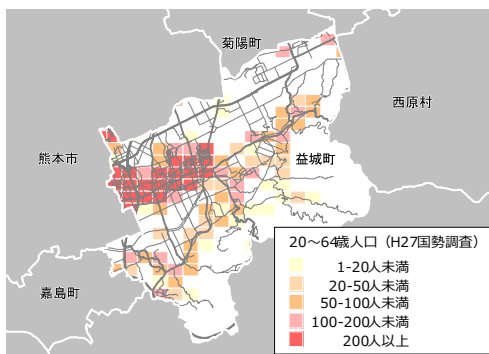
リモートワークを実施している人は僅かであり、通勤頻度が減っている人が若干確認されますが、新型コロナウイルス感染拡大前後で、通勤行動は特に変わっていません。

■20～64歳の人口推移



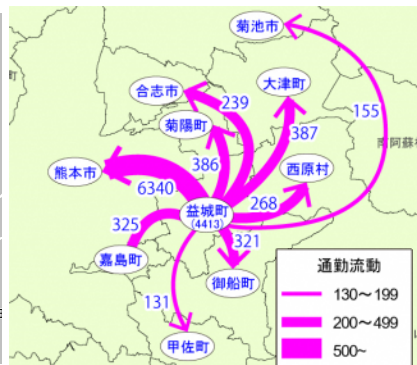
資料：益城町住民基本台帳

■20～64歳の人口分布



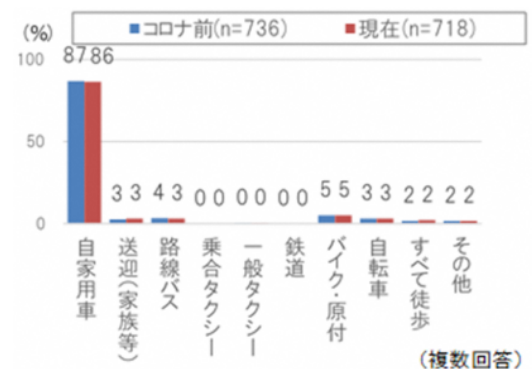
資料：平成27年国勢調査

■通勤流動



資料：平成27年国勢調査

■通勤時の移動手段

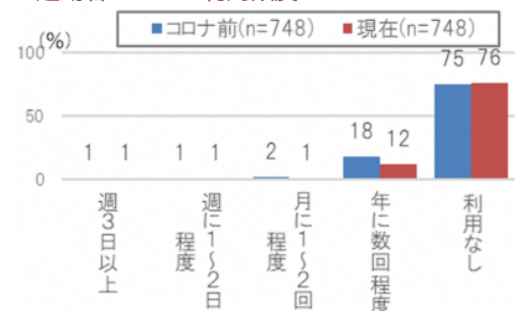


資料：令和2年度町民アンケート調査

普段の生活においても、バスはほとんど利用されていません。利用しない理由には「自宅近くにバス停がない」といったルートに関する事項が多く挙げられています。

バスサービスへの満足度とバスを利用する上での重要度についての評価は、「運行本数」や「運行時間帯」、「停留所・待合所の環境」の満足度が低く、重要度が高い結果となっています。

■通勤者のバスの利用頻度



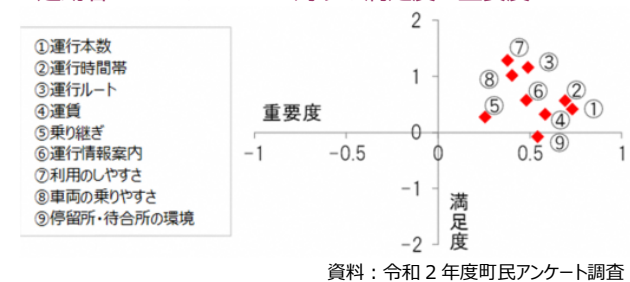
資料：令和2年度町民アンケート調査

■通勤者のバスを利用しない理由



資料：令和2年度町民アンケート調査

■通勤者のバスサービスに対する満足度と重要度

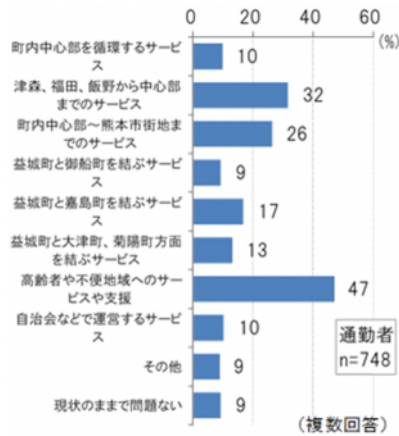


資料：令和2年度町民アンケート調査

今後必要だと思う公共交通サービスについては、「高齢者や不便地域へのサービスや支援」や「津森、福田、飯野から中心部までのサービス」「町内中心部～熊本市街地までのサービス」への回答が多くなっています。

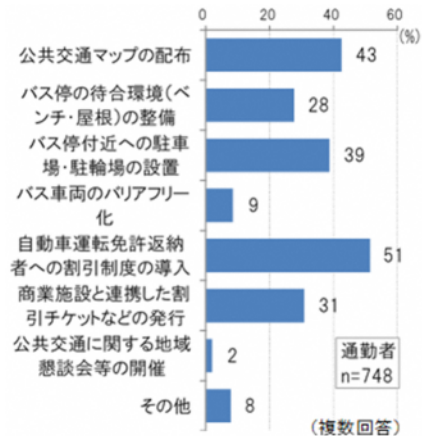
また、公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組みについては、「自動車運転免許返納者への割引制度の導入」や「公共交通マップの配布」、「バス停付近への駐車場・駐輪場の設置」が多く挙げられています。

■必要だと思う公共交通サービス:通勤者



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組み:通勤者

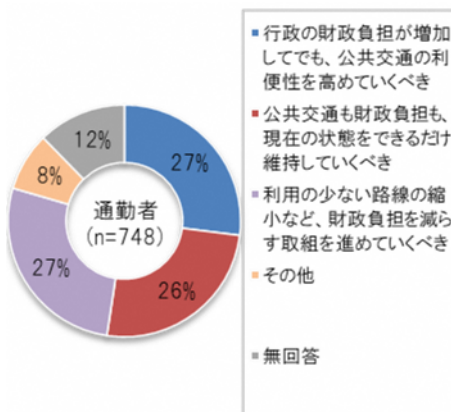


資料：令和2年度町民アンケート調査

公共交通に対する行政の取り組み方についての考えは、「行政の財政負担が増加してでも、公共交通の利便性を高めていくべき」「公共交通も財政負担も、現在の状態をできるだけ維持していくべき」「利用の少ない路線の縮小など、財政負担を減らす取組を進めていくべき」に意見が分かれています。

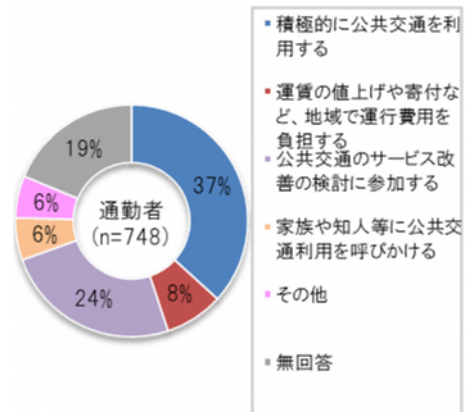
また、町民の取り組み方については、「積極的に公共交通を利用する」が最も多く、次いで「公共交通のサービス改善の検討に参加する」となっています。

■公共交通に対する行政の取り組み方:通勤者



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通に対する町民の取り組み方:通勤者



資料：令和2年度町民アンケート調査

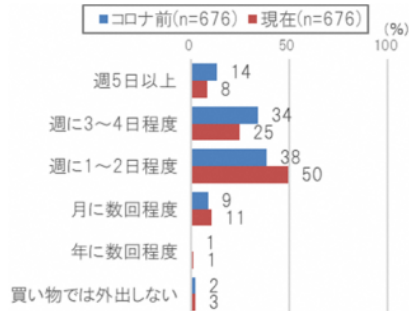
4) 20～64 歳の買い物・通院移動特性

20～64 歳の町民の買い物頻度は、週に 1～2 日程度が最も多く、コロナ前よりも外出行動が減っている人もいます。また、通院は年に数回程度や月に数回程度が多く、外出頻度は多くありません。

買い物時、通院時においても、移動手段はほぼ自家用車(自分で運転)を利用しています。

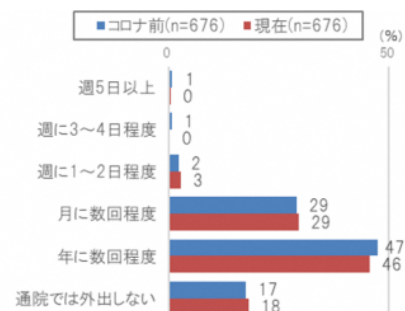
なお、宅配サービスについては、「月に数回程度」以上が約 4 割となっており、買い物を移動ではなく宅配などの物流で済ませています。一方で、電話・オンラインでの診療の利用者はほとんどいません。

■20～64 歳の買い物頻度



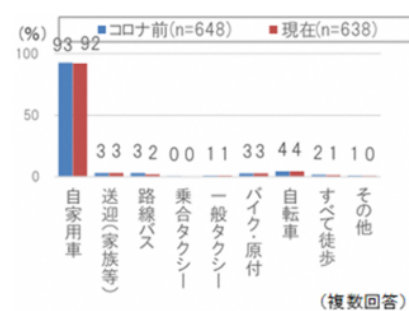
資料：令和 2 年度町民アンケート調査

■20～64 歳の通院頻度



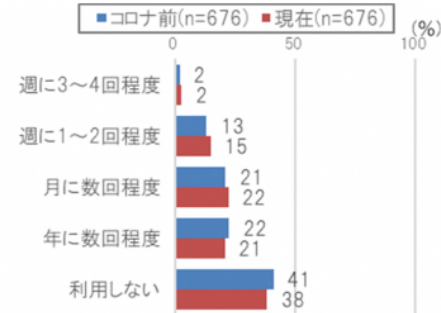
資料：令和 2 年度町民アンケート調査

■20～64 歳の買い物時の移動手段



資料：令和 2 年度町民アンケート調査

■宅配サービスの利用頻度



資料：令和 2 年度町民アンケート調査

買い物や通院での外出時に、バスはほとんど利用されていません。利用しない理由には「自宅の近くにバス停がない」といったルートに関する事項や「利用したい時間に運行していない」というダイヤに関する事項が多く挙げられています。

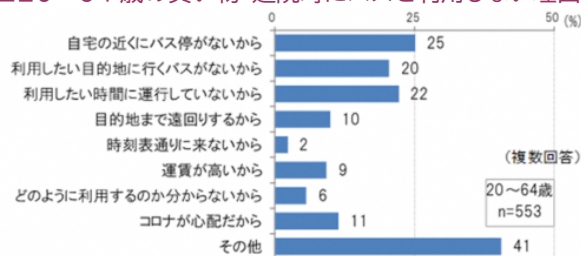
バスサービスへの満足度とバスを利用する上での重要度についての評価は、「運行本数」や「停留所・待合所の環境」、「運行時間帯」の満足度が低く、重要度が高い結果となっています。

