

菊池市地域公共交通計画
(素案)

令和 7 年 2 月
菊池市

目 次

第 1 章 はじめに 1

1-1. 計画策定の背景 1

1-2. 計画策定の目的 1

1-3. 計画の期間 1

1-4. 計画の対象区域 1

1-5. 計画の位置づけ 1

第 2 章 菊池市の地域状況 2

2-1. 人口動向・地域状況 2

2-1-1 人口推移 2

2-1-2 人口の社会増減 2

2-1-3 高齢化の状況 2

2-2. 地域公共交通の状況 3

2-2-1 路線バス 3

2-2-2 べんりカー 4

2-2-3 あいのりタクシー 5

2-3. 地域公共交通に係る現況・課題 6

2-4. 地域交通の問題・課題の整理 9

第 3 章 計画の基本的な方針と菊池市地域で目指す地域公共交通の将来像 10

3-1. 計画の基本的な方針 10

3-2. 地域公共交通の将来像と役割 10

3-3. 地域公共交通確保維持事業の必要性 10

第 4 章 計画の目標および達成状況の評価方法 11

4-1. 計画の目標 11

4-2. 計画の達成状況の評価方法 12

第 5 章 実施施策 13

すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える 15

生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する 19

元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する 21

第 6 章 計画の達成状況の評価 23

6-1. 具体的な PDCA スケジュール 23

第 7 章 計画の推進力 23

7-1. 機動的・横断的な実行体制 23

7-2. モビリティ・データの活用 23

第1章 はじめに

1-1. 計画策定の背景

菊池市は、熊本県北東部に位置し、総面積は 276.85 平方キロメートルです。北部および東部は八ヶ岳や鞍岳など山岳が連なり、南部は合志市、大津町、西部は山鹿市、熊本市と接しています。

本市の人口は平成 12 年頃の約 5.3 万人をピークに人口が減少に転じ、令和 6 年 10 月末現在で 46,639 人となっています。本市では、豊かな自然環境を活かし農林業を基幹産業としていますが、近年では工業団地を整備し、企業誘致にも力を入れています。

本市における公共交通として、産交バス株式会社および熊本電気鉄道株式会社が路線バスを運行しており、菊池市中心部から山鹿市方面、合志市・熊本市方面、大津町方面への移動を担っています。また、市内では平成 16 年に本格運行を開始したきくちべんりカーが、市街地を巡回するように運行されているほか、平成 18 年には、公共交通空白地と市街地を結ぶデマンド型交通である、きくちあいのりタクシーの運行が開始され、地域に必要な生活交通を確保しています。加えて、観光来訪者の移動手段として、市街地と菊池溪谷や鞠智城などの主要観光地を結ぶ、きくち観光あいのりタクシーが運行されています。

本市ではこれまで、路線バスやコミュニティ交通の利便性向上に取り組んできましたが、自家用車の普及による公共交通利用者の減少や運転手の高齢化に伴う人材不足、新型コロナウイルス感染拡大による生活行動の変容等により、本市の公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。一方で、大規模な企業進出による経済の活性化や人口増加も期待され、将来を見据えた公共交通ネットワークを構築することが喫緊の課題となっています。

1-2. 計画策定の目的

上記のような状況を踏まえ、本計画は、市の公共交通の現状と今後の課題を整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通の構築を図るため、今後実施すべき施策等を推進することを目的とし、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の法改正を踏まえた、「菊池市地域公共交通計画」を策定します。

1-3. 計画の期間

本計画は、令和 7 年 4 月から令和 12 年 9 月までを計画期間とします。

1-4. 計画の対象区域

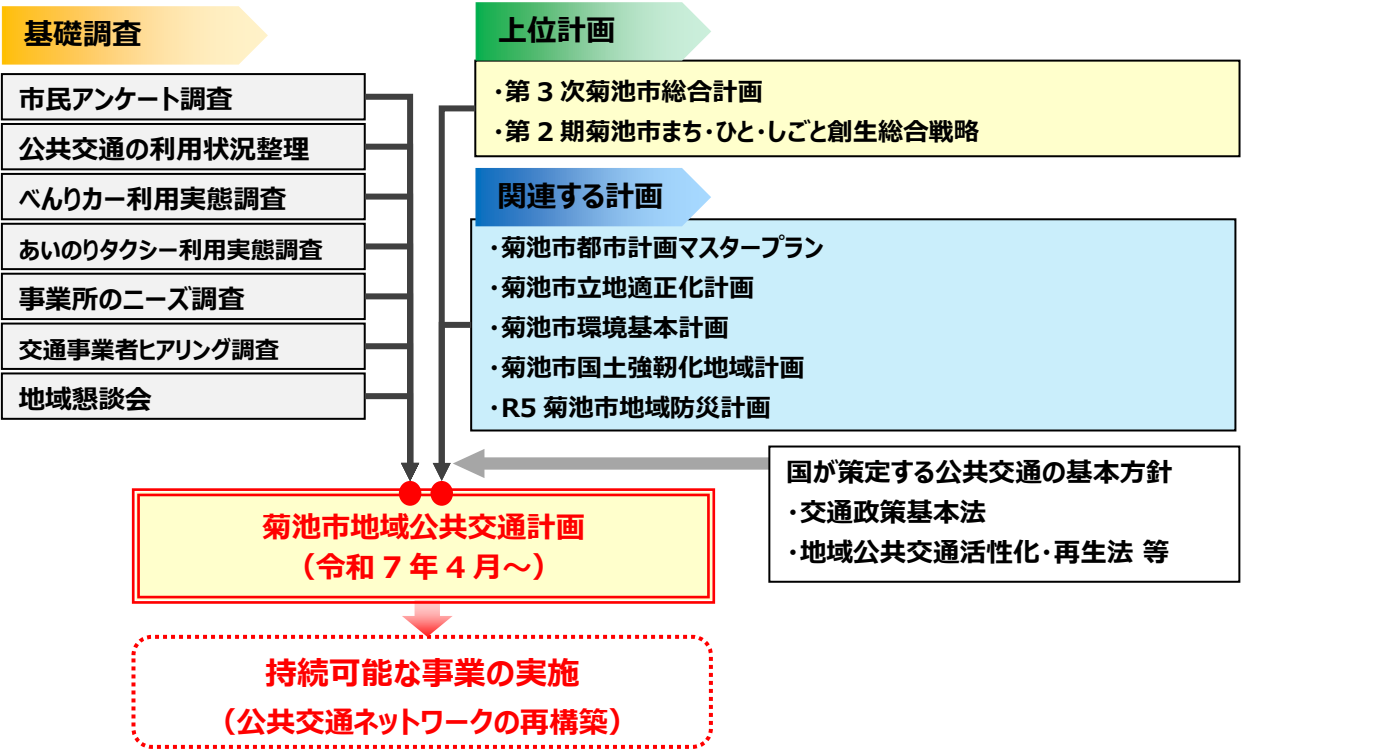
本計画は、本市の全域を対象区域とします。

また、市域をまたいだ幹線的な路線バスが運行されていることを踏まえ、合志市、大津町、菊陽町、山鹿市、阿蘇市、熊本市とも必要に応じて連携を行うこととします。

1-5. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である『第 3 次菊池市総合計画』、『第 2 期菊池市まち・ひと・しごと創生総合戦略』を踏まえつつ、『菊池市立地適正化計画』等の関連する計画と連携した、本市の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものです。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段であるべんりカー・あいのりタクシーの利用状況調査を実施・分析するとともに、市内 4 地域で開催した「地域懇談会」における参加者意見や市民アンケート調査（過年度実施）をはじめとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえるものとします。



上位・関連計画	計画に反映すべき内容
第 3 次菊池市総合計画	<ul style="list-style-type: none">● 高齢者の免許証自主返納、公共交通利用への転換● 地域の実状に即した持続可能な交通体系の構築● 公共交通の利便性向上や運行効率化に向けた新たな交通システムの構築● 住民相互の支え合いの体制整備● 地域資源を生かした観光のまち
第 2 期菊池市まち・ひと・しごと創生総合戦略『癒しの里きくち』人口ビジョン・総合戦略	<ul style="list-style-type: none">● 地域ぐるみで助け合う「共助」の体制づくり● 学校、地域、企業、金融機関等が連携し一体となった協働体制の構築と地域課題の克服
菊池市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none">● 旧市町村の中心部でコンパクトな市街地形成● 来訪を便利にする公共交通機関の整備・改善● 広域圏での連携、地区間での連携、人の連携● 住民参加によるまちづくり● 行政・市民・企業等の役割分担、相互の協働によるまちづくり
菊池市立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none">● 広域都市圏での連携、公共交通施設の効率的運営● 交通弱者への対応のための公共交通の充実● 乗継利便性の向上（中心市街地、泗水支所周辺）
第 2 次菊池市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none">● 交通公害対策の推進（低公害車両の使用）

第2章 菊池市の地域状況

2-1. 人口動向・地域状況

2-1-1 人口推移

市内人口は 2000 年前後を境に減少に転じ、年間 500 人前後のペースで減少が続いています。高齢化率は年々増加しており、令和 6 年 8 月末現在で 35%（菊池市 HP）、2050 年には 40%を超えると予想されています。男女ともに 60～74 歳人口の多さが顕著ですが、2040 年にはその人口は大きく減少し、年代間での人口の差は小さくなると推計されています。

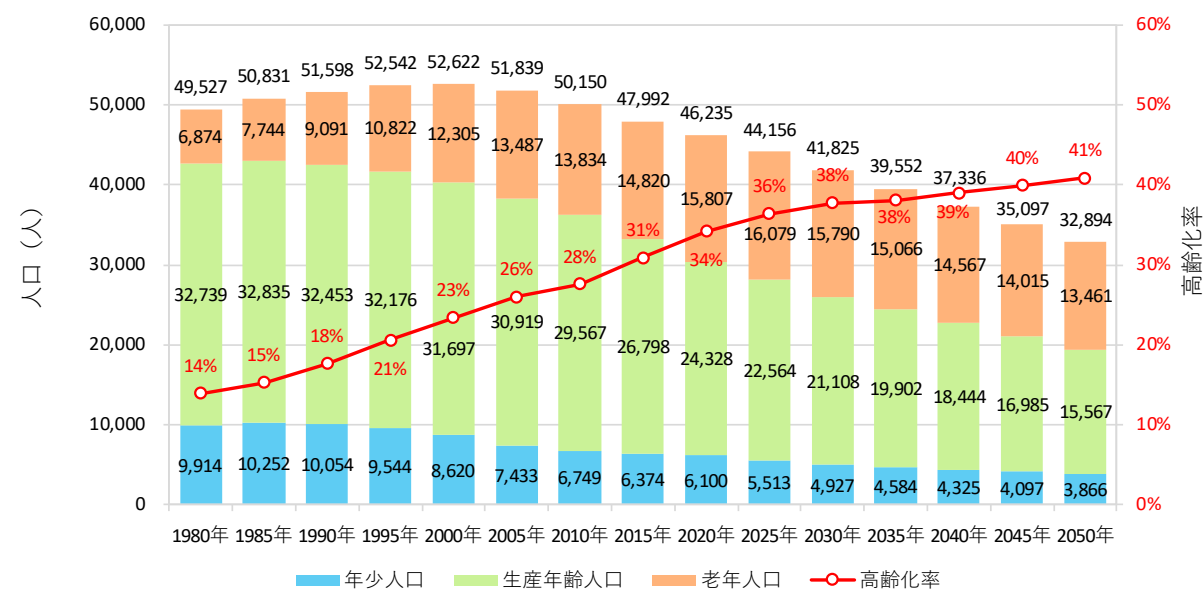


図1 人口・高齢化率の推移

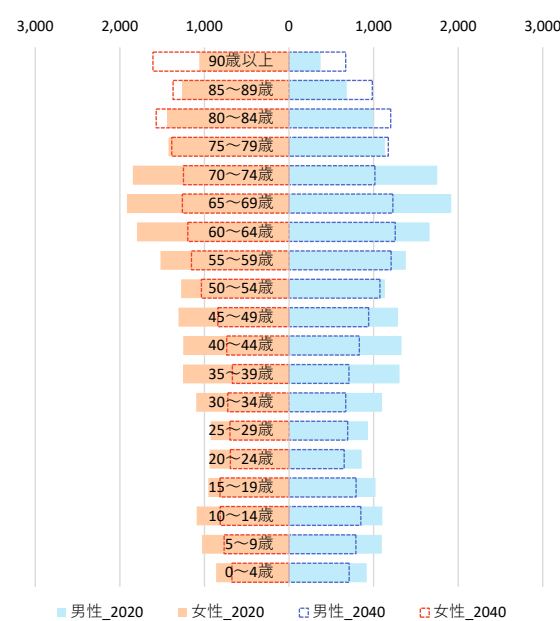


図2 人口ピラミッド（単位：人）

出典：令和2年国勢調査

2-1-2 人口の社会増減

15～29 歳については「転出」が「転入」を上回っており、大学等への進学や就職の時期に菊池市から転出超過となっています。一方、55～69 歳では転入超過となっています。

