資料２

美里町　地域公共交通再編実施計画（案）

１．再編実施計画の概要 ---------- 1
1）計画の背景
2）計画の目的
3）計画の区域
4）計画期間
5）再編の方針
6）現状の公共交通ネットワーク図
7）再編後の公共交通ネットワーク図
２．事業の内容等 ---------- 4
1）事業概要
2）資金調達方法　及び　事業の効果
3）事業の内容
①各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入・町内公共交通の一元化
②域内交通と地域間幹線等の円滑なダイヤ接続
③町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持
④地区拠点の設定と機能強化
⑤ネットワークの再編に関連して実施する事業
３．事業実施スケジュール ---------- 94

平成 30 年 3 月

美里町

１．再編実施計画の概要

１）計画の背景

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、便数が少なく利用がしにくいため、利用者数は年々減少し、町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。

平成 28 年度に策定した『美里町地域公共交通網形成計画』では、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」「まちのにぎわいづくりの支援」「収入面の強化」「経費の削減」「公共交通の利用促進・意識啓発」などが示されており、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着実に実施して行くこととしている。

ただし、それぞれの課題は，相互に密接に関連していることから、個別の施策をそれぞれ単独で実施していくだけでは十分な効果が得られないことが懸念される。

このため、地域公共交通網の全体像を見据えながら、さまざまな事業を有機的に組み合わせて再編を行っていくことで、“包括的”に課題の改善を図っていくことが必要となっている。

２）計画の目的

以上の背景を踏まえ、美里町地域公共交通再編実施計画（以下、本計画）は、平成２８年度に策定した「美里町地域公共交通網形成計画」の目標や方針に基づいて、地域公共交通に係る課題の包括的な解消に向けた，地域公共交通網の面的な再編を実現化していくための“アクションプラン”として定めるものである。

