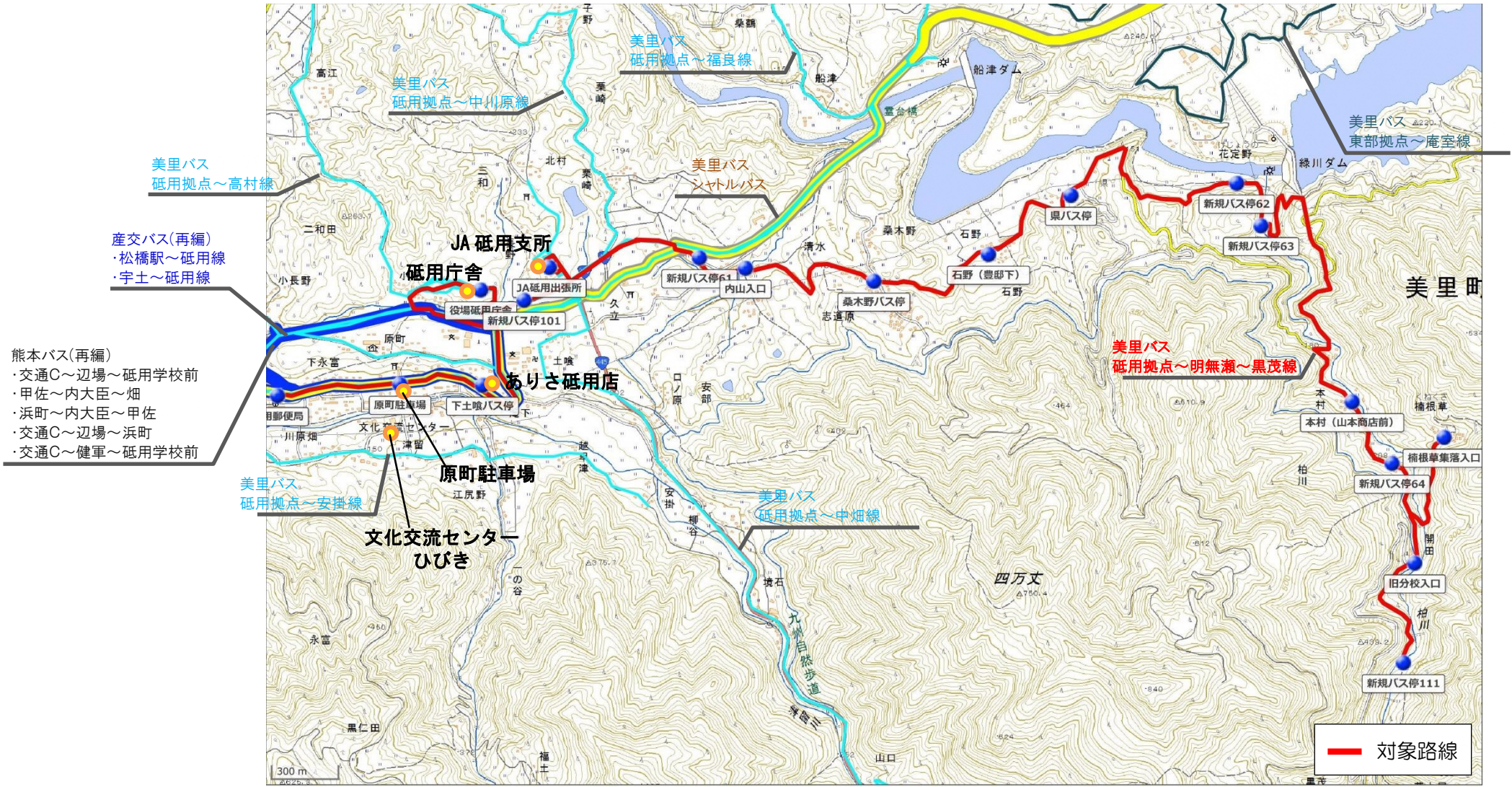


再編後 拡大図



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

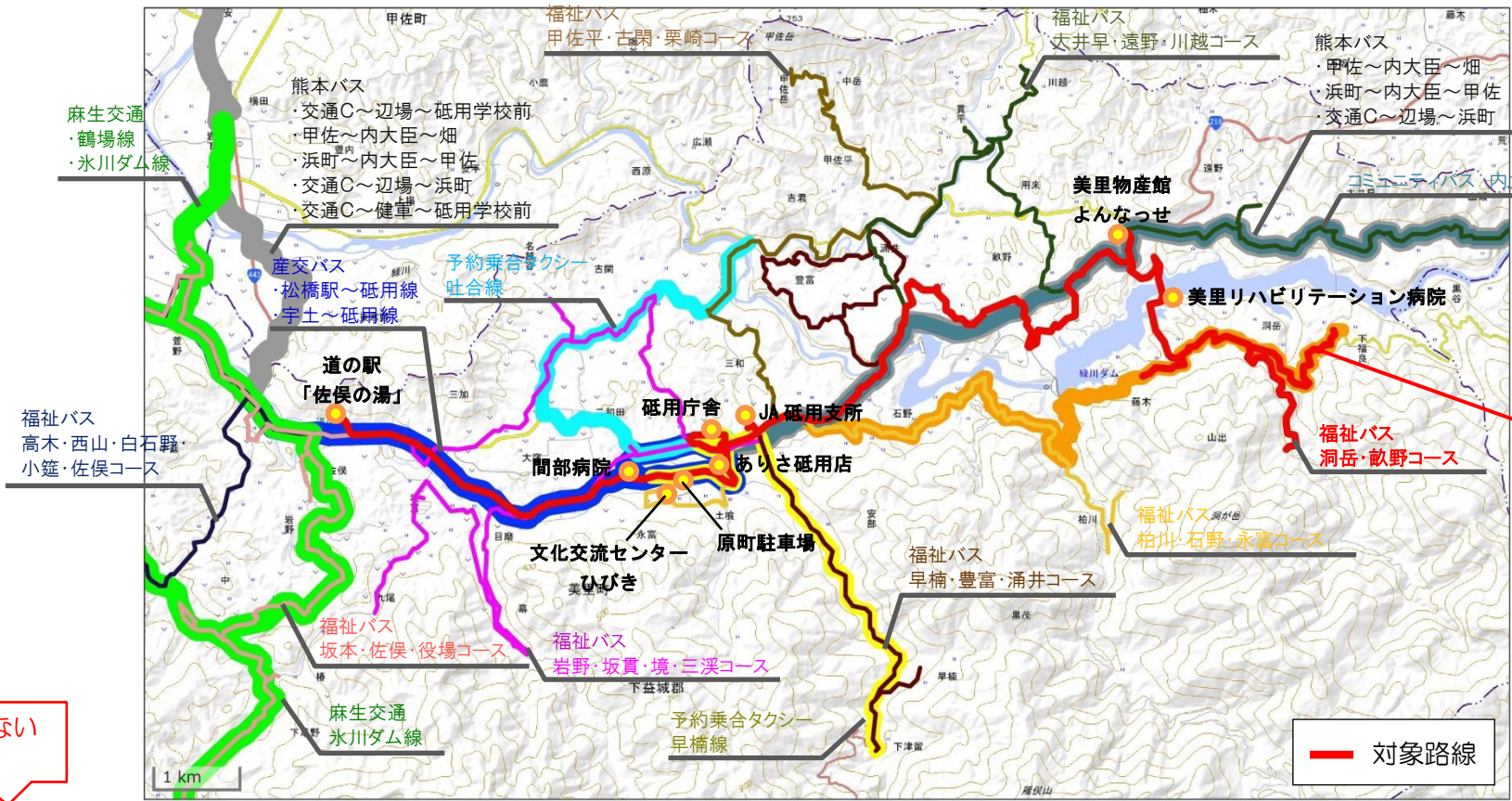
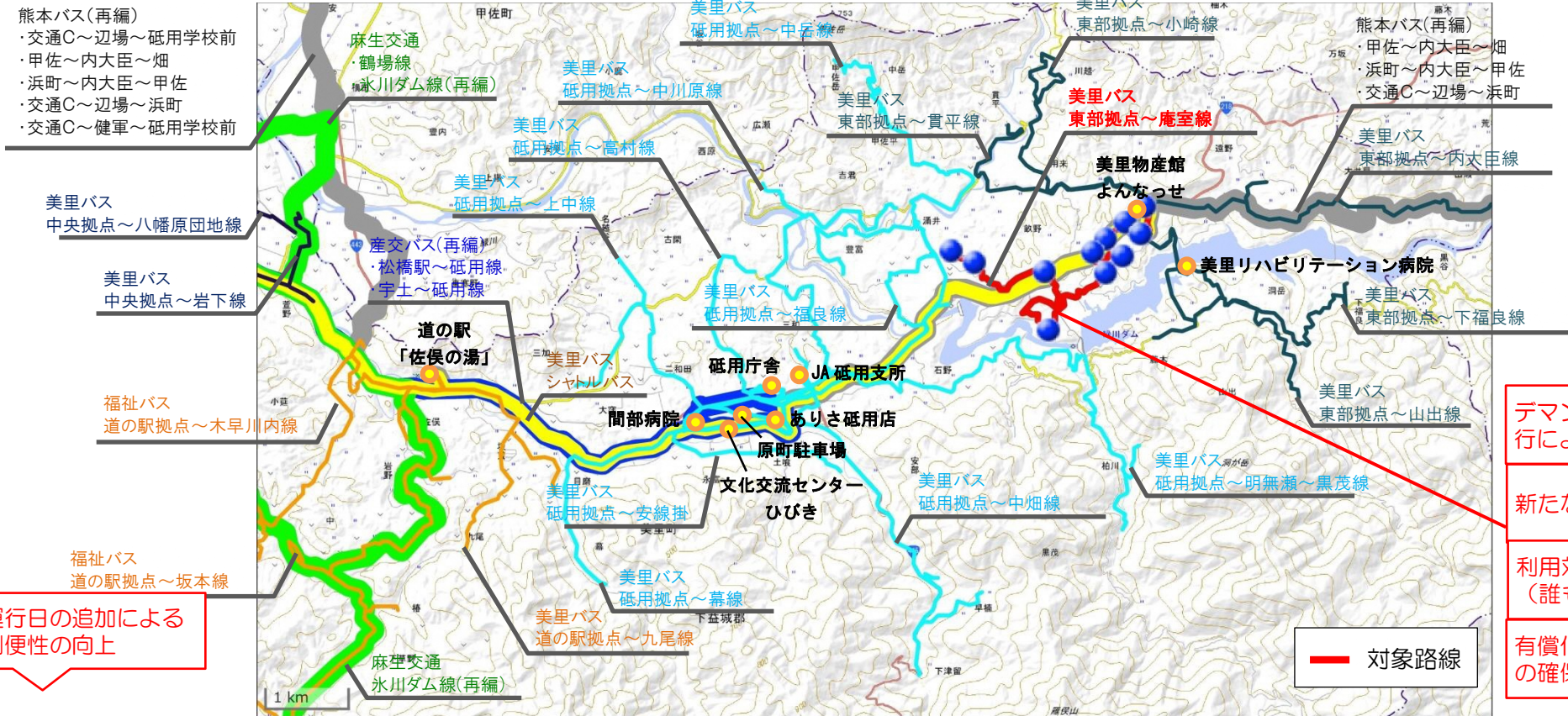
- 「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：659 人増加
- 「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：砥用拠点 251 人増加
- (その他)
 - ・ 公共交通のわかりやすさ、利便性の向上
 - ・ 運行効率性、事業持続性の向上

