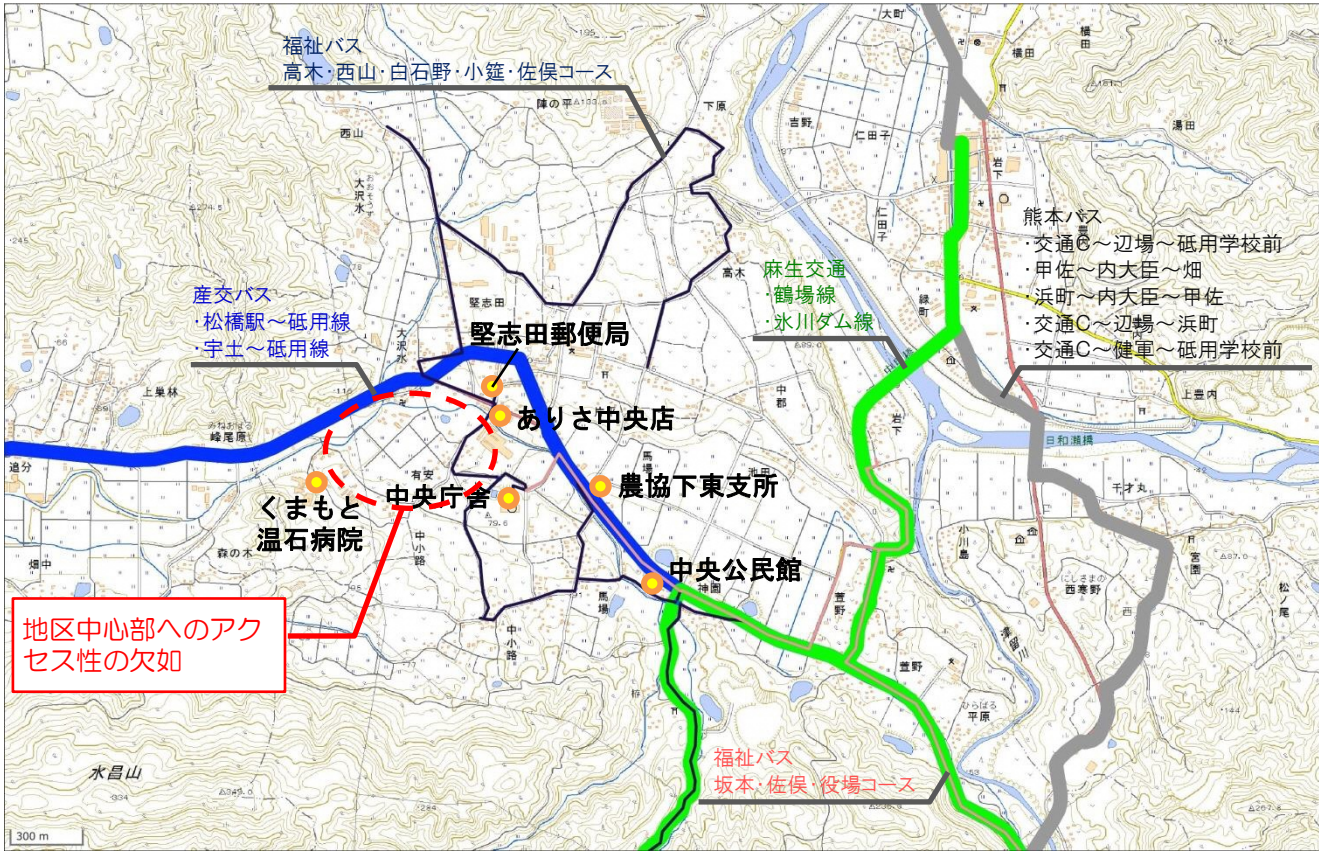
