

鹿島市地域公共交通計画

令和4年3月
(令和6年1月改訂)

鹿 島 市

目次

第1章	計画策定の背景と目的	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の期間	2
1-3	計画の対象区域	2
1-4	本計画の位置づけ	2
第2章	鹿島市の地域公共交通の現況と問題点	3
2-1	鹿島市の地域公共交通の現況	3
2-2	鹿島市の地域公共交通の抱える問題点	9
2-2-1	地域的な問題点	9
2-2-2	地域公共交通の問題点	12
2-2-3	社会的な問題点	18
2-3	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	22
第3章	現状の問題点、今後の課題の整理	32
第4章	基本的な方針および計画の目標	34
4-1	基本的な方針	34
4-2	計画の目標	35
4-3	鹿島市における公共交通網の将来像	36
第5章	実施事業	37
5-1	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	39
5-2	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	41
5-3	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	42
5-4	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	44
第6章	計画の達成状況の評価	46
6-1	計画の達成状況を評価する数値指標	46
6-2	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	54
6-3	計画の推進体制	55

第1章 計画策定の背景と目的

1-1. 計画策定の背景と目的

全国的に自家用車への依存の高まりや人口減少が進む中、公共交通機関の利用者が減少し、民間交通事業者や自治体の財政負担の増加や路線バスや鉄道の減便・廃止など、公共交通事業を維持していくことは年々厳しさを増している状況にあります。

鹿島市では、平成22年3月に「鹿島市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成29年3月に「鹿島市地域公共交通網形成計画（以下、網計画）」を策定しました。網計画では、市内路線（廃止代替路線）をはじめとする祐徳バス路線、市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編や北鹿島地区や能古見地区、古枝地区（※一部を除く）を対象とした予約型のりあいタクシーの運行開始など、5年間の計画期間において、社会情勢の変化に応じつつ、公共交通体系の見直しを行うことで、持続可能な公共交通の運営と仕組みづくりに取り組んできました。

国では、令和2年11月に持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取り組みを推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域公共交通活性化再生法」とする。）が改正されました。これにより、計画の名称は、従来の「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に変更され、まちづくり等の地域戦略と一体とした地域公共交通ネットワークの形成と合わせて、地域における輸送資源の総動員により、地域自らが交通をデザインしていくことの重要性が示されました。

鹿島市においても誰もが移動しやすい交通手段を確保することは、個人の自立した生活を支え、まちづくりや地域社会の活性化へ非常に重要な課題となっています。また、令和4年秋には西九州新幹線の開業によるJR長崎本線の特急列車減便が見込まれ、地域住民の交通手段における利便性の低下が危惧されています。

そのため、令和4年3月に期間満了を迎える網計画に替わり、路線バス、市内循環バス、のりあいタクシー、鉄道など既存の地域公共交通を見直し、地域の特性を考慮した地域公共交通を検証の上、地域公共交通のマスタープランとなる「鹿島市地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の期間

本計画は、令和4年度から令和8年度までの5年間を計画期間とします。

1-3. 計画の対象区域

本計画は、鹿島市の全域を対象区域とします。

1-4. 本計画の位置づけ

本計画は、「第七次鹿島市総合計画」を上位計画とした計画であるとともに、「鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「鹿島市都市計画マスタープラン」、「鹿島市立地適正化計画」などの関連計画との整合を図り、国が策定する公共交通の基本方針などに即しながら策定します。

なお、策定に際しては、既存の各種輸送実績の結果をはじめ、鹿島市住民アンケート調査や高校生アンケート調査（鹿島高等学校に通学する全学生を対象）、祐徳バスが鹿島市内外を運行する路線バスの利用実態調査等を実施・分析した結果を利用しています。

◆関連計画の整理

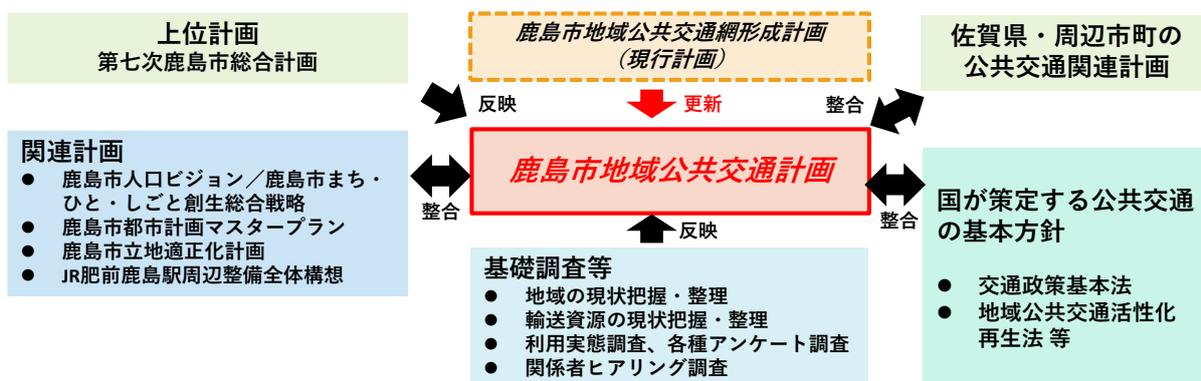


図 1 鹿島市地域公共交通計画の位置づけ

第2章 鹿島市の地域公共交通の現況と問題点

2-1. 鹿島市の地域公共交通の現況

鹿島市の公共交通として、鉄道、路線バス、市内循環バス、高津原のりあいタクシー（定時定路線）、予約型のりあいタクシー、タクシーが存在します。

(1) 鉄道

鉄道は、市内東部を JR 長崎本線が通り、市内に4駅（肥前鹿島駅、肥前浜駅、肥前七浦駅、肥前飯田駅）が設置されています。

表 1 鉄道の運行本数

運行事業者	路線名	駅	種別	運行便数
九州旅客鉄道(株)	長崎本線	肥前鹿島駅	特急列車	上り(佐賀方面) 23 便 下り(長崎方面) 23 便
			普通列車	上り(佐賀方面) 18 便 下り(長崎方面) 15 便
		肥前浜駅	普通列車	上り(佐賀方面) 16 便 下り(長崎方面) 12 便
		肥前七浦駅	普通列車	上り(佐賀方面) 14 便 下り(長崎方面) 12 便
		肥前飯田駅	普通列車	上り(佐賀方面) 14 便
				下り(長崎方面) 12 便

(2) バス、のりあいタクシー

① 路線バス

本市の路線バスは、全て祐徳自動車(株)が運行しており、JR 肥前鹿島駅前にある同社の鹿島バスセンター（以下、「鹿島 BC」という。）を拠点に、市内外の各方面へ運行されているほか、鹿島中川、祐徳神社前にバス車庫・回転場があります。

市内を運行する 8 路線のうち、佐賀線、祐徳線、嬉野線、吉田線、太良線の 5 路線は、隣接市町との間を結ぶ生活交通路線で、市内の中心部と郊外部を結ぶ大野線、能古見線、奥山線の 3 路線は、廃止代替路線として運行されています。

表 2 路線バスの運行概要

路線バスの種別	運行事業者	路線名	運行系統	運行日・便数
生活交通路線	祐徳自動車(株)	佐賀線	祐徳神社前⇔鹿島 BC⇔山口駅前⇔佐賀駅 BC	平日・土日祝：上下各 11 便
	〃	祐徳線	祐徳神社前⇔鹿島 BC⇔塩田⇔武雄温泉駅⇔下西山車庫	平日：上下各 11 便 土日祝：上下各 10 便
	〃	嬉野線	祐徳神社前⇔鹿島 BC⇔塩田⇔嬉野温泉 BC⇔湯の田	平日：上り 15 便、下り 16 便 土日祝：上下各 12 便
	〃	吉田線	鹿島中川⇔鹿島 BC⇔吉田⇔嬉野温泉 BC⇔湯の田	平日：上り 11 便、下り 10 便 土日祝：上下各 9 便
	〃	太良線	鹿島 BC⇔多良駅前⇔竹崎港	平日：上り 10 便、下り 9 便 土日祝：上下各 9 便
廃止代替路線	祐徳自動車(株)	大野線	鹿島 BC⇔三河内⇔大野	平日：上り 4 便、下り 5 便 土曜：上下各 3 便（日祝日運休）
	〃	能古見線	鹿島 BC⇔三河内⇔尾崎	平日：上下各 5 便 土曜：上下各 3 便（日祝日運休）
	〃	奥山線	鹿島 BC⇔祐徳神社前⇔奥山	平日：上下各 4 便 （内上下各 2 便は 祐徳神社前⇔奥山の運行） 土曜：上下各 3 便 （内上り 2 便、下り 1 便は 祐徳神社前⇔奥山の運行） （日祝日運休）

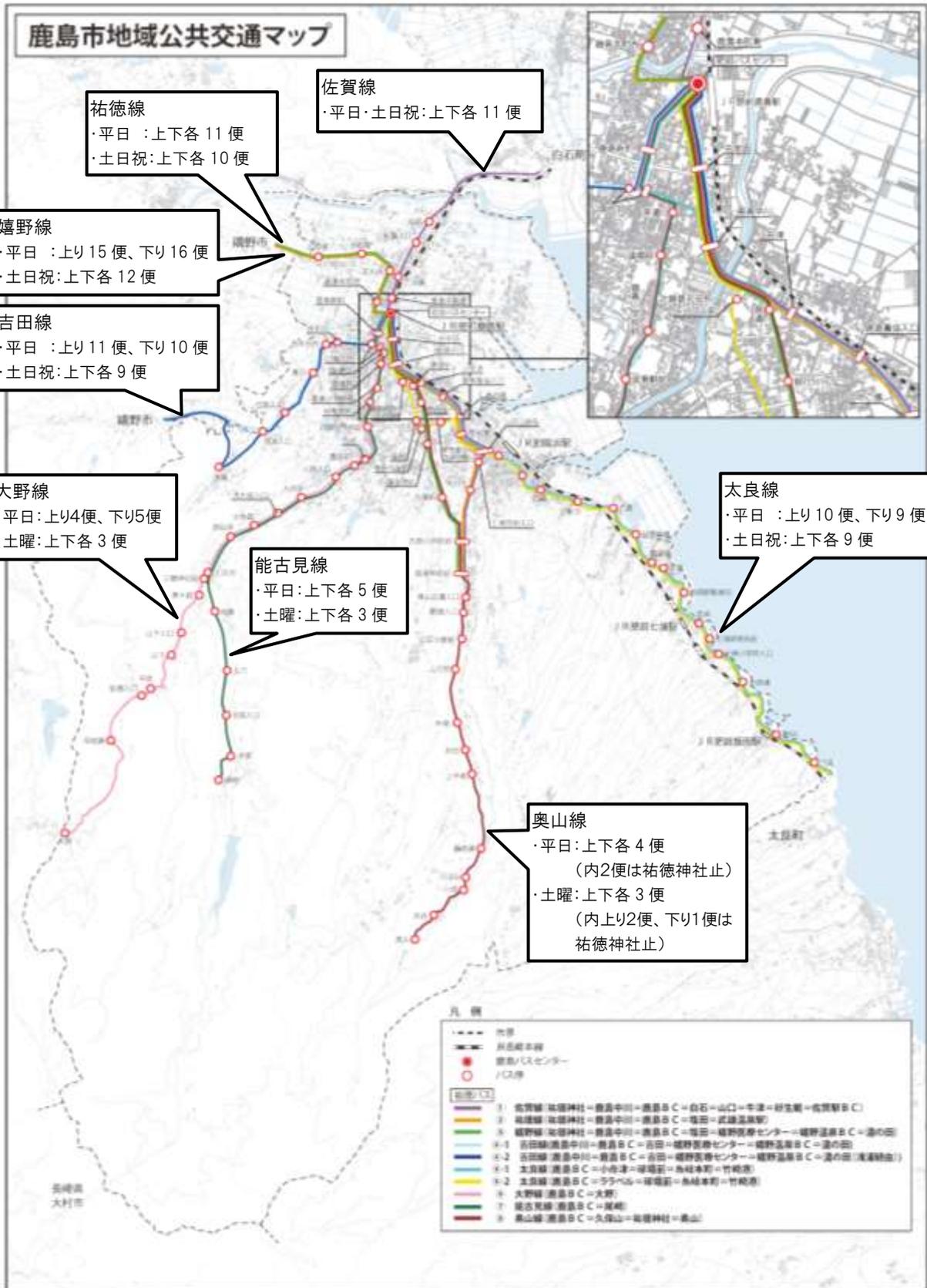


図 2 鹿島市における路線バスの運行状況

② 市内循環バス、高津原のりあいタクシー

路線バスに加え、市内循環バスが1日6便（西回り・東回り各3便）、中心市街地の主要施設を結びながら一周運行する市内循環バスが運行しています。

また、中心市街地と南西部の高津原地区の住宅地を、高津原のりあいタクシーが定時定路線で運行しています。運行本数は1日8便（往路5便、復路3便）となっています。なお、全区間で停留所以外でのフリー降車が可能です。

表 3 市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行概要

交通機関	運行委託事業者	運行系統	運賃	運行日・便数
市内循環バス	祐徳自動車(株)	鹿島市中心部 を西回り・東 回りで循環	100円 (未就学児無料)	平日・土曜運行（日祝日運休） 西回り・東回り各3便
高津原のり あいタクシー	(有)再耕庵タク シー	鹿島市中心部 ⇄高津原地区 の住宅地	300円 (高校生以下100 円、未就学児無料)	火・木・土曜運行(祝祭日除く) 往路（高津原→鹿島駅）5便 復路（鹿島駅→高津原）3便