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	東部拠点～庵室線	現状
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の一便当たり利用者数は、洞岳・畝野コース 10.8人/便となる中、対象バス停では0.4/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。		 運行日が少ない (週1日) 著しい利用の低迷(対象バス停：0.4/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)
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（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。 ・ 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。		[運行回数] 火曜日：2 往復 再編後  運行日の追加による 利便性の向上 デマンド運行への移行による運行効率化 新たな経由地の追加 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 [運行回数](区域運行) 月曜日・水曜日：2 往復(設定)
運行範囲	涌井地区から美里物産館よんなっせ間を運行するもの	
運行距離 (最大距離)	5.9 k m	
主たる経由地	美里物産館よんなっせ	
幹線への接続	金木[交通センター～辺場～浜町線]	
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	9:00～15:30	
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) 交通センター～辺場～浜町線に接続、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：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
- (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

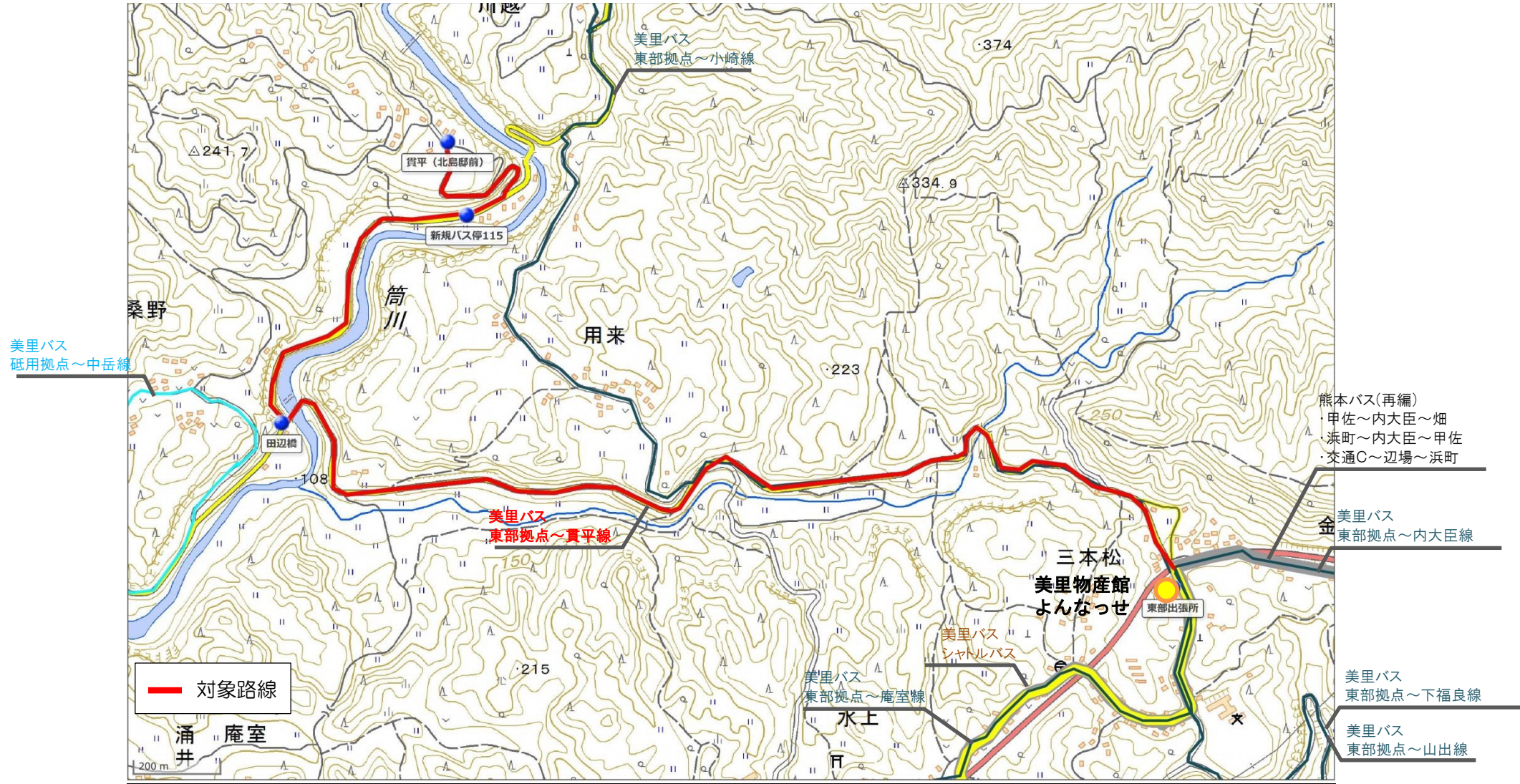
事業の目標

- ・ 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

- ・ 東部拠点において、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	東部拠点～貫平線	現状
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の一便当たり利用者数は、大井早・遠野・川越コース 9.8 人/便となる中、対象バス停では 0.0/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。		著しい利用の低迷(対象バス停：0.0/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)
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（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。 ・ 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）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。		運行日が少ない(週 1 日) 【運行回数】 火曜日：2 往復 再編後 運行日の追加による利便性の向上 【運行回数】(区域運行) 月曜日・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) 有償化による持続性の確保
運行範囲	貫平地区から美里物産館よんなっせ間を運行するもの	
運行距離(最大距離)	3.9 km	
主たる経由地	美里物産館よんなっせ	
幹線への接続	金木[交通センター～辺場～浜町線]	
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、木曜日	
運行時間帯	10:00～16:30	
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) 交通センター～辺場～浜町線に接続、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

