

令和元年度第1回 美里町地域公共交通活性化協議会 説明資料〈参考〉

地域内フィーダー系統確保維持事業の内容は、路線バスなどの地域間交通ネットワークと密接な地域内の交通の運行について、補助金を受けることができるという国の支援制度です。

現在、美里町内を運行している美里バスは、各集落から、最寄りの地区拠点までを運行し、そこで地域間幹線である路線バスに接続していますので、令和元年10月から令和2年9月末までの実績に応じてこの支援を受けることができる可能性があります。

その補助金を受けるためには、生活交通確保維持改善計画を作成して、この事業の認定申請を提出する必要がありますが、この計画全体として、本協議会のなかで承認をいただいた上で、認定申請を行う必要があります。

生活交通確保維持改善計画

1. 事業に係る目的、必要性

平成30年10月1日より、各集落から最寄りの生活拠点間までのアクセスを確保するデマンド交通「美里バス」を運行していますが、この美里バスは町民の生活拠点までのアクセスを確保するとともに、地域間幹線系統と生活拠点で接続し、町外へのアクセスを確保する重要な域内交通ですので、この美里バスを維持・確保することが目的です。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

事業実施にあたり、最終的には本協議会で事業の評価をする必要がありますので、目標を設定しています。

系統ごとの目標値を設定していますが、この目標値は、平成28年度に作成している「美里町地域公共交通網形成計画」に設定した目標値と整合性を持たせています。令和4年度の目標値の合計が15,000人となるように設定しています。

平成30年10月から平成32年3月までの美里バスの乗車人数は約3,100人だったので下回る可能性があります。

※網形成計画の抜粋を添付しております。

(2) 事業の効果

お読み取りください。

3. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

「美里町地域公共交通網形成計画」も記載している取り組みです。

※網形成計画の抜粋を添付しております。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

添付している資料をご覧ください。

5～9. お読み取りください。

10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

今年ど美里バスを運行しながら、改善に取り組む予定としています。その内容を記載しています。

8月末に、第2回美里町地域公共交通活性化協議会を開催予定ですので、その際に改善内容を詳しく説明いたします。

11～19についてはお読み取りください。

認定申請までに、軽微な修正等出てくる可能性があると思います
が、そのような軽微な修正に関しましては、事務局に一任いただければと思いますのでよろしくお願いいたします。

生活交通確保維持改善計画の名称

美里町地域内フィーダー系統確保維持計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

本町の人口は昭和22年の24,336人をピークに減少を続け、平成27年までの68年間で、5割以上（57.5%）減少し10,333人となるなど過疎化が一層進行している。また、平成27年時点での高齢化率は41.7%と高齢化が著しく進行し、高齢者を中心にした交通困難者の増加は深刻な問題となっている。

平成30年9月までは、路線バスやコミュニティバス、予約乗合タクシーが運行していた。また、福祉施策として福祉バスも運行していた。しかしながら、便数が少なく利用しにくいいため、利用者数は年々減少し、まちの財政負担額は増加するなど生活交通の維持・確保が困難な状況が続いていた。

こうした状況を受けて、平成28年度には「美里町地域公共交通網形成計画」を策定し、美里町における地域公共交通の問題点・課題として「町内外との円滑なアクセスの確保」「高齢者の生活を支える移動手段の確保」「町のにぎわいづくりの支援」などを整理、また、これらの問題点・課題を解決し目標を達成するための多様な施策を位置付けている。

さらに、平成29年度には「美里町地域公共交通再編実施計画」において、町民、特に高齢者が利用しやすい町内外の円滑なネットワーク構築に向けた再編計画を策定した。

これらの計画に沿って、平成30年10月1日より、複数のモードを一元化し、各集落から最寄りの生活拠点までのアクセスを確保するデマンド交通「美里バス」へ移行した。また、美里バスは地域間幹線系統である「交通センター～辺場～砥用学校前線」や「交通センター～健軍～砥用学校前線」、「松橋駅前～砥用中央線」などと生活拠点で接続しており、地域公共交通確保維持事業により、生活拠点までのアクセス並びに町外とのアクセスを確保する美里バス路線の維持・確保を図る必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

地域公共交通確保維持事業により、美里バスの系統ごとに以下の目標値を設定する。

No	系統名称	目標値		
		R2年度	R3年度	R4年度
1	中央拠点～下原線	71 人/年	106 人/年	106 人/年
2	中央拠点～岩下線	164 人/年	246 人/年	246 人/年
3	中央拠点～西山線	130 人/年	196 人/年	196 人/年
4	中央拠点～中小路線	71 人/年	106 人/年	106 人/年
5	中央拠点～白石野線	130 人/年	196 人/年	196 人/年
6	中央拠点～八幡原団地線	69 人/年	104 人/年	104 人/年
7	中央拠点～有安線	69 人/年	104 人/年	104 人/年
8	道の駅拠点～九尾線	282 人/年	423 人/年	423 人/年
※	道の駅拠点～坂本線	550 人/年	825 人/年	825 人/年
9	砥用拠点～三加線	406 人/年	610 人/年	610 人/年
10	道の駅拠点～木早川内線	296 人/年	443 人/年	443 人/年
11	砥用拠点～高村線	109 人/年	163 人/年	163 人/年
12	砥用拠点～安掛線	296 人/年	445 人/年	445 人/年
13	砥用拠点～中岳線	432 人/年	648 人/年	648 人/年
14	砥用拠点～中川原線	543 人/年	814 人/年	814 人/年
15	砥用拠点～早楠線	1,213 人/年	1,818 人/年	1,818 人/年
16	砥用拠点～福良線	773 人/年	1,160 人/年	1,160 人/年
17	砥用拠点～幕線	293 人/年	440 人/年	440 人/年
18	砥用拠点～柏川線	1,428 人/年	2,140 人/年	2,140 人/年
19	東部拠点～涌井線	93 人/年	139 人/年	139 人/年
20	東部拠点～貫平線	71 人/年	107 人/年	107 人/年
21	東部拠点～山出線	480 人/年	720 人/年	720 人/年
22	東部拠点～下福良線	810 人/年	1,216 人/年	1,216 人/年
23	東部拠点～小崎線	408 人/年	612 人/年	612 人/年
24	東部拠点～内大臣線	681 人/年	1,022 人/年	1,022 人/年
25	東部拠点～畝野線	131 人/年	197 人/年	197 人/年

