

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

対象路線

中央拠点～下原線

路線の現状

- 著しい利用の低迷
現在当該地域を運行している福祉バス 高木・西山・白石野・小筵・役場コースの一日あたり利用者数が少ない中（2.6 人/便）、対象バス停では 0.0 人/便とほぼ利用されていない。
- 使い勝手の低い運行サービス
利用者が限定（高齢者と身障者のみ）、運行日が週 1 回と少ない、目的地までの所要時間が長い等町民の意向に対応できていない。
- 持続可能性に乏しい
現在の福祉バスは無償運行であり、財政面における持続可能性が確保できていない。

再編の内容

- 事業形態をデマンド運行に変更
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。
- 集落から地区拠点までの路線を設定
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。
- 運行サービスの拡充
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。
- 有償化の実施
有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。

運行範囲

下原地区から中央地域中心部間を運行するもの

運行距離
(最大距離)

3.5 km

主たる経由地

堅志田郵便局、ありさ中央店、農協下東支所、中央庁舎

幹線への接続

堅志田（旧道）、下堅志田 [松橋～砥用線]

事業主体

未定

事業形態

区域運行

使用車両

ジャンボ又はセダン型タクシー

運行日

月曜日、水曜日

運行時間帯

9:00～16:00

運賃

均一運賃制：200 円

現状

中心部までの所要時間が長い

著しい利用の低迷
・対象バス停：0.0 人/便

福祉バス
高木・西山・白石野・小筵・佐保コース

産交バス
・松橋駅～砥用線
・宇土～砥用線

麻生交通
・鶴場線
・水川ダム線

堅志田郵便局

ありさ中央店

農協下東支所

中央庁舎

中央公民館

くまもと温石病院

道の駅「佐保の湯」

福祉バス
坂本・佐保・役場コース

福祉バス
岩野・坂貫・湯・三溪コース

500 m

[運行回数] 木曜日：2 往復

運行日が少ない（週 1 日）

再編後

拠点までの所要時間を短縮

デマンド運行への移行による運行効率化

産交バス(再編)
・松橋駅～砥用線
・宇土～砥用線

美里バス
中央拠点～西山線

美里バス
中央拠点～下原線

美里バス
中央拠点～八幡原団地線

美里バス
中央拠点～岩下線

美里バス
中央拠点～白石野線

美里バス
道の駅拠点～木早川内線

美里バス
道の駅拠点～坂本線

美里バス
道の駅拠点～九尾線

麻生交通
・鶴場線
・水川ダム線(再編)

堅志田郵便局

ありさ中央店

農協下東支所

中央庁舎

中央公民館

くまもと温石病院

道の駅「佐保の湯」

500 m

[運行回数](区域運行) 月曜日・水曜日：2 往復(設定)

利用対象者の拡大（誰もが利用可能）

有償化による持続性の確保

運行日の追加による利便性の向上

16

事業費と調達方法

運行経費	:	●●千円
事業収入	:	●●千円
必要な費用	:	●●千円
国補助	:	●●千円（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）（申請予定）
町負担	:	●●千円

※ 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。

補助要件:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業)

(申請予定)

- ・ 同交付要綱別表 9 に定める基準に以下の通り適合していると想定される。
イ) 区域運行、ロ) 松橋～砥用線に接続、ハ) 既存ネットワークとの調整・整合が図られている、二) 赤字見込み、ホ) 補助対象期間後も運行される予定、ヘ) 非該当

事業の効果

- 「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
- (その他)
 - ・ 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