３）計画の区域

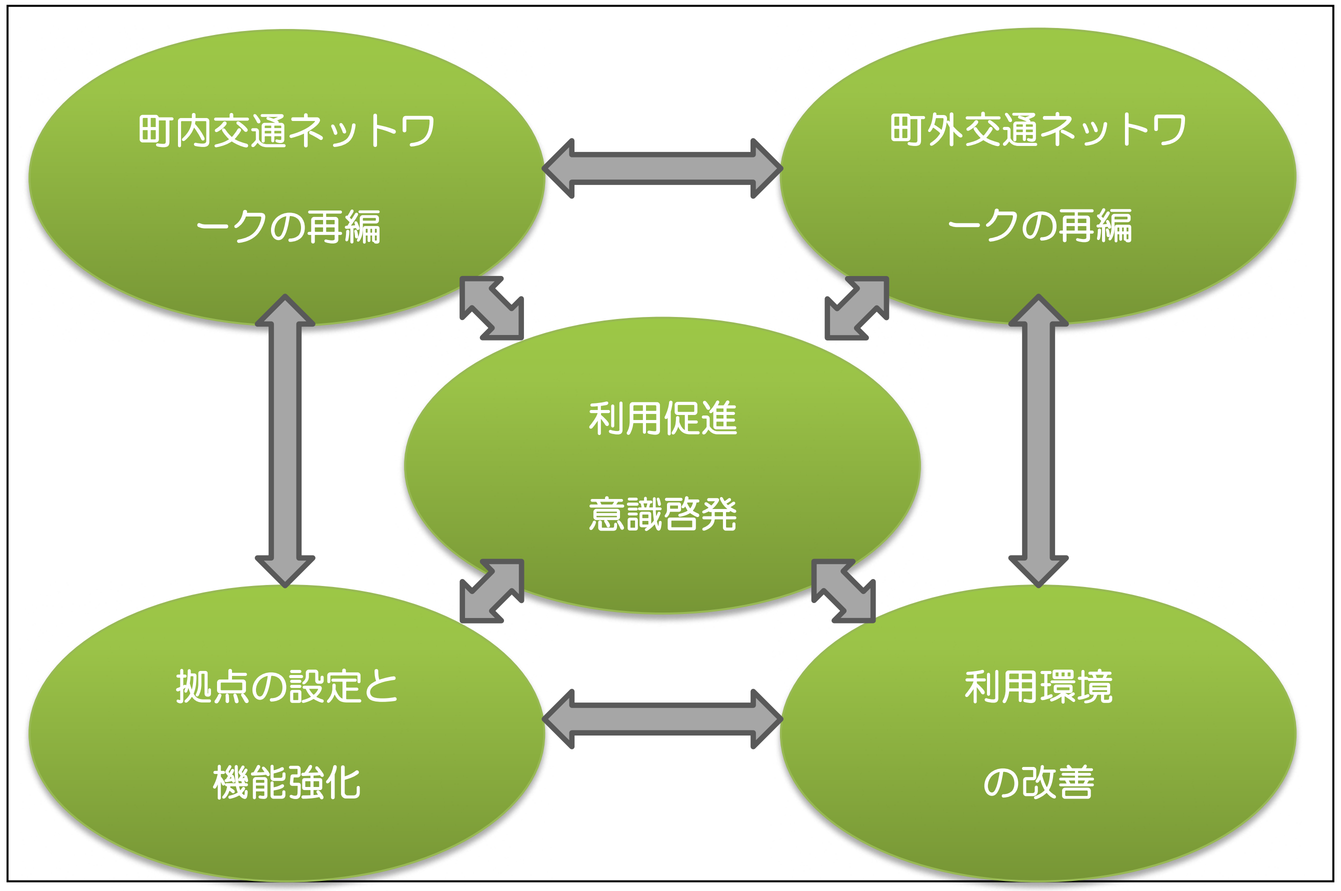
本計画は、美里町の行政区域全域を対象とする。

４）計画期間

本計画の計画期間は、平成 30 年４月から平成 34 年３月末までの４年とする。

５）再編の方針

美里町が抱える各種課題の解消に向けては、例えば、ある路線のルートやダイヤを見直すだけでは効果は発現されにくく、町内交通ネットワークの面的な見直しが必要である。さらに、町内ネットワークのみならず、町外ネットワークや地区拠点の設定、利用環境の改善、利用促進等一体的な取り組みを進める必要がある。