なお、全系統の目標値の合計は15,000人となり、これは美里町地域公共交通網形成計画で定めている目標①-1と整合を取っている。(美里町地域公共交通網形成計画 P78参照)

※「道の駅拠点～坂本線」については地域内フィーダー系統補助対象ではない。

(2) 事業の効果

美里バス各系統の運行により、町民の各集落から生活拠点へのアクセス、路線バスと一体となった町外へのアクセスが確保できる。また、集落と生活拠点を結ぶ“美里バス”と生活拠点間を結ぶ“美里シャトルバス”、“美里バス”と美里町と他市町を結ぶ“路線バス”のネットワークの連携によって効率的なネットワーク形成が実現できる。さらに、生活拠点に人が集まることでまちの賑わい向上やコミュニティ醸成など町全体の活性化にもつながることが期待できる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

2. の目標を達成するために以下の事業を実施する。なお、以下の事業は美里町地域公共交通網形成計画 P85～93に記載している。

①実施済み

- ・バス停留所の待合環境の整備（美里町）
- ・公共交通の情報発信の充実（町 HP 内に路線図や時刻表等を掲載）（美里町、交通事業者）
- ・運転免許返納者への特典授与制度立案（美里町、交通事業者、県警）
- ・公共交通マップ&総合時刻表の作成（美里町、交通事業者）
- ・お出かけ相談会・乗り方教室の開催（美里町、交通事業者、地区住民）

②今後実施

- ・町民意見をもとにした PDCA サイクルの構築（美里町、交通事業者、地区住民）
- ・趣味や作品の展示やバスのサポーター制度導入（美里町、交通事業者、地区住民）
- ・接遇の向上（美里町、交通事業者、地区住民）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表 1」を添付

①予定している時刻・運行予定期間

予定している時刻：別紙時刻表のとおり

運行予定期間：令和元年 10 月 1 日～令和 2 年 9 月 30 日

②運行事業者の決定の経緯

路線バスの撤退後、長年に渡りコミュニティバス及び予約乗合タクシー、福祉バス、スクールバスを運行し、本町の道路状況や地域特性、住民等の情報に精通している、(株)麻生交通、(有)第一タクシー、(有)楠元タクシーの町内タクシー事業者 3 社に運行を決定

③地域内フィーダー系統の補足

今回の地域内フィーダー系統においては、各集落から 4 箇所に設定する乗り継ぎ拠点までを運行し、地域間幹線系統を接続することとしている。

④再編前後の町内公共交通ネットワーク図を添付

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

美里町から運行事業者への補助金額については、運行経費を基に算定している年間協定料金から国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

株式会社 麻生交通
楠元タクシー 有限会社
第一タクシー 株式会社

7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法
【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

該当なし

8. 別表 1 の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】
該当なし（地域内フィーダー系統のため）
9. 別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
該当なし（地域内フィーダー系統のため）
10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
該当なし（外客来訪促進計画未策定）
12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
13. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし（車両の取得は行わないため）
14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
1) 事業の目標
該当なし（車両の取得は行わないため）
2) 事業の効果
該当なし（車両の取得は行わないため）
15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし（車両の取得は行わないため）	
16. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
該当なし（車両の取得は行わないため）	
17. 協議会の開催状況と主な議論	
・平成28年7月12日（平成28年度第1回） 協議会設立 ・平成29年3月22日（平成28年度第4回） 美里町地域公共交通網形成計画策定 ・平成30年3月19日（平成29年度第2回） 再編実施計画（事業内容）について協議 ・平成30年6月8日（平成30年度第1回） 計画全体について合意、生活交通確保維持改善計画について合意 ・令和元年6月27日（令和元年度第1回） 生活交通確保維持改善計画について合意	
18. 利用者等の意見の反映状況	
平成28年12月に住民懇談会を開催し、福祉バスについて「週に一度の運行ではすべての用事を済ませることは難しく、もう一日運行を増やしてほしい」との要望が多く挙げられたため、美里バスにおいては週2日の運行計画としている。 また、「最寄りバス停までが遠い」「所要時間が長い」との意見も多く寄せられたため、運行経路を見直し、より集落に近い位置を経由、最寄り生活拠点まで直線的に行けるように計画している。 さらに、生活拠点での乗り換えが生じることについては、所要時間が短縮するメリットに賛同を得ている。 平成29年12月には、本計画で計画する運行サービス案を各集落の会合で語り、各集落から出てきたバス停留所等の位置について意見を運行計画に反映している。	
19. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	熊本県交通政策課
関係市区町村	
交通事業者・交通施設管理者等	熊本バス 産交バス 麻生交通 第一タクシー 楠元タクシー 熊本県宇城地域振興局土木部 宇城警察署
地方運輸局	熊本運輸支局
その他協議会が必要と認める者	熊本学園大学教授、美里町商工会、美里町嘱託会、美里町身体障がい者福祉協会、美里町老人クラブ連合会、美里町地域婦人会連絡協議会、美里町社会福祉協議会、美里町 PTA 連絡協議会