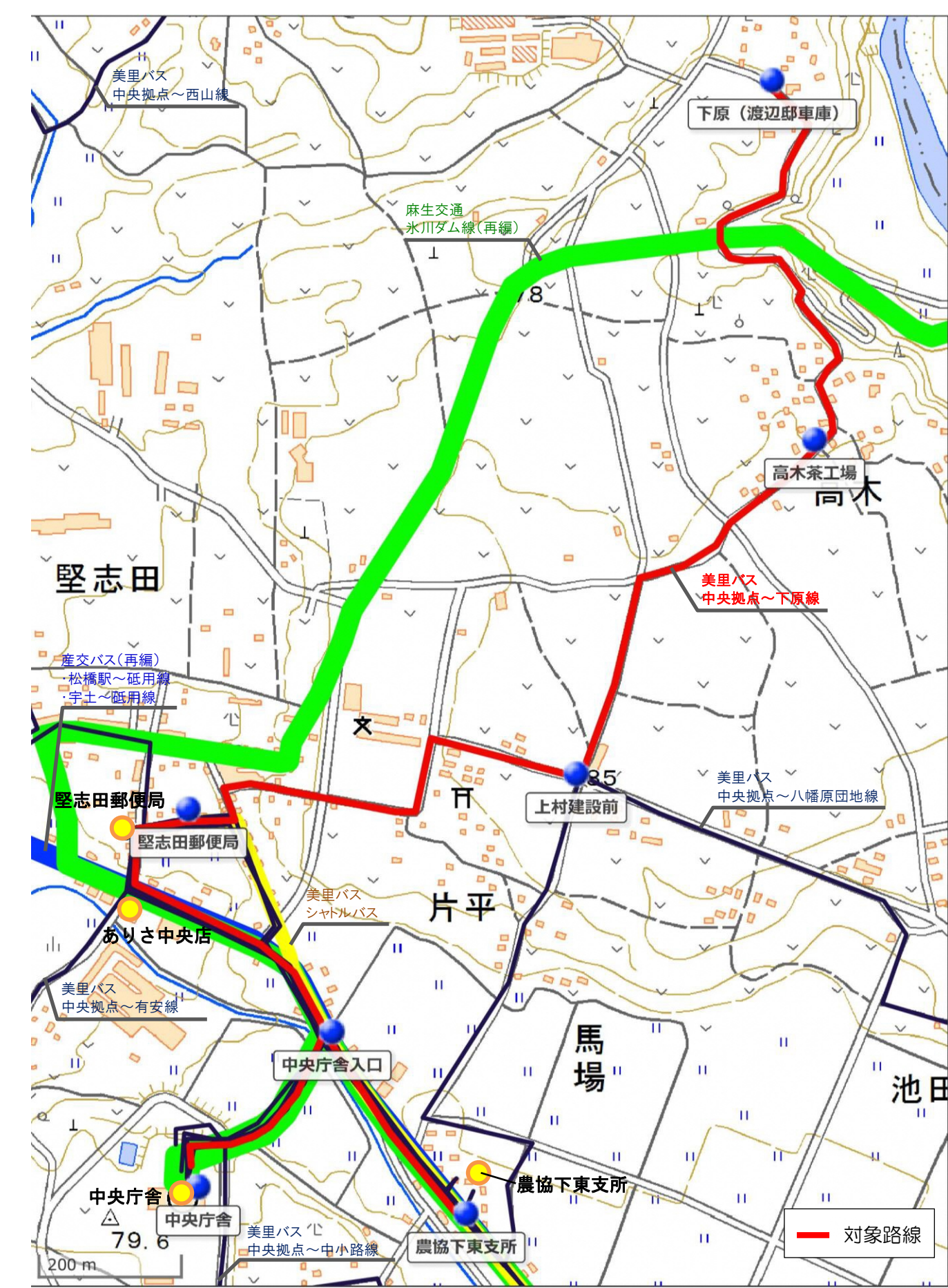
事業の目標

- ・ 公共交通の利便性の向上（利用者数の増加）
- ・ 運行効率性、事業持続性の向上（町の財政負担額の減少）

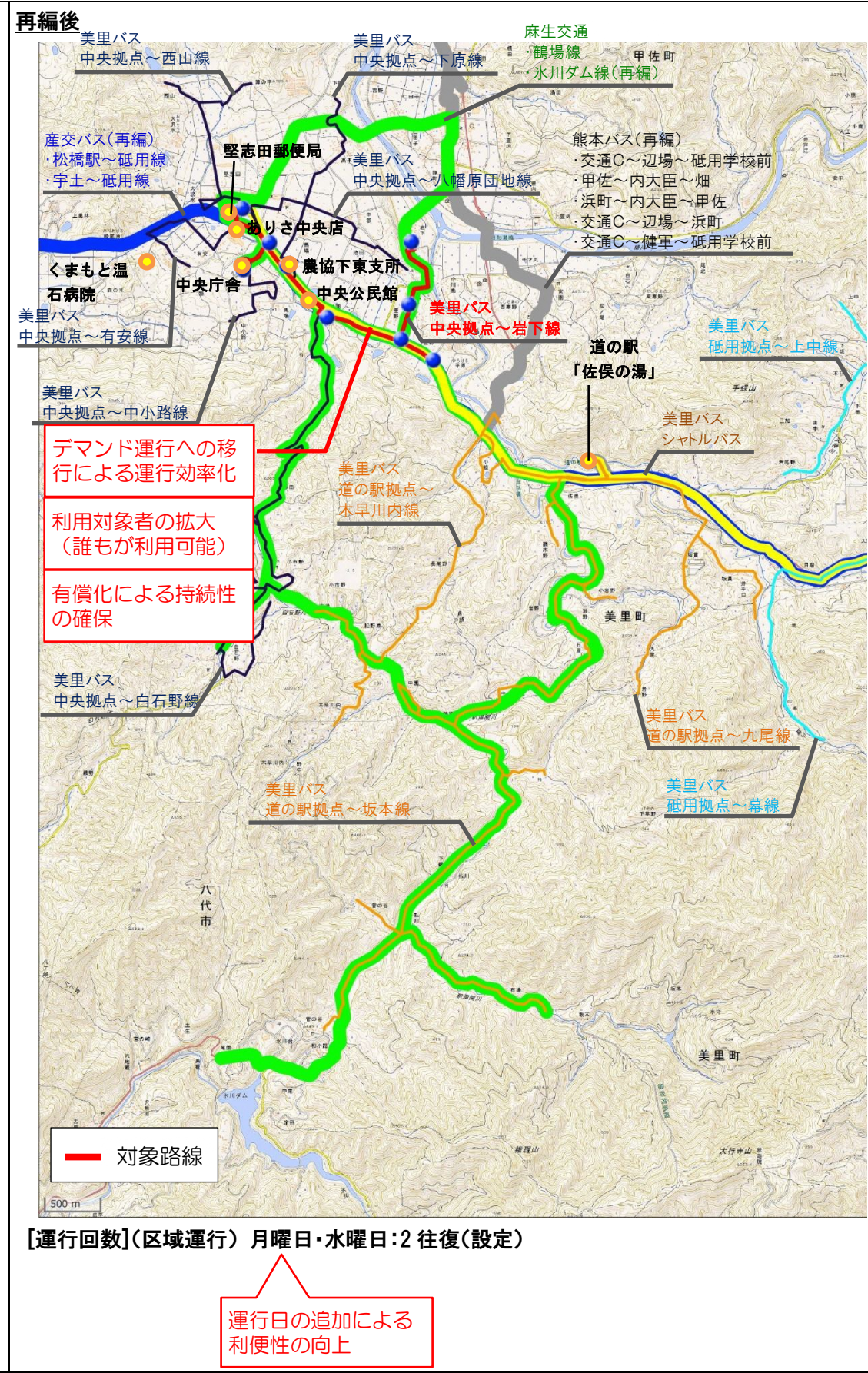
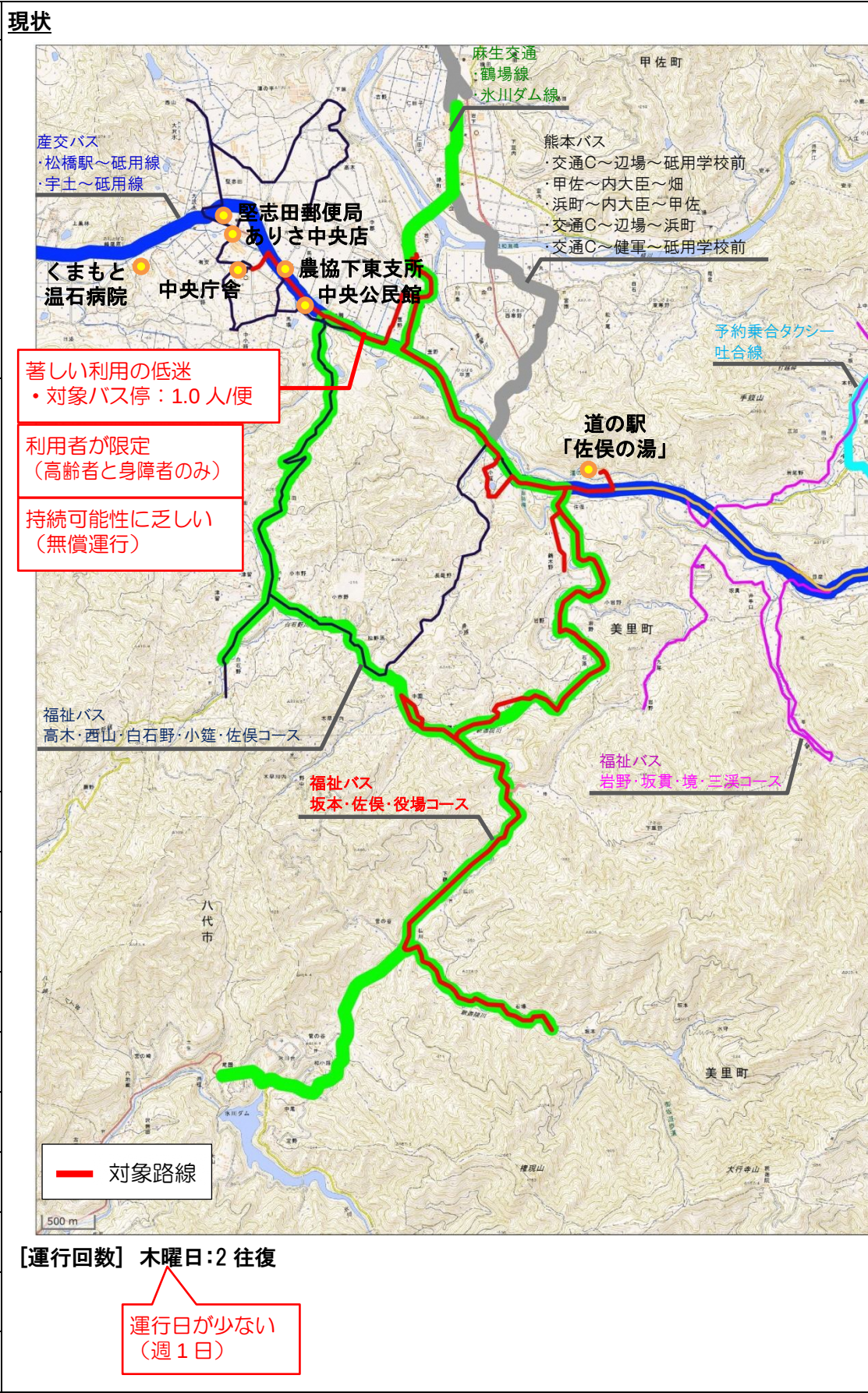
備考

