

令和8年度
第2回鹿島市地域公共交通会議・鹿島市地域公共交通活性化協議会合同会議

日 時:令和8年10月6日(火)15時00分～

場 所:鹿島市役所 3階 庁議室

会 議 次 第

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 協 議

(1) 鹿島市地域公共交通計画 骨子案について

附帯決議 この協議会において可決された事項で、行政庁の指導等を含め、字句など軽微な修正が必要となった場合は、会長一任によりこれをなすことができるものとする。

4. その他

次回開催予定

日 時:令和8年11月20日(金)15時00分～

場 所:鹿島市役所 3F 庁議室

5. 閉会

令和 8 年度 第 2 回
鹿島市地域公共交通会議・鹿島市地域公共交通活性化協議会 合同会議

議題 次期鹿島市地域公共交通計画について

目次

1. 現計画の検証	… P1
2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況	… P8
3. 次期計画で目指す将来像（案）	…P19
4. 地域公共交通の課題（現状分析）	…P22
5. 計画の目標（案）、評価指標（案）	…P31
6. 施策体系（イメージ）	…P32

1. 現計画の検証

1) 現計画の概要

鹿島市地域公共交通計画 令和4年度～令和8年度

公共交通網の維持・形成に向けた取り組み課題

- 課題1 住民の移動実態や高齢化の潮流等を踏まえた**公共交通網の再編**
- 課題2 西九州新幹線開業を見据えた、**広域移動の利便性確保**
- 課題3 本市の**都市機能の維持・活性化**や、**観光需要に対応**した、アクセス利便性の確保
- 課題4 **公共交通の認知向上**に向けた情報提供及び利用促進
- 課題5 市の財政状況を考慮した**持続可能な公共交通の運営**

■基本方針

■計画目標

基本方針
1 日常の移動ニーズに応えられる
公共交通網の再構築

計画目標1 地域の移動ニーズに応じた
運行エリア・運行形態の見直し・再編

基本方針
2 新たな広域移動の環境を支える
幹線交通軸の形成

計画目標2 西九州新幹線へのアクセスと、
JR在来線利用の利便性を両立させる
幹線交通軸の形成

基本方針
3 鹿島市の活性化に寄与する
交通ネットワークの充実

計画目標3 コンパクトな市街地の形成と、
観光客の利便性向上に寄与する
交通環境及びネットワークの充実

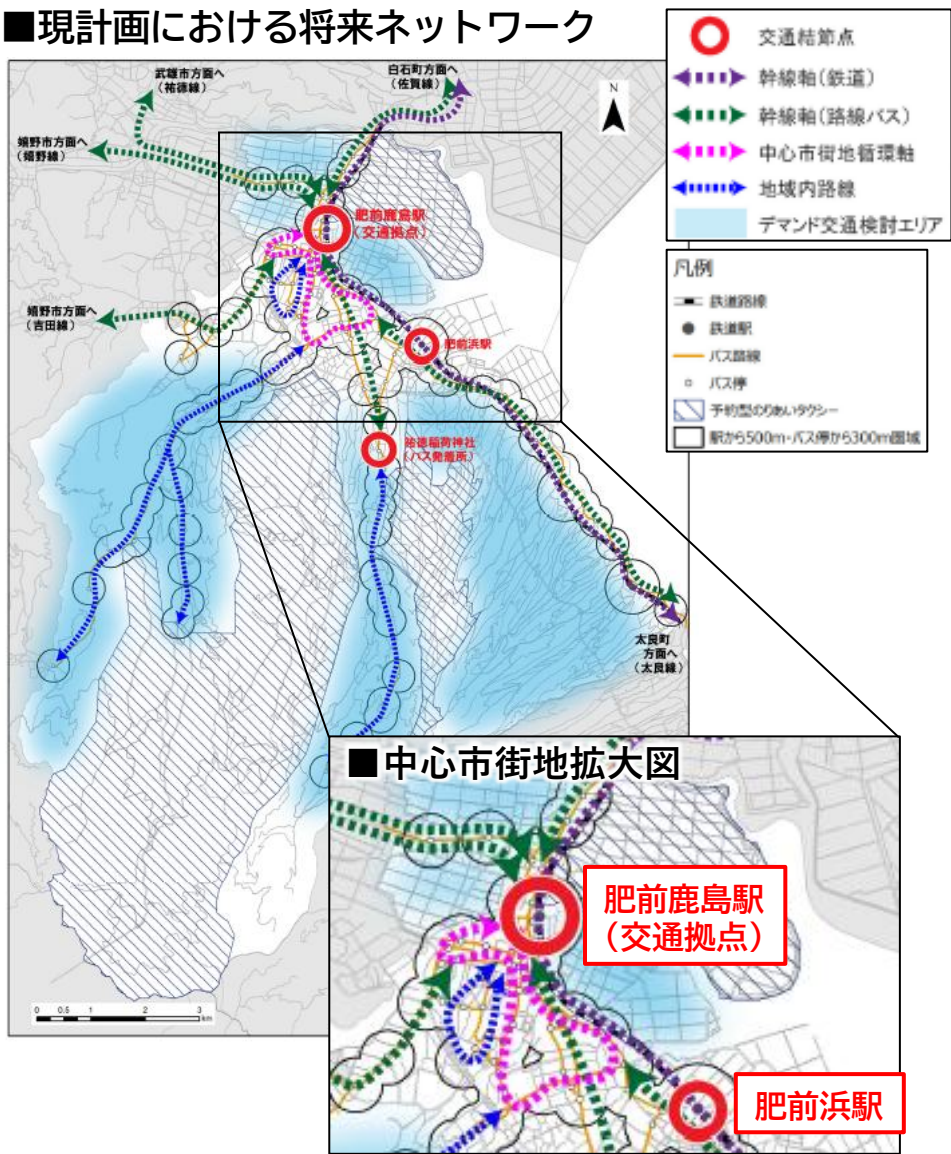
基本方針
4 利用促進の取組による
持続可能な公共交通の運営

計画目標4 情報提供ならびに関係機関との連携に
よる公共交通の利用促進、及び持続可能
な公共交通の運営

1. 現計画の検証

1) 現計画の概要

■現計画における将来ネットワーク



■現計画における数値目標

数値指標	現状値	中間値 (R6年度末)	目標値 (R8年度末)
計画目標1 地域の移動ニーズに応じた運行エリア・運行形態の見直し・再編			
市内循環バス利用者数	5,875人 (R3年度)	6,600人	7,100人
予約型のりあいタクシー年間利用者数	907人 (R3年度)	1,357人	1,656人
交通空白地を有する行政区の数	30地区 (R3年度)	10地区	0地区
計画目標2 西九州新幹線へのアクセスと、JR在来線利用の利便性を両立させる幹線交通軸の形成			
新幹線駅及び特急停車駅へアクセスする路線バスの利用者数	208,421人 (R2年度)	225,000人	230,000人
JR肥前鹿島駅の1日当たり乗車人数	833人 (R2年度)	1,000人	1,000人
計画目標3 コンパクトな市街地の形成と、観光客の利便性向上に寄与する交通環境及びネットワークの充実			
中心商店街の通行量 (車・バイク・自転車・歩行者)	2,217人 (R1年度末)	2,272人	2,327人
祐徳神社前バス停1日当たり乗降者数	23人 (R3.4月)	45人	50人
計画目標4 情報提供ならびに関係機関との連携による公共交通の利用促進、及び持続可能な公共交通の運営			
路線バス(生活交通路線)の平均収支率	22.0% (R2年度)	35.0%	40.0%
市民1人当たりの行政負担額	2,769円 (R2年度末)	2,000円	2,000円
公共交通体験会の実施	0件	6件 (累計)	10件 (累計)

1. 現計画の検証

2) 事業進捗

■事業実施状況 (1/2)

事業	実施有無	実施内容
計画目標1 地域の移動ニーズに応じた運行エリア・運行形態の見直し・再編		
移動需要に応じた、路線バス及びのりあいタクシーの運行エリア見直し	実施	・廃止路線代替バスの見直し ・高津原のりあいタクシーのサービス拡充 ・予約型のりあいタクシーのサービス拡充
路線バスの運行ルートと市民の移動ニーズのマッチング	実施	・市内循環バスの運行時刻変更
交通空白地への公共交通網の拡充	実施	・交通空白地へのデマンド型導入モデル地区選定（浜地区、重ノ木地区）
AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入	未実施	
計画目標2 西九州新幹線へのアクセスと、JR在来線利用の利便性を両立させる幹線交通軸の形成		
西九州新幹線や特急列車への乗り継ぎ利便性を想定したバス運行本数の維持・充実およびバス運行ダイヤの見直し（武雄温泉駅、嬉野温泉駅、江北駅）	実施	・乗継強化のための交通結節点におけるダイヤ設定
肥前鹿島駅・肥前浜駅での乗り継ぎ利便性を想定したバス運行ダイヤの見直し	実施	
JR長崎本線（在来線）の利便性の確保	実施	
		・臨時列車の運行 ・長崎本線利用促進期成会設立及びJR九州への要望 ・モーダルミックス実証実験

【モーダルミックス実証実験】

九州初！モーダルミックス社会実験

Yutoku JR九州 鹿島市 太良町

協力ががManS事業実行委員会

JR通学定期券 肥前鹿島駅～肥前大浦駅を含む区間

をお持ちの方は 祐徳バス太良線 肥前鹿島駅前～竹崎港

に区間内定額200円でご利用いただけます (参考:太良高校正門前～肥前鹿島駅前 大人片道680円)

バス路線がJR通学定期券で利用可能となる事で鹿島～太良の移動機会が増加します。

バス	JR	バス	JR	バス	JR	バス	JR	バス	JR	
肥前大浦駅(JRバス)	11:52	-	13:26	-	13:52	-	14:42	-	16:12	16:50
多良駅(JR)	-	-	13:36	-	-	-	-	-	-	17:01
多良駅前(バス)	12:07	-	-	-	13:47	-	14:57	-	16:27	-
太良高校正門前(バス)	12:10	-	-	-	13:50	-	15:00	-	16:30	-
肥前鹿島駅(JR)	-	-	13:42	-	-	-	-	-	17:06	-
鹿田(バス)	12:15	-	-	-	13:55	-	15:05	-	16:35	-
肥前七浦駅(JR)	-	-	13:46	-	-	-	-	-	17:10	-
香成(バス)	12:19	-	-	-	13:59	-	15:09	-	16:39	-
肥前浜駅(JR)	-	-	13:51	-	-	-	-	-	17:14	-
浜駅前(バス)	12:27	-	-	14:03	-	-	16:16	-	17:19	-
肥前鹿島駅(JR/バス)	12:35	-	-	14:19	-	15:25	-	16:55	-	17:25
肥前鹿島駅(JR/バス)	-	13:08	-	14:07	-	14:33	-	16:22	-	17:25

バス	JR	バス	JR	バス	JR	バス	JR	バス	JR	
肥前鹿島駅(JR/バス)	12:10	-	13:20	-	13:52	-	14:50	-	16:02	16:20
肥前浜駅(JR)	-	-	-	-	13:56	-	-	-	16:05	16:21
浜駅前(バス)	12:22	-	13:28	-	-	15:02	-	-	16:28	-
肥前七浦駅(JR)	12:30	-	-	-	14:03	-	-	-	16:31	-
香成(バス)	-	-	-	-	13:36	-	15:10	-	16:36	-
肥前鹿島駅(JR)	-	-	-	-	14:06	-	-	-	16:34	-
鹿田(バス)	12:34	-	13:40	-	-	15:14	-	-	16:40	-
太良高校正門前(バス)	12:39	-	13:45	-	-	15:19	-	-	16:45	-
多良駅(JR)	-	-	-	-	14:12	-	-	-	16:40	-
多良駅前(バス)	12:42	-	13:48	-	14:12	-	15:22	-	16:48	-
肥前大浦駅(JR/バス)	12:57	-	14:03	-	14:22	-	15:37	-	17:03	17:45

香成バス停 鹿田バス停 太良高校正門前バス停 多良駅前バス停 肥前大浦駅 竹崎港

肥前鹿島駅 肥前浜駅 肥前七浦駅 肥前鹿島駅前バス停 浜駅前バス停

◆上記の時刻表は主な普通列車・バスを掲載しておりますが数日の場合が対象となります。
◆JR九州の通学定期券をお持ちでない場合は、通常のバス運賃での支払いとなります。
◆社会実験のため、障がい者割引等は対象外となります。
◆列車やバスの遅延によりお乗り換えできない場合があります。
◆バスの上乗せに該当する場合は乗換できない場合があります。
◆社会実験のため利用にはアンケートへの協力をお願いする場合があります。

お問い合わせは 祐徳自動車(株) 西添支部 ☎0954(63)3201 JR九州 佐賀支店 佐賀支店 ☎0952(23)2939 鹿島市福祉推進課 ☎0954(63)2101 太良町役場企画政策課 ☎0954(68)0125

1. 現計画の検証

2) 事業進捗

■事業実施状況 (2/2)

事業	実施有無	実施内容
計画目標3 コンパクトな市街地の形成と、観光客の利便性向上に寄与する交通環境及びネットワークの充実		
肥前鹿島駅周辺整備の推進	実施	・肥前鹿島駅前整備計画 事業中
市内循環バスの運行維持・充実	実施	・市内循環バスのサービス見直し
バス停の待合環境の整備・充実	実施	・鹿島市待合室等改修整備事業費補助金の実施
観光利用・周遊を想定した公共交通の導入・利用促進	実施	・グリーンスローモビリティの導入 ・レンタサイクル
観光等におけるMaaSの導入推進	実施	・神特典デジタルチケットの販売 ・かささぎでGo! デジタルチケットの販売
計画目標4 情報提供ならびに関係機関との連携による公共交通の利用促進、及び持続可能な公共交通の運営		
分かりやすく使いやすい総合時刻表の作成	実施	・総合時刻表の作成、配布 ・長崎本線時刻表の作成、配布
交通弱者（高齢者、障がい者、運転免許証自主返納者）への支援	実施	・運転免許証自主返納者への支援
商業施設と連携した利用促進策の実施	実施	・神特典デジタルチケットの販売 ・かささぎでGo! デジタルチケットの販売
医療・福祉部門と連携した利用促進策の実施	実施	・総合時刻表の配布
若年層や高齢者を対象とした公共交通利用体験会の実施	実施	・かしま公共交通体験フェスタの開催
公共交通利用に係る広報活動の推進	実施	・市報、市HPにおける公共交通の案内 ・運賃無料運行期間の実施 ・総合時刻表の配布 ・各地区への出張講座等の実施