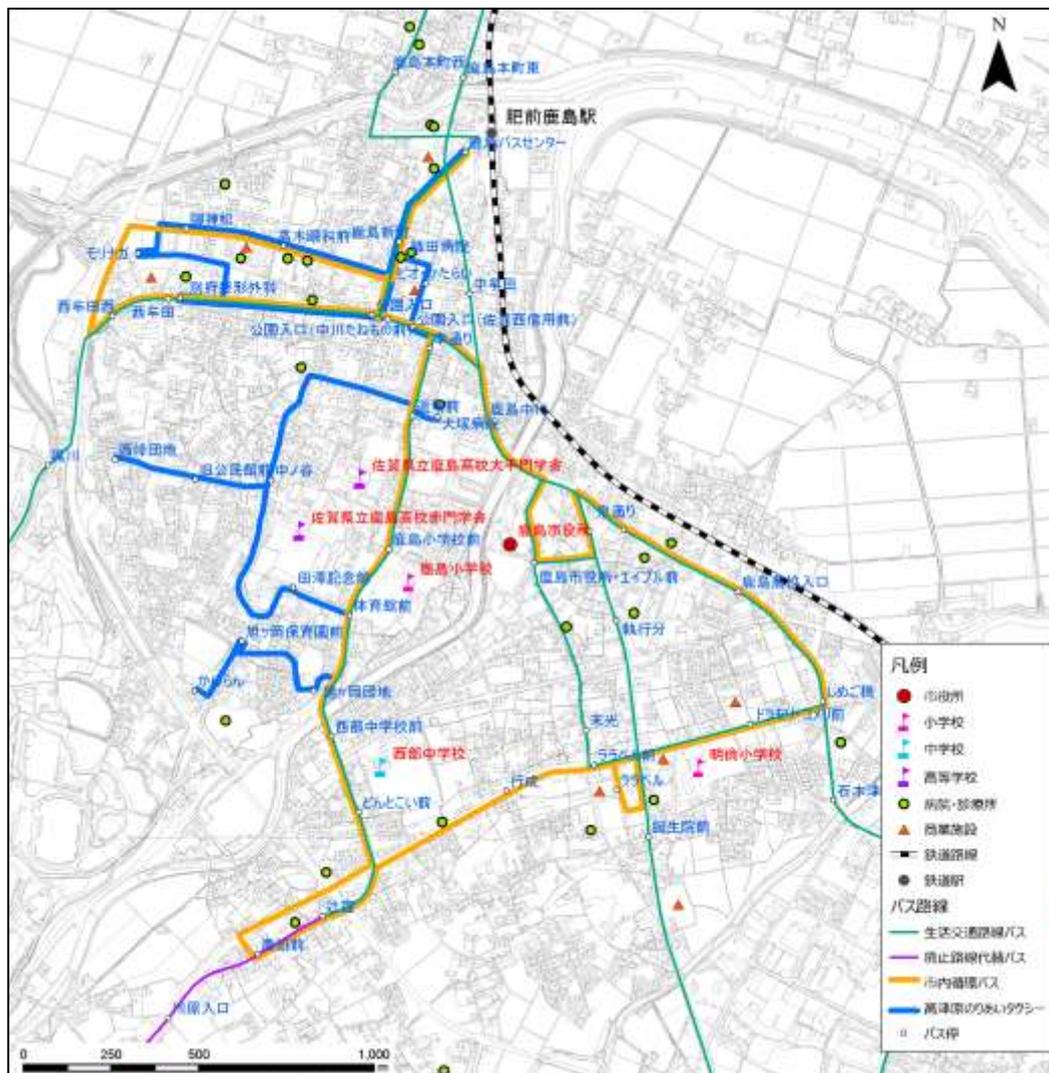


図 3 市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行ルート

③ 予約型のりあいタクシー

路線バスの廃止代替のデマンド交通として、予約型のりあいタクシーが3地区（北鹿島、能古見、古枝）で運行しています。

市内循環バスへの接続は、北鹿島線では鹿島駅前（鹿島 BC で乗り換え）、能古見線及び古枝線ではララベルで可能となっています。



図 4 予約型のりあいタクシー(北鹿島線)の運行概要

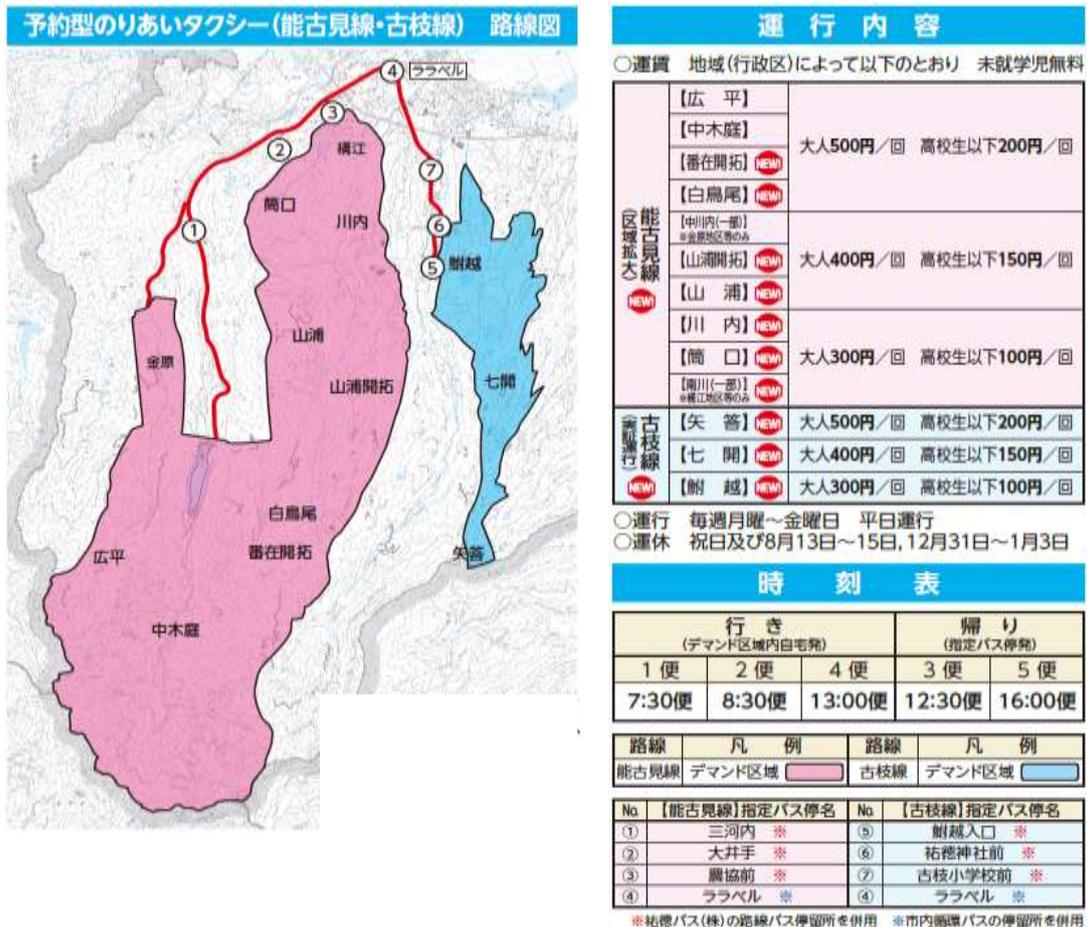


図 5 予約型のりあいタクシー(能古見線、古枝線)の運行概要

市内循環バス及びのりあいタクシーに関しては、乗車回数券（100円券×12枚綴りと40枚綴り）ならびに乗継割引券（100円引）を販売し、利用促進を図っています。

乗車回数券

100円券×12枚綴りを1,000円
100円券×40枚綴りを3,000円で販売

■対象となる路線

鹿島市内を運行する **市内循環バス** 及び **のりあいタクシー**※

■販売場所

市内循環バスの車内 及び 右記販売窓口

【市内循環バスは①・④、のりあいタクシーは②・③・④の窓口で取り扱っています。】

※払い戻しは、原則できません。

※市内循環バスとのりあいタクシー※の相互利用はできません。それぞれの回数券をお買い求めいただき、ご利用ください。（高津原線と予約型は併用可）

販売窓口

①祐徳自動車株式会社
西原営業所（中川/2階）
☎（62）4595

②南再精庵タクシー
本社 ☎（62）2171

③高津原公民館
かんらん ☎（62）3611

④鹿島市役所3階
企画課庶務 ☎（63）2101

乗継割引券

1回当たり 100円 おトクに！

★乗り継ぎをされる場合は運転手にお申し出ください。

■割引が適用となる場合

市内循環バス ⇄ のりあいタクシー※
 のりあいタクシー※ ⇄ 市内循環バス

※市内循環バス → 市内循環バスなどの往復利用は対象になりません。

■発行する日 市内循環バス 及び のりあいタクシー※の運行日

<ご利用上の注意>

- 当日限り有効で1回1枚のみご利用になれます。（乗り継ぐたびに1日何回でもご利用になれます。）
- 利用される場合は、乗り継ぎ前の降車時に運転手に申し出て **乗継割引券** を発行してもらい、乗り継ぎ先の支払い時に、**乗継割引券** と割引分（100円）を差し引いた運賃を支払ってください。

※のりあいタクシー：高津原のりあいタクシー及び予約型のりあいタクシー

図 6 市内循環バス・のりあいタクシー乗車回数券、乗継割引券の概要

8

2-2. 鹿島市の地域公共交通の抱える問題点

地域および公共交通の現状や上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方向性より、鹿島市の地域・社会的な問題点や公共交通の抱える問題点を整理します。

※地域および公共交通の現状に関する各種データについては、別冊の【資料編】に掲載しています。

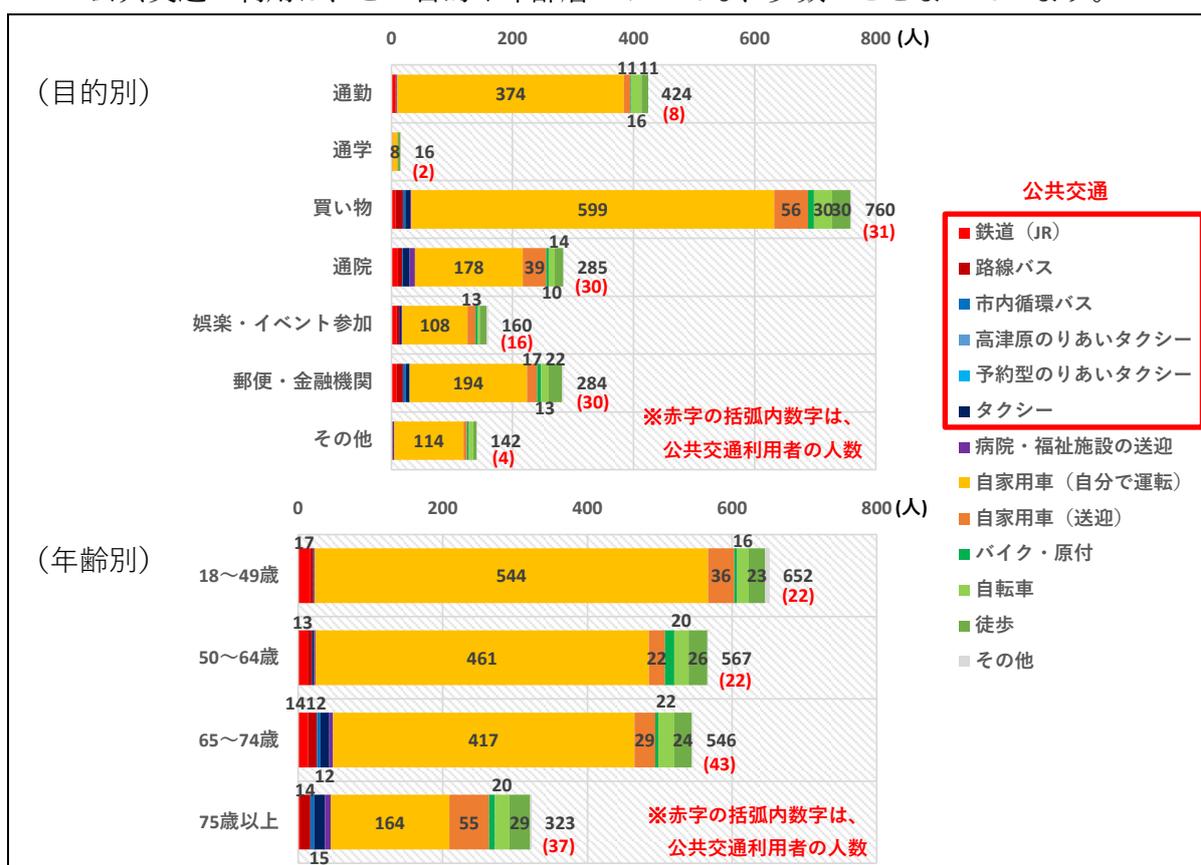
2-2-1 地域的な問題点

(1) 自家用車への依存による公共交通ニーズの少なさ

住民アンケートにおいて移動手段を調査したところ、目的別では通学を除く全てで、年齢別では全ての区分で、「自家用車（自分で運転）」の割合が最も高くなっています。

年齢別に見ると、75歳以上では「自家用車（自分で運転）」が半数程度と、他の年齢層より少ない割合となっていますが、一方で「自家用車（送迎）」の割合が増えており、自家用車に依存する移動の状況はあまり変わらないといえます。

公共交通の利用は、どの目的や年齢層においても、少数にとどまっています。



出典：住民アンケート調査

図 7 日常的な移動手段

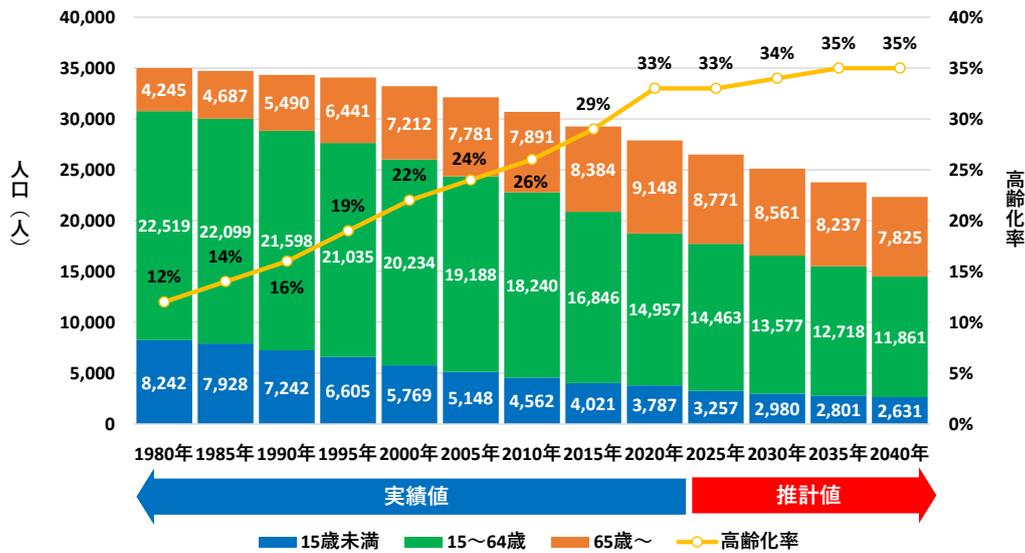
(2) 高齢化の進行に伴う交通弱者の増加

65歳以上の高齢者数は一貫して増加傾向にあり、2020年には約8,700人、高齢化率は30%を上回っています。

1万人程度で横ばいから減少傾向で推移するものの、うち75歳以上の後期高齢者は2030年頃まで増加し続けることが推計により予測されています。

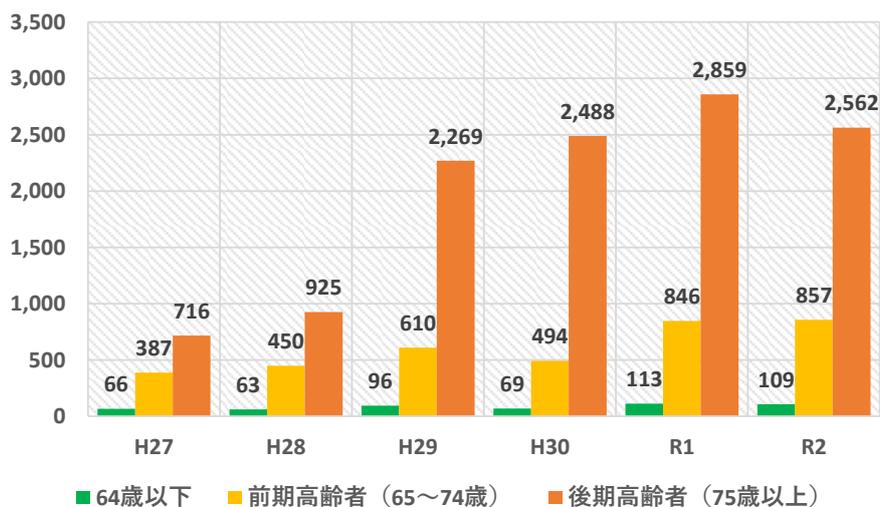
一方、高齢運転者による重大交通事故の発生等を機に運転免許自主返納者は近年増加傾向にあり、特に75歳以上の返納者が急増しています。

本県においても、運転免許を持たない交通弱者が今後増加することが予想されます。



出典：国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

図 8 高齢者人口・高齢化率の将来推移（鹿島市）



出典：運転免許統計

図 9 運転免許自主返納者数の推移（佐賀県）

(3) 高校生の通学手段としての家族による送迎への依存

高校生の通学手段は、「自家用車（送迎）」の割合が、晴れの日でも 40%近くを占めており、雨の日は約 65%に達しています。これより、高校生の通学手段として、日常的に家族による送迎に依存する傾向があり、路線バスなど公共交通の利用が少ない割合にとどまっています。

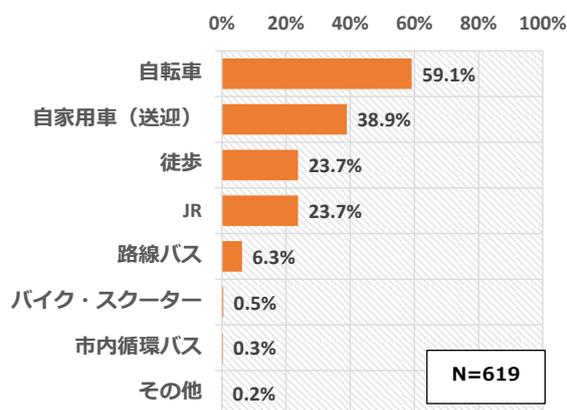
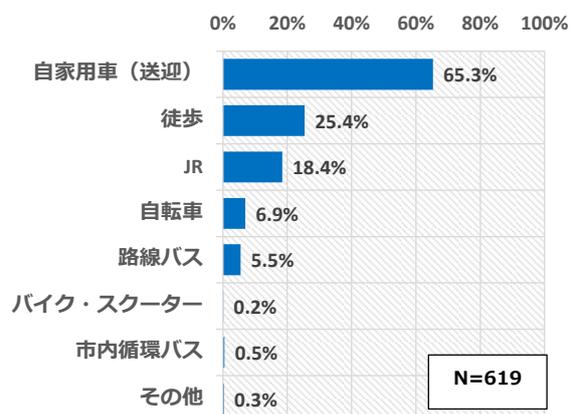