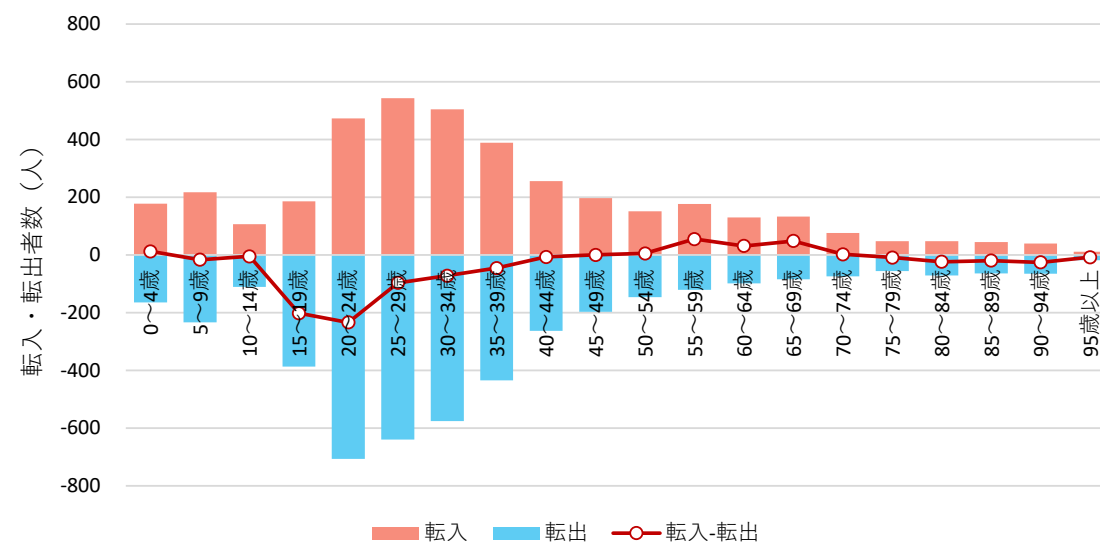


図3 人口の社会増減（令和2年）

出典：令和2年国勢調査

2-1-3 高齢化の状況

高齢化は主に郊外部で進んでおり、菊池地域や七城地域の山間部においては、高齢化率が40%以上のエリアが広く存在します。

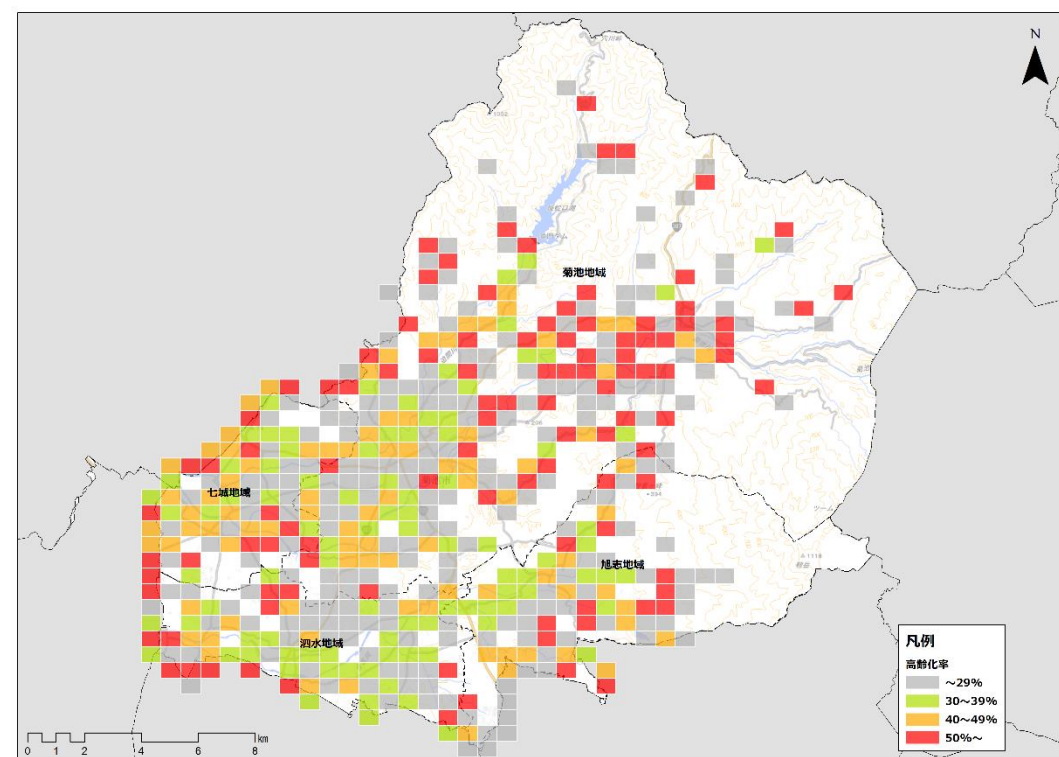


図4 高齢化率の状況（令和2年） 出典：令和2年国勢調査

2-2. 地域公共交通の状況

2-2-1 路線バス

(1) 運行状況

菊池市内において産交バス株式会社と熊本電気鉄道株式会社の 2 社により、計 6 路線が運行されており、菊池市と市外をつなぐ広域幹線の役割を果たしています。

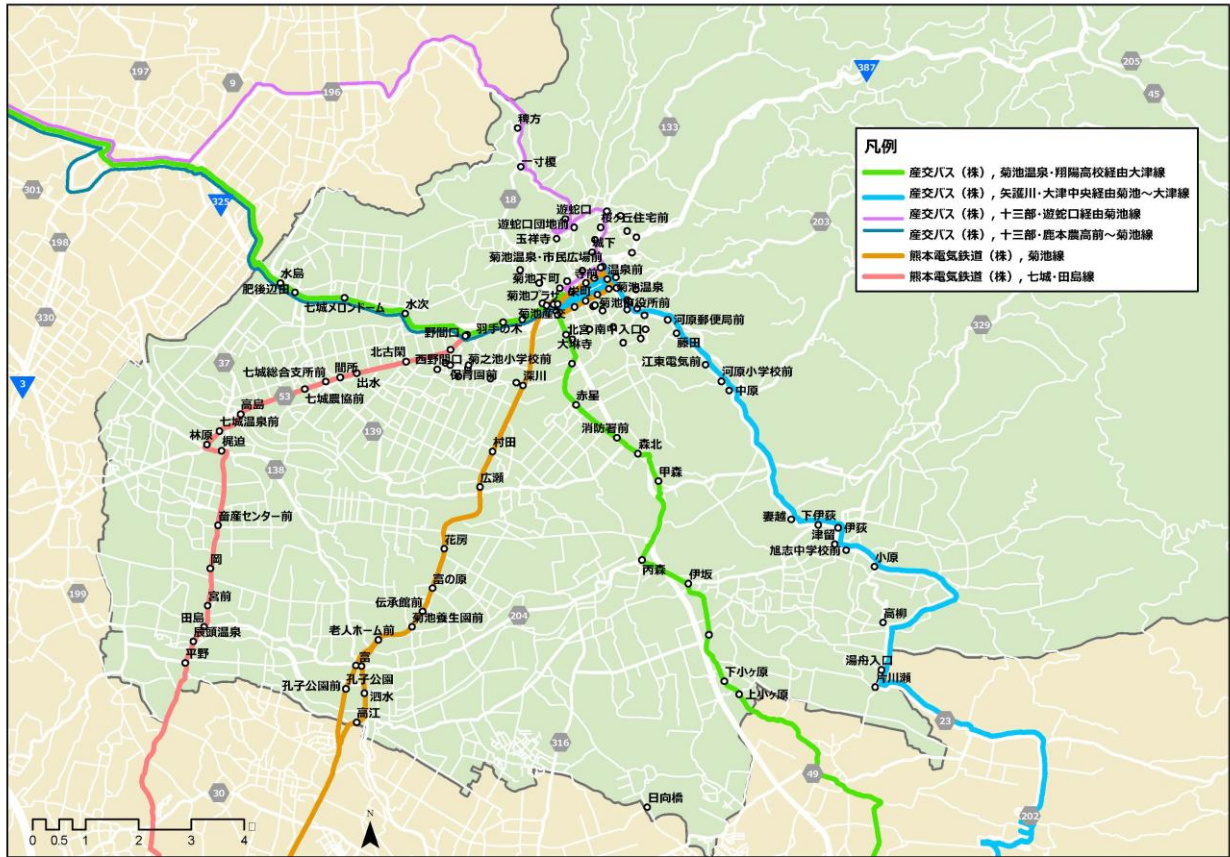


図 5 菊池市内運行バス路線

表 1 菊池市内路線バス概要

事業者	系統名・番号	起点	経由地	終点	便数 (平日)	延長 (km)	R5 利用 者数(人)	平均乗車 密度(人)
産交バス	菊池温泉・翔陽高校経由 大津線	山鹿バスター	菊池温泉・翔陽高校前	肥後大津駅	9	35.8	92,092	2.6
	矢護川・大津中央経由菊池～大津線	菊池産交	矢護川・大津中央経由	大津高校前	8	26.0	9,796	0.6
	十三部・遊蛇口経由 菊池線	大津高校前		菊池産交	8	26.6	8,742	0.7
	十三部・鹿本農高前～菊池線	山鹿バスター	十三部・遊蛇口	菊池産交	8	20.5	18,364	0.9
熊本電気鉄道	菊池線 (111)	菊池プラザ	鹿本農高前・十三部	山鹿バスター	1	15.7	769	1.0
	菊池線 (111)	熊本駅	堀川・富の原	菊池プラザ	8	27.6	90,103	9.7
	菊池線 (211)	桜町 BT	堀川・富の原	菊池プラザ	3	25.3	21,806	6.6
	菊池線 (216)	桜町 BT	深夜バス	菊池プラザ	1	25.3	2,021	7.0
	菊池線 (109)	蓮台寺	堀川・富の原	菊池温泉	35	30.8	453,275	8.8
	菊池線 (201)	桜町 BT	堀川・富の原	菊池温泉	1	26.7	8,989	9.8
	菊池線 (804)	須屋西	御代志・富の原	菊池温泉	1	18.6	4,664	8.0
	菊池線 (806)	黒石	御代志・富の原	菊池温泉	2	16.5	9,208	7.6
	菊池線 (107)	熊本駅	化血研・富の原	菊池プラザ	1	28.1	14,237	11.4
	菊池線 (108)	蓮台寺	化血研・富の原	菊池温泉	23	31.3	349,794	9.9
	菊池線 (403)	辻久保	泗水バイパス・富の原	菊池プラザ	5	10.4	2,200	0.4
	七城・田島線	菊池温泉・市民広場	七城・田島	御代志	4	18.0	5,435	2.0

(2) 利用状況

① 熊本電鉄バス（七城・田島線）

熊本電鉄バスについて、市が補助する七城・田島線の令和 5 年度の利用者数は、5,435 人です。コロナ禍の落ち込みから回復してはいるものの、利用者数は減少傾向にあります。

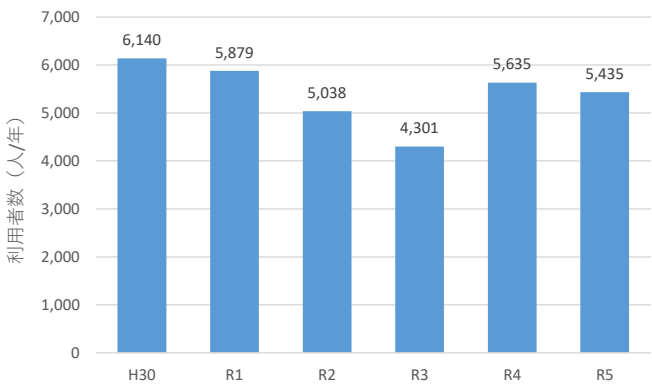


図 6 七城・田島線の利用者数推移

② 産交バス

産交バスについて、市内を運行する路線の令和 5 年度の利用者数は、129,763 人です。コロナ禍の落ち込みから回復してはいるものの、利用者数は減少傾向にあります。

