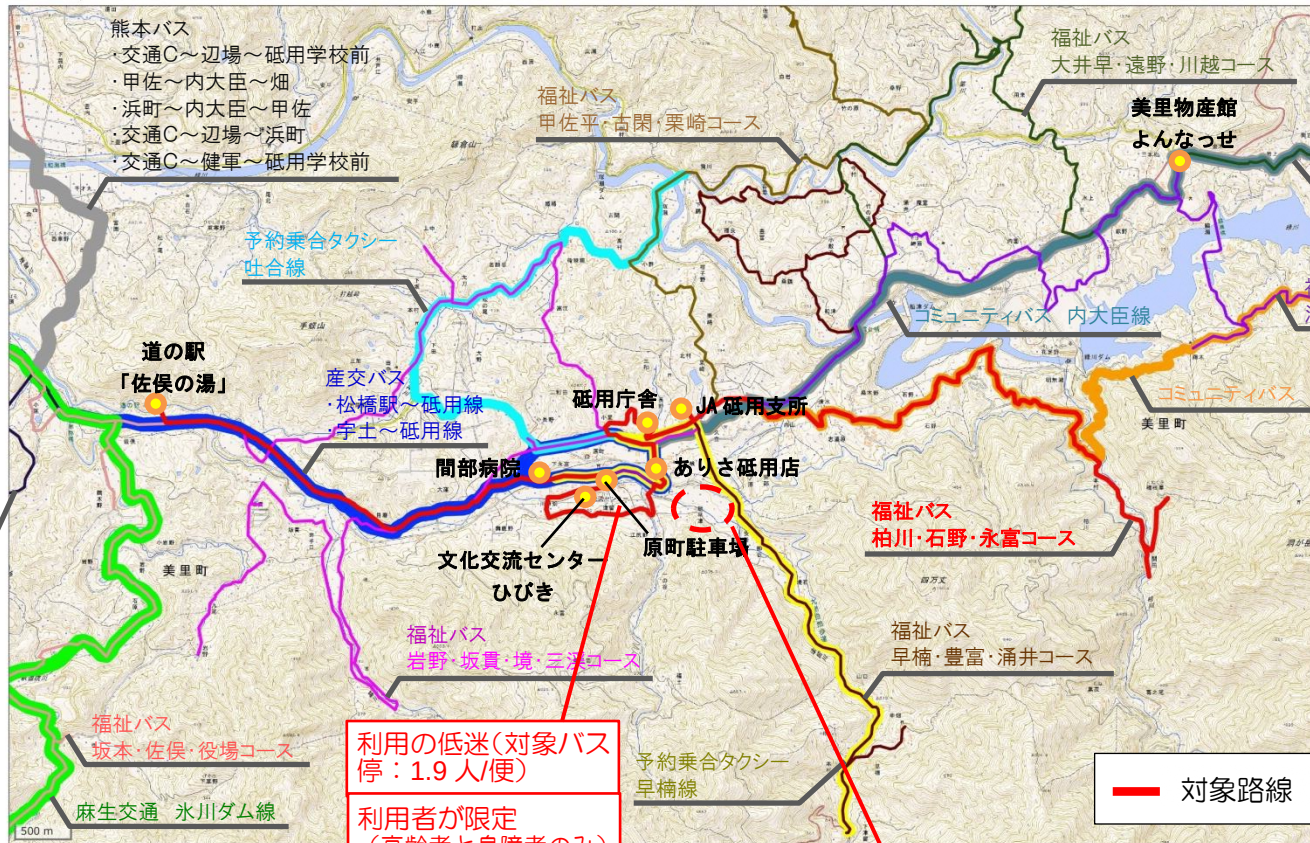