図 10 高校生の晴れの日通学手段



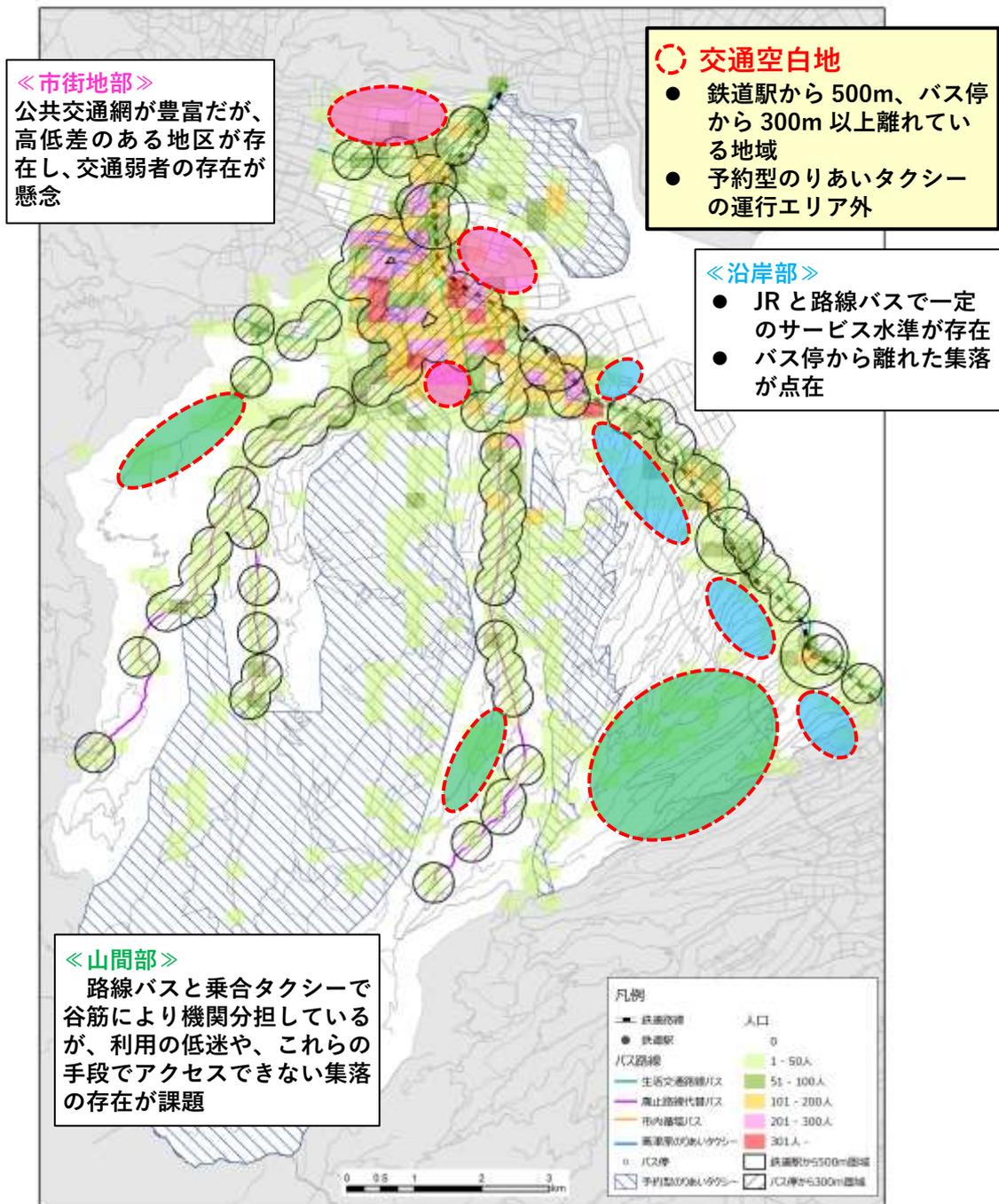
出典：高校生アンケート調査（鹿島高等学校）

図 11 高校生の雨の日通学手段

2-2-2 地域公共交通の問題点

(1) 交通空白地の存在

鉄道、路線バス、市内循環バス、のりあいタクシーという既存の公共交通手段にアクセスできない交通空白地が、地形にかかわらず市内各地に散在しており、それらの解消が求められます。



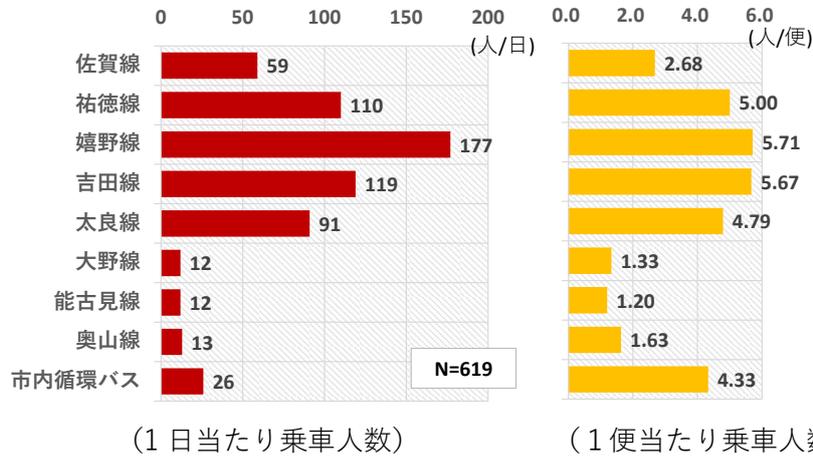
出典：平成 27 年国勢調査

図 12 交通空白地の分布状況

(2) 路線バス（廃止代替路線）の利用者低迷

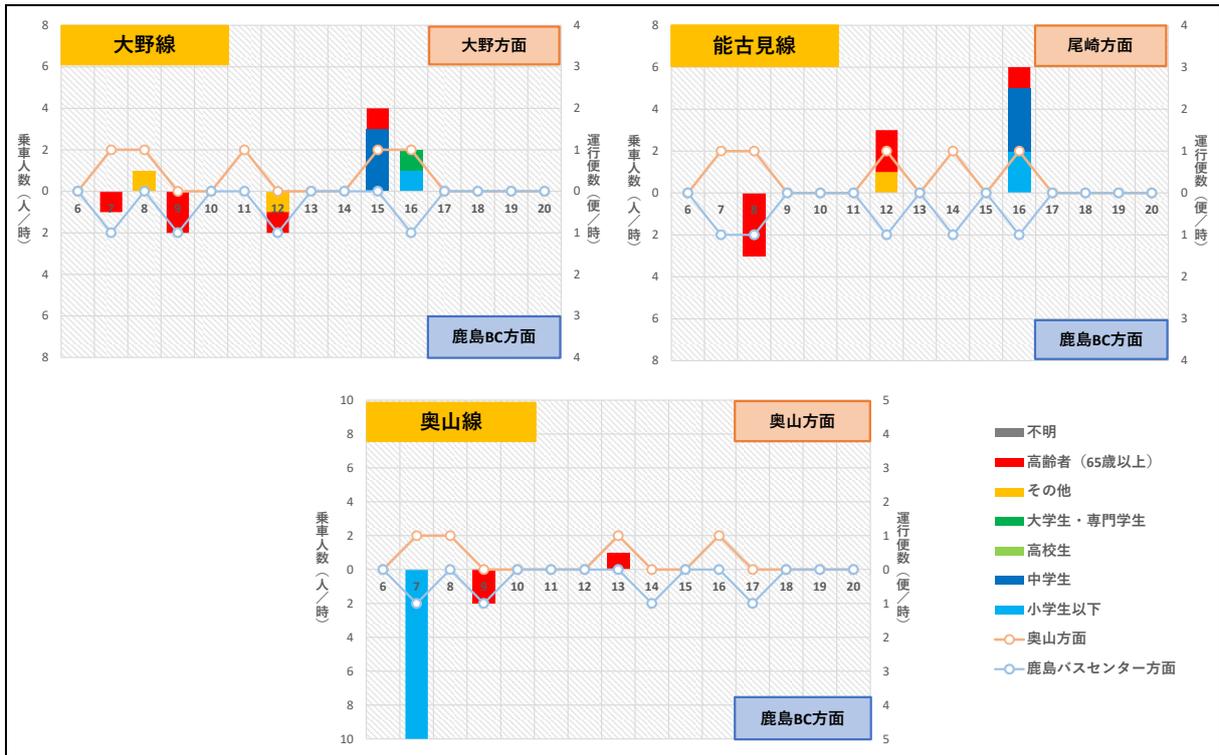
廃止代替路線として運行している、路線バスの大野線、能古見線、奥山線は、いずれも1日当たり乗車人数が12~13人、1便当たり乗車人数が1人台と、生活交通路線として運行している他のバス路線と比べて、利用者が非常に少なくなっています。

特に奥山線は、利用者の大部分が小学生の通学で占められています。



出典：バス利用実態調査

図 13 バスの路線別乗車人数



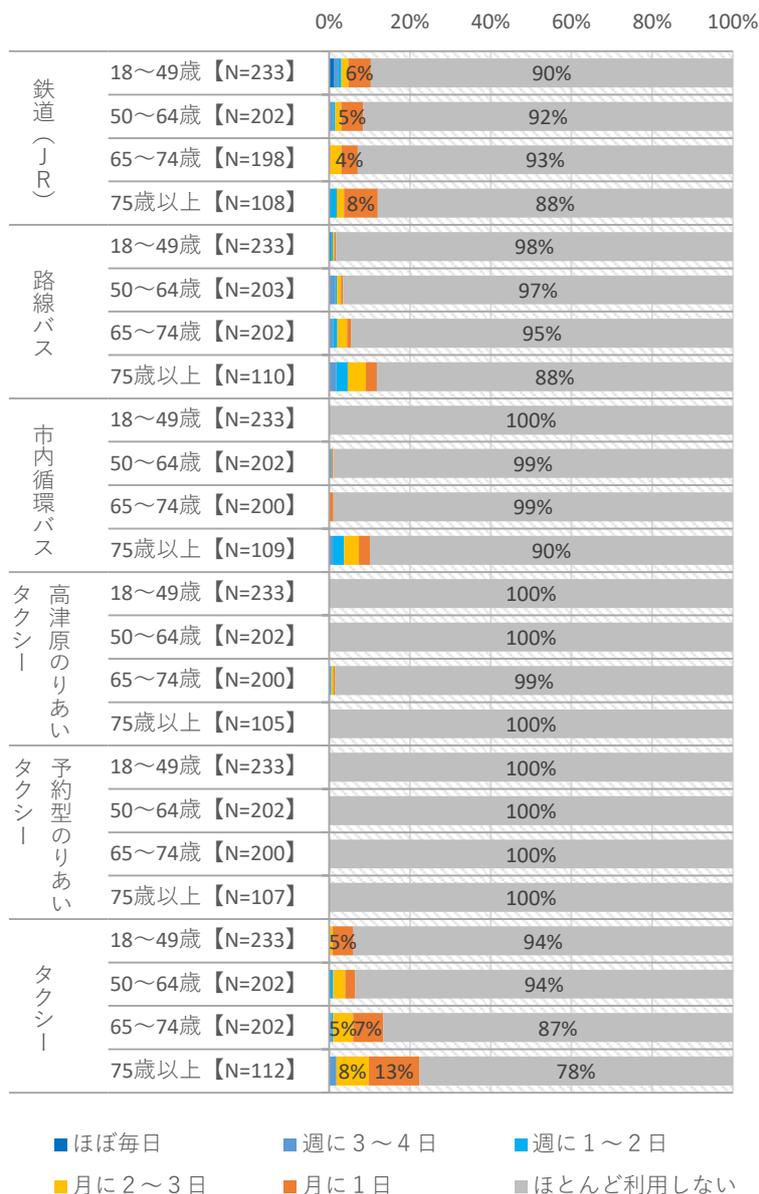
出典：バス利用実態調査

図 14 便別の年齢別利用者数

(3) 日常的な移動手段として定着していない公共交通

住民アンケートにおいて、年齢別に公共交通の利用頻度を調査したところ、65歳未満では、全ての公共交通機関について利用者が10%以下にとどまっています。鉄道(JR)とタクシーは、概ね全年齢層で利用されていますが、路線バスは65歳以上、市内循環バスは75歳以上の利用者が見られる程度です。

利用頻度を見ると、週1日以上公共交通を利用する割合は、どの交通手段でも5%未満と極めて少ない状況です。



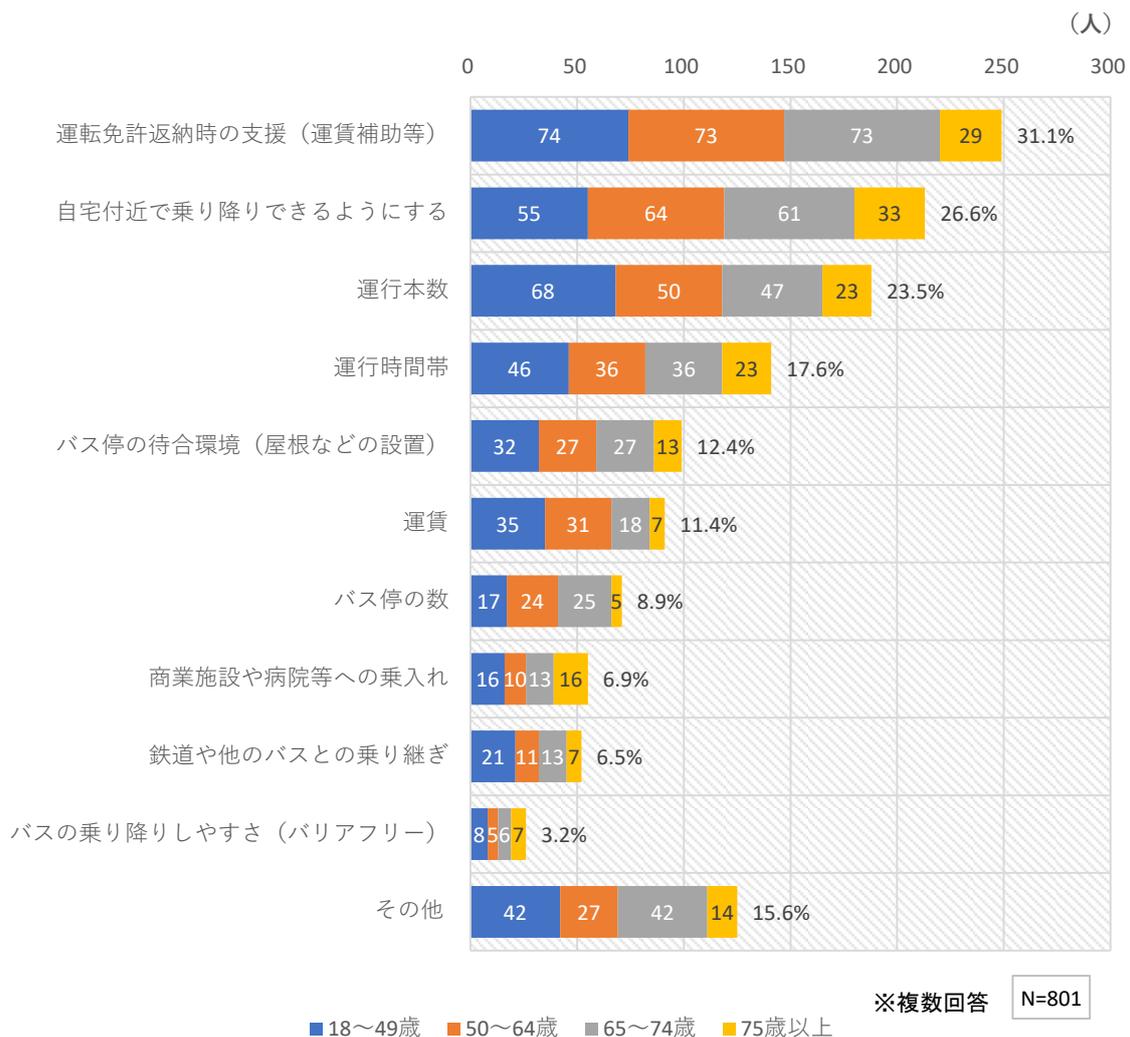
出典：住民アンケート調査

図 15 公共交通の利用頻度（年齢別）

(4) 公共交通に求めるニーズの世代間の差異

公共交通で改善すべき点について、住民アンケート調査の回答によると、ほぼ全ての年齢層で「運転免許返納時の支援（運賃補助等）」が最多の回答を占め、若い世代においても高齢者の免許返納に関心が高いといえます。

上記以外で改善すべき点の回答として、18～49歳では「運行本数」が多く、50歳以上では「自宅付近で乗り降りできるようにする」が多くなっています。そのため、若年層では「使いたい時間に使いたい」という頻度面での利便性、中高年層では「身近な場所から利用したい」というアクセス面での利便性を重視しているといえます。