【総合時刻表】

**鹿島市内地域公共交通
総合時刻表**



路線バス



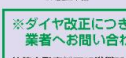
市内循環バス



予約型のりあい
予約型のみあいタクシー
02-0035



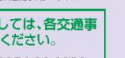
高速バス



JR九州



長崎県道



長崎県道

※ダイヤ改正につきましては、各交通事業者へお問い合わせください。
祐徳自動車西郷営業所 ☎0954-63-3201
東再耕電タクシー ☎0954-62-2171
JR九州案内センター ☎0570-04-1717
令和8年4月発行

出典：鹿島市HP

【かささぎでGo! デジタルチケット】

区間	博多～肥前鹿島・肥前浜	鳥栖～肥前鹿島・肥前浜	佐賀～肥前鹿島・肥前浜
券面			
内容	往復乗車券・自由席特急券 ^{※1} + 鹿島市で使える500円クーポン×2枚		
販売価格	大人 4,260円 小児 1,210円	大人 2,600円 小児 1,300円	大人 1,820円 小児 900円

出典：鹿島市HP

1. 現計画の検証

3) 目標達成状況

数値指標		現状値	目標値 (R8年度末)	計測値				達成 見込み
				R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
計画目標1 地域の移動ニーズに応じた運行エリア・運行形態の見直し・再編								
市内循環バス利用者数	5,875人 (R3年度)	7,100人	6,001人	5,943人	7,354人	8,142人	達成 見込み	
予約型のりあいタクシー年間利用者数	907人 (R3年度)	1,656人	1,055人	1,074人	2,918人	3,056人	達成 見込み	
交通空白地を有する行政区の数	30地区 (R3年度)	0地区	—	—	—	27地区	未達 見込み	
計画目標2 西九州新幹線へのアクセスと、JR在来線利用の利便性を両立させる幹線交通軸の形成								
新幹線駅及び特急停車駅へアクセスする路線バスの利用者数	208,421人 (R2年度)	230,000人	199,351人	268,835人	249,860人	210,564人	未達 見込み	
JR肥前鹿島駅の1日当たり乗車人数	833人 (R2年度)	1,000人	872人	845人	880人	826人	未達 見込み	
計画目標3 コンパクトな市街地の形成と、観光客の利便性向上に寄与する交通環境及びネットワークの充実								
中心商店街の通行量 (車・バイク・自転車・歩行者)	2,217人 (R1年度)	2,327人 (R7年度末)	2,291人	2,751人	2,130人	2,043人	未達 見込み	
祐徳神社前バス停1日当たり乗降者数	23人 (R3年4月)	50人	集計中					
計画目標4 情報提供ならびに関係機関との連携による公共交通の利用促進、及び持続可能な公共交通の運営								
路線バス（生活交通路線）の平均収支率	22.0% (R2年度)	35.0%	23.4%	28.9%	29.0%	28.8%	未達 見込み	
市民1人当たりの行政負担額	2,769円 (R2年度末)	2,000円	2,571円	2,920円	2,561円	2,696円	未達 見込み	
公共交通体験会の実施	0件	10件 (累計)	3件	6件 (累計)	9件 (累計)	12件 (累計)	達成	

1. 現計画の検証

3) 目標達成状況

■現計画策定時の課題に対する変化

課題1 住民の移動実態や、高齢化の潮流等を踏まえた公共交通網の再編

(解決・改善したこと)

- ✓ 廃止路線代替バス、市内循環バス、のりあいタクシーの見直しを実施。利用実態や移動ニーズに応じた運行内容の改善を図り、**利用者数は増加傾向**にある。
- ✓ 交通空白地を有する行政区数は**減少**。

(依然として残っている課題)

- ✓ **交通空白地を有する行政区が依然として存在し、目標である「0地区」は未達。**
- ✓ 高齢化の進行により移動手段確保の重要性はさらに高まり、**運転免許返納後の移動手段確保が引き続き課題。**

課題2 西九州新幹線開業を見据えた、広域移動の利便性確保

(解決・改善したこと)

- ✓ 新幹線駅及び特急停車駅へのアクセス路線の利用促進が図られ、**路線バス利用者数の増加**がみられた。
- ✓ 新幹線開業後も、JR長崎本線においては**普通列車の本数維持、対面乗り換え等利便性の確保のための取組が実施**されている。

(依然として残っている課題)

- ✓ 令和5年度の路線バス減便の影響により、令和6年度以降は**利用者数が減少傾向**。「行きたい時間にバスがない」という状況が生じている。
- ✓ 依然として、自家用車依存が高い。

課題3 本市の都市機能の維持・活性化や、観光需要に対応した、アクセス利便性の確保

(解決・改善したこと)

- ✓ 肥前鹿島駅前整備事業を中心とした交通結節機能の強化中。
- ✓ 市内循環バスやのりあいタクシーの運行により市街地への行きやすさが向上。

(依然として残っている課題)

- ✓ JR肥前鹿島駅の利用者数は回復していたが直近では微減。
- ✓ 特急減便に対するマイナスイメージ。

1. 現計画の検証

3) 目標達成状況

■現計画策定時の課題に対する変化

課題4 公共交通の認知度向上に向けた情報提供及び利用促進

(解決・改善したこと)

- ✓ 総合時刻表の作成・配布、無料デーの実施等により公共交通の認知度向上を図り、市内循環バス等の利用者数は増加傾向。

(依然として残っている課題)

- ✓ 公共交通に対する認知の低さ、運行情報等の理解の低さが依然として課題となっている。
- ✓ 市内循環バス、のりあいタクシーは新規利用者の利用定着が課題となっている。

課題5 市の財政状況を考慮した持続可能な公共交通の運営

(解決・改善したこと)

- ✓ 廃止路線代替バスの廃止（奥山線のみ継続）により市負担額は一定程度縮減。

(依然として残っている課題)

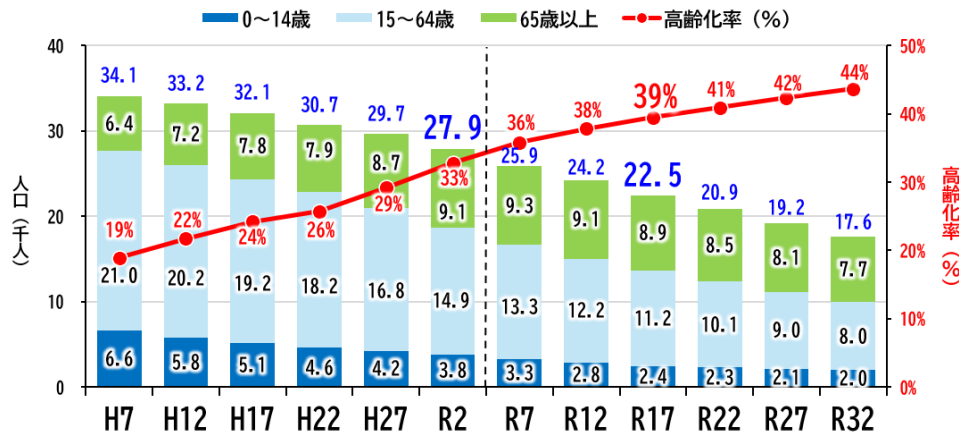
- ✓ 今後も燃料費や人件費の高騰等に伴う運行経費の増加による財政負担額の増加が想定される。
- ✓ 運転手不足による運行リソース確保。

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

1) 地域特性

①人口推移

- ✓ 鹿島市の総人口は、平成7年以降減少傾向にあり、令和2年時点で27,892人である。将来的にも減少する見込みで、**約10年後（R17）は約5.4千人減少（19%減）**する予測である。
- ✓ 年少人口、生産年齢人口は令和2年以降も減少し、令和17年は年少人口は1.4千人減少（37%減）、生産年齢人口は3.7千人減少（25%減）見込みで、**通勤通学での公共交通利用減や担い手不足の深刻化**が懸念される。
- ✓ 高齢人口は令和12年以降減少に転じる見込みであるが、令和17年では**現時点と同規模の8.9千人存在し**、高齢化率は上昇し39%となる見込みである。引き続き、**高齢社会の進行に対応するべく交通サービスの充実**が求められる。



※H2～R2年度：経年人口、R7～R27年：将来推計人口

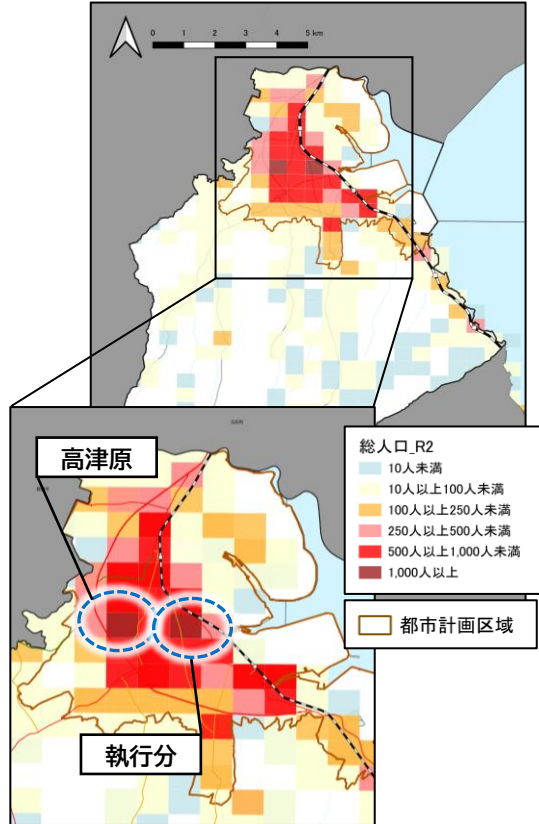
資料：経年人口／国勢調査（各年）、将来推計人口／国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（令和5（2023）年推計）

▲鹿島市の人口推移と将来推計人口

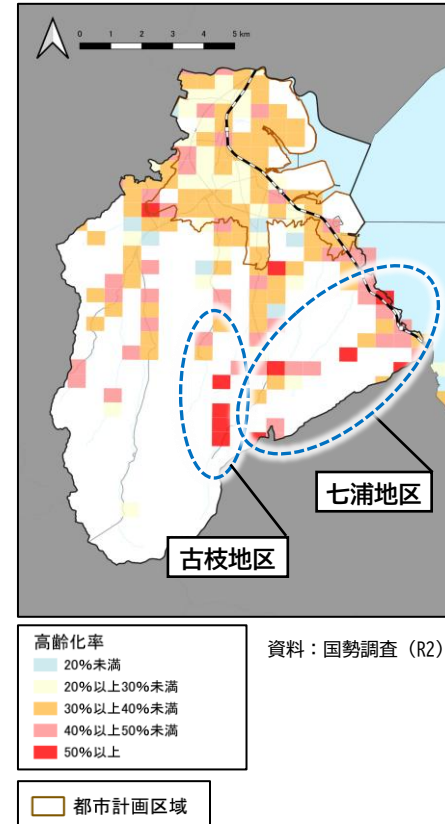
②人口分布

- ✓ 人口は都市計画区域内及びJR長崎本線沿線に分布し、特に高津原や執行分周辺に集積している。
- ✓ 一方で高齢化率は、**古枝地区や七浦地区で50%以上の地域**も見られる。

▼総人口分布（R2国勢調査）



▼高齢化率（R2国勢調査）



資料：国勢調査（R2）

▲市街地拡大 総人口分布（R2国勢調査）

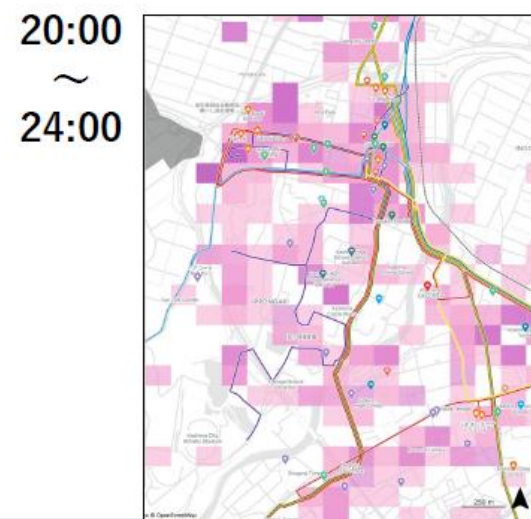
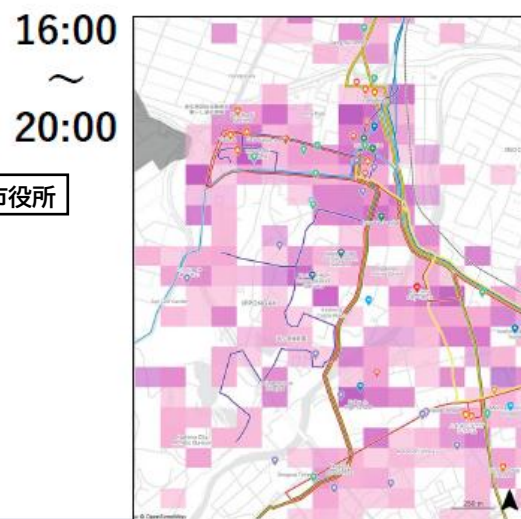
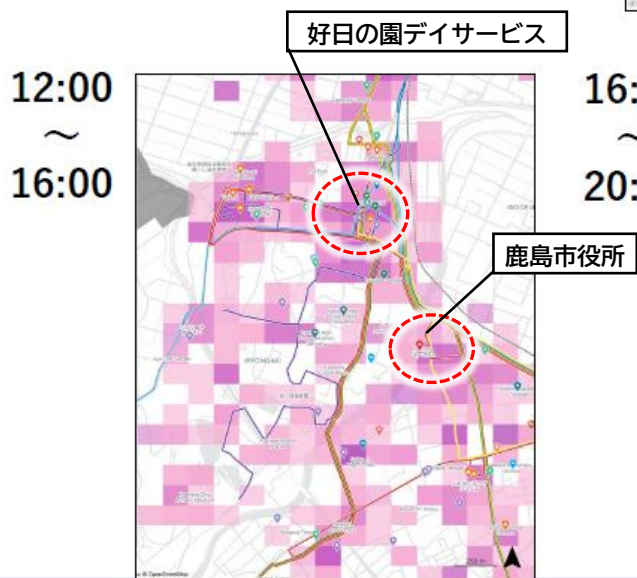
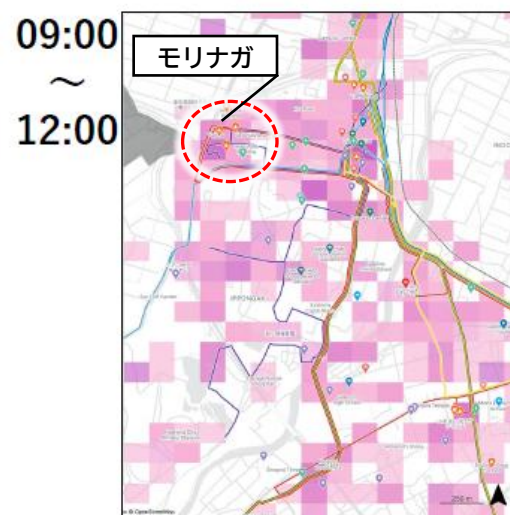
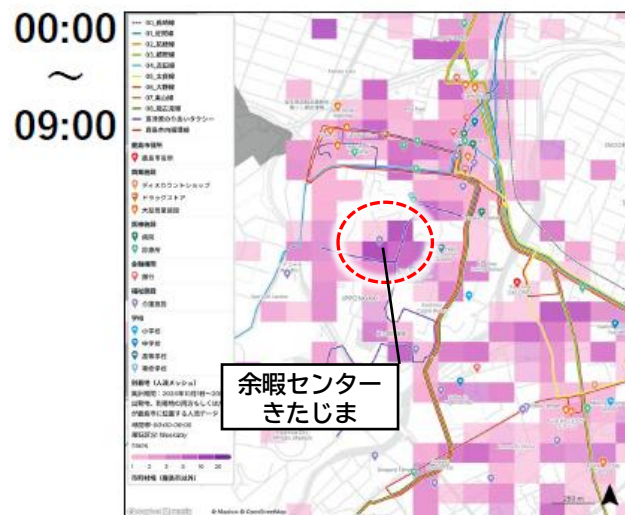
2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