- ・ 中央拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。

再編後 拡大図



対象路線	中央拠点～岩下線
路線の現状	・ 著しい利用の低迷 現在当該地域を主に運行している福祉バス 坂本・佐俣・役場コースの一本当たり利用者 数は7.2人/便となる中、対象バス停では1.0 人/便と利用が少なくなっている。 ・ 使い勝手の低い運行サービス 利用者が限定（高齢者と身障者のみ）、運行 日が週1回と少ない等町民の意向に対応で きていない。 ・ 持続可能性に乏しい 現在の福祉バスは無償運行であり、財政面 における持続可能性が確保できていない。
再編の内容	・ 事業形態をデマンド運行に変更 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。 ・ 集落から地区拠点までの路線を設定 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。 ・ 運行サービスの拡充 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。 ・ 有償化の実施 有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。
運行範囲	岩下地区から中央地域中心 部間を運行するもの
運行距離 （最大距離）	4.7 km
主たる経由地	農協下東支所、中央庁舎、あ りさ中央店、堅志田郵便局
幹線への接続	堅志田（旧道）、下堅志田 〔松橋～砥用線〕
事業主体	未定
事業形態	区域運行
使用車両	ジャンボ又は セダン型タクシー
運行日	月曜日、水曜日
運行時間帯	9:30～16:00
運賃	均一運賃制：200 円





事業費と調達方法

運行経費	:	●●千円
事業収入	:	●●千円
必要な費用	:	●●千円
国補助	:	●●千円 (地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金) (申請予定)
町負担	:	●●千円

※ 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。

補助要件:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業)

(申請予定)

- ・ 同交付要綱別表 9 に定める基準に以下の通り適合していると想定される。
イ) 区域運行、ロ) 松橋～砥用線に接続、ハ) 既存ネットワークとの調整・整合が図られている、ニ) 赤字見込み、ホ) 補助対象期間後も運行される予定、ヘ) 非該当

事業の効果

- 「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
- (その他)
 - ・ 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