出典：住民アンケート調査

図 16 公共交通で改善すべき点

(5) 公共交通に対する自治体負担額

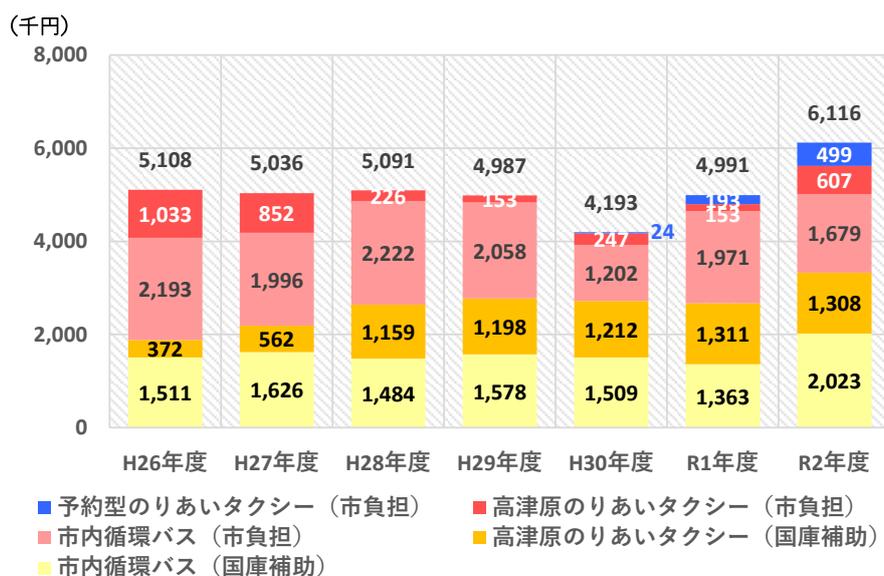
路線バスへの佐賀県及び本市の負担額は、平成30年度まではほぼ横ばいで推移してきましたが、令和元年度から急激に増加し、令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により約7,600万円と、2年前（平成30年度）の2倍以上になっています。

一方、市内循環バス、高津原のりあいタクシー、予約型のりあいタクシーの合計は、平成26～29年度までは500万円前後と横ばいで推移し、平成30年度に一旦減少、令和元年度から再び増加し、令和2年度は600万円を超えています。これらの利用者数は増加傾向にありますが、負担額は増加しているため、今後の公共交通網の継続的な見直しによる、負担額増加の抑制が課題となります。



出典：鹿島市資料

図 17 路線バスに係る県・市負担額の推移 (事業年度：前年10月～9月)



※輸送機関別負担額は、四捨五入で千円単位に丸めているため、合計負担額は、各輸送機関負担額の数値の合計と一致しない場合があります。

出典：鹿島市資料

図 18 市内循環バス及びのりあいタクシーの負担額の推移 (事業年度：前年10月～9月)

(6) 西九州新幹線開業後の広域移動ニーズ

令和4年秋の西九州新幹線（武雄温泉～長崎間）開業により、JR 肥前鹿島駅を発着する在来線特急が減便となるなど、本市における広域移動の環境が大きく変化することになります。

新幹線開業後の広域移動において移動手段を選択する際、市民視点と鉄道利用者視点の双方から、「運行本数が多く、利用しやすい」「運賃が安い」「目的地へ早く行ける」ことが求められる傾向にあります。

また、市民視点からは、「乗り継ぎ拠点付近の駐車場の充実」、鉄道利用者視点からは「乗り継ぎ拠点に接続する普通列車・路線バス等の運行本数や乗り継ぎダイヤの充実」が求められる傾向にあります。

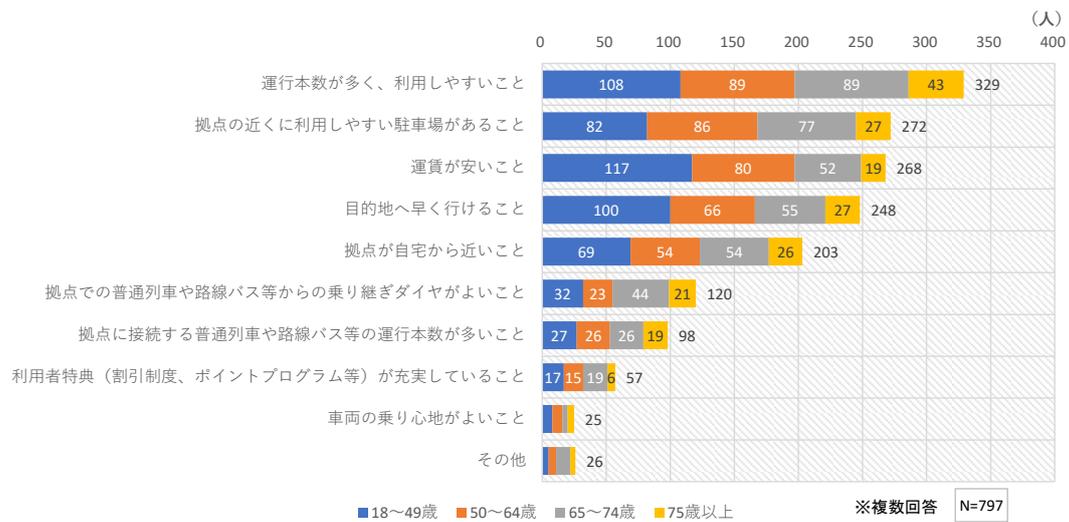


図 19 新幹線開業後、佐賀・福岡・長崎方面への移動手段を選択する際に重視すること（住民アンケート調査結果より）

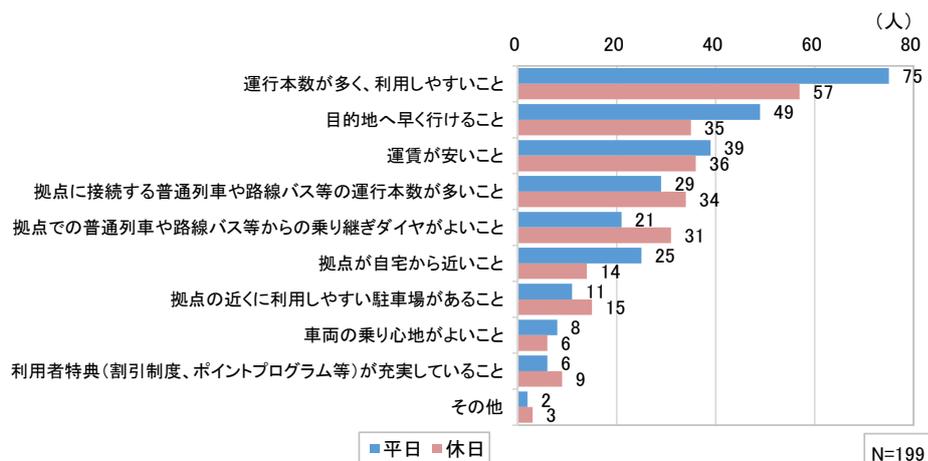


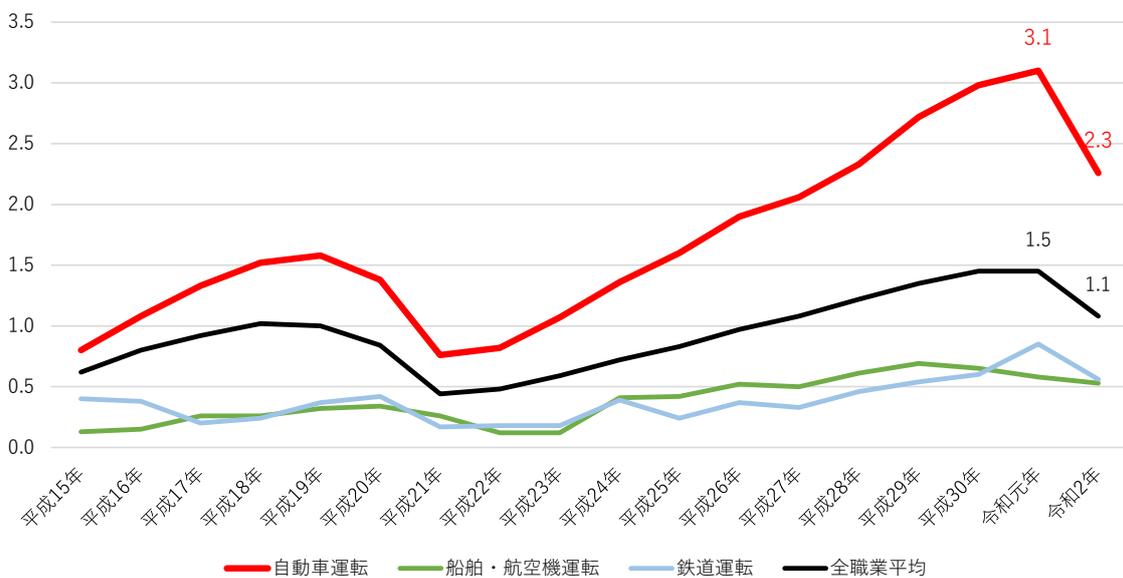
図 20 西九州新幹線開業後の移動手段を選ぶ際に重視すること（肥前鹿島駅利用実態調査結果より）

2-2-3 社会的な問題点

(1) 深刻な運転手不足

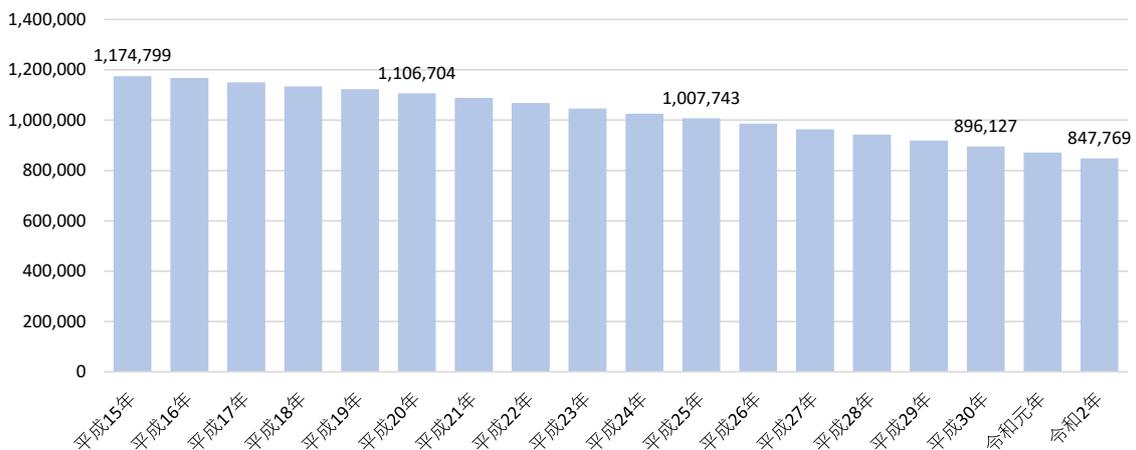
公共交通の担い手である運転手不足が社会問題化しており、持続可能な公共交通運営に向けた重大な問題となっています。令和2年は感染症拡大に伴う観光需要急減のため、貸切バス需要の低迷等によって有効求人倍率の一時的な低下が見られますが、第二種大型自動車免許保有者数は減少を続けています。

本市を運行する路線バス等においては、目立った減便は行われていませんが、近い将来、運転手の確保の困難による減便が十分想定されるため、限られた人員の中で効率的な運行が求められます。



資料：一般職業紹介状況

図 21 運転関連産業の有効求人倍率（常用パート含む）の推移（全国）



資料：運転免許統計

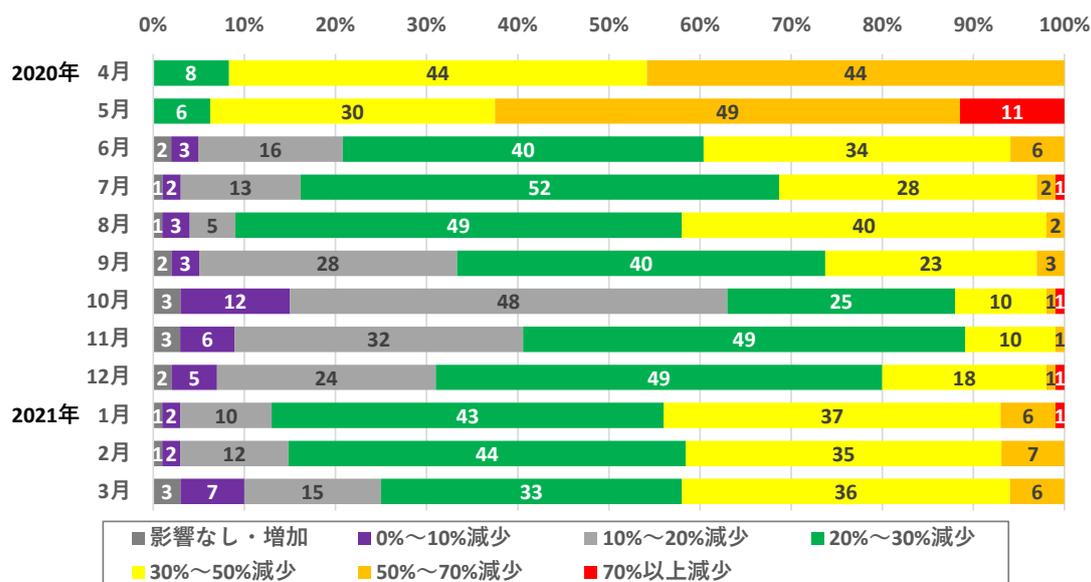
図 22 第二種大型自動車運転免許保有者数の推移（全国）

(2) 新型コロナウイルス感染症拡大による公共交通への影響

① 公共交通分野全般の収益性悪化

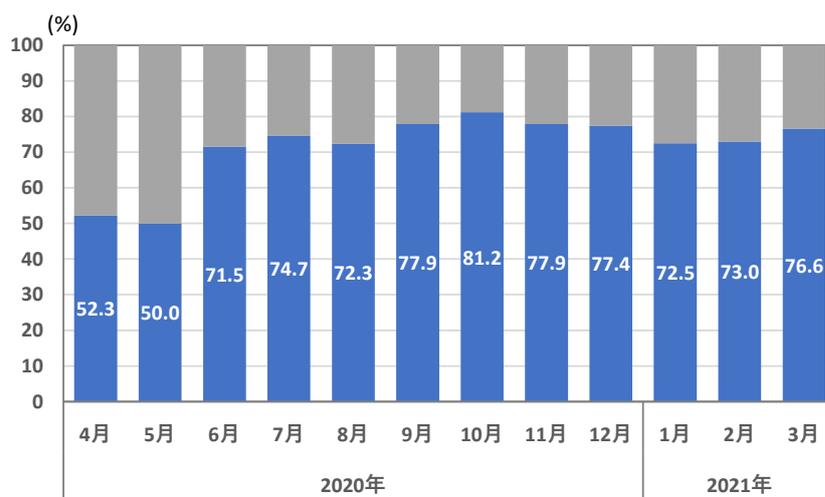
令和2年の新型コロナウイルス感染症の全国的な流行に伴う外出抑制や観光行動の急減によって公共交通を担う各交通事業の収益性が悪化しています。一般路線バスの場合、輸送収入は、ほとんどの月で前年（令和元年度）に比べ20～50%減少しており、また、輸送人員は前年比で概ね70%台にとどまっています。

持続的な公共交通網構築に向けて、総力で取り組む必要性が増しています。



出典：交通政策白書（令和3年版）

図 23 新型コロナウイルス感染症拡大による一般路線バス輸送収入への影響（全国）
（乗合バス事業者240者に対する調査結果。2019年度（4月～翌年3月）同月との比較）



出典：交通政策白書（令和3年版）

図 24 新型コロナウイルス感染症拡大による一般路線バス輸送人員の前年度比（全国）
（乗合バス事業者240者に対する調査結果。2020年度（4月～翌年3月）と2019年度 同月との比較）

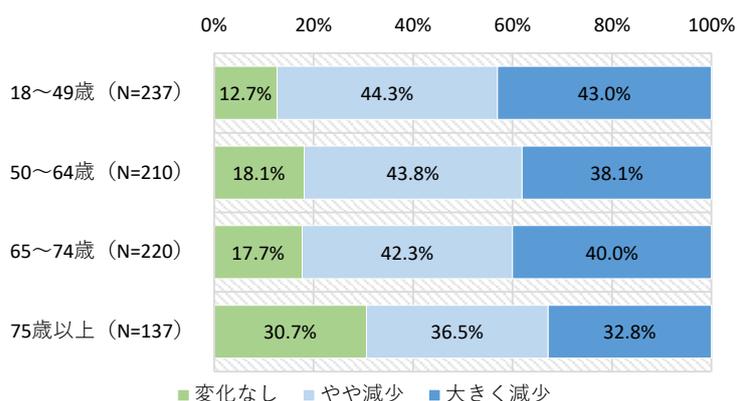
② 外出行動の変化による公共交通利用者の減少

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少しています。佐賀県内のバス・タクシー事業者については、輸送人員、運送収入ともにコロナ前の70%程度まで落ち込み、回復しない状況で推移しています。

