

様式第 1－6（日本工業規格 A 列 4 番）

平成 3 0 年 6 月 ● 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 美里町
住 所 熊本県下益城郡美里町三和 420 番地
代 表 者 氏 名 美里町長 上田泰弘 印

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

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。

現在の公共交通は、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る。また福祉施策として福祉バスも運行している。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る。

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」への移行を予定している。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		
		H30 年度	H31 年度	H32 年度
1	中央拠点～下原線	35 人/年	71 人/年	106 人/年
2	中央拠点～岩下線	82 人/年	165 人/年	247 人/年
3	中央拠点～西山線	65 人/年	131 人/年	196 人/年
4	中央拠点～中小路(野田商店)線	35 人/年	71 人/年	106 人/年
5	中央拠点～白石野線	65 人/年	131 人/年	196 人/年
6	中央拠点～八幡原団地線	35 人/年	69 人/年	104 人/年
7	中央拠点～中小路線	35 人/年	69 人/年	104 人/年
8	道の駅拠点～九尾線	142 人/年	284 人/年	426 人/年
9	道の駅拠点～坂本公民館線	277 人/年	554 人/年	831 人/年
10	砥用拠点～上中線	205 人/年	409 人/年	614 人/年
11	道の駅拠点～木早川内公民館前線	149 人/年	297 人/年	446 人/年
12	砥用拠点～高村線	54 人/年	109 人/年	163 人/年
13	砥用拠点～安掛線	149 人/年	298 人/年	447 人/年
14	砥用拠点～中岳線	218 人/年	435 人/年	653 人/年
15	砥用拠点～中川原線	273 人/年	547 人/年	820 人/年
16	砥用拠点～中畑線	611 人/年	1,222 人/年	1,834 人/年
17	砥用拠点～福良バス停線	390 人/年	779 人/年	1,169 人/年
18	砥用拠点～幕橋横線	147 人/年	295 人/年	442 人/年
19	砥用拠点～明無瀬～黒茂線	720 人/年	1,439 人/年	2,159 人/年
20	東部拠点～庵室四つ角線	70 人/年	139 人/年	209 人/年
21	東部拠点～貫平線	36 人/年	72 人/年	108 人/年
22	東部拠点～山出線	245 人/年	490 人/年	736 人/年
23	東部拠点～山本邸前広場線	412 人/年	824 人/年	1,236 人/年
24	東部拠点～小崎線	206 人/年	411 人/年	617 人/年
25	東部拠点～内大臣線	344 人/年	687 人/年	1,031 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)

(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行う。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。

- ・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や高齢者等への運賃割引の検討（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）
- ・乗り方教室の開催（美里町、交通事業者、地区住民）
- ・高齢者バスハイクの開催（美里町、交通事業者、地区住民）
- ・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：平成 30 年 10 月 1 日～平成 31 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 箇所を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、運行収入及び国庫補助金を運行経費から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

美里町地域公共交通活性化協議会

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】

平成 30 年 10 月までに、デマンド交通予約システムを構築することとしており、予約状況と運行事業者からの実績報告を基に継続的に測定していく。

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
美里町地域内フィーダー系統の運行と併せて以下の取り組みを実施する。 ①啓発冊子の作成 取組内容：公共交通を利用することによるメリット等を記載した利用を啓発する冊子を作成しバス利用者及び利用者層の拡大を図る。 実施主体：美里町 定量的な効果目標：全世帯配布 実施時期：平成 30 年 9 月～10 月 ②利用啓発教室の開催 取組内容：公共交通の乗り方等を説明する教室及び公共交通を利用したお出かけイベントを企画し、公共交通の利用方法を習得してもらうとともに、利用促進を図る。 実施主体：美里町、交通事業者、住民 定量的な効果目標：年 4 回開催 実施時期：平成 30 年 11 月～平成 31 年 1 月
11. 外客来訪促進計画との整合性
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【 <u>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</u> 】	
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） 【 <u>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</u> 】	
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	
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、より集約に近い位置を経由、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諮り、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。	
16. 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@misato.kumamoto.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、**地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です（ただし、上記 2. については、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、生活交通確保維持改善計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。**