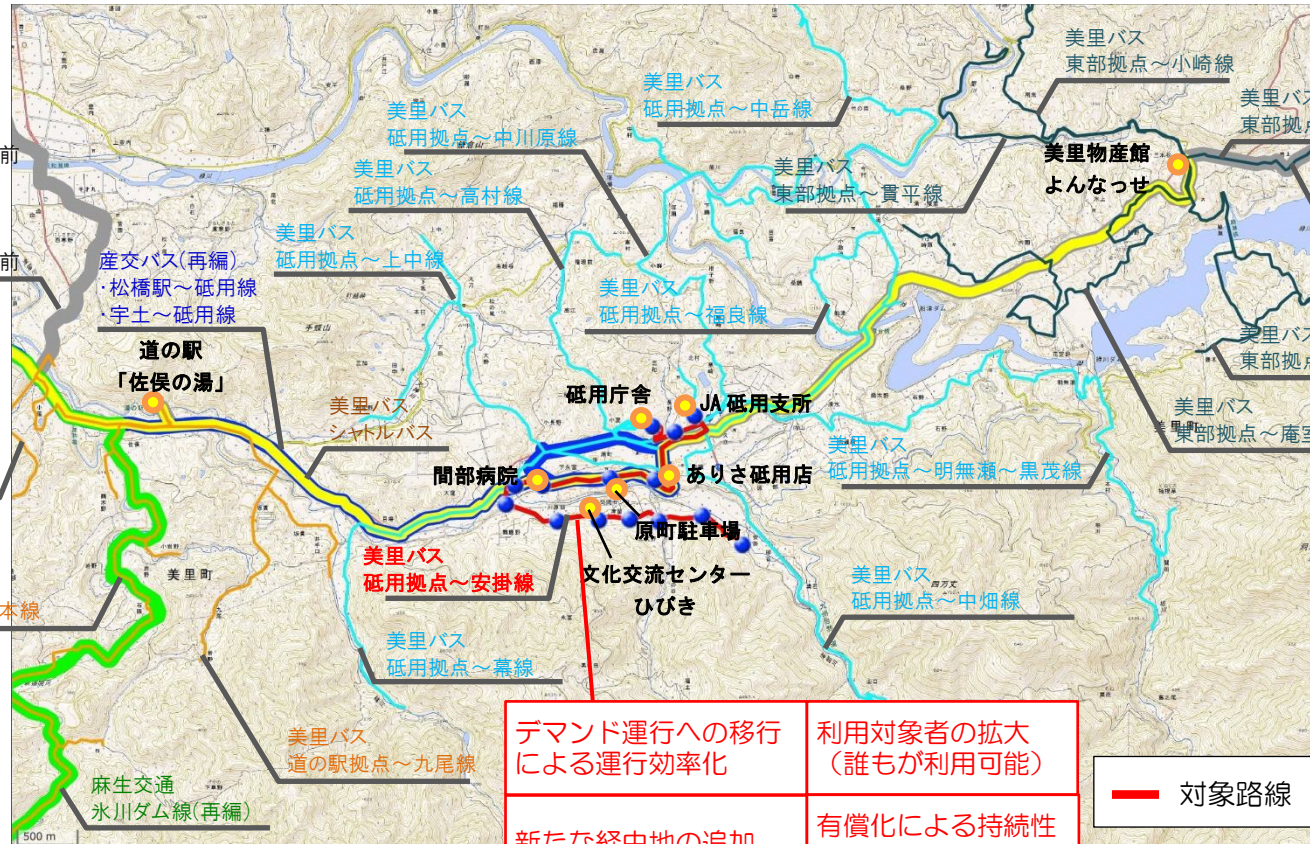