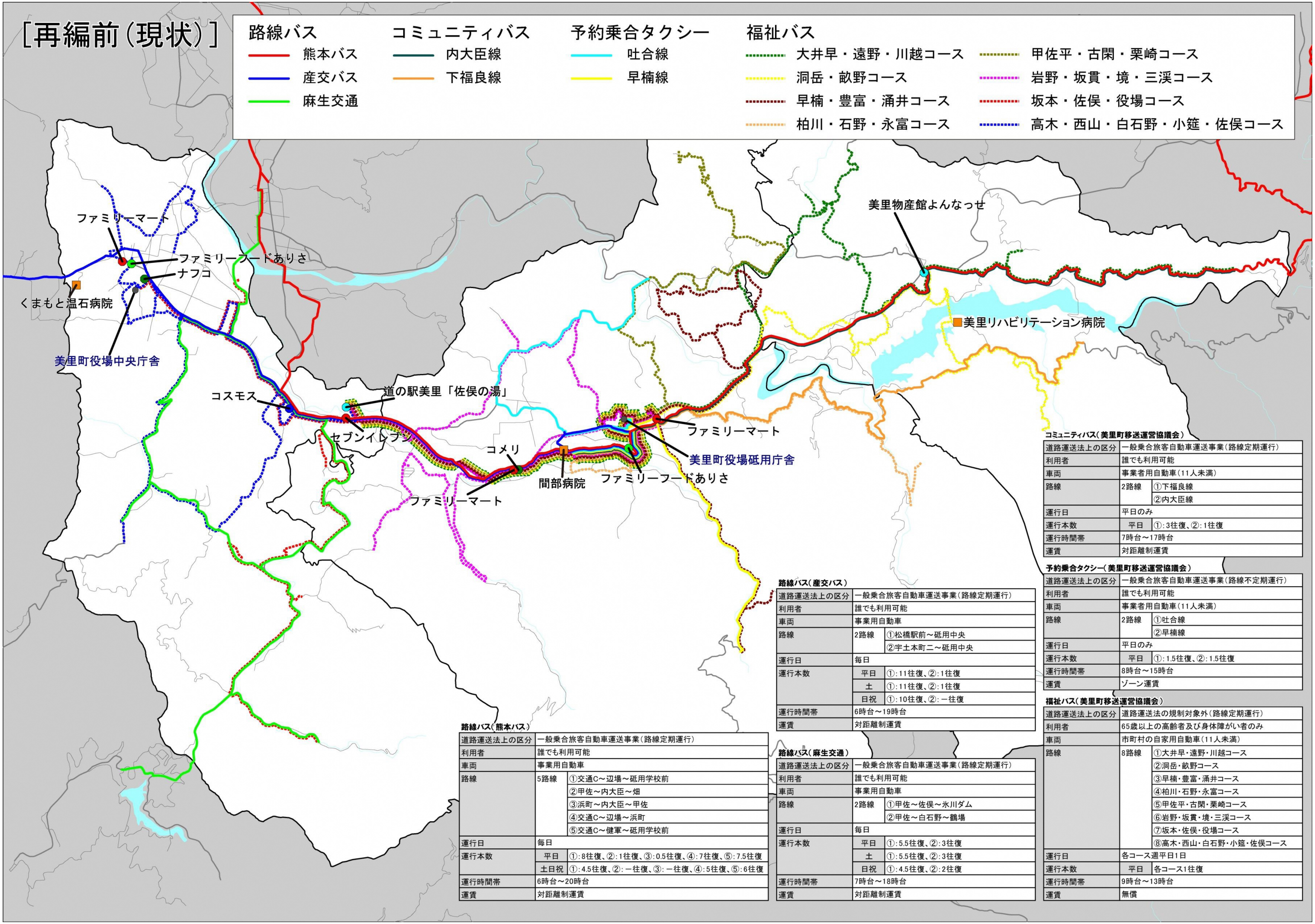


▲各種取り組みの一体的な検討イメージ

▼取り組む分野と網形成計画に記載している各施策

	網形成計画の施策
町内交通ネットワークの再編	・町内公共交通の一元化、各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入
町外交通ネットワークの再編	・町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持
拠点の設定と機能強化	・地区拠点の設定と機能強化、域内交通と地域間幹線等との円滑なダイヤ接続
利用環境の改善	・公共交通情報の発信、利用しやすいバス・プロジェクトの推進
利用促進・意識啓発	・モビリティ・マネジメントの展開、マイバス運動の展開

［再編前（現状）］



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：－往復、③：－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	

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：－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	

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	

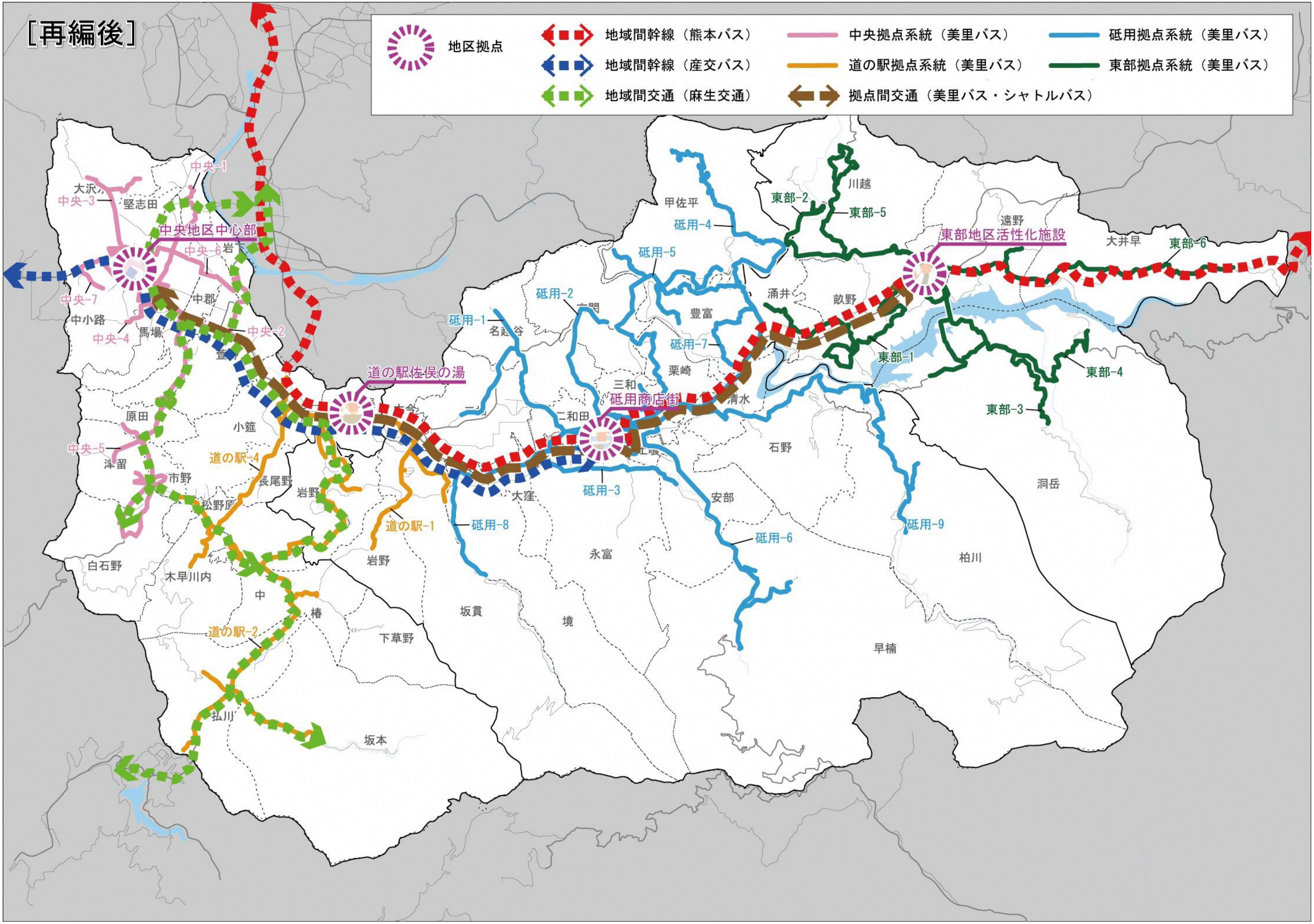
予約乗合タクシー（美里町移送運営協議会）

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・三渓コース
		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	