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

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)

30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)
	株式会社麻生交通	(1) 中央拠点～下原線	—	中郡 馬場 堅志田	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
		(2) 中央拠点～岩下線	—	岩下 萱野 中郡 馬場 堅志田	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
		(3) 中央拠点～西山線	—	大沢水 堅志田 馬場	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
		(4) 中央拠点～中小路線	—	中小路 馬場 堅志田	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
		(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	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
		(6) 中央拠点～八幡原団地線	—	萱野 中郡 馬場 堅志田	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
		(7) 中央拠点～有安線	—	中小路 大沢水 堅志田 馬場	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線と堅志田郵便局停留 所にて接続	①
	楠元タクシー有限公司	(8) 道の駅拠点～九尾線	—	岩野 坂貫 今 佐俣	—	往 — km 復 — km	94 日	188 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと道の駅「佐俣 の湯」停留所にて接続	①
	株式会社麻生交通	(9) 道の駅拠点～坂本線	—	坂本 弘川 椿 中 岩野 佐俣	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと道の駅「佐俣 の湯」停留所にて接続	①
		(10) 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	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと道の駅「佐俣 の湯」停留所にて接続	①
	楠元タクシー有限公司	(11) 砥用拠点～三加線	—	名越谷 三加 二和田 永富 原町 土喰 三和	—	往 — km 復 — km	94 日	188 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
	第一タクシー株式会社	(12) 砥用拠点～高村線	—	古閑 名越谷 二和田 永富 原町 土喰 三和	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
	楠元タクシー有限公司	(13) 砥用拠点～安掛線	—	安部 永富 原町 土喰 三和	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①

下益城郡
美里町

第一タクシー株式会社	(14) 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	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
	(15) 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	—	往 — km 復 — km	94 日	188 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
	(16) 砥用拠点～早楠線	—	早楠 安部 土喰 三和 原町 永富 二和田	—	往 — km 復 — km	101 日	202 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
	(17) 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	—	往 — km 復 — km	101 日	202 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
楠元タクシー有限会社	(18) 砥用拠点～幕線	—	境 大窪 永富 原町 土喰 二和田 三和	—	往 — km 復 — km	94 日	188 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
	(19) 砥用拠点～柏川線	—	柏川 石野 清水 栗崎 三和 土喰 原町 永富	—	往 — km 復 — km	102 日	204 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 産交バスの松橋～砥用 線並びに熊本バスの交 通センター～辺場～浜 町線などと原町駐車場 停留所にて接続	①
楠元タクシー有限会 社 第一タクシー株式会 社	(20) 東部拠点～涌井線	—	涌井 畝野	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①
第一タクシー株式会社	(21) 東部拠点～貫平線	—	川越 甲佐平 畝野	—	往 — km 復 — km	94 日	188 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①
楠元タクシー有限会社	(22) 東部拠点～山出線	—	洞岳 畝野 遠野	—	往 — km 復 — km	101 日	202 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①
	(23) 東部拠点～下福良線	—	洞岳 畝野	—	往 — km 復 — km	101 日	202 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①
楠元タクシー有限会 社 第一タクシー株式会 社	(24) 東部拠点～小崎線	—	川越 畝野	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①
楠元タクシー有限会社	(25) 東部拠点～内大臣線	—	大井早 遠野 畝野	—	往 — km 復 — km	101 日	202 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①

	楠元タクシー有限会社 第一タクシー株式会社	(26) 東部拠点～畝野線	—	畝野	—	往 — km 復 — km	95 日	190 回		区域	① ②(1)	地域間幹線系統である 熊本バスの交通セン ター～辺場～浜町線な どと東部出張所停留所 にて接続	①
--	--------------------------	---------------	---	----	---	------------------	------	-------	--	----	-----------	---	---

- (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5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	美里町
-------	-----