対象路線	砥用拠点～安掛線	現状
路線の現状		 運行日が少ない (週1日) 【運行回数】 木曜日:2 往復 利用の低迷(対象バス 停:1.9 人/便) 利用者が限定 (高齢者と身障者のみ) 持続可能性に乏しい (無償運行) 沿線地域における未 経由地
再編の内容		
・事業形態をデマンド運行に変更 福祉バス（定時定路線運行）を廃止の上、美里バス（区域運行（乗合タクシー））を運行し、運行効率化を図る。		
・集落から地区拠点までの路線を設定 集落から最寄り地区拠点（砥用拠点）までの路線を設定し、砥用拠点への円滑なアクセスの確保を図る。		
・運行サービスの拡充 利用対象者の拡大（高齢者・身障者限定→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	安掛地区から砥用地域中心部間を運行するもの	 運行日の追加による 利便性の向上 【運行回数】(区域運行) 火曜日・木曜日:2 往復(設定) デマンド運行への移行 による運行効率化 利用対象者の拡大 (誰もが利用可能) 新たな経由地の追加 有償化による持続性 の確保
運行距離 (最大距離)	5.8 km	
主たる経由地	文化交流センター、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、役場砥用庁舎	
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	火曜日、木曜日	
運行時間帯	9:30～17:00	
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。