[再編後]



地区拠点
地域間幹線（熊本バス）
地域間幹線（産交バス）
地域間交通（麻生交通）
中央拠点系統（美里バス）
道の駅拠点系統（美里バス）
拠点間交通（美里バス・シャトルバス）
砥用拠点系統（美里バス）
東部拠点系統（美里バス）
中央地区中心部
道の駅佐俣の湯
砥用商店街
東部地区活性化施設
中央-1
中央-2
中央-3
中央-4
中央-5
中央-6
中央-7
道の駅-1
道の駅-2
道の駅-4
砥用-1
砥用-2
砥用-3
砥用-4
砥用-5
砥用-6
砥用-7
砥用-8
砥用-9
東部-1
東部-2
東部-3
東部-4
東部-5
東部-6
大沢水
堅志田
岩下
中郡
中小路
馬場
原田
小筵
津留
市野
長尾野
岩野
松野原
白石野
木早川内
中
椿
払川
下草野
坂本
坂貫
境
永富
大窪
二和田
三和
栗崎
豊富
甲佐平
名越谷
清水
石野
安部
涌井
畝野
川越
遠野
大井早
洞岳
柏川
早楠

２．事業の内容等

１）事業概要

網形成計画での位置付け	対象路線	再編の概要	路線変更	路線新設	事業形態変更	運行回数変更	事業実施主体
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス・中央拠点～下原線（Ｐ16）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、主要目的地までの所要時間の短縮などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・中央拠点～岩下線（Ｐ18）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・中央拠点～西山線（Ｐ20）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・中央拠点～中小路線（Ｐ22）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・中央拠点～白石野線（Ｐ24）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、主要目的地までの所要時間の短縮、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・中央拠点～八幡原団地線（Ｐ26）	・美里バス（区域運行（乗合タクシー））を導入し、公共交通空白地域の解消を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●			未定
	美里バス・中央拠点～有安線（Ｐ28）	・美里バス（区域運行（乗合タクシー））を導入し、公共交通空白地域の解消を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●			未定
	美里バス・道の駅拠点～九尾線（Ｐ30）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（道の駅拠点）までの路線を設定し、道の駅拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、主要目的地までの所要時間の短縮、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定

網形成計画での位置付け	対象路線	再編の概要	路線変更	路線新設	事業形態変更	運行回数変更	事業実施主体
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス・道の駅拠点～坂本線 （Ｐ32）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（道の駅拠点）までの路線を設定し、道の駅拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～上中線 （Ｐ34）	・予約乗合タクシー（デマンド運行（路線・ダイヤ設定型））と福祉バス（定時定路線運行）を統合して美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行することで、わかりやすい交通体系の構築を図る。 ・運行日を削減し、運行効率化を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・道の駅拠点～木早川内線 （Ｐ36）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（道の駅拠点）までの路線を設定し、道の駅拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～高村線 （Ｐ38）	・予約乗合タクシー（デマンド運行（路線・ダイヤ設定型））と福祉バス（定時定路線運行）を統合して美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行することで、わかりやすい交通体系の構築を図る。 ・運行日を削減し、運行効率化を図る。 ・主要目的地までの所要時間の短縮、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～安掛線 （Ｐ40）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（砥用拠点）までの路線を設定し、砥用拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～中岳線 （Ｐ42）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（砥用拠点）までの路線を設定し、砥用拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、主要目的地までの所要時間の短縮などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～中川原線 （Ｐ44）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（砥用拠点）までの路線を設定し、砥用拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～中畑線 （Ｐ46）	・予約乗合タクシー（デマンド運行（路線・ダイヤ設定型））と福祉バス（定時定路線運行）を統合して美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行することで、わかりやすい交通体系の構築を図る。 ・運行日の削減を行い、運行効率化を図る。 ・新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～福良線 （Ｐ48）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（砥用拠点）までの路線を設定し、砥用拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定