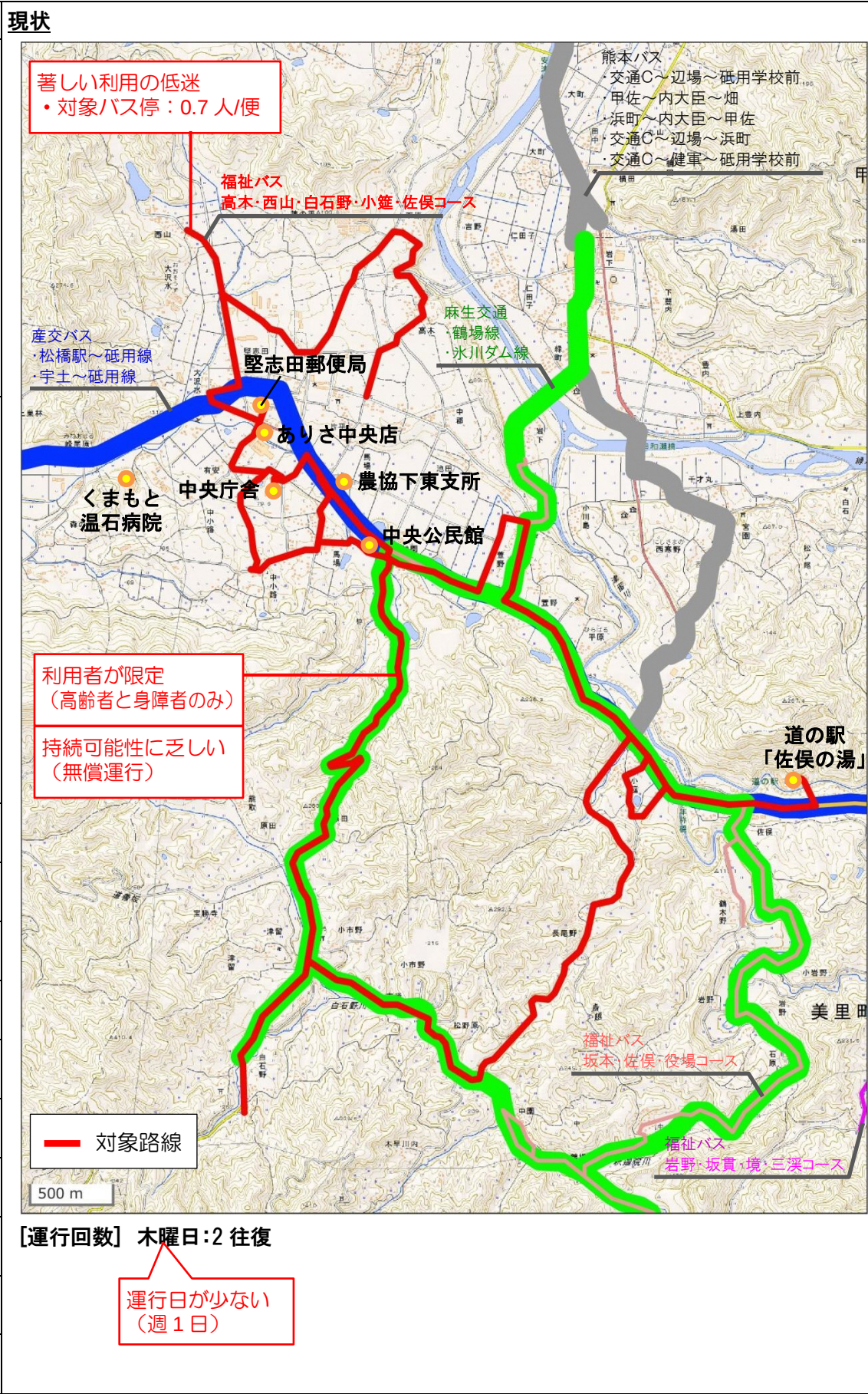
事業の目標

- ・ 公共交通の利便性の向上（利用者数の増加）
- ・ 運行効率性、事業持続性の向上（町の財政負担額の減少）

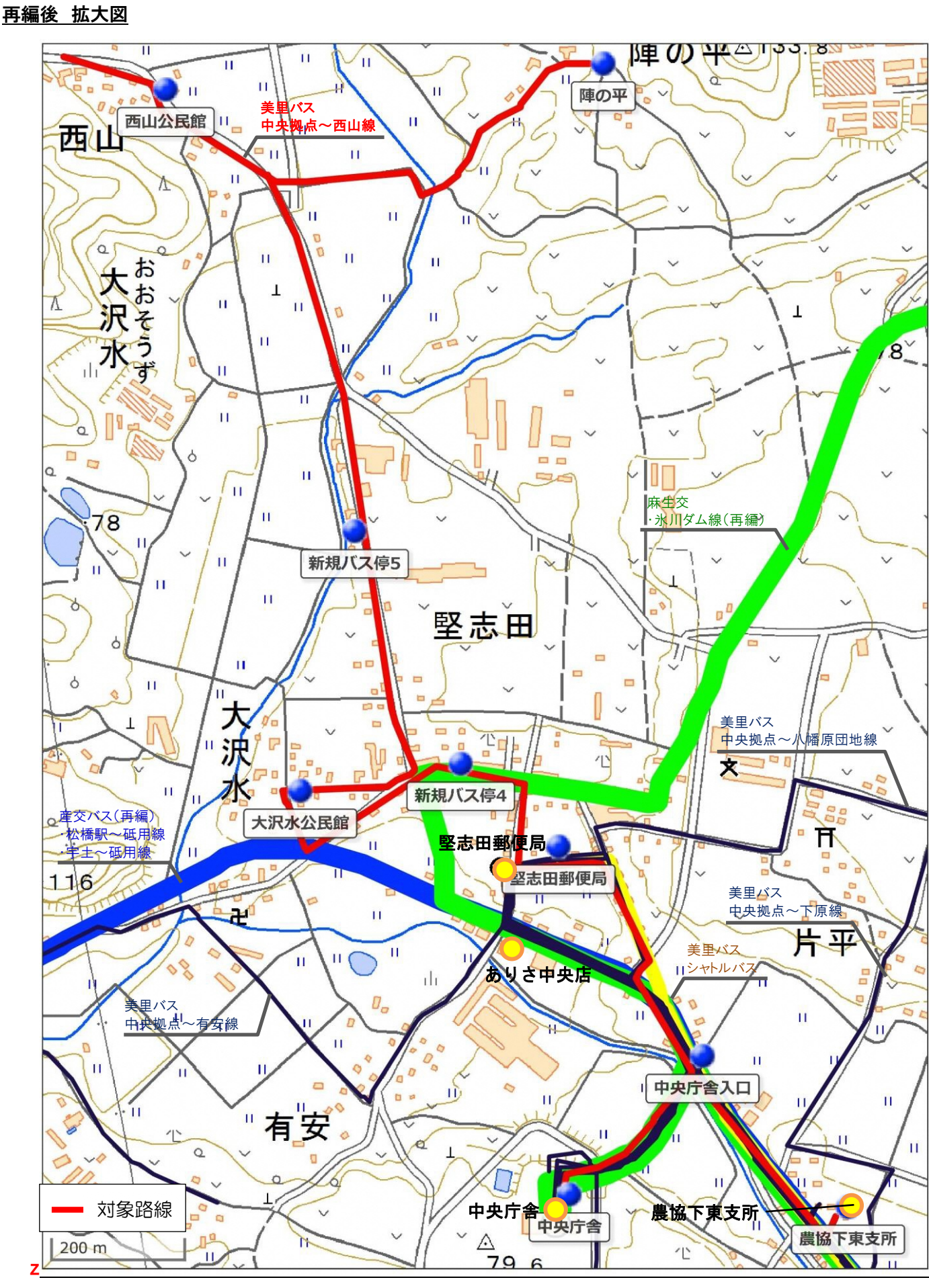
備考

- ・ 中央拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。

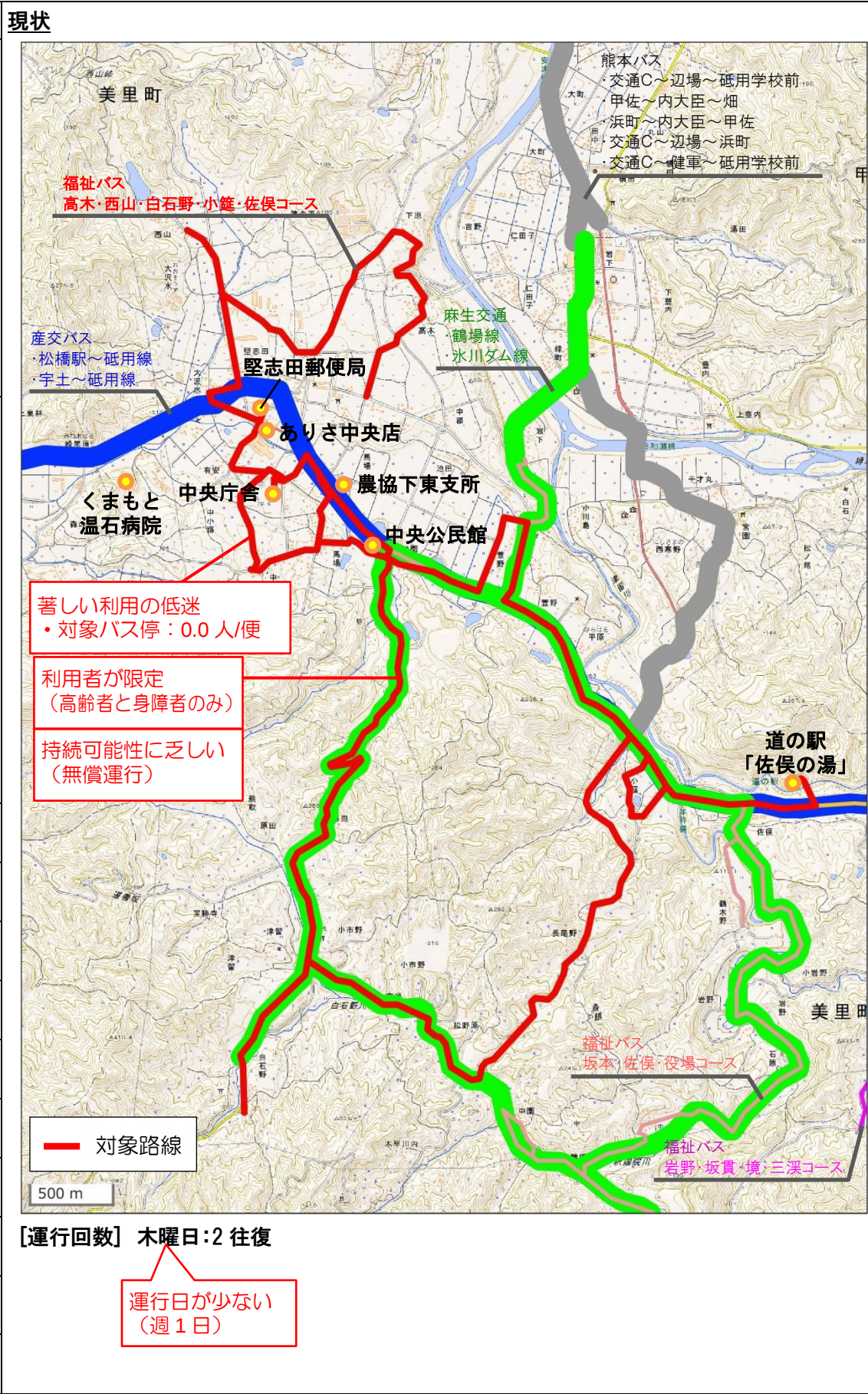
対象路線	中央拠点～西山線
路線の現状	・ 著しい利用の低迷 現在当該地域を運行している福祉バス 高木・西山・白石野・小筵・役場コースの一便当たり利用者数が少ない中（2.6人/便）、対象バス停では0.7人/便と僅かな利用となっている。 ・ 使い勝手の低い運行サービス 利用者が限定（高齢者と身障者のみ）、運行日が週1回と少ない等町民の意向に対応できていない。 ・ 持続可能性に乏しい 現在の福祉バスは無償運行であり、財政面における持続可能性が確保できていない。
再編の内容	・ 事業形態をデマンド運行に変更 福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・ 集落から地区拠点までの路線を設定 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。 ・ 運行サービスの拡充 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。 ・ 有償化の実施 有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。
運行範囲	西山地区から中央地域中心部間を運行するもの
運行距離（最大距離）	4.2 km
主たる経由地	堅志田郵便局、農協下東支所、中央庁舎
幹線への接続	堅志田（旧道）、下堅志田〔松橋～砥用線〕
事業主体	未定
事業形態	区域運行
使用車両	ジャンボ又はセダン型タクシー
運行日	月曜日、水曜日
運行時間帯	9:30～16:30
運賃	均一運賃制：200 円