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	10,333
交通不便地域	10,333

交通不便地域の内訳

人 口	対象地区	根拠法
10,333	美里町全域	過疎地域

国庫補助上限額の算定

対 象 人 口	算定式	国庫補助上限額
10,333	対象人口 × 150円 + 240万円	3,949,000

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
※なお、実施要領等で別に定める場合は、それによること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域」の欄は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域（過疎地域とみなされる市町村、過疎とみなされる区域を含む。）、離島振興法に基づく離島振興対策実施地域、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域、山村振興法に基づく振興山村に該当する地域の人口及び実施要領(2. (1)⑭)に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が上記3. に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。

(2)添付書類

1. 人口集中地区以外の地区及び交通不便地域の区分が分かる地図
(ただし、全域が交通不便地域となる場合には省略可)

系統
番号

申請 番号	系統名	起点	経由	終点	キロ程	平成31年度 運行計画																										備考 (運休日、増便減便の 内容、補助対象の 便数など)	
						1日当たり 運行回数														運行日数										計画 運行日数	計画 運行回数		計画実車 走行キロ
						月	火	水	木	金	土	日	祝日		月	火	水	木	金	土	日	祝日											
1	中央拠点～下原線	—	中郡、馬場、堅志田	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
2	中央拠点～岩下線	—	岩下、萱野、中郡、馬場、堅志田	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
3	中央拠点～西山線	—	大沢水、堅志田、馬場	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
4	中央拠点～中小路線	—	中小路、馬場、堅志田	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
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	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—			51		51									102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
6	中央拠点～八幡原団地線	—	萱野、中郡、馬場、堅志田	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
7	中央拠点～有安線	—	中小路、大沢水、堅志田、馬場	—	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—			52		50								102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
8	道の駅拠点～九尾線	—	岩野、坂貫、今、佐俣	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—	—	43			51									94.0	188.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
9	道の駅拠点～坂本公民館線	—	坂本、弘川、樺、中、岩野、佐俣	—	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—			52		50								102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
10	砥用拠点～三加線	—	名越谷、三加、二和田、永富、原町、土喰、三和	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—	—	43			51									94.0	188.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
11	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	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		51		51									102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
12	砥用拠点～高村線	—	古閑、名越谷、二和田、永富、原町、土喰、三和	—	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—			52		50								102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
13	砥用拠点～安掛線	—	安部、永富、原町、土喰、三和	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		51		51									102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
14	砥用拠点～中岳線	—	甲佐平、豊富、満井、清水、栗崎、三和、土喰、原町、永富、二和田	—	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—			52		50								102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
15	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	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—	—	43			51									94.0	188.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
16	砥用拠点～早楠線	—	早楠、安部、土喰、三和、原町、永富、二和田	—	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—		51			50								101.0	202.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
17	砥用拠点～福良線	—	豊富、満井、清水、栗崎、三和、土喰、原町、永富、二和田	—	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—		51			50								101.0	202.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
18	砥用拠点～幕線	—	境、大窪、永富、原町、土喰、二和田、三和	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—	—	43			51									94.0	188.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
19	砥用拠点～柏川線	—	柏川、石野、清水、栗崎、三和、土喰、原町、永富	—	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—		51		51									102.0	204.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
20	東部拠点～涌井線	—	涌井、畝野	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—	—	43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
21	東部拠点～貫平線	—	川越、甲佐平、畝野	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—	—	43			51									94.0	188.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
22	東部拠点～山出線	—	洞岳、畝野、遠野	—	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—		51			50								101.0	202.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
23	東部拠点～下福良線	—	洞岳、畝野	—	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—		51			50								101.0	202.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
24	東部拠点～小崎線	—	川越、畝野	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—	—	43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
25	東部拠点～内大臣線	—	大井早、遠野、畝野	—	—	—	2.0	—	—	2.0	—	—	—	—		51			50								101.0	202.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
26	東部拠点～畝野線	—	畝野	—	—	2.0	—	2.0	—	—	—	—	—	—	43		52										95.0	190.0	—	祝日運休、年末年始(12/30～1/3)は運行			
																												0.0					