網形成計画での位置付け	対象路線	再編の概要	路線変更	路線新設	事業形態変更	運行回数変更	事業実施主体
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス・砥用拠点～幕線 （P50）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（砥用拠点）までの路線を設定し、砥用拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・砥用拠点～明無瀬～黒茂線 （P52）	・コミュニティバス（定時定路線運行）と福祉バス（定時定路線運行）を統合して美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行することで、わかりやすい交通体系の構築を図る。また、運行日の削減を行い、運行効率化を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・東部拠点～庵室線 （P54）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（東部拠点）までの路線を設定し、東部拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、新たな経由地の追加などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・東部拠点～貫平線 （P56）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（東部拠点）までの路線を設定し、東部拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・東部拠点～山出線 （P58）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（東部拠点）までの路線を設定し、東部拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、主要目的地までの所要時間の短縮などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・東部拠点～下福良線 （P60）	・コミュニティバス（定時定路線運行）と福祉バス（定時定路線運行）を統合して美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行することで、わかりやすい交通体系の構築を図る。また、運行日の削減を行い、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（東部拠点）までの路線を設定し、東部拠点への円滑なアクセスの確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・東部拠点～小崎線 （P62）	・福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・集落から最寄り地区拠点（東部拠点）までの路線を設定し、東部拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→誰もが利用可能）、運行日の追加（週１日→週２日）、主要目的地までの所要時間の短縮などサービスを拡充し、利便性の向上を図る。 ・有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		●	●	●	未定
	美里バス・東部拠点～内大臣線 （P64）	・コミュニティバス（定時定路線運行）と福祉バス（定時定路線運行）を統合して美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行することで、わかりやすい交通体系の構築を図る。また、運行日の削減を行い、運行効率化を図る。		●	●	●	未定
域内交通と地域間幹線等の円滑なダイヤ接続	美里バス・シャトルバス （P66）	・路線バスを補う形で地区拠点間を結ぶデマンド交通（路線不定期運行）を運行し、地区拠点間の円滑な移動の確保を図る。		●			未定
町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持	路線バス・氷川ダム線 （P68）	・路線の一部を変更し、中央小学校北西部を運行することで、公共交通空白地域の解消を図る ・また、路線の一部を変更し、中央拠点、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・熊本バス路線や産交バス路線など町外との移動を担う路線との円滑なネットワークを形成することで、石段等観光地へのアクセスを確保し、観光客の利便性の向上を図る。	●				㈱麻生交通

網形成計画での位置付け	対象路線	再編の概要	路線変更	路線新設	事業形態変更	運行回数変更	事業実施主体
町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持	路線バス・鶴場線（P71）	・現状のサービス水準を維持する。					㈱麻生交通
	路線バス・松橋駅前～砥用中央線（P73）	・利用状況に応じて減便を行い、運行効率化を図る。 ・路線の一部を変更し、中央拠点、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。	●			●	産交バス㈱
	路線バス・宇土本町二～砥用中央線（P76）	・路線の一部を変更し、中央拠点、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・運行回数については現状のサービス水準を維持する。	●				産交バス㈱
	路線バス・交通C～辺場～砥用学校前線（P79）	・路線の一部を変更し、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・運行回数については現状のサービス水準を維持する。	●				熊本バス㈱
	路線バス・甲佐～内大臣～畑線（P82）	・路線の一部を変更し、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・運行回数については現状のサービス水準を維持する。	●				熊本バス㈱
	路線バス・浜町～内大臣～甲佐線（P85）	・路線の一部を変更し、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・運行回数については現状のサービス水準を維持する。	●				熊本バス㈱
	路線バス・交通C～辺場～浜町線（P88）	・路線の一部を変更し、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・運行回数については現状のサービス水準を維持する。	●				熊本バス㈱
	路線バス・交通C～健軍～砥用学校前線（P91）	・路線の一部を変更し、道の駅拠点への乗り入れを行うことで、美里バス等との円滑なネットワークの形成を図る。 ・運行回数については現状のサービス水準を維持する。	●				熊本バス㈱
地区拠点の設定と機能強化	道の駅拠点	・路線バスと美里バスが接続する美里町の交通ターミナル的機能を有する拠点として整備し、町内外の円滑なネットワークの形成を図る。 ・現在の駐車場に待合スペースを設け、負担の少ない乗り継ぎ環境を整備する。 ・現在の温浴施設、物産館を活用し、町民の交流や買い物ができる環境を構築する。	—	—	—	—	美里町
	中央拠点	・堅志田郵便局付近に待合スペースを整備し、路線バスと美里バスの結節点を設け、町内外の円滑なネットワークの形成を図る。 ・待合スペースには交流環境を構築する。 ・また、近隣の商業施設をもって買物環境も整える。	—	—	—	—	美里町
	砥用地区拠点	・町営無料駐車場（原町駐車場）に待合スペースを整備し、路線バスと美里バスの結節点を設け、町内外の円滑なネットワークの形成を図る。 ・待合スペースには交流環境を構築する。 ・また、商店街の商業・医療施設、文化交流センターひびきと一体となって、町民の交流や買い物、通院できる環境を構築する。	—	—	—	—	美里町
	東部拠点	・東部地区活性化施設内のコミュニティルームを待合スペースとして整備し、路線バスと美里バスの結節点を設け、町内外の円滑なネットワークの形成を図る。 ・待合スペースには交流環境を構築する。 ・美里物産館よんなっせの機能を拡張し、最低限の買い物需要を満たす機能を付す。	—	—	—	—	美里町
ネットワークの再編に関連して実施する事業	時刻表の改良	・事業者によって異なる時刻表のデザインの統一を図り、わかりやすさの向上を図る。	—	—	—	—	熊本バス㈱ 産交バス㈱ ㈱麻生交通
	バスロケの導入	・地区拠点や主要なバス停でのバスロケーションシステムを導入し、バス待ち時の不安や負担の軽減を図る。	—	—	—	—	熊本バス㈱ 産交バス㈱ ㈱麻生交通
	バス停の共同利用・名称の統合	・バス停留所の共同利用や停留所名称を統合し、わかりやすさの向上を図る。	—	—	—	—	熊本バス㈱ 産交バス㈱ ㈱麻生交通
	情報提供の充実	・町内の公共交通に関する情報（路線図、時刻表、運賃、乗り継ぎ状況など）をわかりやすくまとめ、ホームページでの情報提供を充実させ、利便性の向上を図る。	—	—	—	—	美里町
	情報の共有化	・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、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体制を構築することで、利便性の向上を図る。	—	—	—	—	熊本バス㈱ 産交バス㈱ ㈱麻生交通

