

美里町地域公共交通網形成計画

(素案)

平成 29 年 3 月

美里町

目 次

1. 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画の対象区域と計画期間	4
1-4 計画の構成	5
2. 美里町の地域特性と公共交通の現状	6
2-1 地勢	7
2-2 人口	8
2-3 土地利用	10
2-4 主要施設	11
2-5 人の移動特性	14
2-6 公共交通の現状	17
3. 町の将来像に対する地域公共交通の役割	34
3-1 美里町の将来像	35
3-2 公共交通に求められる役割	36
4. 各種調査結果	37
4-1 住民アンケート調査結果	38
4-2 路線バス利用実態調査	46
4-3 交通事業者ヒアリング調査結果	55
4-4 住民懇談会結果	57
4-5 高校生アンケート調査結果	58
5. 美里町の公共交通の問題点・課題	62
5-1 地域特性からみた課題	63
5-2 まちづくりの方向性からみた課題	64
5-3 住民の移動ニーズからみた課題	65
5-4 公共交通の現状から見た課題	66
5-5 美里町における公共交通の課題（まとめ）	71
6. 公共交通のあり方（目指す将来像）と基本方針	72
6-1 美里町における公共交通のあり方（目指す将来像）と基本方針	73
6-2 公共交通ネットワークの将来イメージ	74
6-3 計画の目標	77
7. 取り組みの方向性と施策展開	82
7-1 取り組みの方向性	83
7-2 目標達成に向けた施策展開	84
8. 今後の進め方	93

1. 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(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、人口減少が深刻化しています。また、平成 27 年時点での年少人口の構成比は 9.3%、老年人口は 41.7%と、少子高齢化が著しく進行し、町民の生活に様々な影響をもたらしており、とりわけ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ます。

本町では平成 27 年度に「美里町第 2 次振興計画」を策定し、「小さくてもキラリと光る私たちのまちーやさしさと対話のまちづくりー」を将来像に掲げ、その実現に向けて各種施策に取り組むこととしており、公共交通においては、住みよく快適なまちづくりを目指し、町民の生活を支える公共交通を充実させることとしています。

しかしながら、現在の公共交通は、利用低迷による路線バスの減便・廃止の代替策として、コミュニティバスや予約乗合タクシーを運行してきたものの、利用者は少なく、生活交通の維持・確保が依然として困難な状況となっています。

このような中、平成 25 年 12 月には『交通政策基本法』が施行され、その中では国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保および向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められました。また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

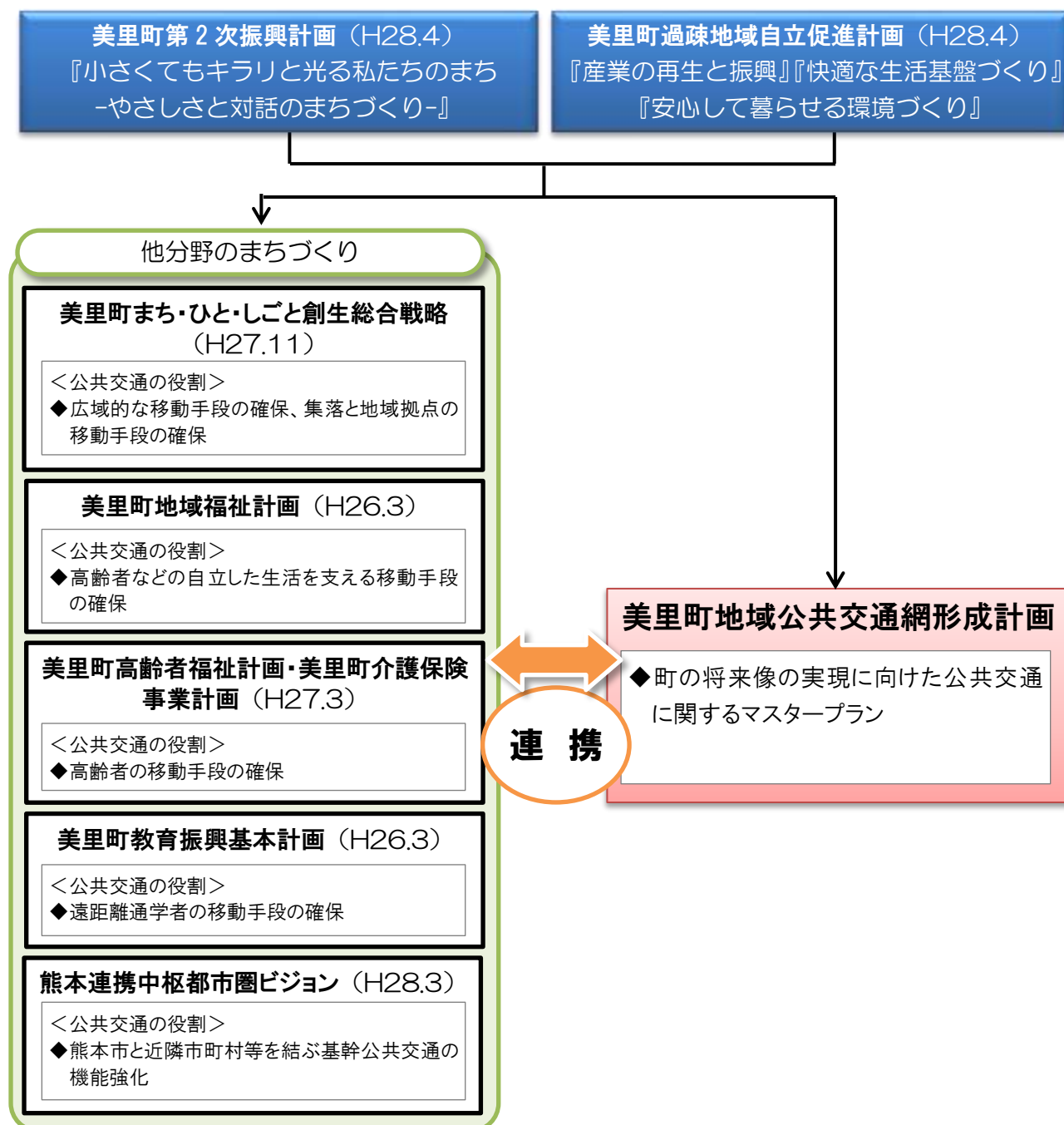
本町においても、前述した公共交通やまちづくりに関する課題に対応していく必要があり、将来にわたって住民の生活を支える持続可能な公共交通体系の構築、並びに域内外の移動を支え地域の活性化に寄与する公共交通体系の構築に向けた総合的な計画を策定するとともに、行政・交通事業者・住民などの関係者が一丸となって、効果的・効率的な施策展開を推進していくため、「美里町地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

(2) 計画の目的

以上のような背景を踏まえ、美里町地域公共交通網形成計画は、美里町第 2 次振興計画に基づき地域が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を検討するとともに、将来にわたって町民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の構築に向けた取り組みを定めることを目的とします。

1-2 計画の位置づけ

美里町地域公共交通網形成計画は、町政における全ての施策の基本となり本町の今後の進むべき方向を明確にするための総合的・長期的な計画である「美里町第2次振興計画」、及び具体的なまちづくりの方針を示した「美里町過疎地域自立促進計画」に基づくもので、保健福祉、文化芸術、環境などの各種計画と連携を図りながら、まちの将来像の実現に向けた公共交通に関するマスタープランを示すものです。



▲地域公共交通網形成計画の位置づけ

1-3 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

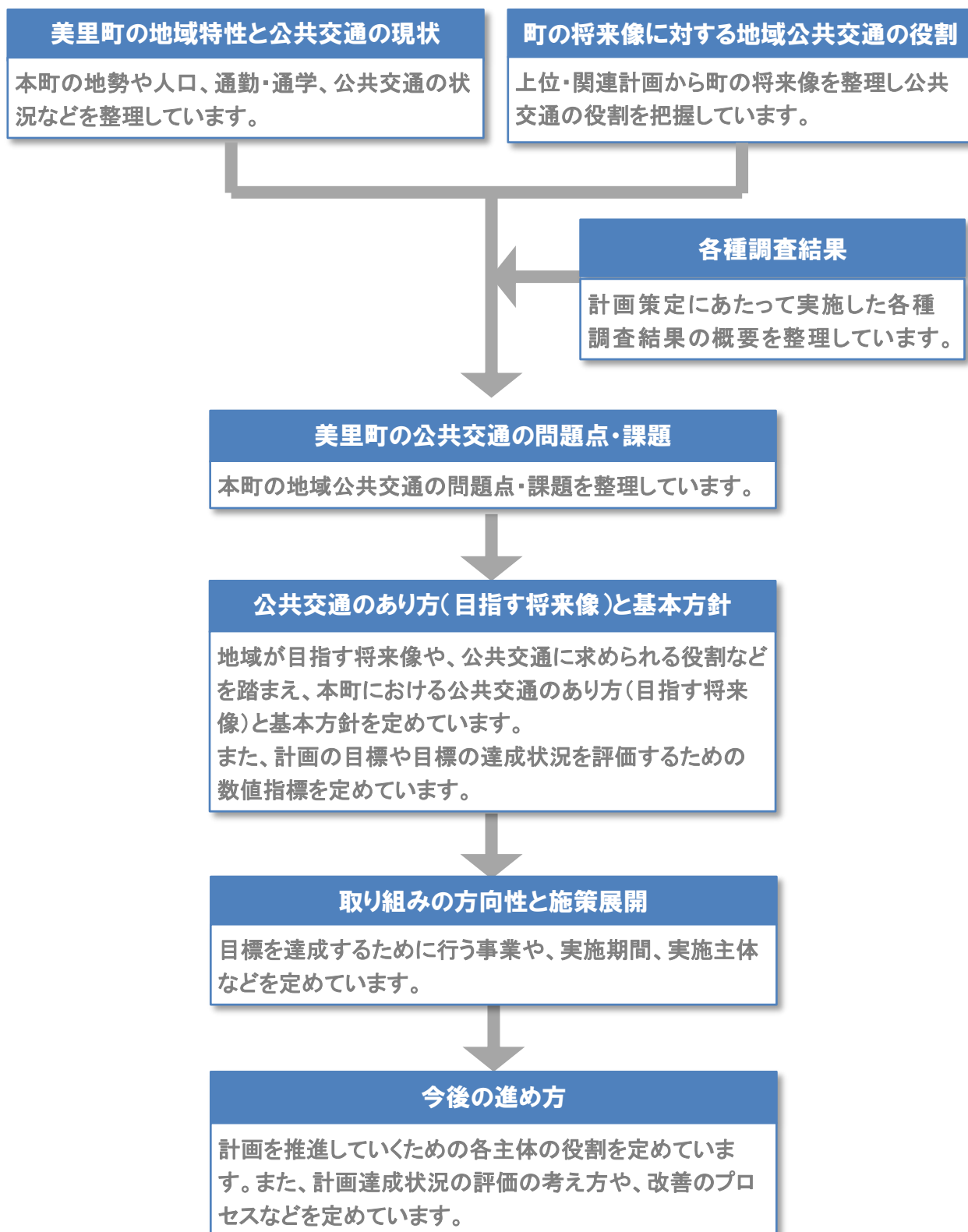
本計画は、美里町の行政区域全域を対象とします。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成 29 年 4 月から平成 34 年 3 月までの 5 か年とします。
なお、期間内においても必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

1-4 計画の構成

美里町地域公共交通網形成計画は、以下の項目で構成しています。



2. 美里町の地域特性と公共交通の現状

2-1 地勢

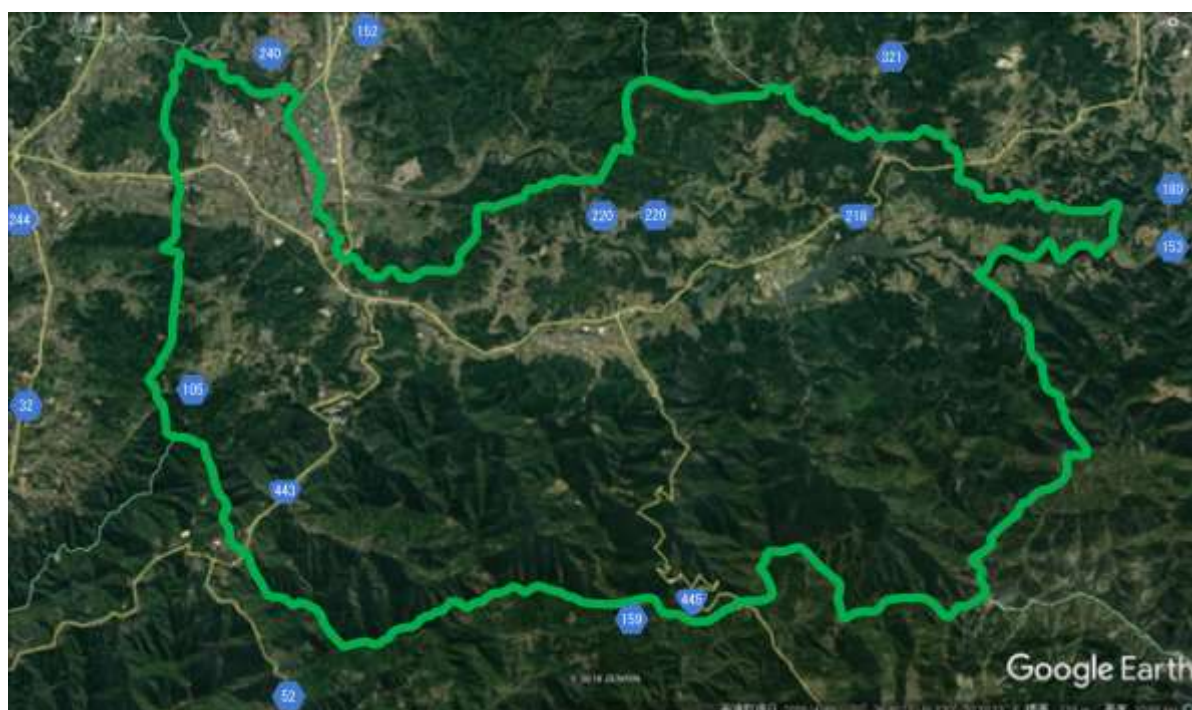
○本町は、熊本県のほぼ中央に位置しており、熊本市から南東へ約 26km、車で約 40 分程度の距離にある自然豊かな地域です。

○地勢は、山地丘陵部が多く、総面積 144.00 km² の約 4 分の 3 (104.25 km²) を森林が占める典型的な中山間地域です。南部地域には、標高 1,000m 級の山岳が連なり、一部は県立自然公園にも指定されています。また、緑川ダムや船津ダムを有する一級河川緑川とその支流を数多く抱え、この河川流域と傾斜地を利用した棚田等を有する台地部と、国道 218 号沿いに広がる、整備された平野部が本町の農業地帯となっています。

○宅地等は地域を東西に横切る国道 218 号をはじめとする主要道路に沿って点在しているほか、北部や南部地域の山岳地にも谷合に小規模な集落が点在しています。また、山岳地の道路は狭隘かつ急カーブの多い道路が連続しています。



▲美里町の位置



▲美里町の地勢（航空写真）

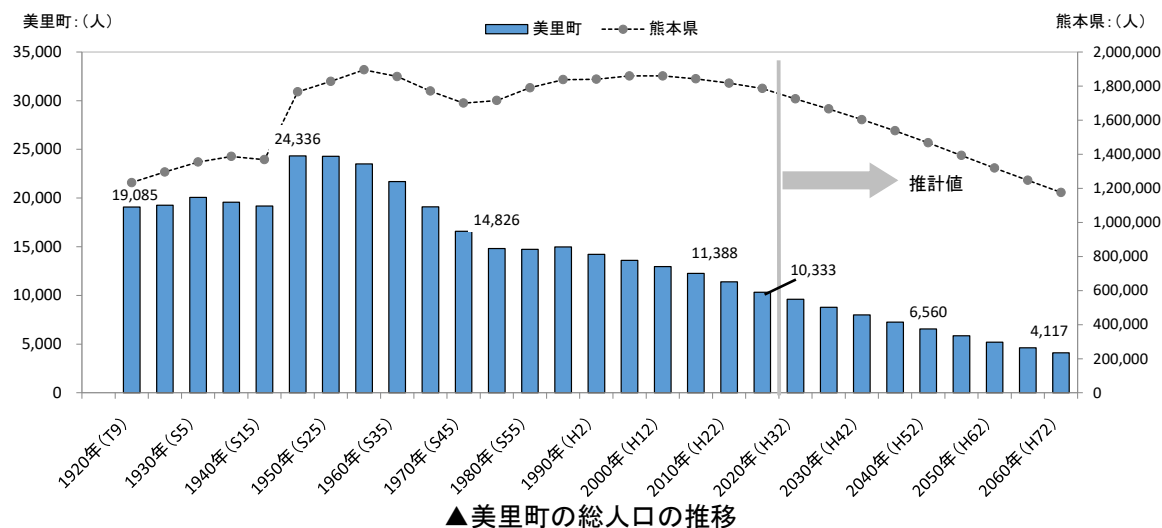
出典：Google Earth、ZENRIN

2-2 人口

(1)人口の推移

○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 年には 10,333 人となっており、昭和 22 年から平成 27 年までの 68 年間で約 6 割（57.5%）減少しています。

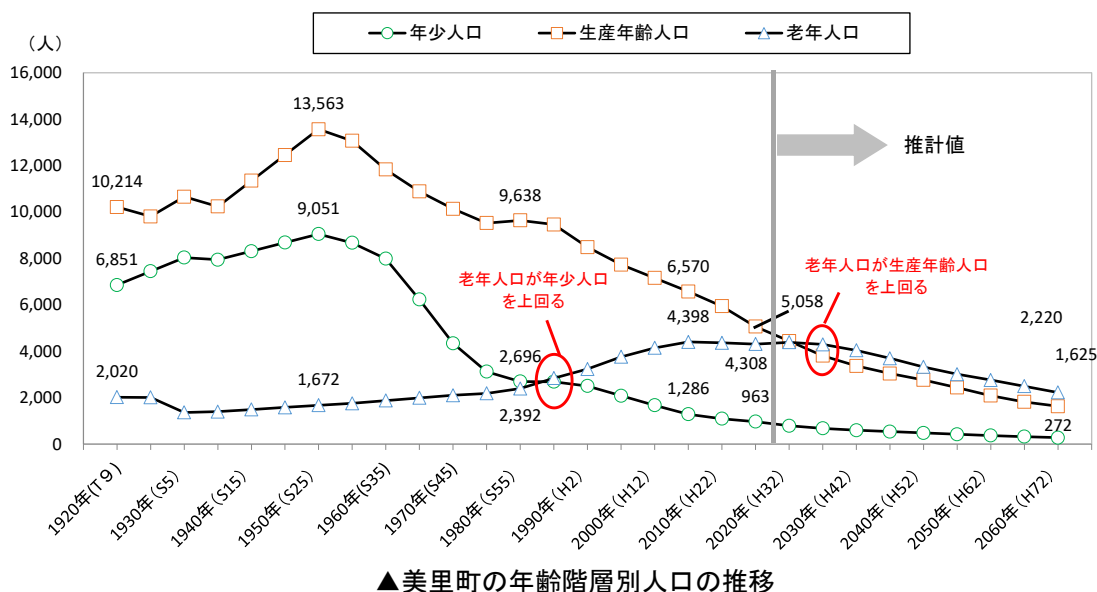
○将来も減少は続き、平成 52 年には 6,560 人、平成 72 年には 4,117 人まで減少すると推計されています。



※推計値については、平成 22 年値を基に推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計結果

○年齢構成比をみると、「年少人口」（0～14 歳）、「生産年齢人口」（15～64 歳）は、一貫して減少傾向が続いている一方、「老年人口」（65 歳以上）は増加傾向にあり、今後は平均寿命の上昇や団塊の世代の加齢により、さらに増加していくことが見込まれています。

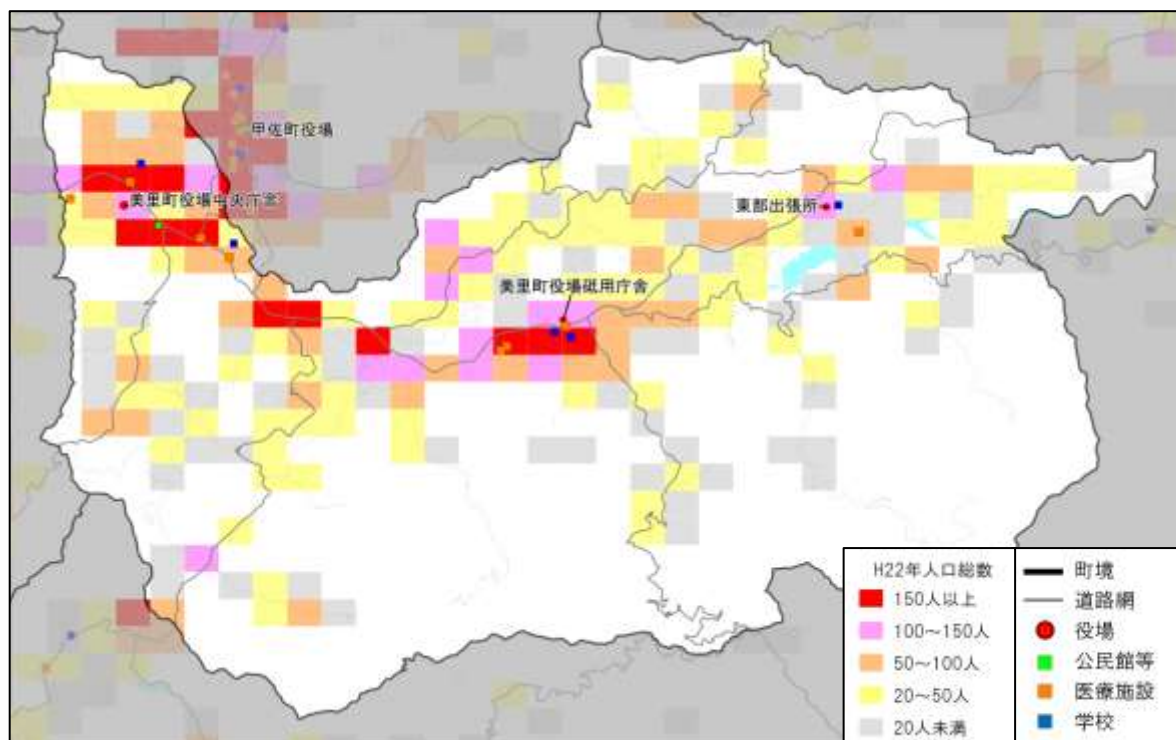


※推計値については、平成 22 年値を基に推計

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計結果

(2)人口分布

○人口は、国道 218 号沿線に集中していますが、その他山間部においても人口の集積が見られます。

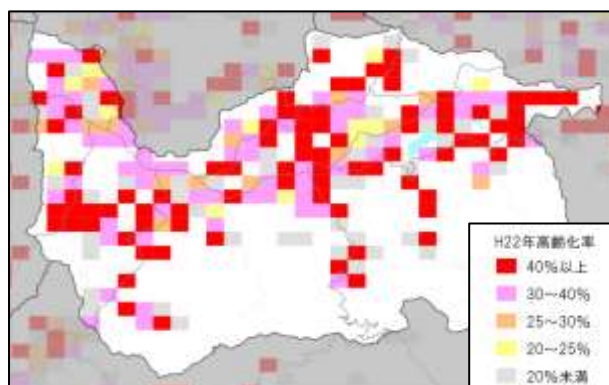


▲美里町の人口分布

資料：平成 22 年国勢調査

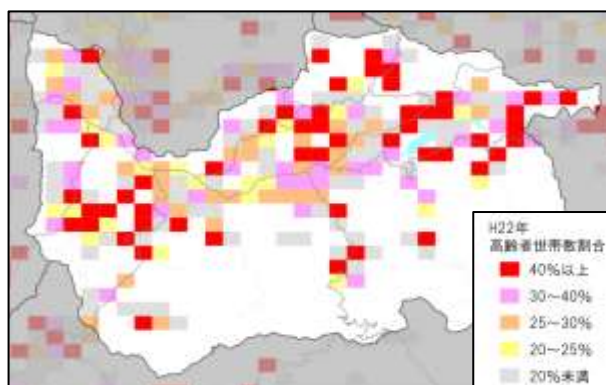
○全域に渡って、高齢化率が 30%を超えており、40%を超えている集落も数多く存在します。(右下図)

○全域に渡って、高齢者世帯割合が 30%を超えており、40%を超えている集落も数多く存在します。(左下図)



▲高齢者の人口分布

資料：平成 22 年国勢調査

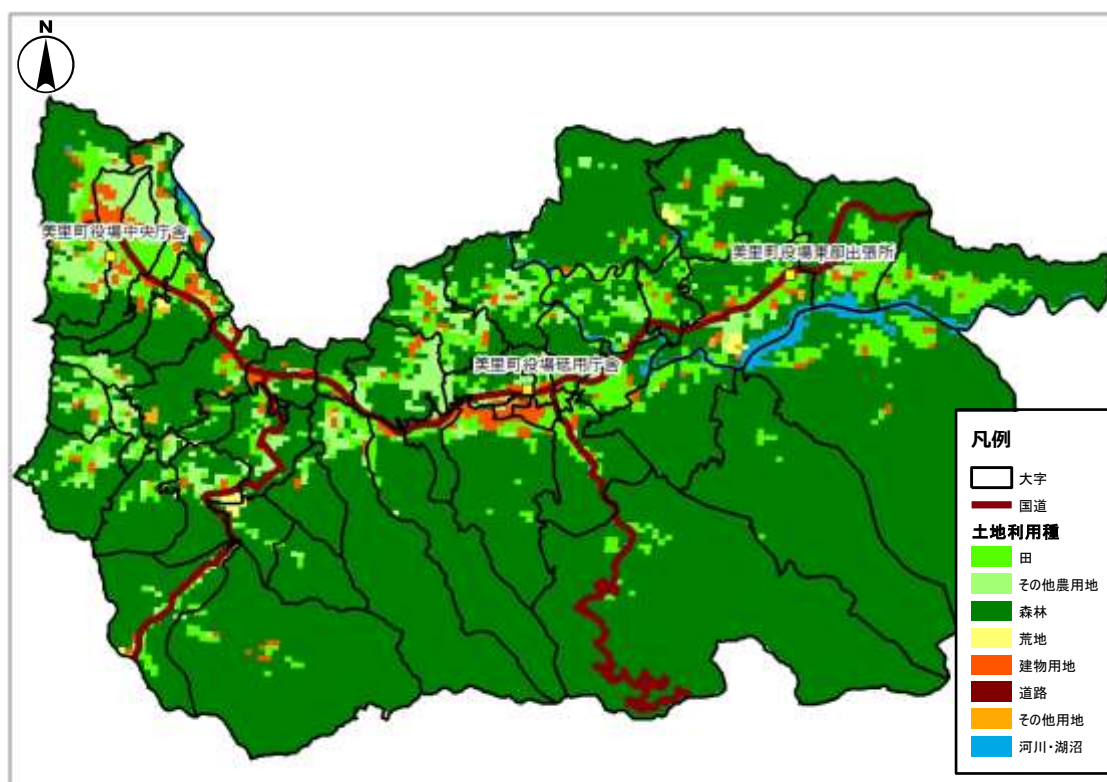


▲高齢者世帯数割合の分布
(高齢者単身世帯数+高齢者夫婦世帯数)