■20～64 歳の買い物・通院時のバスの利用頻度



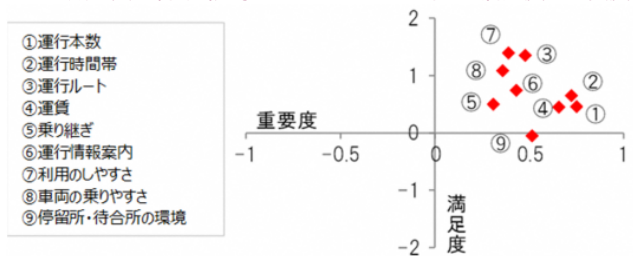
資料：令和 2 年度町民アンケート調査

■20～64 歳の買い物・通院時にバスを利用しない理由



資料：令和 2 年度町民アンケート調査

■20～64 歳の買い物・通院時のバスサービスに対する満足度と重要度

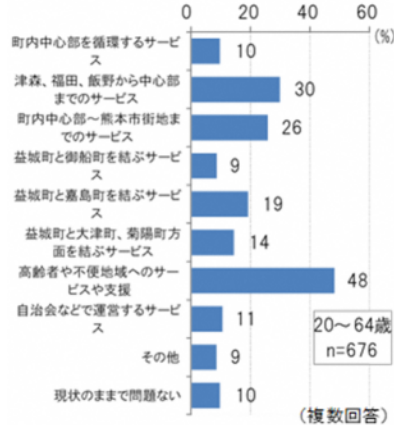


資料：令和 2 年度町民アンケート調査

今後必要だと思う公共交通サービスについては、「高齢者や不便地域へのサービスや支援」や「津森、福田、飯野から中心部までのサービス」「町内中心部～熊本市街地までのサービス」への回答が多くなっています。

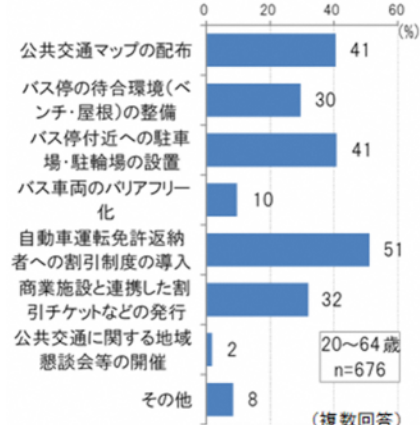
また、公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組みについては、「自動車運転免許返納者への割引制度の導入」や「公共交通マップの配布」、「バス停付近への駐車場・駐輪場の設置」が多く挙げられています。

■必要だと思う公共交通サービス：20～64 歳



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組み：20～64 歳

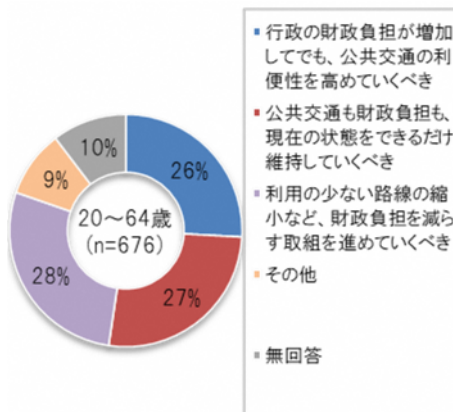


資料：令和2年度町民アンケート調査

公共交通に対する行政の取り組み方についての考えは、「行政の財政負担が増加してでも、公共交通の利便性を高めていくべき」「公共交通も財政負担も、現在の状態をできるだけ維持していくべき」「利用の少ない路線の縮小など、財政負担を減らす取組を進めていくべき」に意見が分かれています。

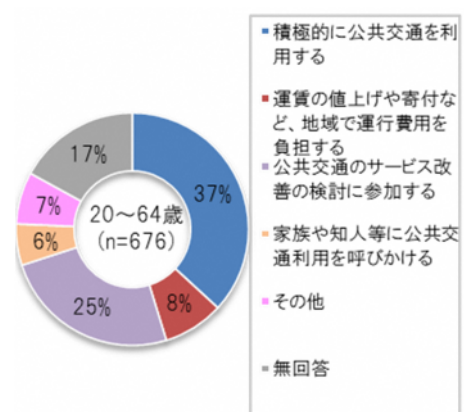
また、町民の取り組み方については、「積極的に公共交通を利用する」が最も多く回答されています。

■公共交通に対する行政の取り組み方：20～64 歳



資料：令和2年度町民アンケート調査

■公共交通に対する町民の取り組み方：20～64 歳



資料：令和2年度町民アンケート調査

4. 地域公共交通の問題点・課題

本章では、3 章で整理した本町の地域特性や公共交通の現状を基に、地域公共交通の問題点を示し、課題を整理しています。

4-1. 地域公共交通の問題点

問題点 1

高齢者の移動手段サービスの不足

高齢者人口が増加傾向にある中、外出時の移動手段は自家用車が 90%以上を占めるなど自家用車の依存度は高い状況にあります。

津森地区、飯野地区では、バス停までの距離が離れている、あるいは坂があるなど、地形上バス停まで移動しにくい、運行本数が少ないなど、公共交通が利用しづらい環境にあります。

福田地区では乗合タクシーの利用が少なく、ニーズに応じた見直しが求められています。

広安地区、木山地区においても、路線バスの運行頻度が高く、医療・福祉・子育て支援・商業・行政といった都市機能が立地している県道熊本高森線沿線まで移動するための、南北方向及び住宅エリア北部の東西方向の公共交通サービスが不足している状況にあります。

町民アンケートでも、必要な公共交通サービスとして「高齢者や公共交通が不便な地域の方への交通サービスや移動支援の充実」が第 1 位に挙げられ、効果的な取り組みとして「自動車運転免許返納者への割引制度の導入」が最も要望されています。

問題点 2

津森地区、福田地区、飯野地区から市街地までの公共交通サービスの不足

日常生活に必要となる医療・福祉・子育て支援・商業・行政といった都市機能は、県道熊本高森線や県道益城菊陽線の沿線に立地しているものの、津森地区、飯野地区からバスで移動する場合には乗継が生じるといった不便さがあります。

町民アンケートでは、必要な公共交通サービスについて「津森地域、福田地域、飯野地域から中心部(木山、惣領)までの交通サービス」の回答が津森地区、福田地区、飯野地区で高くなっています。

問題点 3

市街地内の公共交通での移動の自由度が低い

県道熊本高森線を運行する路線バスは高頻度(4~5 便/h)に運行しており、東西方向の利便性は高いものの、中心市街地への移動に対しては木山・広安循環線が運行してはいますが、住宅エリア内のルートがないことや便数の少なさなどから利用は少なく、移動の自由度が低い状況にあります。

問題点 4

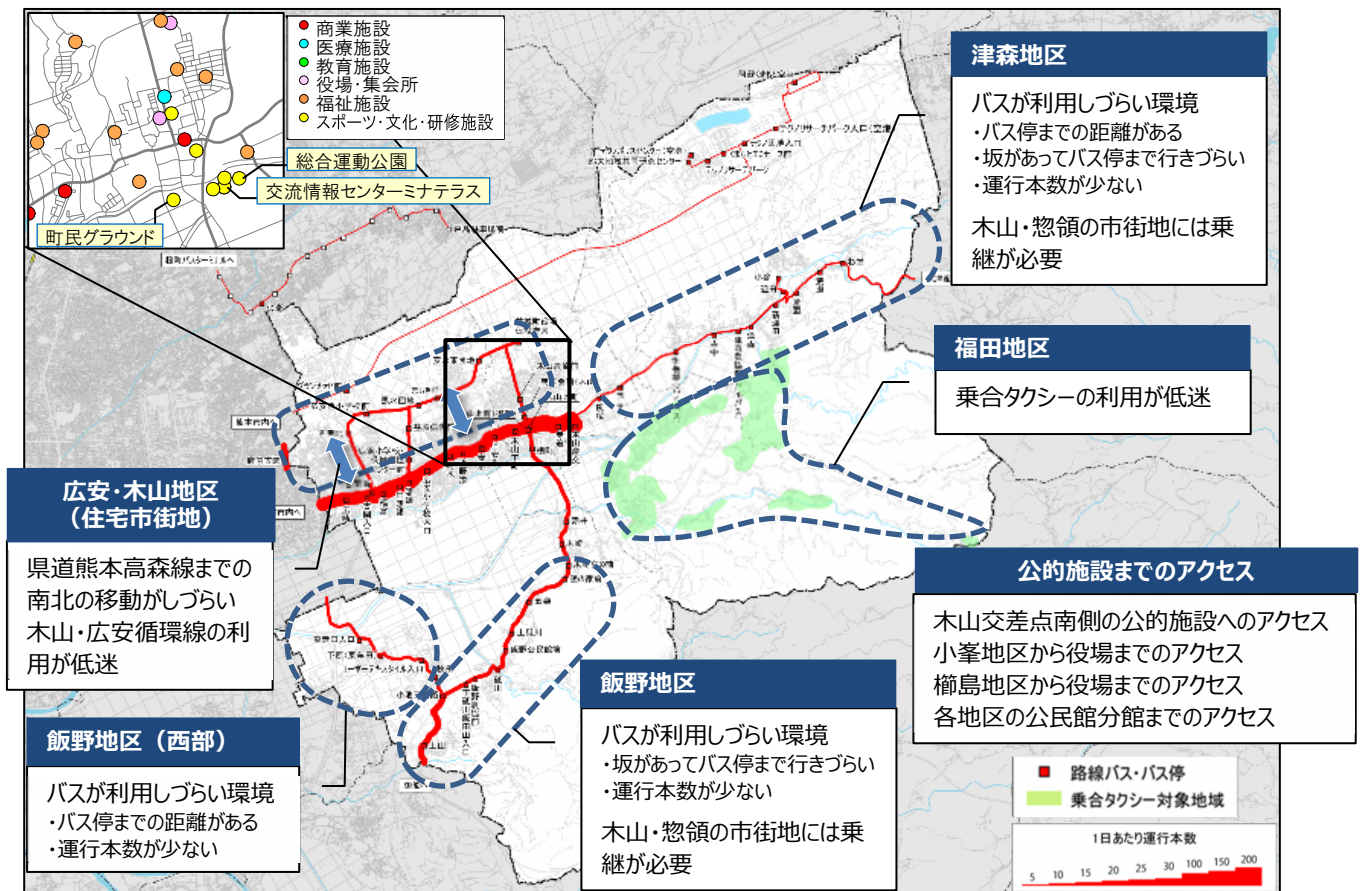
公的施設までの公共交通サービスが不十分

町民グラウンド、総合運動公園、図書館、交流情報センターミナテラス付近まで木山交差点から 1km 弱あります。木山御船線が運行するものの、運行本数が少ない状況にあります。

小峯地区や櫛島地区は公共交通の運行がなく、役場(仮設庁舎)に移動できる手段が不足しています。

各地区の公民館分館までの移動も徒歩・自転車以外は自家用車に頼らざるを得ない状況となっています。

■問題点1～4



問題点
5

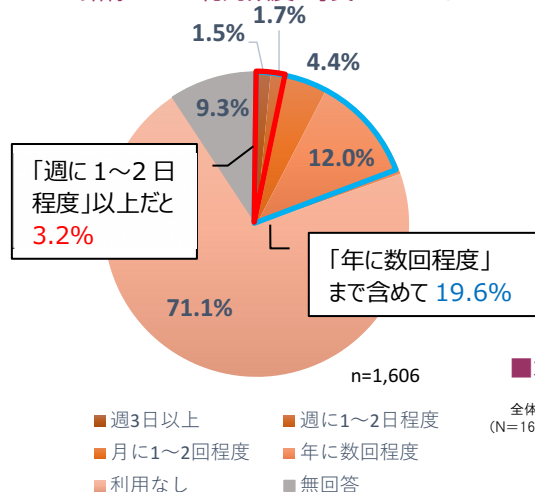
利用が低迷するバス路線の持続可能性の懸念

路線バスの町民の利用状況は、時々利用まで含めて 19.6%ありますが、日常的利用は 3.2%と僅かです。さらに、新型コロナウイルス感染拡大に伴う外出自粛等の影響による利用減少も生じています。