1) 地域特性

③移動特性

■滞留人口（高津原・平日）

- ✓ 午前中は余暇センターきたじま付近やモリナガ付近、ララベル付近の滞留が多くなる。
- ✓ 午後になると、ララベル周辺への滞留は変わらず多い傾向にあるが、好日の園デイサービス付近、市役所付近などが増える。



資料：ブログウォッチャー 人流データ

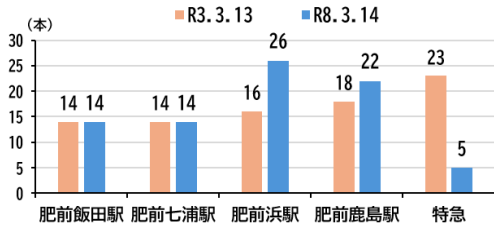
2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

2) 公共交通の現況

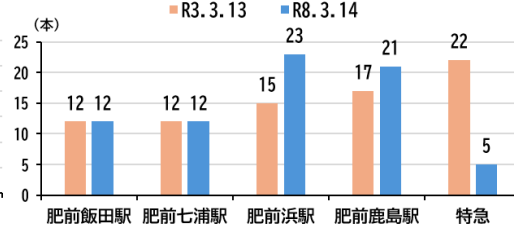
①鉄道（JR長崎本線）

- ✓ 運行便数について、現計画策定時より**特急列車は減少**しているものの、**総便数は概ね維持**されている。
- ✓ 一部時間帯では減少している時間帯もあるが、概ねどの時間帯においても**運行本数は大きく変化していない**。

(上り)



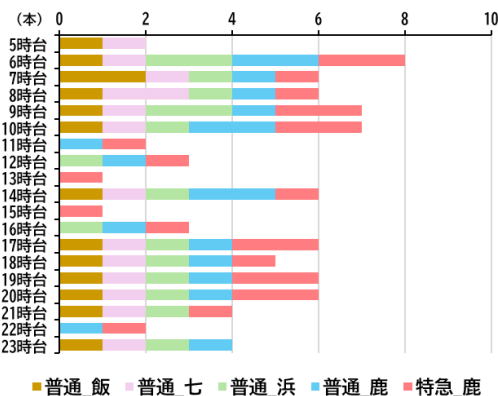
(下り)



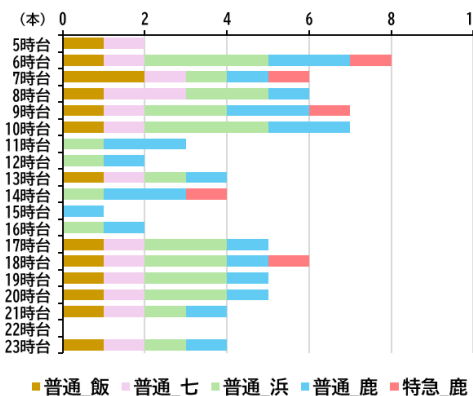
▲駅別運行本数の推移 (R3-R8)

資料：鹿島市HP

(R3.3.13)



(R8.3.14)

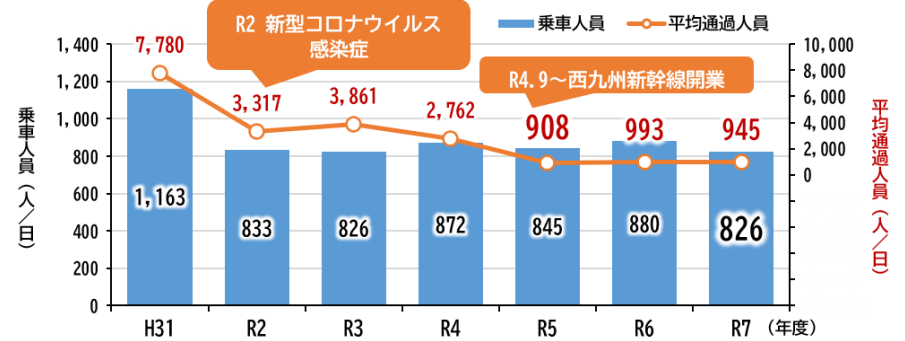


▲駅別時間帯運行本数の推移 (R3-R8/上り)

資料：鹿島市HP

■利用状況

- ✓ 肥前鹿島駅の乗車人員は令和7年度には826人/日となっている。平均通過人員は西九州新幹線開業の影響で令和5年度に減少に転じているが、肥前鹿島駅における乗車人員に**大きな増減の変化はない**ため、日常的な通勤・通学の需要は大きく変化していないことがうかがえる。



資料：JR九州HP

▲肥前鹿島駅の日あたり乗車人数と江北～諫早間の平均通過人員の推移

■江北駅における接続状況

- ✓ 江北駅での接続について、西九州新幹線開業当初は**同じホームでの乗り換え**は3本であったが、令和7年3月時点では19本と**大幅に向上**している。
- ✓ 県・沿線自治体・JRで協議を重ねながら利便性の維持に取り組んでいる。

江北駅での乗換改善



※その他、乗換時分の改善も実施

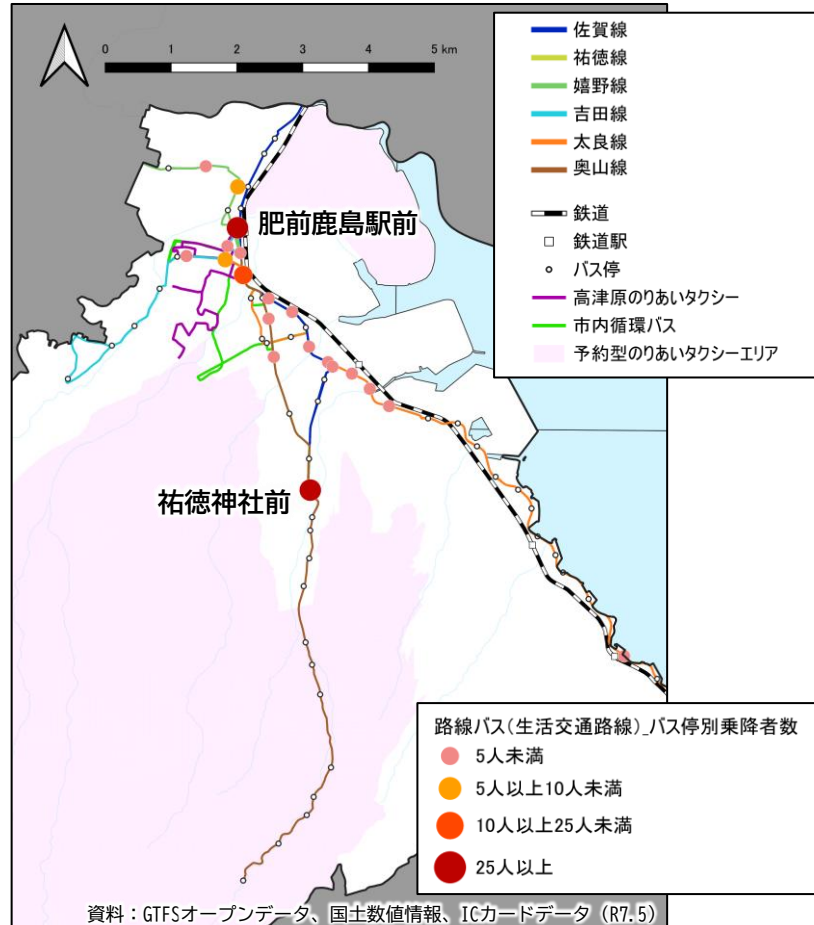
資料：交通事業者提供資料

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

2) 公共交通の現況

②路線バス（生活交通路線）

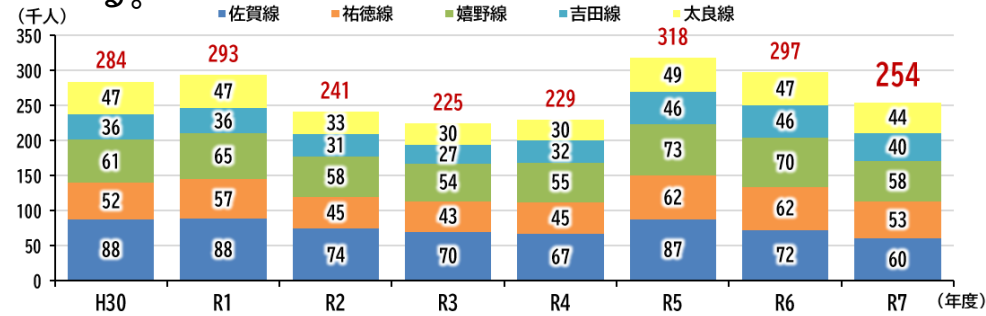
- ✓ 路線バスの生活交通路線は、佐賀線・祐徳線・嬉野線・吉田線・太良線が運行しており、鹿島市内では肥前鹿島駅前と祐徳神社前での利用が多い。



▲路線図とバス停別日当たり乗降者数

■利用状況

- ✓ 年間輸送実績はコロナ禍で最大23%減少したが、令和5年に回復している。しかし、**令和6年度以降減少傾向**にあり、令和7年度は約25万人となっている。

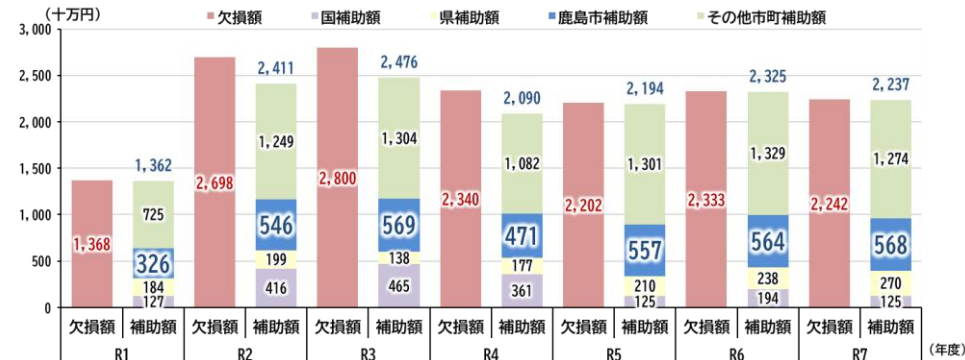


資料：運行系統別輸送実績報告書

▲生活交通路線 路線別年間輸送実績の推移

■運営状況

- ✓ 生活交通路線の欠損額は、燃料費の高騰などにより増加しており、令和7年度には2.2億円、そのうち市は**5.6千万円を負担**している。



▲欠損額と補助額の推移

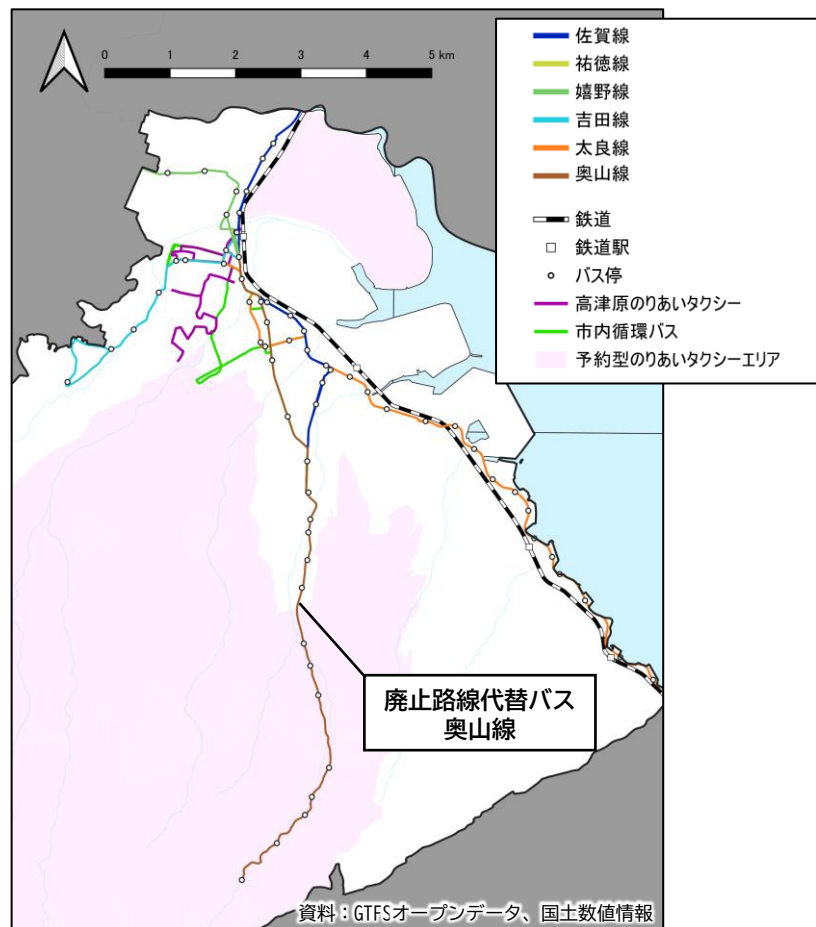
資料：鹿島市提供資料

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

2) 公共交通の現況

②路線バス（廃止路線代替バス 奥山線）

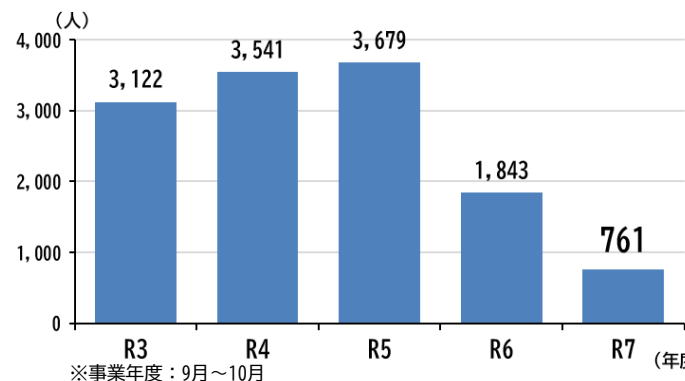
- ✓ 路線バスの廃止路線代替バスは、令和8年度に能古見線・大野線が廃止となり、現在は奥山線の市街地までの1便のみの運行となっている。