資料：平成 22 年国勢調査

2-3 土地利用

○土地の利用状況としては、森林が 74.7%と大半を占めています。その他では、農用地 9.7%、宅地 2.1%、道路 3.0%、水面・河川等 2.6%、その他 7.9%となっています。
○建物用地は主に国道沿線に分布していますが、山間部にも点在している様子が見られます。



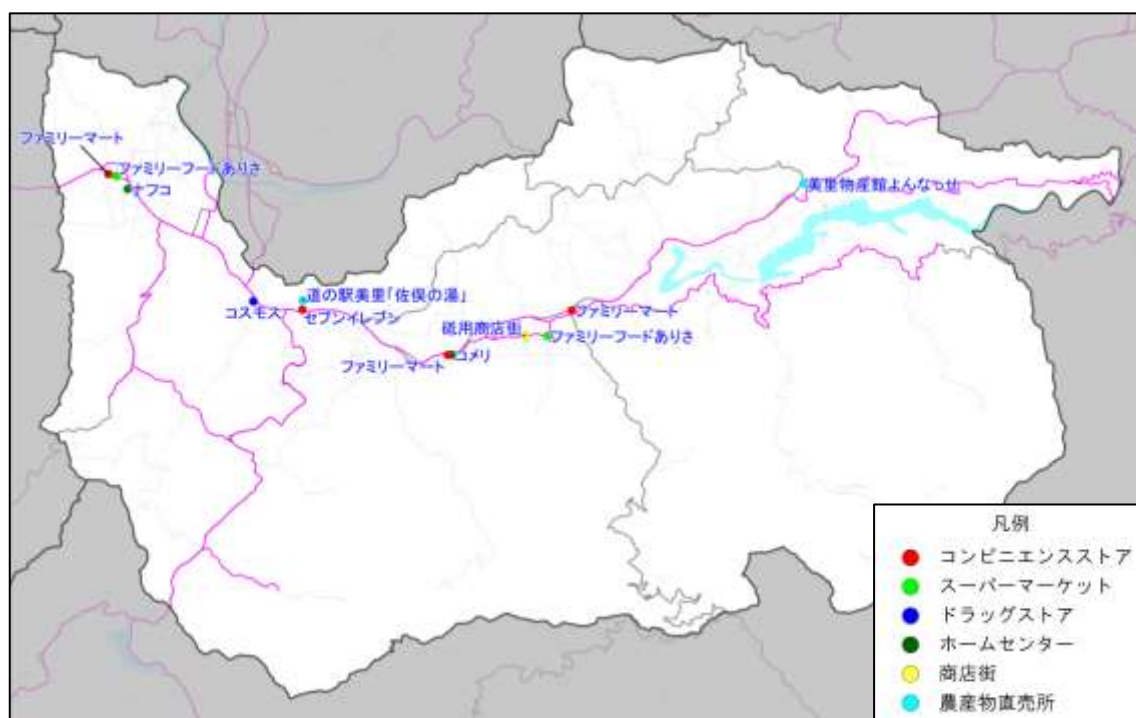
▲土地利用現況図

資料：美里町公共施設白書

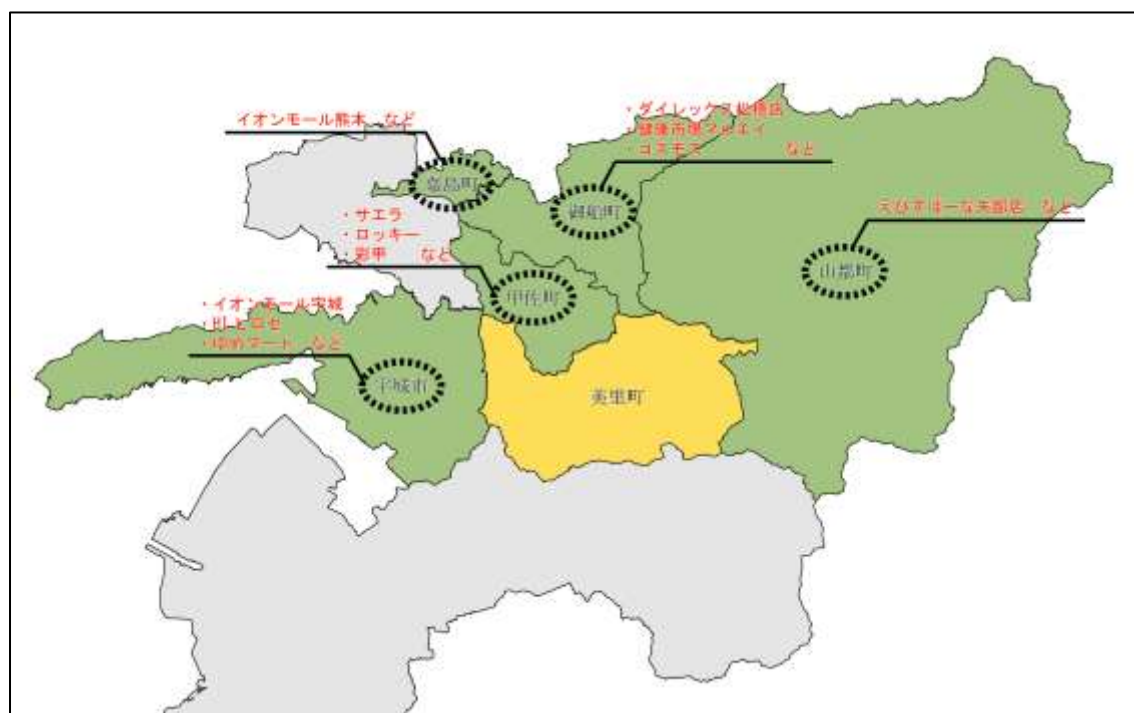
2-4 主要施設

(1) 商業施設

○主要な商業施設は国道 218 号沿線に立地しており、東部地区では農産物直売所「よんなっせ」のみ立地しています。



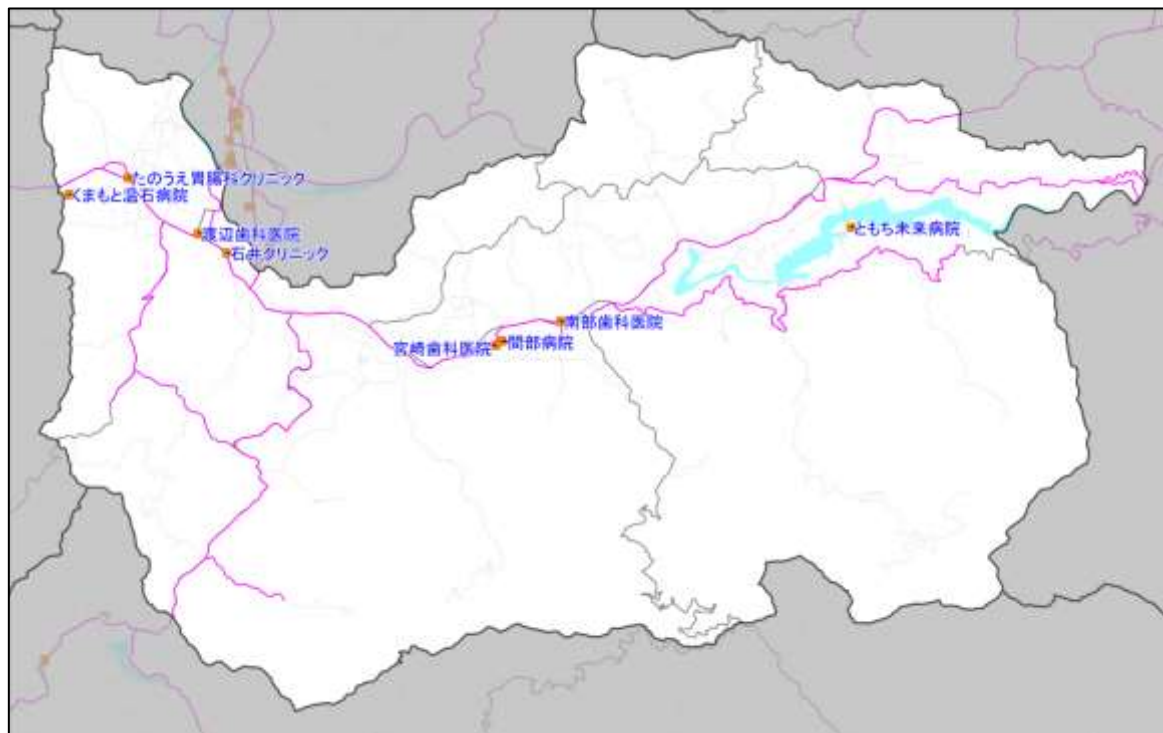
▲商業施設の立地状況：町内



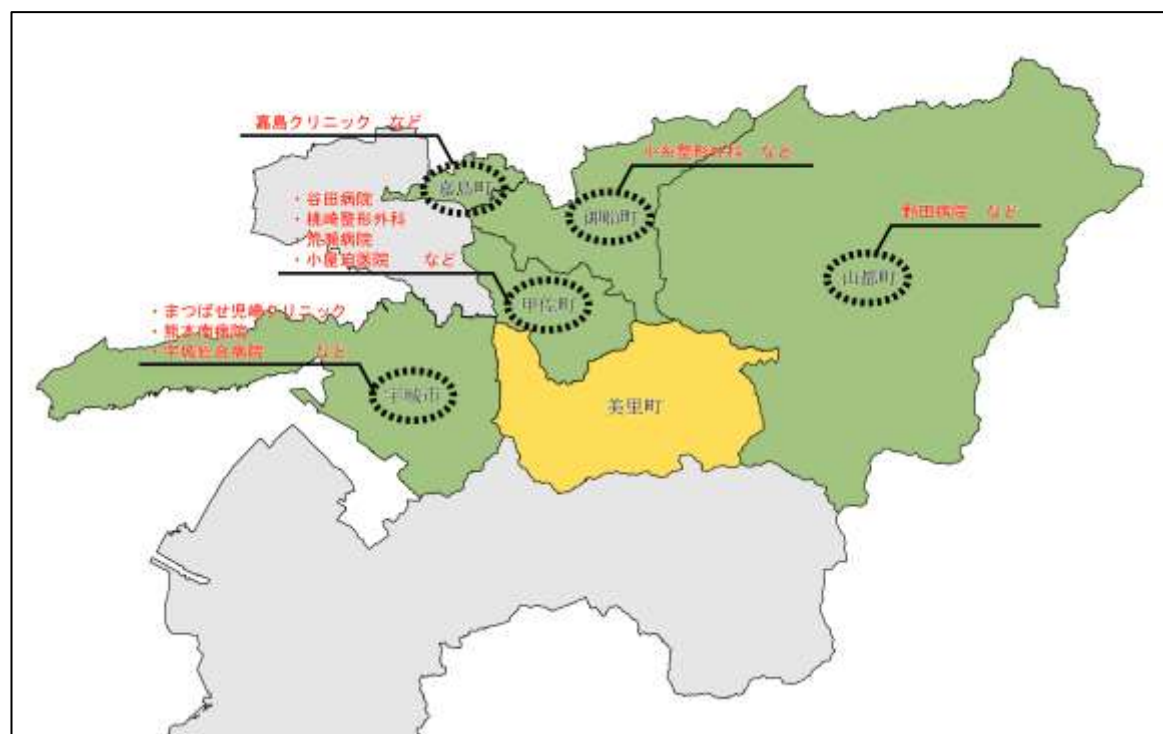
▲商業施設の立地状況：周辺市町

(2)医療施設

○町内には 8 医療施設が立地し、そのうち 5 医療施設において複数の診療科目が受診できますが、脳神経科や循環器科等の専門的診療科目の受診は町外の病院に行く必要があります。



▲医療施設の立地状況：町内



▲医療施設の立地状況：周辺市町

(3)町有集会施設

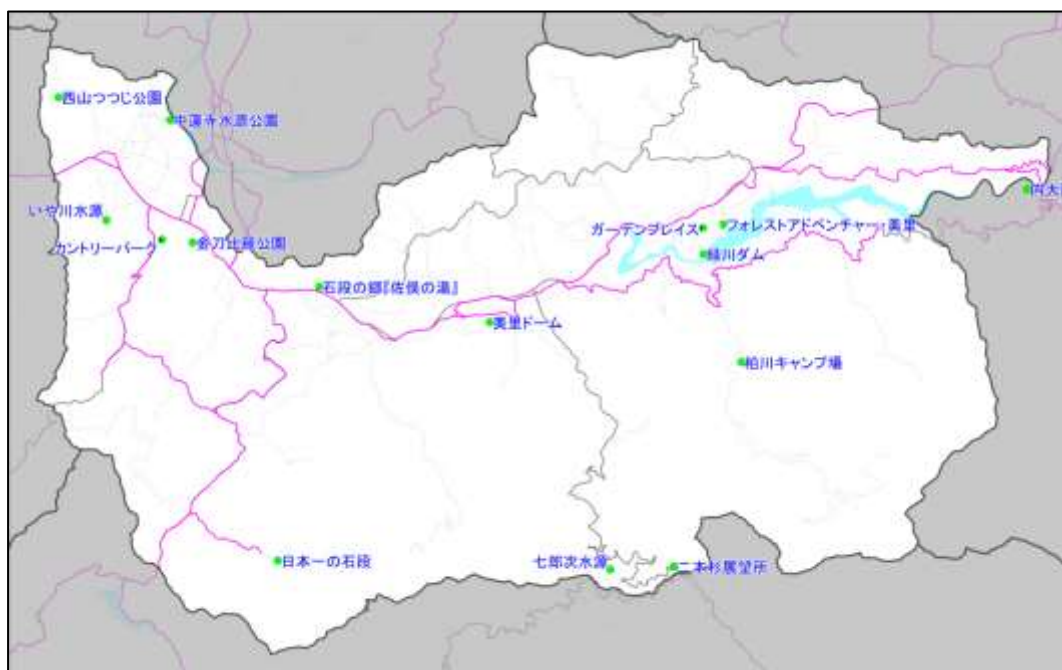
○町内には教養の向上、健康の増進、情操の純化を図り、生活文化の振興、社会福祉の増進に寄与することを目的として、31 集会施設が立地しています。



▲集会施設の立地状況

(4)観光施設

○町内には、水源や日本一の石段、アウトドア施設等の観光施設が立地しています。また、霊台橋をはじめとして数多くの石橋が現存しており、立寄りスポットとして観光客が訪れています。

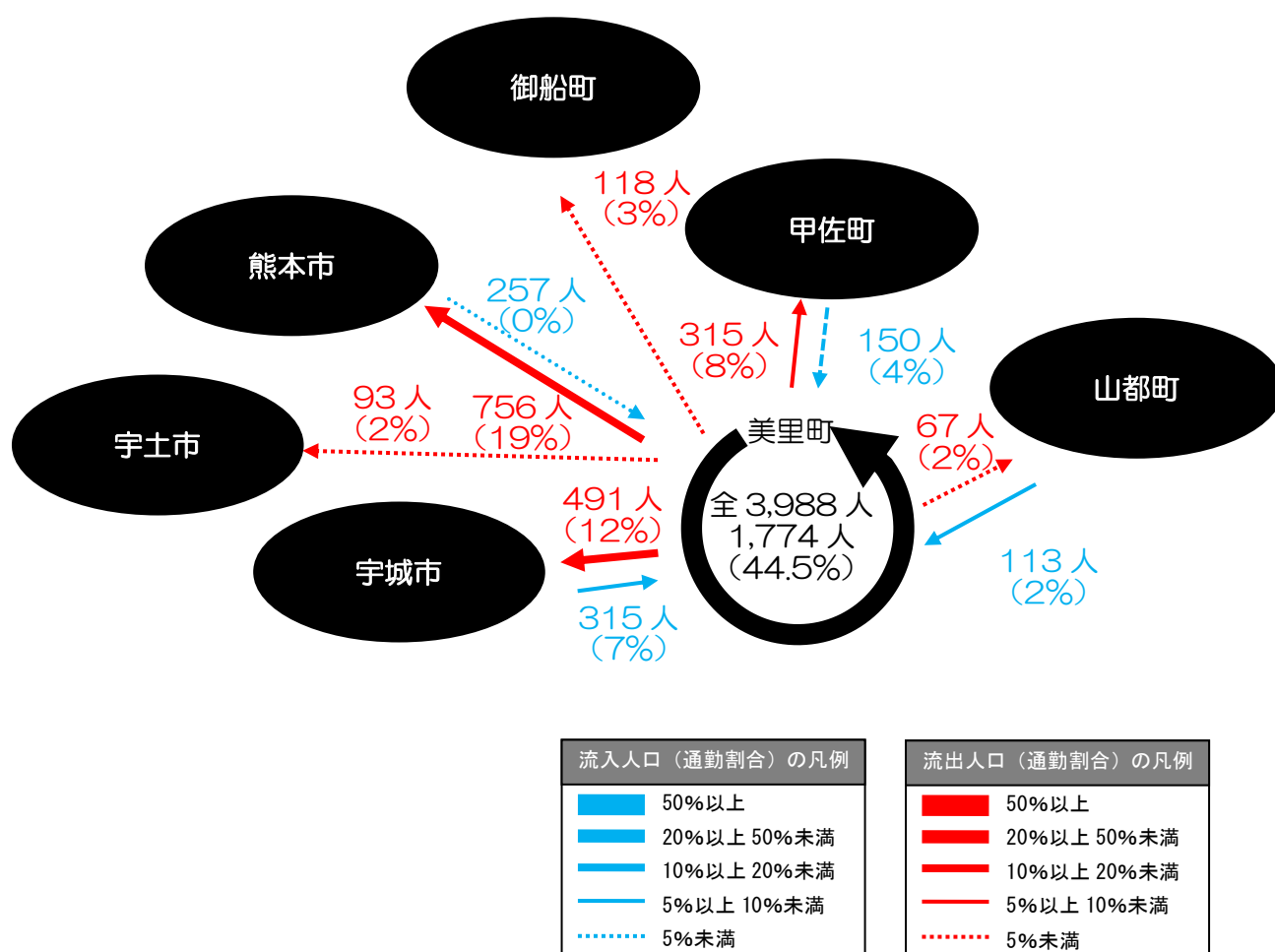


▲観光施設・資源の立地状況

2-5 人の移動特性

(1) 通勤の状況

- 美里町には、約 4 千人の従業者が常住しており、そのうちの 5 割弱にあたる約 1,800 人が町内で従業しています。
- その一方で、5 割強にあたる約 2,200 人が町外へ通勤しています。町外通勤者の通勤先は、熊本市が最も多く（約 800 人）、次いで、宇城市（約 500 人）や甲佐町（約 300 人）などが多くなっています。



▲通勤の状況

出典：平成 22 年国勢調査

※従業者：15 歳以上の就業者、従業地「不詳」を含む

注）美里町から他市町村への通勤者の割合は、母数を美里町に常住する全従業者数としている。

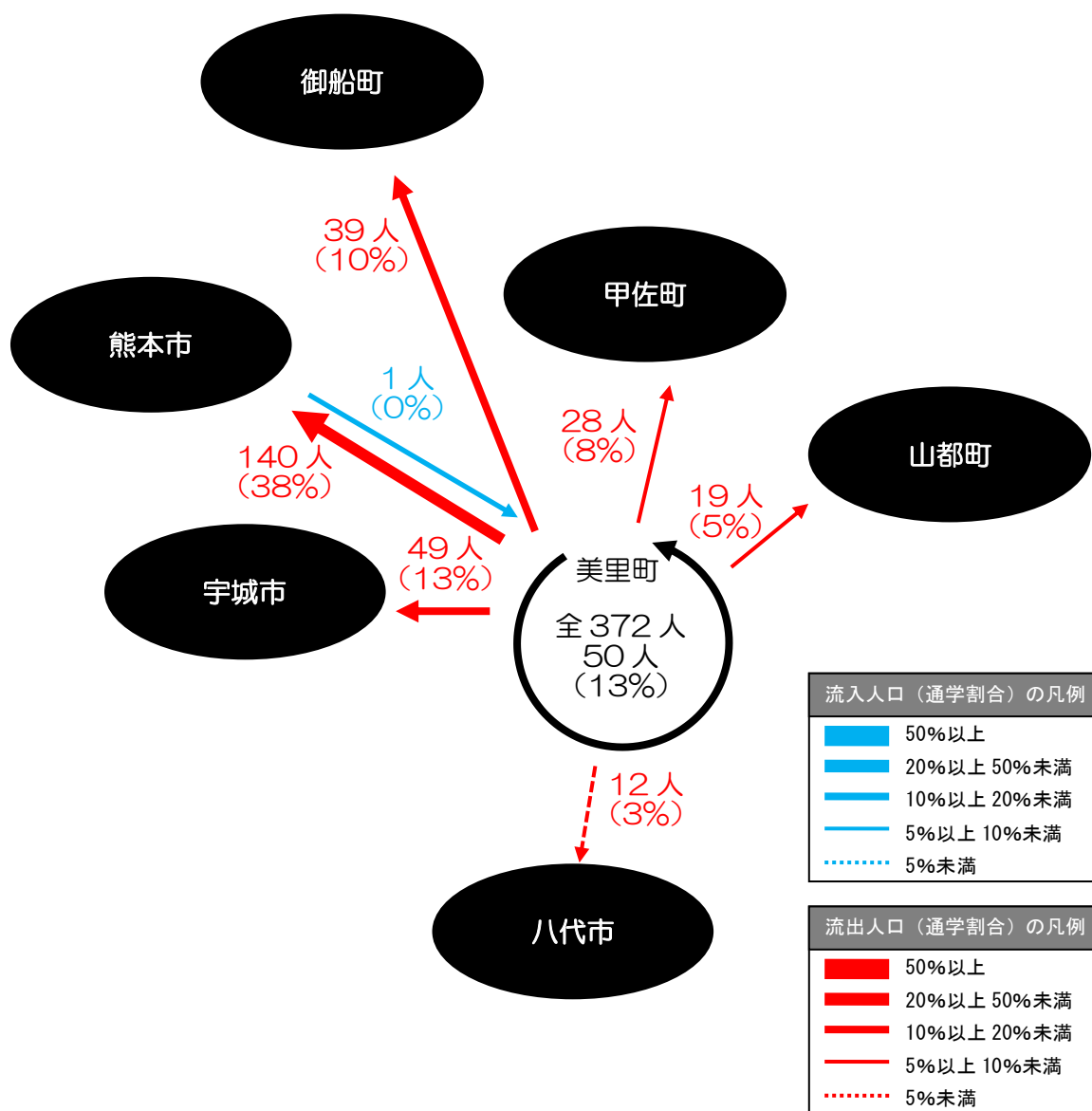
他市町村から美里町への通勤者の割合は、母数を常住先市町村の全従業者数としている。

(2)通学の状況

○美里町には、約 370 人の通学者が常住しており、そのうちの約 9 割は町外に通学しています。

○町外への通学先は、熊本市が最も多く（140 人）、次いで宇城市（約 50 人）、御船町（約 40 人）となっています。

○なお、町内には高校がないことから、高校生はすべて町外に通学しています。



出典：平成 22 年国勢調査

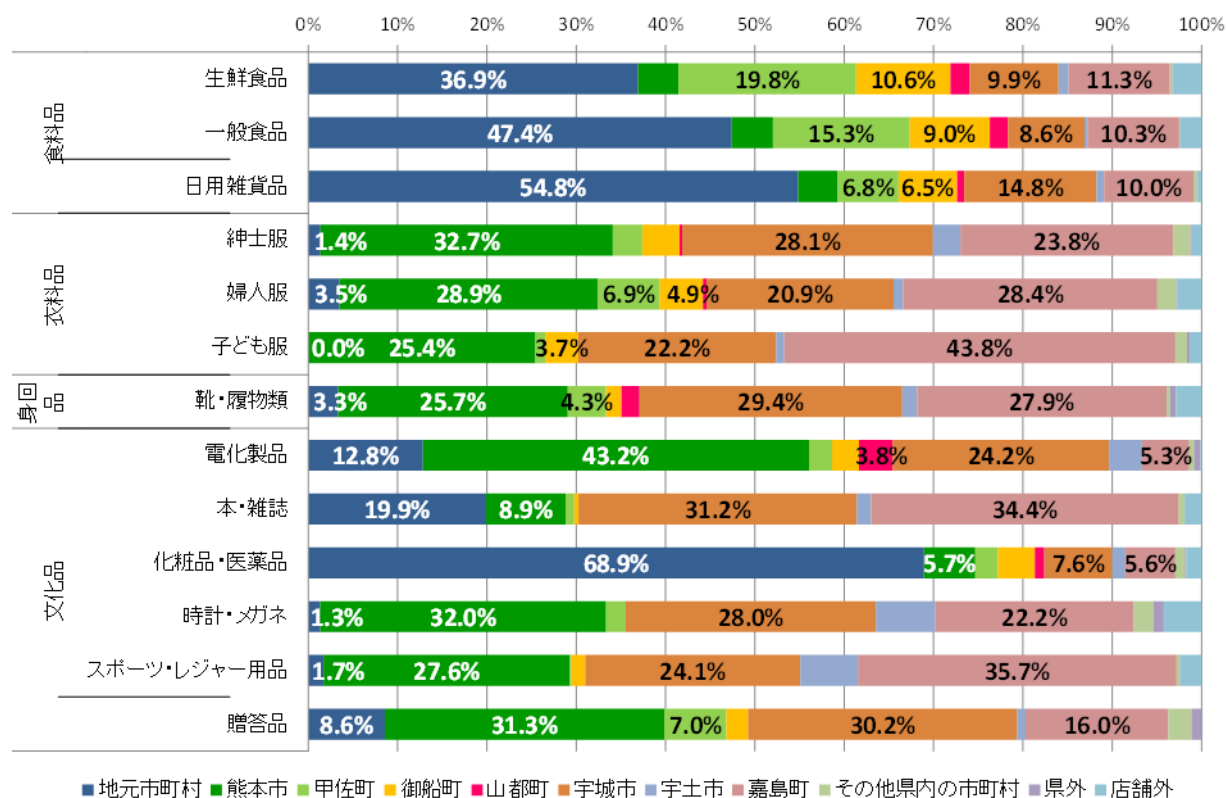
※通学者：15 歳以上の通学者、通学地「不詳」を含む

注）美里町から他市町村への通学者の割合は、母数を美里町に常住する全通学者数としている。

他市町村から美里町への通学者の割合は、母数を常住先市町村の全通学者数としている。

(3)買い物の状況

○買い物の面では、最寄品3品と医薬品については町内での購買がみられますが、衣料品や身回り品、文化品については大半が熊本市や大規模商業施設がある宇城市や宇土市、嘉島町などに出かけています。