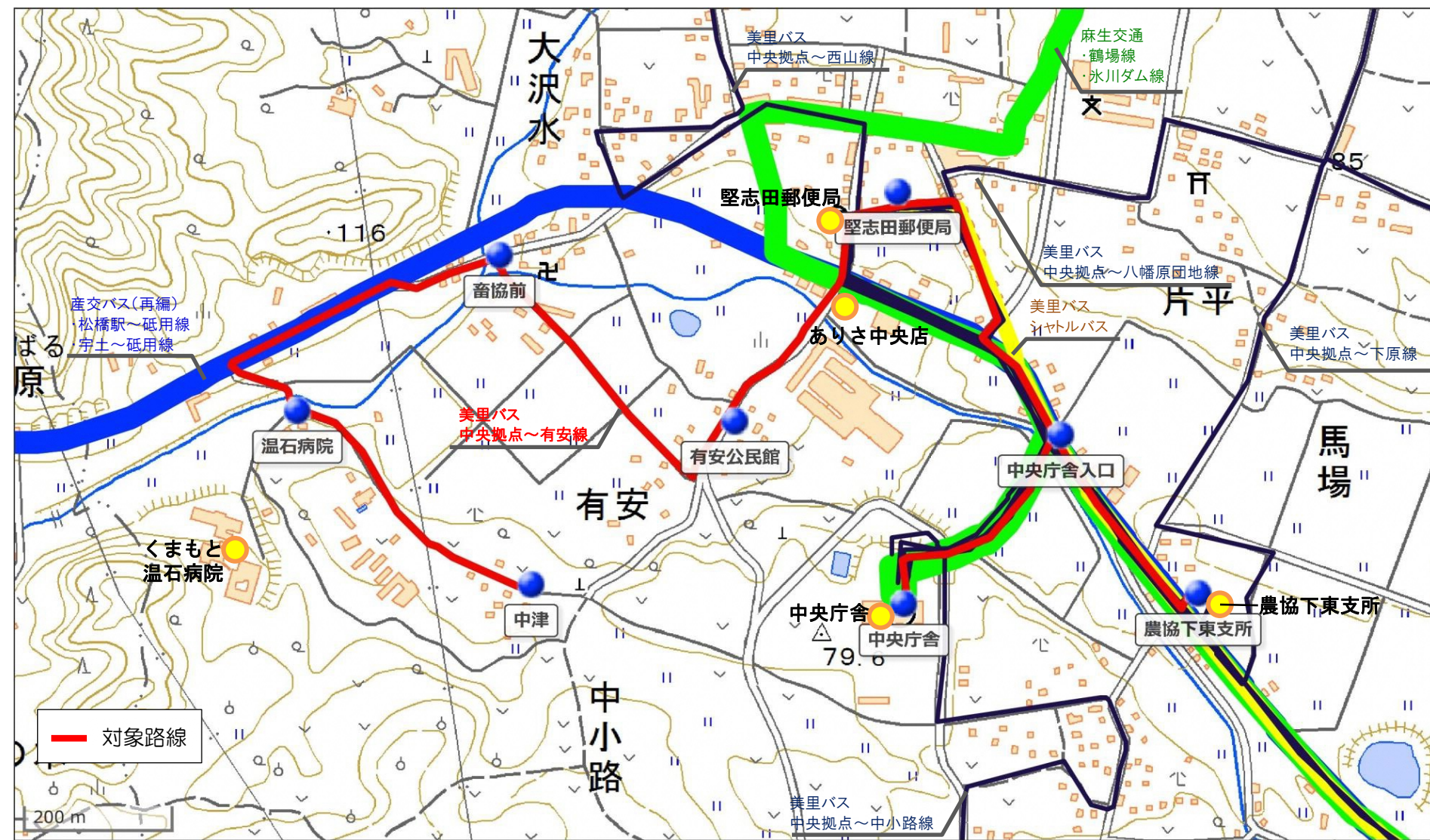