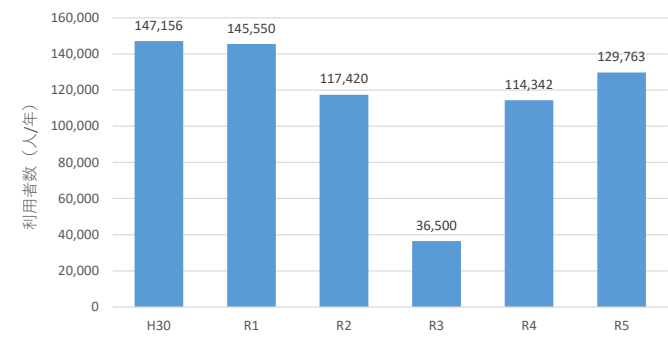


図 7 産交バス（市内運行路線）の利用者数推移

(3) 財政負担状況

市では路線バスを維持するために財源補助を行っています。市の財政負担額は年々増加しており、路線バスの運行に対する財政負担額は年間 5,400 万円に達しています。

今後も人口減少、少子高齢化の進行により移動ニーズが縮小していくことが見込まれるため、公共交通網の継続的な見直しが必要です。

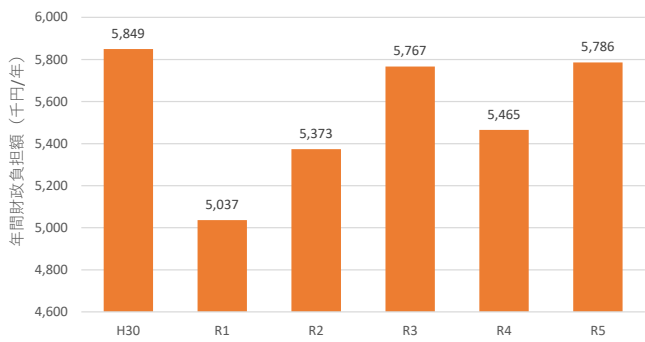


図 8 七城・田島線の年間補助金額の推移

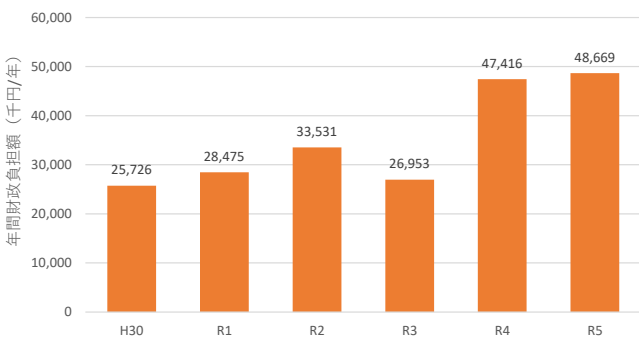


図 9 産交バス（市内運行路線）の財政負担額の推移

2-2-2 べんりカー

(1) 運行状況

きくちべんりカーは、東回り・西回りの2コースを1台の車両で運行しており、1日に6便運行しています。各コースとも、電鉄プラザを発着し、1周回約90分で運行しており、日祝日・年末年始を除く平日・土曜運行しています。1乗車大人100円で利用可能となっています。

表2 きくちべんりカー運行概要

路線	運行日	方面	便数	運賃
きくちべんりカー	月～土 ※日曜・祝日・振替休日・年末年始除く	東回り(隈府)コース	6便/日	・大人：100円 ・子ども：50円 ・身障者手帳・療育手帳所持者及びその介護人：50円
		西回り(菊之池)コース	6便/日	



図10 きくちべんりカー運行路線

(2) 利用状況

べんりカーの利用者数は年々減少傾向で、平成26年度は2.1万人の利用がありましたが、令和5年度は1.3万人まで減少し、9年間でおよそ3割減となっています。

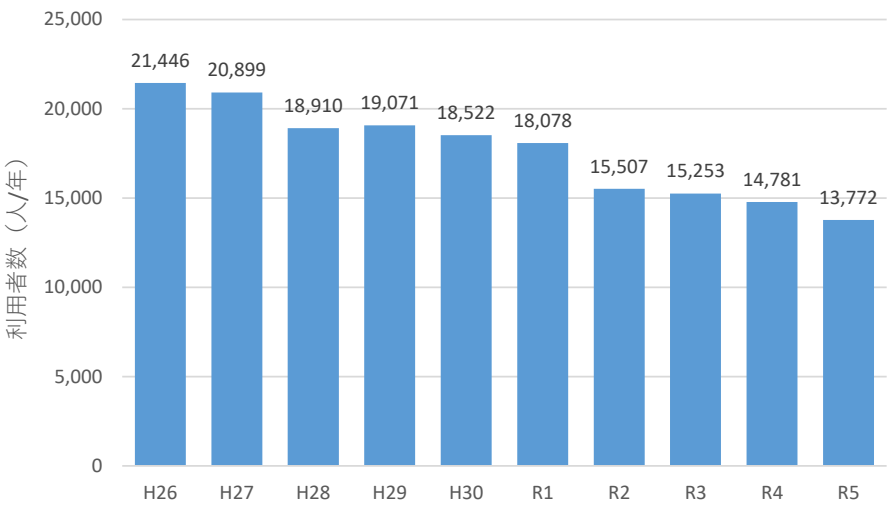


図11 きくちべんりカー年間利用者数の推移

(3) 財政負担状況

きくちべんりカーは、運賃収入の減少や運転手不足・燃料費の高騰等による経費の増加により、年々財政負担額は増加しています。

平成26年度は年間600万円程度の負担でしたが、利用者の減少、経費の増加等の影響を受け、令和5年度は年間1,200万円を超える財政負担額となっています。

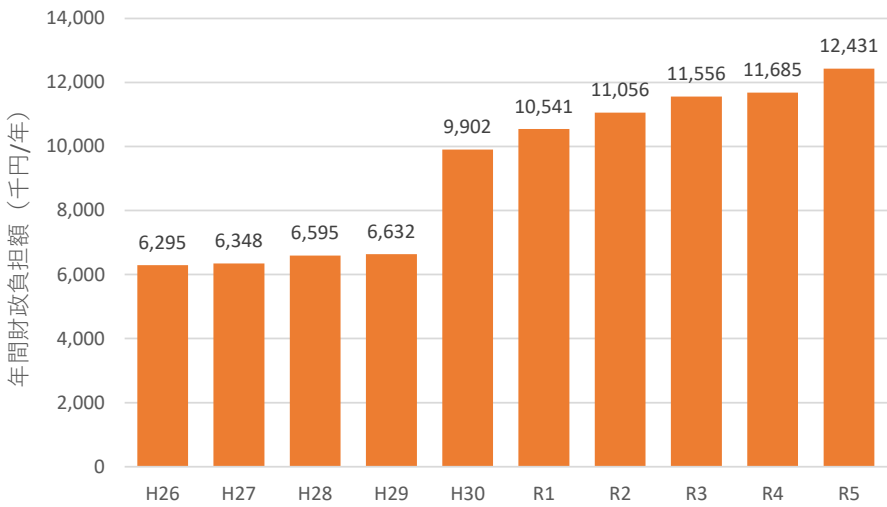


図12 きくちべんりカーの年間財政負担額の推移

2-2-3 あいのりタクシー

(1) きくちあいのりタクシー運行状況

きくちあいのりタクシーは、公共交通機関のない地域における市街地とつなぐ事前予約制の乗合タクシーです。主に幹線的な路線バスの沿線を除く地域を対象に運行しており、各地域、月～金の平日5日間運行しています。運賃は利用する区間によって200円～1,200円となっています。

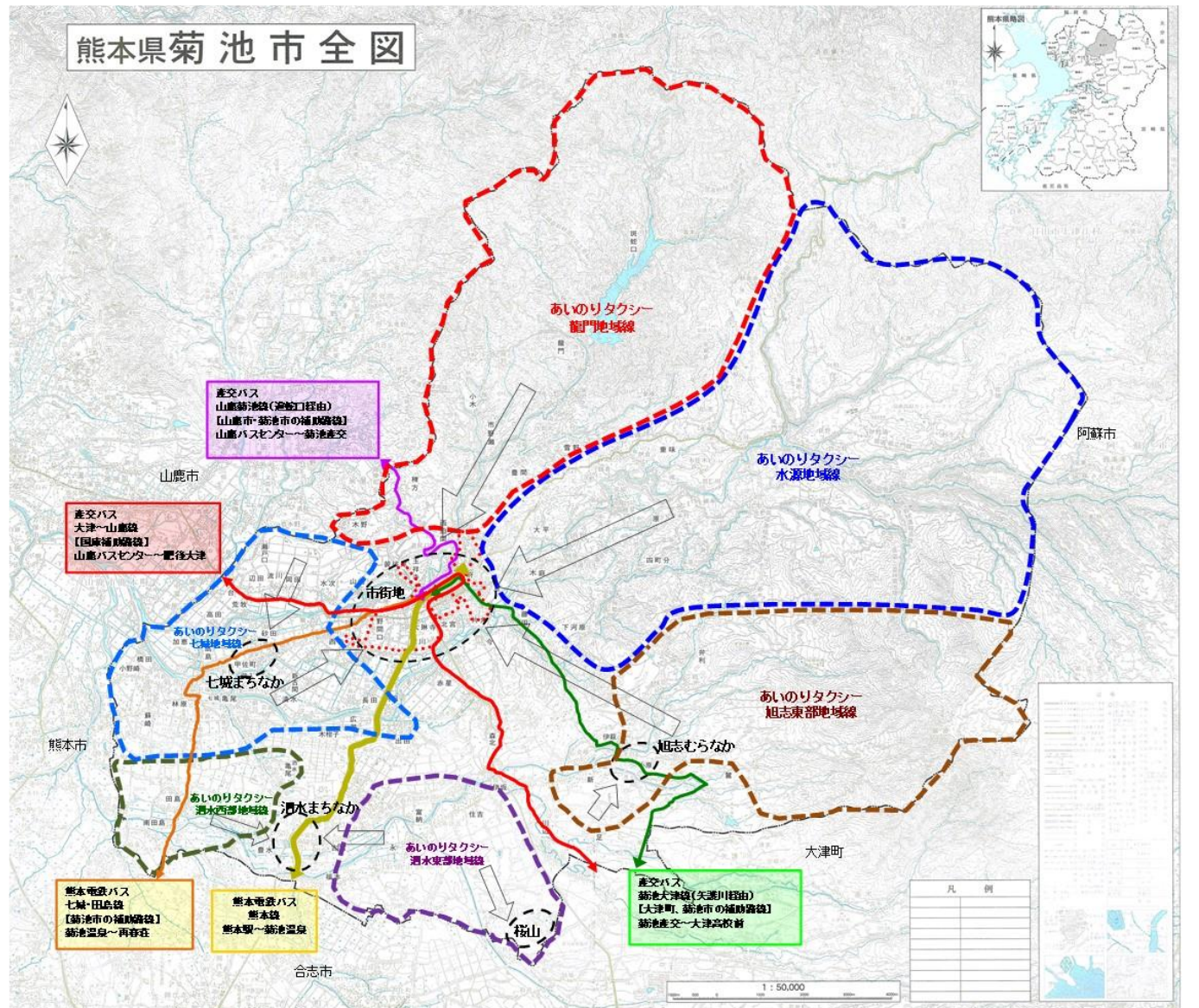


図 13 きくちあいのりタクシー運行区域

表 3 きくちあいのりタクシー運行内容

地域	運行日	便数	運賃
水源	月～金 ※年末年始除く	8 便/日	片道 200 円～1,200 円 ※利用区域により変動
龍門			
七城			
旭志東部			
泗水東部			
泗水西部			

(2) 利用状況

きくちあいのりタクシーの利用状況は、平成 29 年度まで増加傾向で推移していましたが、令和 2 年度の感染症拡大を契機に大きく利用者が減少し、令和 5 年度はピーク時の 3 割減となる、年間 8,500 人まで減少しています。

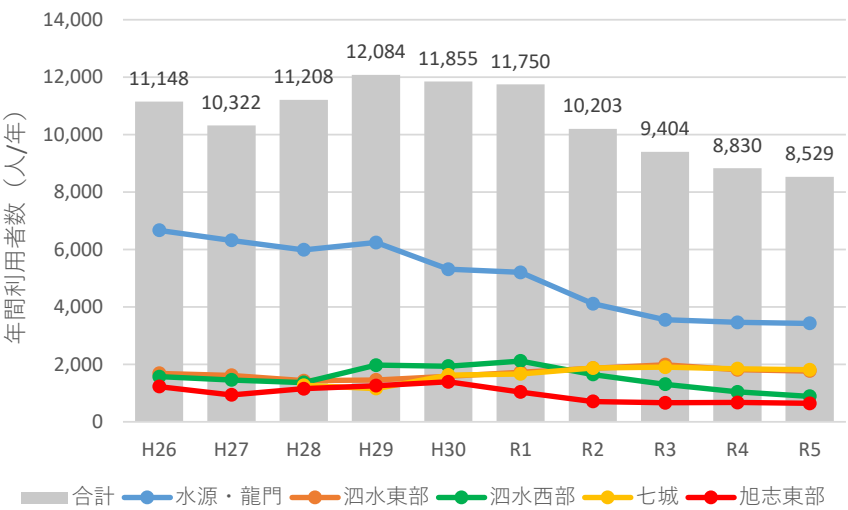


図 14 きくちあいのりタクシー年間利用者数の推移

(3) 財政負担状況

きくちあいのりタクシーの財政負担額は、利用状況に応じた支払いとなるため、利用者減少により財政負担は大きく増えず、年間 1,000 万円程度の負担額で推移しています。