▲町民の買物品目別購買先

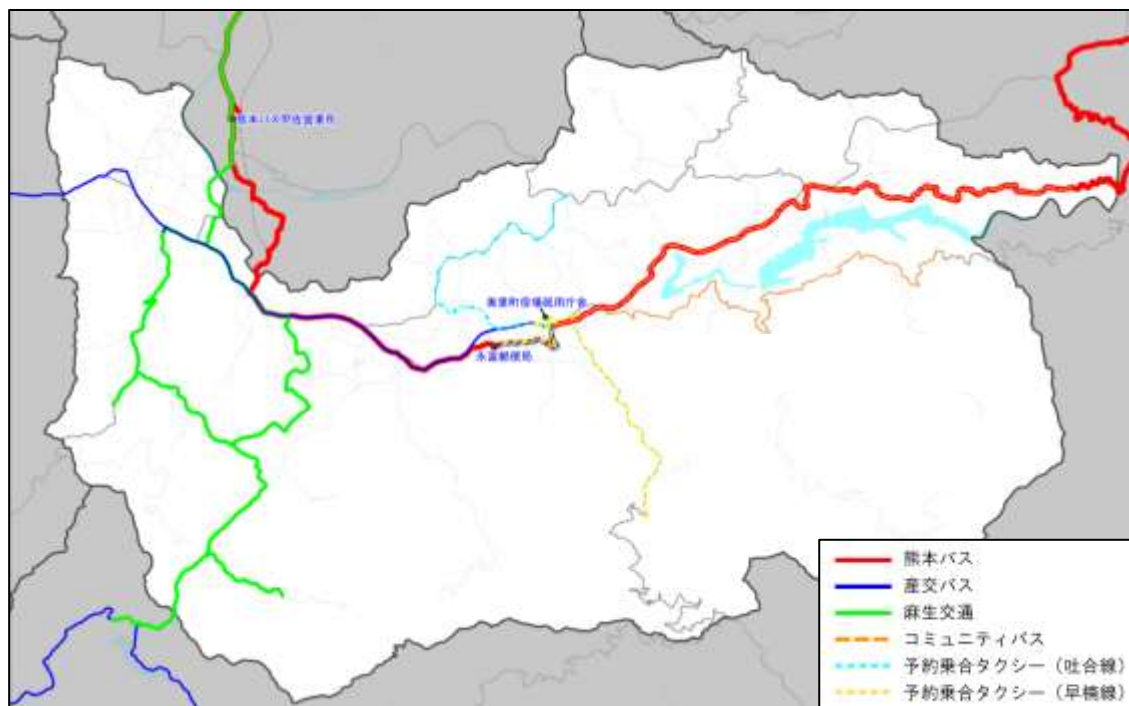
出典：「平成23年度商圈調査報告書」

注) 本調査は、各調査市町村の回答者に対して買い物先を尋ねたものである。

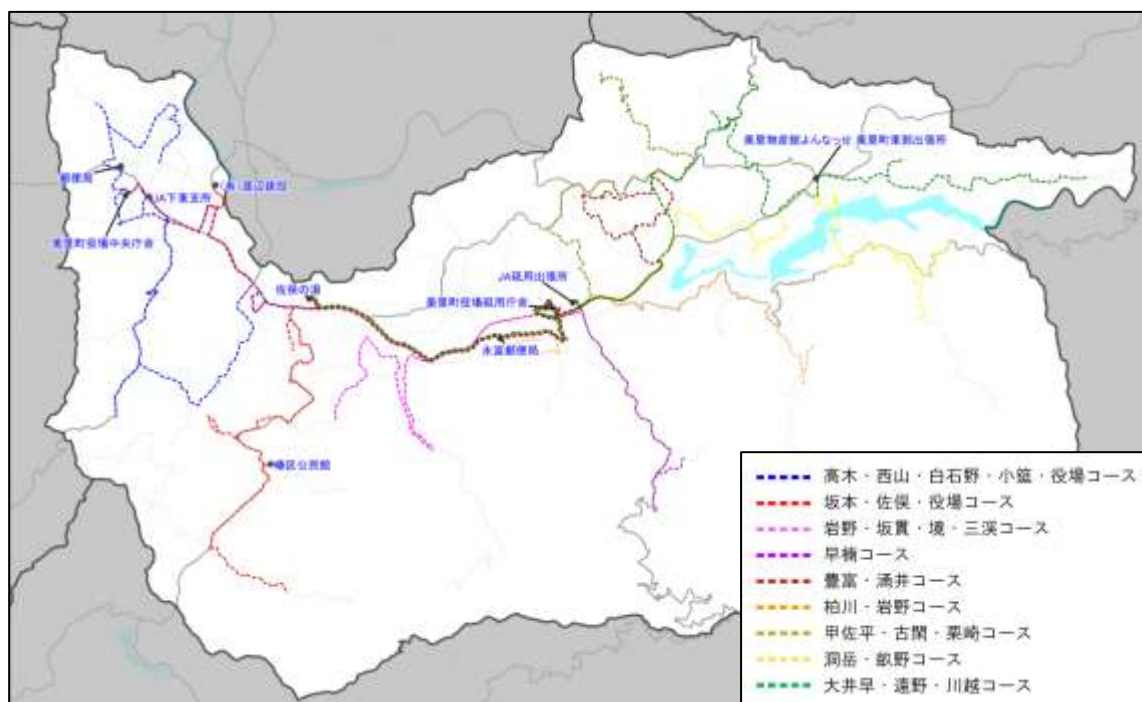
2-6 公共交通の現状

(1) 運行状況

○町内外を結ぶ地域間幹線系統路線バス（熊本バス、産交バス、麻生交通）、路線バスの代替として町中心部への生活交通を担うコミュニティバスと予約乗合タクシー、ならびに各集落と役場・温浴施設を結ぶ福祉バスによりネットワークが形成されています。



▲美里町の公共交通ネットワーク（路線バス・コミュニティバス・予約乗合タクシー）

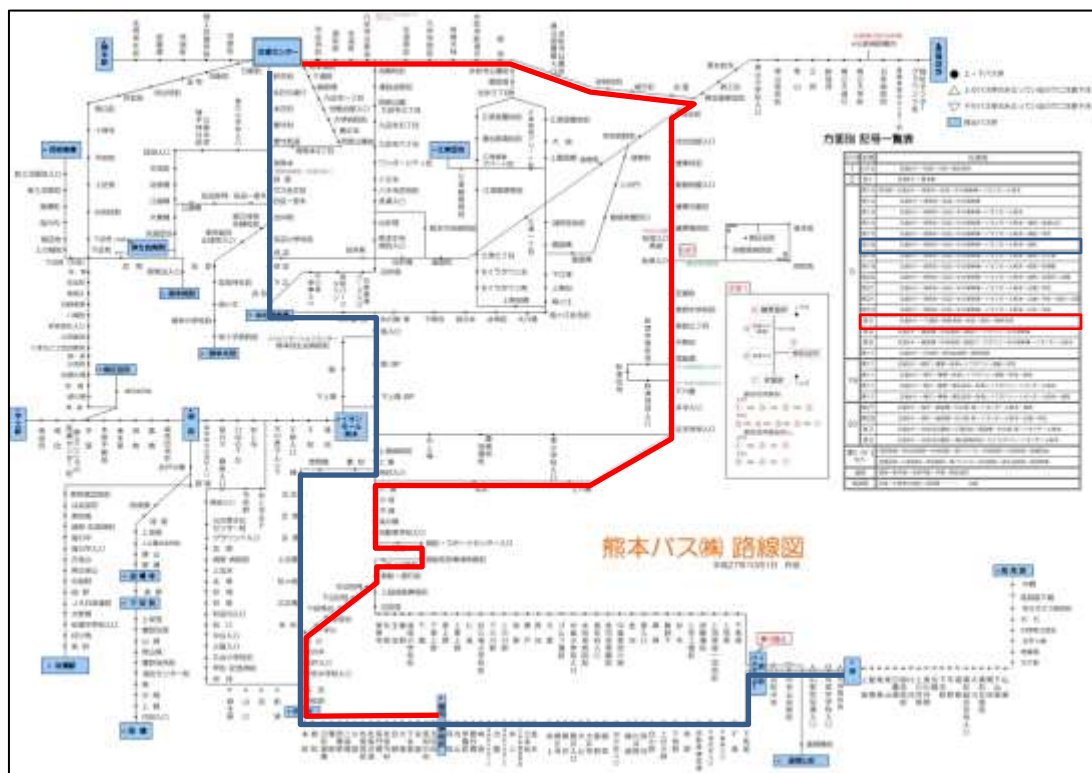


▲美里町の公共交通ネットワーク（福祉バス）

① 路線バス-熊本バス

○熊本バスは美里町から熊本市方面と山都町方面に運行しており、熊本市方面では甲佐町や御船町、嘉島町を經由しています。

○平日では、辺場経由、健軍経由ともに概ね 1 時間に 1 便程度が運行されています。



▲熊本バス路線図

出典：熊本バスホームページ

▼熊本バスの運行本数：平日

系統	上・下	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
交通C～辺場～砥用学校前	上り			2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	砥用学校前バス停
	下り				1				1								1	1				4	交通センター
甲佐～内大臣～畑	上り									1												0	ー
	下り			2																		2	甲佐バス停
浜町～内大臣～甲佐	上り					1																1	浜町バス停
	下り																					0	ー
交通C～辺場～浜町	上り			1	1			1			1		1	1	1							7	浜町バス停
	下り			1			1			1	1	1	1	1	1							7	交通センター
交通C～健軍～砥用学校前	上り			1	1				1		1	1			1	1						7	砥用学校前バス停
	下り			1	1	1				1	1	1	1	1	1		1					8	交通センター

※熊本方面を上りとして計上している。

資料：熊本バスホームページ

▲熊本バスの運行本数：土日祝

系統	上・下	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
交通C～辺場～砥用学校前	上り		1				1			1				1			1					4	砥用学校前バス停
	下り			1				1					1		1		1					5	交通センター
甲佐～内大臣～畑	上り																					0	ー
	下り																					0	ー
浜町～内大臣～甲佐	上り																					0	ー
	下り																					0	ー
交通C～辺場～浜町	上り			1	1		1					1		1								5	浜町バス停
	下り			1			1			1		1	1	1								5	交通センター
交通C～健軍～砥用学校前	上り			1	1		1			1		1		1								6	砥用学校前バス停
	下り				1			1		1		1	2			1						6	交通センター

※熊本方面を上りとして計上している。

資料：熊本バスホームページ

▼熊本バスの主要バス停間運賃

					(円)
				交通センター	
			イオンモール熊本	390	
		甲佐	540	760	
	佐俣の湯	290	690	930	
	砥用中央	240	430	810	1030
浜町	810	930	1060	1370	1560

資料：熊本バスホームページ

② 路線バス-産交バス

○産交バスは松橋・宇土方面に運行しています。1日11往復しており、概ね1時間に1便が運行しています。

▼産交バスの路線図



▼産交バスの運行本数：上段/平日、中段/土曜、下段/日祝

系統	上・下	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
松橋駅前～砥用中央	上り	2	1	1	1						1		1	1							11	砥用中央
	下り		1	1		1	1	1	1		1	1	1	2							11	松橋駅
宇土本町二～砥用中央	上り	1																			1	砥用中央
	下り														1						1	松橋駅

※宇城市方面を上りとして計上している。

系統	上・下	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
松橋駅前～砥用中央	上り	1	1	1	1		1	1	1		1	1	1	1							11	砥用中央
	下り			1		1	1	1	1		1	1	2	1	1						11	松橋駅
宇土本町二～砥用中央	上り	1																			1	砥用中央
	下り		1																		1	松橋駅

※宇城市方面を上りとして計上している。

系統	上・下	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
松橋駅前～砥用中央	上り	1	1	1	1		1	1	1		1	1	1								10	砥用中央
	下り		1	1	1		1	1	1		1	1	1	1							10	松橋駅
宇土本町二～砥用中央	上り																				0	砥用中央
	下り																				0	松橋駅

※宇城市方面を上りとして計上している。

資料：産交バスホームページ

▼産交バスの主要バス停間運賃

(円)						
					宇土本町二丁目	
					松橋駅前	220
				松橋産交	150	220
			温石病院入口	430	430	570
		堅志田(旧道)	150	460	460	610
	佐俣の湯前	260	300	600	600	740
砥用中央	260	440	480	750	750	890

資料：産交バスホームページ

③ 路線バス-麻生交通

○麻生交通は、八代市泉町の氷川ダムから中央中学校付近を経由して甲佐町の熊本バス営業所までの区間を運行しており、中学生の通学や甲佐町へのアクセスを担っています。

○甲佐・佐俣・氷川ダム系統、甲佐・白石野・鶴場系統ともに、中学生の通学に合わせたダイヤが設定されています。また、日中は2往復運行されています。



麻生交通路線図 ▶

▼麻生交通の運行本数：上段/平日・土曜、下段/日祝

系統	上・下	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
甲佐～佐俣～氷川ダム	上り		1	1		1		1				1									5	氷川ダム
	下り		1		1		1		1				1	1							6	熊本バス営業所
甲佐～白石野～鶴場	上り		1			1		1													3	鶴場
	下り					1		1					1								3	熊本バス営業所

※甲佐方面を上りとして計上している。

系統	上・下	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	24時	計	集計地点
甲佐～佐俣～氷川ダム	上り			1		1		1				1									4	氷川ダム
	下り				1		1		1				1	1							5	熊本バス営業所
甲佐～白石野～鶴場	上り					1		1													2	鶴場
	下り							1					1								2	熊本バス営業所

※甲佐方面を上りとして計上している。

資料：美里町提供資料

▼甲佐・佐俣・氷川ダム線の主要バス停間運賃

(円)					
				中学校 入口	熊本バス 営業所
			佐俣 宮の前	100	200
		小岩野	100	100	200
	払川	200	300	300	400
石段	100	300	300	400	500
氷川ダム	200	100	300	400	500

出典：麻生交通提供資料

▼甲佐・白石野・鶴場線の主要バス停間運賃

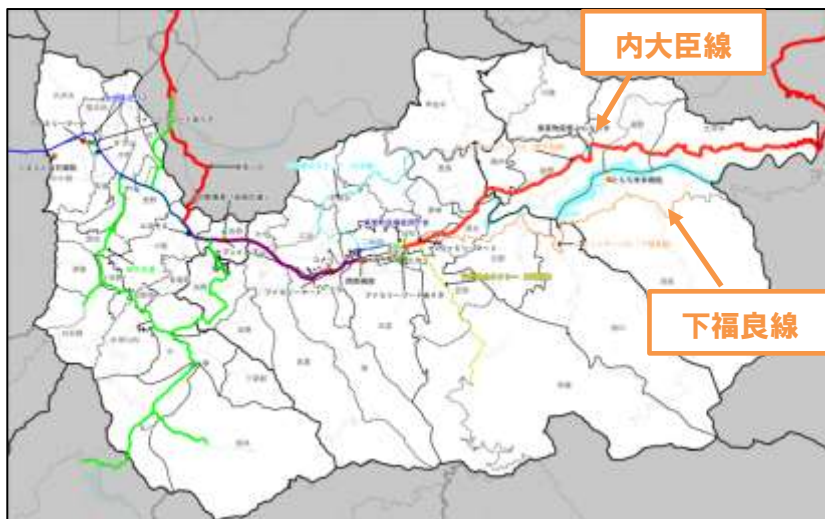
(円)			
		こんぴら 入口	熊本バス 営業所
	小市野	200	300
白石野	100	200	300

出典：麻生交通提供資料

④ コミュニティバス

○コミュニティバス（おもやいジャンボ）は、東部地域の下福良や内大臣から砥用商店街へのアクセスを担っている路線で、定時定路線型の運行を行っています。

○両系統ともに、主に東部地域の小中学生の通学に合わせたダイヤが設定されています。



コミュニティバス路線図 ▶

▼コミュニティバスの時刻表：上段/下福良線、下段/内大臣線

	下福良		永富
上り 1 便	7 : 20	➡	7 : 59
下り 1 便	8 : 15	⬅	8 : 54
上り 2 便	8 : 55	➡	9 : 34
下り 2 便	12 : 15	⬅	12 : 54
上り 3 便	12 : 55	➡	13 : 34
下り 3 便	17 : 10	⬅	17 : 49

	内大臣入口		永富
下り 1 便	14 : 45	⬅	14 : 12
上り 1 便	15 : 14	➡	15 : 47

出典：美里町提供資料

▼下福良線の主要バス停間運賃

	下福良	脇瀬	柏川	桑木野	学校前	砥用中央	永富
下福良		200	300	400	500	500	500
脇瀬			200	300	400	400	400
柏川				200	300	300	300
桑木野					200	200	200
学校前						100	100
砥用中央							100
永富							

出典：美里町提供資料

▼内大臣線の主要バス停間運賃

	内大臣入口	大井早	三本松	峠原	学校前	砥用中央	永富
内大臣入口		200	300	400	500	500	500
大井早			200	300	400	400	400
三本松				100	300	300	300
峠原					200	200	200
学校前						100	100
砥用中央							100
永富							

出典：美里町提供資料

⑤ 予約乗合タクシー

○予約乗合タクシーは吐合地区と砥用商店街を結ぶ吐合線と早楠地区と砥用商店街を結ぶ早楠線の2路線が運行しています。

○予約乗合タクシーは路線・ダイヤ設定型のデマンド方式で運行されており、午前中に砥用商店街方面へ1便、午後に砥用商店街側からの1往復が運行しています。

▼吐合線の時刻表、路線図、運賃

乗車・ 降車場所名	吐合発 砥用市街地行	吐合発 砥用市街地行	乗車・ 降車場所名	砥用市街地発 吐合行
吐 合	8:00	15:20	砥用郵便局前	15:00
塚 瀬	8:01	15:21	砥用中央 BS	15:02
小 群	8:02	15:22	五反田駐車場	15:04
高 村	8:03	15:23	役場砥用庁舎	15:07
古 閑	8:04	15:24	三 加	15:12
名越谷	8:06	15:26	宮 前	15:13
宮 前	8:07	15:27	名越谷	15:14
三 加	8:08	15:28	古 閑	15:16
役場砥用庁舎	8:13	15:33	高 村	15:17
五反田駐車場	8:16	15:36	小 群	15:18
砥用中央 BS	8:18	15:38	塚 瀬	15:19
砥用郵便局前	8:20	15:40	吐 合	15:20

※吐合線乗車降車場所



出典：美里町提供資料

▼早楠線の時刻表、路線図、運賃

乗車・ 降車場所名	早楠発 砥用市街地行	早楠発 砥用市街地行	乗車・ 降車場所名	砥用市街地発 早楠行
早楠(下津留)	8:00	15:20	砥用郵便局前	15:00
小津留	8:01	15:21	砥用中央BS	15:02
本村入口	8:01	15:21	五反田駐車場	15:04
公民館前	8:02	15:22	役場砥用庁舎	15:07
山口	8:03	15:23	安掛	15:09
雁侯荘前	8:04	15:24	柳谷	15:10
柳谷	8:05	15:25	雁侯荘前	15:11
安掛	8:06	15:26	山口	15:12
役場砥用庁舎	8:08	15:28	公民館前	15:13
五反田駐車場	8:11	15:31	本村入口	15:14
砥用中央BS	8:13	15:33	小津留	15:14
砥用郵便局前	8:15	15:35	早楠(下津留)	15:15

※下津留線乗車降車場所



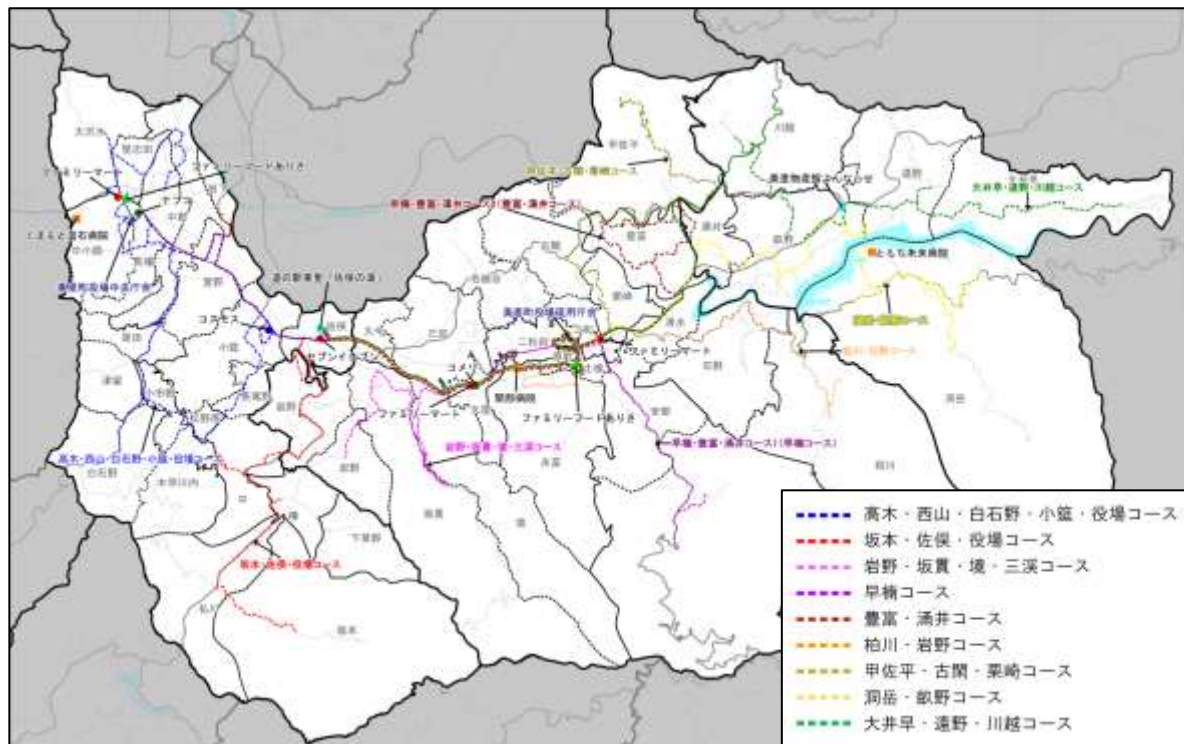
出典：美里町提供資料

⑥ 福祉バス

○福祉バスは、町内を網羅的に運行しており、全 8 コースが設定されています。利用対象者は、65 歳以上の高齢者または障がい者に限られています。

○各コースとも異なる曜日で週 1 日・2 回、定時定路線型運行をしており、運賃は無料です。

▼福祉バス路線図



出典：美里町提供資料

▼各コースの運行曜日及び運行本数

エリア	路線名	運行系統			運行本数	運行曜日
		起点	主な経由地	終点		
砥用地区	大井早・遠野・川越コース	内大臣入口	三本松・小崎入口・砥用庁舎	佐俣の湯	AM1往復 PM1往復	火
	洞岳・畝野コース	下福良	夏水・藤木・三本本松・砥用庁舎	佐俣の湯	AM1往復 PM1往復	火
	早楠・豊富・涌井コース	下津留	涌井・砥用庁舎・舎・福良・他	佐俣の湯	AM1往復 PM1往復	水
	柏川・石野・永富コース	旧柏川分校入口	県・石野・砥用庁舎	佐俣の湯	AM1往復 PM1往復	水
	甲佐平・古閑・栗崎コース	中岳	吐合・小群・砥用庁舎	佐俣の湯	AM1往復 PM1往復	金
	岩野・坂貫・境・三溪コース	九尾	砥用庁舎・今・公民館・高江	佐俣の湯	AM1往復 PM1往復	金
中央地区	坂本・佐俣・役場中央庁舎コース	坂本	岩野・佐俣の湯	中央庁舎	AM1往復 PM1往復	木
	高木・西山・白石野・小笠・筵・佐俣コース	高木	中央庁舎・白石野・佐俣の湯	中央庁舎	AM1往復 PM1往復	木

出典：美里町提供資料

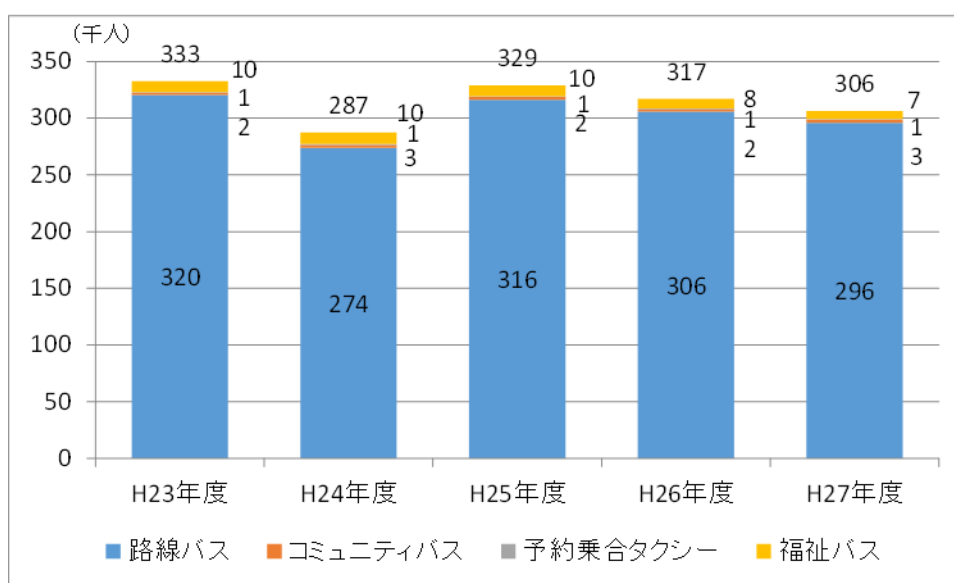
(2)利用状況

○町内を運行する公共交通（路線バス・コミュニティバス・予約乗合タクシー・福祉バス）の年間利用者数は、平成 25 年度に増加したものの、全体的に減少傾向が続いており、平成 27 年度は 30.6 万人でした。