対象路線	中央拠点～有安線	現状  [運行回数]
路線の現状 ・町内公共交通サービスがないことによる地区中心部へのアクセス性の欠如 現在当該地域には町内公共交通（コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バス）が運行していないため、中央地区の中心部までのアクセス手段がない		
再編の内容 ・デマンド運行の導入 美里バス（区域運行（乗合タクシー））を導入し、公共交通空白地域の解消を図る。 ・集落から地区拠点までの路線を設定 集落から最寄り地区拠点（中央拠点）までの路線を設定し、中央拠点への円滑なアクセスの確保を図る。 ・有償化の実施 有償運行とし、事業の持続性の確保を図る。		
運行範囲	有安地区から中央地域中心部間を運行するもの	再編後  [運行回数]（区域運行）水曜日・金曜日：2 往復（設定）
運行距離（最大距離）	3.2 k m	
主たる経由地	ありさ中央店、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	水曜日、金曜日	
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、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：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。

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)

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

道の駅「佐俣の湯」

佐俣の湯

今公民館

今坂橋前交差点

坂貫

くすのき平地

美里バス 道の駅拠点～坂本線

美里バス 道の駅拠点～九尾線

坂貫公民館

井手口

井手口（石山邸前）

美里バス 砥用拠点～幕線

九尾公民館

九尾（坂口邸前）

岩野

小岩野

岩野

石原

美里町

200 m

200

127

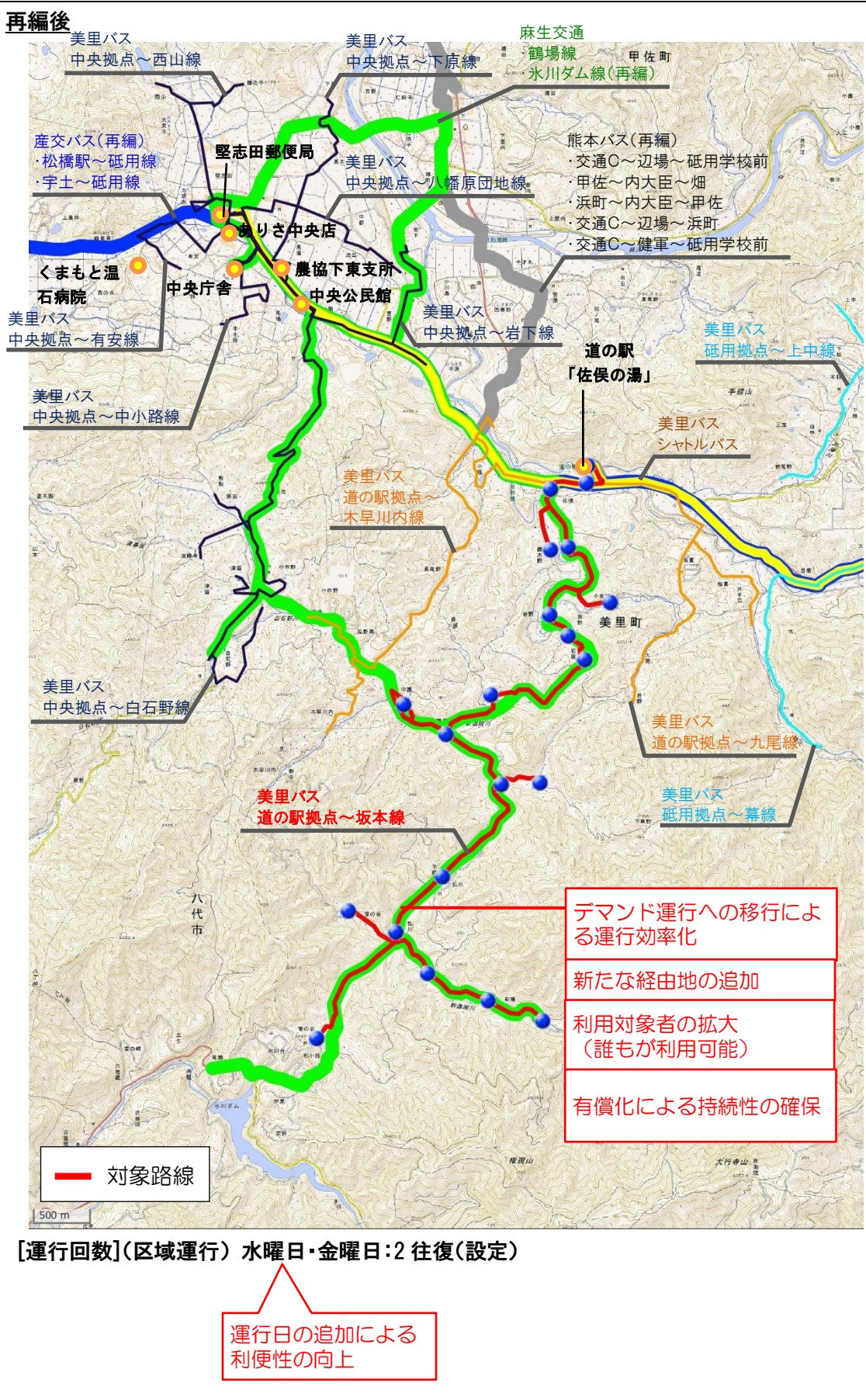
157

231.5

442

対象路線

対象路線	道の駅拠点～坂本線
路線の現状	- 他路線に比べて利用が多い 現在当該地域を運行している福祉バスの一便当たり利用者数は、坂本・佐保・役場コース 7.2 人/便となる中、対象バス停では 5.0 人/便と多くの利用がされている。 - 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 回と少ない等さらなるサービス改善の余地がある。 - 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、さらなる運行効率化を図る。 - 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（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。 - 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、さらなる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	坂本地区から道の駅佐保の湯間を運行するもの
運行距離（最大距離）	16.6 km
主たる経由地	道の駅佐保の湯
幹線への接続	佐保の湯前[松橋～砥用線] 佐保の湯[交通センター～辺場～浜町線など]
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	水曜日、金曜日
運行時間帯	9:00～16:30
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、交通センター～辺場～浜町線などに接続、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：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
- (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