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

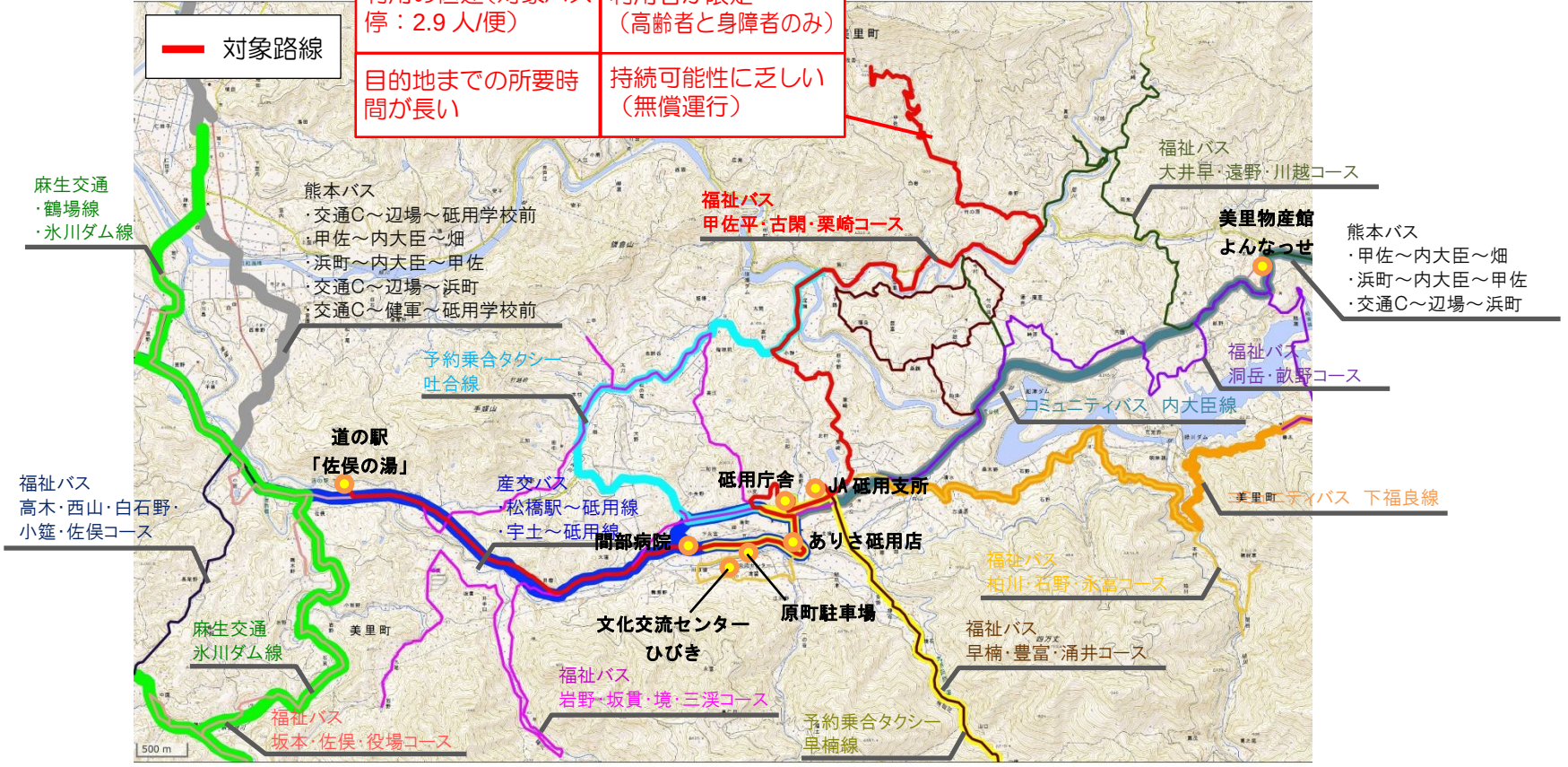
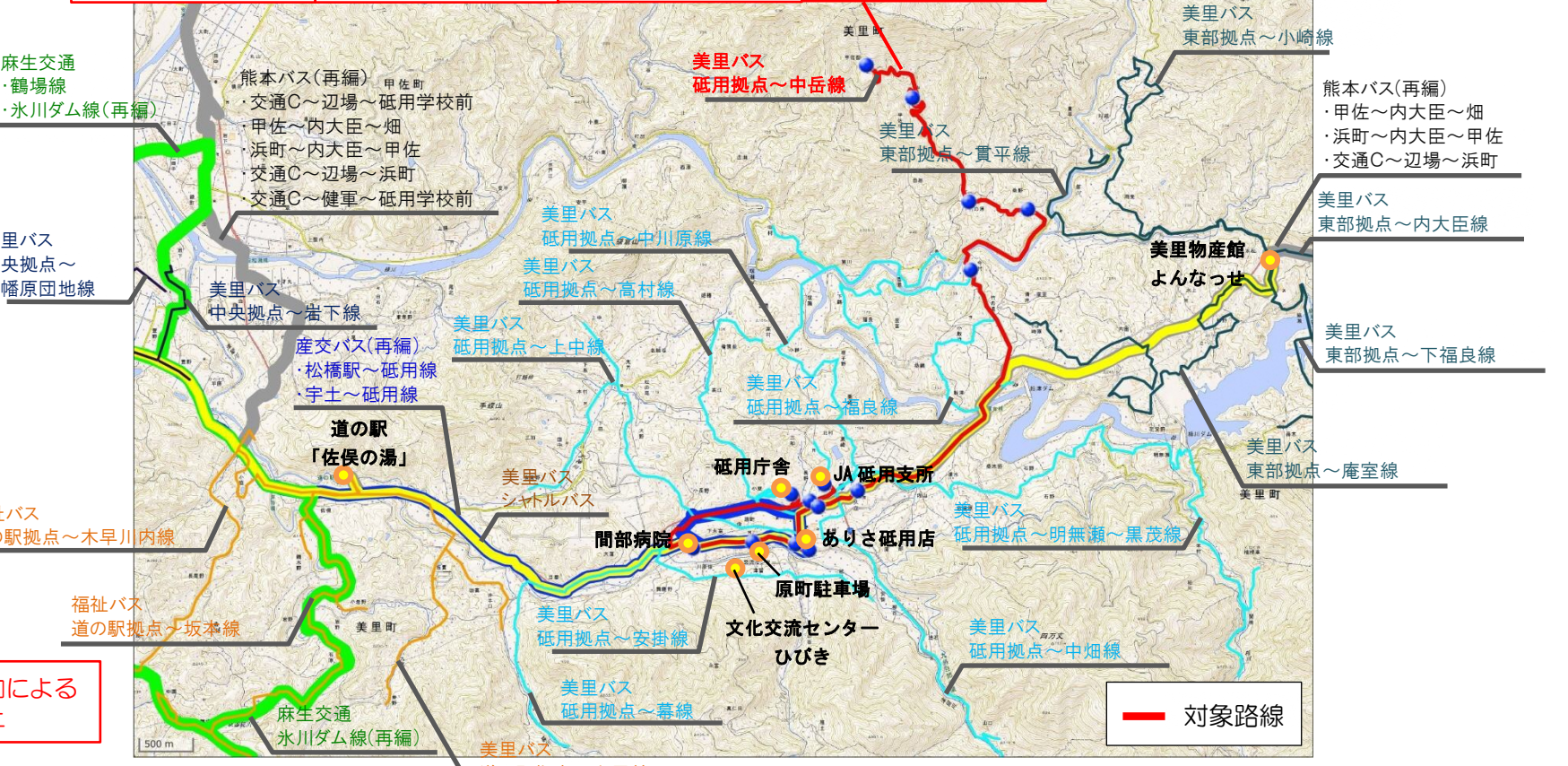
- 「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加: 197 人増加
- 「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加: 砥用拠点 125 人増加
- (その他)
 - ・ 公共交通のわかりやすさ、利便性の向上
 - ・ 運行効率性、事業持続性の向上