○内訳をみると、路線バスがほぼ全体を占めていますが、利用の多くは町外での利用となっています。

○また、町内で運行が完結する公共交通では、福祉バスが最も利用が多くなっています。

▼町内の公共交通の年間利用者数の推移

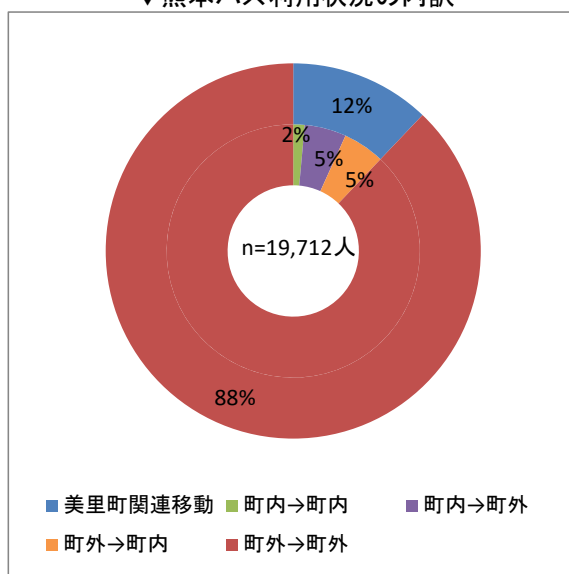


※各年度は当該年度の4月から3月を集計

※平成27年度には麻生交通は含まれていない

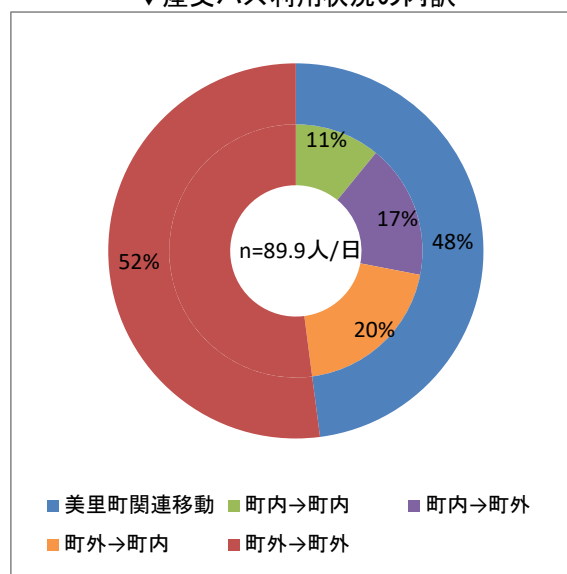
資料：美里町資料

▼熊本バス利用状況の内訳



※平成27年10月～平成27年12月のデータを集計

▼産交バス利用状況の内訳



※平成27年10月～平成27年12月のデータを集計

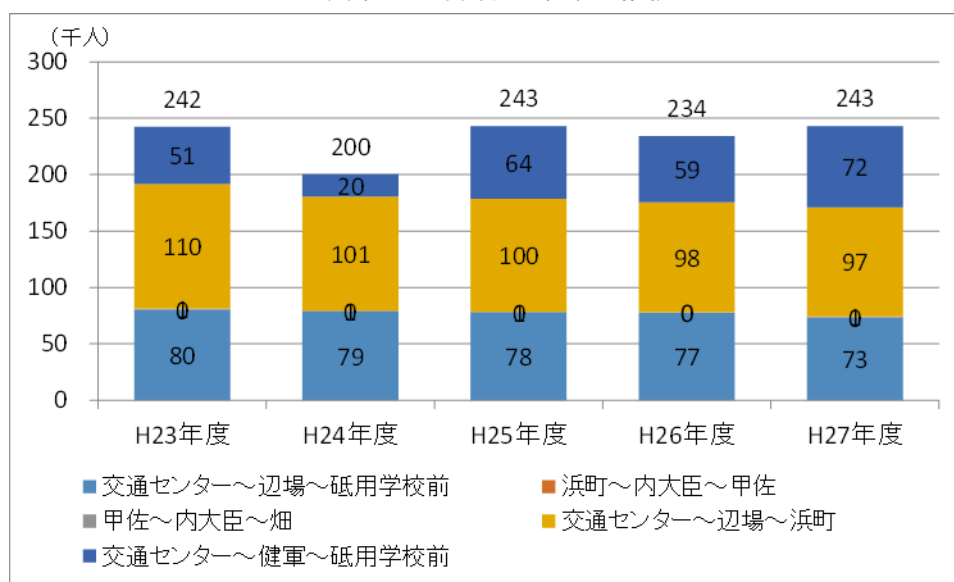
※一日当たりの利用者数を集計

①路線バス

○熊本バスは、平成 25 年度に増加に転じた以降、増減はあるものの概ね増加傾向を示しており、平成 27 年度は 24.3 万人の利用がありました。

○路線別にみると、「交通センター～辺場～浜町系統」が最も多く、全体の約 4 割を占めており、その他、「交通センター～辺場～砥用学校前系統」と「交通センター～健軍～砥用学校前系統」がそれぞれ約 3 割を占めています。

▼熊本バス年間利用者数の推移

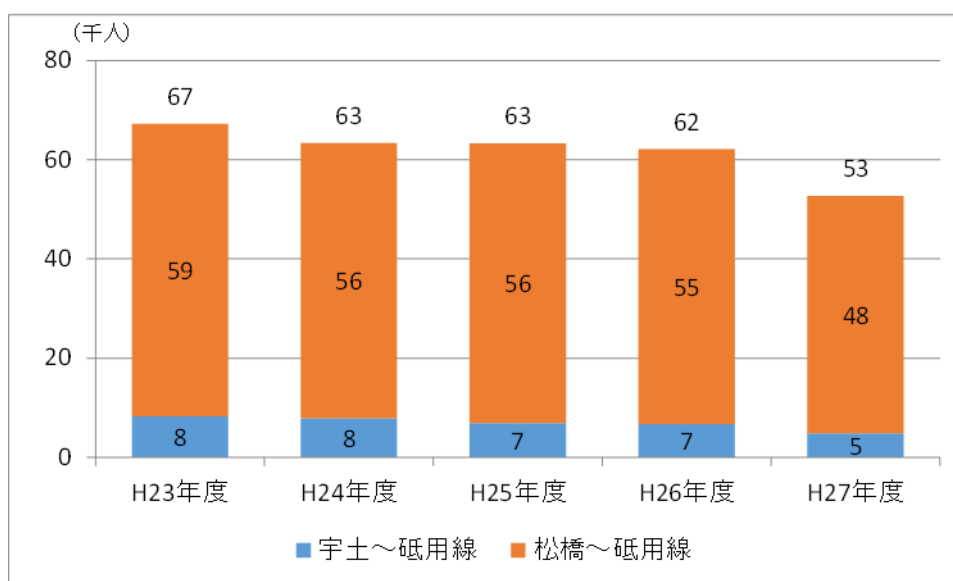


※各年度は当該年度の 4 月から 3 月を集計

資料：美里町資料

○産交バスは、平成 26 年度まで微減で推移してきましたが、平成 27 年度は大きく減少し、5.3 万人となりました。路線別にみると、運行便数の多い「松橋～砥用線」が約 9 割を占めています。

▼産交バス年間利用者数の推移

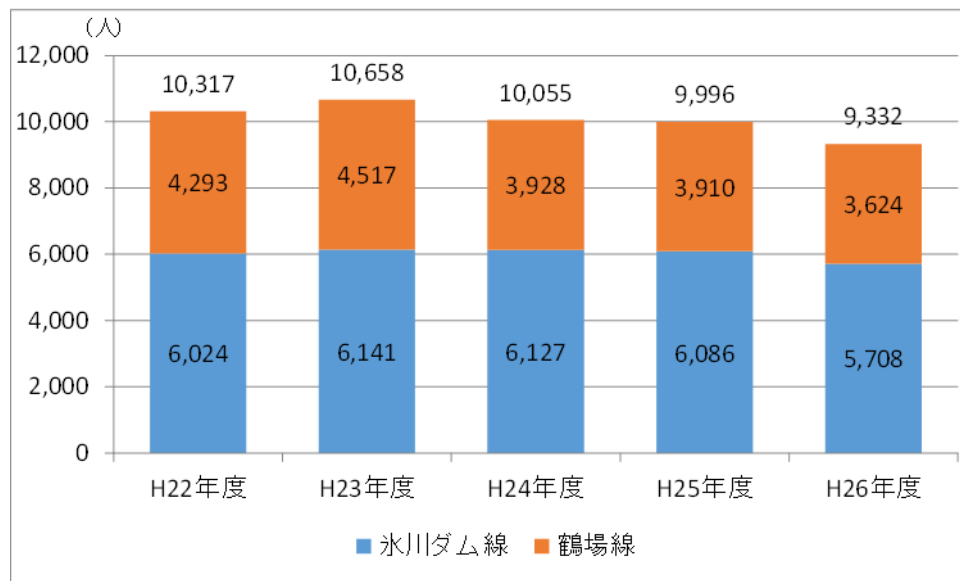


※各年度は当該年度の 4 月から 3 月を集計

資料：美里町資料

○麻生交通は、年々減少傾向が続いており、平成 27 年度は 9.3 千人となりました。
路線別にみると、氷川ダム線が約 6 割、鶴場線が約 4 割となっています。

▼麻生交通年間利用者数の推移



※各年度は当該年度の 4 月から 3 月を集計

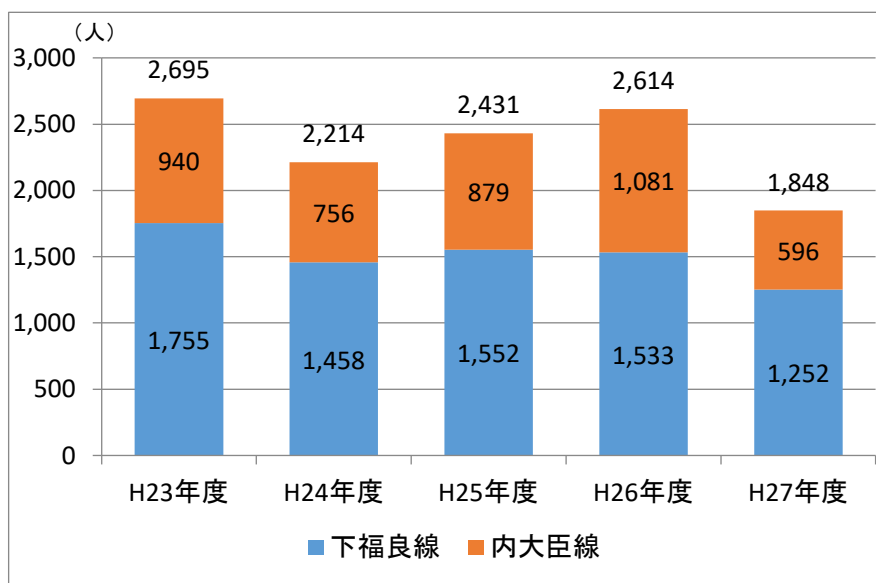
資料：美里町資料

②コミュニティバス

○コミュニティバスは、平成 26 年度まで増加傾向で推移してきたが、平成 27 年度は減少し、約 1,800 人の利用にとどまりました。

○路線別にみると、内大臣線はすべてスクール利用となっており、励徳小の児童が利用しています。また、下福良線もスクール利用に使われていますが、一般利用も約 6 割を占めています。

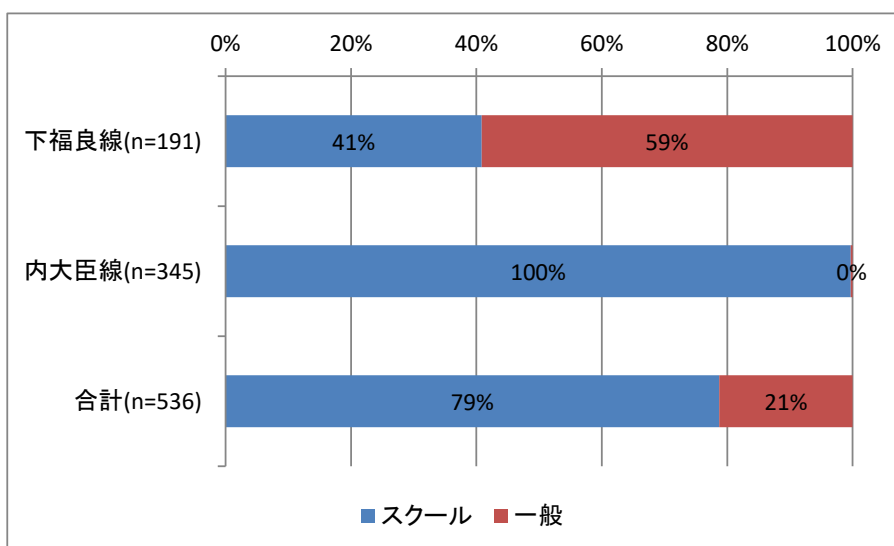
▼コミュニティバスの年間利用者数の推移



※各年度は当該年度の 4 月から 3 月を集計

資料：美里町資料

▼コミュニティバス利用者の料金区分による内訳



※平成 27 年 10 月と 12 月を集計

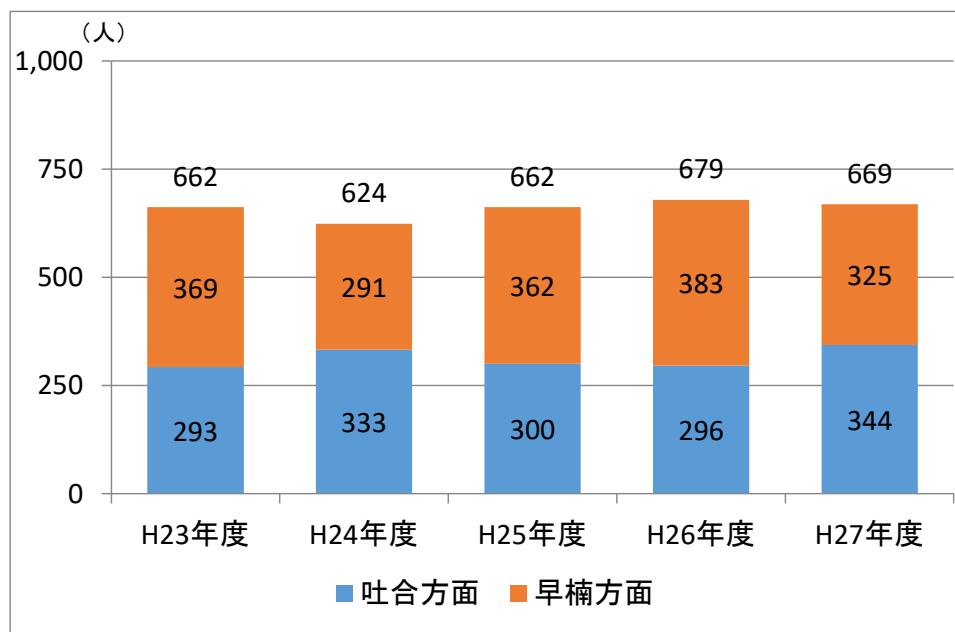
資料：美里町資料

③予約乗合タクシー

○予約乗合タクシーは、概ね横ばいで推移し、平成27年度は約670人の利用となっており、早楠線の利用が吐合線よりも若干多い状況です。

○それぞれの路線の稼働状況をみると、稼働率はいずれも4割程度と、半数以上の便は利用されていない状況となっています。

▼予約乗合タクシーの年間利用者数の推移



※各年度は当該年度の4月から3月を集計

資料：美里町資料

▼予約乗合タクシーの稼働状況

		H27.10	H27.11	H27.12	計
吐合線	設定便数	63 便	57 便	63 便	183 便
	稼働便数	28 便	26 便	28 便	82 便
	稼働率	44.4%	45.6%	44.4%	44.8%
早楠線	設定便数	63 便	57 便	63 便	183 便
	稼働便数	28 便	24 便	29 便	81 便
	稼働率	44.4%	42.1%	46.0%	44.3%

※H27.10～12を集計、稼働率：設定便数に対する稼働便数の割合

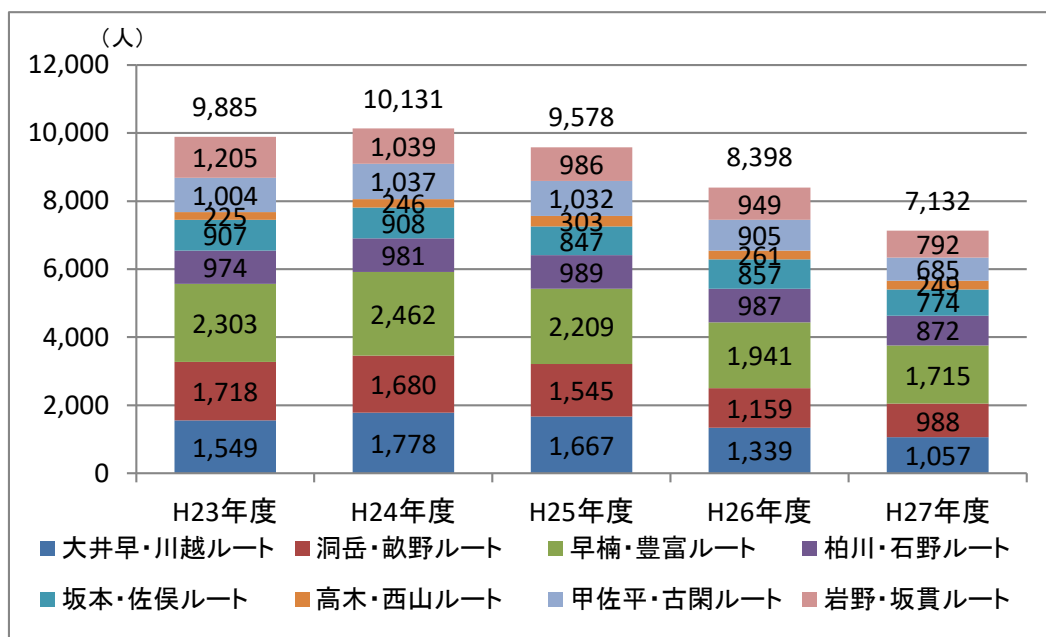
資料：美里町資料

④福祉バス

○福祉バスは、年々減少しており、平成 27 年度は約 7,100 人となっています。路線別にみても、一様に減少しており、全体的な利用減少がみられます。

○路線別に 1 便当たりの利用者数をみると、「早楠・豊富・涌井コース」が最も多く、約 15 人/便となっている一方で、「高木・西山・白石野・小筵・佐俣コース」は約 2 人/便と、他路線に比べ、極端に利用が少ない状況にあります。

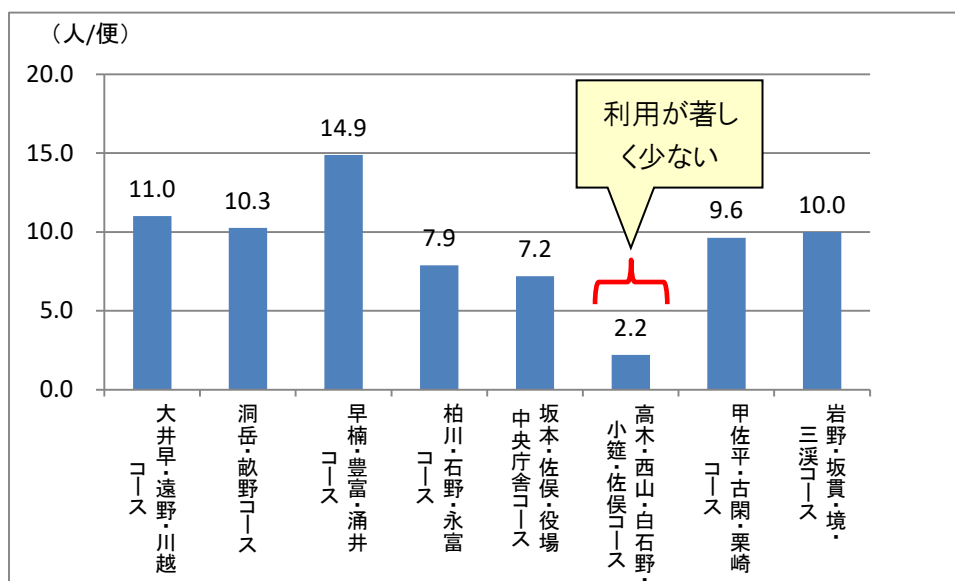
▼福祉バスの年間利用者数の推移



※各年度は当該年度の 4 月から 3 月を集計

資料：美里町資料

▼福祉バス 1 便当たり利用者数



※H27. 10～12 を集計

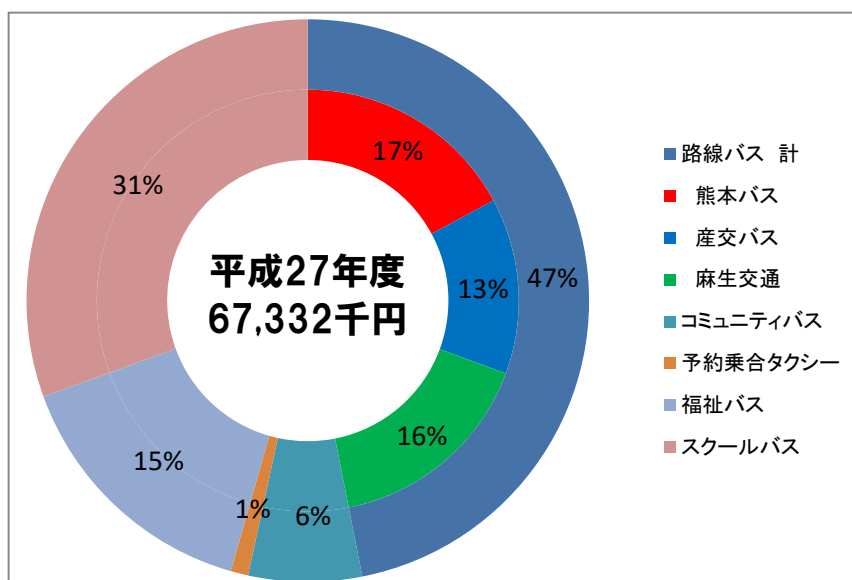
資料：美里町資料

(3) 運営状況

○美里町の町内の交通機関の運行に要している費用（財政負担額）は、平成 27 年度は約 68 百万円となっています。最も割合を占めるのは路線バスで、全体の約半数を占めています。次いで、スクールバスが約 3 割、福祉バスが約 15%となっています。

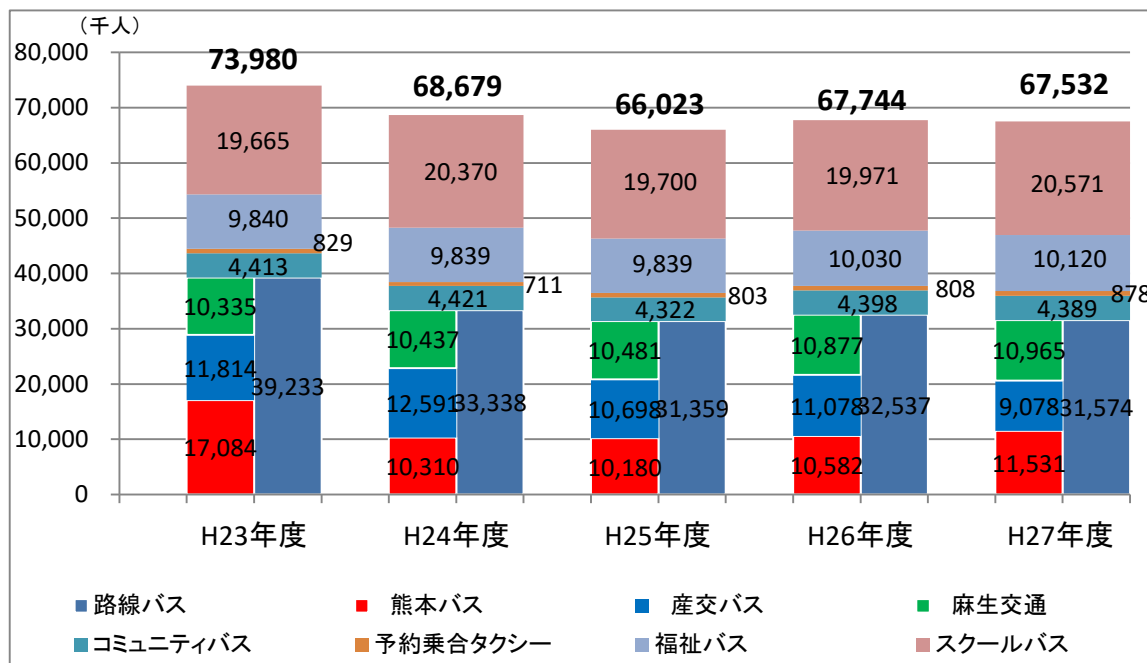
○財政負担額は、平成 25 年以降微増傾向にあります。

▼美里町のバスに対する財政負担状況：平成 27 年度



出典：美里町資料

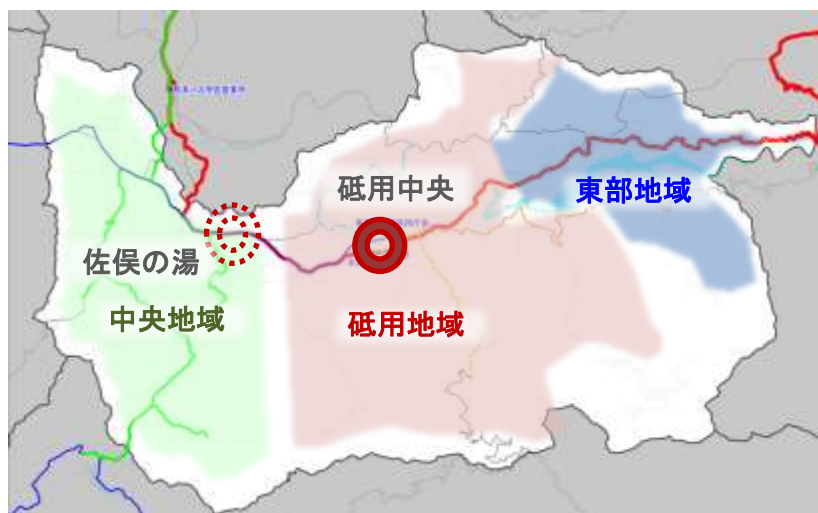
▼美里町の公共交通に対する財政負担額の推移



出典：美里町資料

(4)交通結節点の現状

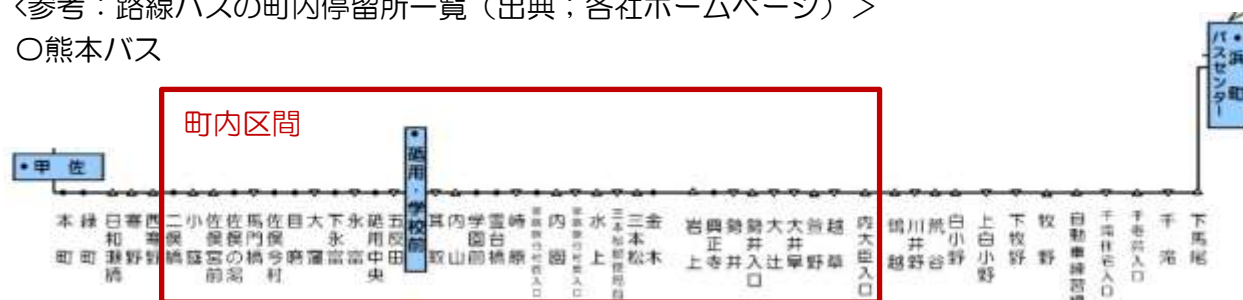
- 路線バス相互（産交バスと熊本バス）、路線バスと町内交通（コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バス）が乗換可能となる砥用中央バスターミナルが、実質的な“交通結節点”となっています。
- 交通結節点ではありませんが、佐俣の湯（前）停留所で路線バスの乗継が可能です。福祉バス全８路線も佐俣の湯を発着しています。