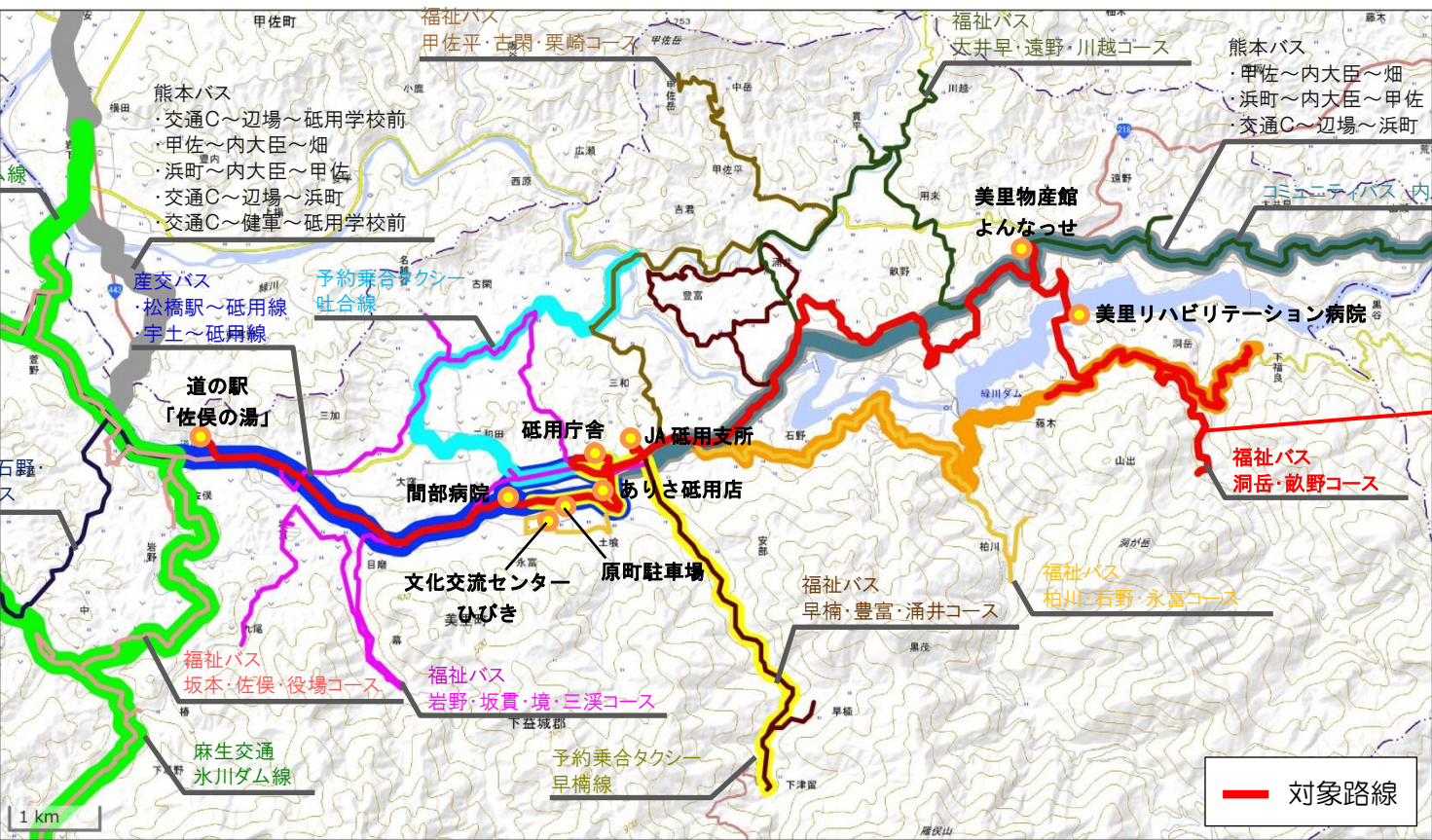
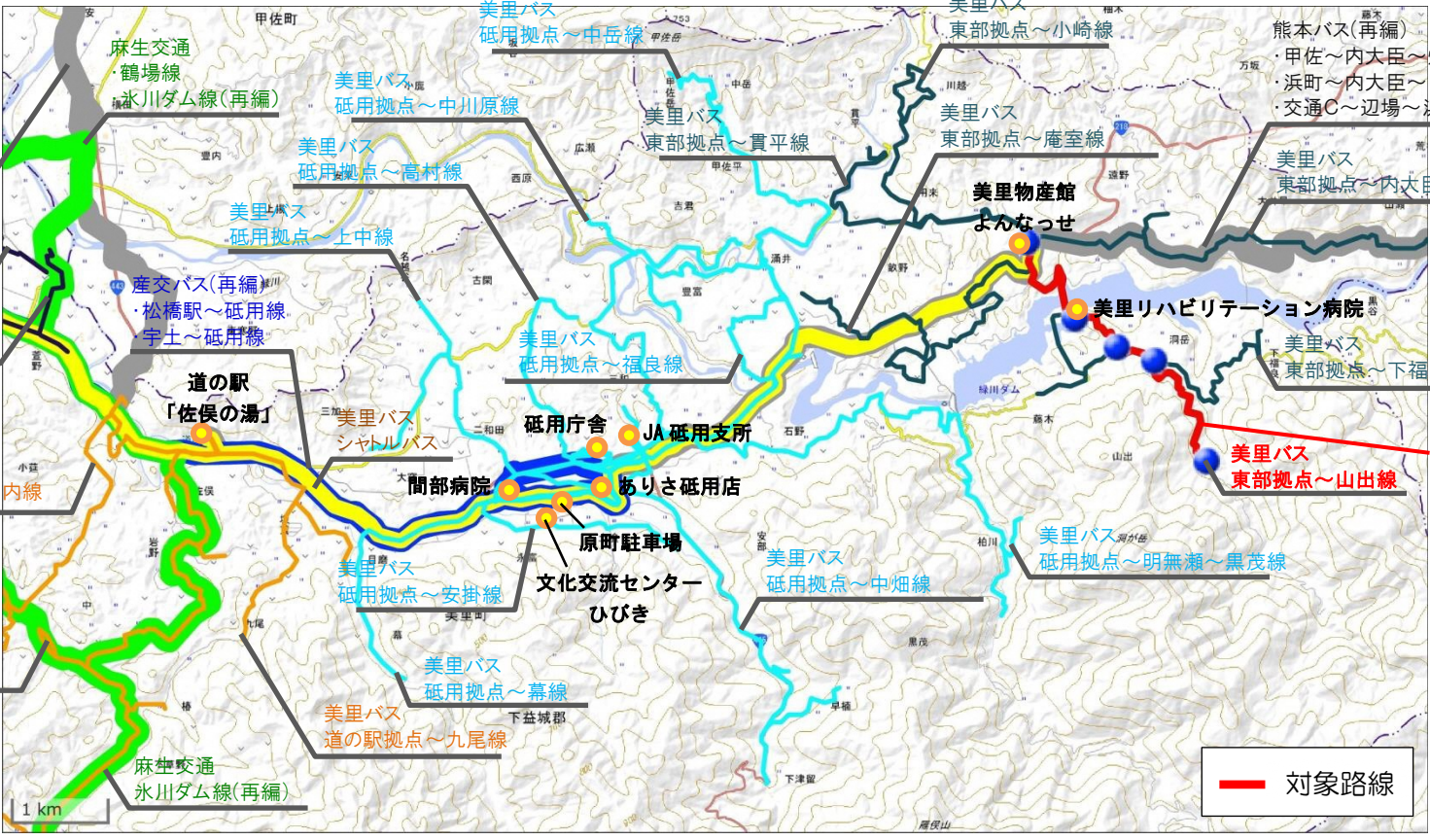
- 「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：105 人増加
- 「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 20 人増加
- (その他)
 - ・公共交通のわかりやすさ、利便性の向上
 - ・運行効率性、事業持続性の向上