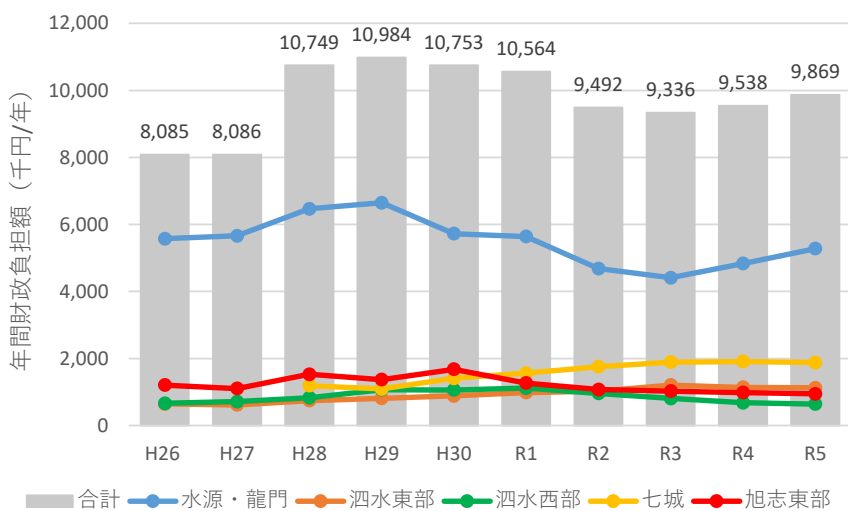


図 15 きくちあいのりタクシー年間財政負担額の推移

(4) きくち観光あいのりタクシー運行状況

きくち観光あいのりタクシーは、菊池市の主要観光地と市街地とを結ぶ、事前予約制の観光乗合タクシーです。菊池溪谷線、竜門ダム線、鞠智城線の 3 路線があります。運行日は、土曜・日曜・祝日・振替休日・GW(ゴールデンウィーク)となっています。

表 4 きくち観光あいのりタクシー運行状況

地域	運行日	便数	運賃
菊池溪谷線	休日（土曜・日曜・祝日・振替休日・GW） ※年末年始除く	8 便/日	片道 900 円
竜門ダム線		6 便/日	片道 600 円
鞠智城線		6 便/日	片道 400 円

2-3. 地域公共交通に係る現況・課題

《内部環境①》公共交通利用者の減少、財政負担の増加

➤ 路線バスの利用者数は、コロナ禍の影響で利用者数が大きく減少した以降、回復してきてはいますが、コロナ以前と比較して8～9割の水準にとどまっています。

➤ べんりカーは平成26年度と比較して約3割減、あいのりタクシーは平成29年度まで上昇傾向であったものの、その後減少に転じ、令和5年度はピーク時の約3割減となっています。

➤ 利用者減及び運転手不足や燃料費の高騰などによる経費の増大により、公共交通運行のための財政負担額は年々増加しており、利用者ニーズに合わせた運行形態の見直しや、新たな補助金の獲得が必要です。

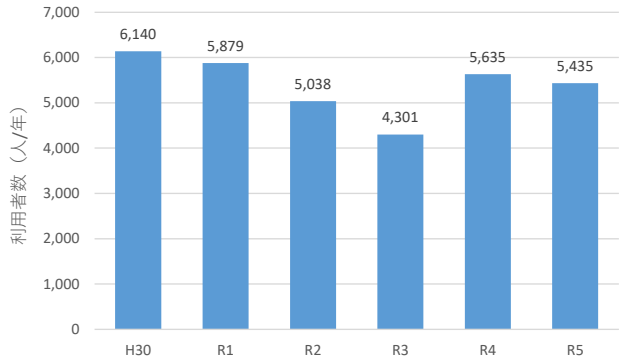


図16 七城・田島線利用者数推移

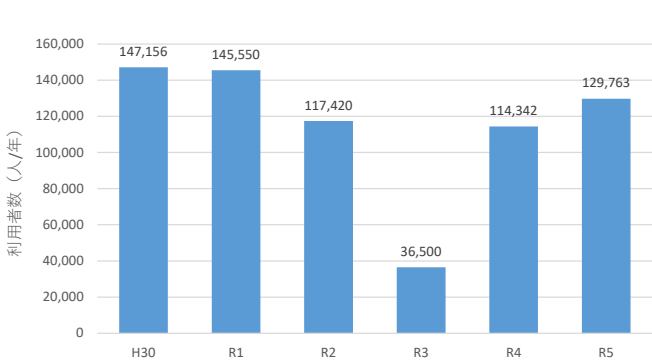


図17 産交バス（市内運行路線）利用者数推移

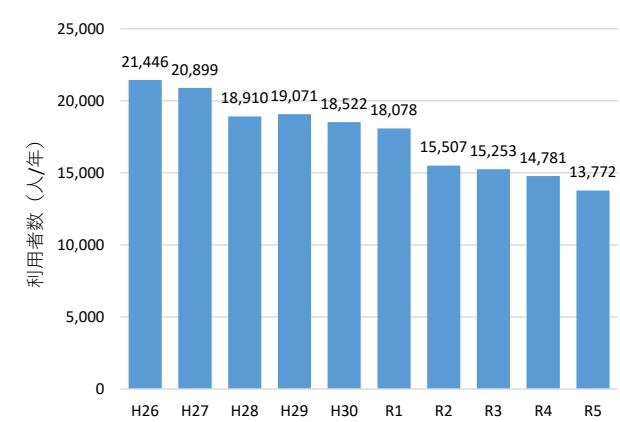


図18 べんりカー利用者数推移

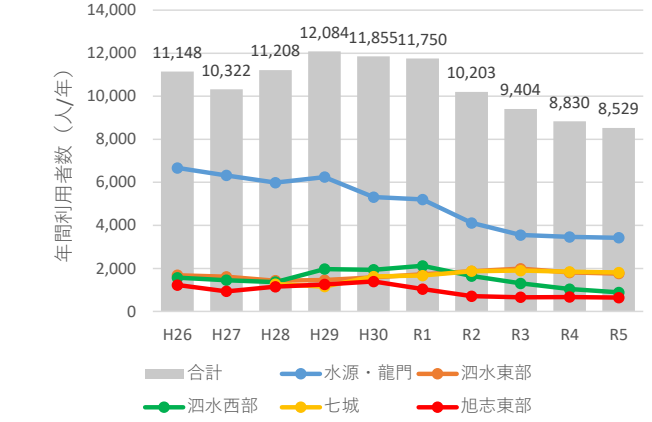


図19 あいのりタクシー利用者数推移

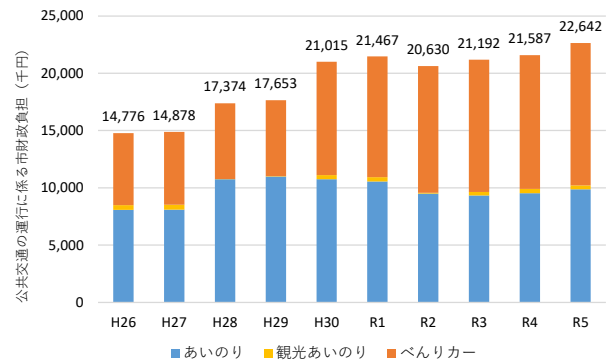


図20 公共交通の運行に係る市財政負担額（千円）

《内部環境②》偏った公共交通利用ニーズ

- べんりカーの利用者は7割以上が高齢者となっており、高頻度に利用されているものの利用されているバス停は限定的となっています。
- あいのりタクシーの利用者は高齢者かつ低頻度の利用となっており、通院・買い物等で利用されている一部の方向けのサービスとして利用者が固定化していることが懸念されます。

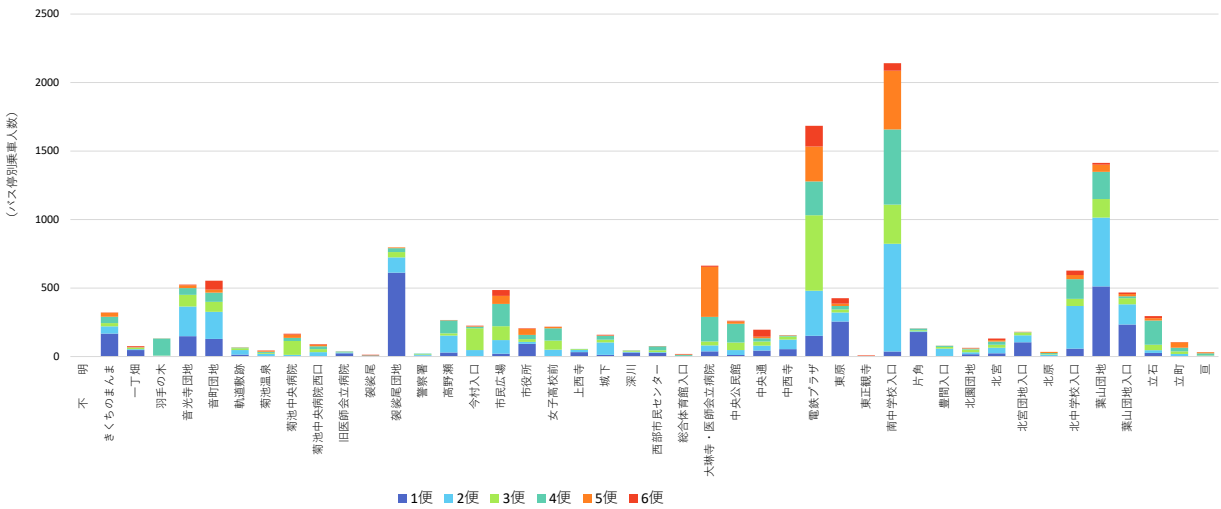


図21 べんりカーのバス停別乗降者数

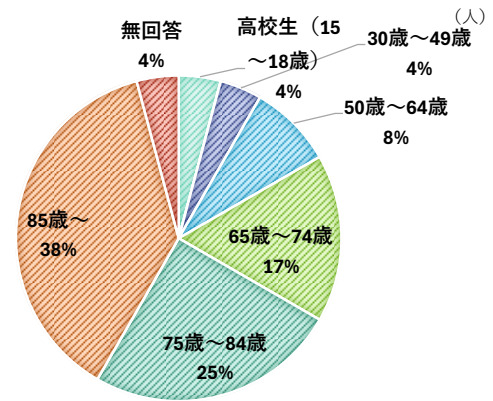


図22 べんりカーの利用者の年齢

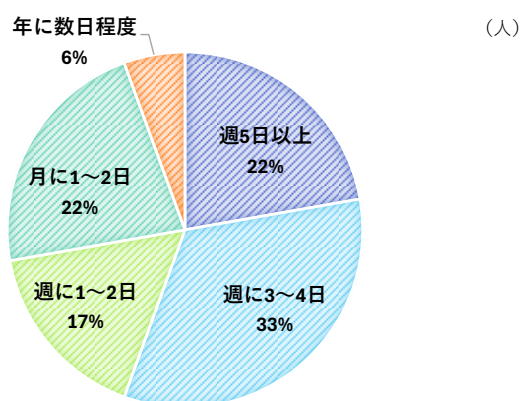


図23 べんりカー利用者の利用頻度

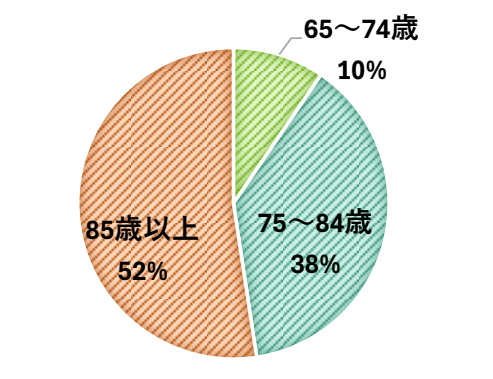


図24 あいのりタクシー利用者の年齢

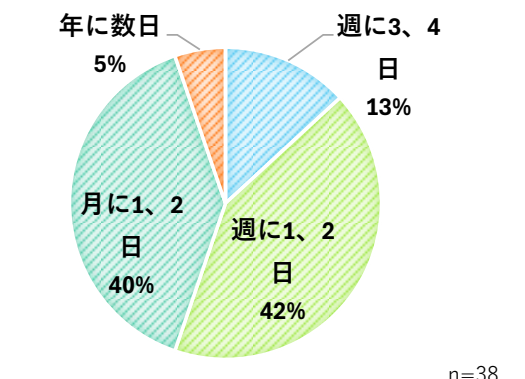


図25 あいのりタクシー利用者の利用頻度

《内部環境③》公共交通の認知度不足、利用者不満の存在

- アンケート調査では、あいのりタクシー、べんりカーの認知度は8割以上となっているものの、利用方法は1～2割にしか知られていません。また、これらの満足度についても回答者の2割程度に、サービス内容について不満があることが確認できます。
- べんりカーについては、バス停までの利便性が悪いとの回答が多く、自由意見でも乗入れやデマンド交通への転換要望があり、見直しの必要性が高いと想定されます。