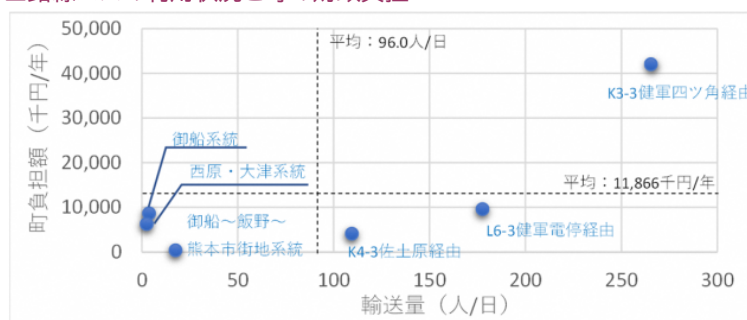
木山産交～御船系統の輸送量は 3.8 人/日、木山産交～西原・大津系統は 2.4 人/日となっており、それぞれ町の財政負担額は年間 870 万円、630 万円となっています。

また、木山・広安循環線においても利用が低迷していて、さらに町民の認知度も低い状況です。

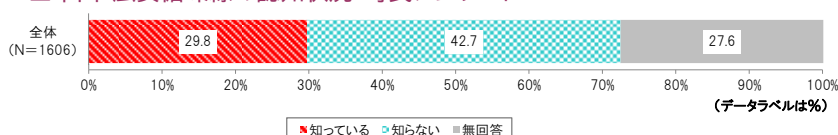
■路線バスの利用頻度：町民アンケート



■路線バスの利用状況と町の財政負担



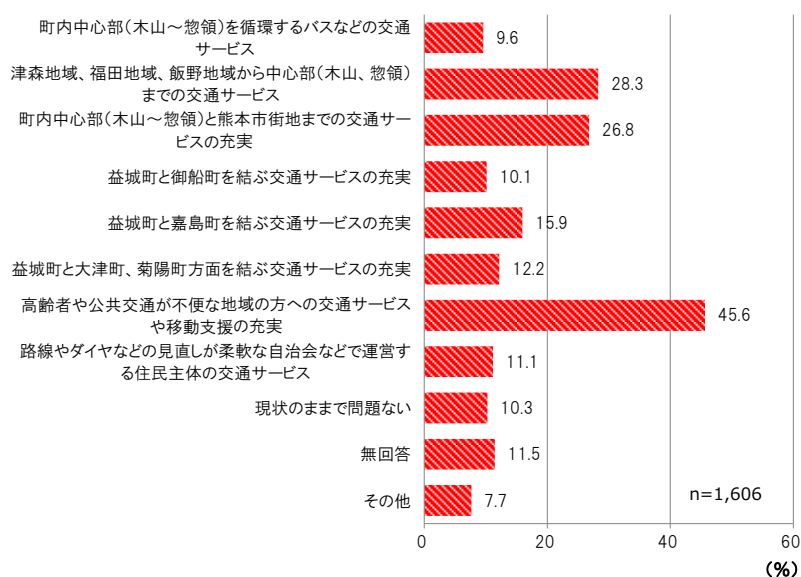
■木山・広安循環線の認知状況：町民アンケート

問題点
6

乗合タクシーの低い普及率

福田地区乗合タクシーは、年間利用者 125 人と利用が僅かで、出勤率は 0.31 と低くなっています。一方で、「高齢者や公共交通が不便な地域の方への交通サービスや移動支援の充実」や「津森地域、福田地域、飯野地域から中心部(木山、惣領)までの交通サービス」などの要望は強く、運行サービスや利用方法等の見直しが求められています。

■益城町における今後必要なサービス：町民アンケート



問題点 7

利用環境の不足・サービスの周知不足

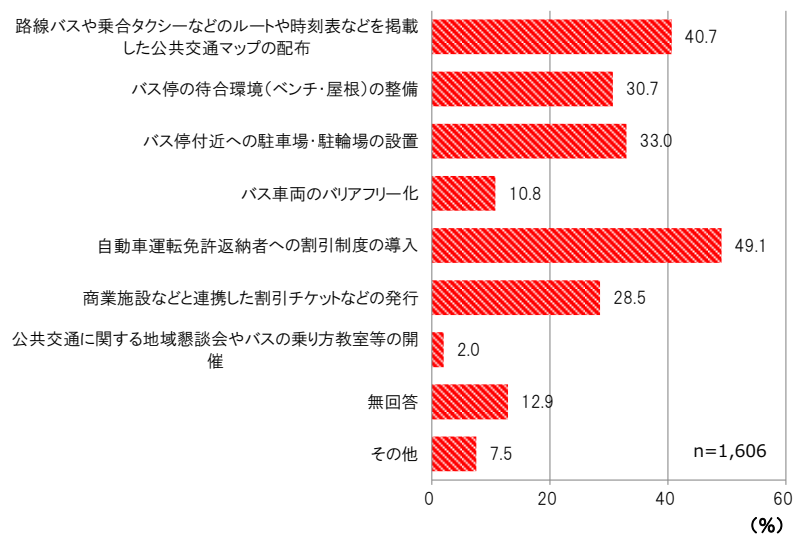
県道熊本高森線は路線バスが高頻度に運行しているものの、住宅エリアからバス停までの移動手段（ラストワンマイル）が乏しい状況です。

古閑入口バス停では利用者のものと思われる自転車が駐輪されており、自転車でバス停まで移動している状況があるものの、現状は路上駐輪となっています。また、木山産交営業所では自家用車の送迎が多くみられます。

町民アンケートでは、「バス停付近への駐車場・駐輪場の設置」や「バス停の待合環境（ベンチ・屋根）の整備」などを求める意見が多くみられ、安心、便利に公共交通が利用しやすい環境が求められます。

バスの運行情報提供サービスはバス事業者を中心に充実させてきているところですが、バスのリアルタイム情報提供サービス「バスきたくまさん」の認知度は14%とまだまだ低い水準であり、今後もサービスの周知を強化していく必要があります。

■公共交通の利用促進に向けた効果的な取り組み：町民アンケート



4-2. 地域公共交通の課題

地域公共交通の問題点を踏まえ、本町における地域公共交通の課題を整理しました。

課題 1 :

町内外の移動のしやすさの向上

広安地区、木山地区では県道熊本高森線においてバスが高頻度で運行しているものの、南北方向及び住宅エリア北部の東西方向の公共交通サービスが不足しており、高齢者等が利用しづらく、津森地区、福田地区、飯野地区では公共交通空白地域が存在し、バス本数も少なく、惣領地区へは乗継が必要となるなど、交通サービスが移動需要に対応しきれていない状況があります。また、熊本市など周辺市町への日常的な外出に対する交通サービスを確保していく必要があります。町内・町外の交通ネットワークについて、需要に応じたサービスを再構築し、移動のしやすい環境を形成する必要があります。

課題 2 :

利用しやすさの向上

公共交通を利用する人は町民の一部に限られている状況にあります。町民アンケートでは、バス運行情報提供サービス「バスきたくまさん」や乗合タクシーの認知状況が低く、また、バス待合環境や駐輪場等を求める意見が上がっています。移動需要に合わせて、利用しやすい環境への改善が必要です。

課題 3 :

持続可能性の向上

路線バス、乗合タクシーとも利用が低迷しており、それに伴う行政の赤字負担額は増加しています。高齢化が見込まれる中で今後も公共交通サービスを確保していくためには、町民アンケートでも挙げられているように、需要に応じたサービスの見直しと町民の積極的な利用等を進めながら、持続可能性の向上を図っていく必要があります。

課題 4 :

まちづくりを支える公共交通サービスの充実

熊本地震からの復旧・復興として、新たなまちづくりが現在進行形で進む本町において、都市の活力、良好な住宅地、暮らしやすいまちを目指して都市の各拠点とそれを結ぶネットワークを構築する必要があります。加えて、町外から来街者を誘客し、新たなにぎわいを生むための交通サービスを充実させていく必要があります。

5. 基本方針及び計画の目標

5-1. 地域公共交通の基本方針

総合計画及び各種計画で示すまちの将来像を実現していくための地域公共交通の基本方針を整理しました。

益城町地域公共交通計画の目標

町内外の移動利便性を高め、復興まちづくり・まちのにぎわいづくりを加速させる持続可能な公共交通体系の構築

熊本地震の復旧期から、新たなまちづくりを進める復興期へと進んできている本町のまちづくりにおいて、誰もが町内・町外への移動がしやすく、安心して暮らせる、また、活発な移動がまちのにぎわいづくりを加速させる、そして、今後も持続可能である、そのような安心なくらし・まちのにぎわいを支える公共交通体系の構築を目指します。

目標を達成していくためのプロジェクト

安心なくらしづくりプロジェクト	自動車を運転できなくても安心して快適に暮らせる環境を確保していくために、持続可能な公共交通体系を目指して、現在の公共交通サービスの見直し、地域の旅客輸送サービスの活用、貨物サービスとの組合せなど多様な取り組みを進めます。
移動しやすいまちづくりプロジェクト	熊本市にも近く、高速 IC も位置する本町の地理的優位性を活かした住みやすい環境をもっと磨き上げていくために、熊本市街地をはじめとする町外との移動を支える公共交通の利用環境を向上します。また、町内の拠点間を移動しやすくなる骨格軸を活用した幹線交通ネットワークを確保します。
歩きやすいまちづくりプロジェクト	都市拠点（木山）と地域拠点（惣領）、及びその区間における、まちのにぎわいを高めていくために、また持続可能なコンパクトな市街地を形成していくために、公共交通と徒歩・自転車を使って生活できる交通環境を整えていきます。
環境・人にやさしいまちづくりプロジェクト	地球温暖化の抑制に向けた環境にやさしいまちづくりを進めるために、公共交通の利用促進や環境にやさしい車両の導入などを推進します。また、すべての人がいきいきと暮らせるまちづくりを進めるために、公共交通の利用環境のバリアフリーを推進します。
強靱なまちづくりプロジェクト	豪雨や地震などの災害に対する強靱なまちづくりを進めていくために、バス停や車両などの公共交通の各種施設の活用を推進し、防災設備や災害情報の収集等の強化を図り、また、官民連携による災害発生時の交通サービスの確保に向けた体制の強化を推進します。
交流人口拡大プロジェクト	阿蘇くまもと空港やグランメッセ熊本などに訪れる来訪者を市街地に呼び込み、交流人口を活発にすることでまちのにぎわい向上を推進していくために、都市拠点のにぎわいづくりや中心市街地活性化と連動した、各施設と市街地を結ぶアクセス交通サービスの確保及び情報発信の強化を図ります。

5-2. 将来ネットワーク

地域内の様々な公共交通機関や旅客輸送サービスを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ネットワークを構築します。

方向性1：

町内各地と都市拠点（木山）・地域拠点（惣領）を結ぶ、持続可能性の確保にも留意した利便性の高い交通サービス

医療・福祉・子育て支援・商業・行政といった都市機能が集積する都市拠点（木山地区）及び地域拠点（惣領地区）において、買い物や通院、文化・スポーツ活動などの日常生活を安全・安心に送れるよう、町内各地の居住地と都市拠点・地域拠点を結ぶ、持続可能な利便性の高い交通サービスを構築します。

- ・木山地区交通広場の整備と活用
- ・木山地区～惣領地区間における交通結節機能の充実
- ・広安地区・木山地区における住宅エリアから県道熊本高森線までの公共交通サービスの充実
- ・小峯地区などから市街地までの公共交通サービスの確保
- ・路線バス西原・大津線を活用した津森地区から木山地区・惣領地区までの公共交通サービスの充実
- ・乗合タクシーの改善等による福田地区から木山地区・惣領地区までの公共交通サービスの充実
- ・新たな交通サービスの導入等も見据えた津森地区・飯野地区から木山地区・惣領地区までの公共交通サービスの充実

方向性2：

需要に応じた町外との行き来を担う利便性の高い交通サービス

通勤や通学、衣服等の買い物において、熊本市をはじめとする周辺市町への日常的な行き来を支える、需要量に応じた利便性の高い交通サービスを構築します。

- ・路線バス熊本市街地系統の維持及び利用環境の改善
- ・路線バス御船系統、西原・大津系統の需要に応じたサービスの維持
- ・高速バスと町内公共交通との結節強化
- ・近隣の大規模商業施設への需要に応じた交通サービスの確保