住民アンケート調査結果によると、コロナ禍により外出頻度が「大きく減少した」との回答が、75歳未満の約40%、75歳以上の約30%にのぼっています。

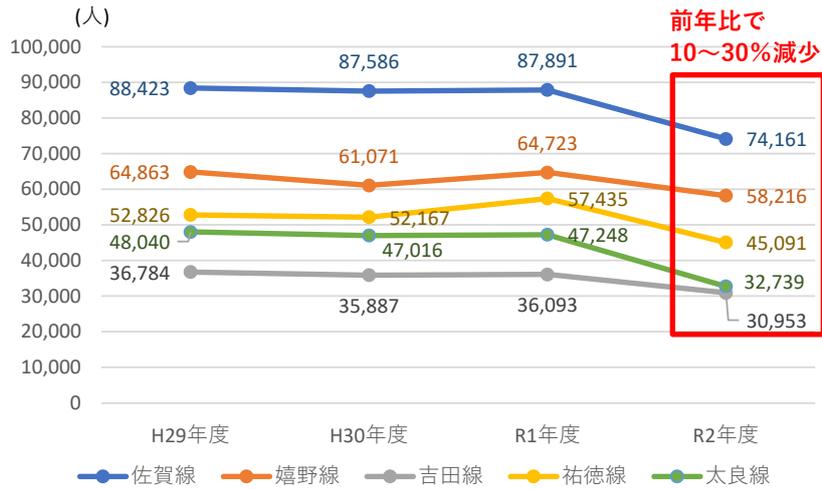
幸いにも、市内循環バス、高津原のりあいタクシー、予約型のりあいタクシーについては、コロナ禍の状況下でも、利用者は減少せず、増加傾向で推移した路線もありました。しかし、路線バスは、前年度比で利用者が概ね10~30%減少しており、今後、コロナ以前の水準を回復するか否かは、インバウンドの再開も先が見えない中、厳しい状況下にあるといえます。

また、緊急事態宣言の発令有無に関わらず、ポストコロナ期においても、移動の個別化やリモートワークの普及、宅配の増加等、外出行動の変化が定着してきているものとして今後の公共交通のあり方を検討する必要があります。



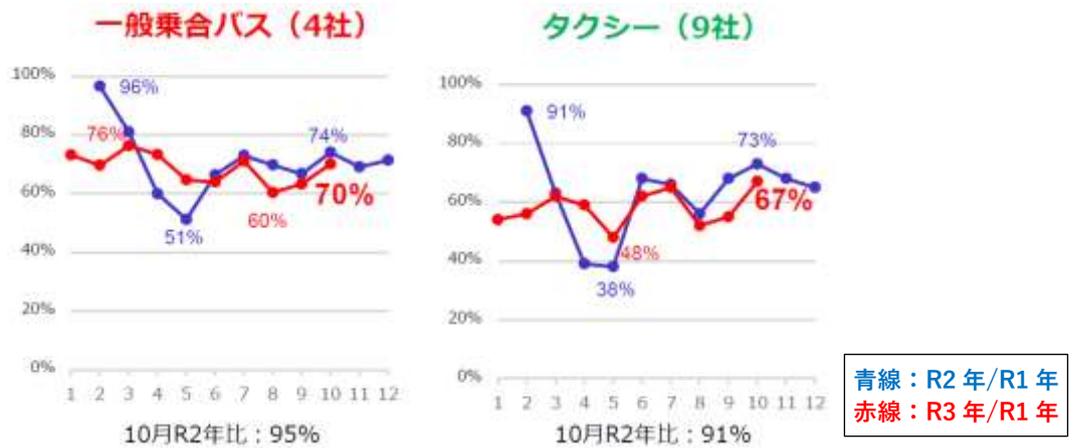
出典：住民アンケート調査

図 25 コロナ禍による外出頻度の変化（年齢別）



出典：国土交通省九州運輸局資料

図 26 路線バス（生活交通路線）の利用者数の推移（事業年度：前年10月～9月）



出典：国土交通省九州運輸局資料(R3年10月までの実績)

図 27 佐賀県内交通事業者のコロナ禍以後の輸送人員（R1年比）



出典：国土交通省九州運輸局資料(R3年10月までの実績)

図 28 佐賀県内交通事業者のコロナ禍以後の運送収入（R1年比）

2-3. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画として「第七次鹿島市総合計画」および「鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「鹿島市都市計画マスタープラン」、「鹿島市立地適正化計画」、「JR 肥前鹿島駅周辺整備全体構想」が該当し、市内の都市機能拠点や都市軸の設定、公共交通政策の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要があります。

各計画における記載内容を以下の表に抜粋して記載します。

表 4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (1/5)

計画	内容
<p>第七次 鹿島市総合計画 (令和3年3月)</p>	<p>第2編 基本構想 1. 目指す都市像 みんなが住みやすく、暮らしやすいまち 鹿島市が目指す都市像は「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」です。本市は、豊かな自然に囲まれ、多くの伝統文化が残るまちで、鹿島市の宝（自然・文化・ひと・技術）を大切に守り続けてきました。 これからも、鹿島らしく地域性、地域力を活かして、みんなが安心して暮らせるまちづくりを目指していきます。</p> <hr/> <p>第3編 基本計画 第1章 産業の振興 2. 商業・工業 ○地域経済の活性化と雇用創出のために、商工業の持続的発展を目指します。 ● 商業機能の充実を図り、市民や観光客にとって利便性が高い中心商店街の活性化に向けた取組み ● 地域が持つ特有の強みを活かした商店街づくり 主要施策 2：商店街活性化事業の推進 3：祐徳門前地区まちづくり事業の推進</p> <p>4. 観光 ○観光振興を通じた交流人口の増加を目指します。 ● 積極的な営業活動や効果的な情報発信による観光客誘致 ● 誘客につながるイベントなどの開催への支援 ● 体験型観光の充実 ● 周辺市町と連携した広域観光地の魅力発信 ○観光産業の持続的発展を目指します。 ● 回遊性を高め長時間滞在してもらえる観光地づくり ● 観光振興を担う体制づくりへの支援 主要施策 1：誘客・営業活動や効果的な情報発信による観光客誘致 2：鹿島酒蔵ツーリズム®の推進 3：ニューツーリズムの推進 6：インバウンド受入体制の充実 7：九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）開通を見据えた誘客の促進 8：祐徳稲荷神社や肥前浜宿、道の駅鹿島などの観光拠点を結ぶ市内回遊の仕掛けづくり</p>

第3章 都市基盤の整備・環境の保全

1.都市基盤

○利便性の高い交通網を整備します。

- 持続可能な公共交通を維持するため、市民の生活実態に合わせた交通体系の構築に向けた取り組み
- 九州新幹線西九州ルート（長崎ルート）開業後も長崎本線の利便性を維持・確保する取り組み

○住みやすいまちづくりを推進します。

- 便利で安全・安心な都市機能を持つまちづくり
- 肥前鹿島駅舎および駅前周辺の整備
- 市役所周辺の中川エリアにおける交通機能の充実

主要施策

3：国道207号バイパスへアクセスする市道の交通形態の解析と在り方の検討

5：混雑軽減を目的とする西牟田地区（商業地）の道路整備

9：自家用車のほか公共交通・徒歩等の生活様式の多様化に合わせた移動手段を推進

10：長崎本線の利便性の維持確保の要望

11：肥前鹿島駅前周辺整備計画の具現化と整備

12：中川エリア周辺の道路整備

4.伝統的町並みおよび集落の保存と活用

○伝統的町並みとその周辺で連携して、相乗効果のある活用を図ります。

主要施策

2：肥前浜駅舎および駅前広場の利活用促進

3：肥前浜宿、肥前浜駅、祐徳門前地区の3拠点連携と回遊性の向上

第6章 計画を推進するために

1.みんなですすめるまちづくり

○交流人口、関係人口、移住定住人口の増加を図ります。

- 国内外からの観光客や地域間交流による交流人口の増加
- 地域の担い手不足を解消するための関係人口の拡大

主要施策

7：交流人口・関係人口拡大の推進

表 5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (2/5)

計画	内容
<p>鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和2年3月改訂)</p>	<p>第Ⅱ部 鹿島市総合戦略 第3章 基本的視点と政策目標</p> <p>政策目標1 鹿島のものづくりをさらに磨きあげて 鹿島ならではのしごとを生み出す 政策目標2 定住促進と交流人口の拡大 政策目標3 若者の定住を促し、安心して結婚・出産・子育てができる環境づくりの推進 政策目標4 安全安心な確かな暮らしを営む ずっと住み続けたいまちの実現</p> <p>第4章 基本的方向と基本戦略 政策目標2 定住促進と交流人口の拡大 基本戦略④ 伝統的な町並みや景観を活かした地域振興の推進 イベント実施による交流人口の増加を図ります。 伝統的な町並みや景観を活かし、地元のNPOが中心となって様々なイベントが開催され、各イベントの参加者は、年々増加傾向にあります。イベントの運営による地域コミュニケーションの促進や交流人口拡大、定住促進につながるような地域振興を推進します。 ●事業等 肥前浜宿まちなみ活用事業／酒蔵コンサート伝承芸能と音楽の祭典／伝建10周年記念事業</p> <p>基本戦略⑦ 祐徳稲荷神社を核として市内回遊の仕掛けづくり 観光客の市内滞在時間を増やすため、祐徳稲荷神社をはじめ、肥前浜宿、有明海などの主要観光地にその他の観光素材を組み合わせて、テーマやターゲットごとに、観光周遊モデルコースを提案します。 ●事業等 鹿島市観光周遊促進事業</p> <p>基本戦略⑧ 観光客の市内回遊の仕組みづくり 鹿島酒蔵ツーリズム®やニューツーリズム、干潟体験などといった鹿島ならではの素材を活かしながら、観光客の市内回遊の仕組みづくりを充実させます。 ●事業等 観光素材の発掘や磨き上げによる新たな観光ルートづくり</p> <p>政策目標4 安全安心の確かな暮らしを営むずっと住み続けたいまちの実現 基本戦略⑦ 肥前鹿島駅整備の推進 肥前鹿島駅舎および駅前広場の整備に取り組みます。 ●事業等 肥前鹿島駅舎および駅前広場の整備</p> <p>基本戦略⑧ 公共交通体系等の整備 公共交通体系全体の調査を実施するとともに、地域公共交通網形成計画の策定および実施します。 ●事業等 日常生活における交通の確保対策事業</p> <p>基本戦略⑩ 人にやさしい道路の整備とバリアフリー化 歩行者通行量が多い市道を計画的にバリアフリー化とカラー舗装を行い、歩行者の安全性を高めます。南北は肥前鹿島駅から大手門あたりまで、東西は中牟田・御神松線の整備から始めていきます。 ●事業等 段差解消／カラー舗装化</p>

表 6 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/5)

計画	内容
<p>鹿島市都市計画 マスタープラン (平成28年3月改定)</p>	<p>第2章 都市づくりの方針<全体構想> 2-1.都市構造 2-1-3.将来都市構造</p> <p>■エリア 現在の市街地環境改善を重視し、中心市街地の生活利便性充実・維持や、市民や観光客のコミュニティ空間形成による、魅力的で住みよい住環境づくりに努めます。 また、人口減少・高齢化社会に対応し、まちなかへ居住促進や都市機能充実を図り、高齢者などが歩いて暮らせる都市づくりを目指します。</p> <p>■拠点 よりいっそう市内外の交流を促進するため、経済活性化の起爆剤として期待される観光・交流拠点の形成を目指します。 観光・交流は、肥前浜宿が全国的に重要な歴史的な町並みとして、観光資源に認識されつつあり、歴史的な町並みの保全・活用による住まいと観光の両立を目指します。 (中略) これまで観光拠点に位置づけられていた祐徳稲荷神社は門前町の再生を図り更なる集客を目指します。(中略) 道の駅鹿島は、地域活性化拠点としての形成を目指します。</p> <p>■都市軸 九州新幹線長崎ルートの開業による運営形態の変化に伴う特急減便が予想されていることから、市民生活をはじめ市内外の広域交流の促進に向けて、道路と鉄道、バス等の適切な役割分担を踏まえた新たな交通体系の形成を目指します。 新たな交通体系としては、市民や周辺市町とのアクセスの円滑化はもちろん、観光における交流人口拡大や物流環境向上のため、佐賀方面、武雄方面、嬉野方面、諫早方面、大村方面との快適で効率的な広域交通ネットワークの実現を目指します。 また、本市では、国道207号バイパスが開通し都市の骨格が出来たため、今後は、骨格となる道路に接続するように、長期未着手道路の計画見直しや新たな道路整備をはじめとする公共交通機関の充実を図り、市民が快適で安全な交通体系を目指します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 広域交流軸は、観光や産業活動など、周辺市町はもとより、県外との交流・連携を担う軸とし、佐賀方面、諫早方面、武雄方面との交流機能強化を図ります。 ● 都市骨格軸は、周辺市町と地域内を結ぶ軸とし、市内各地域や周辺市町への移動や交流を促進します。 ● 都市内連絡軸は、市内や日常生活圏内の移動を担う軸とし、都市骨格軸および各拠点間との連絡を図ります。

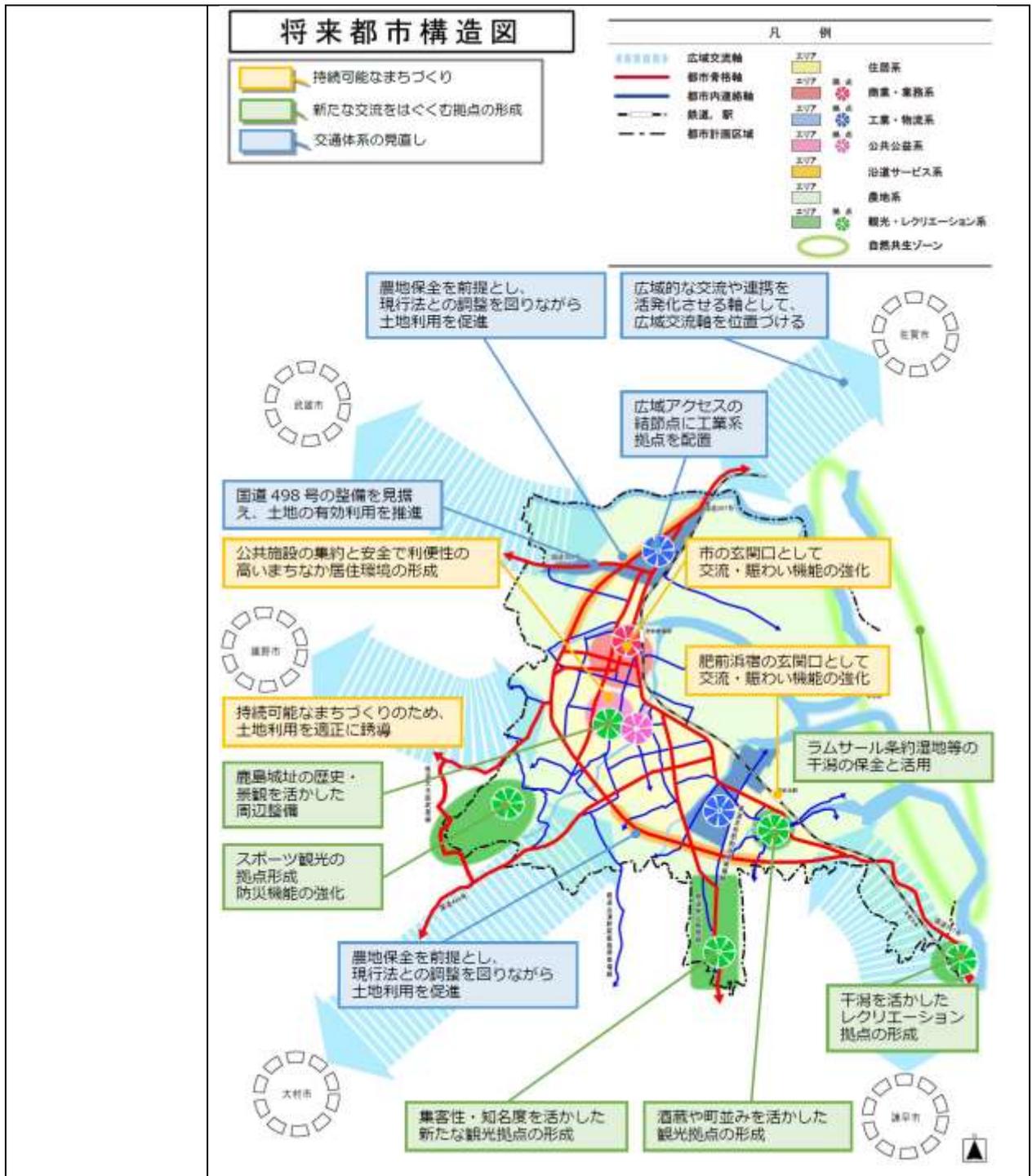


図 2-29 将来都市構造

2-2.都市整備の方針

2-2-2.交通体系整備方針

(2) 公共交通機関整備の方針

■公共交通体系全体の見直し

- 公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成の計画の策定、実施を図ります。

■バス交通の充実

- 市民ニーズに応じたバス路線の設定及び運行改善を促進します。

- 公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成計画により、公共交通空白地帯の解消を図ります。
- バスの停車帯等の整備を進めていきます。
- 点在する観光資源の回遊性を高めるため、観光循環バスの導入を検討します。