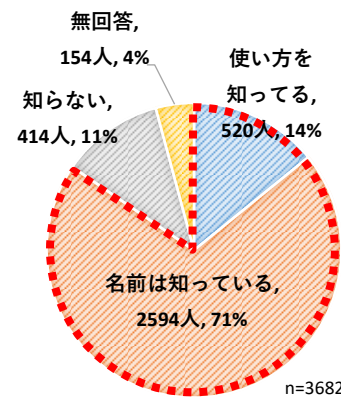


図 26 あいのりタクシーの認知度

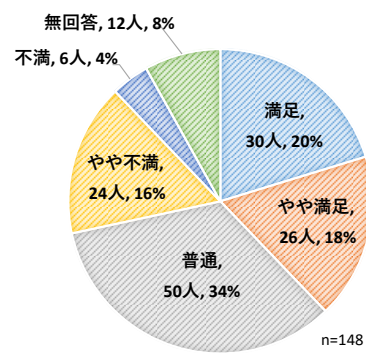


図 27 あいのりタクシーの満足度

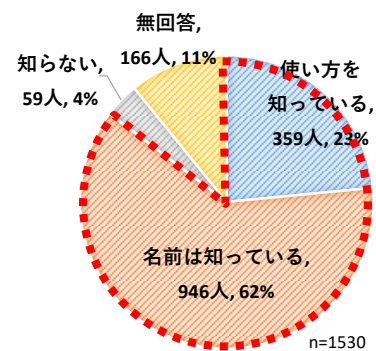


図 28 べんりカーの認知度

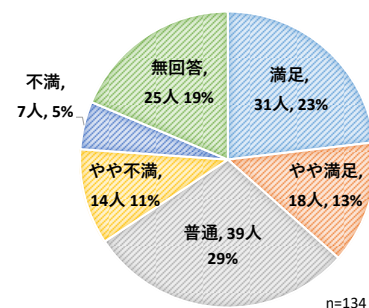


図 29 べんりカーの満足度

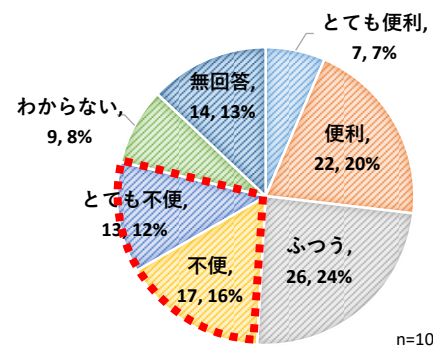


図 30 べんりカーの最寄バス停までの距離の利便性

《内部環境④》運転手不足の深刻化

- 全国的な傾向と同様、菊池市においても路線バス、タクシー事業とも運転手不足が深刻化し、移動サービスの維持が課題となっています。
- また、現在の運転手も年齢層が高く、持続的な移動サービス構築のためには運転手不足・高齢化への対応が急務となっています。



バス事業者



タクシー事業者

- 乗務員が不足しており、他営業所からの乗務員の応援勤務で運行している状況である
- 週休2日制勤務等工夫して乗務員募集を行い、現在は充足しているが、待遇改善には更なる乗務員数が必要
- 新たな路線展開や延伸を考える場合は、乗務員の確保と併せて検討する必要がある

- ドライバーの高齢化により退職者も増えている
- 募集をかけても効果がなく、このままでは最低稼働台数を確保できなくなる
- 乗務員が高齢化し、若年層の雇用ができないため廃業する可能性が高い
- あいのりタクシーの運行に運転手を一人待機させる必要があるため、一般タクシーの運行にも影響する

《内部環境⑤》潜在的な移動ニーズの取りこぼし

- 移動ニーズの変化や運転手不足に伴い、公共交通サービスが移動ニーズに対応できていない現状があります。
- 高齢化や新たな居住者（勤労世代、若年世代）の増加、観光来訪者の増加により、移動サービスの多様化が進行している一方、公共交通サービスは変化しておらず、潜在的な公共交通利用ニーズを取りこぼしている可能性があります。



市民意見

- 行きたいところ・行かなければならないところへの利便性を高めてほしい
- 買い物時間を十分に確保できないためバス停位置を見直してほしい
- バスがもう少し便利であれば、車は手放したい
- べんりカーの商業施設での乗降場所が増えると便利

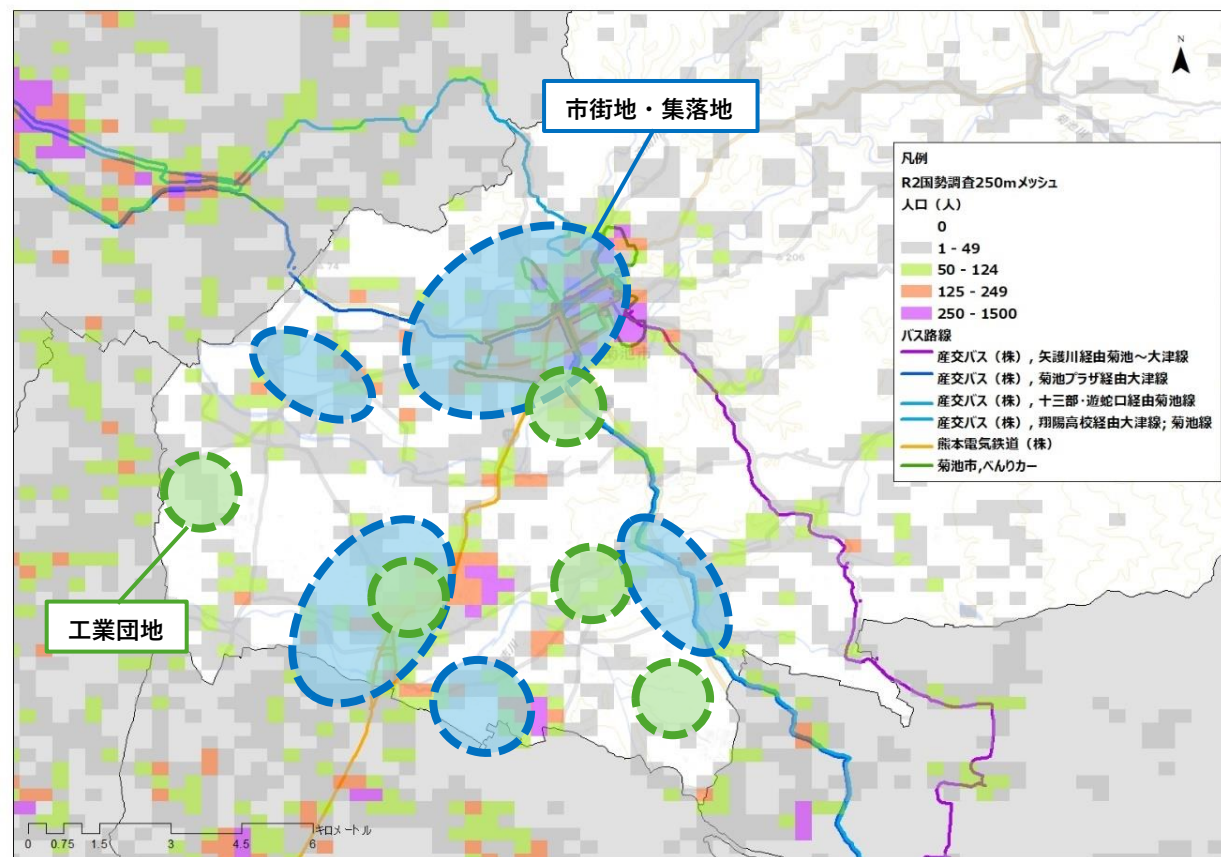


タクシー事業者

- あいのりタクシーの予約があるために、空港方面の一般利用をお断りすることもある
- 朝7～8時頃に利用が集中し、予約を断らざるを得ないことがある
- 観光あいのりは休日のみの運行であるが、観光客は平日も来ていることから、利用者獲得の機会を逃している。

《外部環境①》住宅地・工業立地の進行


- 工業用地の開発推進に伴い、居住地の開発も進行しており、通勤者等の移動手段確保が今後の課題になることが想定されます。



《外部環境②》まちなか再生の推進

- SDGs まちなかデザイン会議を中心に、市および市内事業者が連携し、中心市街地のまちなか再生が推進されています。

表5 まちなかデザイン会議

まちなかデザイン会議	
◆菊池市中心市街地「隈府」のハード（公共空間整備）とソフト（まちづくり活動）との持続可能な連携をはかるエリアマネジメント会議	
◆「癒しの里きくち」の景観づくり，人材育成，地域文化創造をオール菊池で取り組むための公民連携，庁内連携による次世代を見据えた地方創生	
◆菊池市の中心市街地と広域の地域資源をつなぎ，菊池市と市外の人々をつなぐ人流・関係人口の創出，PR（パブリックリレーション）形成	

《外部環境③》観光来訪者の復調

- インバウンド旅行者や国内観光が復調し、菊池市への観光来訪者もコロナ禍より増加しています。観光来訪者に対する移動手段の重要性が高まっています。

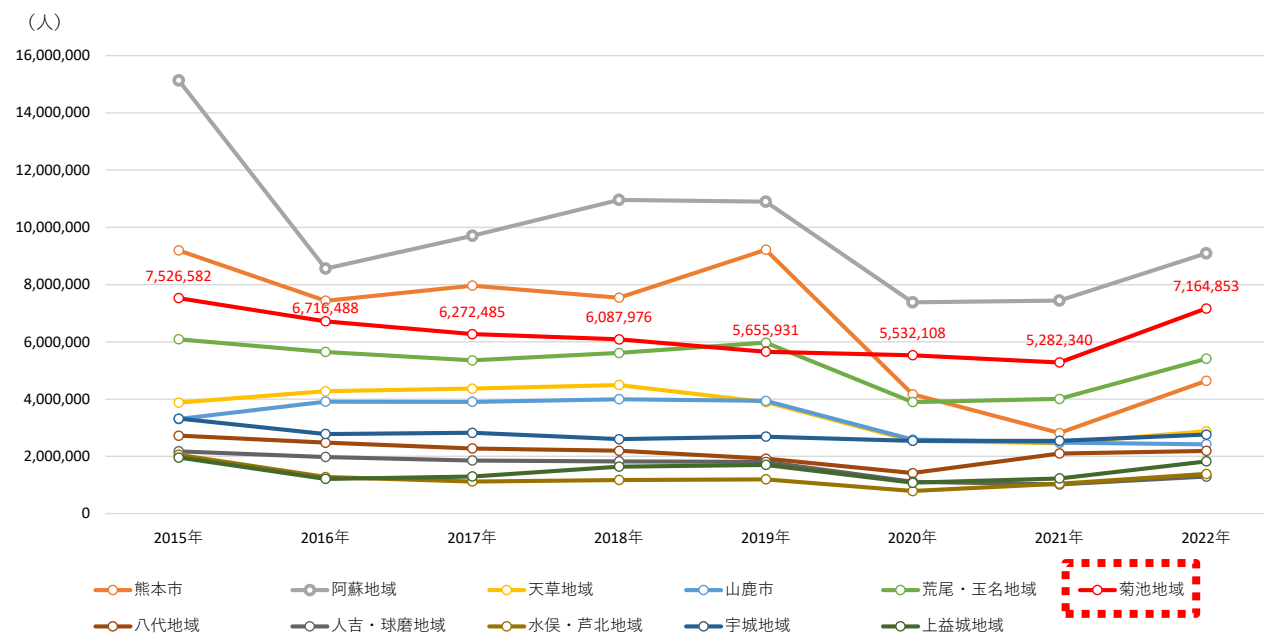


図31 熊本県内の年度別観光入込客数

出典：熊本県観光統計表・熊本県宿泊旅行統計調査

《外部環境④》SDGs に向けた社会的要請

- SDGs に向け、地域公共交通についても脱炭素化や地域の持続性を高める取り組みを推進する必要性があります。

表6 SDGs に関する菊池市の動向

年度	SDGs に関する菊池市の動向および関連計画
令和3年5月	・「SDGs」未来都市に選定 ※SDGs 未来都市：SDGs の理念に沿った基本的・総合的取組を推進しようとする都市・地域の中から、特に、経済・社会・環境の三側面における新しい価値創出を通して持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として選定されるもの
令和3年8月	・菊池市 SDGs 未来都市計画（第1期計画）を策定 「自治体 SDGs の推進に資する取組」として4の大項目・KPIを設定
令和4年3月	・第3次菊池市総合計画を策定 横断的な取り組む項目として「SDGs の推進」を設定
令和4年3月	・第三次菊池市地球温暖化対策実行計画（事務・事業編）を策定
令和6年3月	・菊池市 SDGs 未来都市計画（第2期計画）を策定 「自治体 SDGs の推進に資する取組」として5の大項目・KPIを設定