方向性3：

まちの活性化を支える基軸サービスと柔軟な交通サービス

都市機能と居住を適切な立地に誘導して、にぎわいを生み出すことができ、かつ持続可能な都市構造を構築していくために、都市の骨格軸を活用した公共交通サービスを位置づけ、誘客等のターゲットに合わせた交通サービスを提供していきます。

- ・都市拠点・地域拠点・複合防災拠点・産官学広域連携拠点を結ぶ路線バスの構築・維持
- ・空港シャトルバスの市街地への引き込み
- ・グランメッセ熊本から市街地へ誘導するための交通サービスの確保
- ・木山交通広場から総合運動公園、憩の家などの公共施設を結ぶ交通サービスの確保

方向性4：

多様な交通サービスの組合せ、貨物サービスとの組合せで多種多様なニーズに対応

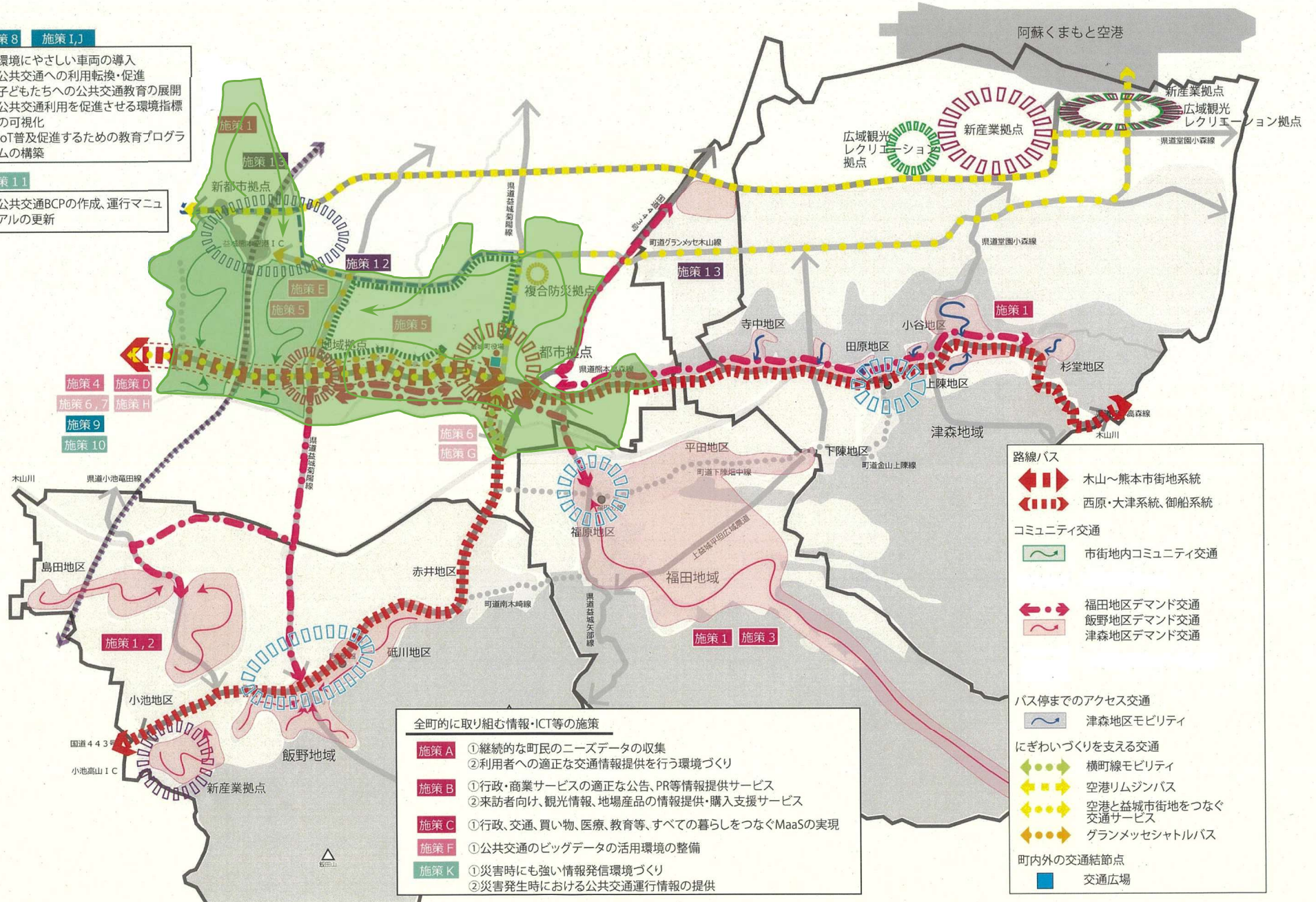
従来の路線バスや乗合タクシーに加え、スクールバス等の地域の輸送サービスや宅配等の貨物サービスも含め、多種多様な移動サービスに対応していきます。

施策 8 施策 1, 2

- ①環境にやさしい車両の導入
- ②公共交通への利用転換・促進
- ③子どもたちへの公共交通教育の展開
- ④公共交通利用を促進させる環境指標の可視化
- ⑤IoT普及促進するための教育プログラムの構築

施策 11

- ①公共交通BCPの作成、運用マニュアルの更新



- 路線バス
- 木山～熊本市街地系統
 - 西原・大津系統、御船系統
- コミュニティ交通
- 市街地内コミュニティ交通
 - 福田地区デマンド交通
 - 飯野地区デマンド交通
 - 津森地区デマンド交通

- バス停までのアクセス交通
- 津森地区モビリティ
- にぎわいづくりを支える交通
- 横町線モビリティ
 - 空港リムジンバス
 - 空港と益城市街地をつなぐ交通サービス
 - グランメッセシャトルバス
- 町内外の交通結節点
- 交通広場

- 全町的に取り組む情報・ICT等の施策
- 施策 A ①継続的な町民のニーズデータの収集
②利用者への適正な交通情報提供を行う環境づくり
 - 施策 B ①行政・商業サービスの適正な公告、PR等情報提供サービス
②来訪者向け、観光情報、地場産品の情報提供・購入支援サービス
 - 施策 C ①行政、交通、買い物、医療、教育等、すべての暮らしをつなぐMaaSの実現
 - 施策 F ①公共交通のビッグデータの活用環境の整備
 - 施策 K ①災害時にも強い情報発信環境づくり
②災害発生時における公共交通運行情報の提供

5-3. 計画目標の達成状況を測る指標

地域公共交通の基本方針及び将来ネットワークを念頭に、まちづくりを支える地域公共交通体系の構築状況を以下の指標をもって測っていきます。

【計画全体の目標】

指標1: 公共交通利用者数

運行サービスの見直し、情報提供の充実、利用環境の改善などの結果として、町内の公共交通利用が促進されることを目指します。

〔現況〕 **294,660 人/年**
(R1 年度) → 〔目標〕 **338,500 人/年**
(R7 年度)

公共交通利用者数：

町内を運行する路線バス、乗合タクシーの町内区間の年間利用者数の合計値。

※航空、高速バス、タクシー、地域旅客輸送サービスは除く。また、今後導入を検討するグランメッセ熊本及び阿蘇くまもと空港と町内市街地を結ぶ交通サービスも除く。

※なお、路線バスについては交通事業者の調査結果を基に換算する町内区間利用者数とする。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることを目標とする。
御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することを目標とする。
木山・広安循環線	市街地循環バスに見直すことでルートや便数などを大幅に見直し、サービス水準を高める中で利用啓発も併せて行い、利用者数を増加させることを目標とする。

乗合タクシー

福田地区	利用方法等の見直しを行うとともに利用啓発にも取り組み、利用者数を増加させることを目標とする。
飯野地区	新たなサービスを導入するため、その利用者を見込む。
津森地区	新たなサービスを導入するため、その利用者を見込む。

新たなコミュニティ交通

広安地区	新たに導入するコミュニティ交通の利用者を見込む。
------	--------------------------

指標2: 公共交通の収支率

運行サービスの見直しによる運行費用等の抑制と、情報提供の充実や利用環境の改善等による利用促進の結果として、町内の公共交通の運行効率性を高めることを目指します。

〔現況〕 **38.0%**
(R1 年度) → 〔目標〕 **43.5%**
(R7 年度)

公共交通の収支率：

町内を運行する路線バス、乗合タクシーの年間経常費用に対する年間経常収入の割合。

※航空、高速バス、タクシー、地域旅客輸送サービスは除く。また、今後導入を検討するグランメッセ熊本及び阿蘇くまもと空港と町内市街地を結ぶ交通サービスも除く。

※なお、路線バスの経常費用については町内の運行キロ程に基づく比率、経常収入については交通事業者の調査結果を基に換算する町内区間利用者数に基づく比率をもって算出する。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることで、収支率を改善することを目標とする。
御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、収支率を改善することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、収支率を維持することを目標とする。
木山・広安循環線	市街地循環バスに見直すことでルートや便数などを大幅に見直し、サービス水準を高める中で利用啓発も併せて行い、利用者数を増加させることで、収支率を改善することを目標とする。

乗合タクシー

福田地区	利用方法等の見直しと合わせて運賃体系等を見直し、乗合利用の啓発等を進めることで、利用者増を見込む中でも、収支率は現在の水準を改善することを目標とする。
飯野地区	福田地区の目標水準に合わせる。
津森地区	福田地区の目標水準に合わせる。

新たなコミュニティ交通

広安地区	福田地区の目標水準に合わせる。
------	-----------------

指標3:町の財政負担額

運行サービスの見直しによる運行費用等の抑制と、情報提供の充実や利用環境の改善等による利用促進を図りながら、財政負担額の抑制に努めます。そして、抑制分をもとに新たな交通サービスの導入等サービスの充実を図ります。これらの結果として、利便性の向上を図りながらも町内の公共交通の持続可能性を確保していくことを目指します。

〔現況〕 63,676 千円/年
(R1 年度)

〔目標〕 63,680 千円/年
(R7年度)

町の財政負担額：

町内を運行する路線バス、乗合タクシーの年間財政負担額の合計値。

※路線バスのうち、小峯地区を運行する系統、阿蘇くまもと空港を運行する系統は除く。また、乗合タクシーは今後導入を検討する新規路線も対象とする。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることで、財政負担額を軽減することを目標とする。
御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、財政負担額を軽減することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することで、財政負担額を維持することを目標とする。
木山・広安循環線	市街地循環バスに見直すことでルートや便数などを大幅に見直し、サービス水準を高める中で利用啓発も併せて行い、利用者数を増加させることで、財政負担額を軽減することを目標とする。