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）熊本県下益城郡美里町三和 420 番地

（所 属）企画情報課 政策企画係

（氏 名）渡邊 裕一郎

（電 話）0964-47-1111

（e-mail）watanabe-yuichiro@town.kumamoto-misato.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統キロ程	計画運行 日数	計画運行 回数	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確 保策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
美里町	㈱麻生交通	(1) 中央拠点～下原線		中郡、馬場、堅志田			8日	31.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	㈱麻生交通	(2) 中央拠点～岩下線		岩下、萱野、中郡、馬場、堅志田			18日	72.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	㈱麻生交通	(3) 中央拠点～西山線		大沢水、堅志田、馬場			15日	57.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	㈱麻生交通	(4) 中央拠点～中小路線		中小路、馬場、堅志田			8日	31.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	㈱麻生交通	(5) 中央拠点～白石野線		白石野、小市野、津留、原田、中郡、馬場、堅志田			15日	57.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	㈱麻生交通	(6) 中央拠点～八幡原団地線		萱野、中郡、馬場、堅志田			8日	30.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	㈱麻生交通	(7) 中央拠点～有安線		中小路、大沢水、堅志田、馬場			8日	30.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と堅志田停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(8) 道の駅拠点～九尾線		岩野、坂貫、今、佐俣			31日	123.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と道の駅「佐俣の湯」停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(9) 道の駅拠点～木早川内線		小市野、木早川内、松野原、長尾野、小筵、佐俣			33日	129.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と道の駅「佐俣の湯」停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(10) 砥用拠点～三加線		名越谷、三加、二和田、永富、原町、土喰、三和			45日	177.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。

2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。

4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。

5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。

6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統キロ程	計画運行 日数	計画運行 回数	再編 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確 保策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
美里町	第一タクシー(株)	(11) 砥用拠点～高村線		古閑、名越谷、二 和田、永富、原町、 土喰、三和			12日	48.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(12) 砥用拠点～安掛線		安部、永富、原町、 土喰、三和			33日	129.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	第一タクシー(株)	(13) 砥用拠点～中岳線		甲佐平、豊富、涌 井、清水、栗崎、三 和、土喰、原町、永 富、二和田			47日	188.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	第一タクシー(株)	(14) 砥用拠点～中川原 線		甲佐平、古閑、栗 崎、三和、土喰、原 町、永富、二和田			60日	237.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	第一タクシー(株)	(15) 砥用拠点～早楠線		早楠、安部、土喰、 三和、原町、永富、 二和田			132日	528.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	第一タクシー(株)	(16) 砥用拠点～福良線		豊富、涌井、清水、 栗崎、三和、土喰、 原町、永富、二和 田			85日	337.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(17) 砥用拠点～幕線		境、大窪、永富、原 町、土喰、二和田、 三和			32日	128.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(18) 砥用拠点～柏川線		柏川、石野、清水、 栗崎、三和、土喰、 原町、永富			156日	621.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの松橋 ～砥用線と砥用中央停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有) 第一タクシー(株)	(19) 東部拠点～涌井線		涌井、畝野			11日	41.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通 センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③
美里町	第一タクシー(株)	(20) 東部拠点～貫平線		川越、甲佐平、畝 野			8日	31.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通 センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。

2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。

4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。

5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。

6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統キロ程	計画運行 日数	計画運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確 保策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
美里町	楠元タクシー(有)	(21) 東部拠点～山出線		洞岳、畝野、遠野			53日	209.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(22) 東部拠点～下福良線		洞岳、畝野			89日	353.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有) 第一タクシー(株)	(23) 東部拠点～小崎線		川越、畝野			45日	178.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有)	(24) 東部拠点～内大臣線		大井早、遠野、畝野			75日	297.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③
美里町	楠元タクシー(有) 第一タクシー(株)	(25) 東部拠点～畝野線		畝野			15日	57.0回		区域	①	補助対象地域間幹線系統である産交バスの交通センター～辺場～浜町線と金木停留所にて接続	③
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。

2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。

4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。

5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。

6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統キロ程	計画運行 日数	計画運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確 保策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域内フィーダー系統)

2021年度

市区町村	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統キロ程	計画運行 日数	計画運行 回数	再 編 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の 別	基準口で 該当する 要件	接続する補助対象地域間幹線系統等との接続確 保策	基準二で該 当する要件 (別表7の み)
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					
							0日	0.0回					

(注)

1. 区域運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記することとし、「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「再編特例措置」については、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行の別を記載すること。
5. 「接続する補助対象地域間幹線系統等と接続確保策」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークと、どのように接続を確保するかについて記載する。
6. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。

（２）計画の達成状況を評価するための数値指標

計画の達成状況を評価するための数値指標は、計画全体に対する指標と各目標に対する指標を設定します。

計画全体に対する数値指標

数値指標①：路線バス及びコミュニティバス全体の利用者数

公共交通体系の見直しによる利便性の向上、利用環境の向上、モビリティ・マネジメント等による利用促進を図ることで利用者数の増加を目指します。目標値は、町内移動を担う路線については、美里町第２次振興計画でも目標値として掲げている15,000人とします。また、町外移動を担う路線については、将来的に想定される人口減少下においても現状維持すること目標に30.5万人とします。

指 標	現況値 (平成27年度)	目標値 (平成33年度)
主に町内移動を担う路線※ ¹ の年間利用者数	9,650人/年	15,000人/年
主に町外移動を担う路線※ ² の年間利用者数	30.5万人/年	30.5万人/年

※1：H27年度利用実績（コミュニティバス1,848人、予約乗合タクシー669人、福祉バス砥用地区6,109人、福祉バス中央地区1,023人）の合計値

※2：H27年度利用実績（熊本バス24.3万人、産交バス5.3万人、麻生交通0.9万人）の合計値

数値指標②：公共交通に対する満足度

公共交通体系の見直しによる利便性の向上や利用環境の向上、情報提供の充実などわかりやすい・利用しやすい公共交通利用環境を構築することで、町民の公共交通に対する満足度を現状よりも向上させることを目指します。