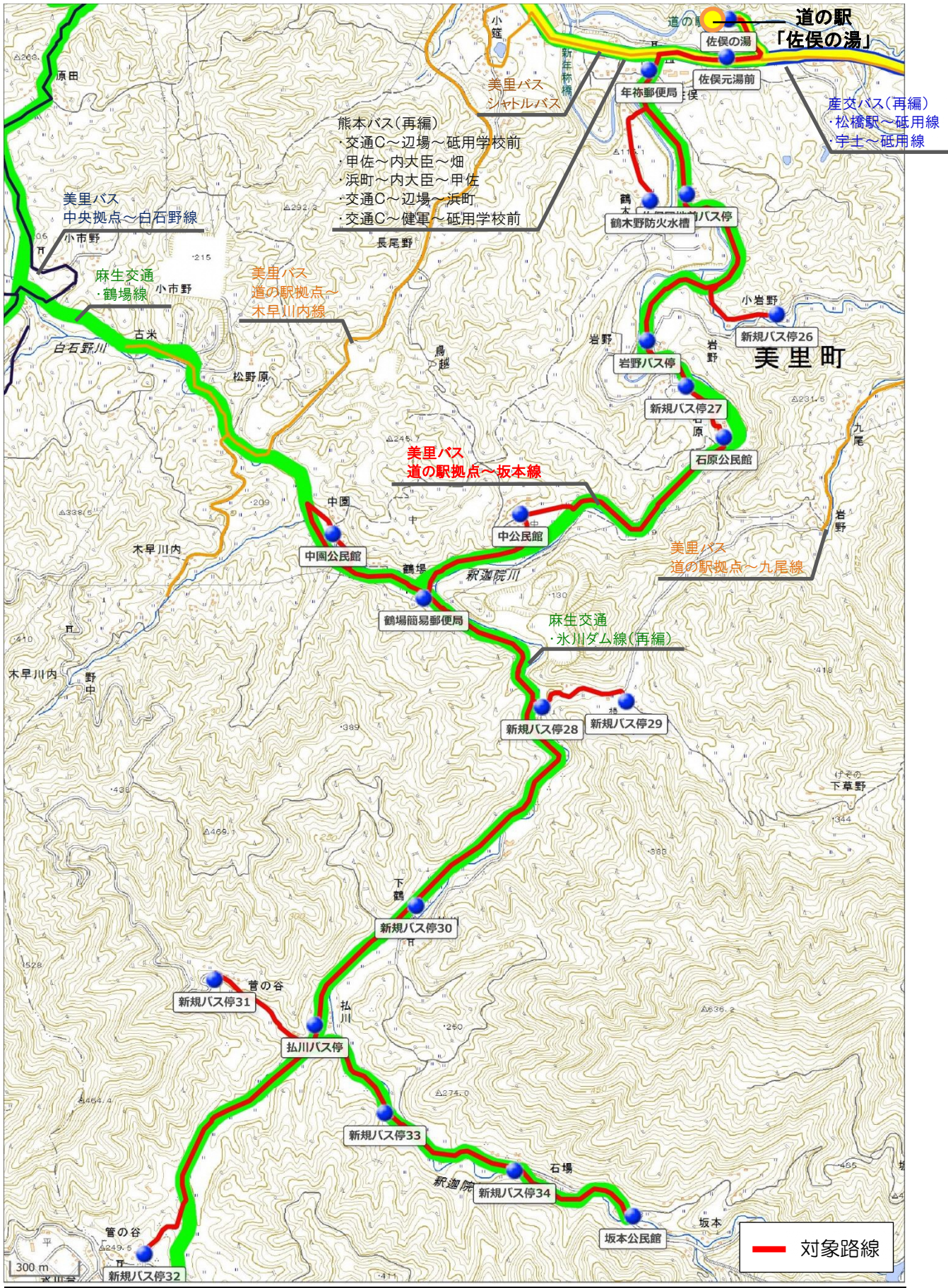
事業の目標

- ・ 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

- ・ 道の駅拠点において、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	砥用拠点～上中線	現状
路線の現状	・利用の低迷 現在当該地域を運行している予約乗合タクシー 吐合線は 1.2 人/便、福祉バス 岩野・坂貫・境・三溪コースの一本当たり利用者数は 8.3 人/便となる中、対象バス停では 2.3 人/便と利用が少なくなっている。 ・類似するサービスの重複 一部区間で予約乗合タクシーと福祉バスが運行しており、主な利用者である高齢者等にとっては類似するサービスが重複している。	
再編の内容	・事業形態をデマンド運行に統合 予約乗合タクシー（路線不定期運行）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。 ・運行日の削減 運行日を削減し、運行効率化を図る。	
運行範囲	上中地区から砥用地域中心部間を運行するもの	再編後
運行距離（最大距離）	9.1 k m	
主たる経由地	間部病院、砥用郵便局、原町駐車場、ありさ砥用店、JA 砥用支所、砥用庁舎	
幹線への接続	砥用中央[松橋～砥用線、交通センター～辺場～浜町線など]	
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、木曜日	
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 事業収入 必要な費用 国補助 町負担 ： ●●千円 ： ●●千円 ： ●●千円 ： ●●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） ※ 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：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 （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）
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、交通センター～辺場～浜町線などに接続、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	備考 ・砥用拠点において、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	道の駅拠点～木早川内線
路線の現状	・利用の低迷 現在当該地域を運行している福祉バスの一便当たり利用者数は、高木・西山・白石野 小筵 役場コース 2.6 人/便、坂本・佐俣・役場コース 7.2 人/便となる中、対象バス停では 2.5 人/便と他路線よりは多いものの少ない利用となっている。 ・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。また、沿線地域において経由していない集落がある。 ・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（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。 ・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	木早川内地区から道の駅佐俣の湯間を運行するもの
運行距離（最大距離）	8.1 km
主たる経由地	道の駅佐俣の湯
幹線への接続	佐俣の湯前[松橋～砥用線] 佐俣の湯[交通センター～辺場～浜町線など]
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	10:00～17:00
運賃	均一運賃制：200 円