網形成計画での位置付け	対象路線	再編の概要	路線変更	路線新設	事業形態変更	運行回数変更	事業実施主体
ネットワークの再編に関連して実施する事業	乗り方教室	・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る	—	—	—	—	美里町
	高齢者バスハイク	・高齢者を対象とした、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る	—	—	—	—	美里町
	免許返納者への特典授与	・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る	—	—	—	—	美里町

2）資金調達方法 及び 事業の効果

※ 国庫補助額については現時点の見込額であり、記載のとおり調達されない場合、現状と同様のサービス水準を本計画の実施主体である美里町と関係者が調整を図るものとする。

網形成計画での位置付け	対象路線	地方公共団体による支援の内容	再編特例判断				地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法（千円）							事業の効果 ※「」は網形成計画の指標
			幹線 ﾌｨｰﾀﾞｰ	幹線 接続	1～4 号	補助 内容	運行 経費	事業 収入	公的負担				事業者 負担	
									国	県	他市町	美里町		
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス･中央拠点～下原線 （P16）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：105 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･中央拠点～岩下線 （P18）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：143 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･中央拠点～西山線 （P20）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：129 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･中央拠点～中小路線 （P22）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：105 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･中央拠点～白石野線 （P24）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：129 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･中央拠点～八幡原団地線 （P26）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：104 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･中央拠点～有安線 （P28）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：104 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：中央拠点 18 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･道の駅拠点～九尾線 （P30）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通 C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：191 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：道の駅拠点 8 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上

網形成計画での位置付け	対象路線	地方公共団体による支援の内容	再編特例判断				地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法（千円）							事業の効果 ※「」は網形成計画の指標
			幹線フィーダー	幹線接続	1～4号	補助内容	運行経費	事業収入	公的負担				事業者負担	
									国	県	他市町	美里町		
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス･道の駅拠点～坂本線（P32）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：300 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：道の駅拠点 68 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･砥用拠点～上中線（P34）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：242 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 22 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･道の駅拠点～木早川内線（P36）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：196 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：道の駅拠点 127 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･砥用拠点～高村線（P38）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：120 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 22 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･砥用拠点～安掛線（P40）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：197 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 125 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･砥用拠点～中岳線（P42）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：252 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 128 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス･砥用拠点～中川原線（P44）	・運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通C～辺場～砥用学校前線　など	2号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：297 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 128 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上

網形成計画での位置付け	対象路線	地方公共団体による支援の内容	再編特例判断				地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法（千円）							事業の効果 ※「」は網形成計画の指標
			幹線 ﾌｨｰﾀﾞｰ	幹線 接続	1～4 号	補助 内容	運行 経費	事業 収入	公的負担 国	県	他市町	美里町	事業者 負担	
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス•砥用拠点～中畑線 （P46）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通 C～辺場～砥用学校前線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：571 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 108 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•砥用拠点～福良線 （P48）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通 C～辺場～砥用学校前線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：391 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 58 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•砥用拠点～幕線 （P50）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通 C～辺場～砥用学校前線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：195 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 145 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•砥用拠点～明無瀬～黒茂線 （P52）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	松橋駅前～砥用中央線 交通 C～辺場～砥用学校前線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：659 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 251 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•東部拠点～庵室線 （P54）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	交通 C～辺場～浜町線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：132 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 100 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•東部拠点～貫平線 （P56）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	交通 C～辺場～浜町線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：105 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 20 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•東部拠点～山出線 （P58）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	交通 C～辺場～浜町線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：275 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 143 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•東部拠点～下福良線 （P60）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	交通 C～辺場～浜町線　など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：409 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 143 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上