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

- ・東部拠点において、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	東部拠点～山出線	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 洞岳・畝野コースの一斑あたり利用者数は10.8人/便、コミュニティバス 下福良線は0.3人/便となる中で、対象バス停では1.9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、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（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。		
・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		
運行範囲	山出地区から美里物産館よんなっせ間を運行するもの 間を運行するもの	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） 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）
運行距離 (最大距離)	4.6 km	
主たる経由地	美里物産館よんなっせ、美里リハビリテーション病院	
幹線への接続	金木[交通センター～辺場～浜町線]	
事業主体	未定	
事業形態	区域運行	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） 拠点までの所要時間を短縮 有償化による持続性の確保
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：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

(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）

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

美里町

美里バス 東部拠点～小崎線

美里物産館 よんなっせ

三本松

東部出張所

美里バス 東部拠点～内大臣線

岩上

北野

興正寺

熊本バス(再編) 勢井
甲佐～内大臣～畑
浜町～内大臣～甲佐
交通C～辺場～浜町

遠野

権の正

協瀬

協瀬橋

美里リハビリテーション病院

新規バス停116

美里バス 東部拠点～山出線

協瀬バス停

夏水

美里バス 東部拠点～下福良線

夏水

藤木

山

新規バス停70

九州自

洞

300 m

対象路線

対象路線	東部拠点～下福良線
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 洞岳・畝野コースの一斑あたり利用者数は10.8人/便、コミュニティバス 下福良線は0.3人/便となる中で、対象バス停では2.6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）、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交通に統合 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。 集落から地区拠点までの路線を設定 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。 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）、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	下福良地区から美里物産館 よんなっせ間を運行するもの間を運行するもの
運行距離 （最大距離）	7.2 km
主たる経由地	美里リハビリテーション病院、美里物産館よんなっせ
幹線への接続	金木[交通センター～辺場～浜町線]
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、金曜日
運行時間帯	9:30～16:30
運賃	均一運賃制：200 円

現状

- 利用の低迷(対象バス停：2.6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)

【運行回数】 火曜日：2 往復

再編後

- 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)
- 拠点までの所要時間を短縮
- 有償化による持続性の確保

【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) 交通センター～辺場～浜町線に接続、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：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
- (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

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

[illegible]

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	

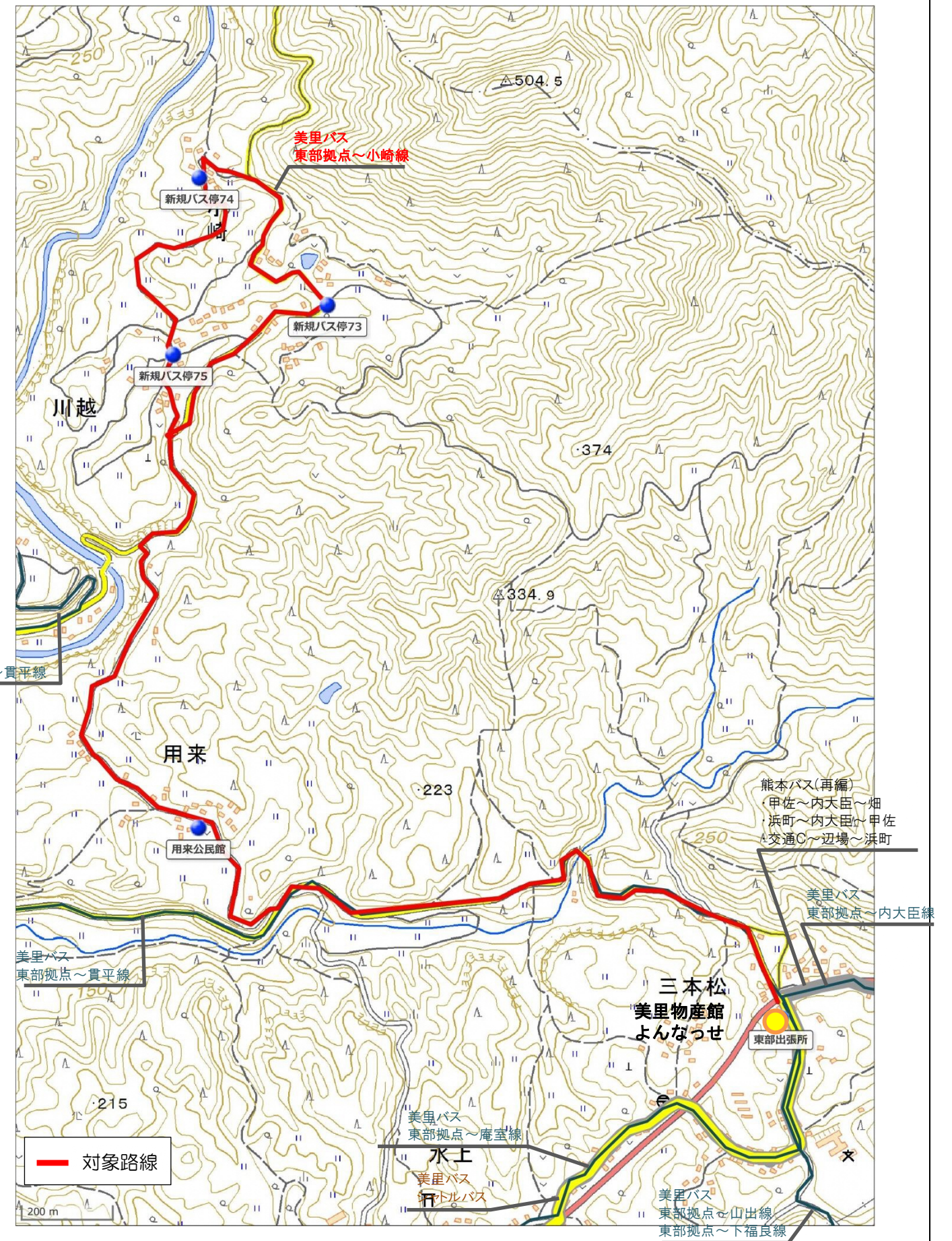
補助要件:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金(地域公共交通確保維持改善事業)