指 標	現況値 (平成28年度)	目標値 (平成33年度)
町内の公共交通サービスに対する満足度※ ³	14.0%	現状よりも増加

※3：H28住民アンケート調査における、町内の公共交通サービスに対する満足度の回答のうち、「とても満足している」「やや満足している」と回答した割合の合計値。

7-2 目標達成に向けた施策展開

それぞれの公共交通が担う役割も踏まえ、取り組みの方向性に従って以下のような施策を展開していきます。

【目標1】

日常生活を支え、まちに活力を与える拠点の形成

【施策①】

地区拠点の設定と機能強化

① 目的

● 町民の買い物や交流活動を支え、元気で賑わうまちなかのセンター（中心）となるように地区拠点の整備を行います。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜地区拠点の設定＞

● 「道の駅佐俣の湯」を町全体の交流機能を有する拠点として位置づけます。

● 買い物や地区コミュニティの拠点として次を位置づけます。

・中央地区中心部（中央地区）、砥用商店街（砥用地区）、東部地区活性化施設（東部地区）

＜商業機能の充実、交通結節機能の充実、交流機能の充実＞

● 地区拠点は、商業機能や交流機能の充実を図るとともに、美里バス（仮）と路線バスとの交通結節点として、交通事業者と協働して検討しながら乗継環境を整備します。

▼道の駅佐俣の湯（町全体）



▼砥用商店街（砥用地区）



▼中央地区中心部（中央地区）



▼東部地区活性化施設（東部地区）



③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
地区拠点整備	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標2】 移動しやすいネットワークの構築	【施策②】 住民のニーズに応じたルート・ダイヤへの見直し
--------------------------	---------------------------------

①目的

- 地区拠点の整備に合わせ、住民の移動ニーズに応じたルート・ダイヤに再編し、暮らしに使いやすい公共交通サービスを提供します。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入＞

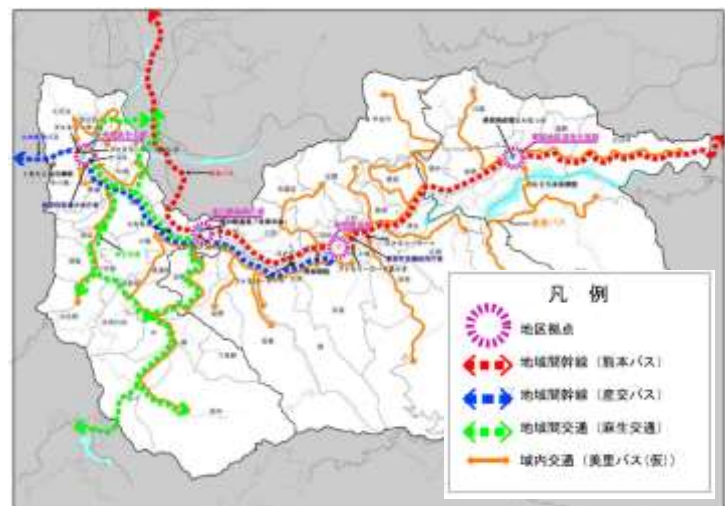
- ・中央・砥用地区集落～道の駅佐俣の湯、中央地区集落～中央地区中心部、砥用地区集落～砥用商店街、東部地区集落～東部地区活性化施設を結ぶ新たな公共交通を運行します。

＜町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持＞

- ・熊本市や甲佐町、松橋、山都町など町外との行き来を支える路線バスを今後も維持していき、合わせて地区拠点間の移動を確保します。また、住民のニーズに応じてルート等の見直しを行います。

＜域内交通と地域間幹線等の円滑なダイヤ接続に向けた検討＞

- ・町内の公共交通と地域間幹線などの域外交通との円滑なダイヤ接続に向けた検討を行います。また、町内の公共交通と隣接自治体の公共交通の円滑な接続について隣接自治体や交通事業者と検討します。



＜スクールバス等の見直し＞

- ・小中学校の将来の状況に応じたスクールバス運行の見直しを行います。

▲美里町公共交通ネットワークの将来イメージ図

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
集落と地区拠点間の美里バス(仮)の運行	町、交通事業者	検討	実施	継続又は見直し	評価・検証	
路線バスの維持・見直し	町、交通事業者	随時、評価・検証を行いながら路線を維持				
		検討	路線の見直し		評価・検証	
域内交通と域外交通の円滑なダイヤ接続	町、交通事業者	検討	実施	継続又は見直し	評価・検証	
スクールバス運行の見直し	町、交通事業者		検討	実施	評価・検証	継続又は見直し

【目標２】 移動しやすいネットワークの整備	【施策③】 バス停留所の待合環境の整備
--------------------------	------------------------

①目 的
● 町民の誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備として、バス停留所の待合環境の整備を行います。

②取り組み方針及び取り組み内容
＜バス停留所の待合環境の整備＞ ・地区拠点や利用の多いバス停留所に上屋・ベンチを設置します。 ・公共施設や商業施設付近のバス停留所では、施設と連携して安全で快適にバスを待つことができる環境づくりに向け、順次進めていきます。 ・特に車いすでの利用が多いバス停留所については、優先的に車いすの乗降がしやすい歩道整備、バリアフリー環境の向上を図ります。



▲バス停上屋・ベンチ設置イメージ
(<http://www.sekisuijushi.co.jp/>)



▲商業施設と連携したバス待ち環境のイメージ（大分県豊後大野市）

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
バス停留所の 上屋・ベンチ の設置	町、交通事業者		検討	順次、実施		
					評価・検証	
協力施設への 待合スペース 設置	町、交通事業者、協力施設		検討	順次、実施		
					評価・検証	