（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＞

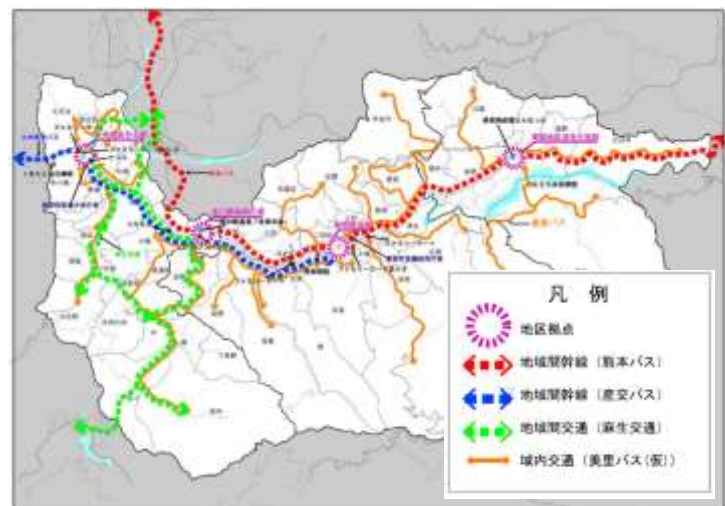
- ・熊本市や甲佐町、松橋、山都町など町外との行き来を支える路線バスを今後も維持していき、合わせて地区拠点間の移動を確保します。また、住民のニーズに応じてルート等の見直しを行います。

＜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。

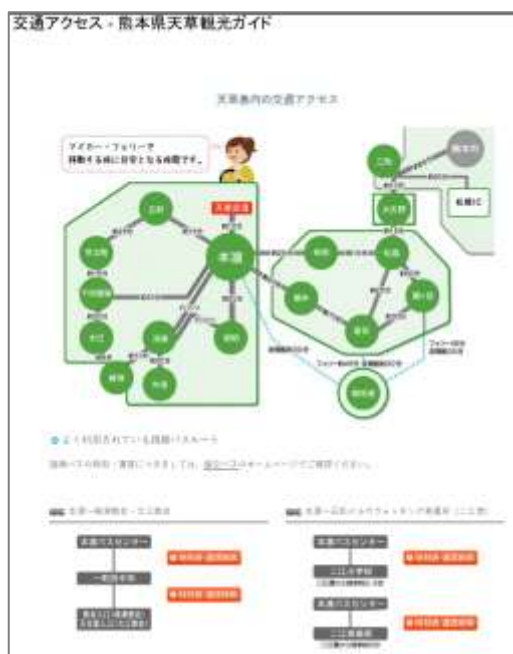
② 取り組み方針及び取り組み内容

＜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。

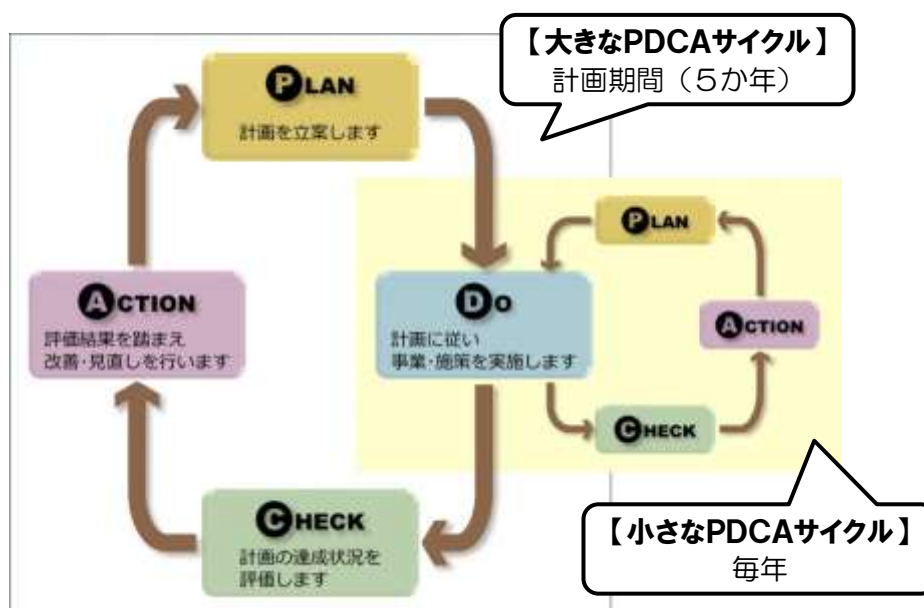
	役 割	具体的な対応イメージ
行政	全体コーディネート及び、最低限の交通サービスの保障	・路線の再編計画策定 ・バス利用環境の整備 ・利用促進ツールの作成 など
交通事業者	各公共交通機関の運行を担い、市民の移動を確保する	・路線網再編計画の運営面からの支援 ・利用促進に関する取り組みへの協力 など
住民	サービスを受けるだけでなく、公共交通の意義を考える、支える、主体的に取り組む	・路線網再編計画に対する意見・要望 ・バスを利用するなどの直接的な支援 ・車内やバス停などに趣味の作品を展示するなどの間接的な支援 など