2-4. 地域交通の問題・課題の整理



第3章 計画の基本的な方針と菊池市地域で目指す地域公共交通の将来像

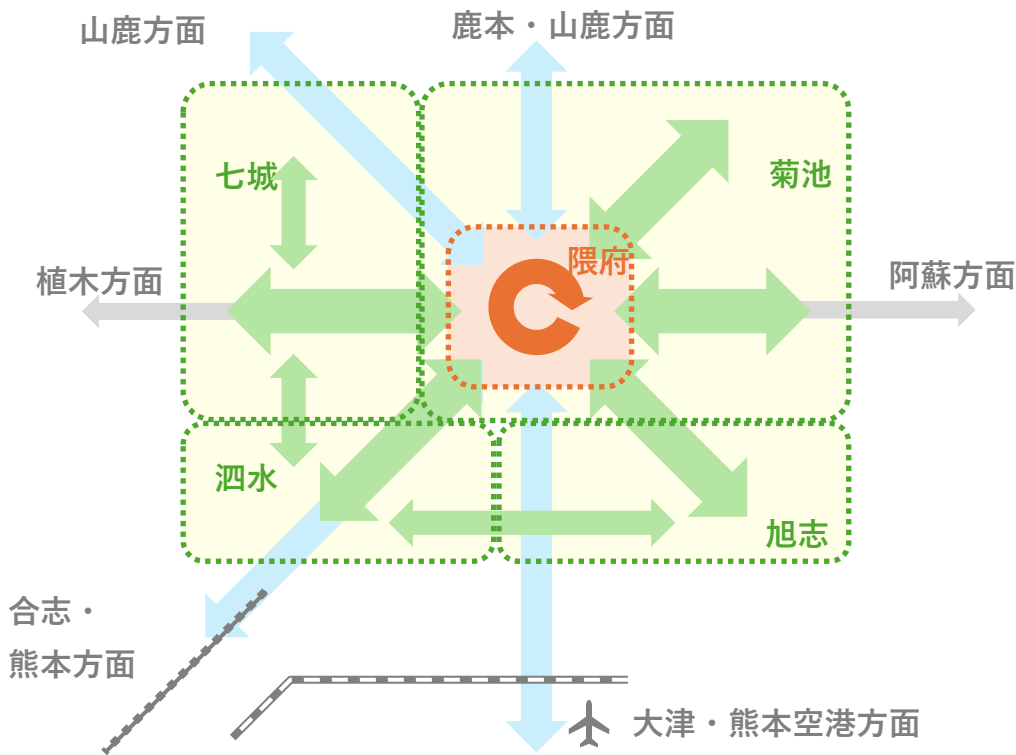
3-1. 計画の基本的な方針

公助と共助により持続的な移動環境をつくり、
人と地域がうるおい・輝くまち、きくち

菊池市民や菊池市を訪れるさまざまな来訪者が市内外を円滑に移動することができ、移動を通じて人々の生活のしやすさや地域産業の活力が向上する、魅力的で持続的な地域づくりを推進します。

公助による移動サービスの運営に加え、共助の力によって、より細やかな移動サービスを運営し、柔軟で便利な移動環境を創造します。

3-2. 地域公共交通の将来像と役割



サービス	役割	移動の質と量	確保・維持策
地域間幹線	● 市内外をまたぐ広域的な通勤通学や観光など多目的な移動手段を確保	大規模・多目的 小規模・限定的	● 幹線的な路線バスを高頻度かつ幅広い時間帯で確保 ● 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確保
市街地交通	● 中心市街地の生活拠点、交通結節点を連絡し、買い物・通院等の日常的な外出や観光周遊時の利便性を確保		● 路線バスやべんりカー、タクシー等により、高頻度かつ回遊性の高いサービスを確保
地域内交通	● 地域内の商業・医療施設や交通結節点への移動等、基礎的な生活行動を支える移動手段を確保		● あいのりタクシーおよび地域主体の移動サービスの構築により、自宅周辺地域内の最低限の移動手段を確保 ● 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行確保
その他の補完的な交通	● 通学や観光周遊等、特定の移動目的に対応した公共交通を補完する移動手段の確保		● 公共交通を補完するサービスとして、必要に応じて相互の連携を図る

3-3. 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 地域公共交通確保維持事業の必要性

菊池市では、熊本市・合志市方面や山鹿市方面、大津町方面へ地域間幹線である路線バスに加え、菊池市内各地を連絡する支線交通が運行されています。これらは、学生や高齢者等の運転免許証を持たない人の移動手段や通勤手段として必要不可欠な公共交通機関となっています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

② 補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

系統名等	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
菊池經由山鹿・大津線	山鹿バスター	菊池プラザ 翔陽高校入口	肥後大津駅	4条乗合	路線定期	産交バス	地域間幹線 系統補助
十三部・遊蛇口經由菊池線	山鹿バスター	十三部・遊蛇口	菊池産交	4条乗合	路線定期		菊池市補助
十三部・鹿本農高前～菊池線	菊池プラザ	鹿本農高前	山鹿バスター	4条乗合	路線定期		菊池市補助
矢護川・大津中央經由 菊池～大津線	菊池産交	矢護川	大津高校	4条乗合	路線定期		菊池市補助
菊池線（堀川經由）	菊池温泉	堀川	蓮台寺入口	4条乗合	路線定期	熊本電鉄	—
菊池線（山室經由）	菊池温泉	山室	蓮台寺入口	4条乗合	路線定期		—
菊池線（泗水バイパス經由）	菊池プラザ	泗水バイパス	辻久保	4条乗合	路線定期		—
七城・田島線	菊池温泉	七城・田島	御代志	4条乗合	路線定期		菊池市補助
きくちべんりカー	電鉄プラザ	菊池温泉	電鉄プラザ	4条乗合	路線定期		菊池市補助
きくちあいのりタクシー	水源・龍門地域			4条乗合	区域運行	キクチ観光タクシー、一真総合タクシー	菊池市補助
	七城地域			4条乗合	区域運行		菊池市補助
	泗水東部地域			4条乗合	区域運行		菊池市補助
	泗水西部地域			4条乗合	区域運行		菊池市補助
	旭志東部地域			4条乗合	区域運行		菊池市補助
きくち観光 あいのりタクシー	菊池溪谷線			4条乗合	区域運行	キクチ観光タクシー、一真総合タクシー	菊池市補助
	竜門ダム線			4条乗合	区域運行		菊池市補助
	鞠智城線			4条乗合	区域運行		菊池市補助

4-1. 計画の目標

目標1

すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える

- 小規模かつ多様な居住者の移動ニーズに対応し、健康に住み続けることができるまちを目指します
- 地域と交通事業者との連携により新たな交通体系の構築を図り、持続的な公共交通サービスの運営を目指します
- 観光事業者と連携して市内の観光周遊時の移動サービスを提供し、地域産業の活性化を図ります

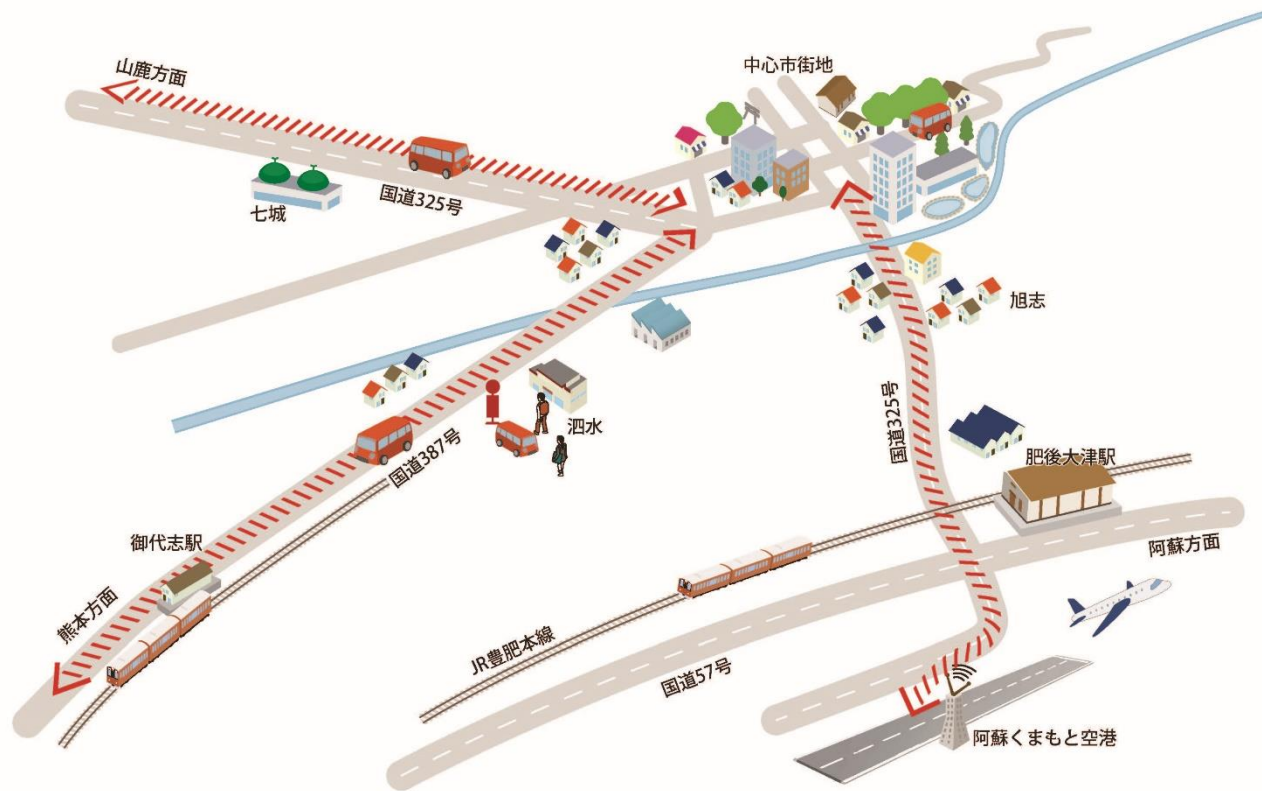


数値指標	現状値 令和 5 年度	中間値 令和 9 年度末	目標値 令和 11 年度末
地域協力型の運行実施主体数	0 組織	2 組織	4 組織
あいのりタクシー利用者数	8,529 人	10,460 人	11,750 人
地域内移動（コミュニティ交通）の市民ひとりあたりの財政負担額	478 円	500 円	533 円

目標2

生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する

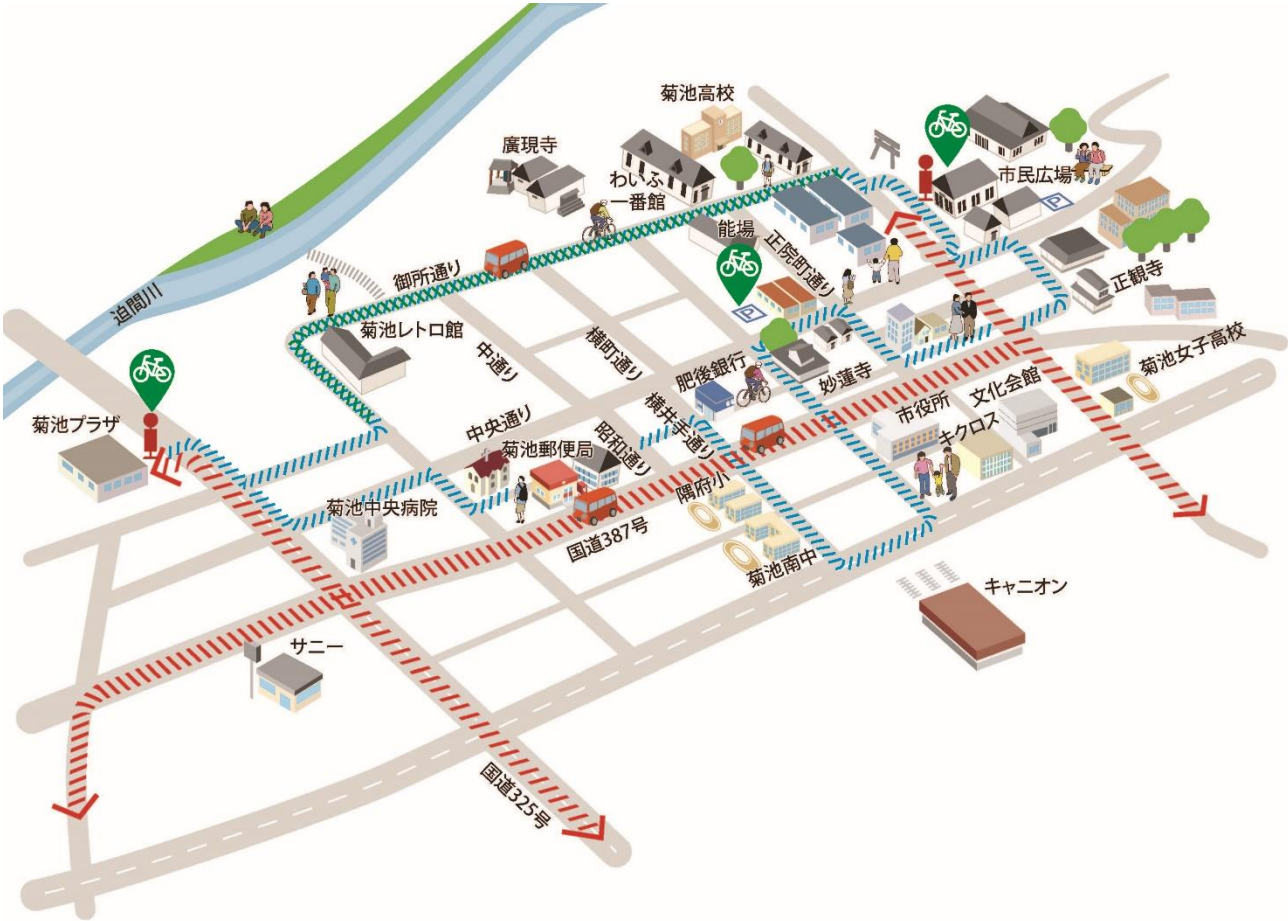
- 自然豊かな環境や豊富な観光資源を活かしながら、周辺地域との往来手段を確保することで、すごしやすいまち・訪れたいまちを目指します
- 都市開発や観光流動の動向等を踏まえた幹線軸を確保し、広域的な移動を円滑に支えます
- 自動運転等の先進技術を活用しながら、幹線軸の利便性向上と持続性向上の両立を図ります