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。

対象路線		砥用拠点～中岳線	現状	利用の低迷(対象バス停：2.9人/便) 利用者が限定(高齢者と身障者のみ) 目的地までの所要時間が長い 持続可能性に乏しい(無償運行) 			
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、甲佐平・古閑・栗崎コース6.8人/便となる中、対象バス停では2.9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、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（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。 ・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。	再編後	運行日が少ない(週1日) 運行回数が少ない(週1回) 			
運行範囲		中岳地区から砥用地域中心部間を運行するもの		デマンド運行への移行による運行効率化			
運行距離(最大距離)		11.4 km		拠点までの所要時間を短縮			
主たる経由地		ありさ砥用店、原町駐車場、砥用郵便局、間部病院、役場 砥用庁舎、JA 砥用支所		利用対象者の拡大(誰もが利用可能)			
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]		有償化による持続性の確保			
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		10:00～16:30					
運賃		均一運賃制：200 円		運行日の追加による利便性の向上			
				[運行回数] 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、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：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
- (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

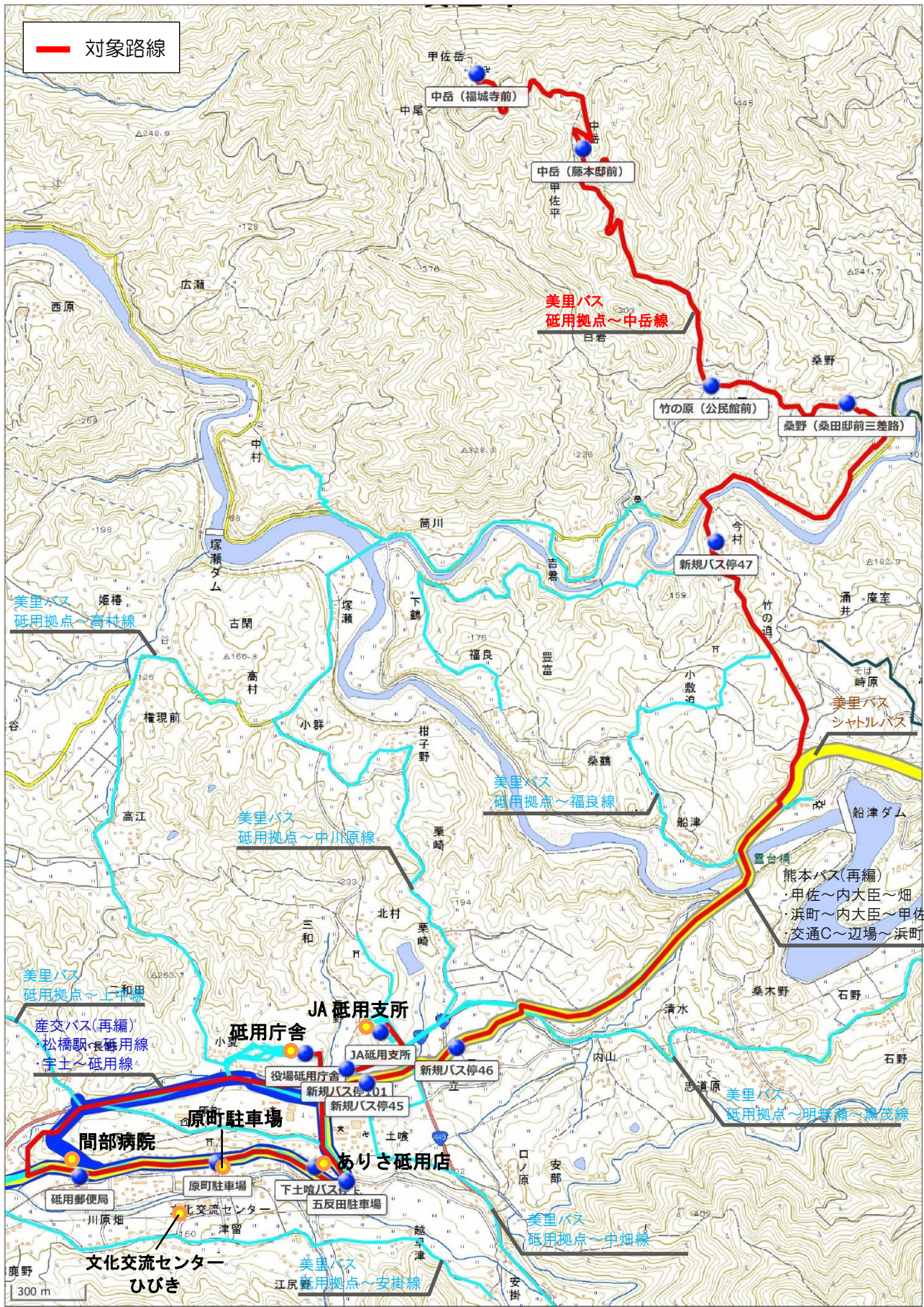
事業の目標

- ・ 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