【目標3】 わかりやすさ・利用しやすさの向上	【施策④】 町内公共交通の一元化、公共交通情報の発信
---------------------------	-------------------------------

① 目的

- 町民の誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通とするため、町内公共交通を一元化します。また、バス停留所の共同利用や停留所名称の統合、事業者間での情報の共有化を進めるとともに、町のホームページへの公共交通に関する情報の掲載を行います。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜町内公共交通の一元化＞

- ・現行のコミュニティバスと予約乗合タクシー、福祉バスを美里バス（仮）に統合します。美里バス（仮）は路線・ダイヤ設定型のデマンド交通を基本に検討します。



＜バス停留所の共同利用・停留所名称の統合＞

- ・バス停留所の共同利用や停留所名称の統合を進め、わかりやすくします。

＜事業者間での情報の共有化＞

- ・町内の公共交通に関する問い合わせに各事業者が対応できるように、運行ルートや時刻表、運賃などの運行情報を事業者間で共有します。

＜情報発信＞

- ・町内外に町内の公共交通に関する情報を発信するために、公共交通に特化したサイトを開設し、情報提供の充実を図っていきます。

自治体ホームページへの掲載イメージ▶
(大分県国東市)



③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
町内公共交通の一元化	町、交通事業者	検討	実施			評価・検証
バス停留所の共同利用、停留所名称の統合	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
事業者間の情報の共有化	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
情報発信	町、交通事業者	検討	実施	継続又は見直し	ブラッシュアップしながら実施	

【目標3】
わかりやすさ・利用しやすさの向上

【施策⑤】
利用しやすいバス・プロジェクト

- ① 目 的
- わかりやすい時刻表への改定など、利便性の向上に努めるとともにバス利用者層の拡大に繋がります。
 - 利用が多い高齢者層や運転免許返納者向けの利用促進策を実施し利用拡大を図ります。

② 取り組み方針及び取り組み内容

<わかりやすい時刻表への改良>

- 事業者によって異なる時刻表のデザインを統一するなど、利用者にとってわかりやすい時刻表を提供します。

<バスロケーションシステムの導入に向けた検討>

- 地区拠点や主要なバス停留所でのバスロケーションシステム導入に向けた検討を行います。

<低床バスの導入に向けた検討>

- 超高齢社会の中で誰もが利用しやすいように低床車両の導入に向けた検討を行います。

<運転免許返納者への特典授与や高齢者等への運賃割引の検討>

- 運転免許返納者向けのバス利用情報提供やバスの運賃割引などの特典授与を検討し、運転免許を返納しても安心して暮らせる仕組みをつくります。

<商店と連携した利用促進策展開に向けた検討>

- 町内の商店と連携した利用促進策展開に向けて検討を進めます。

▲共同運行するバス会社の統合時刻表
(青森県八戸市)

▲商店街と連携した免許返納者への特典付与
(滋賀県彦根市)

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
わかりやすい時刻表への改良	町、交通事業者		検討	実施	継続又は見直し	ブラッシュアップしながら実施
バスロケーションシステムの導入	町、交通事業者		検討	実施	評価・検証	継続又は見直し
低床車両の導入	町、交通事業者	検討 順次、導入 評価・検証				
免許返納者等への優遇方策	町、交通事業者、県警	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	ブラッシュアップしながら実施
商店と連携した利用促進策展開	町、交通事業者、協力店舗	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標4】 公共交通に関する認知度と利用意識の醸成	【施策⑥】 モビリティ・マネジメント※の展開
------------------------------	---------------------------

① 目 的

- 公共交通に関する情報提供や利用促進イベントの開催により、町民の公共交通に対する認知度・定着を図るとともに、利用促進につなげます。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜公共交通マップ&総合時刻表の作成＞

- ・町内の公共交通を網羅した公共交通マップや総合時刻表の作成をおこない、バス利用者層の拡大に繋がります。

＜乗り方教室の開催＞

- ・高齢者や小中学生、新たに公共交通を導入する地区を対象にした公共交通の乗り方教室を開催し、公共交通の利用方法の周知を図ります。

＜高齢者バスハイクの開催＞

- ・高齢者を対象にした、公共交通を利用したおでかけを企画し、公共交通の利用方法を習得してもらうとともに、公共交通に親しんでもらい、利用の拡大につなげます。



▲公共交通マップ及び総合時刻表のイメージ
(大分県国東市)



▲バス乗り方教室（宮崎県延岡市）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
公共交通マップ & 総合時刻表の 作成	町、交通事業 者、		検討	実施	評価・ 検証	ブラッシュアップ しながら実施
乗り方教室の開 催	町、交通事業 者、地区住民		検討	実施	評価・ 検証	ブラッシュアップ しながら実施
高齢者バスハイ クの開催	町、交通事業 者、地区住民		検討	実施	評価・ 検証	ブラッシュアップ しながら実施

※モビリティ・マネジメント（Mobility Management、略称MM）とは、町民や組織・地区のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