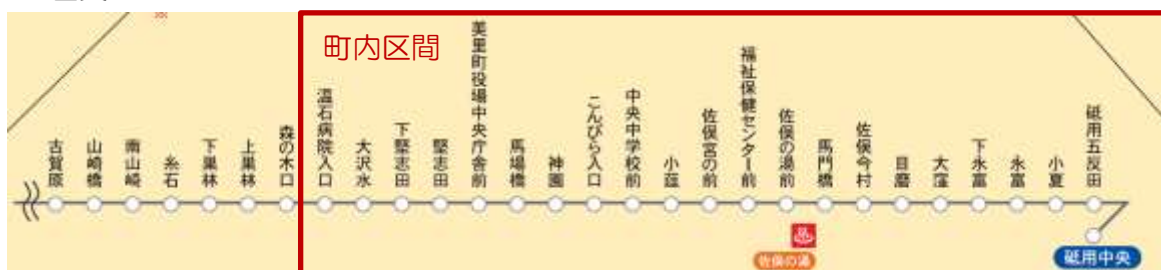
▲交通結節点や主要な乗継可能バス停位置図

＜参考：路線バスの町内停留所一覧（出典；各社ホームページ）＞

○熊本バス



○産交バス



○麻生交通



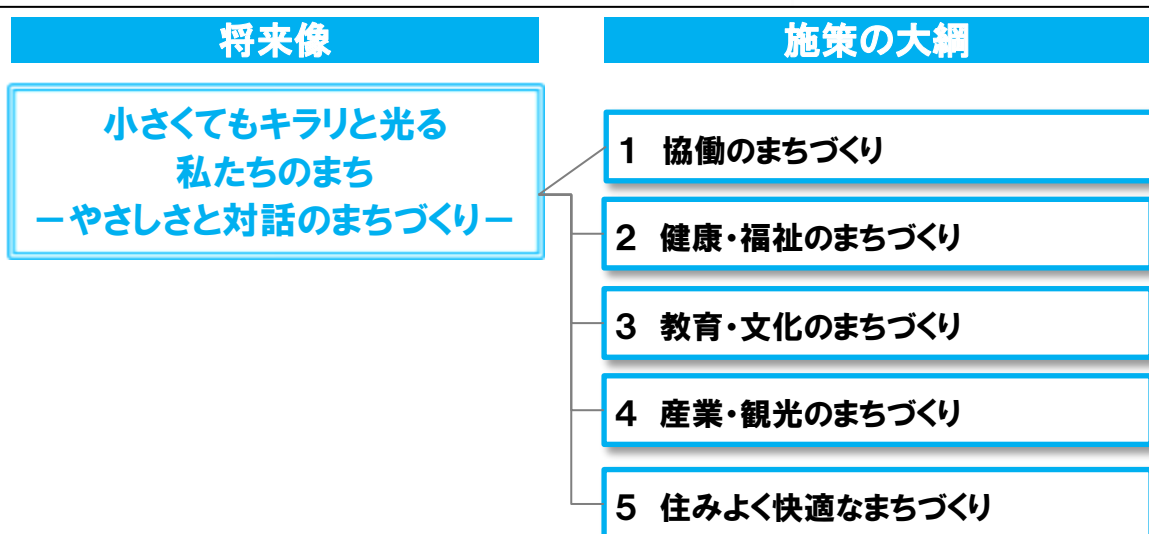
3. 町の将来像に対する地域公共交通の役割

3-1 美里町の将来像

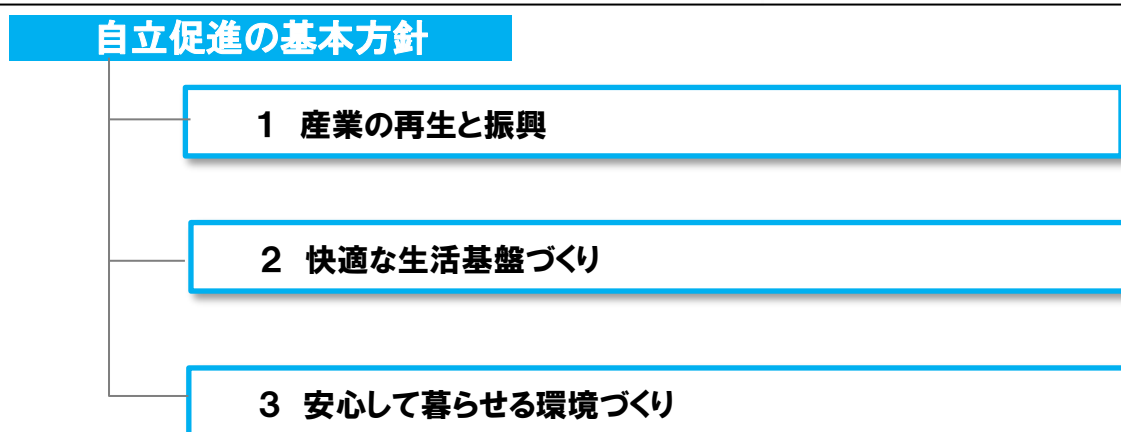
美里町政における全ての施策の基本となる「美里町第2次振興計画」では、『小さくてもキラリと光る私たちのまちーやさしさと対話のまちづくりー』を将来像に掲げ、実現に向け五つの施策の大綱を定めています。また、「美里町過疎地域自立促進計画」では三つの基本方針を掲げ、自立した地域づくりを進めています。本計画においてもこれらを“地域が目指す将来像”として定めます。

▼地域が目指す将来像

美里町第2次振興計画：基本構想



美里町過疎地域自立促進計画



3-2 公共交通に求められる役割

美里町第2次振興計画、美里町過疎地域自立促進計画及び美里町まち・ひと・しごと創生総合戦略を見ると、公共交通には以下に示すような役割が求められています。

▼公共交通に求められる役割

計 画	項 目	基本方針	施策内容
美里町第2次振興計画	○施策名称 生活交通手段の充実	○日常生活での移動を支える交通手段を維持するため、公共交通の利用を促進するとともに、町民が生きがいを持って生活を送ることができるよう、公共交通の利用実態や町民の声、財政負担の実態等を考慮しつつ、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを構築し、利便性の向上を図ります。	①公共交通の維持・発展 ②交通困難者対策 ③公共交通体系の検討
美里町過疎地域自立促進計画	○交通確保対策	○人口の減少と自家用自動車の普及に伴う旅客需要の減少等によって、公共交通機関の維持が極めて困難な状況にある。しかしながら、公共交通機関は高齢者や子どもをはじめとする住民の日常生活には必要不可欠である。 ○このため、路線の維持・確保が困難となったバス路線については、バス・タクシー事業者に対して運行費等を助成すると同時に、沿線住民や自治体等による利用促進活動を促し、維持・確保に努める。 ○また、交通空白地域・不便地域の解消に向けて、デマンド型予約型乗合タクシーの運行や、福祉バスやスクールバス等との一元化を検討し、より効率的で地域の実情にあった運行形態で身近な生活交通の確保を図る。	
美里町まち・ひと・しごと創生総合戦略	○基本目標 時代に合った地域をつくり、暮らしやすいまちをつくる	○利便性のある公共交通体系の整備	広域的な移動手段である幹線の公共交通を維持し、集落と地域拠点を結ぶ公共交通体系を構築し、利用者の増加を図ります。

4. 各種調查結果

4-1 住民アンケート調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、町民の移動特性や公共交通の利用状況、公共交通に対する不満・改善要望、公共交通のあり方に対する考え、現在の公共交通に対する評価などを把握することを目的に、町民を対象としたアンケート調査を実施しました。

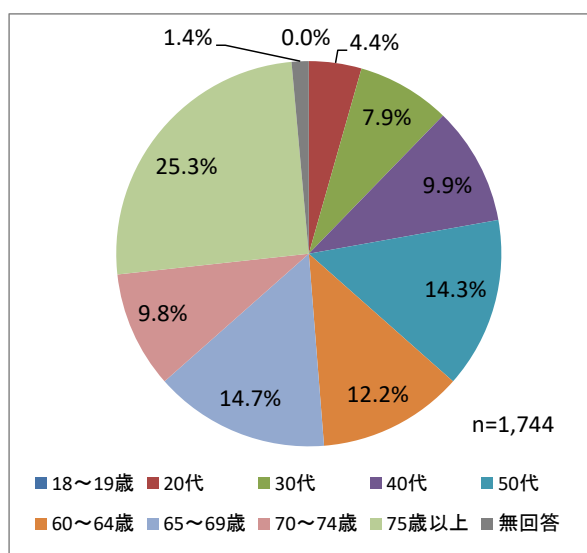
▼調査の概要

調査期間	平成28年10月8日（土）～10月16日（日）：投函締め切り
配布方法	郵送による配布・回収（料金受取人払）
配布対象	無作為に抽出した18歳以上の美里町民
配布数	計3,500票
回収数	計1,744票
回収率	49.8%

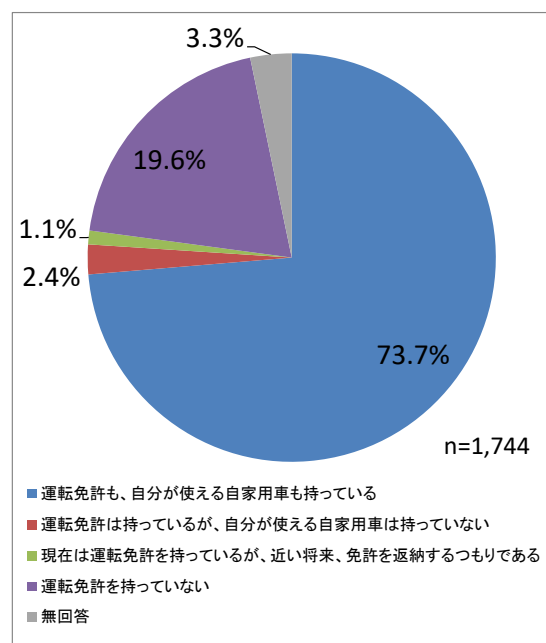
(2) 回答者の属性

○回答者は、65歳以上が約5割と高齢者が多くなっています。また、18～19歳の回答はなく、20代がやや少ないものの、各年齢層から概ね1割ずつの回答を得ています。

○また、運転免許の保有状況は、約3/4が「運転免許も、自分が使える自家用車も持って」いて、その一方で、免許返納予定者も含めて運転ができない人が約1/4を占めています。



▼回答者の年齢



▼回答者の運転免許及び自家用車保有状況

(3)外出目的別の外出行動

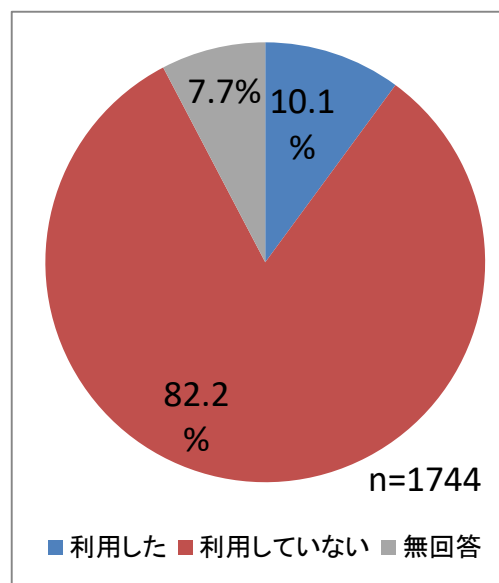
外出目的	外出行動の概要
通勤・通学	・通勤・通学では、約 4 割が町内に外出しているものの、約半数が町外に通勤・通学しています。 ・回答者の約 9 割がマイカーを利用しています。一方で、公共交通を利用している人は数%に留まります。
買い物	・買い物では、約 4 割が町内で済ませているものの、6 割弱が町外に出かけている。 ・移動手段はもっぱら「自家用車（自分で運転）」となっており、「自家用車（家族等の送迎）」も多く、公共交通の利用はわずかとなっている。
通院	・通院では、約 4 割が町内に通っているものの、半数程度が町外に通院している。 ・移動手段は「自家用車（自分で運転）」が最も多く、そのほかでは「自家用車（家族等の送迎）」が多い。公共交通の利用はわずかとなっている。
その他目的	・その他目的での外出では、約 3 割が町内に外出しているものの、半数程度が町外に外出している。 ・移動手段はもっぱら「自家用車（自分で運転）」となっており、公共交通の利用はわずかとなっている。

(3)公共交通の利用状況

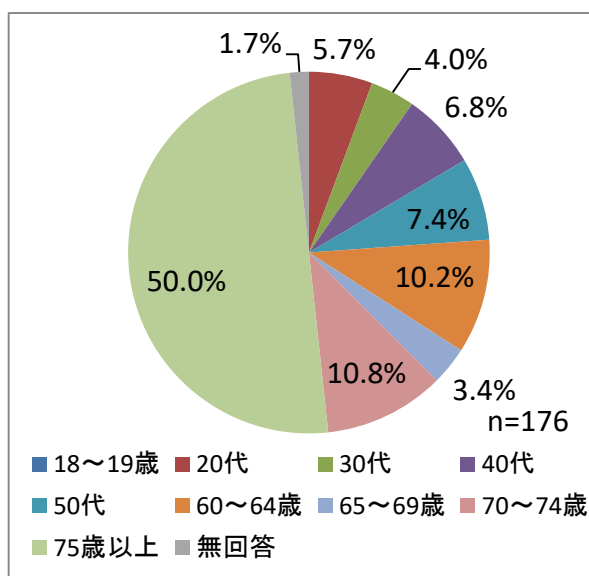
○最近1ヶ月間の公共交通（路線バス、コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バス）の利用について尋ねたところ、約8割が「利用していない」と回答。「利用した」は約1割しか回答していない状況です。

○公共交通利用者の年齢をみると、65歳以上の高齢者が6割以上を占めており、主に高齢者が利用していることがうかがえます。また、「75歳以上」は他の年齢層よりも多くを占めており（約5割）、後期高齢者も多く利用していることがうかがえます。

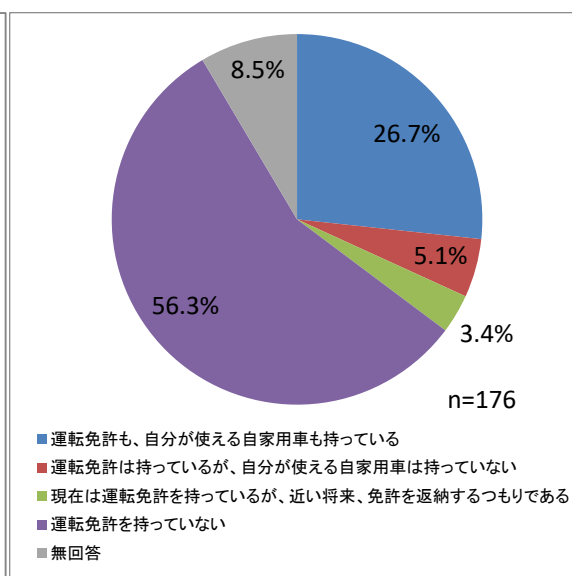
○公共交通利用者の運転免許及び自家用車の保有状況をみると、“近い将来も含めて自家用車の運転ができない層”は、全体の約7割を占めています。特に、現時点で運転をすることが不可能な人である、「運転免許を持っていない」は5割強を占めており、過半数を占めています。



▲公共交通の利用状況



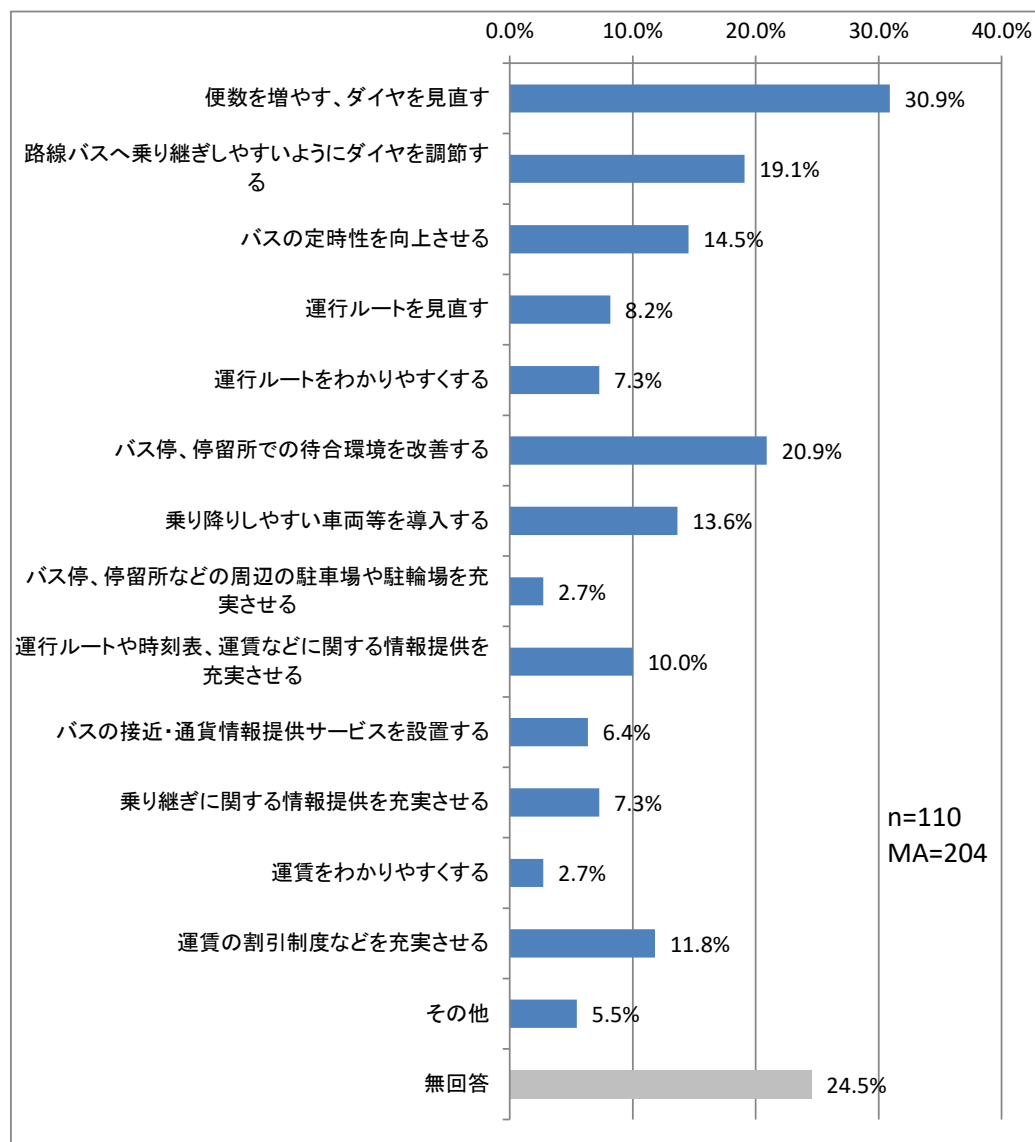
▲公共交通利用者の年齢



▲公共交通利用者の運転免許及び自家用車の保有状況

(4)公共交通に対する改善要望

○公共交通利用者に対し、改善が必要だと感じることはあるか尋ねたところ、「便数を増やす、ダイヤを見直す」を約3割が、「路線バスへ乗り継ぎしやすいようにダイヤを調整する」、「バス停、停留所での待合環境を改善する」をそれぞれ約2割が回答してます。

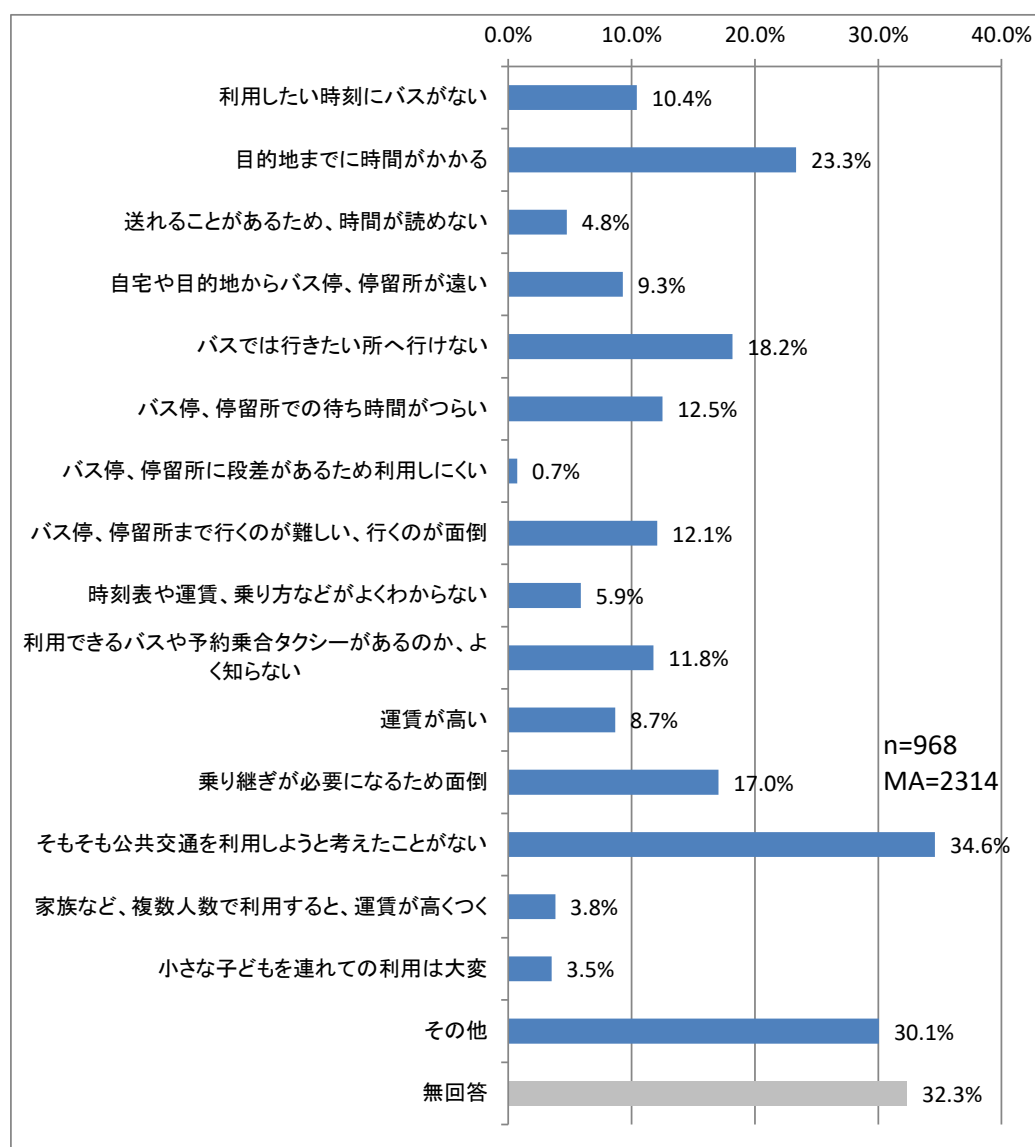


▲公共交通利用者の公共交通に対する改善要望

(5)公共交通を利用しない理由

○公共交通(路線バス、コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バス)を利用しない理由は、「そもそも公共交通を利用しようと考えたことがない」への回答(約34%)が突出して高い中で、「目的地まで時間がかかる」を約2割が回答しています。