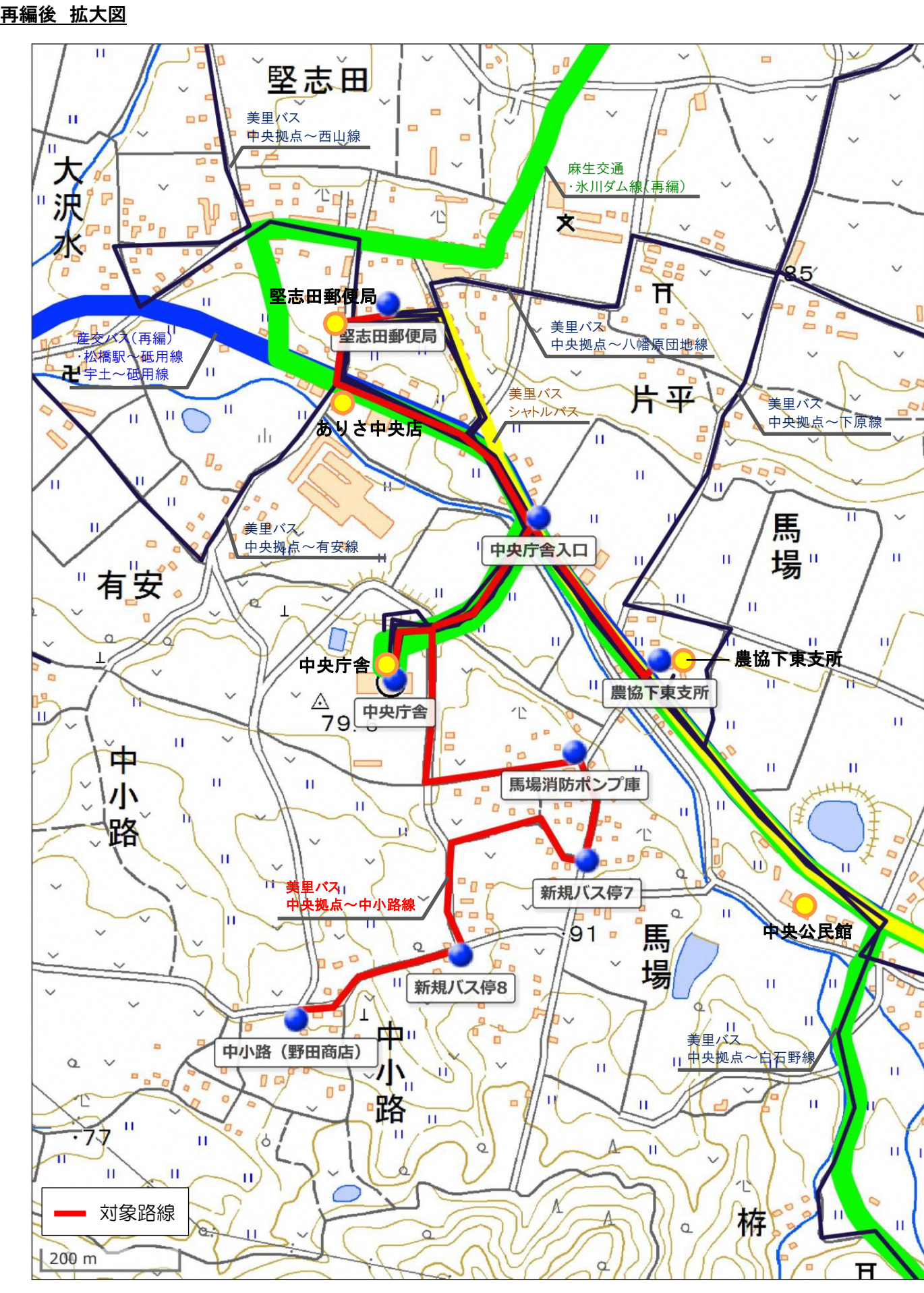
事業費と調達方法	
運行経費	： ●●千円
事業収入	： ●●千円
必要な費用	： ●●千円
国補助	： ●●千円（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）（申請予定）
町負担	： ●●千円
※ 国庫補助額については現時点の見込額であり、記載のとおり調達されない場合、現状と同様のサービス水準を本計画の実施主体である美里町と関係者が調整を図るものとする。	
補助要件：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業）	
（申請予定）	
・ 同交付要綱別表 9 に定める基準に以下の通り適合していると想定される。 イ) 区域運行、ロ) 松橋～砥用線に接続、ハ) 既存ネットワークとの調整・整合が図られている、二) 赤字見込み、ホ) 補助対象期間後も運行される予定、ヘ) 非該当	
事業の効果	
■「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 （その他） ・ 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	
事業の目標	
・ 公共交通の利便性の向上（利用者数の増加） ・ 運行効率性、事業持続性の向上（町の財政負担額の減少）	
備考	
・ 中央拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。	