▲路線図

■利用状況

- ✓ 奥山線の年間利用者数は、令和5年度に再編を行った後、減少傾向となり、令和7年度には761人となっている。

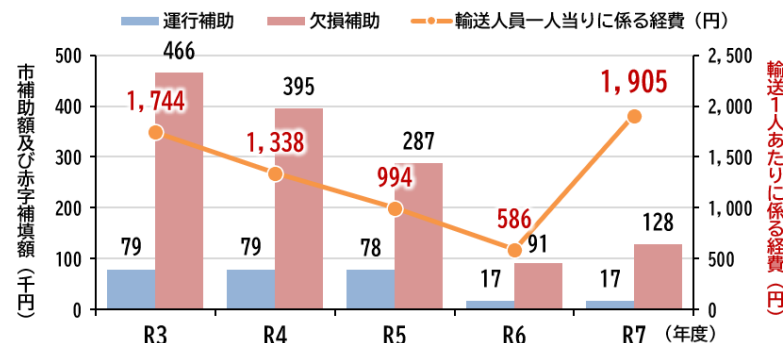


▲奥山線 利用状況推移

資料：鹿島市提供資料

■運営状況

- ✓ 市補助額及び赤字補填額は令和6年度に減少したが、**輸送1人に対する経費は増加**し、令和7年度には1,905円となっている。



資料：鹿島市提供資料

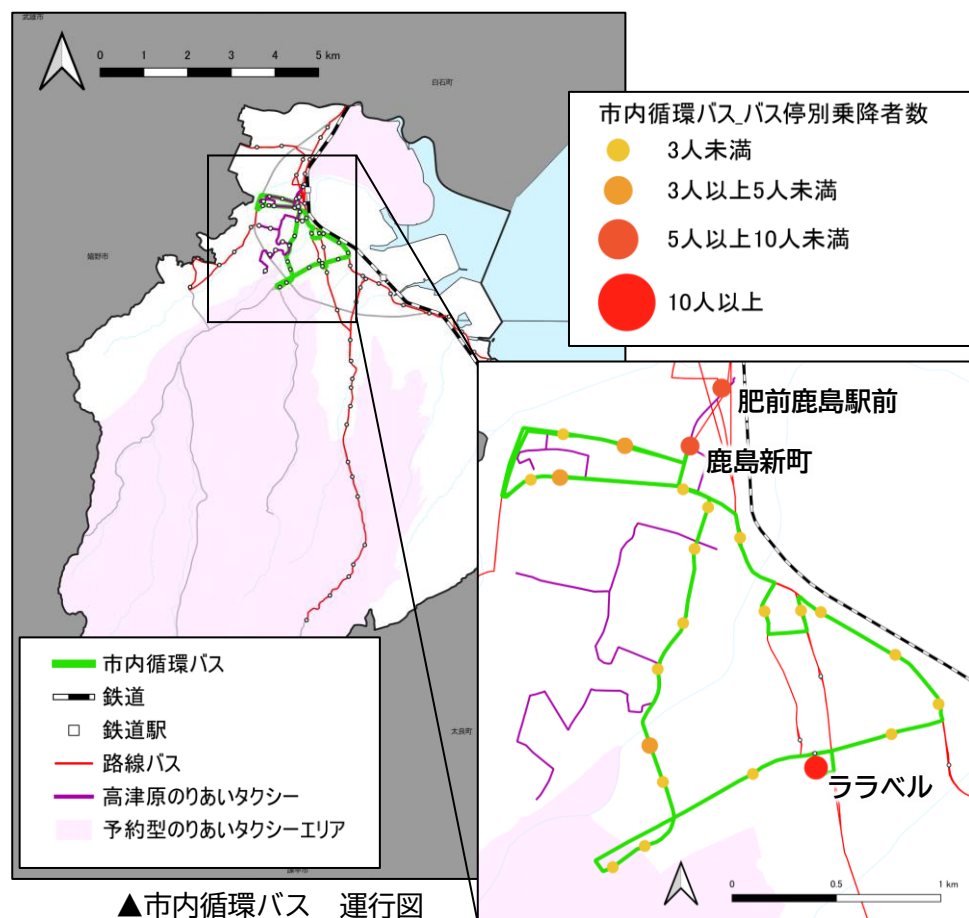
▲市補助額・赤字補填額及び輸送1人あたりの経費の推移

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

2) 公共交通の現況

③市内循環バス

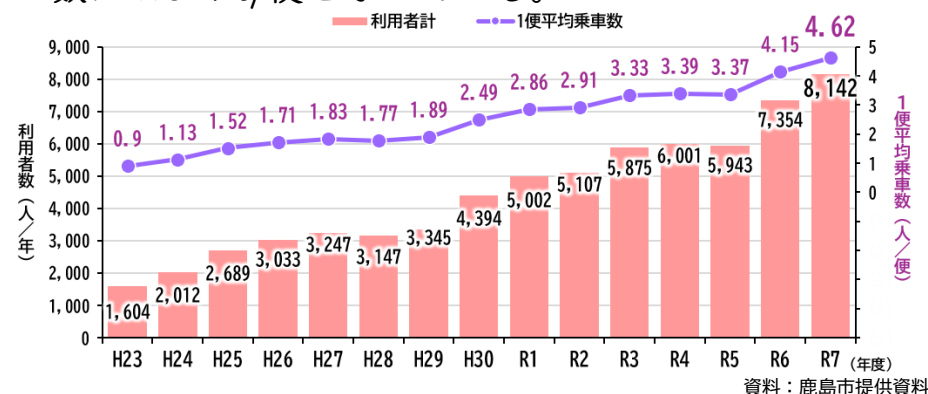
- ✓ 市内循環バスは鹿島市中心部で運行しており、ララベルや肥前鹿島駅前、鹿島新町での利用が多い。



▲バス停別日当たり乗降者数
資料：GTFSオープンデータ、国土数値情報、令和7年度乗降調査結果

■利用状況

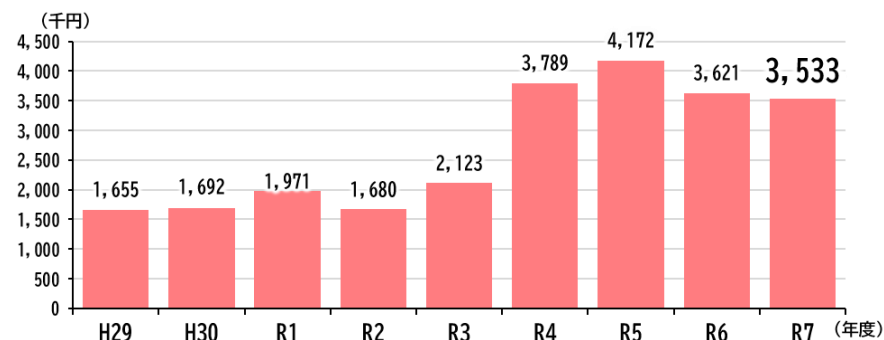
- ✓ 市内循環バスの年間利用者数は増加傾向にあり、令和7年度には8,142人であり、1便あたりの平均乗車数は4.62人/便となっている。



▲市内循環バス 利用状況推移

■運営状況

- ✓ 市負担額は令和6年度以降減少傾向にあり、令和7年度は約350万円であった。



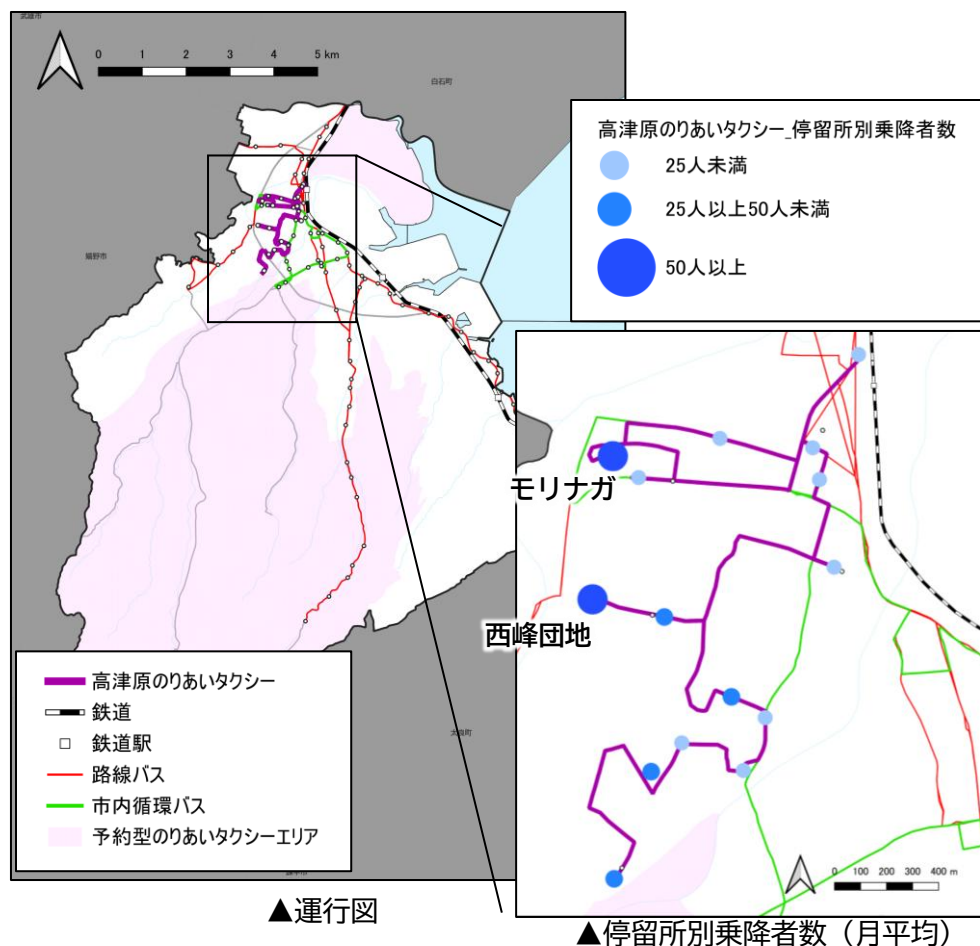
▲市負担額の推移

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

2) 公共交通の現況

④高津原のりあいタクシー

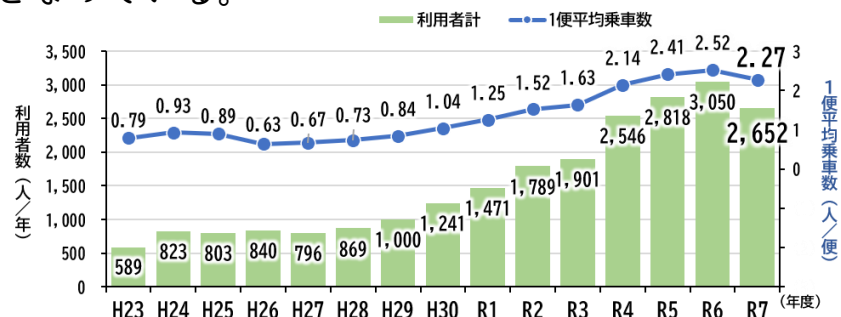
- ✓ 高津原のりあいタクシーは鹿島市中心部の高津原で運行しており、モリナガや西峰団地での利用が多い。



資料：GTFSオープンデータ、国土数値情報、鹿島市提供資料

■利用状況

- ✓ 年間利用者数は令和6年度までは増加傾向にあったが、令和7年度には減少し、2,652人となっている。
- ✓ 1便あたりの平均乗車数は令和7年度には2.27人/便となっている。