【目標5】

観光需要の取り込み

【施策⑦】

観光施設と連携した利用促進策の展開

① 目的

- 主要観光施設付近へのバス停留所の移設や観光施設ホームページへの公共交通情報の掲載など、観光施設と連携した利用促進策を展開します。

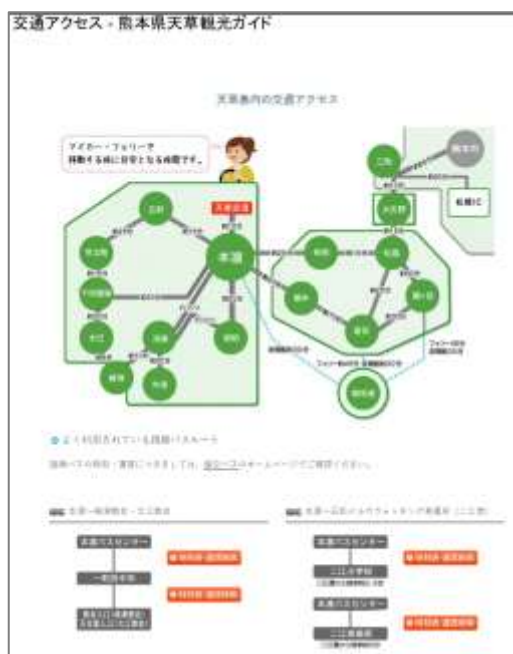
② 取り組み方針及び取り組み内容

＜主要観光施設付近へのバス停留所の移設＞

- ・ 霊台橋、日本一の石段、フォレストアドベンチャーなど主要観光施設近くへの停留所の再配置を検討します。

＜観光施設ホームページへの公共交通情報掲載等＞

- ・ 観光施設と連携して、観光施設のホームページへの公共交通情報の掲載、町の公共交通のホームページや交通事業者のホームページへの観光施設情報の掲載を推進し、双方の利用者数の拡大を図ります。また、観光交流施設と連携したバスの企画乗車券の発行などによる利用促進を検討します。



▲ 観光施設ホームページへの公共交通情報掲載例（天草観光ガイドホームページ）



▲ 交通事業者ホームページへの観光施設情報掲載例（松浦鉄道）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
観光交流施設へのバス停移設	町、交通事業者	検討	実施	継続又は見直し		
観光施設ホームページへの掲載やバス企画乗車券発行	町、交通事業者、観光施設	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標6】 地域で守り育てる意識の醸成・交流空間としての 機能の確保	【施策⑧】 マイバス運動の展開
--	--------------------

①目 的

- 公共交通を将来も維持していくために、公共交通を自分たちの生活の移動手段として意識し、活用していく意識の向上を図ります。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜意見募集の仕組みの構築＞

- ・公共交通に対する町民の意見を集め、それをもとに改善する PDCA の仕組みをつくります。

＜バス車内や待合スペースへの趣味の作品の展示＞

- ・バス車内や待合スペースへの町民の手による趣味の作品の展示やバスのサポーター制度導入について検討します。

＜あいさつの励行＞

- ・バスが明るく気持ちよく利用できるように、挨拶の励行など接遇の向上に努めます。



▲改善要望等を収集する仕組みのイメージ
(青森県八戸市)



▲子供たちの絵画コンクール
(松浦鉄道ホームページ)

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
町民意見をもとにした PDCA サイクルの構築	町、交通事業者、町民	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
趣味の作品の展示やバスのサポーター制度導入	町、交通事業者、町民	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
接遇の向上	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標7】

運行にかかるリソースの確保

【施策9】

車両・設備の更新や運転士の確保に向けた支援

①目的

- 老朽化したバス車両やバス停留所標識の更新や公共交通の人材（運転士等）の確保に向けて支援します。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜老朽化したバス車両やバス停留所標識の更新に向けた支援＞

- 老朽化したバス車両やバス停留所標識の更新を支援します。

＜公共交通の人材（運転士等）の確保に向けた支援＞

- バス運転士等公共交通の人材確保を図るため、公共交通事業者が行う募集情報の周知やポスター掲示、公共交通の魅力と社会的な重要性を周知するなど側面から支援を行います。

■ノンステップバス、リフト付バスの導入

（車両購入・改造）

※中古車も対象

⇒一般乗合旅客自動車運送事業者、これらの者に車両を貸与する者



▲老朽化した車両の更新時のバリアフリー車両の導入（国土交通省）



▲運転士募集ホームページ（産交バス）

▲運転士募集ホームページ（熊本バス）

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
バス車両やバス停留所標識の更新に向けた支援	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
公共交通の人材確保に向けた支援	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

8. 今後の進め方

(1)実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「住民」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していきます。

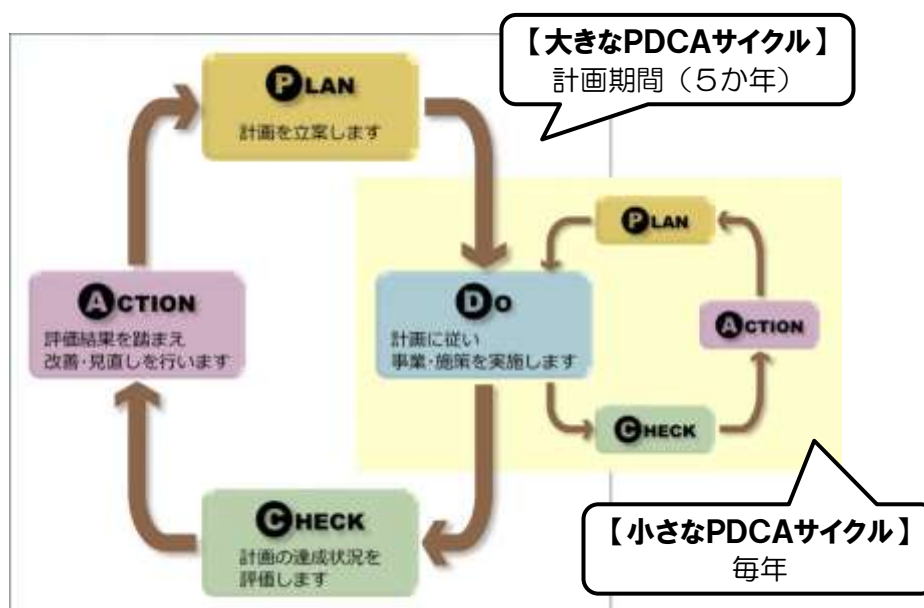
	役 割	具体的な対応イメージ
行政	全体コーディネート及び、最低限の交通サービスの保障	・路線の再編計画策定 ・バス利用環境の整備 ・利用促進ツールの作成 など
交通事業者	各公共交通機関の運行を担い、市民の移動を確保する	・路線網再編計画の運営面からの支援 ・利用促進に関する取り組みへの協力 など
住民	サービスを受けるだけでなく、公共交通の意義を考える、支える、主体的に取り組む	・路線網再編計画に対する意見・要望 ・バスを利用するなどの直接的な支援 ・車内やバス停などに趣味の作品を展示するなどの間接的な支援 など