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：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
- (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

- ・道の駅拠点において、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、交通センター～辺場～浜町線などに接続、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

対象路線	砥用拠点～高村線
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予約乗合タクシー 吐合線は 1.2 人/便、福祉バス 岩野・坂貫・境・三溪コースの一本当たり利用者数は 8.3 人/便となる中、対象バス停では 0.3 人/便とほぼ利用されていない。 ・ 類似するサービスの重複 一部区間で予約乗合タクシーと福祉バスが運行しており、主な利用者である高齢者等にとっては類似するサービスが重複している。
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、また、一部区間にて予約乗合タクシー（路線不定期運行）と統合して運行効率化を図る。 ・ 運行サービスの拡充 利用の多い福祉バスにとっては、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	高村地区から砥用地域中心部間を運行するもの
運行距離（最大距離）	6.1 k m
主たる経由地	砥用庁舎、J A 砥用支所、ありさ砥用店、原町駐車場、砥用郵便局、間部病院
幹線への接続	砥用中央[松橋～砥用線、交通センター～辺場～浜町線など]
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	水曜日、金曜日
運行時間帯	9:00～16:00
運賃	均一運賃制：200 円

現状

利用の低迷(対象バス停：0.3 人/便)

利用者が限定(高齢者と身障者のみ)

持続可能性に乏しい(無償運行)

予約乗合タクシー 吐合線

福祉バス 岩野・坂貫・境・三溪コース

産交バス 松橋駅～砥用線、宇土～砥用線

JA 砥用支所

砥用庁舎

間部病院

原町駐車場

文化交流センター ひびき

予約乗合タクシー 烏橋線

福祉バス 甲佐平・古閑・栗崎コース

熊本バス 甲佐～内大臣～畑、浜町～内大臣～甲佐、交通C～辺場～浜町

福祉バス 大井早・遠野・川越コース

福祉バス 洞岳・畛野コース

コミュニティバス 内大臣線

コミュニティバス 下福良線

福祉バス 柏川・石野・永富コース

福祉バス 早橋・豊富・涌井コース

[運行回数] 予約乗合タクシー1.5 往復 福祉バス 木曜日:2 往復

運行日が少ない(週 1 日)

再編後

デマンド交通への統合によるわかりやすい交通体系の構築

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

熊本バス(再編) 甲佐～内大臣～畑、浜町～内大臣～甲佐、交通C～辺場～浜町

美里バス 道の駅拠点～九尾線

産交バス(再編) 松橋駅～砥用線、宇土～砥用線

美里バス シャトルバス

美里バス 砥用拠点～中川原線

美里バス 砥用拠点～福良線

美里バス 砥用拠点～明無瀬～黒茂線

美里バス 砥用拠点～中畑線

美里バス 砥用拠点～安掛線

美里バス 砥用拠点～幕線

JA 砥用支所

砥用庁舎

間部病院

原町駐車場

文化交流センター ひびき

予約乗合タクシー 烏橋線

福祉バス 甲佐平・古閑・栗崎コース

熊本バス 甲佐～内大臣～畑、浜町～内大臣～甲佐、交通C～辺場～浜町

福祉バス 大井早・遠野・川越コース

福祉バス 洞岳・畛野コース

コミュニティバス 内大臣線

コミュニティバス 下福良線

福祉バス 柏川・石野・永富コース

福祉バス 早橋・豊富・涌井コース

美里バス 砥用拠点～高村線

美里バス 砥用拠点～中岳線

[運行回数](区域運行) 水曜日・金曜日:2 往復(設定)

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、交通センター～辺場～浜町線などに接続、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：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
- (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

- 砥用拠点において、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