乗合タクシー

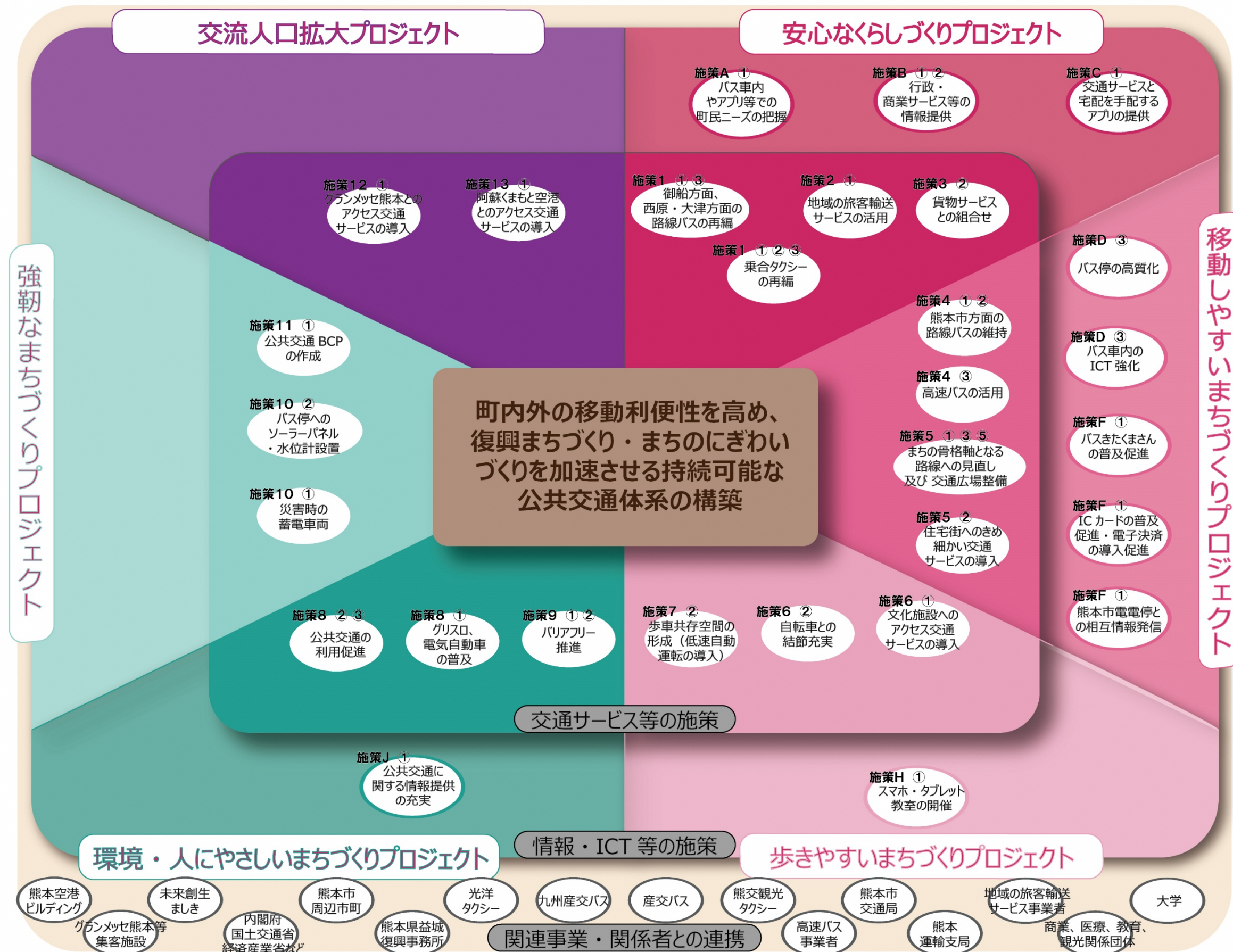
福田地区	利用者増に向けた利用方法等の見直しなど、サービス向上に必要となる運行経費の増加を見込む。
飯野地区	新たなサービスを導入するのに必要となる運行経費を計上する。
津森地区	新たなサービスを導入するのに必要となる運行経費を計上する。

新たなコミュニティ交通

広安地区	新たなサービスを導入するのに必要となる運行経費を計上する。
------	-------------------------------

6. 目標を達成するための施策

目標達成に向けた施策を整理します。



※図中の事業は本計画における主な事業を表示しています。

安心なくらしづくりプロジェクト

自動車を運転できなくても安心して快適に暮らせる環境を確保していくために、持続可能な公共交通体系を目指して、現在の公共交通サービスの見直し、地域の旅客輸送サービスの活用、貨物サービスとの組合せなど多様な取り組みを進めます。

〔安心なくらしづくりプロジェクトに関わる施策の目標〕

安心なくらしづくりプロジェクトの達成状況を測る指標として、次の指標を設定します。

成果指標：津森・福田・飯野地区の公共交通利用者数

津森・福田・飯野地区を中心に、モビリティサービス²の充実や暮らしの情報と交通の情報の一元的な情報提供などに取り組む結果として、当該地域の公共交通利用者数を増やすことを目指します。

津森・福田・飯野地区の公共交通利用者数

〔現況〕

10,280 人/年
(R1 年度)

〔目標〕

14,700 人/年
(R7年度)

津森・福田・飯野地区の公共交通利用者数：

津森地区、福田地区、飯野地区を運行する路線バス、乗合タクシーの年間利用者数の合計値。

※航空、タクシー、地域旅客輸送サービスは除く。

※なお、路線バスについては交通事業者の調査結果を基に換算する町内区間利用者数とする。

目標値の設定の考え方

路線バス

御船系統	サービス水準（便数）を需要に応じた水準に見直し（減便）する中で、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を維持することを目標とする。
西原・大津系統	サービス水準（便数）は維持する中で、町内のコミュニティ交通の充実（ラストワンマイルの確保含む）、利用啓発等を行い、利用者数を維持することを目標とする。

乗合タクシー

福田地区	利用方法等の見直しを行うとともに、利用啓発にも取り組み、利用者数を増加させることを目標とする。
飯野地区	新たなサービスを導入するため、その利用者を見込む。
津森地区	新たなサービスを導入するため、その利用者を見込む。

管理指標：

以下の指標をもって、プロジェクトの進捗状況を管理します。

	現況	目標
都市拠点・地域拠点の施設整備数	—	6 箇所 役場新庁舎、復興まちづくり支援施設、交通広場、まちな商店街、物産館等、惣領にぎわい拠点を想定
津森・福田・飯野地区における公共交通再編実績	—	4 地区 路線バス御船系統、乗合タクシー（福田地区、飯野地区、津森地区）を想定
公共交通や買い物等の情報提供や手配等を行うアプリ等の開発実績	—	1 件 決済サービスや買い物支援ツール等の開発を想定

² モビリティ（サービス）：既存の公共交通機関に加え、自動運転や小型の乗り物、地域旅客輸送サービスも含めた、移動手段の総称。

【安心なくらしづくりプロジェクトに関わる施策・事業・実施主体】

施策・事業	実施主体・関係者
交通サービス等の施策 【施策 1】 町内の地域特性を踏まえたモビリティサービスの提供 ①飯野地区：都市拠点・地域拠点と集落を結ぶ需要に見合ったモビリティの導入 ②福田地区：都市拠点・地域拠点へのアクセスを考慮した既存交通サービスの高度化、黒石崎地区等への展開 ③津森地区：バス停までの移動（ラストワンマイル）を確保するモビリティの導入、及び都市拠点・地域拠点と集落を結ぶ需要に見合ったモビリティの導入 ④その他：公共交通に地域旅客輸送サービスを含めた総動員モビリティサービス提供 【施策 2】 地域で支える交通まちづくり ①公共交通以外に、地域で支える自助共助体制づくり 【施策 3】 利用者に寄り添い、安心して過ごせる交通づくり ①多様化するニーズを把握し、IoT ³ ・情報通信技術を活用した交通づくり ②人だけでなく、モノの移動に配慮した交通体系の構築 交流人口の増加を見据え、益城の良さを情報発信するモビリティへの転換	行政 熊本運輸支局、益城町 ※各エリアのモビリティの設定、位置づけ ※町内各部署との調整、町民等への説明 交通事業者 九州産交バス、産交バス、熊交観光タクシー、光洋タクシー、地域の旅客輸送サービス提供事業者 ※交通サービス提供事業者間の連携、事業実施調整 ※情報提供・開示に関すること、MaaS 関連 協議会 ※事業スケジュール、進捗の確認 ※事業効果の検証、モニタリングの実施 その他 商業、観光、医療福祉、教育関係団体 ※公共交通等を媒体にした情報提供のあり方等
情報・ICT 等の施策 【施策 A】 利用者の行動特性、多様なニーズの継続的な把握 ①公共交通だけでなく、行政経営を行う上での町民ニーズデータの継続収集 （まちの変化、緊急時における人流データの把握＝行政マーケティング実施） ②上記①のデータを活用した、多様な利用者に適正な情報提供を行う環境づくり 【施策 B】 生活・暮らしに必要な最適化された情報提供 ①行政・商業サービスの適正な広告、PR等情報提供サービス （ビッグデータ ⁴ 等を活用し、町民等・個人ユーザー向けの情報最適化） ②来訪者向け、観光情報、地場産品の情報提供・購入支援サービス （オンラインによる、来訪前の疑似体験等が可能な情報発信） 【施策 C】 公共交通利用等の予約決済サービス ①最適化された公共交通サービスの運行情報確認、予約決済サービスの実施 （行政、交通、買い物、医療、教育等、すべての暮らしを繋ぐ「MaaS」 ⁵ の実現）	

³ IoT：Internet of Things の略。建物、電化製品、自動車、医療機器など、パソコンやサーバーといったコンピューター以外の多種多様な「モノ」がインターネットに接続され、相互に情報をやり取りすること。

⁴ ビッグデータ：情報通信技術（ICT）の進展によって生成・収集・蓄積が可能・容易になる多種多量のデータのこと。公共交通分野では、利用者の利用状況（日時、出発地と目的地、利用した路線など）や属性（年齢、性別など）といった利用特性データや、非利用者の移動特性（外出先や時間帯など）のデータを、IC カードや携帯電話の位置情報データなどを基に分析することで、従来よりもきめ細やかにサービスが提供できることなどが期待されている。

⁵ MaaS（マース）：Mobility as a Service の略。IT を用いてあらゆる公共交通機関を結びつけ、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。

移動しやすいまちづくりプロジェクト

熊本市にも近く、高速 IC も位置する本町の地理的優位性を活かした住みやすい環境をもっと磨き上げていくために、熊本市街地をはじめとする町外との移動を支える公共交通の利用環境を向上します。また、町内の拠点間を移動しやすくなる骨格軸を活用した幹線交通ネットワークを確保します。

〔移動しやすいまちづくりプロジェクトに関わる施策の目標〕

移動しやすいまちづくりプロジェクトの達成状況を測る指標として、次の指標を設定します。

成果指標：熊本市方面の路線バスの利用者数

交通広場の整備や市街地内のコミュニティ交通の充実、路線バスの利用環境の改善などの結果として、路線バスの利用者数が向上することを目指します。

熊本市方面の路線バスの利用者数

〔 現 況 〕

242,580 人/年
(R1 年度)

〔 目 標 〕

243,300 人/年
(R7年度)

熊本市方面の路線バスの利用者数：

町内を運行する路線バスの熊本市方面系統の年間利用者数の合計値。

※今後導入を検討するグランメッセ熊本及び阿蘇くまもと空港と町内市街地を結ぶ交通サービスは除く。

※なお、路線バスについては交通事業者の調査結果を基に換算する町内区間利用者数とする。

目標値の設定の考え方

路線バス

県道熊本高森線を運行する路線	サービス水準（便数）は維持する中で、バス停や駐輪場整備などの利用環境の改善、町内のコミュニティ交通の充実、利用啓発等を行い、利用者数を増加させることを目標とする。
----------------	---

管理指標：

以下の指標をもって、プロジェクトの進捗状況を管理します。

	現況	目標
交通広場の整備実績	—	整備完了
町内のバス停高質化整備実績	—	24 箇所 県道熊本高森線のバス停を想定
公共交通の情報等を掲出するデジタルサイネージ ⁶ の整備実績	—	2 基 惣領にぎわい拠点、交通広場への整備を想定