(2)PDCAサイクルの構築

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

▼PDCAサイクルによる継続的な改善

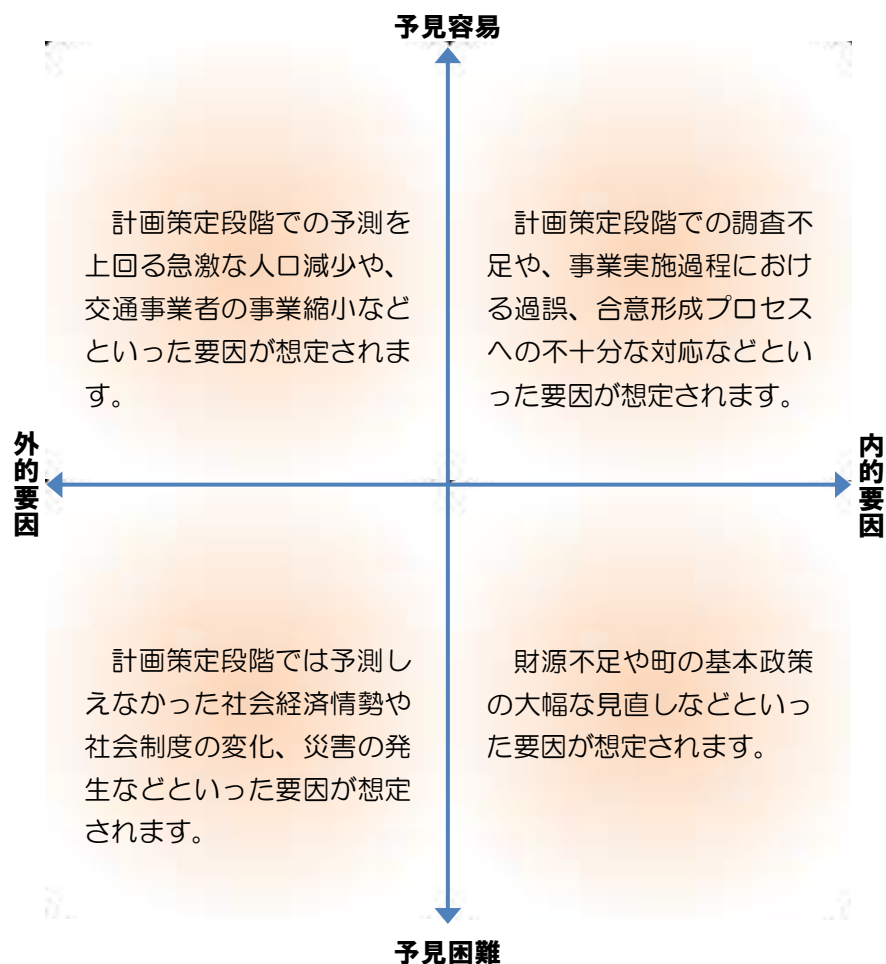
	対象期間	概 要
大きなPDCA サイクル	計画期間（5か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCA サイクル	毎 年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施



▲PDCAサイクルの構築イメージ

(3)評価・検証と改善の考え方

公共交通の利用状況などは社会情勢等に大きく影響されることから、達成状況の評価・検証にあたっては、利用者数の増減や数値目標の達成状況を確認するだけでなく、外的要因も含めた要因分析を行い、改善策に反映させていきます。



▲要因分析のイメージ

[再編前(現状)]