数値指標	現状値 令和 5 年度	中間値 令和 9 年度末	目標値 令和 11 年度末
公共交通利用者数（市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	129,763 人	137,500 人	145,550 人
公共交通収支率（市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	21%	22.5%	24%
公共交通に関する市民満足度	16%	21.4%	25%

元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する

- 市街地を周遊する路線バスの利便性向上や、パーソナルモビリティの充実を図り、市街地の円滑な移動を促進することで、中心市街地の魅力向上・活性化を図ります
- まちづくり施策と連携した交通施策の展開によって、ウォーカブルな市街地づくりを推進します



数値指標	現状値 令和 5 年度	中間値 令和 9 年度末	目標値 令和 11 年度末
市民が菊池市街地を外出先として選ぶ割合	53%	54%	55%以上
きくちべんりカーの利用頻度 (年に 1 回以上利用した経験がある方の割合)	8%	9%	10%以上

4-2. 計画の達成状況の評価方法

数値指標	設定の考え方	算出根拠	データ 入手方法
地域協力型の運行 実施主体数	地域集落内移動は地域住民等との共創による地域協力型運行へ移行し、より柔軟で持続性の高い公共交通を運行します。	地域数により算出	市で計測
あいのりタクシー 利用者数	利用促進や利便性向上に向けた施策を行うことで、利用者数の増加を目指します。	あいのりタクシー補助年度の輸送実績より計算	タクシー事業者から入手
地域内移動（コミュニティ交通）の 市民ひとりあたりの財政負担額	地域内の柔軟な移動を行政が支える上で、持続可能で効果的な運行を行います。	市補助金より算出	市の保有資料から算出
公共交通利用者数 （市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	利便性向上に向けた施策を行うことで、利用者数の増加を目指します。	産交バス 4 路線補助年度の輸送実績より計算	バス事業者から入手
公共交通収支率 （市で補助を行っている地域間の幹線的な路線バス）	利便性向上・運行効率化に向けた施策を行うことで、経常収益を増加、費用増を抑制し、持続可能性の向上を目指します。	産交バス 4 路線補助年度の経常費用、経常収入より計算	バス事業者から入手
公共交通に関する満足度	利便性向上に向けた施策を行うことで、公共交通の満足度増加を目指します。	アンケート調査結果により算出	アンケート調査
市民が菊池市街地を外出先として選ぶ割合	市街地の円滑な移動を促進するなどし、中心市街地の魅力向上・活性化を図ることで、菊池地域在住者が外出先として菊池市街地を選ぶ割合の増加を目指します。	アンケート調査結果より算出	アンケート調査
きくちべんりカーの利用頻度 （年に 1 回以上利用した経験がある方の割合）	きくちべんりカーの利便性を向上させ、これまで利用したことがない方に利用してもらい、中心市街地の回遊性向上を目指します。	アンケート調査結果より算出	アンケート調査

第5章 実施施策

菊池市における公共交通の目標および将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施施策を以下に示します。
各施策は、記載する実施主体が施策を推進するものとしませんが、本計画期間内においても施策の有効性等を鑑みて、随時、実施施策及び実施内容の方向性は見直しを行います。


菊池市の地域公共交通が果たす役割 (目標)		目標を達成するために実施する事業		
		実施施策	実施内容	実施主体
目標1	すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える	施策1	利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供	菊池市（地域振興課、防災交通課）、路線バス事業者、タクシー事業者
		施策2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上	菊池市（観光振興課、地域振興課）交通事業者（バス/タクシー）
		施策3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援	菊池市（地域振興課）交通事業者
		施策4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築	菊池市（地域振興課、高齢支援課、観光振興課）、菊池市社会福祉協議会、菊池観光協会、観光事業者、交通事業者
目標2	生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する	施策1	広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上	菊池市（観光振興課、地域振興課）交通事業者（バス/タクシー）
		施策2	開発動向等と連動した地域間幹線軸の運行路線の見直し	菊池市（地域開発推進室、地域振興課）路線バス事業者
		施策3	先進技術を活用した幹線軸の利便性・持続性の向上	菊池市（観光振興課、地域振興課）路線バス事業者
目標3	元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する	施策1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し	菊池市（地域振興課）路線バス事業者
		施策2	交通結節機能の強化・待合環境の改善	菊池市（都市整備課）
		施策3	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入	菊池市（観光振興課）

表 7 目標達成のために実施する施策・取り組み内容の一覧

目標		施策		取組内容	実施主体			実施期間				
					菊池市	交通事業者	その他	R7	R8	R9	R10	R11
目標 1	すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える	施策 1-1	利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供	①情報発信・広報の充実	●	●						
				②運転免許証自主返納者への支援	●	●						
		施策 1-2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上	①地域内交通の運行形態の見直し	●	●						
				②IT を活用した運行システムの導入	●	●		検討	準備	選定	導入	
		施策 1-3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援	①公共交通の担い手確保の推進	●	●						
				②交通事業者に対する運行補助及び運賃体系の見直し	●	●						
		施策 1-4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築	①地域住民等と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築	●	●	コミュニティ組織	検討	実証	運営		
				②観光関係者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築	●	●	観光協会等	検討	実証	運営		
目標 2	生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する	施策 2-1	広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上	阿蘇くまもと空港アクセス交通の運行	●	●		検討	調整	再編		
		施策 2-2	開発動向等と連動した地域間幹線軸の運行路線の見直し	幹線的な路線バスの運行内容の見直し	●	●		検討	準備	再編		
		施策 2-3	先進技術を活用した幹線軸の利便性・持続性の向上	幹線バス路線における自動運転技術の導入推進	●	●		情報収集		導入可能性調査		
目標 3	元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する	施策 3-1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し	①きくちべんりカーの運行内容の見直し	●	●		検討	路線再編			
				②市街地内の路線バス経路の見直し	●	●		検討	路線再編			
		施策 3-2	交通結節機能の強化・待合環境の改善	交通結節機能の強化・待合環境の改善	●	●		検討		整備推進		
		施策 3-3	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入	●			検討	選定	実証・本格導入		

目標 1

すこやかな生活を送れるまちに向け、地域内の移動を柔軟に支える

施策 1-1	利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供				
取組内容	①情報発信・広報の充実				
施策対象	市民、公共交通利用者				
現状・問題点	あいのりタクシーやべんりカー等の地域内交通については、利用方法の認知度が 1～2 割にとどまり、存在が知られていても使い方が分からない方が多い状況となっています。 また、利用者も固定化されており、新たな利用者の確保のためには情報提供が重要となっています。				
施策の方向性	新たな利用者の確保に向けた利用体験会の実施や情報発信を行います。 公共交通に関する出前講座を引き続き実施するとともに、交通事業者と連携した路線バスの利用体験会や、熊本連携中枢都市圏で実施しているバス・電車無料の日への引き続きの参画、あいのりタクシー運行地域を対象とした利用案内・利用体験会等を行い、利用促進を図ります。				
施策概要	<div><div><ul style="list-style-type: none">公共交通に関する出前講座の実施公共交通利用体験会の開催公共交通利用促進キャンペーンバス・電車無料の日への参画乗り案内パンフレットの作成・周知（多言語化）あいのりタクシー利用案内の作成・周知</div><div></div></div>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	広報 利用促進			
	路線バス事業者	利用体験会等への協力			
	タクシー事業者	利用体験会等への協力			

施策 1-1	利用者確保に向けた情報発信・利用機会の提供				
取組内容	②運転免許証自主返納者への支援				
施策対象	市民、公共交通利用者				
現状・問題点	高齢者の運転免許保有率の上昇とともに、高齢ドライバーによる事故が頻発するなど、免許返納をめぐる議論は社会問題となっています。 これまで自家用車を運転し日常生活を送ってきた高齢者は、自動車運転免許証返納後の日常生活に不安を感じ、免許返納に踏み出せない人も多いと推測されます。				
施策の方向性	自動車運転免許証返納後における日常生活の移動を支援するため、あいのりタクシー等の公共交通サービスの利用を促進するとともに、「運転免許返納者」に対しこれまで以上の支援策を検討します。				
施策概要	<ul style="list-style-type: none">● 運転免許証返納者への無料チケット等の金額について、見直しを図ります。● 運転経歴証明書の交付に係る申請手数料に対して支援を行います。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	菊池市 防災交通課	調査 見直し	効果検証		
		支援の実施			

施策 1-2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上				
取組内容	①地域内交通の運行形態の見直し				
施策対象	きくちあいのりタクシー				
現状・問題点	<p>きくちあいのりタクシーの利用者は年々減少傾向にあり、新たな利用者の獲得ができていない状況にあります。また、利用者が主に午前中の便に集中し、午後の利用が少数となっています。利用される方が固定化している一方で、非利用者からは運行エリアの拡大、運行時間の柔軟性、予約の必要が無い循環バスの運行、運賃負担の低減等の要望が挙がっています。</p> <p>自身で運転されない方や身近に送迎を依頼できない方（交通弱者）のニーズを踏まえた運行形態の見直しが必要です。</p>				
施策の方向性	<p>地域別の利用特性を踏まえ、きくちあいのりタクシーの運行の柔軟性拡大（運行地域、運行時間帯）や、利用者が固定的な地域は路線バス型の運行への変更等の見直しを行います。併せて、きくちあいのりタクシーの利用方法を周知し、利用拡大を図ります。</p> <p>交通事業者と連携し、令和 7 年度より順次見直しに着手するとともに、利用状況をモニタリングすることで逐次 PDCA により改善を図ります。</p>				
施策概要					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	利用分析 改善検討			
	交通事業者 （バス/タクシー）	運行改善			
	地域住民	利用・ 意見交換			

施策 1-2	地域内交通の利便性・運行効率性の向上				
取組内容	②IT を活用した運行システムの導入				
施策対象	きくちあいのりタクシー				
現状・問題点	<p>きくちあいのりタクシーに対し、ダイヤの柔軟性、乗降場所や利用可能エリアに対する不満もあり、利便性や運行効率性の向上が必要です。</p> <p>また、現在は、予約状況に応じて運行会社によりルートを検討したうえで配車を行っていますが、ルート検討の負担や利用者の乗車時間の長時間化など非効率な状況のため、IT 活用型運行システムの導入が効果的です。</p> <p>また、運賃支払い方法も現金での支払いに限定されるなど、利便性の向上が必要です。</p>				
施策の方向性	<p>きくちあいのりタクシーの利便性向上および運行事業者の負担軽減のため、IT を活用した運行システムの導入を検討します。</p> <p>地域別の利用特性や運行形態の見直し案と連動し、IT 技術を活用したデマンド交通等の運行システムの導入。また、運賃支払い方法の多様化に取り組むなど、利便性と運行効率性の向上を図ります。</p>				
施策概要					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	システム 導入検討	システム 公募準備	システム 公募選定	システム導入

施策 1-3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援				
取組内容	①公共交通の担い手確保の推進				
施策対象	路線バス事業者、タクシー事業者				
現状・問題点	公共交通の担い手である運転手の不足および高齢化が深刻化しており、移動サービスの持続的な運営に向けた大きな課題となっています。				
施策の方向性	<p>市の WEB サイト等での広報や、各社・各協会等と協力し、運転体験会により運転手確保に取り組み、安定性・持続性の向上につなげます。</p> <p>2 種免許取得に係る支援については、運転手のニーズ把握とともに交通事業者と協議検討を行います。</p> <p>また、路線バス、タクシーの運行の担い手確保に向け、国や県の動向を注視するとともに、支援の拡充について、適宜要望を行います。</p>				
施策概要	<div><div></div><div><ul style="list-style-type: none">● 市の WEB サイトでの運転手募集案内● 運転体験会の実施</div></div>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	菊池市 地域振興課	支援 の検討	支援策実施		
交通事業者	体験会実施				

施策 1-3	持続的なサービス運営に向けた交通事業者に対する支援					
取組内容	②交通事業者に対する運行補助及び運賃体系の見直し					
施策対象	きくちあいのりタクシー運行事業者					
現状・問題点	地域内交通の運行に必要な人件費や燃料費、車両の更新やその他の経費が年々上昇している中、地域内交通の運営に対する補助体系について、見直しの必要性が生じています。					
施策の方向性	公共交通サービスの持続性向上に向け、適切な受益者負担となるように、必要に応じて料金の見直しを検討します。 併せて、きくちあいのりタクシーの運行に係る契約形態、運行補助の内容について必要に応じて見直しを行います。見直しを通じ、自治体と交通事業者の協力による持続可能なサービス運営を構築します。					
施策概要	収入	料金収入		市支出補助金		
	支出	人件費		燃料費	その他	
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	制度 の検討	支援策実施			
	交通事業者		制度の見直し			