■鉄道及び駅周辺の有効利用

- 長崎本線（肥前山口駅～諫早駅間）は、利用促進を図るとともに、利便性の維持強化を要請します。
- 九州新幹線長崎ルート開業後の長崎本線の運営形態の変化に伴う利活用策を研究します。
- 観光に対応した鉄道の新たな取り組みを検討します。
- 交通の要衝である肥前鹿島駅や肥前浜駅は、駅前広場の整備を図り、賑わいを形成します。
- 肥前鹿島駅や肥前浜駅、肥前七浦駅は、歴史を活かした駅舎の再整備を検討します。

■駐車場・駐輪場の整備

- 他市への通勤・通学や、市内への観光客に対し、駅や施設において、パークアンドライド（公共交通への乗り換え）用の駐車場・駐輪場の整備を図ります。
- 商業施設などの駐車場の効率的な利用を検討します。

2-2-5.市街地整備の方針

(1) 既成市街地の整備方針

■都市基盤の整備

- 既成市街地内の有効利用を図るとともに、地域特性に応じた良好な市街地形成を図ります。
- 肥前浜宿に代表されるように、伝統的な建物が集まっている地域では、従来の町並みを活かした基盤整備を図ります。
- 緊急車両が通行困難である狭い道路は、優先的に街路整備事業等を行い、良好な住環境の創出に努めます。
- 既存ストックの有効活用を図り、公共施設改善に努めます。

■中心市街地の活性化

- 本市の表玄関である肥前鹿島駅前には、駅利用者にわかりやすく、また他交通機関との乗り継ぎの利便性を考慮しながら整備を進めます。
- 中心商店街は、既存建築物活用事業や高次都市施設事業等を行い、中心商業地としての再生を図ります。

2-2-6.観光・交流まちづくりの方針

(1) 観光・交流まちづくりの方針

■歴史

- 肥前浜宿や祐徳稲荷神社、鹿島城址は歴史的な景観を活かした観光拠点を形成します。

■交流

- 道の駅鹿島は、地域活性化の拠点の1つになるよう再整備を行います。

表 7 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (4/5)

計画	内容
<p>鹿島市立地適正化計画 (令和2年3月)</p>	<p>第5章 基本的な方向性 5.2.コンパクトなまちづくりへ向けた基本方針 5.2.1.まちづくりの方針</p> <p><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</p> <p><基本方針1>本市の歴史等の特色を踏まえた拠点形成と魅力・賑わいの創出 本市の都市機能は、肥前鹿島駅から中心市街地、市役所周辺に集積しており、また、肥前浜宿では、歴史的な町並みが形成されています。今後、コンパクトな都市づくりに向けては、これらの交通結節点周辺や公共施設が集積する範囲、観光・交流を中心とする範囲を拠点地域（中心拠点、地域拠点）として位置付け、生活サービス施設などの都市機能の維持・充実を図るとともに、風情ある歴史的町並みを活用しつつ、生活と観光が両立するまちづくりを目指していきます。</p> <p><基本方針2>安全・安心に生活ができ、一定の密度が保たれた居住地の形成 今後、人口減少が進む中で、生活サービス施設などの都市機能を維持し続けるためには、拠点地域の周辺の人口密度を保つ必要があります。そのため、本計画で居住誘導を図る範囲は、用途地域が指定されている長崎本線から国道207号バイパスに囲まれた範囲を基本とし、新たな居住地拡大を抑制しながら、既成市街地での定住促進、地域コミュニティの促進を目指していきます。また、安全・安心した生活ができるよう、居住誘導と合わせ、災害対策についても推進します。</p> <p><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 高齢化等が進行する本市においては、徒歩や公共交通により暮らし続けられるまちを目指す必要があります。そのため、鹿島市地域公共交通網形成計画と連携し、拠点間及び拠点までの公共交通によるアクセスが保てるよう、公共交通の充実、利便性の向上を図ります。 特に、今後は、九州新幹線西九州ルートの開業により、肥前鹿島駅での特急減便等が予定されていることから、市民生活をはじめ市内外の広域交流の促進に向けても検討を推進します。</p> <div data-bbox="437 1312 1385 1966" style="text-align: center;"> </div> <p>図 2-30 誘導区域図（都市機能誘導区域及び居住誘導区域）</p>

第7章 誘導施策

7.1.居住誘導区域の居住環境向上に向けた施策

7.1.5.公共交通の充実

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、公共交通の充実に図ります。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

7.3.都市機能誘導区域の魅力向上に向けた施策

7.3.1.商業の活性化

都市機能誘導区域は、本市の中心部であるため、市民や観光客にとって利便性が高い商業機能の維持・強化を図ります。また、空き店舗等の活用や、企業誘致活動を推進することで、市街地中心部の賑わい創出を目指します。

<施策の方向性>

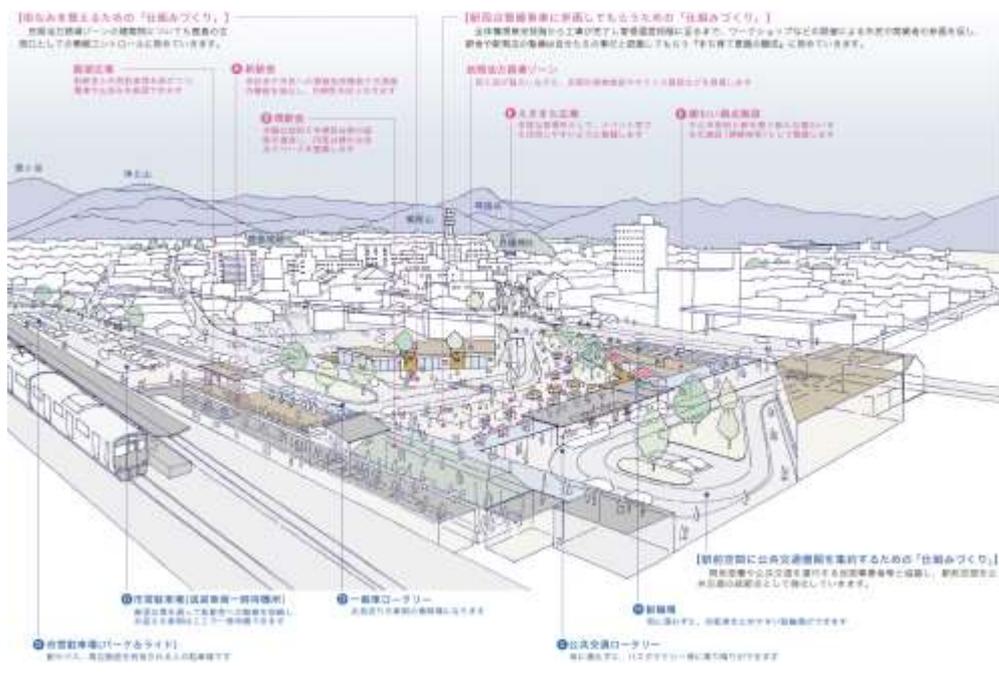
- 中心市街地の賑わい創出に資する事業の実施
- 空き店舗等を活用するための支援
- 地域経済の活性化に向け、企業誘致を推進するための支援
- 肥前浜宿、鹿島城址等の歴史的景観を活かした観光拠点の形成

表 8 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (5/5)

計画	内容
JR 肥前鹿島駅 周辺整備全体 構想 (令和3年11月)	<p>第2章 まちなか整備構想の策定</p> <p><JR 肥前鹿島駅周辺まちづくりのテーマ (コンセプト) > 「人と自然がつながる 私たちの“まちの駅”」</p> <p>整備目標1 鉄道を中心とした交通結節点を強化し“まちの交流循環拠点へ” ・単なる交通結節点としての駅から駅周辺および周辺都市を含めた連携・回遊の中心となることで、まちの交流が広く循環する拠点となることをめざしていきます。</p> <p>整備目標2 豊かな暮らしや風景を感じられる“まちの玄関口としての肥前鹿島駅へ” ・肥前鹿島駅は、在住者や来訪者にとってのまちの玄関口として、周辺に点在する豊かな資源や活動等の情報を提供する場所として機能させていきます。</p> <p>整備方針3 歴史と文化を活かし“賑わいあふれ、人にやさしい駅周辺まちづくりへ” ・肥前鹿島駅を含む中心市街地には、歴史と文化が重層するエリアでもあります。これらの資産を継承しつつ、まちなかに点在する“小さな拠点”を連携させて駅との一体的なまちづくりを市民・行政・事業者の共創によって推進していきます。</p> <p>まちなか整備基本方針</p> <p>① 周辺地区を取り巻く豊かな自然環境の保全・活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ★山並み風景や肥前鹿島干潟等の自然環境の活用、生態系の保全 ★駅と中心市街地とを繋げる緑のネットワークづくり ★市民の生活の場となっているネットワーク拠点 (公園・商店等) の活用・創出 <p>② 中心市街地に重層的に点在する歴史・文化・活動等の継承</p> <ul style="list-style-type: none"> ★城下町期から近世に至る重層的な資産の保全・活用 ★旧肥前鹿島駅舎を始めとする歴史的文化的資産の掘り起こし ★市内観光へ導くインフォメーション機能や案内サイン等の充実 <p>③ 人にやさしい駅まちづくりのための交通コントロール</p> <ul style="list-style-type: none"> ★多重縦列駐車や通過交通の排除による駅利用者の安全性の確保 ★駅前空間において交錯している公共交通と一般送迎車両の整序化 ★周辺観光拠点等への移動の円滑化と相互連携の強化・充実 ★歩行者にやさしく、安全安心な道づくりの推進 <p>④ 地区生活の暮らしやすさ、住環境の向上、市民のための居場所づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ★人々の憩いの場、集いの場としてのまちなか既存ストックの活用 ★新規出店しやすい空き店舗等の活用と支援環境の整備 ★待合の場として快適な駅舎空間の強化・充実 ★市民が利用する医療機関や商業施設などに向かう公共交通の充実 ★建物の耐震化等による災害時の安全性の向上 ★洪水等の災害時における一時避難場所としての活用 <p>⑤ 交流人口の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ★市民と来訪者、双方の交流の場となる心地良く使いやすい駅前空間の創出 ★まちなかのネットワーク拠点 (商店や病院等) の活用と相互連携による回遊性の創出 ★鹿島市の特産品や活動等を総合的にPRする場所づくり <p>⑥ プロセスとアプローチを大切にした駅周辺まちづくり事業への取り組み方</p> <ul style="list-style-type: none"> ★多年度かつ複数事業に渡る事業の一体性と一貫性を確保するための推進体制の構築 ★駅舎と駅周辺整備への市民の参加機会確保と事業進捗状況の積極的な情報開示

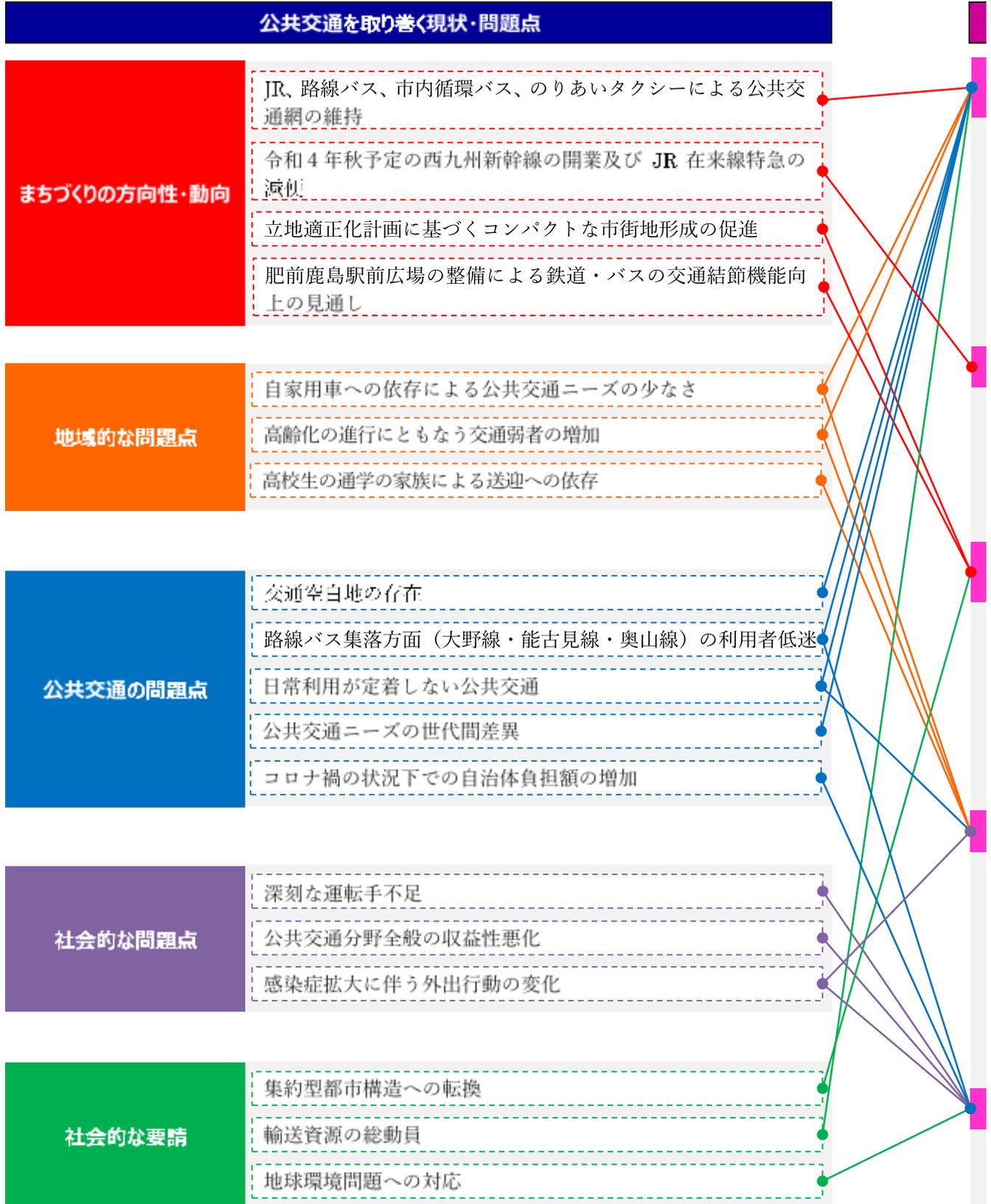


第3章 駅周辺整備構想の検討 イメージパース



第3章 現状の問題点、今後の課題の整理

鹿島市における公共交通に関するこれまでの取り組みと前述の問題点等を受け、公共交通の今後の取り組み課題と、課題解決に向けた基本方針を以下の通り整理します。



鹿島市の公共交通網の維持・形成に向けた取り組み課題

基本的な方針

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

- 住民の移動ニーズと公共交通網のマッチングを図った公共交通網の見直し
- 住民の移動ニーズと輸送資源の状況に応じた、路線や運行形態の見直し
- 今後の高齢化の進展に伴う免許返納者の増加による、移動に困難をきたす方々の増加への対応
- 交通空白地の解消に向けて、地域の特性を考慮した最適な公共交通サービスの導入

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

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

- 西九州新幹線の開業に伴い、新幹線駅（武雄、嬉野）へのアクセスの利便性向上による広域移動環境の確保・充実
- JR長崎本線（在来線）は、引き続き佐賀・福岡方面の幹線的交通軸となるため、ダイヤや速達性等の面での利便性の維持

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

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

- 本市中心市街地への、市内各地や周辺自治体からの公共交通でのアクセス利便性確保のため、地域間幹線を担うバス路線の運行水準の維持
- JR肥前鹿島駅周辺整備全体構想を踏まえ、JR肥前鹿島駅における交通結節機能の向上
- 観光客など市外からの来訪者にとっても利用しやすい公共交通利用環境の充実

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

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

- 市民向けに公共交通の利用方法や運行ルート等の認知度を向上させるための情報提供方法の検討
- 観光客など市外からの来訪者向けに、観光施設へのアクセス方法など分かりやすい情報提供方法の検討
- 高齢者でも運転免許を保有し、現役で運転する市民がほとんどである現状を踏まえ、利用促進策の検討
- 高校生など若年層向けに公共交通の利用促進を図るため、親世代への理解促進も含めた利用促進策の検討

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

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

- 公共交通全体に対する財政負担状況を考慮した運営方針の検討
- 利用促進策のほか、多面的な収入増加策の検討

第4章 基本的な方針および計画の目標

4-1. 基本的な方針

前項に整理した、これまでの取り組みと現状の問題点、今後の課題に従い、鹿島市における公共交通網を形成していく上での4つの基本的な方針を以下の通り定めます。

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

本市の多様な年齢層の移動ニーズを踏まえ、それらに応えられるよう、公共交通網の見直し・再構築を図ります。あわせて、交通空白地の解消に向けた移動手段の確保を検討します。

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

令和4年秋の西九州新幹線の開業により、本市をとりまく広域移動の環境が大きく変化する中、新幹線駅との間を結ぶバス路線を幹線交通軸として位置付けるとともに、JR長崎本線（在来線）へのアクセス性を維持します。