路線バス

- 熊本バス
- 産交バス
- 麻生交通

コミュニティバス

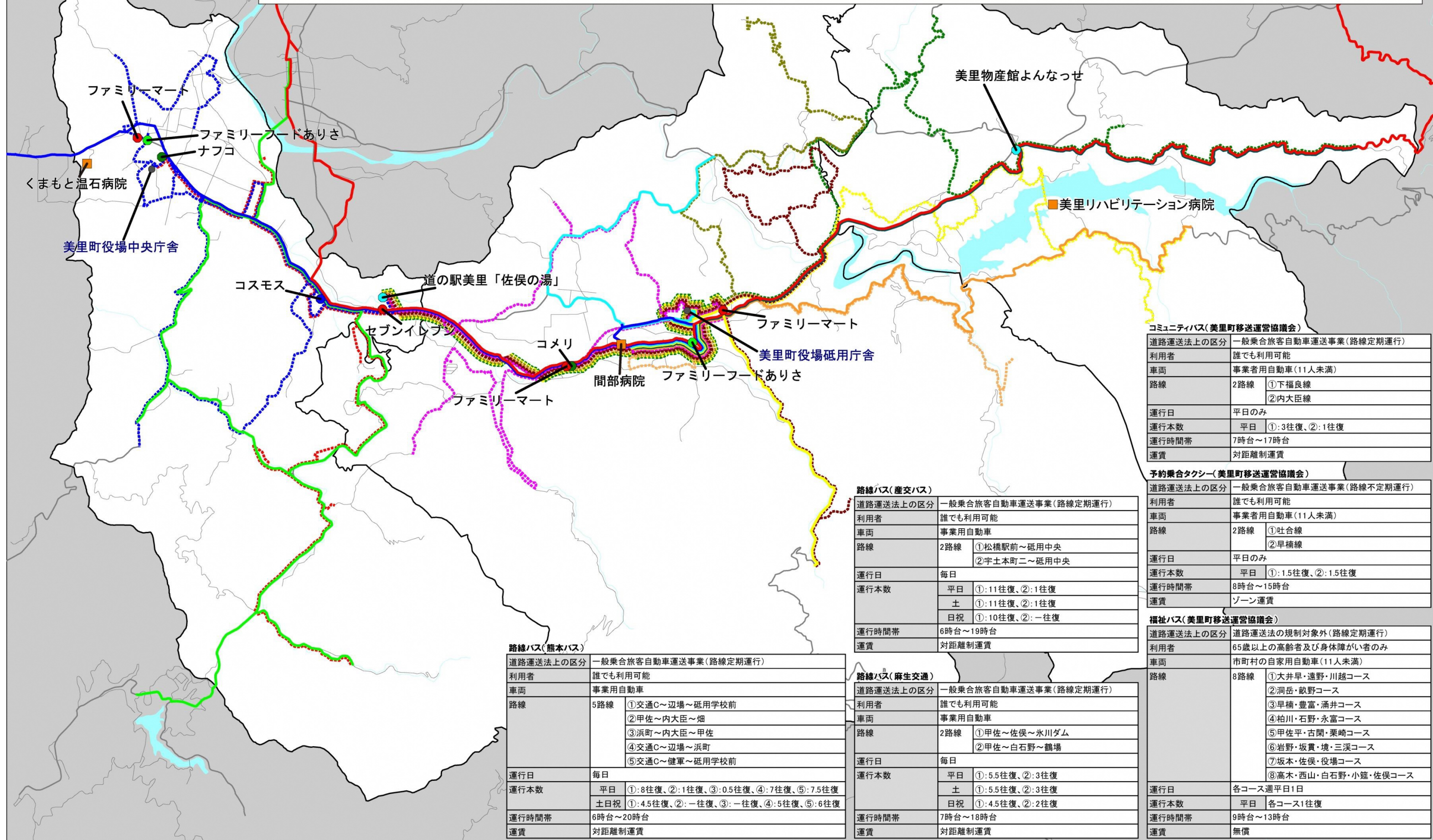
- 内大臣線
- 下福良線

予約乗合タクシー

- 吐合線
- 早楠線

福祉バス

- 大井早・遠野・川越コース
- 洞岳・畝野コース
- 早楠・豊富・涌井コース
- 柏川・石野・永富コース
- 甲佐平・古閑・栗崎コース
- 岩野・坂貫・境・三溪コース
- 坂本・佐俣・役場コース
- 高木・西山・白石野・小筵・佐俣コース



コミュニティバス(美里町移送運営協議会)

道路運送法上の区分		一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行)
利用者	誰でも利用可能	
車両	事業者用自動車(11人未満)	
路線	2路線	①下福良線 ②内大臣線
運行日	平日のみ	
運行本数	平日	①:3往復、②:1往復
運行時間帯	7時台～17時台	
運賃	対距離制運賃	

予約乗合タクシー(美里町移送運営協議会)

道路運送法上の区分		一般乗合旅客自動車運送事業(路線不定期運行)
利用者	誰でも利用可能	
車両	事業者用自動車(11人未満)	
路線	2路線	①吐合線 ②早楠線
運行日	平日のみ	
運行本数	平日	①:1.5往復、②:1.5往復
運行時間帯	8時台～15時台	
運賃	ゾーン運賃	

福祉バス(美里町移送運営協議会)

道路運送法上の区分		道路運送法の規制対象外(路線定期運行)
利用者	65歳以上の高齢者及び身体障がい者のみ	
車両	市町村の自家用自動車(11人未満)	
路線	8路線	①大井早・遠野・川越コース ②洞岳・畝野コース ③早楠・豊富・涌井コース ④柏川・石野・永富コース ⑤甲佐平・古閑・栗崎コース ⑥岩野・坂貫・境・三溪コース ⑦坂本・佐俣・役場コース ⑧高木・西山・白石野・小筵・佐俣コース
運行日	各コース週平日1日	
運行本数	平日	各コース1往復
運行時間帯	9時台～13時台	
運賃	無償	

路線バス(産交バス)

道路運送法上の区分		一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行)
利用者	誰でも利用可能	
車両	事業者用自動車	
路線	2路線	①松橋駅前～砥用中央 ②宇土本町二～砥用中央
運行日	毎日	
運行本数	平日	①:11往復、②:1往復
	土	①:11往復、②:1往復
	日祝	①:10往復、②:一往復
運行時間帯	6時台～19時台	
運賃	対距離制運賃	

路線バス(麻生交通)

道路運送法上の区分		一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行)
利用者	誰でも利用可能	
車両	事業者用自動車	
路線	2路線	①甲佐～佐俣～氷川ダム ②甲佐～白石野～鶴場
運行日	毎日	
運行本数	平日	①:5.5往復、②:3往復
	土	①:5.5往復、②:3往復
	日祝	①:4.5往復、②:2往復
運行時間帯	7時台～18時台	
運賃	対距離制運賃	

路線バス(熊本バス)

道路運送法上の区分		一般乗合旅客自動車運送事業(路線定期運行)
利用者	誰でも利用可能	
車両	事業者用自動車	
路線	5路線	①交通C～辺場～砥用学校前 ②甲佐～内大臣～畑 ③浜町～内大臣～甲佐 ④交通C～辺場～浜町 ⑤交通C～健軍～砥用学校前
運行日	毎日	
運行本数	平日	①:8往復、②:1往復、③:0.5往復、④:7往復、⑤:7.5往復
	土日祝	①:4.5往復、②:一往復、③:一往復、④:5往復、⑤:6往復
運行時間帯	6時台～20時台	
運賃	対距離制運賃	

[再編後]