(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

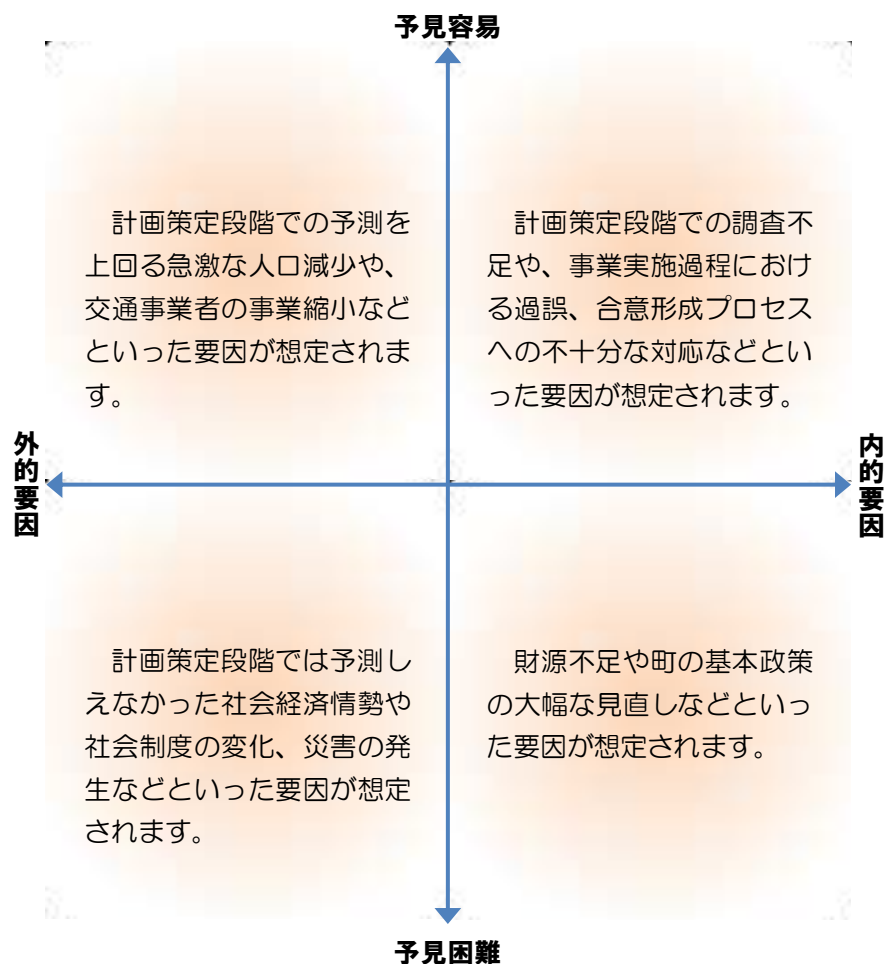
	対象期間	概 要
大きなPDCA サイクル	計画期間（5か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCA サイクル	毎 年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施



▲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