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

コンパクトな市街地の形成を推進するにあたり、市街地へアクセスできる公共交通ネットワークならびに中心市街地を循環するネットワークの維持・充実を図ります。また、観光客にとっても利用しやすい公共交通網の形成を推進し、日常生活と観光の両面から本市の活性化を図ります。

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

あらゆる年代に対応した公共交通の利用促進策を、商業・福祉・観光など、あらゆる関係主体と連携しながら促進し、ひいては利用者の増加による費用負担の軽減を図ります。

4-2. 計画の目標

鹿島市における公共交通網の形成に向けた基本方針に基づき、第七次鹿島市総合計画の目指す将来像「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」を実現するため、公共交通網の形成による4つの計画目標を定めます。

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

地域ごとの多様な年齢層の移動ニーズを踏まえ、JR、路線バス、市内循環バス、のりあいタクシーなど既存の公共交通の役割分担について見直しを行い、交通空白地の解消も視野に入れた運行エリア・運行形態の見直し・再編を図ります。

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

西九州新幹線の新幹線駅が設置される武雄市及び嬉野市と、本市とを結ぶ路線について、幹線交通軸として維持・充実させるとともに、肥前鹿島駅や肥前浜駅でのJR長崎本線（在来線）の乗り継ぎ利便性を維持・向上し、新幹線と在来線の両方の利便性確保を図ります。

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

肥前鹿島駅を本市の公共交通の中心核と位置づけ、市内各方面から中心市街地へアクセスできる公共交通ネットワークを維持するとともに、中心市街地の移動の利便性を充実させる装置として市内循環バスを位置づけます。また、観光客による公共交通の利便性向上に向けた取組を推進します。

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

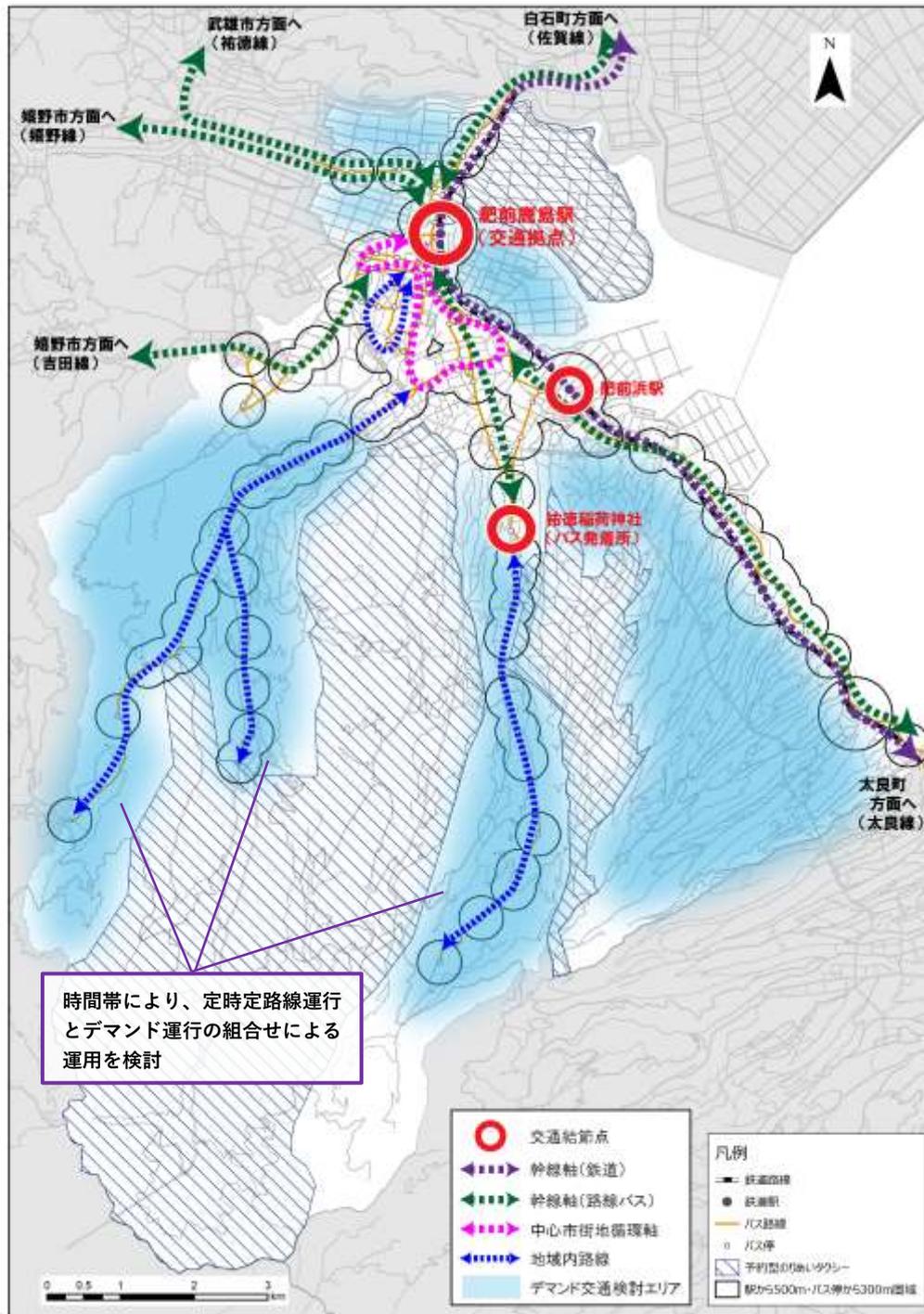
情報提供を通じて、市民への公共交通の認知度向上を図るとともに、交通事業者や社会福祉協議会、商業施設、観光関係者等の多様な主体と連携しながら、利用促進を図ります。また、持続可能な公共交通の運営のために、広報活動等を引き続き推進します。

4-3. 鹿島市における公共交通網の将来像

鹿島市における公共交通網の将来像を以下に示します。

路線バスのうち、市域をまたぐ系統は幹線軸として位置付け、運行水準の維持・充実を図ります。

廃止代替バスの路線（大野線、能古見線、奥山線）については、日中の利用者減少及び児童・生徒の通学に依存した利用状況を考慮し、時間帯により、定時定路線運行とデマンド交通の組合せによる運用を検討します。



第5章 実施事業

鹿島市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、4つの基本方針に基づいて、設定した個別事業を以下に示します。

各事業は、記載する実施主体が事業を推進するものとしませんが、本計画期間内においても事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び事業内容は見直しを行います。

また、P.39以降に各個別事業の具体的な内容について記載します。

表 9 実施事業 (1/2)

計画目標	
実施事業	実施主体
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	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者
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	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者
交通空白地への公共交通網の拡充	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者
AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入	鹿島市地域公共交通活性化協議会
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、肥前山口駅※）	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、沿線市町
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	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者
JR 長崎本線（在来線）の利便性の確保	鹿島市、佐賀県、沿線市町、関係団体

※肥前山口駅は、令和4年秋の西九州新幹線開業に合わせて、駅名が「江北駅」に改称される予定です。

表 10 実施事業 (2/2)

計画目標	
実施事業	実施主体
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	鹿島市、佐賀県
市内循環バスの運行維持・充実	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者
バス停の待合環境の整備・充実	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、地域住民・事業者
観光利用・周遊を想定した公共交通の導入・利用促進	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、鹿島市観光協会
観光等における MaaS*の導入推進	鹿島市地域公共交通活性化協議会、佐賀県、交通事業者
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	鹿島市地域公共交通活性化協議会
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	鹿島市、鹿島市地域公共交通活性化協議会
商業施設と連携した利用促進策の実施	鹿島市地域公共交通活性化協議会、鹿島商工会議所、商業施設など
医療・福祉部門と連携した利用促進策の実施	鹿島市地域公共交通活性化協議会、鹿島市社会福祉協議会、医療施設など
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	鹿島市地域公共交通活性化協議会、鹿島市教育委員会など
公共交通利用に係る広報活動の推進	鹿島市地域公共交通活性化協議会、交通事業者

※MaaS（マース：Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。（出典：国土交通省）

5-1. 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

事業名	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					
事業概要	<p>定時定路線運行を行う路線バスによる幹線移動、市内循環バスによる中心市街地の回遊移動を担いながら、高津原のりあいタクシーおよびデマンド型の予約型のりあいタクシーで補完的なサービスを提供します。また、既存公共交通では対応できない場合等において、必要に応じて、その他福祉有償運送等の輸送資源の総動員により、地域に密着した移動ニーズへの対応を図ります。</p> <p>また、廃止代替バスの路線（大野線、能古見線、奥山線）については、時間帯別の需要をもとに、利便性と効率性に配慮しながら、朝夕の時間帯は現状の定時定路線運行、日中はデマンド交通との組み合わせによる運行形態の見直しを図ります。そのため、予約型のりあいタクシーの運行エリア拡大について、タクシー事業者と協議の上検討します。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会	検討・準備		再編（利用状況により見直し）		
	交通事業者					

事業名	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					
事業概要	市民にとって利用ニーズの高い施設等へのアクセスが容易となるよう、路線バスの運行ルート（経由地等）の見直しを図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会	路線見直し（適宜）				
	交通事業者					

事業名	交通空白地への公共交通網の拡充					
事業概要	交通空白地については、予約型のりあいタクシーの運行エリア拡大や、バス路線の一部見直しなどを検討し、これらの解消を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会					
交通事業者						

事業名	AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入					
事業概要	予約型のりあいタクシーの利便性向上および運営の効率化を目的として、AI・ICTを活用したデマンド交通システムの導入の検討を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会					

5-2. 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

事業名	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、肥前山口駅）					
事業概要	西九州新幹線や特急列車を利用した広域移動を円滑に行うことができるよう、武雄温泉駅、嬉野温泉駅及び肥前山口駅での乗り継ぎ利便性を想定し、路線バスの運行本数の維持・充実およびダイヤ見直しを図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会	運行本数の維持・充実				
交通事業者、沿線市町	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	

事業名	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					
事業概要	JR 長崎本線を利用した広域移動を円滑に行うことができるよう、JR 長崎本線のダイヤ改正に応じて、肥前鹿島駅や肥前浜駅での乗り継ぎ利便性を想定し、路線バスや市内循環バス等のダイヤ見直しを図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し	ダイヤ見直し
交通事業者						

事業名	JR 長崎本線（在来線）の利便性の確保					
事業概要	西九州新幹線開業後の JR 長崎本線の利便性（列車の運行本数、ダイヤ編成、佐賀方面との直通運行、円滑な乗り換えなど）の確保について、関係団体や沿線市町、佐賀県と連携しながら、取組みを実施します。合わせて、JR 長崎本線の利用促進を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市	利便性確保について取組み				
関係団体、沿線市町、佐賀県						

5-3. 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

事業名	肥前鹿島駅周辺整備の推進					
事業概要	JR 肥前鹿島駅及び周辺エリアを「人と自然がつながる 私たちの“まちの駅”」をテーマに、交通結節点としての役割だけでなく、まちの交流循環拠点として整備を推進するとともに、駅と中心市街地との連携強化による本市の活力向上を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市 佐賀県					

事業名	市内循環バスの運行維持・充実					
事業概要	市内循環バスを、中心市街地の循環軸として位置付け、主要な商業施設や医療機関等へのアクセス性を引き続き維持・充実させることで、郊外部や市外からの来訪者の回遊利便性を確保します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通 活性化協議会 交通事業者	路線・ ダイヤ 見直し	路線・ ダイヤ 見直し	路線・ ダイヤ 見直し	路線・ ダイヤ 見直し	路線・ ダイヤ 見直し

事業名	バス停の待合環境の整備・充実					
事業概要	交通事業者、地域の住民や事業者等と連携し、バス停への上屋やベンチの設置や、老朽化した施設の改修など、待合環境の整備・充実を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通 活性化協議会 交通事業者 地域住民・事業者					

事業名	観光利用・周遊を想定した公共交通の導入・利用促進					
事業概要	観光目的での来訪者が、市内を快適に楽しく周遊できるよう、路線バスや市内循環バスなど既存の公共交通の利用促進に加え、観光向けのりあいタクシーや、グリーンスローモビリティなど新たな回遊手段の導入を検討します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通 活性化協議会 交通事業者、 鹿島市観光協会	導入検討	実証運行・効果検証→本格導入			

事業名	観光等における MaaS の導入推進					
事業概要	佐賀県が推進する MaaS アプリを活用した観光利用検討と連携し、西九州新幹線の開業と合わせ、観光客等の誘致を促進します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通 活性化協議会 佐賀県 交通事業者	MaaS アプリを活用した取組推進				

5-4. 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

事業名	分かりやすく使いやすい総合時刻表の作成					
事業概要	ダイヤ改正等に合わせて総合時刻表の更新を行い、市民への配布を継続的に実施します。また、西九州新幹線や JR 在来線と路線バス等との乗り換えを考慮した分かりやすい表記を行います。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	鹿島市地域公共交通 活性化協議会	作成 更新	作成 更新	作成 更新	作成 更新	作成 更新

事業名	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					
事業概要	人口減少や高齢化が進む中、高齢者、障がい者などの交通弱者に対する移動支援のあり方を検証するとともに、運転免許証自主返納者に対する公共交通機関（バス、タクシー）の共通利用券の給付を継続します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	鹿島市	運転免許証自主返納者に対する 公共交通機関の共通利用券給付の継続実施				
鹿島市地域公共交通 活性化協議会	交通弱者に対する移動支援のあり方の検証					

事業名	商業施設と連携した利用促進策の実施					
事業概要	西九州新幹線開業後の JR 長崎本線の利用促進を図るため、商業施設と連携した利用促進策を検討します。また、商業施設と公共交通で利用可能な共通買い物券などの発行を検討します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度
	鹿島市地域公共交通 活性化協議会	企画検討	発行に向けた検討			
鹿島商工会議所、商 業施設など						

事業名	医療・福祉部門と連携した利用促進策の実施					
事業概要	交通空白地における高齢者等の移動手段確保について、社会福祉協議会と連携して実施します。また、主な病院など医療機関に、公共交通の時刻表の掲載協力を仰ぎ、公共交通の利用促進を図ります。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会 鹿島市社会福祉協議会、医療機関など	利用促進に向けた連携の検討				

事業名	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					
事業概要	小・中学生など若年層を対象にした公共交通利用体験会を、教育委員会などと連携し、定期的実施します。また、高齢者を対象にした公共交通でお出かけする利用体験会を実施し、公共交通の利便性のPR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4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会	利用体験会の実施（高齢者向け）				
	鹿島市教育委員会など	利用体験会の実施（小・中学生向け、協議会と連携）				

事業名	公共交通利用に係る広報活動の推進					
事業概要	市広報誌への公共交通に関する記事の定期的な掲載等を通して、広報活動を継続し、公共交通の利用促進を図ります。また、バス車体への広告掲示の継続や総合時刻表への広告掲載等を推進します。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
	鹿島市地域公共交通活性化協議会 交通事業者	継続実施				

第6章 計画の達成状況の評価

6-1. 計画の達成状況の評価する数値指標

(1) 数値目標

計画に基づく事業の実施により、計画の目標の達成状況の評価するため、以下の数値指標を定めます。

計画目標			
数値指標	現状値 (年度)	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 ★鉄道、バス、のりあいタクシー（予約型含む）が 利用できないエリアを含む行政区の数	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 (R7 年度末)
祐徳神社前バス停 1 日当たり乗降者数	23 人 (R3 年 4 月実績)	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）

※中心商店街・・・スカイロード商店街、さくら通り商店街、新町商店街、稲荷通り商店街、新天町商店街及び商業施設ピオの界隈

(2) 数値目標の設定根拠

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

A) 市内循環バス利用者数

本市の循環軸を構成する市内循環バスは、移動ニーズに合わせて運行内容を随時見直すことで、年々利用者は増加しており、コロナ禍の状況下にある令和3年度においても増加しています。

網形成計画策定後、平成30年度から令和3年度までの3年間で約1,500人の利用者増加がありました。増加のペースは今後落ち着いてくるものと想定し、これまでの50%程度の伸びで増加が進むことを目標に、令和8年度の目標値を以下のとおり7,100人と設定しました。

今後も、中心市街地の主要施設をカバーする路線として、利便性を維持し、利用者数の増加を図ります。



図 31 市内循環バス利用者数の推移 (事業年度：前年10月～9月)

B) 予約型のりあいタクシー年間利用者数

予約型のりあいタクシーは、古枝線は通学利用もあり、令和3年度の稼働率が17.1%である一方、北鹿島線では2.2%、能古見線では7.5%と低い状況にあります。

そのため、北鹿島線と能古見線については稼働率を20%、1便当たり平均乗車人数を1.2人/便に上げるとともに、古枝線については稼働率を30%、1便当たり平均乗車人数を3.0人/便として、年間利用者数を想定しました。