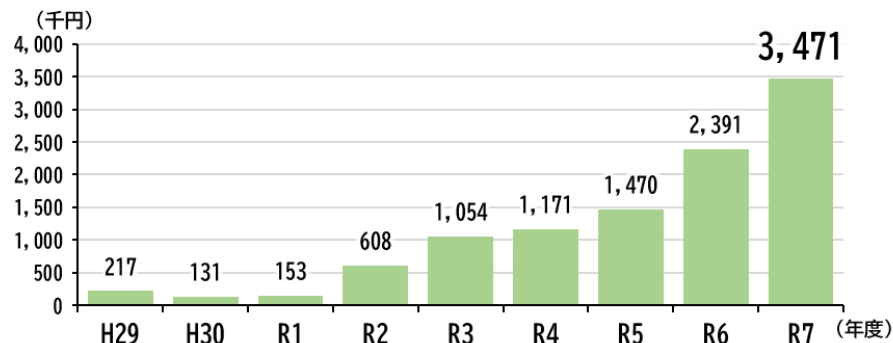


資料：鹿島市提供資料

▲高津原のりあいタクシー 利用状況推移

■運営状況

- ✓ 委託料は増加傾向にあり、令和7年度には約350万円となっている。



資料：鹿島市提供資料

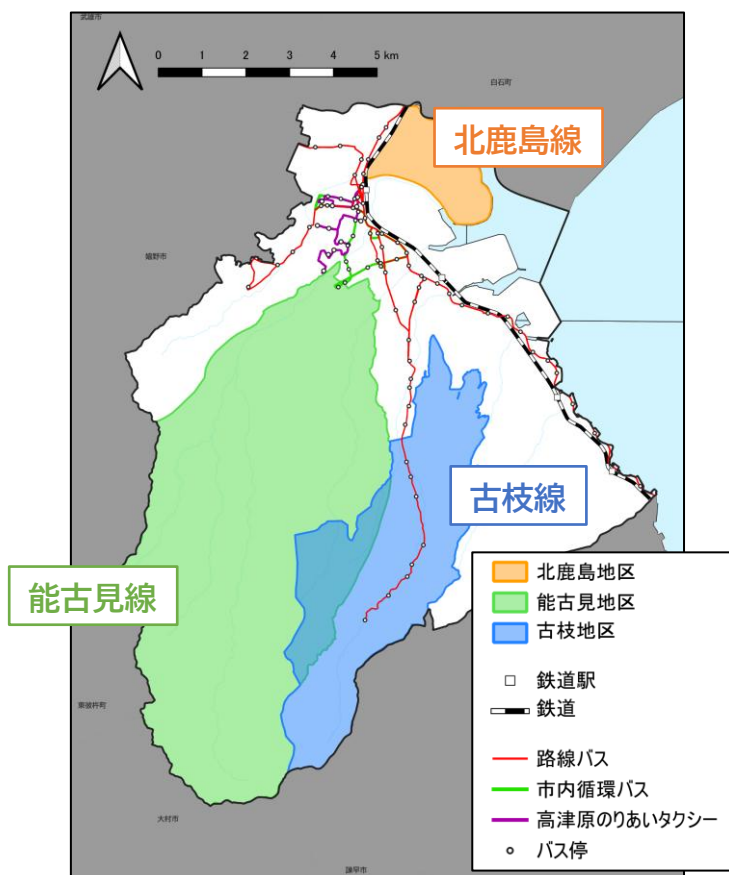
▲市負担額の推移

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

2) 公共交通の現況

⑤ 予約型のりあいタクシー

- ✓ 予約型のりあいタクシーは、北鹿島線、能古見線、古枝線の3エリアで運行されている。

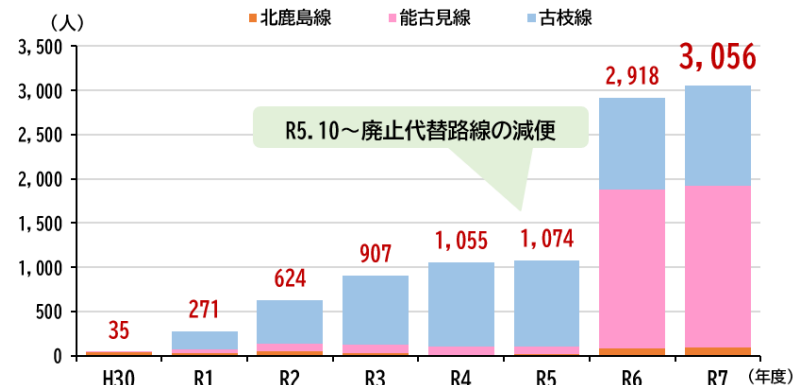


資料：GTFSオープンデータ、国土数値情報

▲ 運行図

■ 利用状況

- ✓ 年間利用者数は増加傾向にあり、令和7年度には3,056人となっている。

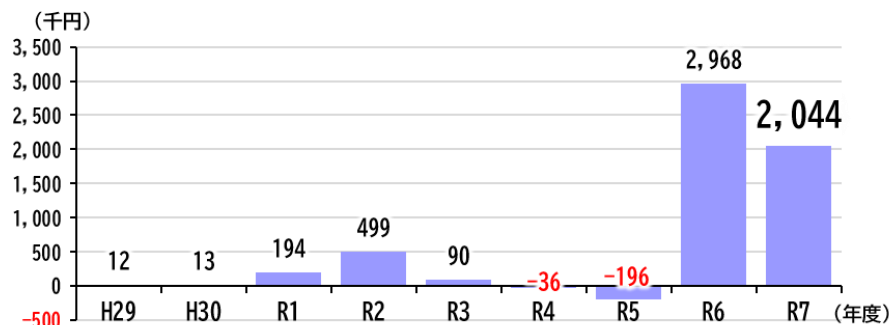


資料：鹿島市提供資料

▲ 予約型のりあいタクシー 利用状況推移

■ 運営状況

- ✓ 委託料は、令和5年度にサービス拡充を実施したため令和6年度に急増し、令和7年度には約2百万円となっている。



資料：鹿島市提供資料

▲ 委託料と国庫補助額の推移

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

3) 移動に関する地域のサービス

①買い物支援バス（社会福祉協議会）

- ✓ 浜地区・七浦地区・下古枝地区にて、日常の買い物に出かける事が難しい方の為に、買い物を支援するバスを運行。

- 運行日：各地区2回/月
- 各地区でミーティングポイントを設定
- 車両はマイクロバス1台
- 運賃は100円/回



出典：鹿島市社会福祉協議会HP

②医療施設による送迎サービス

- ✓ 鹿島市内に立地している5つの医療施設で送迎サービスを実施。

▼送迎を実施している医療施設

医療施設名	所在地
別府整形外科	鹿島市高津原
ふきあげ納富病院	鹿島市高津原
織田病院	鹿島市高津原
志田病院	鹿島市中村
薬師寺医院	鹿島市浜町

資料：関係団体ヒアリング調査

③移動販売（道の駅鹿島）

- ✓ 移動販売車「千菜市号」を運行し、地域の公民館などを訪問しながら買物弱者を支援。



出典：佐賀県HP（一部加工して使用）

④観光イベントののりもの（再耕庵タクシー）

- ✓ 鹿島市内で開催されるイベント時に活用。

- 酒蔵ツーリズム
- 公共交通フェスタ

など



出典：酒蔵ツーリズムHP

⑤観光地を結ぶ移動手段 など（観光分野で検討中）

- ✓ 市内の観光資源間の移動を支える交通手段が検討中。



出典：トヨタHP



出典：トヨタコネクティッドHP

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

4) まちづくりの動向

①肥前鹿島駅周辺再整備

概要	鹿島・太良の魅力を世界に発信する空間であり、みんなが集って憩える場であり、公共交通を軸とした周囲の玄関口として肥前鹿島駅周辺整備事業を実施中。
主な整備内容	○新駅舎 ○復元駅舎 ○ロータリー ○駅前広場
事業スケジュール	令和7年度 肥前鹿島駅エリア整備着手 令和9年度 新駅舎オープン予定 令和10年度 復元駅舎オープン予定 令和11年度 駅前広場オープン予定

【完成イメージパース】

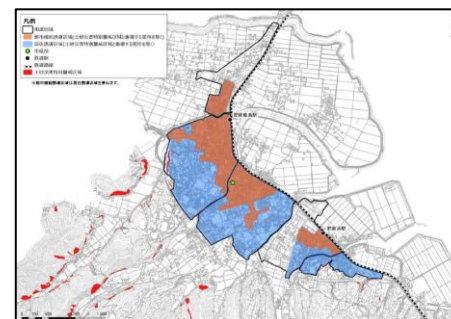


出典：鹿島市HP

②立地適正化計画（R2.3）

概要	居住や都市機能の適正な誘導を図ることで、人口減少下でも一定の人口密度を維持しながら、コンパクトなまちづくりと地域公共交通の確保を図り、持続可能なまちづくりを進めていくための計画として策定。
将来都市像	歴史と文化が織りなす、歩いて快適に暮らせるまち・鹿島
公共交通に関する記述	基本方針3 外部環境の変化等も見据えた公共交通の維持・充実化 市内及び市外との拠点をつなぐ、市民や観光客等にとって利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。 乗り継ぎの利便性向上に向けた取組みや公共交通空間の整備を実施し、公共交通の充実を図ります。また、これらの取組みについて周知し、公共交通の利用を促進します。 ＜施策の方向性＞ ・市民の生活実態に合わせた公共交通網の再構築 ・誰もが利用しやすい公共交通空間（待合室・案内表示等）の整備 ・公共交通利用者の増加に向けた利用促進策の実施 ・観光推進に寄与する公共交通の構築検討

都市機能誘導区域と居住誘導区域



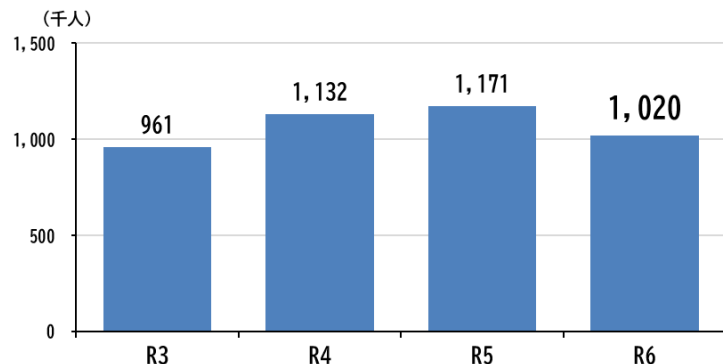
出典：鹿島市立地適正化計画

2. 鹿島市の公共交通を取り巻く状況

4) まちづくりの動向

③観光特性

- ✓ 観光入込客数は、令和3年度以降増加傾向にあったが、令和6年度には微減し、1,020千人となっている。



資料：令和6年度佐賀県観光デジタル人流分析
▲観光客数の推移

- ✓ 観光客の周遊ルートとして、**祐徳稲荷神社⇨鹿島市干潟交流館、祐徳温泉宝乃湯⇨祐徳稲荷神社**が上位20ルートにランクインしている。
- ✓ 鹿島市の周遊ルートとしては、**祐徳稲荷神社を起点とした移動が多い傾向**にある。

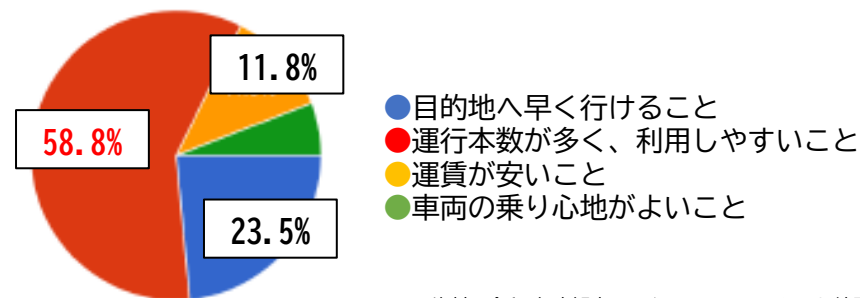
▼佐賀県における周遊数上位20ルート
(鹿島市抽出)

周遊ルート	周遊者数
祐徳稲荷神社 ⇨鹿島市干潟交流館	14.8千人
祐徳温泉 宝乃湯 ⇨祐徳稲荷神社	7.6千人

資料：令和6年度佐賀県観光デジタル人流分析

■観光モニターツアー参加者から挙げられた、旅行中の移動に対する要望

- ✓ 旅先の移動手段について、**交通機関の便数や利用のしやすさ、目的地への速達性、運賃の安さ**を重視している。



資料：令和7年度観光モニターツアーアンケート結果

▲普段の旅行での旅先の移動手段について重視すること

- ✓ 過年度ワークショップでは、**手ぶらで周遊できる環境の確保、徒歩や自転車等と組み合わせた周遊手段の確保、祐徳稲荷神社と肥前浜宿を直通で移動できる環境の確保**といった課題もあげられている。

3. 次期計画で目指す将来像（案）

1) 目指す姿

本市では、「つながる笑顔のまち かしま」を目指すまちのすがたに据え、まちづくりを進めています。また、都市計画においては「中心市街地の生活利便性充実・維持」「魅力的で住みよい住環境づくり」に取り組み、「歴史と文化が織りなす、歩いて快適に暮らせるまち・鹿島」を目指すこととしています。さらに、観光分野では市特有の観光資源を生かした観光産業の持続的発展に向けて回遊性を高めていくこととしています。

交通分野においても、「市民が移動に不安を感じずに安心して暮らせるまち」「若い世代が今後も暮らしたいと思える移動利便性が高いまち」「観光客が周遊しやすく観光産業が活発なまち」を支えていくための持続可能で利便性が確保された交通サービスを目指していきます。