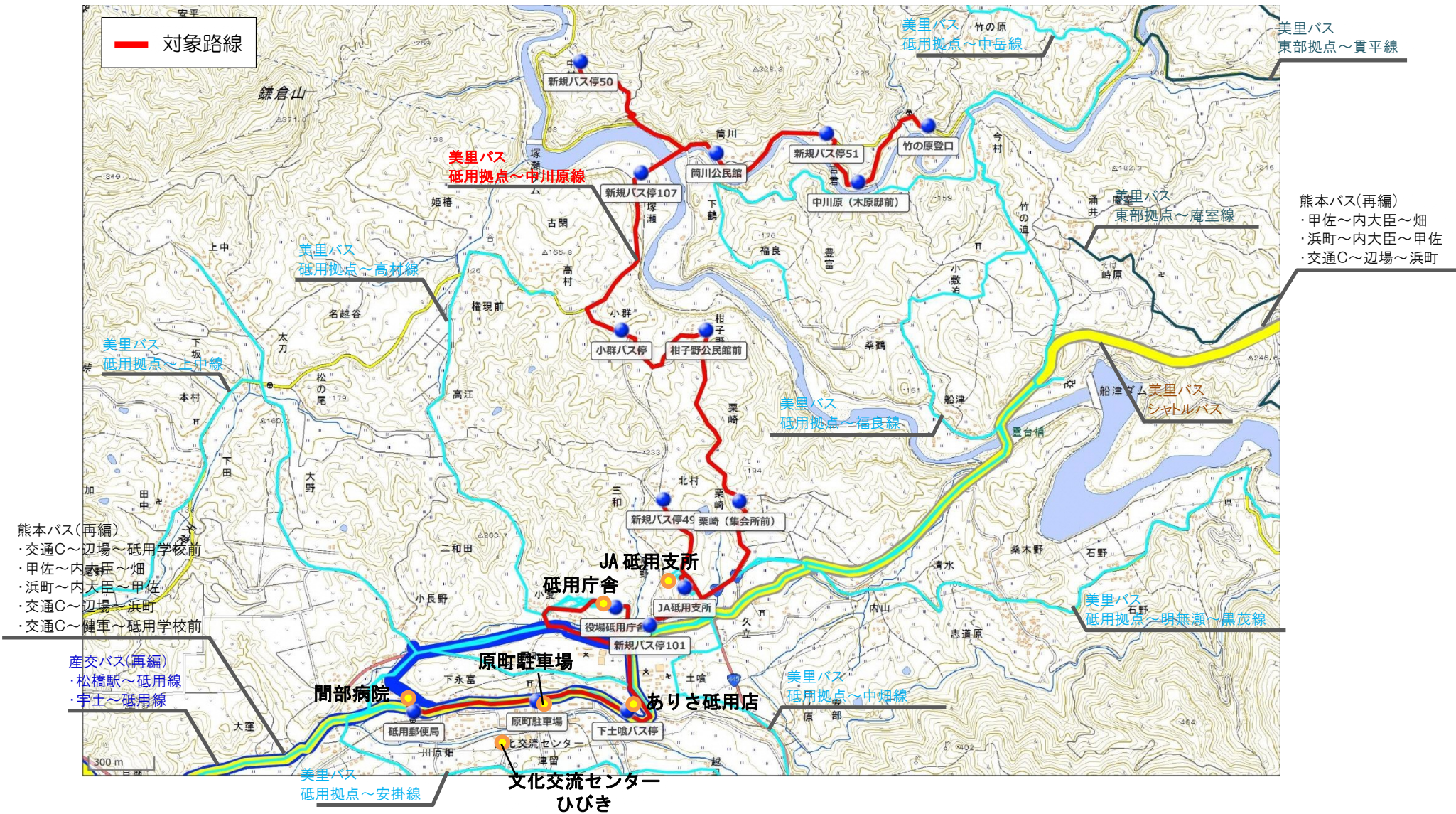
- ・ 砥用拠点において、路線バスまたは美里バス・シャトルバスとの接続をとる。

再編後 拡大図



対象路線	砥用拠点～中川原線	現状
路線の現状		

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。

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・統合が図られている、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：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
- (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。

対象路線	砥用拠点～中畑線	現状	
路線の現状	・類似するサービスの重複 現在当該地域を運行している予約乗合タクシー 早楠線の一便当たり利用者数は 1.1 人/便、福祉バス 早楠・豊富・涌井コースは 7.6 人/便であり、そのうちの対象バス停では 6.1 人/便と利用が多いが、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			
再編の内容	・事業形態をデマンド交通に統合 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。また、運行日の削減を行い、運行効率化を図る。		
		[運行回数] 水曜日:2 往復	
運行範囲	中畑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）	10.6 k m		
主たる経由地	J A 砥用支所、砥用庁舎、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	火曜日、金曜日		
運行時間帯	9:00～16:00		
運賃	均一運賃制：200 円		
		[運行回数](区域運行) 火曜日・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、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：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
- (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