⁶ デジタルサイネージ：店頭などに設置された液晶ディスプレイなどの映像表示装置。

〔移動しやすいまちづくりプロジェクトに関わる施策・事業・実施主体〕

施策・事業	実施主体・関係者
交通サービス等の施策	行政
【施策4】熊本市－益城間の交通の維持・継続 ①国の地域公共交通特定事業を活用 ②県の地域公共交通関連計画と連携し、広域交通網を維持・継続 →木山産交～熊本市街地・熊本駅系統を幹線系統として計画に位置づけ ③阿蘇くまもと空港、益城熊本空港 IC 等、広域拠点を結ぶ交通の維持・継続 →阿蘇くまもと空港と、熊本市－益城を繋ぐ空港アクセス交通の維持・継続 →県外各都市と益城を繋ぐ高速バスの維持・継続 【施策5】新たなまちの将来都市像を支える路線への見直し ①木山都市拠点・惣領地域拠点・複合防災拠点に移動しやすい路線バスの見直し ②既成市街地や新住宅エリア、災害公営住宅のコミュニティ醸成に向けたモビリティの導入 ③産官学広域連携拠点と都市拠点を結ぶ地域内交通の導入 ④上記の拠点を結ぶマルチモーダル ⁷ ・総合交通体系の構築（高速バスネットワークを含めた交通体系の構築） ⑤町内外の交通の結節点であり、にぎわいを生む交通広場の整備	熊本県益城復興事務所、熊本運輸支局 熊本県、熊本市、益城町＋周辺市町 ※施策の確認・承認、事業連携等の調整 交通事業者 阿蘇くまもと空港、九州産交バス、産交バス、熊交観光タクシー、光洋タクシー ※地域間、地域内交通事業の役割分担 ※公共交通事業者間の連携、事業実施調整 ※新たなモビリティサービスの導入に関すること 協議会 ※事業スケジュール、進捗の確認 ※事業効果の検証、モニタリングの実施 その他 内閣府、国土交通省、経済産業省等 ※自動運転技術の導入に係る事業支援・補助
情報・ICT等の施策	
【施策D】中型バス等 自動運転の導入検討 ①大型・中型自動運転バス実証実験を踏まえ、広域交通網の自動運転導入 ②自動運転技術の導入に向けた道路、通信環境を整備 ③既存の公共交通資源（車両・バス停等）を活かした情報サービスの高度化 ④上記①の実現に向け、自動運転導入基礎調査事業の実施（国土交通省、経済産業省等、スマートモビリティ ⁸ チャレンジ協議会等により実施中） 【施策E】AIを活用したデマンド交通の導入検討 ①市街地内に導入するモビリティへのAI活用の実証実験 ②AI活用型交通サービスの導入に向けた通信環境の整備 ③上記①の実現に向け、AI活用型交通サービス導入基礎調査事業の実施 【施策F】公共交通ビッグデータが活用できる環境整備 ①移動しやすいまちづくりプロジェクト実現に向け公共交通のビッグデータ活用 GTFS ⁹ 、オープンデータ化の整備、促進（情報提供基盤の確立）	

⁷ マルチモーダル：複数の交通手段を選択・組み合わせること。

⁸ スマートモビリティ：自動運転車やIoTを活用したセンサーなど、従来の交通や移動を変える新しいテクノロジーの総称。

⁹ GTFS：General Transit Feed Specificationの略。経路検索サービス等へ情報提供するための世界標準の公共交通データフォーマット。

歩きやすいまちづくりプロジェクト

都市拠点(木山)と地域拠点(惣領)、及びその区間における、まちのにぎわいを高めていくために、また持続可能なコンパクトな市街地を形成していくために、公共交通と徒歩・自転車を使って生活できる交通環境を整えていきます。

〔歩きやすいまちづくりプロジェクトに関わる施策の目標〕

歩きやすいまちづくりプロジェクトの達成状況を測る指標として、次の指標を設定します。

成果指標：中心市街地の歩行者・自転車通行量

公的施設へのアクセス手段の充実、バス停付近への駐輪場の整理、歩きやすく公共交通を利用しやすい歩行空間の整理などの結果として、まちなかの歩行者数を増やすことを目指します。

中心市街地の歩行者・自転車通行量

〔現況〕

2,600 人/日
(R1 年度)

〔目標〕

3,400 人/日
(R7 年度)

中心市街地の歩行者・自転車通行量：

益城町中心市街地 7 地点における平日・休日の 12 時間の歩行者・自転車通行量の平均値。

※定義は益城町中心市街地活性化基本計画と整合をとる。

目標値の設定の考え方

町道横町線高質化事業や「物産館等」整備事業、「まちの商店街」整備事業、「惣領にぎわい拠点」整備事業といった中心市街地の魅力を高めるハード整備に合わせて、交通環境を改善し、現状よりも 800 人増加することを見込む

管理指標：

以下の指標をもって、プロジェクトの進捗状況を管理します。

	現況	目標
県道熊本高森線、町道横町線における自転車歩行者道路の整備状況	16.9%	100%
公共交通カバー率 国勢調査 500m メッシュ人口データを基に算出	84.3%	95.0% 津森地区、飯野地区、小峯地区への新たな交通サービスの導入を想定
町道横町線への新交通システム導入実績	—	1 件 町道横町線を運行する木山交差点とミナテラス等を結ぶサービスを想定
駐輪場整備実績	—	6 箇所 県道熊本高森線沿線における整備

〔歩きやすいまちづくりプロジェクトに関わる施策・事業・実施主体〕

施策・事業	実施主体・関係者
交通サービス等の施策 【施策 6】公共交通の利用が楽しい益城の交通づくり ① 町民グラウンドや総合運動公園、ミナテラスへの移動を支えるモビリティの導入 ② 路線バスと自転車の結節機能の充実（駐輪場整備） ③ 公共交通の利用が“楽しい”に意識転換を促す公共交通環境づくり 【施策 7】公共交通利用にシフトした歩行空間の形成・充実 ① SDGs¹⁰の達成、脱炭素社会に向けた公共交通を軸にした交通体系づくり ② 公共交通＋小型モビリティを利用しやすい道路、まちづくりの推進 上記①②の実現を見据えた、公共交通利用環境の高度化	行政 熊本県益城復興事務所、熊本運輸支局、益城町 ※施策の確認・承認、事業連携等の調整 ※SDGs等の達成目標等の確認調整 交通事業者 九州産交バス、産交バス、熊交観光タクシー、光洋タクシー、 ※新たなモビリティサービスの導入に関すること
情報・ICT等の施策 【施策 G】小型モビリティ等 自動運転の導入検討 ① 小型モビリティ自動運転の導入による歩車共存空間の形成 ② 自動運転技術の導入に向けた道路、通信環境を整備 ③ 上記①の実現に向け、自動運転導入基礎調査事業の実施（国土交通省、経済産業省等、スマートモビリティチャレンジ協議会等により実施中） 【施策 H】まちなかでのおでかけ中に、最適なモビリティの情報提供 ① 利用者の移動を最適化し、適正なモビリティサービス情報提供（ビッグデータ等を活用し、町民等・個人ユーザー向けに最適なモビリティ情報を提供） 車両・バス停等の高度化（デジタルサイネージ等）による情報提供	協議会 ※事業スケジュール、進捗の確認 ※事業効果の検証、モニタリングの実施 その他 内閣府、国土交通省、経済産業省等 ※新モビリティ導入や情報通信高度化に係る事業支援・補助

¹⁰ SDGs（エスディージーズ）：Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられた、「誰一人取り残さない（leave no one behind）」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成される。

環境・人にやさしいまちづくりプロジェクト

地球温暖化の抑制に向けた環境にやさしいまちづくりを進めるために、公共交通の利用促進や環境にやさしい車両の導入などを推進します。また、すべての人がいきいきと暮らせるまちづくりを進めるために、公共交通の利用環境のバリアフリーを推進します。

〔環境・人にやさしいまちづくりプロジェクトに関わる施策の目標〕

環境・人にやさしいまちづくりプロジェクトの達成状況を測る指標として、次の指標を設定します。

成果指標：公共交通・徒歩・自転車分担率

公共交通に関する教育や公共交通利用促進に向けた啓発などの結果として、公共交通・徒歩・自転車の分担率が向上することを目指します。

公共交通・徒歩・自転車分担率

〔 現 況 〕

〔 目 標 〕

18.0%
(R1 年度)

23.0%
(R7年度)

公共交通・徒歩・自転車分担率：

日常の買い物、通院、通勤・通学時の移動手段における公共交通・徒歩・自転車の割合。

※令和2年度町民アンケート結果に基づく。

目標値の設定の考え方

日常の買い物	路線バスの利用率を現状 3.3%から 5.0%に、乗合タクシーの利用率を 0.1%から 2.0%に引き上げることを目標とする。
通院	路線バスの利用率を現状 3.3%から 5.0%に、乗合タクシーの利用率を 0.2%から 5.0%に引き上げることを目標とする。
通勤・通学	路線バスの利用率を現状 7.6%から 10.0%に、自転車の利用率を 17.3%から 20.0%に引き上げることを目標とする。

管理指標：

以下の指標をもって、プロジェクトの進捗状況を管理します。

	現況	目標
公共交通情報提供実績	—	公共交通利用ガイド(仮称)の 発行及び適宜更新 公共交通利用ガイド(仮称)：町内の公共交通機関の路線や時刻表、利用方法等をまとめた冊子
町内のバス停高質化整備実績	—	24 箇所 県道熊本高森線のバス停を想定
環境にやさしい車両(グリーンスローモビリティ等)導入検討及び施行	—	1 件 町道横町線を運行する木山交差点とミナテラス等を結ぶサービスを想定

〔環境・人にやさしいまちづくりプロジェクトに関わる施策・事業・実施主体〕

施策・事業	実施主体・関係者
交通サービス等の施策	行政
【施策 8】脱炭素社会に向け、地球にやさしい交通サービスの提供 ①SDGsの実現、脱炭素社会に向けた環境にやさしい車両・設備を導入 ②新たな交通体系に合わせ、公共交通への利用転換・促進 ③益城の未来をつくる、子どもたちへの公共交通教育の展開	熊本県益城復興事務所、熊本運輸支局、益城町 ※施策の確認・承認、事業連携等の調整 ※SDGs等の達成目標等の確認調整
【施策 9】誰でも利用できる、人にやさしい交通サービスの提供 ①高齢者、障がい者、子どもたちなど、誰でも使える公共交通利用環境づくり ②益城へ訪れた人、誰もが迷わず乗れる公共交通の利用環境づくり ③混雑して座れない・乗れないゼロを目指した運行状況の見える化づくり （新型コロナウイルス感染拡大を機に新たな生活様式を想定した施策）	交通事業者 九州産交バス、産交バス、熊交観光タクシー、光洋タクシー、 ※新たなモビリティサービスの導入に関すること
情報・ICT等の施策	協議会
【施策 I】公共交通利用を促進させる環境指標の可視化 ①町民等のSDGsや脱炭素社会への参画を促すための付加価値、仕組みづくり ②環境負荷軽減による貢献度の可視化	※事業スケジュール、進捗の確認 ※事業効果の検証、モニタリングの実施
【施策 J】IoTを普及促進するための教育プログラムの構築 ①SDGsや脱炭素社会についての理解を深め、また、周知を図るためのオンラインサロン・教育サロンの実施	その他 内閣府、国土交通省、経済産業省等 ※新モビリティ導入や情報通信高度化に係る事業支援・補助
【施策 F】公共交通ビッグデータが活用できる環境整備（再掲） ①移動しやすいまちづくりプロジェクト実現に向け公共交通のビッグデータ活用 GTFS、オープンデータ化の整備、促進（情報提供基盤の確立）	
【施策 H】まちなかでのおでかけ中に、最適なモビリティの情報提供（再掲） ①利用者の移動を最適化し、適正なモビリティサービス情報提供（ビッグデータ等を活用し、町民等・個人ユーザー向けに最適なモビリティ情報を提供） 車両・バス停等の高度化（デジタルサイネージ等）による情報提供	
【施策 C】公共交通利用等の予約決済サービス（再掲） ①最適化された公共交通サービスの運行情報確認、予約決済サービスの実施 （行政、交通、買い物、医療、教育等、すべての暮らしを繋ぐ「MaaS」の実現）	

強靱なまちづくりプロジェクト

豪雨や地震などの災害に対する強靱なまちづくりを進めていくために、バス停や車両などの公共交通の各種施設の活用を推進し、防災設備や災害情報の収集等の強化を図り、また、官民連携による災害発生時の交通サービスの確保に向けた体制の強化を推進します。

〔強靱なまちづくりプロジェクトに関わる施策の目標〕

強靱なまちづくりプロジェクトの達成状況を測る指標として、次の指標を設定します。本プロジェクトは成果を定量化することが困難であることから、管理指標のみで進捗状況を管理します。

管理指標：

以下の指標をもって、プロジェクトの進捗状況を管理します。

	現況	目標
町公共交通 BCP ¹¹ の作成	—	作成及び適宜更新
路線バス等への蓄電車両導入実績	—	1 件 災害時のバス車両のバッテリー等の活用など町と交通事業者との協定実績を想定