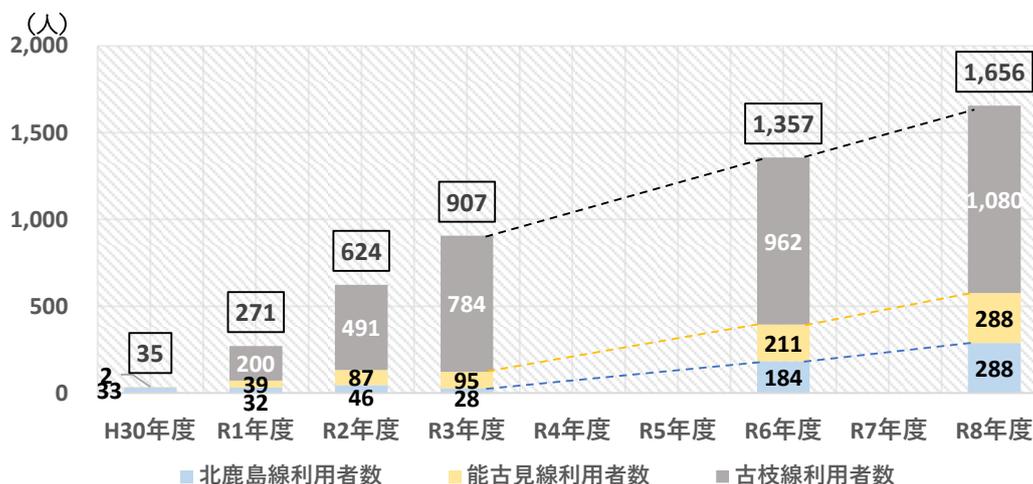


図 32 予約型のりあいタクシー稼働率及び利用者数の推移（事業年度：前年10月～9月）

※R8年度 予約型のりあいタクシー利用者数 算定の根拠

年間の予約型のりあいタクシー稼働日を240日とし、1日5便運行のため、
 年間最大運行可能便数 240日×5便=1,200便/年

(北鹿島線・能古見線)
 年間最大便数1,200便に、年間の稼働率20%と1便当たり平均乗車人数1.2を乗じて、
 $1,200 \text{ 便/年} \times 20\% \times 1.2 \text{ 人/便} = 288 \text{ 人/年}$

(古枝線)
 年間最大便数1,200便に、年間の稼働率30%と1便当たり平均乗車人数3.0を乗じて、
 $1,200 \text{ 便/年} \times 30\% \times 3.0 \text{ 人/便} = 1,080 \text{ 人/年}$

C) 交通空白地を有する行政区の数

本市の交通空白地の解消に向けた数値指標として、交通空白地を有する行政区の数を設定し、数値の減少に向けた取組を推進します。

※交通空白地

- ・鉄道駅から 500m、バス停（路線バス、市内循環バス、高津原のりあいタクシー）から 300m 以上離れている地域
（地域公共交通づくりハンドブック（国土交通省）から準用）
- ・予約型のりあいタクシーの運行エリア外

上記を満たすエリアを含む行政区を、「交通空白地を有する行政区」として計上

表 11 交通空白地を有する行政区

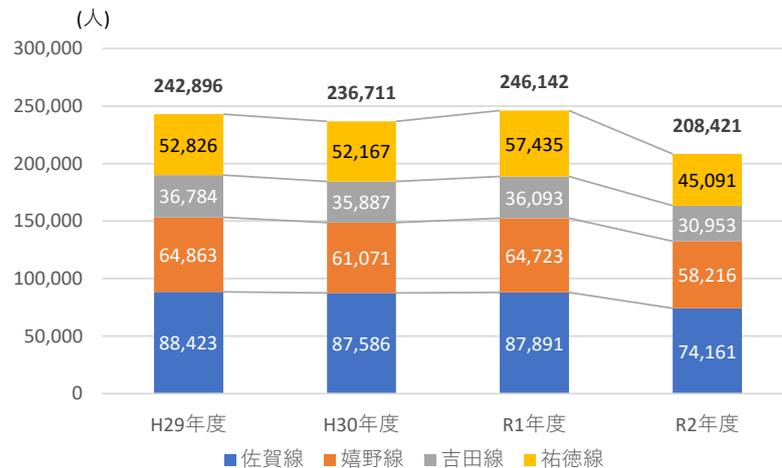
地区	大字（行政区）	空白地を有する行政区数 （地区毎）
鹿島	納富分（井手分）、重ノ木（犬王袋、世間、重ノ木、小舟津）	5
能古見	山浦（南川）、三河内（伏原、上浅浦）	3
古枝	古枝（久保山、竹ノ木庭、平仁田開拓）	3
浜	浜町（北舟津、南舟津、野畠、新方）	4
北鹿島	森（森、土井丸）、中村（中村、組方）	4
七浦	音成（母ヶ浦、西塩屋、小宮道、音成、嘉瀬浦、大宮田尾、東塩屋、西葉）、 飯田（龍宿浦、飯田、江福）	11
合計		30

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

A) 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

本市から西九州新幹線の駅へアクセスする路線バスは、嬉野温泉駅へは嬉野線と吉田線が、武雄温泉駅へは祐徳線が接続しています。また、肥前山口駅へは JR 長崎本線のほかに路線バスの佐賀線が接続しています。

本市が高速交通網へアクセスするための幹線軸を、今後も維持・充実させるため、武雄温泉駅、嬉野温泉駅及び肥前山口駅へアクセスする路線バス 4 路線の利用者数の維持・増加を図ります。



出典：国土交通省九州運輸局

図 33 新幹線駅及び特急停車駅へアクセスするバス路線の利用者数の推移

(事業年度：前年 10 月～9 月)

B) JR 肥前鹿島駅の 1 日当たり乗車人数

西九州新幹線開業後も、JR 長崎本線（在来線）は、通勤・通学をはじめとする沿線市町への移動、佐賀・福岡方面の広域移動等において、引き続き重要な役割を果たします。そのため、本市の交通拠点である JR 肥前鹿島駅の利用者数の維持を図ります。



出典：JR 九州

図 34 JR 肥前鹿島駅の利用者数の推移 (行政年度：4 月～翌年 3 月)

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

A) 中心商店街の通行量（車・バイク・自転車・歩行者）

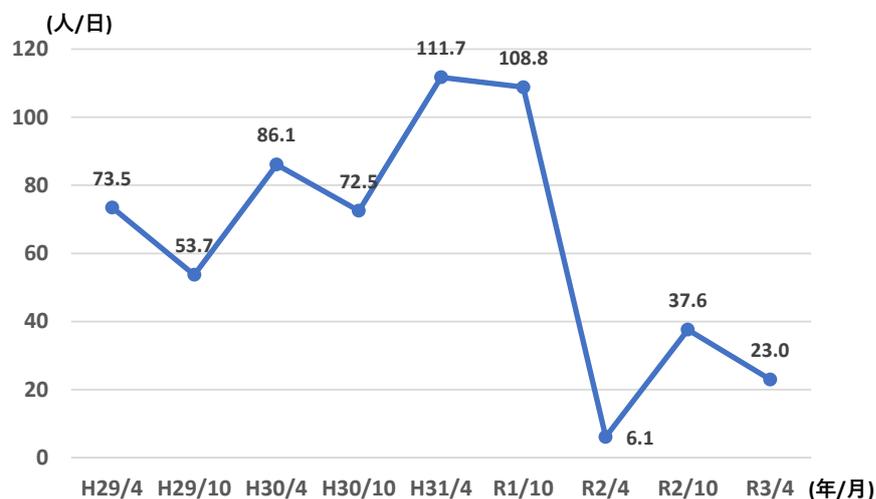
JR 肥前鹿島駅の周辺整備の進展により、駅と中心商店街を結ぶ交通軸の連携を強化することで、中心商店街の賑わいの回復を目指すこととしています。また、本計画により中心市街地と市内各地や隣接市町との間を公共交通で結ぶ幹線軸や地域内路線、公共交通による中心市街地循環軸（市内循環バス）の両方について維持・強化を推進し、コンパクトなまちづくりの促進を図ります。

そこで、第七次鹿島市総合計画でも成果指標に設定されている「中心市街地の通行量」を本計画の数値指標にも位置づけます。

B) 祐徳神社前バス停 1 日当たり乗降者数

本市への来訪者が、公共交通を活用した観光を行っている指標として、祐徳稲荷神社の最寄り、かつ本市の多くの路線バスの起終点となっている「祐徳神社前」バス停の 1 日当たり乗降者数の増加をもって、公共交通で来訪する観光客の状況を測ります。

祐徳神社前バス停は、祐徳稲荷神社を訪れるインバウンドの増加等により、令和元年には 1 日 100 人以上の乗降がありました。しかし、令和 2 年以降は、コロナ禍による渡航や移動の自粛のために、乗降者数は激減しています。今後、インバウンド需要の回復を見越して、乗降者数をコロナ前の最低水準の 50 人に設定します。



出典：祐徳自動車

※祐徳自動車(株)が年 2 回（4 月、10 月）に 10 日間実施する乗降調査において計測した、祐徳神社前バス停での乗降客数（路線バス祐徳線・嬉野線・佐賀線の利用者）の 1 日当たり平均をとったもの。

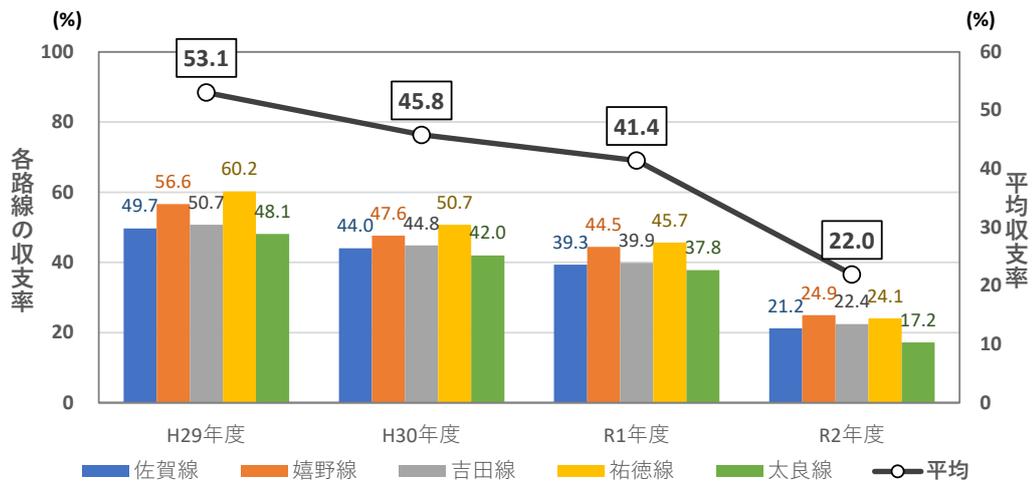
図 35 祐徳神社前バス停の乗降者数の推移

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

A) 路線バス（生活交通路線）の平均収支率

路線バスの平均収支率は、年々低下傾向にありましたが、令和2年度はコロナ禍の影響により22.0%と、令和元年度の半分近くにまで低下しました。

今後、アフターコロナの情勢下でどこまで需要が回復するかは未知数ですが、令和8年度には、令和元年度の数値に近い40.0%の目標値を設定し、需要回復に向けた取組を推進することとします。



出典：国土交通省九州運輸局

図 36 路線バス（生活交通路線）の平均収支率の推移（事業年度：前年10月～9月）

B) 市民1人当たりの負担額

公共交通の運行維持に対する市負担額は、平成30年度まではほぼ横ばいで推移していましたが、令和元年度以降大きく増加し、令和2年度はコロナ禍等の影響により、市負担額と1人当たり負担額ともに、2年前（平成30年度）の2倍以上に膨れ上がっています。

今後、アフターコロナの情勢下で、コロナ前の公共交通の利用者がどれだけ戻り、市負担額がコロナ前の水準にどこまで近づくかは未知数ですが、市民1人当たり2,000円程度の負担額に抑えられるよう、維持を図ります。



図 37 市民1人当たりの負担額の推移（事業年度：前年10月～9月）

C) 公共交通体験会の実施

小・中学生向け、高齢者向けの体験会を、毎年それぞれ1回以上（計2回以上）実施、5年間で累計10回以上の実施を目指して事業を推進します。

この取組みを継続して実施することにより、住民が公共交通に親しむ機会を創出し、公共交通の利用促進への展開を図ります。

【参考事例】大分県豊後大野市「大人の社会見学」

行政と地元の大学・高校による協働事業で、高齢者と一緒にコミュニティバスで市街地へ出かけての買い物や遊びをセットで体験するイベントを毎年実施

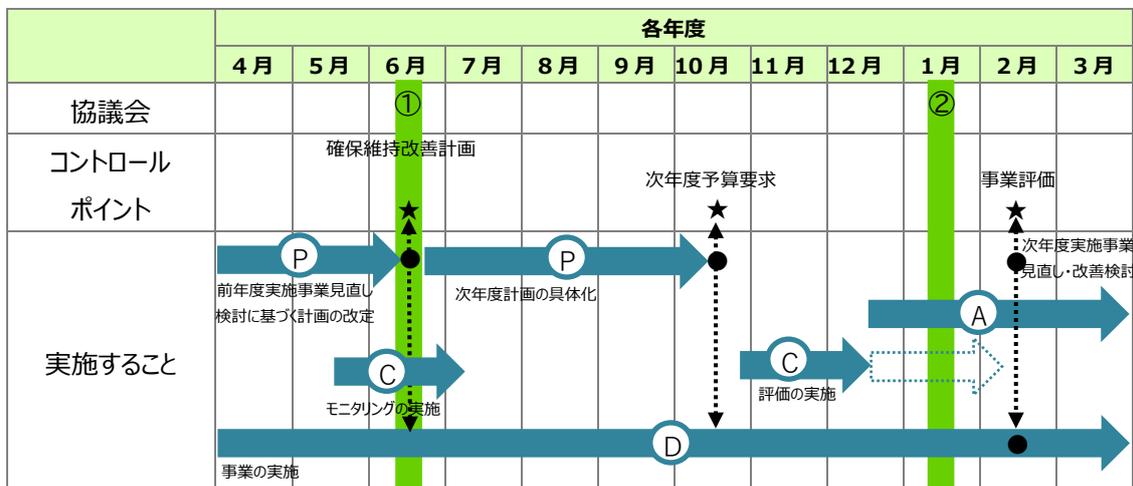


6-2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。そのために、継続的に取組みを実施していく (Do) と同時に、その取組み結果を詳細に把握・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)、新たな取組みの計画を立案する (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ていきます。

このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証を繰り返し、事業者から提供されたデータ等により数値指標を計測し、目標値と照らし合わせて評価を実施することで、令和 8 年度の本計画の期間満了時には、計画期間全体を通しての事業の実施状況や数値指標の達成状況の評価し、次期計画策定の検討を進めていきます。

表 12 PDCA の実施サイクル (毎年度の評価)



6-3. 計画の推進体制

本計画は、改正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本市を中心に、鹿島市地域公共交通活性化協議会の構成員である交通事業者、地域住民、行政が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図ります。

事業主体	役割
鹿島市	関係者との密接な連絡調整 新規事業の企画・立案 情報発信などの積極的な啓発活動の実施
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・分析及び鹿島市との共有 積極的な利用促進事業の実施
地域住民等	公共交通機関の積極的な利用 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 MaaSの普及など広域にわたる施策の推進
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

別紙 1

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	運行の様様	補助事業の活用	役割
祐徳自動車(株)	市内循環線(西回り)	肥前鹿島駅前	市役所・エイブル	肥前鹿島駅前	路線定期	ライダー補助	中心市街地の主要施設と接続し、買い物、通院等の地域の移動手段としての役割を担う。
祐徳自動車(株)	市内循環線(東回り)	肥前鹿島駅前	市役所・エイブル	肥前鹿島駅前	路線定期	ライダー補助	中心市街地の主要施設と接続し、買い物、通院等の地域の移動手段としての役割を担う。
(有)再耕庵タクシー	高津原線	蟻尾山	犬塚病院	鹿島駅前	路線定期	ライダー補助	住宅密集地である南西部の高津原地区の住宅街と中心市街地の主要施設と接続し、買い物、通院等の地域の移動手段としての役割を担う。
(有)再耕庵タクシー	能古見線		広平、大野、早ノ瀬、中川内、西三河内、東三河内、大木庭、山浦、川内、筒口、南川、大殿分、中木庭、本城、土穴、貝瀬、若殿分、白鳥尾、番在開拓、山浦開拓、奥山、平仁田開拓、竹ノ木庭、中尾、上古枝		区域	ライダー補助	路線バスの廃止代替のデマンド交通として、商業施設、病院と接続し、地域の移動手段としての役割を担う。
(有)再耕庵タクシー	古枝線		矢筈、七開、鮎越		区域	ライダー補助	路線バスの廃止代替のデマンド交通として、商業施設、病院と接続し、地域の移動手段としての役割を担う。
(有)再耕庵タクシー	北鹿島線		北鹿島東部地区		区域	ライダー補助	路線バスの廃止代替のデマンド交通として、商業施設、病院と接続し、地域の移動手段としての役割を担う。

(備考)

・上記系統については、役割欄に記載のとおり地域にとって重要な役割を担っており、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・維持する必要がある。