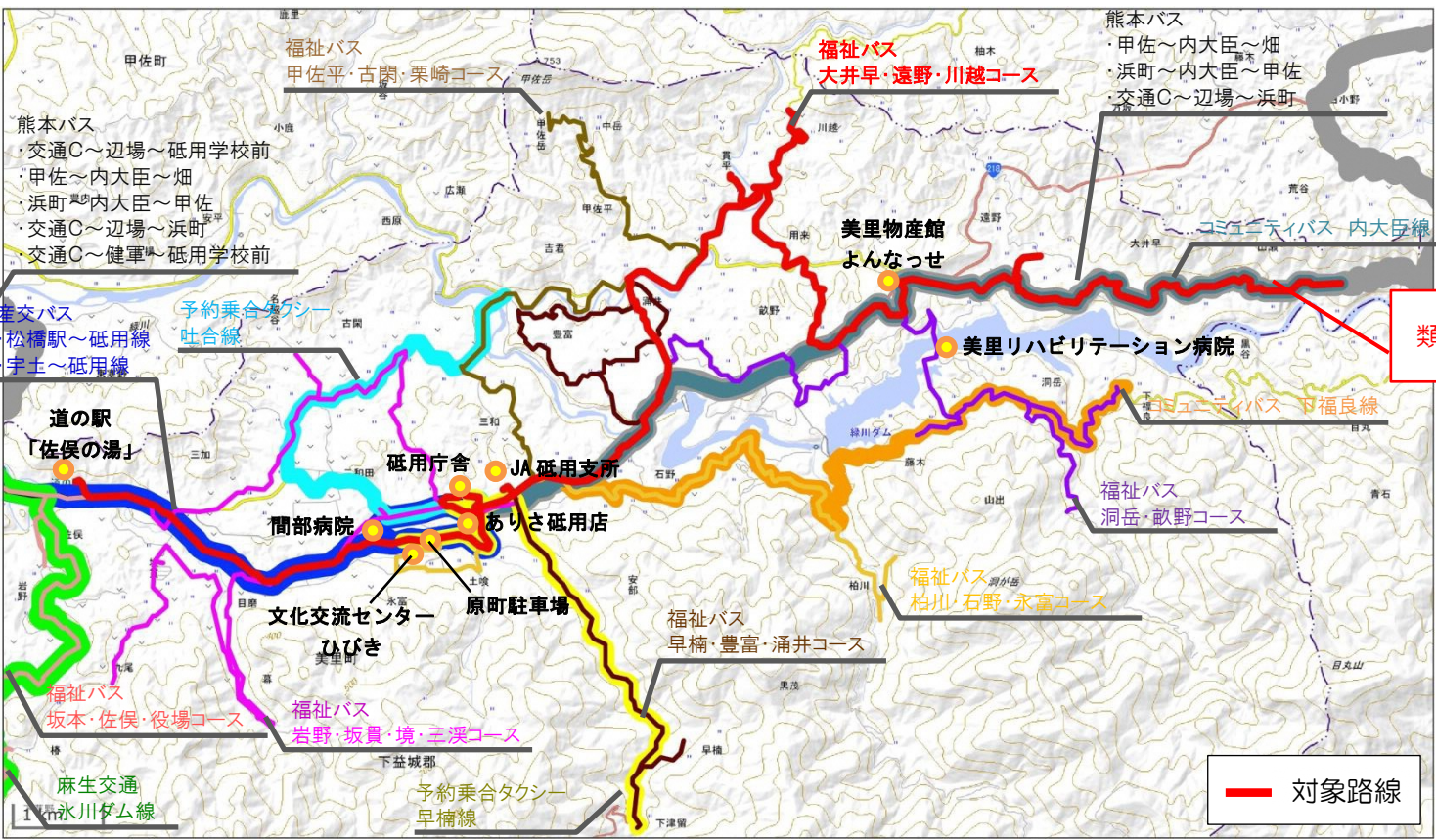
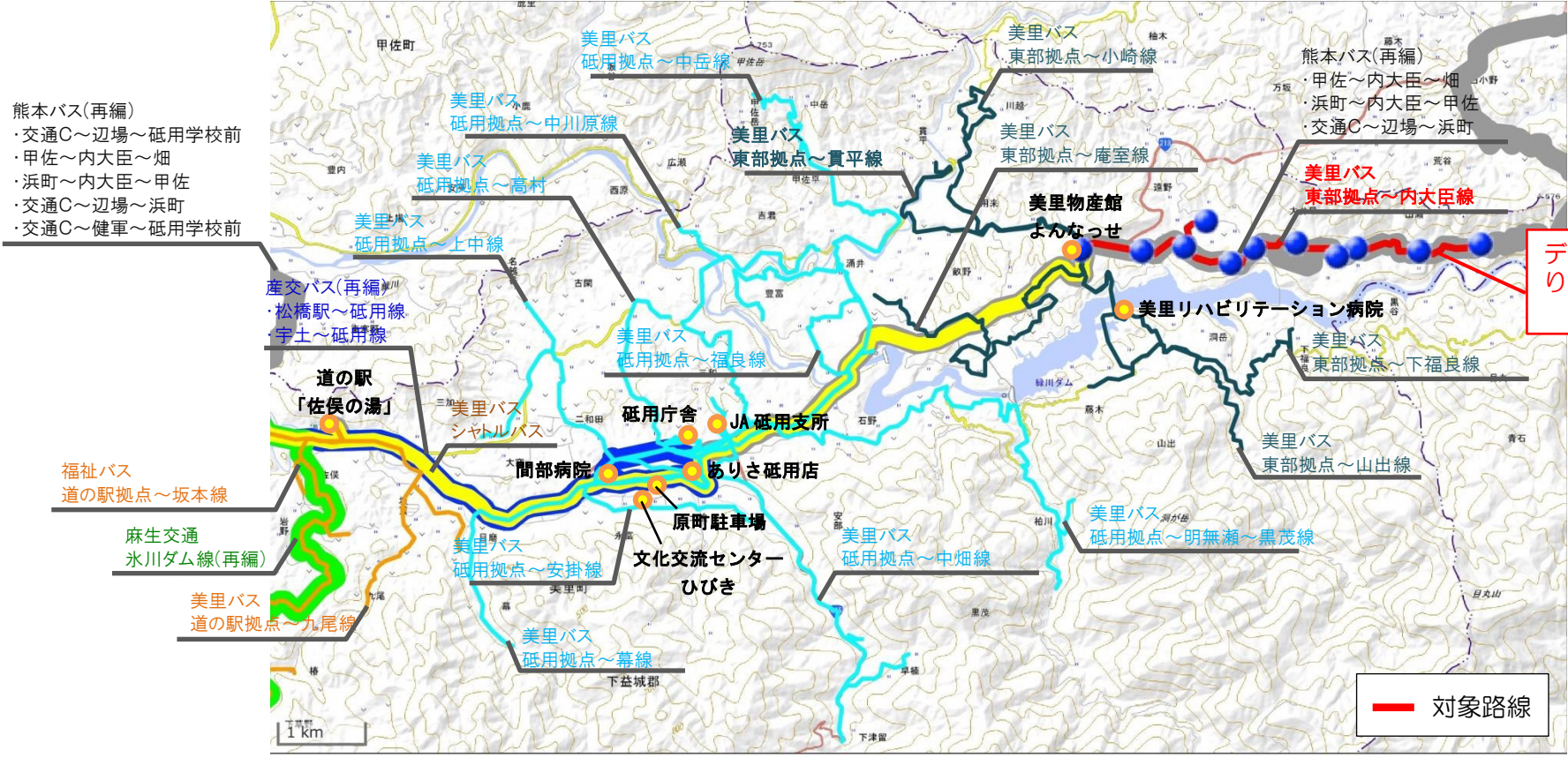
- 「①-1 町内移動を担う路線の年間利用者数」の増加：242 人増加
 - 「③各地区拠点のバス停留所の乗車人員数」の増加：東部拠点 30 人増加
- (その他)**
- ・公共交通のわかりやすさ、利便性の向上
 - ・運行効率性、事業持続性の向上

- ・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）

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

美里バス
東部拠点～貫平線



対象路線	東部拠点～内大臣線	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、大井早・遠野・川越コース 9.8 人/便となる中、対象バス停では 2.4/便と利用が少なくなっている。 ・類似するサービスの重複 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）が運行しているが、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。なお、コミュニティバス内大臣線は利用者のほぼ全員がスクール利用である。		 類似するサービスの重複
再編の内容 ・事業形態をデマンド交通に統合 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。		【運行回数】 火曜日：2 往復 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と運行効率化 【運行回数】(区域運行) 火曜日・金曜日：2 往復(設定)
運行範囲	山瀬地区から美里物産館よんなっせ間を運行するもの	
運行距離 (最大距離)	6.5 km	
主たる経由地	美里物産館よんなっせ	
幹線への接続	金木[交通センター～辺場～浜町線]	
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、金曜日	
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。

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) 交通センター～辺場～浜町線に接続、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：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
- (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

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