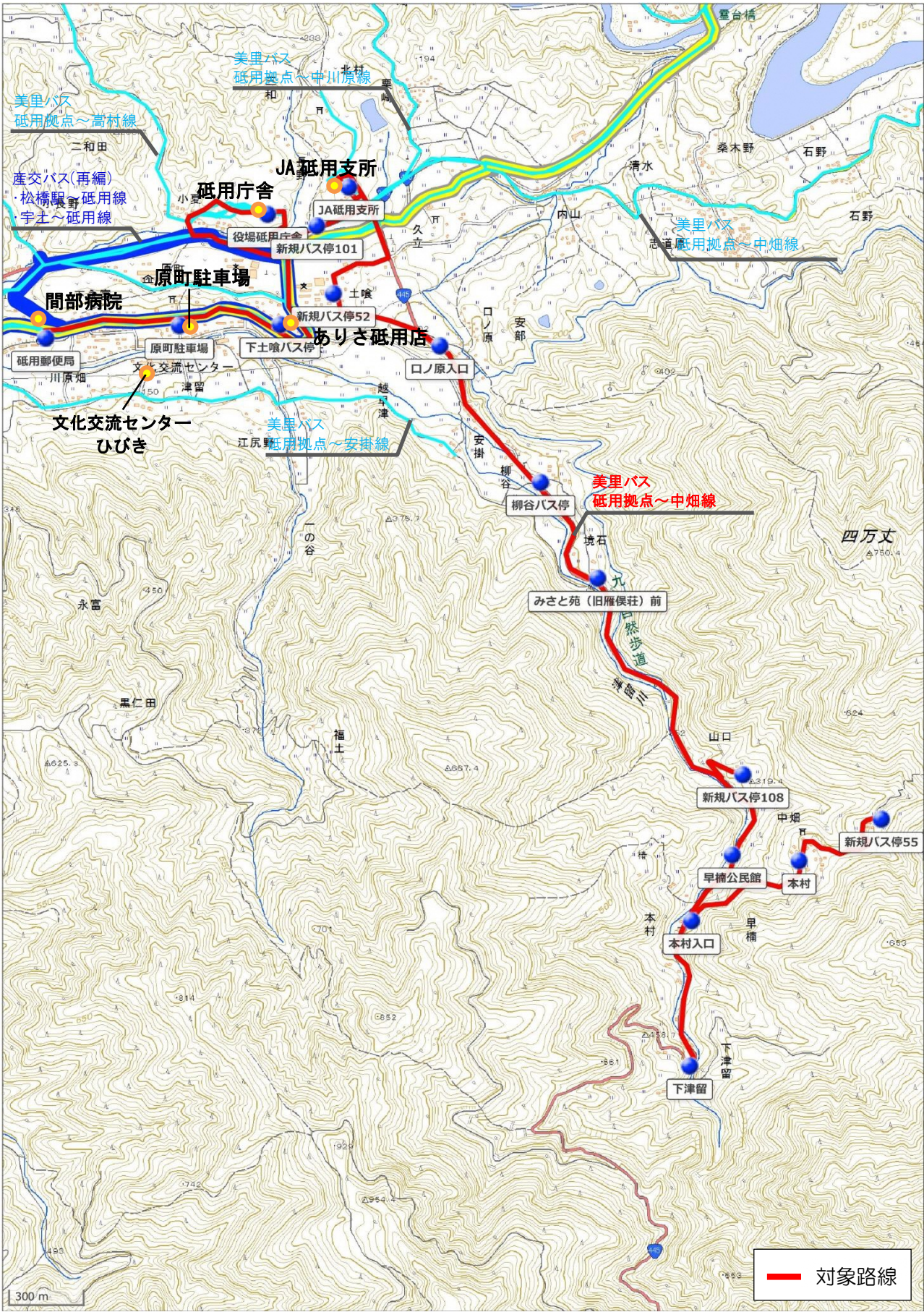
事業の目標

- 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



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。

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：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
- (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。

対象路線	砥用拠点～幕線	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福祉バスの一便当たり利用者数は、岩野・坂貫・境・三溪コース 8.3 人/便となる中、対象バス停では 2.1/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。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（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。 ・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	幕川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)	7.7 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、砥用庁舎、J A 砥用支所	
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	9:30～16:00	
運賃	均一運賃制：200 円	

熊本バス ・交通C～辺場～砥用学校前 ・甲佐～内大臣～畑 ・浜町～内大臣～甲佐 ・交通C～辺場～浜町 ・交通C～健軍～砥用学校前	福祉バス 坂本・佐俣・役場コース	産交バス ・松橋駅～砥用線 ・宇土～砥用線	福祉バス 岩野・坂貫・境・三溪コース	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
道の駅 「佐俣の湯」	美里町	間部病院	文化交流センター ひびき	JA 砥用支所	福祉バス 早楠・豊富・涌井コース
砥用庁舎	ありさ砥用店	原町駐車場	沿線地域における未經由地		
予約乗合タクシー 吐合線	予約乗合タクシー 早楠線				
利用の低迷(対象バス停：2.1 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)			
	</				

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：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 （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。