〔強靱なまちづくりプロジェクトに関わる施策・事業・実施主体〕

施策・事業	実施主体・関係者
交通サービス等の施策	行政
【施策 1 0】災害の教訓を活かし、命を守る公共交通づくり ①公共交通車両等を活かした防災設備の導入 ②災害時に災害情報が得られるよう、バス停等の高度化の推進	益城町 ※町内各部署との調整、町民等への説明
【施策 1 1】災害発生時において運行可能な強靱な公共交通づくり ①地域防災計画等と連動した公共交通 BCP・運行マニュアルの更新 ②緊急時に運行可能な官民連携による体制づくり	交通事業者 —
情報・ICT 等の施策	協議会
【施策 K】熊本地震の経験を活かし、公共交通運行継続可能な情報収集・提供 ①災害発生時にも強い情報発信環境づくり（官民連携した統一的なデータプラットフォームの構築等） ②災害発生時における公共交通運行情報の提供 災害発生時における適正なルート整備、輸送力の確保（熊本地震の経験を活かす）	※事業スケジュール、進捗の確認 ※事業効果の検証、モニタリングの実施
	その他
	商業、観光、医療福祉、教育関係団体 ※公共交通等を媒体にした情報提供のあり方等 通信キャリア企業

¹¹ BCP：Business Continuity Plan の略。事業継続計画。災害等の緊急事態が発生しても重要な業務が継続できる方策を計画しておくもの。

交流人口拡大プロジェクト

阿蘇くまもと空港やグランメッセ熊本などに訪れる来訪者を市街地に呼び込み、交流人口を活発にすることでまちのにぎわい向上を推進していくために、都市拠点のにぎわいづくりや中心市街地活性化と連動した、各施設と市街地を結ぶアクセス交通サービスの確保及び情報発信の強化を図ります。

〔交流人口拡大プロジェクトに関わる施策の目標〕

交流人口拡大プロジェクトの達成状況を測る指標として、次の指標を設定します。

成果指標：交流人口（木山上町・木山下町バス停利用者数）

町内市街地と大規模集客施設や阿蘇くまもと空港などを結ぶ交通サービスの確保などの結果として、町内に交流人口を増やすことを目指します。

交流人口（木山上町・木山下町バス停利用者数）

〔 現 況 〕

140 人/日
(R1 年度)

〔 目 標 〕

346 人/日
(R7年度)

※交通広場整備後は、交通広場に設置されるバス停の利用者数とする。

木山上町＋木山下町バス停利用者数：

交通事業者の乗降調査データに基づく木山上町バス停及び木山下町バス停を含む区間における1日当たりの上り・下りの乗車数・降車数の合計値。

目標値の設定の考え方

交通広場の都市計画決定時の利用見込み数

管理指標：

以下の指標をもって、プロジェクトの進捗状況を管理します。

	現況	目標
都市拠点の施設整備数	—	5 箇所 役場新庁舎、復興まちづくり支援施設、交通広場、まちの商店街、物産館等を想定
大規模集客施設等へ接続した公共交通サービス導入実績	—	2 件 町内市街地とグランメッセ熊本、町内市街地と阿蘇くまもと空港をそれぞれ結ぶ交通サービスを想定

〔交流人口拡大プロジェクトに関わる施策・事業・実施主体〕

施策・事業	実施主体・関係者
交通サービス等の施策 【施策 1 2】大規模集客施設等へ接続した公共交通サービスの導入 ①大規模集客施設（グランメッセ等）への経由・接続の見直し ②その他（コワーキングスペース等）への新たな需要を想定した交通サービスの導入 【施策 1 3】阿蘇くまもと空港、高速バス利用増を見据えたアクセス交通の強化 ①阿蘇くまもと空港のリニューアル、産官学連携拠点の整備後を見据えた交通体系づくり 熊本駅、高速バス停等、交流人口拡大施策と連動したアクセス交通の導入	行政 益城町 ※町内各部署との調整、町民等への説明 交通事業者 阿蘇くまもと空港、九州産交バス、産交バス、熊交観光タクシー、光洋タクシー ※公共交通事業者間の連携、事業実施調整
情報・ICT等の施策 【施策 D】中型バス等 自動運転の導入検討（再掲） ①大型・中型自動運転バス実証実験を踏まえ、広域交通網の自動運転導入 ②自動運転技術の導入に向けた、道路、通信環境を整備 ③既存の公共交通資源（車両・バス停等）を活かした情報サービスの高度化 ④上記①の実現に向け、自動運転導入基礎調査事業の実施（国土交通省、経済産業省等、スマートモビリティチャレンジ協議会により実施中） 【施策 F】公共交通ビッグデータが活用できる環境整備（再掲） ①移動しやすいまちづくりプロジェクト実現に向け公共交通のビッグデータ活用 GTFS、オープンデータ化の整備、促進（情報提供基盤の確立）	協議会 ※事業スケジュール、進捗の確認 ※事業効果の検証、モニタリングの実施 その他 内閣府、国土交通省、経済産業省等 ※自動運転技術の導入に係る事業支援・補助

各種施策の実施スケジュール

プロジェクト	交通サービス等の施策	スケジュール				
		R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
安心なくらしづくりプロジェクト	【施策1】町内の地域特性を踏まえたモビリティサービスの提供 ①飯野地区：都市拠点・地域拠点と集落を結ぶ需要に見合ったモビリティの導入 ②福田地区：都市拠点・地域拠点へのアクセスを考慮した既存交通サービスの高度化、黒石崎地区等への展開 ③津森地区：バス停までの移動（ラストワンマイル）を確保するモビリティの導入、及び都市拠点・地域拠点と集落を結ぶ需要に見合ったモビリティの導入 ④その他：公共交通に地域旅客輸送サービスを含めた総動員モビリティサービス提供					
	【施策2】地域で支える交通まちづくり ①公共交通以外に、地域で支える自助共助体制づくり					
	【施策3】利用者に寄り添い、安心して過ごせる交通づくり ①多様化するニーズを把握し、IoT・情報通信技術を活用した交通づくり ②人だけでなく、モノの移動に配慮した交通体系の構築。交流人口の増加を見据え、益城の良さを情報発信するモビリティへの転換					
移動しやすいまちづくりプロジェクト	【施策4】熊本市－益城間の交通の維持・継続 ①国の地域公共交通特定事業を活用 ②県の地域公共交通関連計画と連携し、広域交通網を維持・継続 →木山産交～熊本市街地・熊本駅系統を幹線系統として計画に位置づけ ③阿蘇くまもと空港、益城熊本空港IC等、広域拠点を結ぶ交通の維持・継続 →阿蘇くまもと空港と、熊本市－益城を繋ぐ空港アクセス交通の維持・継続 →県外各都市と益城を繋ぐ高速バスの維持・継続					
	【施策5】新たなまちの将来都市像を支える路線への見直し ①木山都市拠点・惣領地域拠点・複合防災拠点に移動しやすい路線バスの見直し ②既成市街地や新住宅エリア、災害公営住宅のコミュニティ醸成に向けたモビリティの導入 ③産官学広域連携拠点と都市拠点を結ぶ地域内交通の導入 ④上記の拠点を結ぶマルチモーダル・総合交通体系の構築（高速バスネットワークを含めた交通体系の構築） ⑤町内外の交通の結節点であり、にぎわいを生む交通広場の整備					
歩きやすいまちづくりプロジェクト	【施策6】公共交通の利用が楽しい益城の交通づくり ①町民グラウンドや総合運動公園、ミナテラスへの移動を支えるモビリティの導入 ②路線バスと自転車の結節機能の充実（駐輪場整備） ③公共交通の利用が“楽しい”に意識転換を促す公共交通環境づくり					
	【施策7】公共交通利用にシフトした歩行空間の形成・充実 ①SDGsの達成、脱炭素社会に向けた公共交通を軸にした交通体系づくり ②公共交通＋小型モビリティを利用しやすい道路、まちづくりの推進 上記①②の実現を見据えた、公共交通利用環境の高度化					

プロジェクト	情報・ICT等の施策	スケジュール				
		R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
安心なくらじづくりプロジェクト	【施策A】利用者の行動特性、多様なニーズの継続的な把握 ①公共交通だけでなく、行政経営を行う上での町民ニーズデータの継続収集（まちの変化、緊急時における人流データの把握＝行政マーケティング実施） ②上記①のデータを活用した、多様な利用者に適正な情報提供を行う環境づくり	構想・検討	データの収集	構想・検討	データを活用した	情報提供の環境整備
	【施策B】生活・暮らしに必要な最適化された情報提供 ①行政・商業サービスの適正な広告、P R等情報提供サービス（ビッグデータ等を活用し、町民等・個人ユーザー向けの情報最適化） ②来訪者向け、観光情報、地場産品の情報提供・購入支援サービス（オンラインによる、来訪前の疑似体験等が可能な情報発信）		構想・検討	運用		
	【施策C】公共交通利用等の予約決済サービス ①最適化された公共交通サービスの運行情報確認、予約決済サービスの実施（行政、交通、買い物、医療、教育等、すべての暮らしを繋ぐ「MaaS」の実現）	検討	製作・試験	運用開始	順次ブラッシュアップ	
移動しやすいまちづくりプロジェクト	【施策D】中型バス等 自動運転の導入検討 ①大型・中型自動運転バス実証実験を踏まえ、広域交通網の自動運転導入 ②自動運転技術の導入に向けた、道路、通信環境を整備 ③既存の公共交通資源（車両・バス停等）を活かした情報サービスの高度化 ④上記①の実現に向け、自動運転導入基礎調査事業の実施（国土交通省、経済産業省等、スマートモビリティチャレンジ協議会等により実施中）	検討	試験運行	本格運行		
			検討	整備		
		検討	順次高度化を進める			
移動しやすいまちづくりプロジェクト	【施策E】AIを活用したデマンド交通の導入検討 ①市街地内に導入するモビリティへのAI活用の実証実験 ②AI活用型交通サービスの導入に向けた、通信環境の整備 ③上記①の実現に向け、AI活用型交通サービス導入基礎調査事業の実施	検討	実証実験	運用		
		検討	順次整備			
		基礎調査等				
歩きやすいまちづくりプロジェクト	【施策F】公共交通ビッグデータが活用できる環境整備 ①移動しやすいまちづくりプロジェクト実現に向け公共交通のビッグデータ活用GTFS、オープンデータ化の整備、促進（情報提供基盤の確立）		データ活用の	データの整備	実践	
	【施策G】小型モビリティ等 自動運転の導入検討 ①小型モビリティ自動運転の導入による歩車共存空間の形成 ②自動運転技術の導入に向けた道路、通信環境を整備 ③上記①の実現に向け、自動運転導入基礎調査事業の実施（国土交通省、経済産業省等、スマートモビリティチャレンジ協議会等により実施中）		検討	試験運行		
				整備		
歩きやすいまちづくりプロジェクト	【施策H】まちなかでのおでかけ中に、最適なモビリティの情報提供 ①利用者の移動を最適化し、適正なモビリティサービス情報提供（ビッグデータ等を活用し、町民等・個人ユーザー向けに最適なモビリティ情報を提供） ②車両・バス停等の高度化（デジタルサイネージ等）による情報提供		構想・検討	運用		