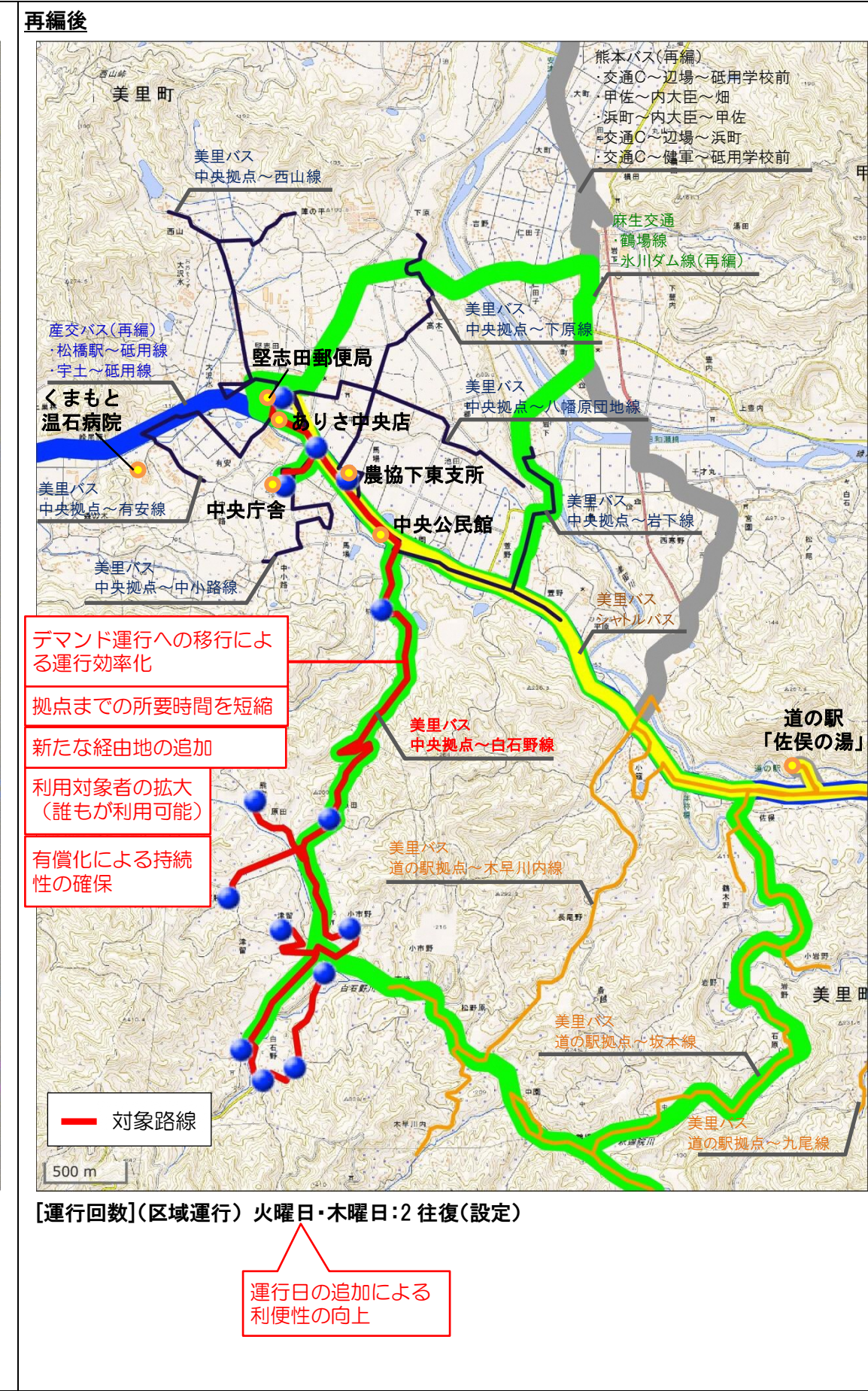
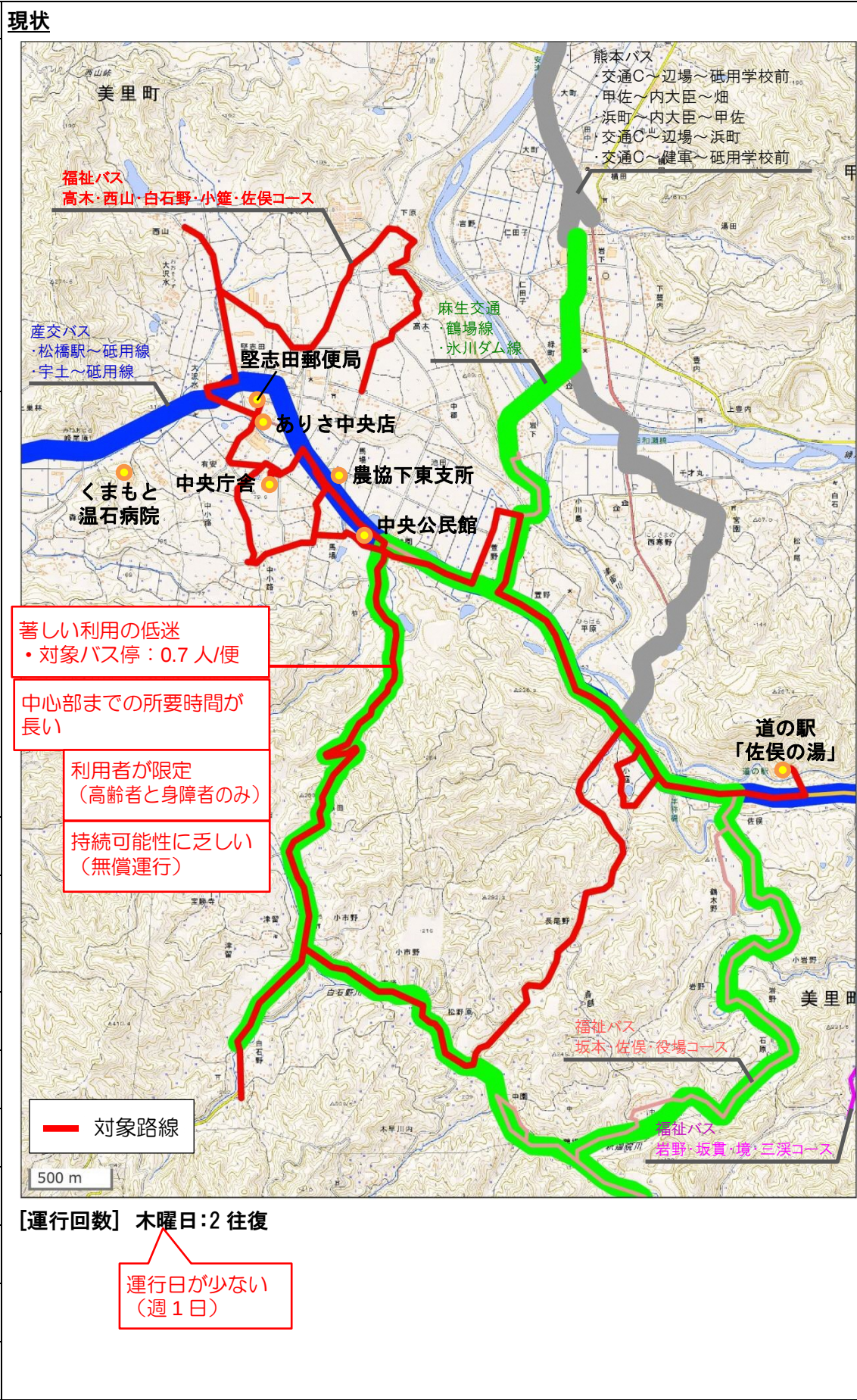
対象路線	中央拠点～中小路線
路線の現状 ・ 著しい利用の低迷 現在当該地域を運行している福祉バス 高木・西山・白石野・小筵・役場コースの一本当たり利用者数が少ない中（2.6 人/便）、対象バス停では 0.0 人/便とほぼ利用されていない。 ・ 使い勝手の低い運行サービス 利用者が限定（高齢者と身障者のみ）、運行日が週 1 回と少ない等町民の意向に対応できていない。 ・ 持続可能性に乏しい 現在の福祉バスは無償運行であり、財政面における持続可能性が確保できていない。	
再編の内容 ・ 事業形態をデマンド運行に変更 福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。 ・ 集落から地区拠点までの路線を設定 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。 ・ 運行サービスの拡充 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。 ・ 有償化の実施 有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。	
運行範囲	中小路地区から中央地域中心部間を運行するもの
運行距離（最大距離）	2.9 km
主たる経由地	中央庁舎、農協下東支所、ありさ中央店、堅志田郵便局
幹線への接続	堅志田（旧道）、下堅志田 [松橋～砥用線]
事業主体	未定
事業形態	区域運行
使用車両	ジャンボ又はセダン型タクシー
運行日	月曜日、水曜日
運行時間帯	10:00～17:00
運賃	均一運賃制：200 円