網形成計画での位置付け	対象路線	地方公共団体による支援の内容	再編特例判断				地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法（千円）							事業の効果 ※「」は網形成計画の指標
			幹線 ﾌｨｰﾀﾞｰ	幹線 接続	1～4 号	補助 内容	運行 経費	事業 収入	公的負担 国	県	他市町	美里町	事業者 負担	
各集落と地区拠点間を結ぶ公共交通の導入 町内公共交通の一元化	美里バス•東部拠点～小崎線 （Ｐ62）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	交通 C～辺場～浜町線 など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：242 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 30 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
	美里バス•東部拠点～内大臣線 （Ｐ64）	•運行費の欠損額に対する補助	ﾌｨｰﾀﾞｰ	交通 C～辺場～浜町線 など	2 号	新規	●●	●●	●●			●●		■「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：352 人増加 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 33 人増加 ■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
域内交通と地域間幹線等の円滑なダイヤ接続	美里バス•シャトルバス （Ｐ66）	•運行費の欠損額に対する補助	—	—	—	対象外	●●	●●				●●		■公共交通のわかりやすさ、利便性の向上 ■運行効率性、事業持続性の向上
町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持	路線バス•氷川ダム線 （Ｐ68）	•運行費の欠損額に対する補助	—	—	現状維持	対象外	●●	●●		●●	甲佐町 ●● 八代市 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：0.6 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持 ■公共交通空白地域の解消
	路線バス•鶴場線 （Ｐ71）	•運行費の欠損額に対する補助	—	—	現状維持	対象外	●●	●●			甲佐町 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：0.4 万人/年維持
	路線バス•松橋駅前～砥用中央線 （Ｐ73）	•運行費の欠損額に対する補助	幹線	—	現状維持	通常	●●	●●	●●		宇城市 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：4.8 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持 ■運行効率性の向上
	路線バス•宇土本町二～砥用中央線 （Ｐ76）	•運行費の欠損額に対する補助	幹線	—	現状維持	通常	●●	●●	●●		宇城市 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：0.5 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持
	路線バス•交通 C～辺場～砥用学校前線 （Ｐ79）	•運行費の欠損額に対する補助	幹線	—	現状維持	通常	●●	●●	●●		熊本市 ●● 嘉島町 ●● 御船町 ●● 甲佐町 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：7.3 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持
	路線バス•甲佐～内大臣～畑線 （Ｐ82）	•運行費の欠損額に対する補助	—	—	現状維持	対象外	●●	●●			甲佐町 ●● 山都町 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：0 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持
	路線バス•浜町～内大臣～甲佐線 （Ｐ85）	•運行費の欠損額に対する補助	—	—	現状維持	対象外	●●	●●			甲佐町 ●● 山都町 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：0.1 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持

網形成計画での位置付け	対象路線	地方公共団体による支援の内容	再編特例判断				地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法（千円）							事業の効果 ※「」は網形成計画の指標
			幹線フィーダー	幹線接続	１～4号	補助内容	運行経費	事業収入	公的負担 国	公的負担 県	公的負担 他市町	公的負担 美里町	事業者負担	
町外との移動を担い地区拠点間を結ぶ路線バスの維持	路線バス･交通 C～辺場～浜町線（Ｐ88）	・運行費の欠損額に対する補助	幹線	―	現状維持	通常	●●	●●	●●		熊本市 ●● 嘉島町 ●● 御船町 ●● 甲佐町 ●● 山都町 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持
	路線バス･交通 C～健軍～砥用学校前線（Ｐ91）	・運行費の欠損額に対する補助	幹線	―	現状維持	通常	●●	●●	●●		熊本市 ●● 嘉島町 ●● 御船町 ●● 甲佐町 ●●	●●		■「①-2 町外移動を担う路線の年間利用者数」の維持：7.2 万人/年維持 ■「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の維持
地区拠点の設定と機能強化	道の駅拠点	・拠点整備及び運用・管理	関連	―	４号	通常	●●					●●		■「④バス停上屋設置箇所数」の増加：１か所増 ■公共交通の利用環境の向上 ■高齢者等の外出機会の増加 ■町内の活性化（にぎわいの増幅、コミュニティの充実など）
	中央拠点	・拠点整備及び運用・管理	関連	―	４号	通常	●●					●●		■「④バス停上屋設置箇所数」の増加：１か所増 ■公共交通の利用環境の向上 ■高齢者等の外出機会の増加 ■町内の活性化（にぎわいの増幅、コミュニティの充実など）
	砥用地区拠点	・拠点整備及び運用・管理	関連	―	４号	通常	●●					●●		■「④バス停上屋設置箇所数」の増加：１か所増 ■公共交通の利用環境の向上 ■高齢者等の外出機会の増加 ■町内の活性化（にぎわいの増幅、コミュニティの充実など）
	東部拠点	・拠点整備及び運用・管理	関連	―	４号	通常	●●					●●		■「④バス停上屋設置箇所数」の増加：１か所増 ■公共交通の利用環境の向上 ■高齢者等の外出機会の増加 ■町内の活性化（にぎわいの増幅、コミュニティの充実など）
ネットワークの再編に関連して実施する事業	時刻表の改良	・事業者間の調整	―	―	―	対象外	●●						●●	■「⑤-１運行情報等がネックとなって利用を敬遠している人の割合」の低減 ■公共交通の利用環境の向上
	バスロケの導入	・設置費	関連	―	４号	対象外	●●					●●		■「⑤-１運行情報等がネックとなって利用を敬遠している人の割合」の低減 ■公共交通の利用環境の向上
	バス停の共同利用･名称の統合	・事業者間の調整	―	―	―	対象外	●●						●●	■「⑤-２公共交通のわかりにくさがネックとなって利用を敬遠している人の割合」の低減