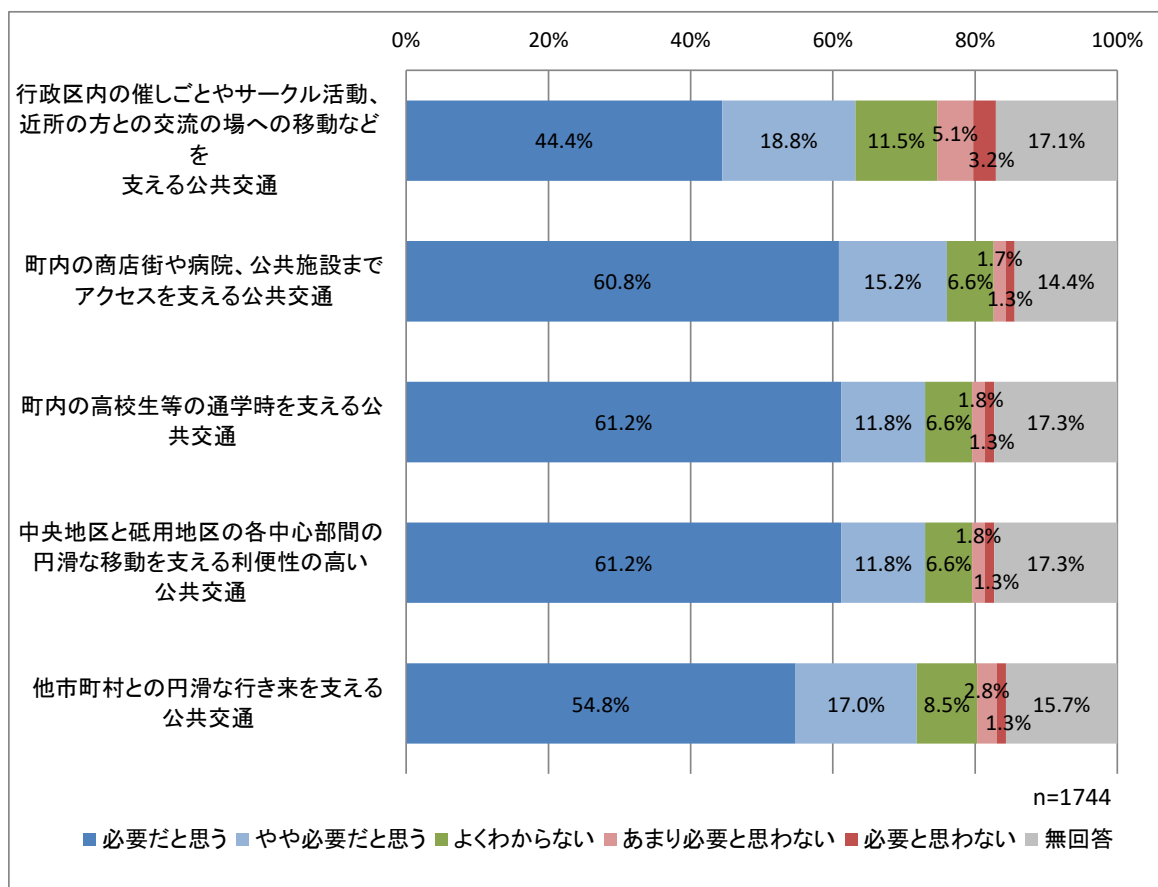
○また、「バスでは行きたいところへ行けない」や「乗り継ぎが必要になるため面倒」への回答も高くなっています。



▲公共交通非利用者の公共交通を利用しない理由

(6)今後の公共交通のあり方について

○各項目とも「必要だと思う」が多く回答されている中で、「町内の商店街や病院、公共施設までのアクセスを支える公共交通」や「町内の高校生等の通学を支える公共交通」、「中央地区と砥用地区の各中心部間の円滑な移動を支える利便性の高い公共交通」への回答が高くなっています。

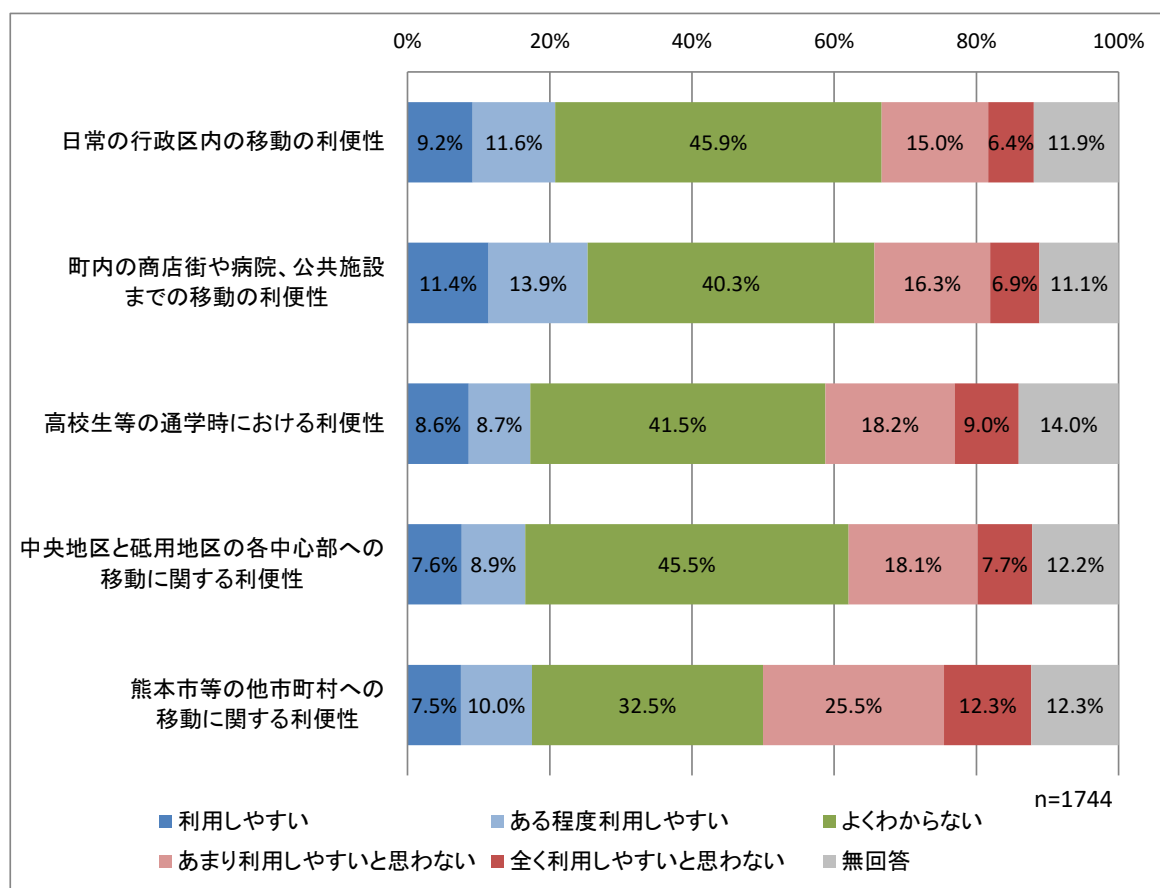


▲公共交通のあり方についての意向

(7)公共交通に関する取り組みについて

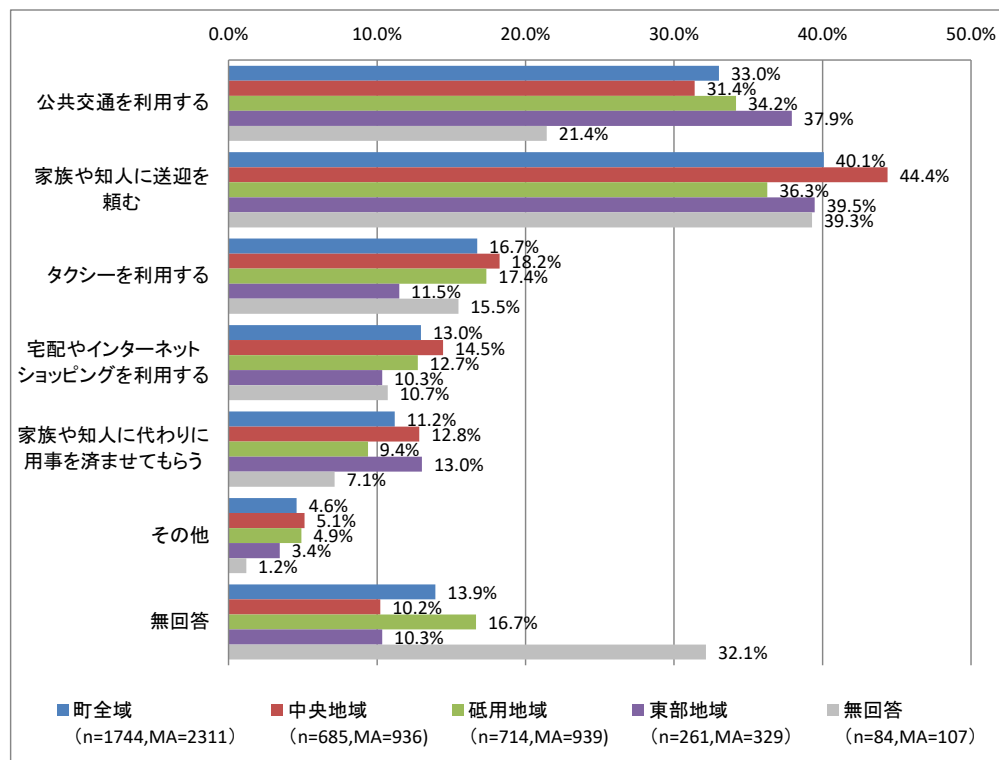
○各項目とも「よくわからない」が最も回答が多い中で、「利用しやすい」や「ある程度利用しやすい」といった高評価を得ているのは、「町内の商店街や病院、公共施設までの移動の利便性」や「日常の行政区内の移動の利便性」となっています。

○一方で、「あまり利用しやすいと思わない」や「全く利用しやすいと思わない」といった低評価が高いのは「熊本市等の他市町村への移動に関する利便性」や「高校生等の通学時における利便性」となっています。



▲公共交通に関する取り組みについての意向

○将来、自家用車が運転出来なくなった時に、これまで自家用車で済ませていた用事を、どうやって済ませるかを探ねたところ、約 4 割が「家族や知人に送迎を頼む」、約 3 割が「公共交通を利用する」を回答しています。



▲将来の移動に対する考え

4-2 路線バス利用実態調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、路線バスの利用実態を把握することを目的に乗り込み調査を実施しました。また、乗り込み調査にあわせて、利用者の外出特性や路線バスに対する不満、改善要望を把握することを目的としたアンケート調査」を実施しました。

▼乗り込み調査の概要

調査日	平成 28 年 10 月 4 日（火）
調査対象	町内を運行する路線バスの全路線・全便

▼利用者アンケート調査の概要

調査日	平成 28 年 10 月 4 日（火）～10 月 18 日（火）：投函締め切り
配布方法	直接配布、郵送回収（料金受取人払）
配布対象	町内を運行する路線バスの全路線・全便
回収数	計 84 票

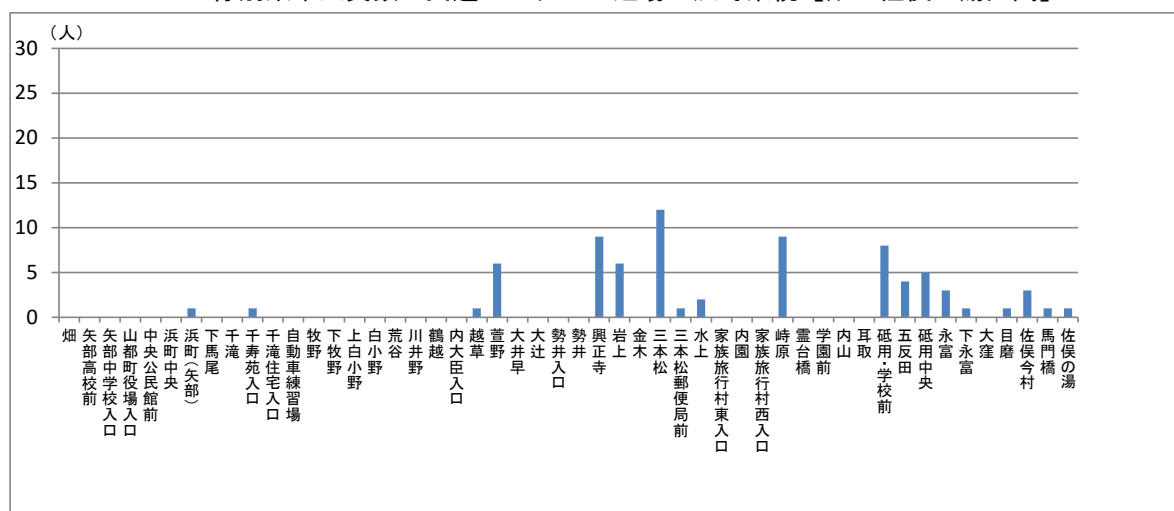
(2) 利用状況：乗り込み調査結果

①熊本バス：交通センター～辺場～砥用学校前／浜町系統

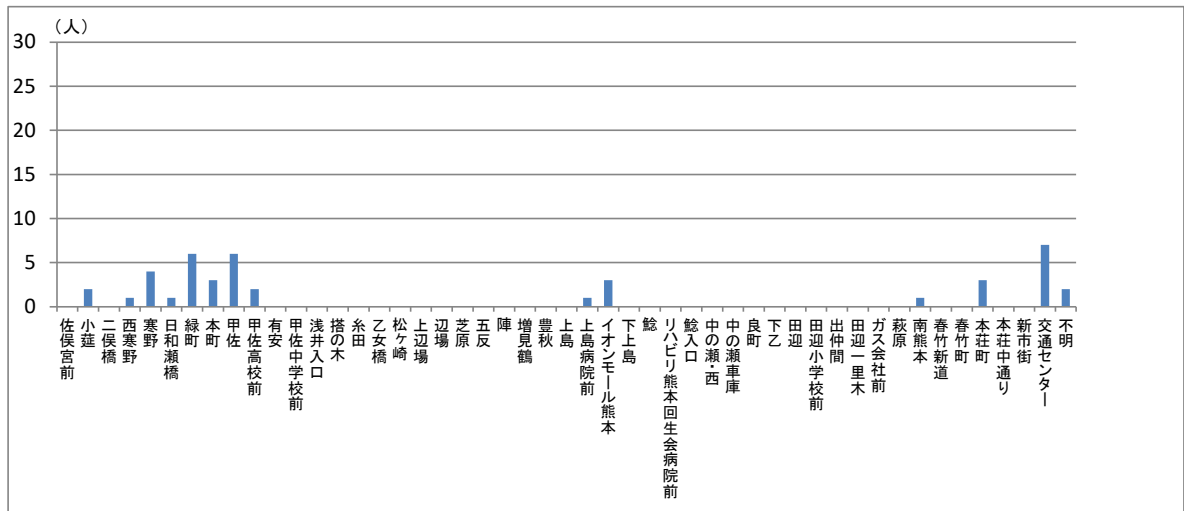
○熊本バス辺場経由系統では、「三本松」や「興正寺」、「萱野」、「峠原」、「砥用学校前」での利用が集中しています。また、利用時間帯は早朝と夕方が多く、小中学生の通学で利用されている状況がうかがえます。

○その他、「緑町」や「甲佐」での利用や「交通センター」での利用がみられ、甲佐町への外出や熊本市内への外出に利用されています。

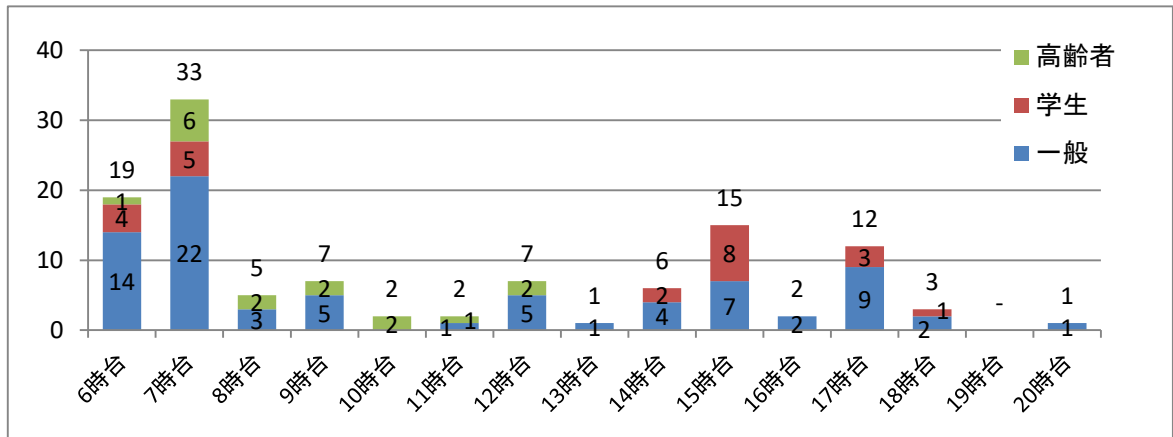
▼バス停別乗車人員数：交通センター～辺場～浜町系統【畑～佐俣の湯区間】



▼バス停別利用者数：交通センター～辺場～浜町系統：【佐俣の湯～交通センター区間】



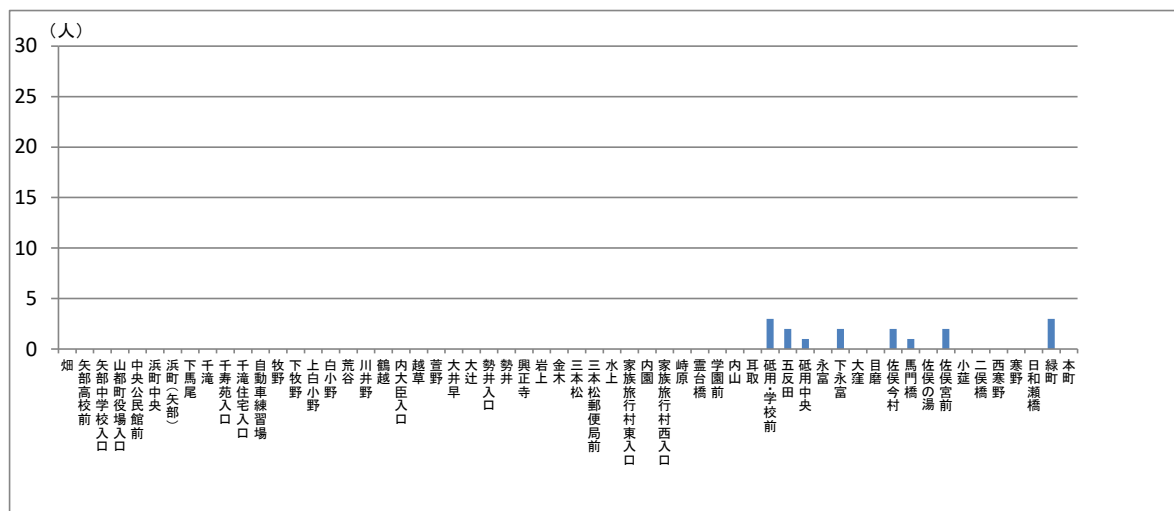
▼時間帯別属性別利用者数：交通センター～辺場～浜町系統



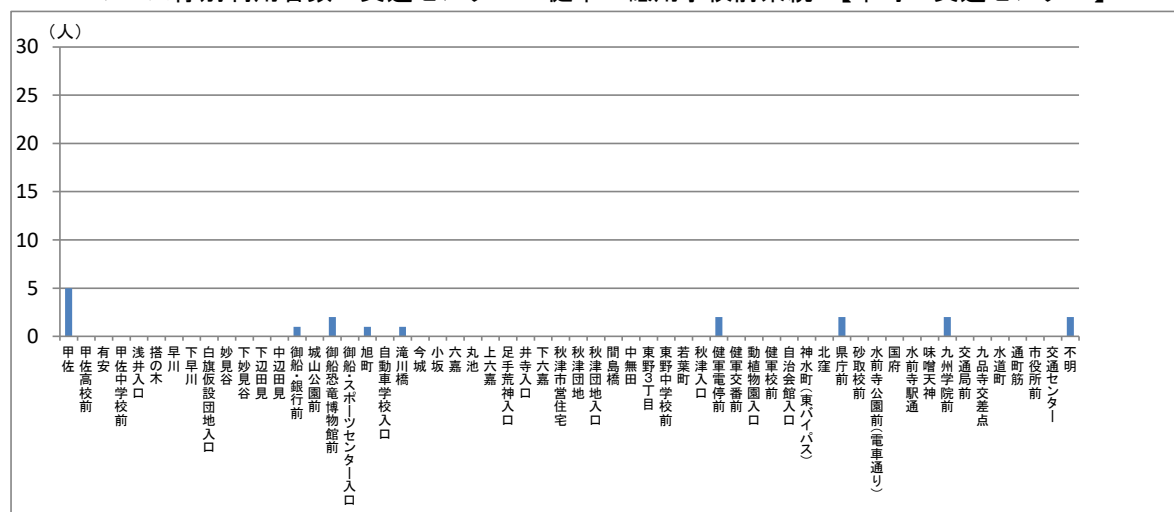
②熊本バス:交通センター～健軍～砥用学校前系統

○熊本バス健軍経由系統は、非常に利用が少なくなっています。そのような中、利用は「6時台」や「7時台」の早朝と、「16時台」の夕方に集中しており、利用者の属性も高校生が多くを占めています。また、利用バス停は「甲佐」や熊本市内のバス停に多くみられ、熊本市内に通う高校生の通学に利用されている状況がうかがえます。