事業費と調達方法	
運行経費	： ●●千円
事業収入	： ●●千円
必要な費用	： ●●千円
国補助	： ●●千円（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）（申請予定）
町負担	： ●●千円
※ 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。	
補助要件：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金（地域公共交通確保維持改善事業）	
（申請予定）	
・ 同交付要綱別表 9 に定める基準に以下の通り適合していると想定される。 イ）区域運行、ロ）松橋～砥用線に接続、ハ）既存ネットワークとの調整・整合が図られている、二）赤字見込み、ホ）補助対象期間後も運行される予定、へ）非該当	
事業の効果	
■「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 （その他） ・ 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	
事業の目標	
・ 公共交通の利便性の向上（利用者数の増加） ・ 運行効率性、事業持続性の向上（町の財政負担額の減少）	
備考	
・ 中央拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。	



対象路線	中央拠点～白石野線
路線の現状	・ 著しい利用の低迷 現在当該地域を運行している福祉バス 高木・西山・白石野・小笹・役場コースの一本当たり利用者数が少ない中（2.6 人/便）、対象バス停では 0.7 人/便と僅かな利用となっている。 ・ 使い勝手の低い運行サービス 利用者が限定（高齢者と身障者のみ）、運行日が週 1 回と少ない、目的地までの所要時間が長い等町民の意向に対応できていない。 ・ 持続可能性に乏しい 現在の福祉バスは無償運行であり、財政面における持続可能性が確保できていない。
再編の内容	・ 事業形態をデマンド運行に変更 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。 ・ 集落から地区拠点までの路線を設定 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。 ・ 運行サービスの拡充 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。 ・ 有償化の実施 有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。
運行範囲	白石野地区から中央地域中心部間を運行するもの
運行距離（最大距離）	11.2 km
主たる経由地	農協下東支所、中央庁舎、ありさ中央店、堅志田郵便局
幹線への接続	堅志田（旧道）、下堅志田〔松橋～砥用線〕
事業主体	未定
事業形態	区域運行
使用車両	ジャンボ又はセダン型タクシー
運行日	火曜日、木曜日
運行時間帯	9:00～16:00
運賃	均一運賃制：200 円



運行経費	:	●●千円	
事業収入	:	●●千円	
必要な費用	:	●●千円	
〔国補助	:	●●千円	(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金) (申請予定)
町負担	:	●●千円	

補助要件:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業)

- 「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
- (その他)**
- ・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

- ・公共交通の利便性の向上（利用者数の増加）
- ・運行効率性、事業持続性の向上（町の財政負担額の減少）

- ・中央拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。

Topographic map of the area around Arita, showing bus routes and landmarks. The map includes labels for various locations such as Arita Central Station, Arita Civic Center, and Arita Post Office. It also shows bus routes and landmarks like the Arita Central Station, Arita Civic Center, and Arita Post Office. The map is color-coded to show different types of roads and terrain.

Legend:

- 対象路線 (Target Route)

Scale: 300 m

対象路線	中央拠点～八幡原団地線	現状
路線の現状 ・町内公共交通サービスがないことによる地区中心部へのアクセス性の欠如 現在当該地域には町内公共交通（コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バス）が運行していないため、中央地区の中心部までのアクセス手段がない。		
再編の内容 ・デマンド交通の導入 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。 ・集落から地区拠点までの路線を設定 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。 ・有償化の実施 有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		[運行回数]

運行範囲	八幡原団地前から中央地域 中心部間を運行するもの
運行距離 （最大距離）	3.7 k m
主たる経由地	農協下東支所、中央庁舎、ありさ中央店、堅志田郵便局
幹線への接続	堅志田（旧道）、下堅志田 [松橋～砥用線]
事業主体	未定
事業形態	区域運行
使用車両	ジャンボ又は セダン型タクシー
運行日	月曜日、水曜日
運行時間帯	10:00～17:00
運賃	均一運賃制：200 円

再編後	
[運行回数](区域運行) 月曜日・水曜日：2 往復(設定)	

再編後 拡大図



事業費と調達方法

運行経費	:	●●千円	
事業収入	:	●●千円	
必要な費用	:	●●千円	
〔国補助	:	●●千円	(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金) (申請予定)
町負担	:	●●千円	

※ 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。

事業の効果

■「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
(その他)
・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

事業の目標

- ・公共交通の利便性の向上（利用者数の増加）
- ・運行効率性、事業持続性の向上（町の財政負担額の減少）

備考

- ・中央拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。

補助要件:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業)

(申請予定)

- ・同交付要綱別表 9 に定める基準に以下の通り適合していると想定される。
 - イ) 区域運行、ロ) 松橋～砥用線に接続、ハ) 既存ネットワークとの調整・整合が図られている、二) 赤字見込み、ホ) 補助対象期間後も運行される予定、ヘ) 非該当