網形成計画での位置付け	対象路線	地方公共団体による支援の内容	再編特例判断				地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法（千円）							事業の効果 ※「」は網形成計画の指標
			幹線ﾌｨｰﾀﾞｰ	幹線接続	１～4号	補助内容	運行経費	事業収入	公的負担				事業者負担	
									国	県	他市町	美里町		
ネットワークの再編に関連して実施する事業	情報提供の充実	・町のホームページの公共交通情報の充実	—	—	—	対象外	—	—	—	—	—	—	—	■「⑤-１運行情報等がネックとなって利用を敬遠している人の割合」の低減 ■「⑧町民からの公共交通に関する意見件数」の増加：6 件/年 ■公共交通の利用環境の向上
	情報の共有化	・事業者間の調整	—	—	—	対象外	●●						●●	■「⑤-１運行情報等がネックとなって利用を敬遠している人の割合」の低減 ■公共交通の利用環境の向上
	乗り方教室	・企画・開催	—	—	—	対象外	●●					●●		■「⑥公共交通利用率」の増加 ■高齢者や小中学生を中心に公共交通利用が増加
	高齢者バスハイク	・企画・開催	—	—	—	対象外	●●					●●		■「⑥公共交通利用率」の増加 ■高齢者の公共交通利用が増加
	免許返納者への特典授与	・制度設計、運用	関連	—	—	対象外	●●					●●		■「⑥公共交通利用率」の増加 ■高齢者の運転免許返納が促進され、全体的な公共交通利用が増加

【全体における事業の効果】美里町地域公共交通網形成計画における「評価指標の目標値」について

No.		評価指標	指標の定義	単位	現況値	再編実施計画で見込まれる効果	目標値（平成33年度）
①-1	計画全体に対する数値指標	公共交通の利便性等運行サービスの改善状況	○主に町内移動を担う路線の年間利用者数	人/年	9,650（平成27年度）	15,000	15,000
①-2		公共交通の利便性等運行サービスの改善状況	○主に町外移動を担う路線の年間利用者数	万人/年	30.5（平成27年度）	30.5	30.5
②		わかりやすい・利用しやすい公共交通利用環境の構築状況	○町内の公共交通サービスに対する満足度	%	14.0（平成28年度）	現状よりも増加	現状よりも増加
③	各目標に対する数値指標	公共交通による地区拠点のアクセス性	○各地区拠点のバス停留所の乗車人員数	人/年	5,410（平成27年度）	7,200	7,200
④		公共交通利用環境の改善状況	○バス停上屋設置箇所数	箇所	3（平成28年度）	4	10
⑤-1		公共交通のわかりやすさの改善状況	○運行情報等がネックとなって利用を敬遠している人の割合	%	5.9（平成28年度）	－	3
⑤-2		公共交通のわかりやすさの改善状況	○公共交通のわかりにくさがネックとなって利用を敬遠している人の割合	%	11.8（平成28年度）	－	6
⑥		マイカー・送迎利用から公共交通利用への転換	○公共交通利用率	%	10.1（平成28年度）	－	15.1
⑦		観光施設への公共交通でのアクセス性	○観光資源直近のバス停の年間利用者数	人/年	1,500（平成27年度）	－	1,780
⑧		地域の公共交通への関与	○町民からの公共交通に関する意見件数	件/年	3（平成28年度）	6	6
⑨		公共交通の運行にかかるリソースの確保	○運転士の募集に向けた取り組み支援件数	件	－（平成28年度）	－	累計10