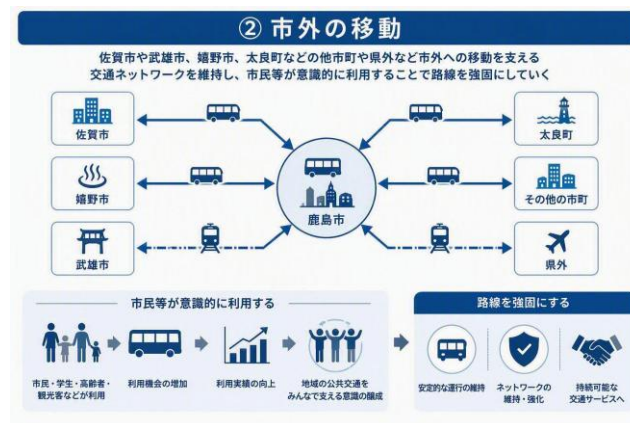
3. 次期計画で目指す将来像（案）

2) 基本方針

公共交通の目指すすがたの実現に向けた基本方針を設定します。

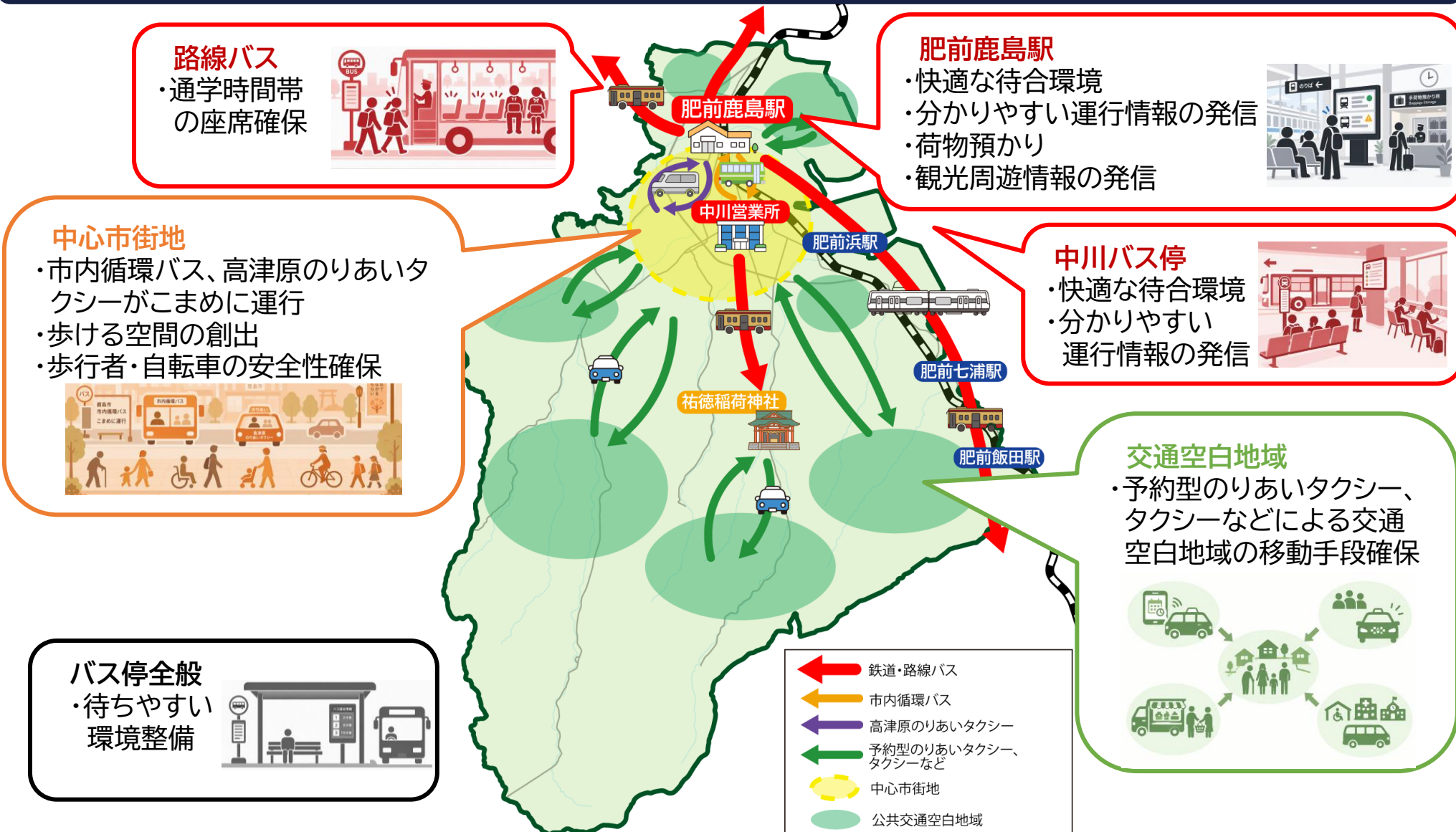
【基本方針】

- ①市内の移動：各居住地と市街地中心部との移動を支える交通ネットワークを維持・確保し、流動する移動ニーズを捉え柔軟にサービス改善する。
- ②市外の移動：佐賀市や武雄市、嬉野市、太良町などの他市町や県外など市外への移動を支える交通ネットワークを維持し、市民等が意識的に利用することで路線を強固にしていく。
- ③移動利便性：だれでもわかりやすく、利用しやすい公共交通としていくために、情報検索、乗継環境・待合環境、運賃などの公共交通の利用環境を継続的に改善する。



3. 次期計画で目指す将来像（案）

3) 目指す姿の具体イメージ



4. 地域公共交通の課題（現状分析）

- ✓ 目指す姿の実現に向けて、鹿島市の地域公共交通の現状やこれまでの取組等を踏まえると、6つの課題解決が必要である。

課題1：「交通空白（移動が不便）」が存在している

- 面的な公共交通空白地域が存在（6地区）
- 高校生の帰宅時、早帰り時の鉄道・バスの便数が少ない
- 小中学生の習い事などでの移動に対する家族の負担が生じている
- 通勤帰宅時の交通手段が乏しい（便が少ない、タクシーが不足、家族の送迎の負担）
- 市街地内で複数施設への移動がしにくい

課題2：市外との幹線交通が弱体化している

- 地域間幹線系統において補助要件から外れる懸念が高まっている

課題3：乗り継ぎや待合の環境が整っていない

- 高齢者がバスを待っている時間の負担が大きい（炎天下・寒冷、上屋・ベンチがない）
- 駅での待ち時間を負担に感じている（高校生、通勤者など）
- 駅の駐車場が不足している

課題4：公共交通での観光周遊環境が不足している

- 交通サービスの利便性が低い
- 交通関連情報の提供が不足している

課題5：公共交通の使いづらさがある

- バス車両のステップなどのバリアの存在、単身高齢者の外出への不安
- 気軽には使いづらい料金体系
- 目的地とバス停位置に距離がある、行先が限られる
- 日中の便が少ないため行きたい時に利用できない
- 車内混雑（JR肥前鹿島～白石、祐徳線）

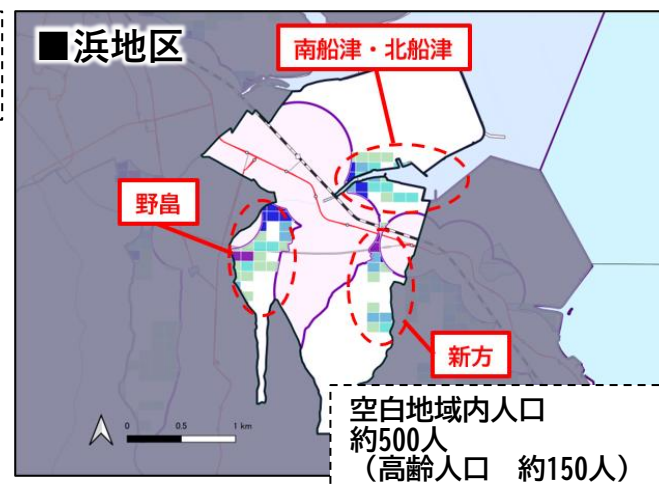
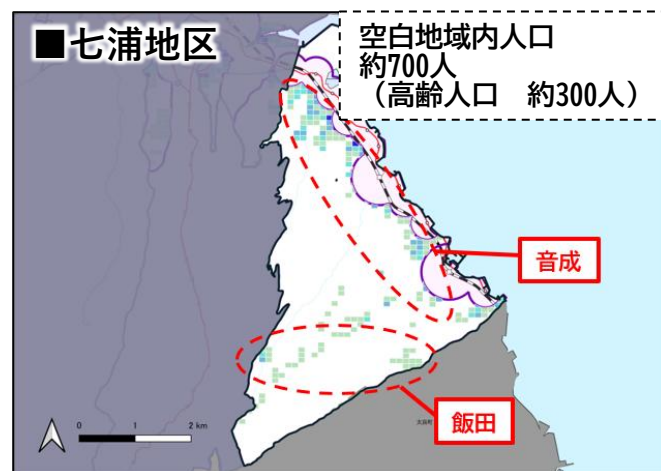
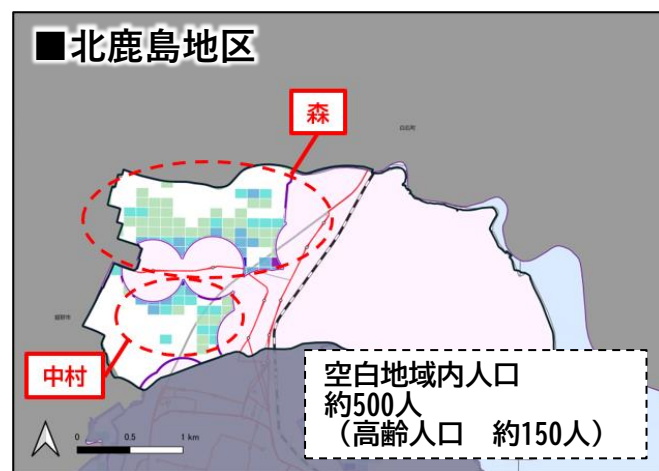
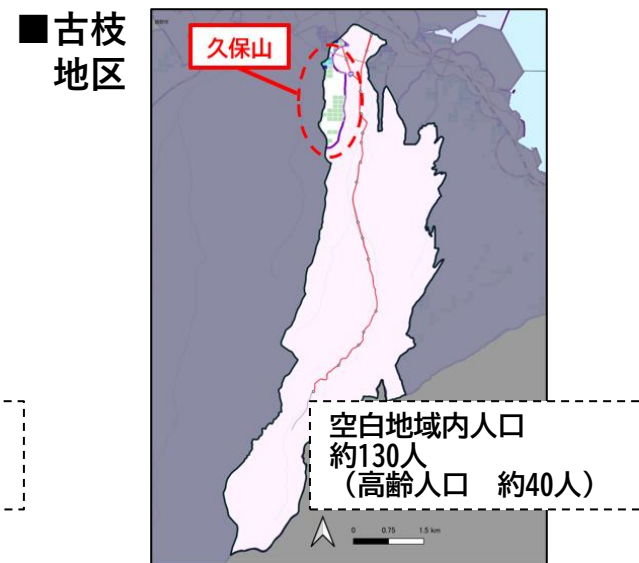
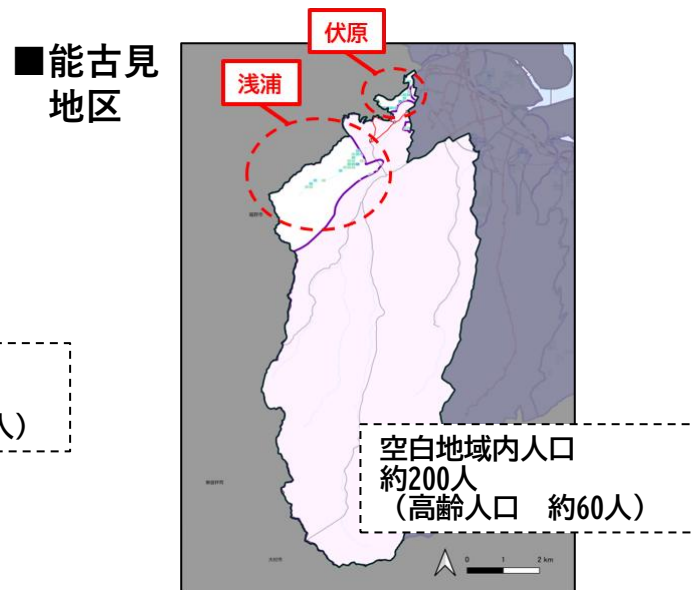
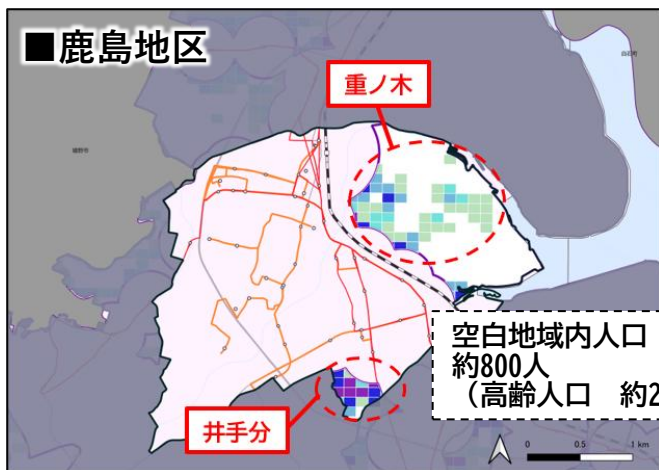
課題6：市民の公共交通の認知・理解が低い

- 公共交通の運行情報などが浸透していない

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題1) 「交通空白（移動が不便）」が存在している

- ✓ 市内には6地区（12行政区）で面的な公共交通空白地域が存在している。

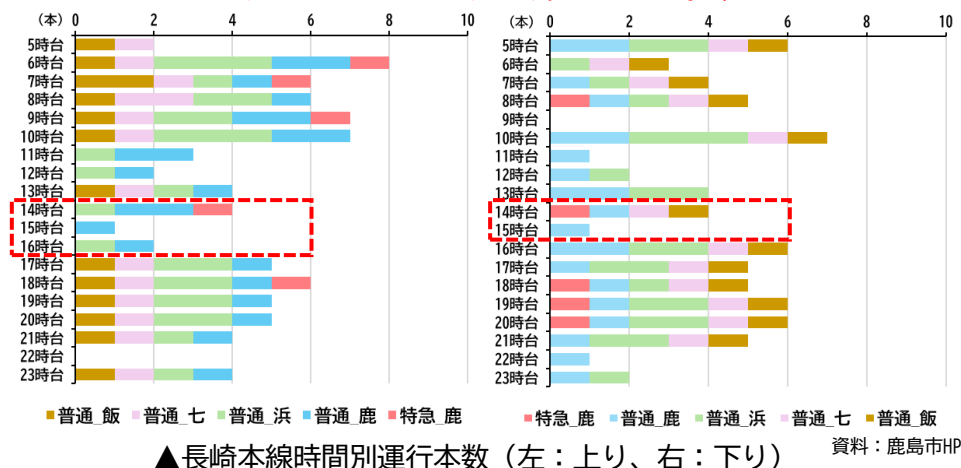


4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題1）「交通空白（移動が不便）」が存在している

■ 高校生の帰宅時（早帰り時）の鉄道・バスの便数不足

- ✓ テスト期間等において日中時間帯に帰宅する場合、**運行本数が限られている**。
- ✓ JRは上り・下りともに**15時台は1便のみ**の運行で、かつ**肥前飯田駅や肥前七浦駅には停車しない**。