施策 1-4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築					
取組内容	①地域住民等と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築					
施策対象	新たな地域内移動サービス					
現状・問題点	高齢化とともに、バス停まで歩くのが困難な方（移動弱者）が増加する一方、運転手不足や財源の課題もあり、全ての移動ニーズに対応する移動サービスを提供することは困難となっています。					
施策の方向性	既存の公共交通で対応できていない地域内の小規模な移動ニーズに対応するため、福祉部局や地域コミュニティ組織と連携し、地域住民等をドライバーとする新たな地域内移動サービスの仕組みを構築します。 自家用有償旅客運送等の制度を活用するとともに、交通事業者等と連携した安全管理の仕組みを構築し、地域の自立的な運行サービスの実現を図ります。					
施策概要						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	導入方策 検討	実証実験 効果検証	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	菊池市 高齢支援課 福祉課	導入方策 検討	実証 実験	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	菊池市社会福祉協 議会	地域との 調整	地域との 調整	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	地域コミュニティ 組織		実証実験	本格運行		
	交通事業者等		実証実験	本格運行 安全管理等の支援		

施策 1-4	地域住民・事業者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築					
取組内容	②観光関係者と交通事業者の連携による新たな交通体系の構築					
施策対象	新たな地域内移動サービス					
現状・問題点	運転手不足の課題があり、観光周遊需要に十分に対応できておらず、移動ニーズの取りこぼしが見られます。					
施策の方向性	<p>観光周遊ニーズに対応した移動サービスの提供のため、観光協会および観光・宿泊事業者が運行主体となる新たな移動サービスの仕組みを構築します。</p> <p>観光協会や観光・宿泊事業者と連携し、新たな観光周遊サービスの導入による観光来訪者の移動利便性の向上を図ります。</p>					
施策概要						
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 地域振興課	導入方策 検討	実証実験 効果検証	本格運行時の支援 他地域展開の検討・支援		
	菊池市 観光振興課	導入方策 検討	実証実験	本格運行時の支援		
	菊池観光協会	地域との 調整	地域との 調整	本格運行時の支援		
	観光・宿泊事業者		実証実験	本格運行		
	交通事業者等		実証実験	本格運行 安全管理等の支援		

目標 2 生活・観光の核として、地域間の幹線的な移動手段を確保する

施策 2-1	広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上
取組内容	阿蘇くまもと空港アクセス交通の運行
施策対象	空港シャトルバス（予約制乗合タクシー）
現状・問題点	<p>①阿蘇くまもと空港へのアクセス路線が無い</p> <p>現在、菊池市から阿蘇くまもと空港へアクセスするには、複数のバス路線を乗り継ぐ必要があります。また、既存の路線バス（産交バス）で肥後大津駅にアクセスし、大津町の運行する空港ライナーに乗り換える場合、菊池市中心部から約1時間かかります。</p> <p>②観光来訪者の増加</p> <p>観光来訪者が増加し、海外からのインバウンド旅行者も増加するなど、広域交通拠点である阿蘇くまもと空港と菊池市を連絡する移動手段の必要性が高まっています。</p> <p>③ビジネス利用の需要増加</p> <p>工業立地の推進・産業従事者の増加により、広域交通拠点である阿蘇くまもと空港にアクセスする重要度が高まっています。</p>
施策の方向性	<p>広域交通拠点である阿蘇くまもと空港との連絡性を向上させるため、幹線的な移動サービスの導入（仮称：空港シャトルバス）を行います。</p> <p>観光目的や業務目的での広域移動の活発化を図るため、予約制の乗合タクシー等の実証運行を通じて効果を検証するとともに、周辺自治体と連携を図りながら本格運行に向けた運行方法や費用負担のあり方を検討し、運行の実現を目指します。</p>
施策概要	<p><令和7年度></p> <ul style="list-style-type: none">●運行内容（運行方法、便数、ダイヤ、車両、料金）の検討●実証実験の企画、運行事業者の選定 <p><令和8年度></p> <ul style="list-style-type: none">●実証実験の実施●実証効果の検証、本格運行の有無の検討 <p><令和9年度以降></p> <ul style="list-style-type: none">●（実証結果により）本格運行

施策 2-1	広域交通拠点（阿蘇くまもと空港）との連絡性の向上（つづき）				
施策概要	 <p>ニーズの見込まれる観光やビジネス利用者をデマンドにより乗降し、菊池市（中心市街地）から空港へスピーディに運行可能なエリアを検討します。</p>				
	実施主体	スケジュール			
実施主体 実施時期	菊池市 観光振興課	令和7年度 実証準備	令和8年度 実証実施 効果検証	令和9年度 本格運行時の支援	令和10年度 令和11・12年度
	菊池市 地域振興課	関係者 協議支援	関係者 協議支援		
	交通事業者 （バス/タクシー）		実証運行	本格運行	

施策 2-2	開発動向等と連動した地域間幹線軸の運行路線の見直し					
取組内容	幹線的な路線バスの運行内容の見直し					
施策対象	路線バス					
現状・問題点	<p>①利用者数の減少・財政負担の増加</p> <p>路線バスの利用者数が減少傾向にあり、財政負担は年々増加しています。令和5年度の財政負担額は5,400万円に達し、5年前の平成30年度と比較し、1.7倍となっています。</p> <p>②商工業の立地推進・居住環境の整備推進</p> <p>半導体産業をはじめ工業立地が進行しており、菊池市ではバランスのとれたまちづくりのため、宅地・商業・工業の開発ゾーンの誘導を行っています。</p>					
	<p>不採算なバス路線を中心に路線・運行区間・便数などを検証し、周辺自治体と連携を図りながら見直しを行います。</p> <p>また、見直しを行うことで確保した運行資源・財源等を活用し、宅地・商業・工業の立地を誘導するゾーン等に対して公共交通路線の確保を推進します。</p>					
施策の方向性						
施策概要	<div><div><div><div>宅地誘導ゾーン</div><div>宅地促進ゾーン</div></div><div><div>商業誘導ゾーン</div><div>工業誘導ゾーン（工業団地周辺及び農振農用地区域外）</div></div></div><div><p>凡例</p><ul style="list-style-type: none">熊本電気鉄道（株）産交バス（株）、十三部・道徳口経由南流線産交バス（株）、十三部・熊本最高前～菊池線産交バス（株）、矢野川経由菊池～大津線産交バス（株）、菊池温泉・篠原高校経由大津線菊池市・べんりカー</div></div> <div>バス路線の見直しイメージ</div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11・12年度
	菊池市 地域開発推進室	開発状況の共有				
	菊池市 地域振興課	見直し 策立案	関係者 協議調整			
	路線バス事業者			運行路線の再編		

施策 2-3	先進技術を活用した幹線軸の利便性・持続性の向上					
取組内容	幹線バス路線における自動運転技術の導入推進					
施策対象	路線バス					
現状・問題点	①運転手不足の深刻化 運転手不足および運転手の高齢化が深刻化しており、幹線的な公共交通網においても運行の縮小や路線の改廃等を余儀なくされています。					
	②自動運転技術の開発推進 自動運転技術は急速に進歩しており、市街地から高速道路まで幅広い道路環境で実証が行われています。国は 2030 年を目標に自動運転サービスの本格的な普及を目指しており、本計画期間中に実装が進むことが期待されます。					
施策の方向性	路線バス事業者、熊本県、周辺自治体と連携し、基幹的な公共交通軸の導入可能性を調査します。 現時点では、自動運転技術の実装に際して多額の費用が必要であることから、技術開発動向や他地域での実証結果を踏まえ、幹線バス路線における自動運転化の可能性を検討し、実証運行を目指します。					
施策概要	<div></div> <div>自動運転化のイメージ</div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 観光振興課、地域振興課	情報収集 広域連携	導入可能性調査		実証運行	
		路線バス事業者	情報収集	導入可能性調査		実証運行

目標 3 元気で魅力のあるまちを目指し、市街地の円滑な移動を促進する

施策 3-1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し					
取組内容	①きくちべんりカーの運行内容の見直し					
施策対象	きくちべんりカー					
現状・問題点	市街地を運行する循環バスであるきくちべんりカーの利用者数が減少傾向であり、バス停により利用の偏りが大きい一方で、延伸要望の意見もあり、効率的・効果的な運行を行えていないことが懸念されます。					
施策の方向性	きくちべんりカーの利便性・運行効率性向上に向け、運行路線や運行内容の見直しを行います。 利用状況および地域の居住実態を踏まえたコンパクトな路線へ、見直しを行うとともに、他路線やあいのリタクシーとの接続性向上を図ります。運転手のリソースに配慮し、自動運転などの先進技術を活用した持続的な運行路線への改善を図ります。					
施策概要						
実施主体 実施時期	きくちべんりカーの運行見直しイメージ					
	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
		菊池市 地域振興課	路線再編 の検討			
	路線バス事業者		路線再編			

施策 3-1	まちづくりと連携した市街地バス路線の見直し					
取組内容	②市街地内の路線バス経路の見直し					
施策対象	路線バス					
現状・問題点	中心市街地である隈府地区では、東西方向にバスが運行する道路が 3 路線存在し、一方方向の運行など、利用者が分かりにくい路線網となっています。					
施策の方向性	中心市街地における路線バスの利用しやすさ向上のため、路線バスの経路を見直します。 利用状況・まちづくりの方針と連携し、路線の集約・バス停の再配置を行います。					
施策概要						
実施主体 実施時期	市街地におけるバス路線・バス停の集約イメージ					
	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
		菊池市 地域振興課	路線再編 の検討			
	路線バス事業者		路線再編			

施策 3-2	交通結節機能の強化・待合環境の改善					
取組内容	交通結節機能の強化・待合環境の改善					
施策対象	中心市街地、主要バス停					
現状・問題点	菊池市の中心市街地である隈府地区では、ウォーカブルなまちづくりを推進しており、公共交通等で来訪された方が、まちなかを歩いて周遊できる環境づくりを進めています。					
施策の方向性	ウォーカブルなまちづくりの推進に向け、様々な移動サービスが相互に乗り換えしやすい空間をつくるとともに、主要バス停における待合環境の改善を図ります。 中心市街地（隈府）においては、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を目指すため、通行量の調査とともにバス路線の変更を検討します。 市民広場および電鉄プラザ周辺を主要な交通拠点とし、歩行者と公共交通が中心となる道路環境を目指します。					
施策概要	<div><div>【目指す将来イメージ】</div><div>菊池市 SGDｓ 未来都市まちなかデザイン会議「目指す将来イメージ」</div></div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 都市整備課	整備計画の検討		整備の推進		
	交通事業者	待合環境の改善				
バス事業者	バス路線の検証・見直し		バス路線の再編			

施策 3-3	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入					
取組内容	公共交通を補完するシェアリングサービスの導入					
施策対象	パーソナルモビリティのシェアリングサービス					
現状・問題点	観光来訪者が、まちなかを気軽に周遊することが難しい状況であり、飲食店・旅館等や生活利便施設（公共、商業、医療、交通、金融等）が点在している地域では、徒歩のみで移動するのは容易ではなく、車への依存度が高い状況です。					
施策の方向性	公共交通を補完する移動サービスとして、観光来訪者等に向けたまちなか周遊の促進に必要なシェアサイクル・電動キックボード等のパーソナルモビリティのシェアリングサービスの導入を推進します。					
施策概要	<div></div> <p>パーソナルモビリティのシェアリングのイメージ</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	菊池市 観光振興課	導入計画 の検討	実証 実験	実証・本格導入		
		事業者 公募選定				

第6章 計画の達成状況の評価

6-1. 具体的なPDCAスケジュール

地域公共交通計画の実行力を担保するため、毎年、計画的に事業を進めることが重要です。

そのために、年に最低 2 回の菊池市公共交通会議を実施し、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めます。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組みます。

このサイクルを計画終了年度である令和 11 年度まで継続的に実施することで、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができます。

年度		N 年度												N+1 年度												N+2 年度					
月		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6			
標準的な PDCA スケジュール	会議			会議							会議					会議							会議					会議			
	地域公共交通計画			次年度（N + 1 年度） 施策検討			次年度（N + 1 年度） 予算要求				第三者評価（N 年度施策） 中間評価（N 年度施策）					前年度評価（N 年度施策）、 次年度（N + 2 年度） 施策検討			次年度（N + 2 年度） 予算要求				第三者評価（N + 1 年度施策） 中間評価（N + 1 年度施策）					前年度評価（ 年度）			
		地域公共交通確保維持改善事業			（計画認定申請）					補助金交付申請		第三者評価（N 年度施策） 自己評価（N 年度施策）					（計画認定申請）					補助金交付申請		第三者評価（N + 1 年度施策） 自己評価（N + 1 年度施策）							

第7章 計画の推進力

7-1. 機動的・横断的な実行体制

本計画は、地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である菊池市を中心に、菊池市公共交通会議の構成員である市民、交通事業者、行政等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

特に、菊池市公共交通会議内において、事業実施主体間でモニタリングチームを構築し、信頼関係の下で実施事業に係る各種データを相互に開示し、事業のモニタリングに活用します。

表 8 計画の推進体制一覧表

事業主体		役割
モニタリングチーム	菊池市	関係者との密接な連絡調整 施策の実施・進捗管理 目標管理 新規事業の企画・立案 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
	交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
	地域コミュニティ組織	共創事業の企画立案 共創事業の実施・検証 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
市民		公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県		広域的な見地からの助言 周辺自治体との調整
国		先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

7-2. モビリティ・データの活用

今後、令和 12 年を目途に進んでいる、官民のモビリティ・データ等を、都道府県単位で共有される枠組も活用しながら、モビリティ・データを本計画の実施事業のモニタリングに活用します。