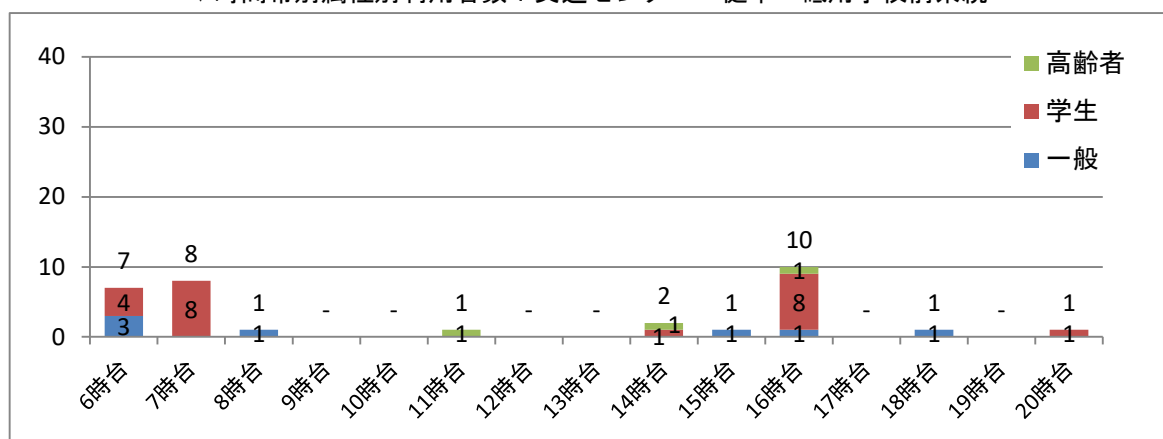
▼バス停別利用者数：交通センター～健軍～砥用学校前系統：【畑～本町】



▼バス停別利用者数：交通センター～健軍～砥用学校前系統：【本町～交通センター】



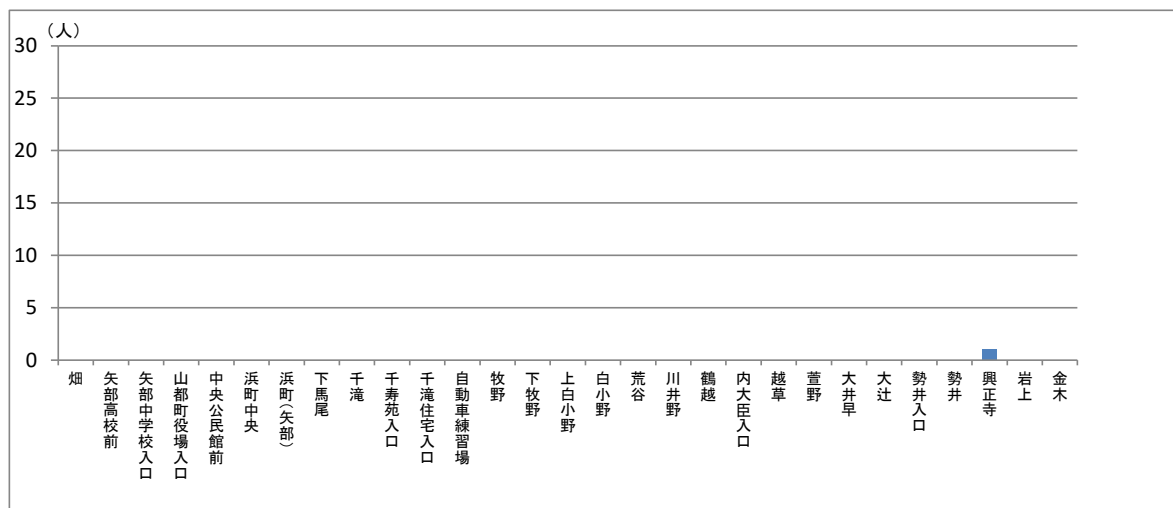
▼時間帯別属性別利用者数：交通センター～健軍～砥用学校前系統



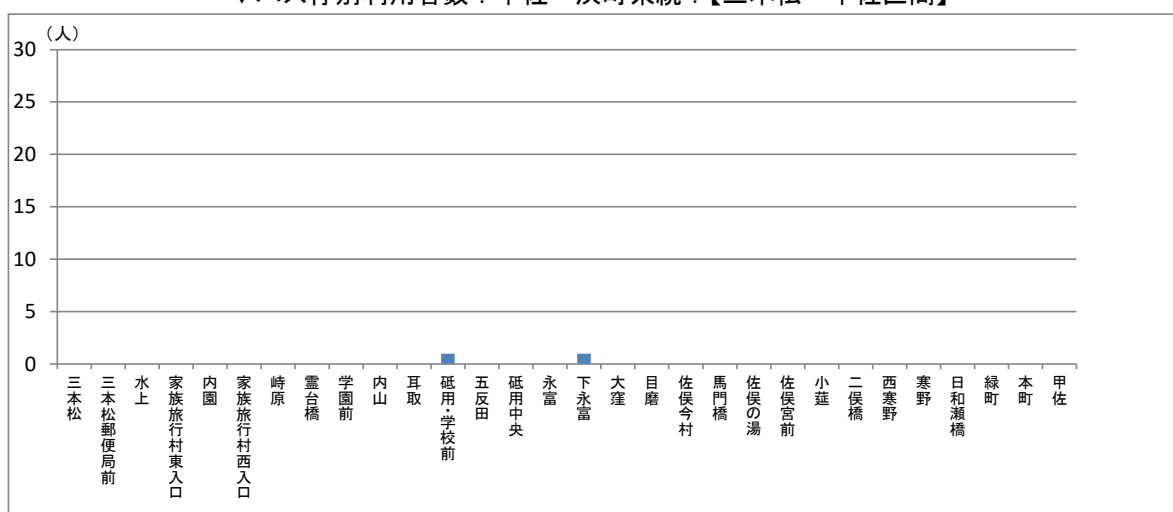
③熊本バス:甲佐～浜町系統

○熊本バス甲佐～浜町系統では、6時台の便に1人、8時台の便に2人と、それぞれ利用はわずかとなっている。

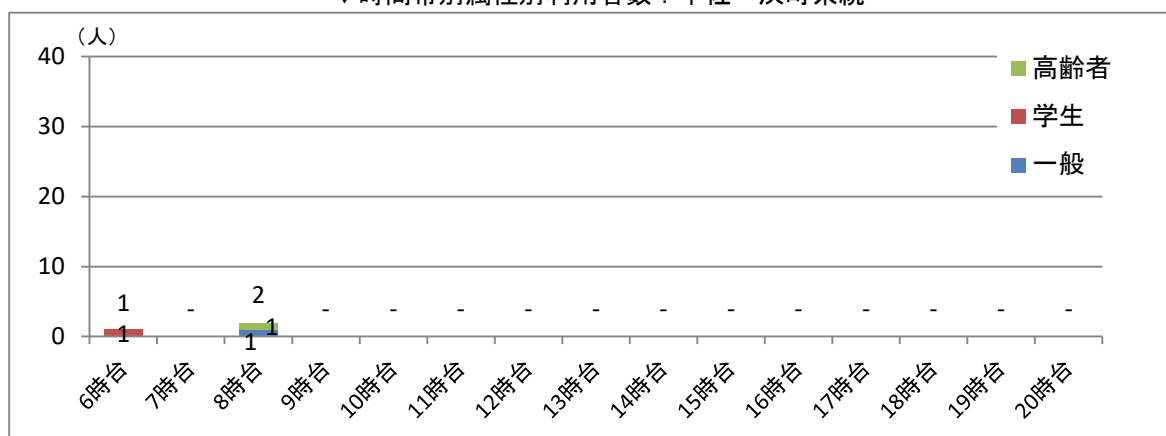
▼バス停別利用者数：甲佐～浜町系統：【畑～金木区間】



▼バス停別利用者数：甲佐～浜町系統：【三本松～甲佐区間】



▼時間帯別属性別利用者数：甲佐～浜町系統



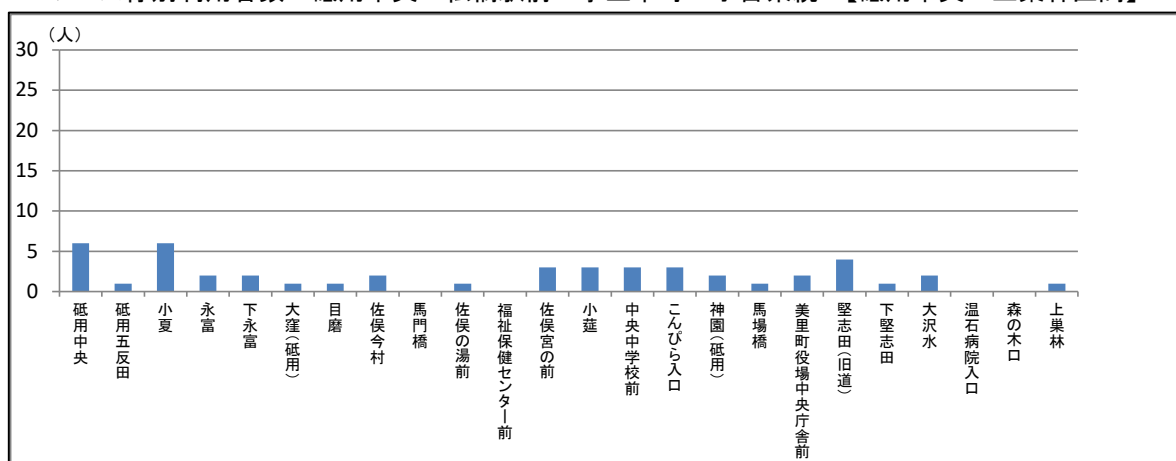
④産交バス

○産交バスでは、町内のバス停では「砥用中央」や「小夏」での利用が集中しています。

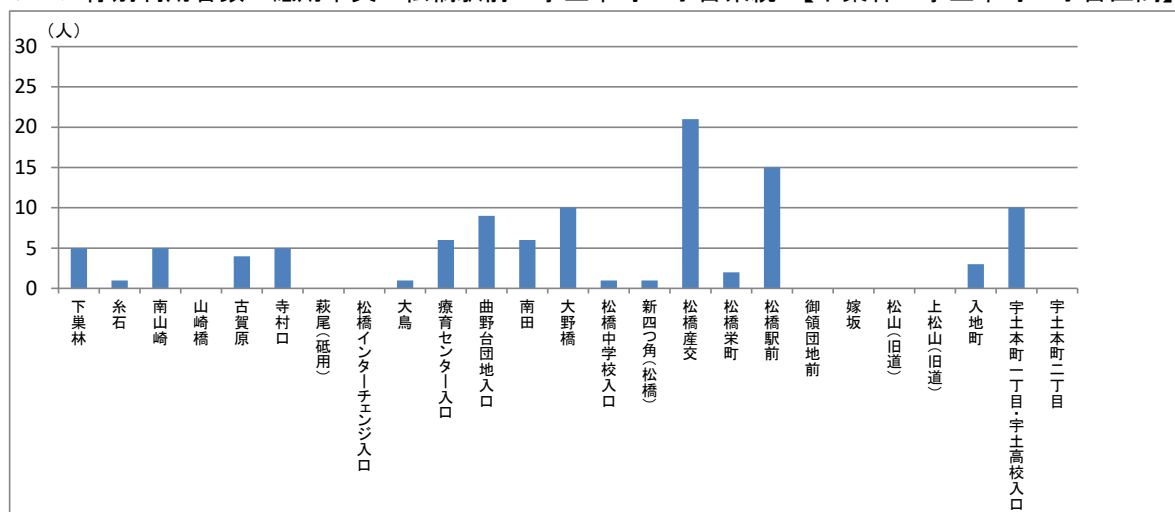
また、「松橋産交」の利用が突出しており、町内から松橋産交への移動に利用されている状況がうかがえます。

○また、時間帯別の利用者の属性をみると、「6時台」や「18時台」「19時台」は学生の利用が集中しており、主に通学に利用されていることがうかがえます。

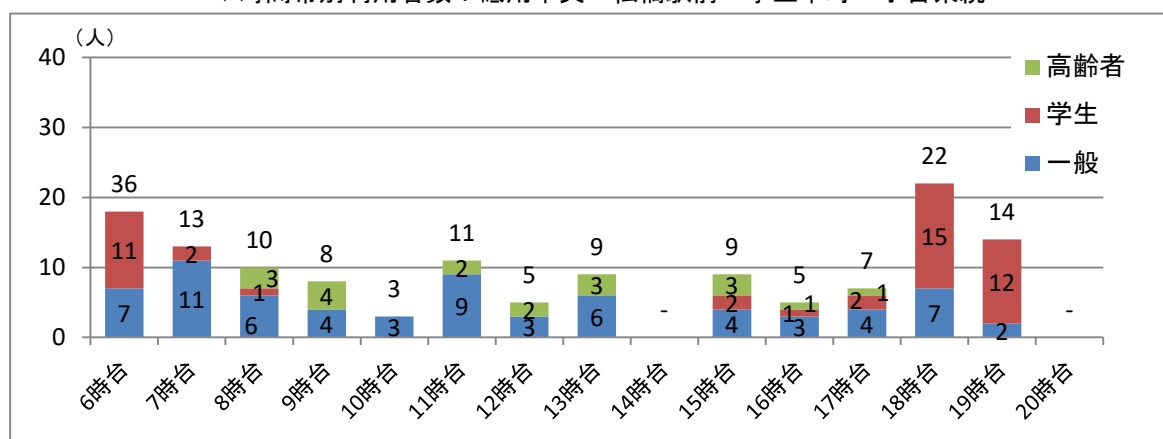
▼バス停別利用者数：砥用中央～松橋駅前～宇土本町二丁目系統：【砥用中央～上巢林区間】



▼バス停別利用者数：砥用中央～松橋駅前～宇土本町二丁目系統：【下巢林～宇土本町二丁目区間】



▼時間帯別利用者数：砥用中央～松橋駅前～宇土本町二丁目系統

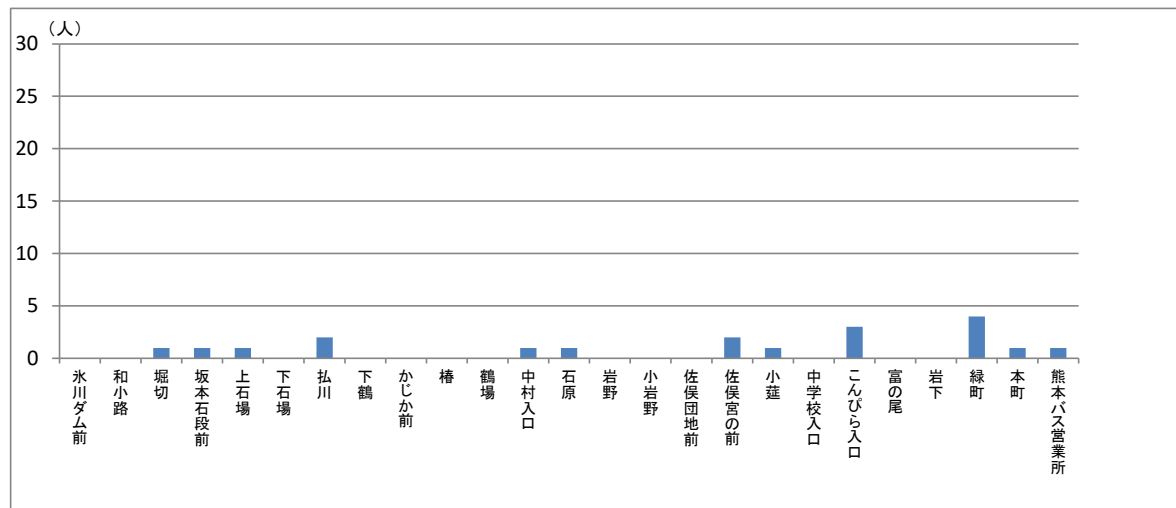


⑤麻生交通:氷川ダム線

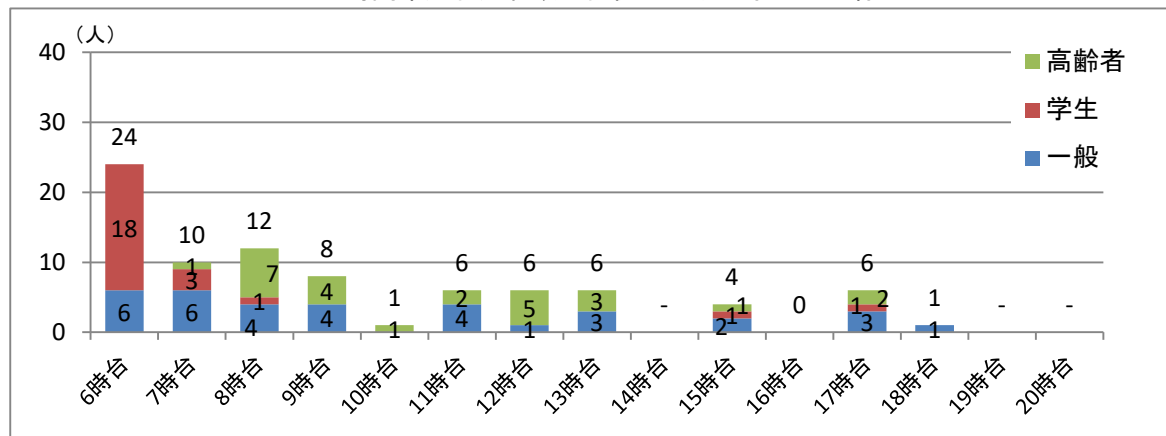
○麻生交通氷川ダム線は、「緑町」や「こんぴら入口」での利用が多くなっている。時間帯別の利用者数を見ると、「6時台」の便は学生の利用が多く、通学に利用されている状況がうかがえます。

○そのほかでは、高齢者の利用が多くみられ、買い物や通院に利用されています。

▼バス停別利用者数：佐俣・石段・氷川ダム線



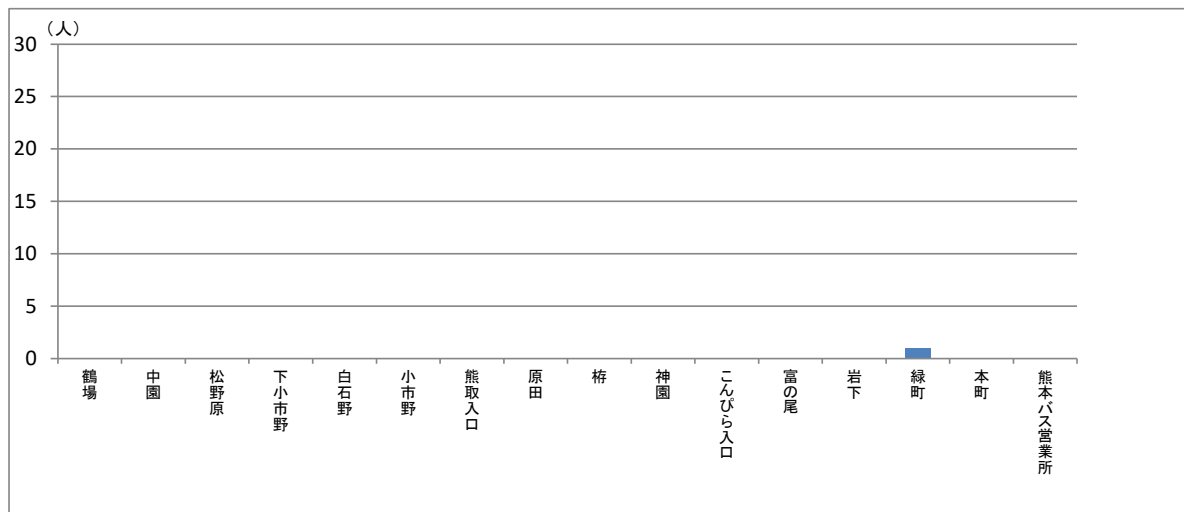
▼時間帯別利用者数：佐俣・石段・氷川ダム線



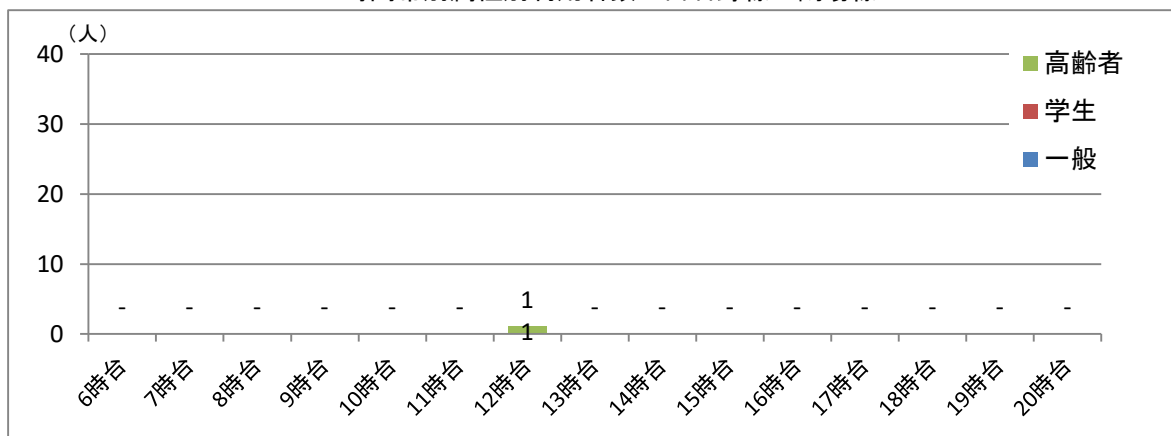
⑥麻生交通：鶴場線

○麻生交通鶴場線は、利用が一人しかなく、ほぼ利用されていません。

▼バス停別利用者数：白石野線・鶴場線



▼時間帯別属性別利用者数：白石野線・鶴場線



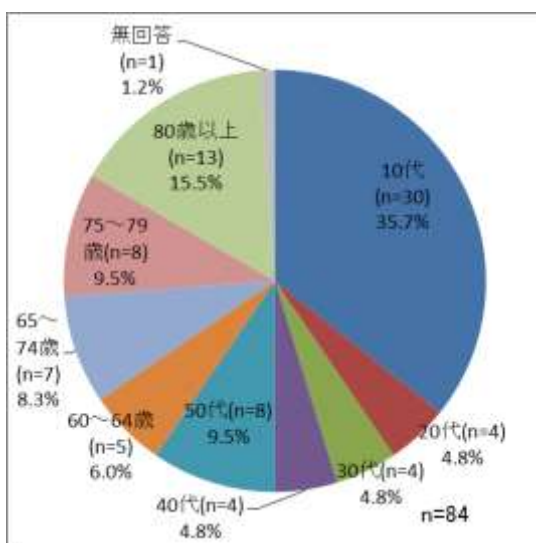
(3)利用特性:路線バス利用者アンケート調査結果

①回答者の属性

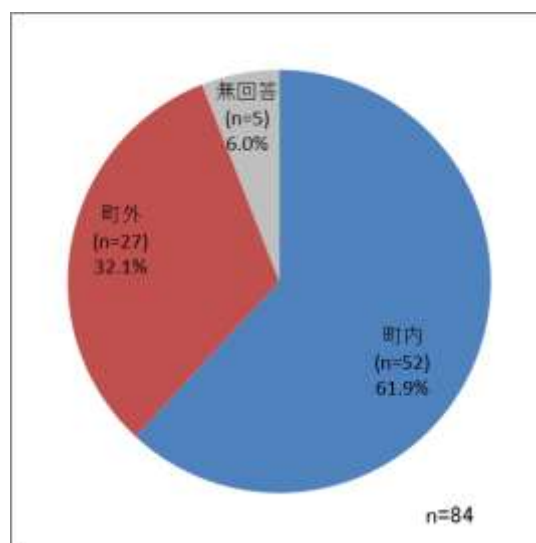
○回答者は、「10代」が最も多く、約4割を占めています。一方で、「80歳以上」が約15%、「75～79歳」が約10%、「65～74歳」が約10%と、高齢者の利用も約4割を占めています。

○また、利用者の約6割は町内在住者、約4割が町外在住者となっており、町外在住者の利用も多いことがうかがえます。

▼回答者の年齢



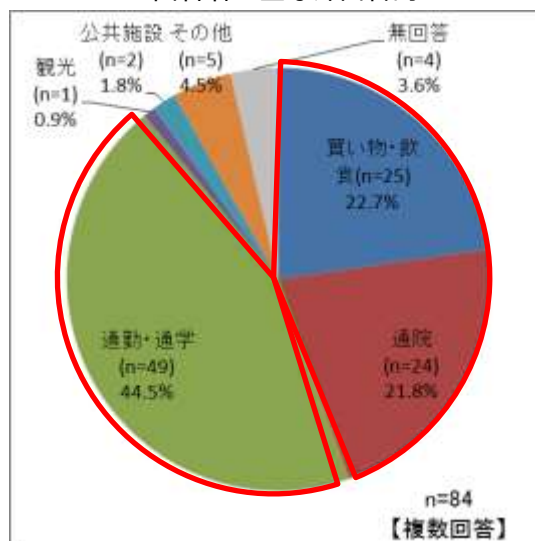
▼回答者の居住地



②利用者の外出特性

- 回答者の外出目的は、「通勤・通学」が最も多く、半数弱が回答しています。その他では、「買い物・飲食」、「通院」がそれぞれ約2割ずつを占めています。
- また、年齢別に外出先をみると、高齢者は医療施設や商業施設を回答し、10代は教育施設を回答しており、高齢者は主に通院や買い物に利用し、高校生は主に通学に利用していることがうかがえます。

▼回答者の主な外出目的



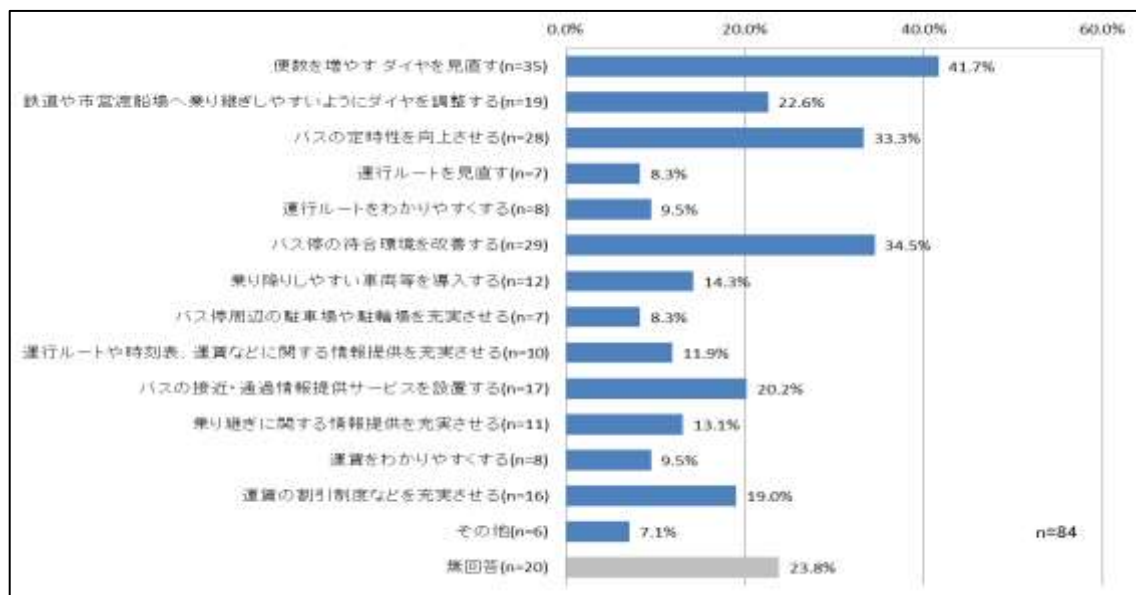
▼回答者の年齢

	年齢									
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	60代	70代	70代	80代以上
医療	1.2%			2.4%	2.4%	4.8%	4.8%	8.3%	15.5%	39.3%
商業	6.0%		2.4%	2.4%	2.4%	1.2%	13.1%	6.0%	4.8%	38.1%
教育	21.4%			1.2%						22.6%
職場					2.4%	1.2%			1.2%	4.8%
その他		1.2%		2.4%	1.2%				2.4%	7.1%
無回答	8.3%	3.6%	3.6%	1.2%	2.4%		1.2%	1.2%	3.6%	26.2%
										n=84

③路線バスに対する不満点・改善要望

- 路線バスに対する不満点・改善点について、「便数を増やす ダイヤを見直す」が最も多く、約4割が指摘しています。また、「バス停での待合環境を改善する」(約3割)や「バスの定時性を向上させる」(約3割)への指摘も多くなっています。

▼路線バスに対する不満点・改善点



4-3 交通事業者ヒアリング調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、乗降データ等では把握できない利用者の特性や運行面での課題などを把握するため、交通事業者を対象としたヒアリング調査を実施しました。

▼調査の概要

調査対象	調査日時
産交バス(株)	平成 28 年 9 月 14 日 (水) 10:00~11:30
麻生交通(有)	平成 28 年 9 月 14 日 (水) 13:00~14:30
熊本バス	平成 28 年 9 月 14 日 (水) 15:00~16:30
楠元タクシー	平成 28 年 9 月 8 日 (木) 10:00~11:30

(2) 路線バスに関する意見

- ・朝夕の通学時間帯は高校生の利用が多く、日中になると買い物や通院の高齢者の利用が多い。
- ・昔に比べて利用が減ってきている。現在の需要量であれば大型バスではなく、中型バスでもいいのではないかと考えることもある。そうすれば、燃費が抑えられ、支出の抑制につながる。
- ・道の駅佐俣の湯への利用が多く、乗り入れることができれば利用者の利便性向上につながる。さらに、路線バス各社の接続や町内の公共交通との接続がうまくいくようなダイヤを調整し、ターミナルのような位置づけとすると利便性は向上する。
- ・中央庁舎への乗り入れへの要望も聞かれる。
- ・利用者から「バスの遅延等に困っている。バスの接近情報や遅延情報を何らかの手段で知らせてほしい」との要望があがっている。
- ・利用者の多くは高校生であるが、高校生は卒業後に全然バスを利用しなくなる。
- ・公共交通の利用促進を働き掛ける広報や取り組みが必要だ。
- ・運転手の高齢化が運行面での課題となっている。新たな運転手を確保しなければいけない。

(3) コミュニティバスに関する意見

- ・主に小中学生が通学に利用している。
- ・また、一般利用では高齢者が通院や買い物に利用している。しかし、利用は少ない。

(4) 予約乗合タクシーに関する意見

- ・利用者の多くは高齢者で、砥用商店街や病院への外出に利用している。
- ・利用者は固定しており、ほぼ同じ人が利用している。
- ・ほとんどの利用者は運転免許を持っておらず、貴重な移動手段になっていると感じる。

(5)福祉バスに関する意見

- ・利用者から「週に1日の運行では用が済ませられない。週に2日に増やしてほしい」との要望を聞いている。
- ・コミュニティバスや予約乗合タクシーほどではないが、福祉バスも利用者が非常に少ない。
- ・運行しても利用者がいないこともあり、無駄に感じることもある。特に山奥の集落については強く感じる。予約制にしてもいいのではないか。
- ・財政面を考えると、現状のまま無料で運行していくのは難しいように感じる。有料化を検討してみてはどうか。ただし、有料化にすることで生じるデメリットも十分検討する必要がある。
- ・利用者の中には、無料では気の毒だから、100円程度は払っていいとの声も聞かれる。

(6)スクールバスに関する意見

- ・スクールバスは朝夕の通学だけではなく、日中の校外学習などでの移動にも利用されているため、他の用途への活用は難しい。

(7)タクシーに関する意見

- ・タクシーは通院や買い物に外出する高齢者がよく利用している。複数の外出先を立ち寄る際などに利用されている。
- ・また、公共交通が運行していない朝方や夜などの利用も多い。
- ・飲酒をされた方からの利用もある。熊本市内からの利用もある。
- ・自宅まで荷物を運ぶ、買い物カートを押すなどの接客サービスに取り組んでいる。

4-4 住民懇談会結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、住民アンケートでは把握しきれない住民の外出についての困りごとや公共交通に対するニーズなどを把握するため、いくつかの地域を対象に住民懇談会を実施しました。