■ 通勤帰宅時の交通手段が乏しい

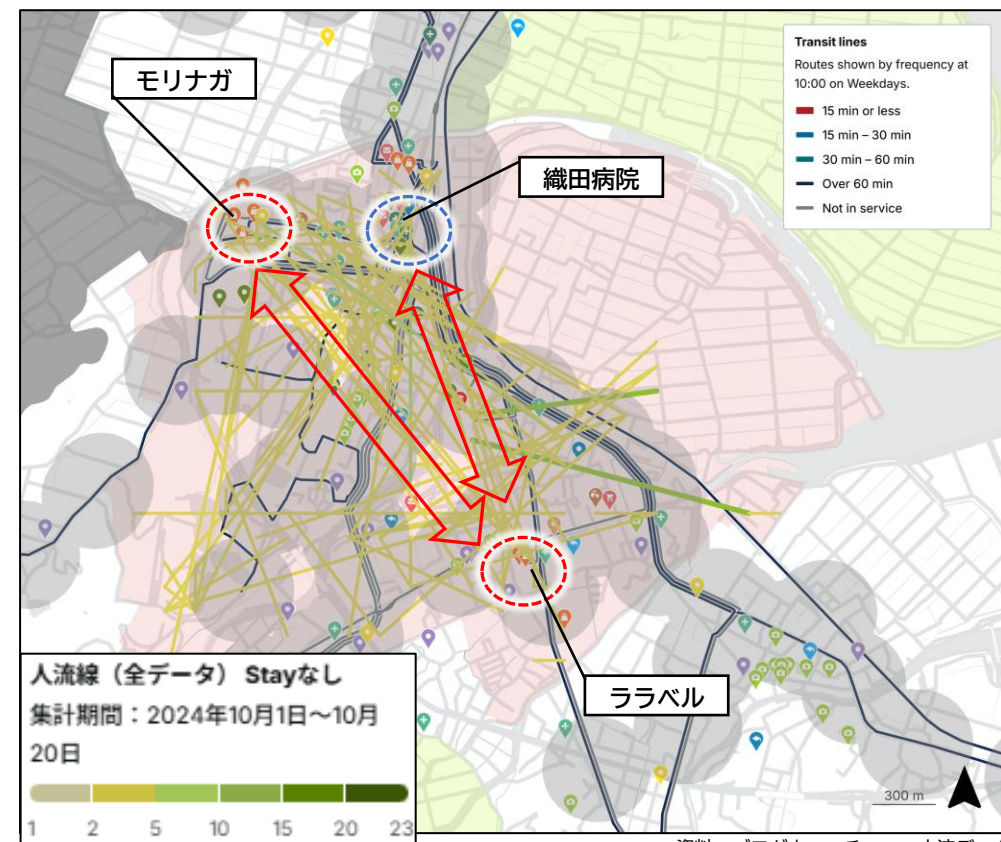
- ✓ 過年度ワークショップにて、**通勤帰宅時に便数が少ない**、タクシーが不足しているため、**家族に送迎**を依頼することになり、それが**負担**になっているという意見があげられている。

■ 小中学生の習い事などでの移動に対する家族の負担が生じている

- ✓ 小中学生の習い事においても**保護者による送迎が負担**となっているという意見があげられている。

■ 市街地内で複数施設への移動がしにくい

- ✓ モリナガやララベル等の商業施設や、織田病院等の医療機関への移動などがみられる中、公共交通で**複数施設を移動するには乗り継ぎが必要な移動も多い**。



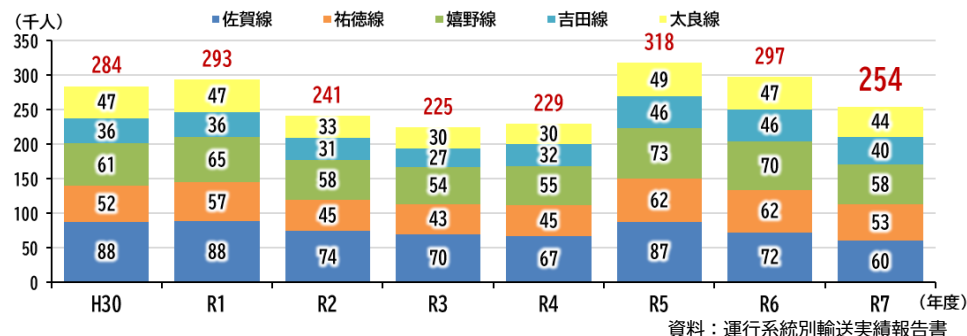
▲鹿島地区内-内の移動状況

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題2）市外との幹線交通が弱体化している

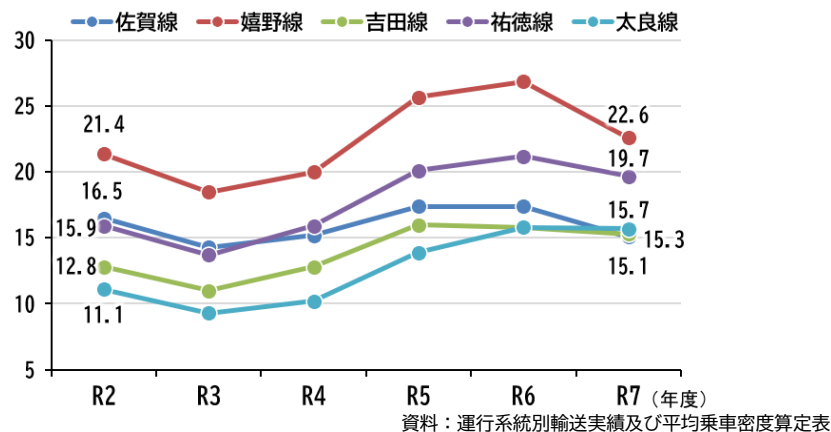
■地域間幹線系統において補助要件から外れる懸念が高まっている

- ✓ 路線バスの年間輸送実績は、令和6年度以降減少傾向にあり、令和7年度には約30万人となっている。



▲生活交通路線 路線別年間輸送実績の推移

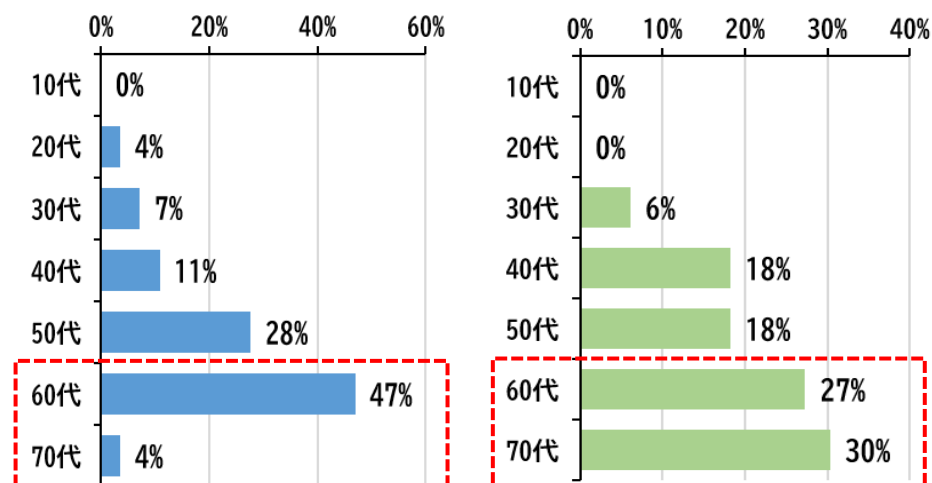
- ✓ 地域間幹線系統の補助要件である輸送量15人以上を下回る可能性がある路線も見受けられる。



▲地域間幹線系統の輸送量推移

■将来的な運転手不足の懸念

- ✓ 現状は路線バス、タクシーともに充足しているものの、年齢層をみると、60代以上の運転手が多い傾向にある。
- ✓ 高齢化が加速的に進むことも想定されることから、**将来的な運転手不足も懸念**としてあげられる。



▲路線バス運転手 年齢別割合

▲タクシー運転手数 年齢別割合

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題3）乗り継ぎや待合の環境が整っていない

■高齢者がバスを待っている時間の負担が大きい （炎天下・寒冷、上屋・ベンチがない）

- ✓ 鹿島市内のバス停では、**上屋**が設置されていないバス停が多く、設置されているバス停は**2割に満たない**。
- ✓ **ベンチ**も、**7割程度**のバス停では**設置されていない**。
- ✓ 関係者ヒアリングにおいても、福祉関連部署より**高齢者のバスの待ち時間の負担についての意見**があげられている。

▼上屋の設置有無

	上り		下り	
	個所数	割合	個所数	割合
あり	12	14.5%	4	6.5%
なし	71	85.5%	58	69.9%
合計	83	100.0%	62	74.7%

▼ベンチの設置有無

	上り		下り	
	個所数	割合	個所数	割合
あり	17	20.5%	11	17.7%
なし	66	79.5%	51	61.4%
合計	83	100.0%	62	74.7%

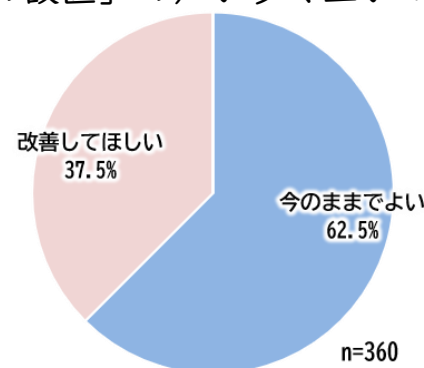
資料：令和8年度バス停設置状況調査

■駅の駐車場が不足している

- ✓ 過年度ワークショップ内で、**肥前鹿島駅の駐車場が少なく、駅利用時に駐車しにくい**という意見があげられている。
- ✓ また、**朝の通勤・通学時間帯**には、**送迎の車で込み合う**ことも多い。

■駅での待ち時間を負担に感じている （高校生、通勤者など）

- ✓ 「駅での過ごしやすさ」について、**約4割の鉄道利用者が改善してほしい**と回答している。
- ✓ 「待合室のスペース拡充」や「机・椅子等の設置」「冷房設備の設置」の声が多く上がっている。



▲「駅での過ごしやすさ」についての改善要望

▼具体的な改善要望

	回答数	割合
待合室のスペース拡充	68	70.8%
仕事や勉強等ができる机・椅子等の設置	45	46.9%
充電スポットの設置	38	39.6%
無料Wi-Fiの設置	40	41.7%
冷房設備の設置	44	45.8%
デジタルサイネージ（電光掲示板・モニター）での情報提供機能	41	42.7%
その他	17	17.7%
合計	293	305.2%

n=96
MA=293

資料：令和8年度利用者
ニーズ調査結果

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題4）公共交通での観光周遊環境が不足している

■交通サービスの利便性が低い

- ✓ 過年度ワークショップ内で、便数が少なく移動に時間がかかる、観光資源間の移動がしづらい、ホテルを結べていない、荷物が預けられないという意見があげられている。
- ✓ また、周遊数上位にランクインしている「祐徳稲荷神社⇨鹿島市干潟交流館」については、公共交通で移動するには乗り換えが必要となっている。

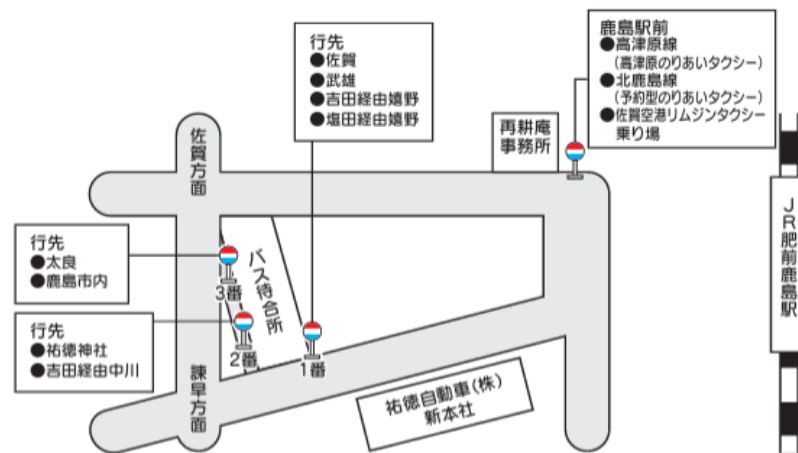
▼佐賀県における周遊数上位ルート（鹿島市抽出）

周遊ルート	周遊者数	公共交通での移動手段
祐徳稲荷神社 ⇨鹿島市干潟交流館	14.8千人	肥前鹿島駅前バス停または 浜三ツ角西バス停で乗り換え
祐徳温泉 宝乃湯 ⇨祐徳稲荷神社	7.6千人	嬉野線利用で乗り換えなし

資料：令和6年度佐賀県観光デジタル人流分析

■公共交通関連情報の提供が不足している

- ✓ 過年度ワークショップ内で、公共交通の案内が分かりにくい、多言語への対応が不足しているという意見があげられている。
- ✓ 観光部署へのヒアリングでは、外国人観光客に対して、肥前鹿島駅からバス停への口頭での案内が難しいという意見もあげられている。



※バス停の位置は変更になる場合がございます

出典：鹿島市地域公共交通総合時刻表

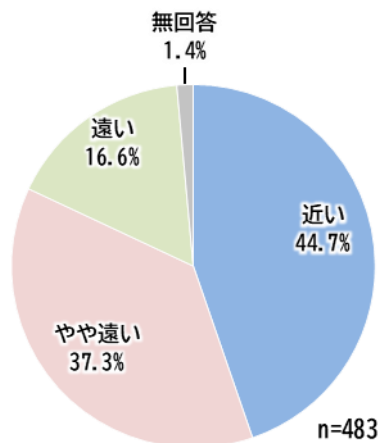
▲肥前鹿島駅前 乗り場案内図

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題5）公共交通の使いづらさがある

■バス車両のステップなどのバリアの存在、単身高齢者の外出への不安

- ✓ バス車両はほぼ全てバリアフリー対応の車両を導入しているものの、一部でワンステップバスも運行しており、高齢者等が利用しにくい。
- ✓ 住民アンケートによると、バス停までの距離について約54%が遠いと評価している。また、過年度ワークショップでは、高齢者はバス停まで荷物を持って歩くことが困難で、公共交通を利用して移動すると行先が限られるという意見もあげられている。

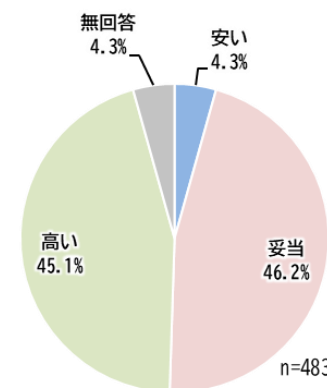


▲バス停までの距離について

資料：令和7年度住民アンケート結果

■気軽に使いやすい料金体系

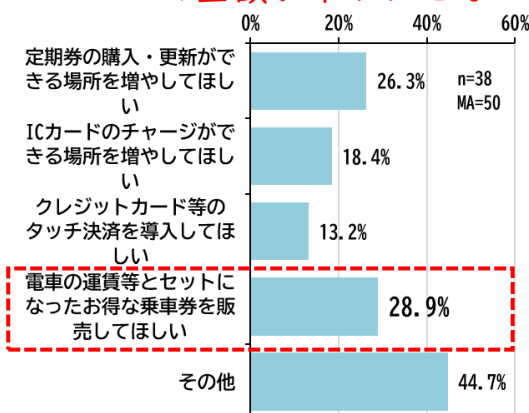
- ✓ バスの運賃について、45%が高いと感じている。
- ✓ 過年度ワークショップdでは、バスやタクシーの運賃が高く、高齢者の移動に際し年金だけでは厳しいという意見があげられている。