6. 目標を達成するための施策

プロジェクト	交通サービス等の施策	スケジュール				
		R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
環境・人にやさしいまちづくりプロジェクト	【施策 8】脱炭素社会に向け、地球にやさしい交通サービスの提供 ①SDGsの実現、脱炭素社会に向けた環境にやさしい車両・設備を導入 ②新たな交通体系に合わせ、公共交通への利用転換・促進 ③益城の未来をつくる、子どもたちへの公共交通教育の展開					
	【施策 9】誰でも利用できる、人にやさしい交通サービスの提供 ①高齢者、障がい者、子どもたちなど、誰でも使える公共交通利用環境づくり ②益城へ訪れた人、誰もが迷わず乗れる公共交通の利用環境づくり ③混雑して座れない・乗れないゼロを目指した運行状況の見える化づくり（新型コロナウイルス感染拡大を機に新たな生活様式を想定した施策）					
強靱なまちづくりプロジェクト	【施策 10】災害の教訓を活かし、命を守る公共交通づくり ①公共交通車両等を活かした防災設備の導入 ②災害時に災害情報が得られるよう、バス停等の高度化の推進					
	【施策 11】災害発生時において運行可能な強靱な公共交通づくり ①地域防災計画等と連動した公共交通BCP・運行マニュアルの更新 ②緊急時に運行可能な官民連携による体制づくり					
交流人口拡大プロジェクト	【施策 12】大規模集客施設等へ接続した公共交通サービスの導入 ①大規模集客施設（グランメッセ熊本等）への経由・接続の見直し ②その他（コワーキングスペース等）への新たな需要を想定した交通サービスの導入					
	【施策 13】阿蘇くまもと空港、高速バス利用増を見据えたアクセス交通の強化 ①阿蘇くまもと空港のリニューアル、産官学連携拠点の整備後を見据えた交通体系づくり ②熊本駅、高速バス停等、交流人口拡大施策と連動したアクセス交通の導入					

プロジェクト	情報・ICT等の施策	スケジュール				
		R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
環境・人にやさしいまちづくりプロジェクト	【施策I】公共交通利用を促進させる環境指標の可視化 ①町民等のSDGsや脱炭素社会への参画を促すための付加価値、仕組みづくり ②環境負荷軽減による貢献度の可視化	情報ツールの検討 → 毎年情報を更新 → 情報の検討 → 毎年チェックで公共交通利用者数等を確認 →				
	【施策J】IoTを普及促進するための教育プログラムの構築 ①SDGsや脱炭素社会についての理解を深め、また、周知を図るためのオンラインサロン・教育サロンの実施	情報ツールの検討 → 毎年情報を更新 →				
	【施策F】公共交通ビッグデータが活用できる環境整備（再掲） ①移動しやすいまちづくりプロジェクト実現に向け公共交通のビッグデータ活用GTFS、オープンデータ化の整備、促進（情報提供基盤の確立）	データ活用のデータの整備 → 実践 →				
	【施策H】まちなかでのおでかけ中に、最適なモビリティの情報提供（再掲） ①利用者の移動を最適化し、適正なモビリティサービス情報提供（ビッグデータ等を活用し、町民等・個人ユーザー向け最適なモビリティ情報を提供） 車両・バス停等の高度化（デジタルサイネージ等）による情報提供	構想・検討 → 運用 →				
	【施策C】公共交通利用等の予約決済サービス（再掲） ①最適化された公共交通サービスの運行情報確認、予約決済サービスの実施（行政、交通、買い物、医療、教育等、すべての暮らしを繋ぐ「MaaS」の実現）	検討 → 製作・試験 → 運用開始 → 順次ブラッシュアップ →				
強靱なまちづくりプロジェクト	【施策K】熊本地震の経験を活かし、公共交通運行継続可能な情報収集・提供 ①災害発生時にも強い情報発信環境づくり（官民連携した統一的なデータプラットフォームの構築等） ②災害発生時における公共交通運行情報の提供 災害発生時における適正なルート整備、輸送力の確保（熊本地震の経験を活かす）	県や交通事業者と協議 → 情報共有 → 県や交通事業者と協議 → 情報共有 →				
交流人口拡大プロジェクト	【施策D】中型バス等 自動運転の導入検討（再掲） ①大型・中型自動運転バス実証実験を踏まえ、広域交通網の自動運転導入 ②自動運転技術の導入に向けた、道路、通信環境を整備 ③既存の公共交通資源（車両・バス停等）を活かした情報サービスの高度化 ④上記①の実現に向け、自動運転導入基礎調査事業の実施（国土交通省、経済産業省等、スマートモビリティチャレンジ協議会等により実施中）	検討 → 試験運行 → 本格運行 → 検討 → 整備 → 検討 → 順次高度化を進める → 基礎調査等 →				
	【施策F】公共交通ビッグデータが活用できる環境整備（再掲） ①移動しやすいまちづくりプロジェクト実現に向け公共交通のビッグデータ活用GTFS、オープンデータ化の整備、促進（情報提供基盤の確立）	データ活用のデータの整備 → 実践 →				

7. 計画の推進体制

7-1. 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、交通政策基本法の第6条(連携等による施策の推進)にのっとり、「町民」「行政」「交通事業者」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。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

■関係する主体と基本的な役割

主 体	役 割	関連法等
町民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。	交通政策基本法第11条
行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う。	交通政策基本法第9条
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
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。	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2項第3号
有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国・県	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とともに、監査的な判断を行う。	交通政策基本法第8条、第9条
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。	交通政策基本法第10条

7-2. 計画の推進・管理体制

本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、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。

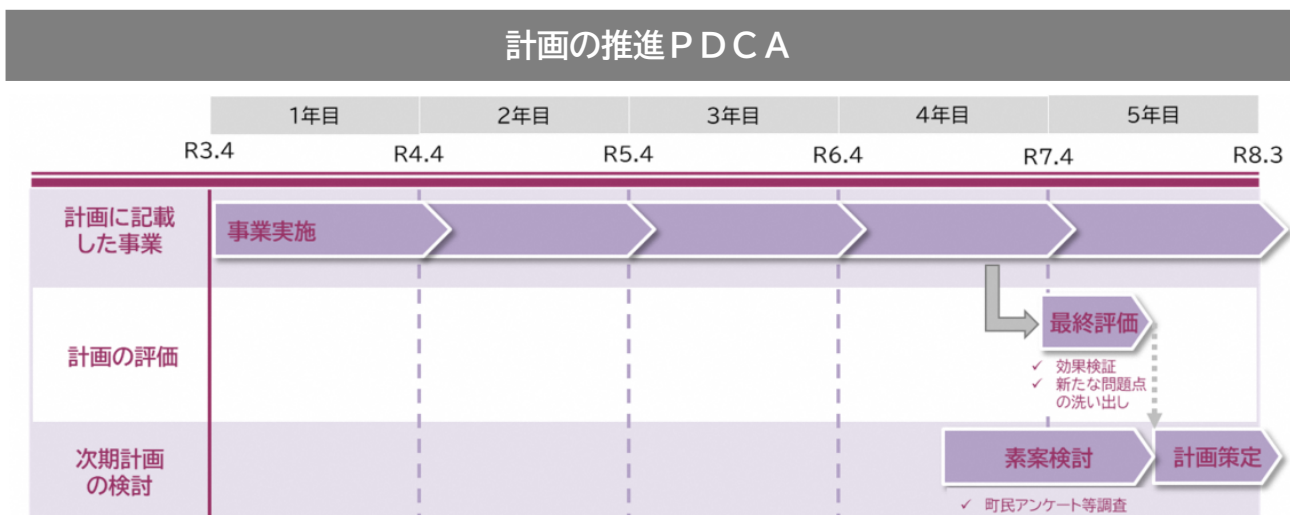
■推進・管理体制

	益城町地域公共交通会議
構成員	益城町、町民代表、学識経験者、交通事業者、道路管理者、庁内関係課 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検討する。

7-3. 計画の推進方法

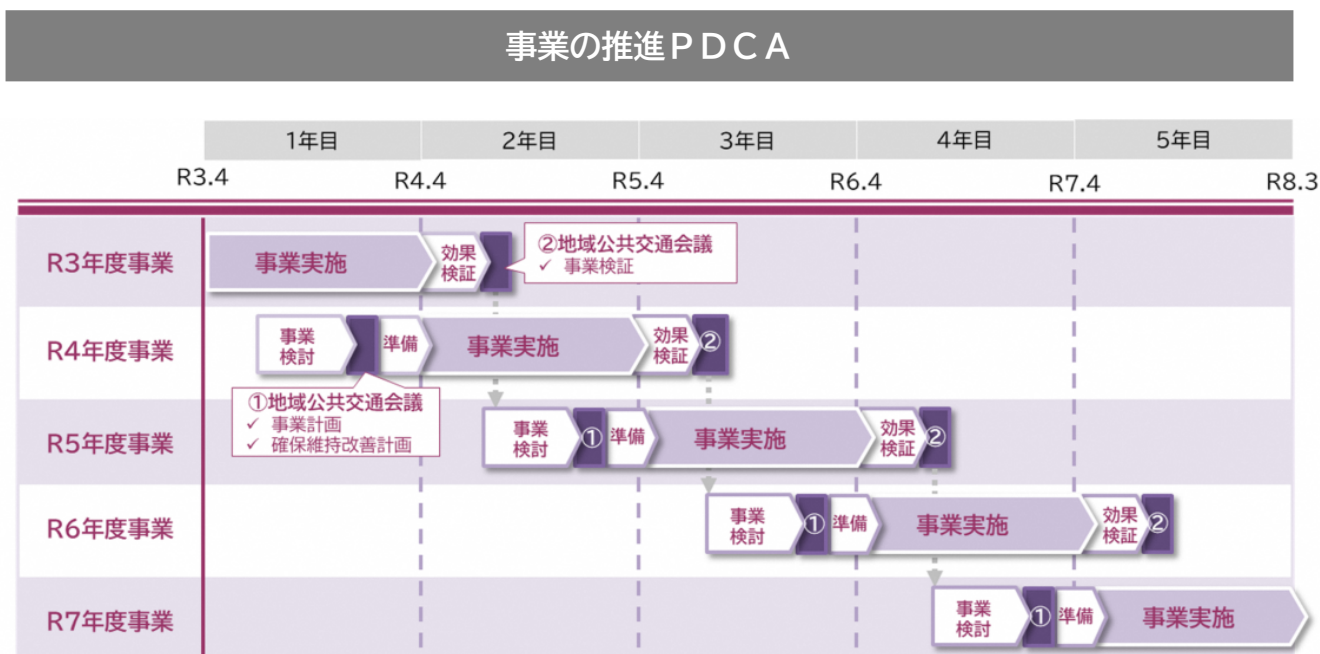
本計画は、目標及びその数値指標並びに各施策のKPI¹²(重要業績指標)を設定し、これらの達成状況を見ながら、計画の進捗状況を管理していきます。

計画 4 年時点には最終評価を行い、計画 5 年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



数値指標及びKPIの目標値は、計画期間中(令和 7 年度まで)に達成するものですが、毎年度 1 月頃に開催する益城町地域公共交通会議にて前年の実施事業の評価とあわせて達成状況を確認します。

また、毎年度 6 月頃に開催する公共交通会議においては、前年度の事業及び数値指標・KPIの達成状況や地域要望等を踏まえて事業年度に推進する施策を整理し、当該事業年度の方向性を示します。



¹² KPI : Key Performance Indicator の略。組織において、個人や部門の業績評価を定量的に評価するための指標。達成すべき目標に対し、どれだけの進捗がみられたかを明確にできる指標が選択される。重要業績評価指標。重要業績指標。

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

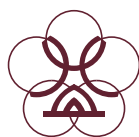
実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
益城町（運行は交通事業者に委託）	福田地区デマンド型乗合タクシー		福田地区		区域運行	フィーダー補助	交通不便地域である福田地区および下陳地域において、高齢者等の通院や買い物等の日常生活に必要な移動手段を確保する役割をもつ。 地域間バス路線である「木山⇄桜町バスターミナル（熊本市）」系統の木山産交バス停、木山上町及び惣領バス停と地区を接続する。
益城町（運行は交通事業者に委託）	AIオンデマンドバスのーとUMEらいん		広安地区および木山地区		区域運行	フィーダー補助	交通不便地域である広安地区および木山地区において、地域住民の日常生活に必要な移動手段を確保する役割をもつ。 地域間バス路線である「木山⇄桜町バスターミナル（熊本市）」系統のバス停と地区を接続する。

・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

益 城 町 地 域 公 共 交 通 計 画

発行日 令和 3 年 3 月

作 成 益 城 町



熊本県 益城町