資料：令和7年度住民アンケート結果

▲バスの運賃について

- ✓ 高校生アンケートでは、運賃等への改善について約29%が「お得な乗車券など」を要望している。
- ✓ また、住民アンケートでは、路線バスの運賃や定期券について金額がネックとなっている意見もみられる。



資料：令和8年度学生向け路線バスアンケート調査結果

▲運賃・決済方法についての具体的な改善要望

▼運賃に関する意見

運賃に関する意見

学生のバス定期券が高いため（武雄方面）利用しづらい。

嬉野から鹿島などに行く時の運賃料が高いため、1時間かけて自転車で学校に行ってる人がいる。

資料：令和7年度住民アンケート結果

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題5）公共交通の使いづらさがある

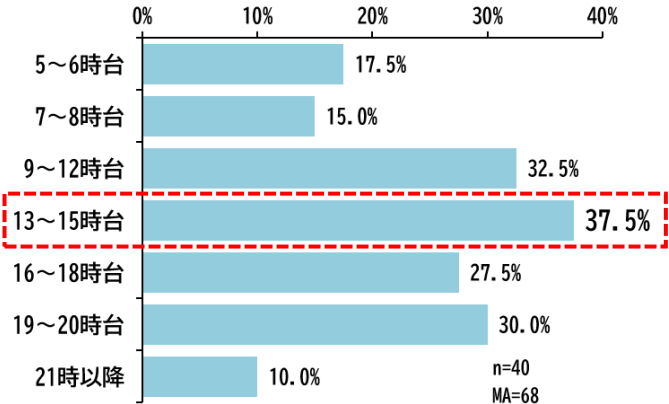
■日中の便が少ないため行きたい時に利用できない

- ✓ 10～16時台の運行本数は概ね5～7便となっているものの、**15時台には4便と少なくなっている。**
- ✓ 行先によっては**待ち時間が長くなる。**

		10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
佐賀線	佐賀市方面	0	1	0	1	0	1	0
佐賀線	祐徳神社方面	0	1	0	1	0	0	0
祐徳線	武雄市方面	1	0	0	1	1	0	1
祐徳線	祐徳神社方面	1	0	1	0	0	0	1
嬉野線	嬉野市方面	1	0	1	1	1	1	1
嬉野線	祐徳神社方面	0	1	1	1	1	0	1
吉田線	嬉野市方面	1	0	1	0	1	0	1
吉田線	中川方面	1	1	0	1	0	1	1
太良線	肥前鹿島駅着	1	1	1	0	1	1	0
太良線	太良町方面	1	0	1	1	1	0	1
計		7	5	6	7	6	4	7

路線別時間帯別運行便数 ▶ 資料：GTFSオープンデータ ※肥前鹿島駅の出発時刻で集計

- ✓ 利用者アンケートでは、「13～15時台」の改善を要望する声が多くあげられている。

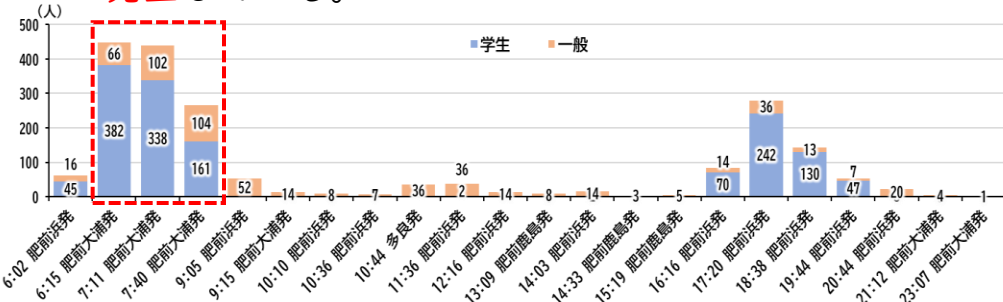


▲「運行時間帯」に関する改善要望 資料：令和8年度利用者ニーズ調査結果

■車内混雑

（JR肥前鹿島駅～肥前白石駅間）

- ✓ 朝の通勤・通学時間帯の利用が多く、**車内混雑が発生している。**



資料：R8佐賀県・沿線市町による乗降調査(調査日7/14)

▲JR長崎本線（上り）の便別利用者数

（路線バス 祐徳線）

- ✓ 路線バスにおいても祐徳線（武雄方面）の1便にて、20人以上の中学生・高校生の乗車が確認され、**長時間の立ち乗車**が生じている。

	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
	6:50発	8:00発	8:58発	9:58発	12:58発	14:08発	16:18発	18:13発
10歳以下	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.2	0.0
11-20歳	20.3	1.0	0.2	0.6	3.0	1.6	2.6	0.0
21-30歳	0.3	0.0	1.2	0.4	0.3	0.8	0.2	0.0
31-40歳	0.3	0.8	0.2	0.0	1.0	0.8	1.0	0.0
41-50歳	1.3	2.3	1.0	1.6	1.0	0.8	0.2	0.0
51-60歳	0.0	0.5	0.8	0.6	1.3	0.8	1.0	0.0
61-70歳	0.0	0.8	0.8	1.4	2.3	0.4	0.6	0.0
71-80歳	1.0	0.8	1.2	1.2	2.7	1.0	0.6	0.0
81-90歳	0.0	0.5	0.6	0.2	0.3	1.2	0.6	0.0
90歳以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0
計	23.3	6.5	6.0	6.0	12.0	8.0	7.0	0.0

資料：令和7年度乗降調査結果

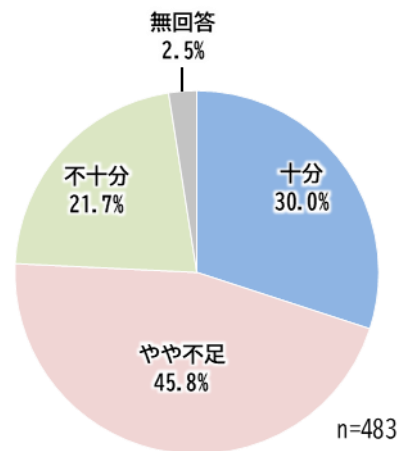
▲祐徳線（武雄方面）の日当たり便別利用者数

4. 地域公共交通の課題（現状分析）

課題6）市民の公共交通の認知・理解が低い

■公共交通の運行情報などが浸透していない

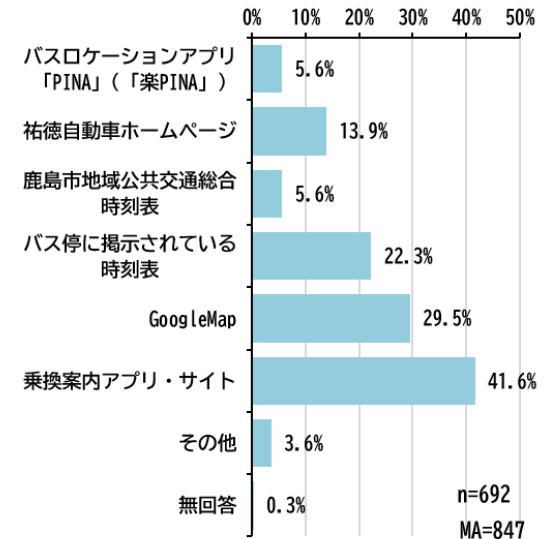
- ✓ 総合時刻表の作成・配布や市内循環バス・高津原のりあいタクシーの無料運行キャンペーンなど運行情報の周知や利用促進に取り組んでいるものの、住民アンケートでは、公共交通の情報提供について、**約68%が不足**（「やや不足」「不十分」の合計）と指摘している。



資料：令和7年度住民アンケート

▲公共交通の情報提供について 十分だと思いますか

- ✓ 高校生アンケートによると、路線バスを利用する際の時刻検索方法について、「乗換案内アプリ・サイト」が最も多く利用されている（約42%）。また、2番目は「Google map」（約30%）
- ✓ 一方で、「バスロケーションアプリ」（約6%）や「鹿島市総合時刻表」（約6%）は少ない。



資料：令和8年度学生向け路線バスアンケート調査

▲路線バス利用時の時刻表検索方法

- ✓ 高校生に向けてはオープンデータを活用した情報提供が概ね届いているものの、**高齢者等などの市民からは情報提供が不足しているとの指摘があり、情報提供の方法について再考する必要がある。**

5. 計画の目標（案）、評価指標（案）

基本目標1：「交通空白」を解消する

- ・ デマンド交通等の導入
- ・ 予約型のりあいタクシーの周知
- ・ 地域の輸送サービスとの連携（高齢者等の移動サポートの導入）
- ・ 小中学生の習い事移動支援サービスの導入
- ・ 夜間の交通サービスの確保

基本目標2：公共交通ネットワークを維持する

- ・ 地域間幹線系統の補助予算の確保
- ・ 待ちやすい環境の整備
- ・ 鉄道の乗り継ぎ環境の継続的な改善
- ・ 利用しやすい運賃
- ・ 市街地内の移動手段の確保
- ・ 車両のバリアフリー対応の推進

基本目標3：肥前鹿島駅の利便性を高める

- ・ 駅前広場の整備
- ・ 公共交通に関する情報、観光周遊に関する情報の案内充実
- ・ 待合環境の整備

基本目標4：高校生が自力で通学できる環境を形成する

- ・ 帰宅時の交通サービスの確保
- ・ 駅・主要バス停の待合スペースの機能充実
- ・ 朝の通学・通勤時間帯の交通サービスの充実
- ・ 定期券のデジタル化
- ・ 通学時間帯の輸送力強化

基本目標5：公共交通での観光周遊環境を形成する

- ・ 既存公共交通機関の有効利用
- ・ 駅の待合スペースや荷物預かり機能の充実
- ・ 観光周遊路線の開発
- ・ 周遊環境の充実

基本目標6：市民の公共交通利用を醸成する

- ・ わかりやすい公共交通の利用案内の強化
- ・ 公共交通の利用啓発

短期

数値指標

中長期

進捗
指標

●公共交通空白地を有する行政区数

効果
指標

●交通空白導入サービスの利用者数

進捗
指標

●地域間幹線系統に対する補助の予算額

効果
指標

●地域間幹線系統の路線数

進捗
指標

●情報案内の施策数

効果
指標

●肥前鹿島駅の乗車人員数

進捗
指標

●待合スペースの整備箇所数

効果
指標

●高校生の公共交通分担率

進捗
指標

●観光コンシェルジュの設置

効果
指標

●観光入り込み客数
●観光消費額

進捗
指標

●周知施策実施数

効果
指標

●公共交通に対する満足度

●高齢者の移動に対する不安の軽減

●高校生の公共交通分担率

●肥前鹿島駅の乗車人員数

●公共交通に対する満足度

6. 施策体系（イメージ）

計画の目標	施策・事業
基本目標1： 「交通空白」を解消する	■デマンド交通等の導入（実証運行、本格運行） ■予約型のりあいタクシーの周知（公共交通利用ガイドの作成・配布、乗り方教室の開催） ■地域の輸送サービスとの連携（社協が行うサービスによる買い物支援） ■高齢者、障がい者等の移動サポートの導入（社協や福祉団体等と連携した移動指導員の活用、高齢者への活用対象枠の拡充、移動をサポートするボランティア制度の構築） ■小中学生の習い事移動支援サービスの導入（予約型のりあいタクシーのサービス拡張、公共ライドシェアの導入（地域の輸送用車両を活用）） ■夜間の交通サービスの確保（日本版ライドシェアの導入、飲食事業者・交通事業者が連携した移送サービスの検討）

計画の目標	施策・事業
基本目標2： 公共交通ネットワークを維持する	■地域間幹線系統の補助予算確保 ■乗り継ぎ環境の継続的な改善（同ホーム乗り継ぎ、ダイヤ接続） ■パーク＆ライドの環境整備（駅周辺の駐車場の拡充） ■待ちやすいバス停の整備・確保（商業施設・公共施設への乗り入れ＆待合スペースの確保、バス停への屋根・ベンチの設置、バス停付近の施設と連携したバス待ちスペースの確保、路線バスのバス停増設（バス停間隔の短縮）） ■利用しやすい運賃（高齢者パス（路線バス、タクシーの割引）の発行、エリア内定額乗り放題） ■車両のバリアフリー対応の推進（ノンステップバスの導入推進、車いすリフトの導入）

計画の目標	施策・事業
基本目標3： 肥前鹿島駅の利便性を高める	■駅前広場の整備 ■公共交通に関する情報、観光周遊に関する情報の案内充実（デジタルサイネージの設置、周遊コンシェルジュ（AI）の導入） ■待合環境の整備

6. 施策体系（イメージ）

計画の目標	施策・事業
基本目標4： 高校生が自力で通学できる環境を形成する	■帰宅時の交通サービスの確保（複数の交通手段によるサービスの相互補完（モーダルミックス、試験期間中の特別ダイヤ運行（学校と交通事業者の年間スケジュールの調整が必要）、沿線高校が連携して試験期間を合わせる、コミュニティバスの臨時運行） ■駅・主要バス停の待合スペースの機能充実（居心地のいい空間へのリノベーション、机・椅子・充電用電源・wi-fi・冷暖房などの整備、コンビニ無人販売の導入） ■朝の通学・通勤時間帯の交通サービスの充実（公共ライドシェアの導入・検討（事業者協力型を想定）、タクシーの相乗り活用） ■定期券のデジタル化（デジタルチケットの導入（現地購入の手間省略、いつでも購入可能）） ■通学時間帯の輸送力強化（通学時間帯における増便、増結）
計画の目標	施策・事業
基本目標5： 公共交通での観光周遊環境を形成する	■既存公共交通機関の有効活用（観光コンシェルジュの導入（公共交通での周遊方法を案内）、デジタルサイネージ等での案内） ■待ちやすい駅的环境整備（駅構内または近傍にカフェ等の開業） ■観光周遊路線の開発（主要観光地、宿泊施設を経由するバス路線の新設、モデルルートの設定（潮の満ち引きと合わせたダイヤ設定） ■周遊環境の充実（コインロッカーの設置、手ぶら観光ができる環境の整備（目的地までの荷物運搬サービス））
計画の目標	施策・事業
基本目標6： 市民の公共交通利用を醸成する	■わかりやすい公共交通の利用案内の強化（時刻表のデジタル化、公共交通利用ガイドの作成・配布、My時刻表作成システムの構築、利用方法の動画作成＆配信） ■公共交通の利用啓発（寄合での話題、乗り方教室の開催）