▼調査の概要

調査対象	調査日時
下永富地区	平成 28 年 12 月 15 日（木）10：30～12：00
下福良地区	平成 28 年 12 月 15 日（木）14：30～16：00
興正寺・脇瀬地区	平成 28 年 12 月 16 日（金）10：00～11：30
勢井地区	平成 28 年 12 月 16 日（金）14：00～15：30
早楠地区	平成 28 年 12 月 20 日（火）10：00～11：30
柏川地区	平成 28 年 12 月 20 日（火）14：30～16：00
白石野地区	平成 29 年 1 月 12 日（木）9：30～10：30
西山地区	平成 29 年 1 月 12 日（木）11：00～12：00
竹の原地区	平成 29 年 1 月 12 日（木）14：30～15：30

(2) 福祉バスについての意見

- ・福祉バスは、バス停の場所や時刻、どこに行けるのかもわからない。
- ・福祉バスのバス停が遠く、利用しにくい。
- ・どこでも乗降できるようにしてもらえると、非常に便利になる。
- ・週に一度の運行では、買い物や通院、銀行、役所などすべての用事を済ませることは難しく、せめてもう一日運行を増やしてほしい。
- ・福祉バスは経由地が多く、時間がかかるため、利用しづらい。また、長時間乗っていることになるため、車酔いする。
- ・65 歳以下の住民が利用できないため、困っている人がいる。

(3) 5～10 年後の公共交通の必要性についての意見

- ・現在は自家用車を利用しているが、将来的には運転ができなくなるため、その時に公共交通を利用することを考えている。
- ・現状では移動手段がなく、仕方なく運転している。

(4) 公共交通の見直しについての意見

- ・コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バスの一元化について、特に異論はなかった。
- ・福祉バスの有料化について、反対意見はみられなかった。
- ・乗り換えについても利便性が上がるなら構わないとの意見が多かった。

4-5 高校生アンケート調査結果

(1) 調査の概要

○本計画の策定にあたり、高校生の移動特性や公共交通の利用状況、公共交通に対する改善要望などを把握することを目的に、市内の高校生を対象としたアンケート調査を実施しました。

▼調査の概要

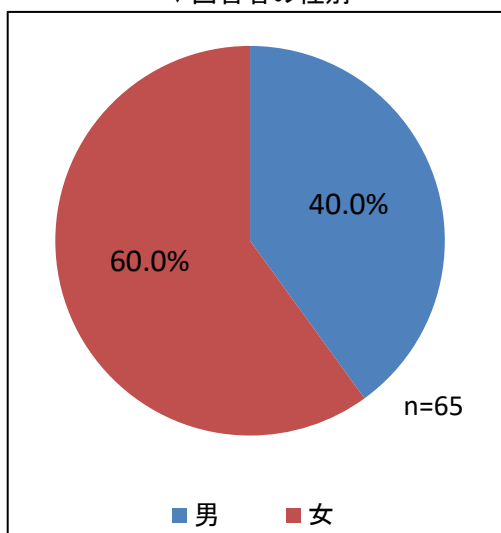
調査期間	平成28年12月16日（金）～12月27日（火）：投函締め切り
配布方法	郵送による配布・回収（料金受取人払）
配布対象	無作為に抽出した16～18歳の美里町民
配布数	計200票
回収数	計65票
回収率	32.5%

(2) 回答者の属性

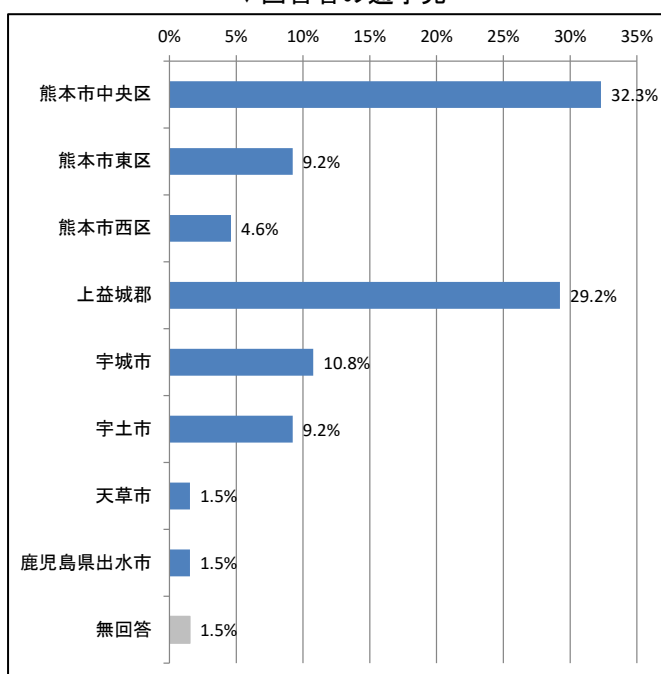
○回答者は、女性が約6割と男性（約4割）に対して高く、女性が多い回答結果となっています。

○また、半数近くは熊本市内に通学しています。また、御船町や甲佐町などの上益城郡への通学も約3割を占めています。

▼回答者の性別



▼回答者の通学先



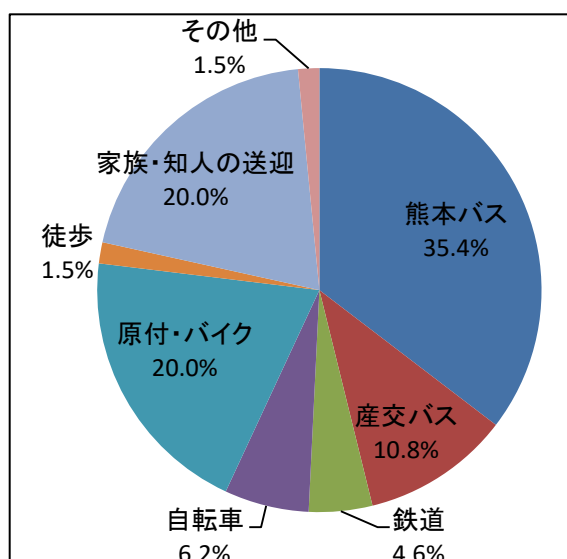
(3)通学手段

○回答者の通学手段は「路線バス（熊本バス及び産交バス）」が半数弱を占めており、路線バスが高校生の重要な交通手段となっていることがうかがえます。

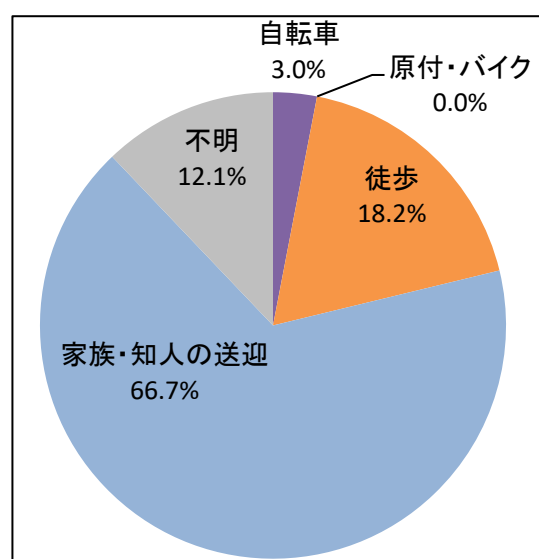
○ただし、バス停までの移動手段についてみると、約7割が「家族・知人の送迎」と回答しており、また、利用するバス停では「甲佐営業所」を約半数が回答しています。つまり、路線バス利用者の多くは甲佐営業所まで家族等に送迎してもらっていて、町内の公共交通はあまり利用していないことがうかがえます。

○一方で、「原付・バイク」や「家族・知人の送迎」が2割ずつを占めており、公共交通を利用していない高校生も半数近く存在しています。

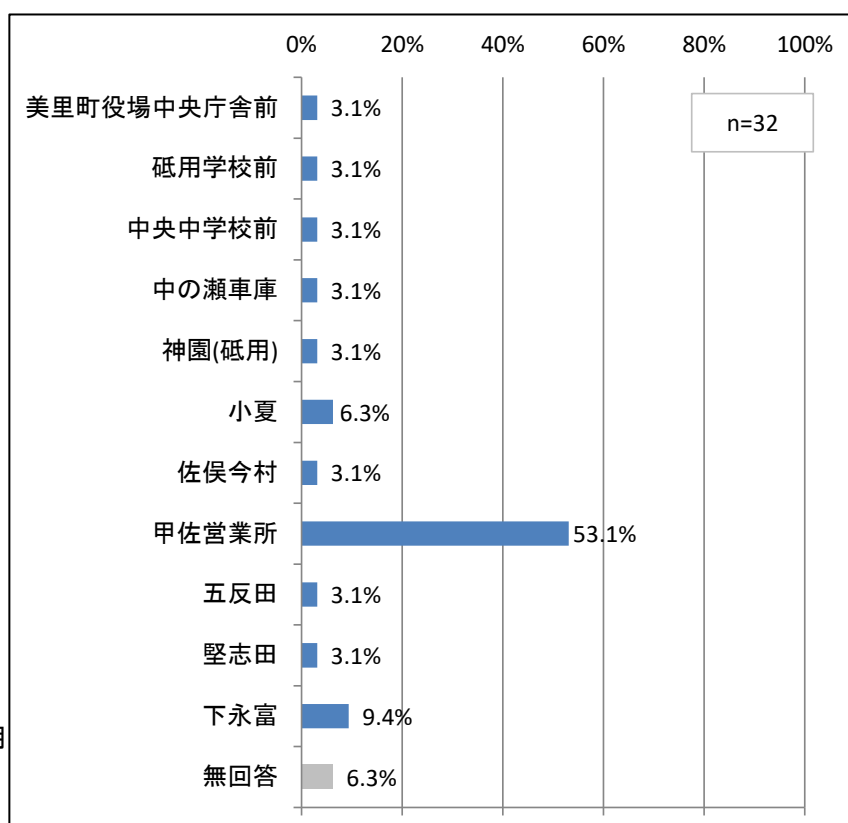
▼回答者の登校時の交通手段



▼路線バス利用者のバス停までの移動手段



▼路線バス利用者の利用するバス停

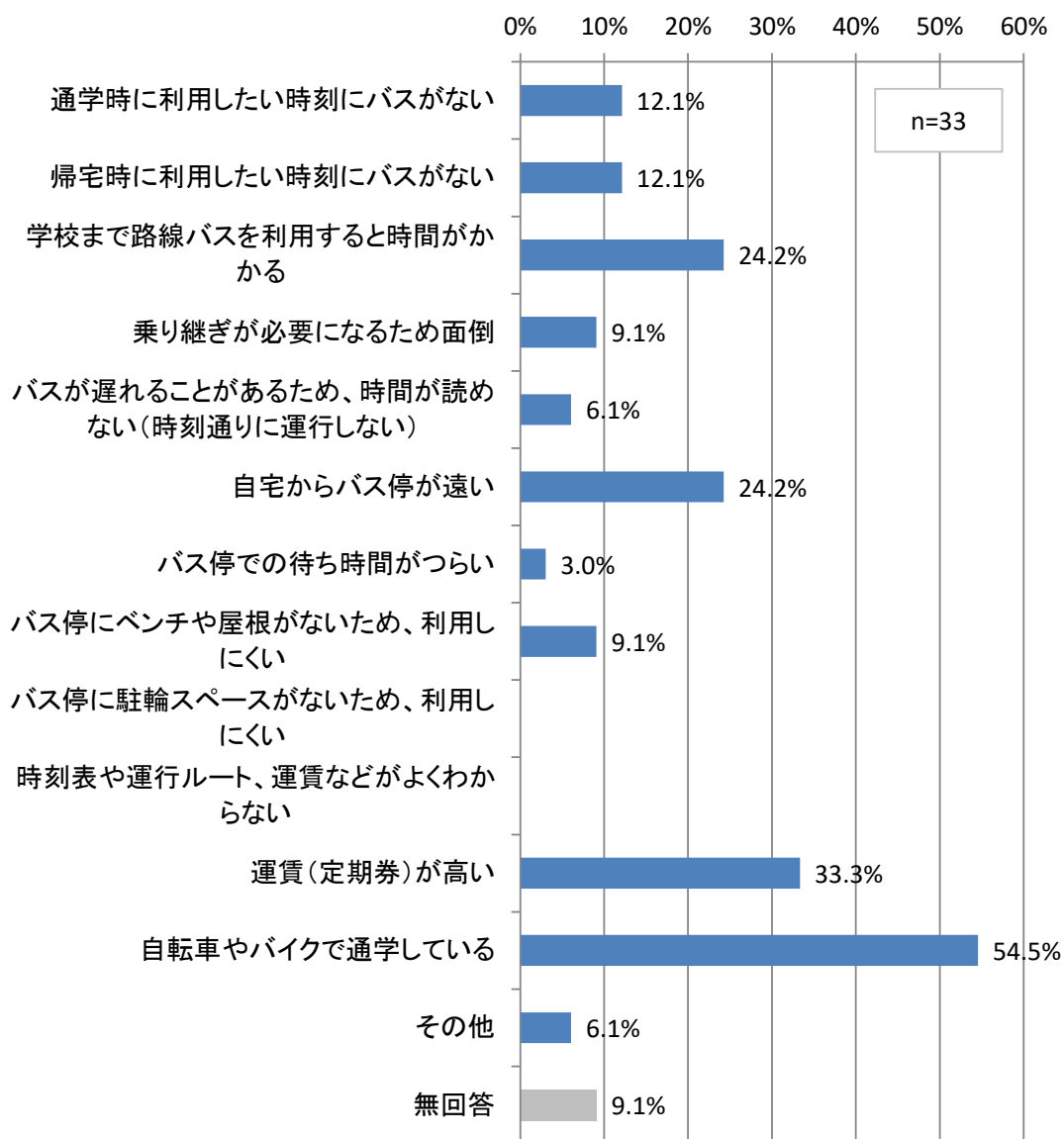


(4)路線バスを利用しない理由

○路線バスを利用しない理由については、「自転車やバイクで通学している」が最も多く、5割強が別の交通手段があることを理由に挙げている。

○一方で、「運賃が高い」(約3割)や「学校まで路線バスを利用すると時間がかかる」「自宅からバス停が遠い」(ともに約1/4)など、公共交通のサービスについての理由を挙げている意見もみられます。

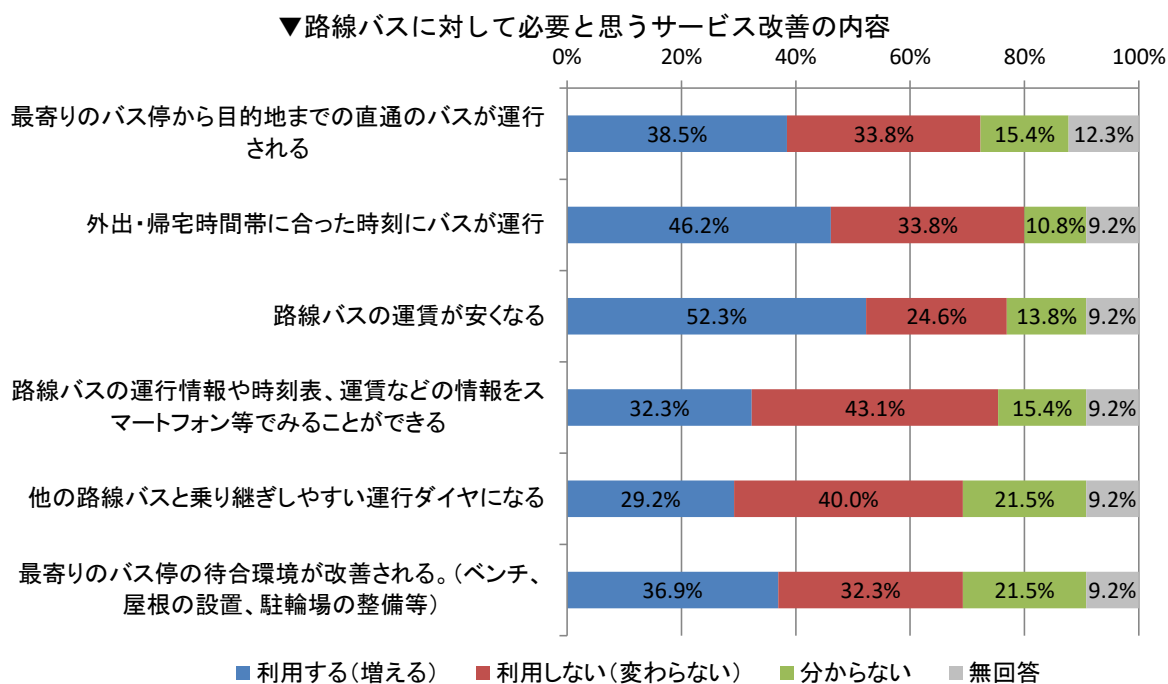
▼路線バス非利用者のバスを利用しない理由



(5)路線バスに対して必要と思うサービス改善の内容

○路線バスを利用するための条件について、「路線バスの運賃が安くなる」が最も多く、回答者の半数以上が「運賃の値下げや割引」を指摘しています。

○また、「外出・帰宅時間帯に合った時刻にバスが運行」や「最寄りバス停から目的地までの直通バスの運行」など「バスのダイヤやルートの見直し」も4割前後が指摘しています。



5. 美里町の公共交通の問題点・課題

5-1 地域特性からみた課題

美里町の地域特性からみた公共交通の課題を整理します。

(1) 進展する高齢化への対応

- 本町は高齢化率が42%(平成27年時点)と非常に高く、今後も高齢者が増加していき、平成32年には老年人口が生産年齢人口を上回ることが見込まれています。
- 高齢者自身の身体の衰えや送迎を頼んでいた家族の高齢化など、高齢者が自家用車で移動することが困難となるなど、高齢者の外出環境の深刻化が懸念されます。
- そうした状況に対し、公共交通には高齢者の日常生活における移動を支えていくことが求められています。

(2) 厳しい地形条件における移動手段の確保

- 美里町は山地丘陵部が多く、山間地の道路は狭隘かつ急カーブの多い道路が連続しており、運転しにくい状況です。
- こうした山間地にも多くの高齢者が住んでおり、現在は自分で車を運転して外出している状況がみられますが、年を重ねるにつれ、身体能力も低下し、事故の危険性は高まっています。
- 今後も安心して暮らしていけるように公共交通の整備が求められます。

(3) 社会条件の変化への対応

- 平成29年3月に改正道路交通法が施行され、運転免許証の取り消し処分者が増加することが予測されています。
- 美里町では、現状でも多くの高齢者が運転している状況ですが、今後、運転ができなくなる高齢者が急増することが懸念されます。
- 運転ができなくなっても、これまで通り、買い物や通院、私用などで円滑に移動ができるように、利便性の高い公共交通が必要です。

(4) 町内外の生活利便施設への移動の確保

- 町内には商業施設も医療機関もありますが、町内では受診できない診療科目があるなど、すべての用を足すには町内の施設だけでは不十分な状況です。
- 一方で、町内ですべての用事を満たすために施設を誘致することは現実的ではなく、町内にない機能については周辺の外市町に外出して用事を済ます必要があります。
- そうした町外への移動についても、円滑なアクセスを確保していくことが求められます。

5-2 まちづくりの方向性からみた課題

美里町のまちづくりの方向性からみた公共交通の課題を整理します。

(1) 住みよく快適なまちづくりによる定住促進への支援

- 美里町では、多くの人が熊本市や宇城市、甲佐町等の周辺市町へ通勤・通学しています。これら通勤・通学先へのアクセス環境は、美里町における定住促進を図るうえで非常に重要な要素です。また、買い物や通院など日常生活においても周辺市町との関連性は強く、定住促進に向けては利便性の高いアクセス環境を整備する必要があります。
- 一方で、町内で住み続けていくためには、当然ながら町内の商業施設や医療施設への円滑なアクセス環境も求められます。さらに、生きがいづくりや健康づくりにつながる生涯学習やスポーツ活動、文化・芸術活動、コミュニティ活動に参加できるように移動を支えていくことも重要です。
- 過疎化が進む美里町において、まちの活力となる住民の定住は重要な課題であり、公共交通は定住促進を支えるべく、町内外の円滑なアクセスを担っていく必要があります。

(2) 観光交流の支援

- 本町には、豊かな自然を生かしたフットパスやフォレストアドベンチャーなどの体験型観光施設や、日本一の石段や霊台橋をはじめとする数多くの石橋などの歴史・文化資源、そして緑豊かな景観など、数多くの観光資源があります。
- 産業に乏しい美里町において、観光資源を活用した観光振興は本町の活性化に向けた重要な課題であり、公共交通は観光振興を支えていくべく、観光客の円滑なアクセスを担っていく必要があります。

5-3 町民の移動ニーズからみた課題

町民の移動ニーズからみた公共交通の課題を整理します。

(1) 町外への頻繁な移動への対応

○通勤・通学、買い物、通院、その他私用において、半数以上が町外に外出しています。特に、町内に高校はなく、高校生は町外の高校に通学しているため町外も含めた移動ニーズへの対応が必要です。

(2) 公共交通利用の促進

○町民の外出時の移動手段は、もっぱら自家用車となっており、公共交通の利用はわずかとなっており、公共交通の利用促進が必要です。

(3) 高齢者と高校生の移動手段としての公共交通の維持

○公共交通を利用している主な町民は高齢者や高校生であり、買い物や通院、通学に路線バスを中心に利用しています。引き続き維持していく必要があります。

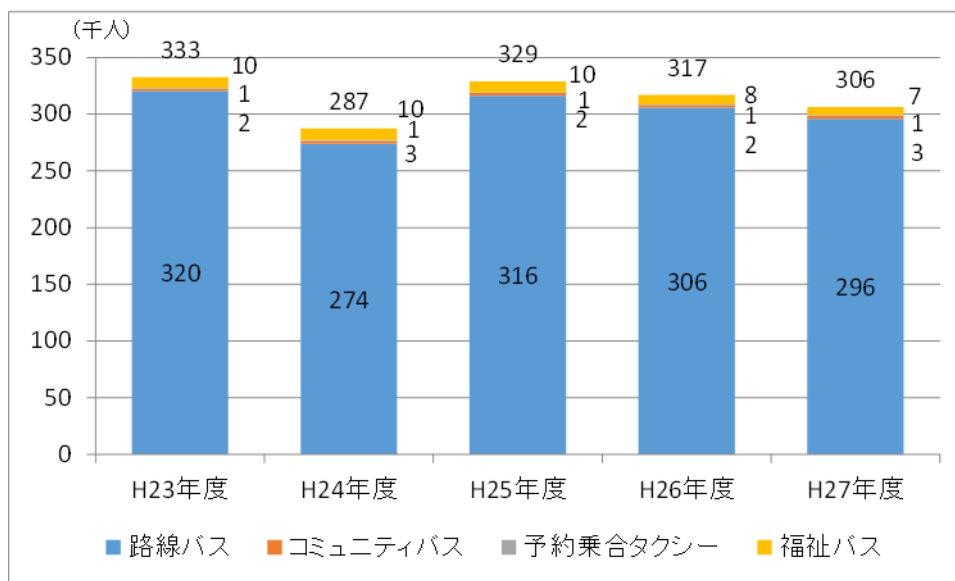
5-4 公共交通の現状から見た課題

公共交通の利用状況や運営状況からみた公共交通の問題点・課題を整理します。

(1) 公共交通利用の減少

○産交バス、麻生交通、コミュニティバス、予約乗合タクシーでは平成 27 年度の利用人員が大きく減少しており、減少に歯止めをかけることが必要です。

▼公共交通の年間利用者数の推移（再掲）



※各年度は当該年度の4月から3月を集計

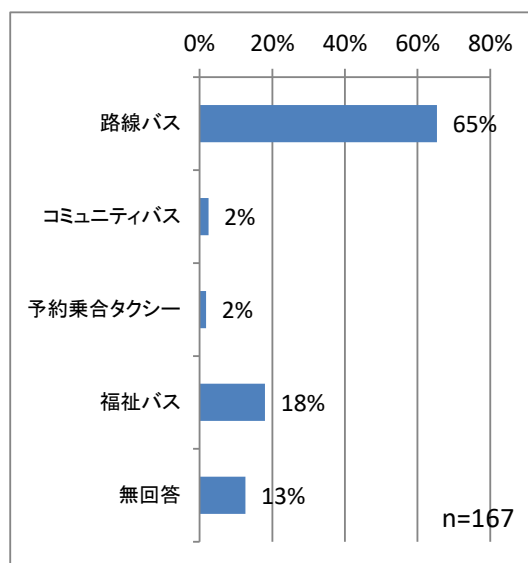
※平成 27 年度には麻生交通は含まれていない

資料：美里町資料

(2) 利用が低迷している町内の公共交通

○町内完結路線として、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ますが、福祉バス以外のコミュニティバス、予約乗合タクシーの利用が低迷しています。

○コミュニティバス、予約乗合タクシーは、町民の2%しか利用しておらず、町内の公共交通の路線再編や運行形態の改善が必要と考えられます。



▲最もよく利用する公共交通機関（再掲）

出典：町民アンケート調査

(3)利用者が顕著に少ない運行系統の存在

○熊本バス甲佐～浜町系統や麻生交通の氷川ダム・鶴場系統については平均乗車密度が1.0 未満であるなど、利用者が顕著に少ない系統があり、何らかの対策が必要と考えられます。

▼路線バスの利用実績：H26.10～H27.9

路線バス	運行系統			系統 本数 回	美里 本数 回	運行 回数	平均乗 車密度	輸送 人員	欠損負担額及び 欠損補助額 (美里町分)	備考
	起点	主な経由地	終点							
熊本バス	甲佐	永富・浜町	畑	34.1	20.6	0.3	0.6	384	1,185,000	
	甲佐	砥用・万坂	浜町	27.0	17.0	0.3	0.0	42	896,000	
	甲佐	砥用・内大臣	浜町	32.8	21.3	0.0	0.4	102	256,000	
	浜町	内大臣	永富	23.5	15.1	0.3	0.3	294	907,000	
	永富	万坂・浜町	矢部高校	19.5	11.5	0.3	0.0	31	612,000	
	交通センター	(急行)・甲佐	砥用	31.8	6.7	0.4	4.6	4,303	147,000	
	交通センター	辺場	砥用学校前	33.4	6.7	4.6	4.1	75,585	580,000	国庫
	交通センター	辺場	浜町	55.7	20.6	5.5	3.0	95,468	5,840,000	国庫
	交通センター	御船	砥用学校前	35.6	6.7	4.2	3.6	62,661	576,000	国庫
	交通センター	県庁・健軍	砥用学校前	37.2	6.7	4.4	4.2	57,666	532,000	国庫
産交バス	松橋	壱志田	砥用	22.9	11.7	10.7	2.0	53,666	8,622,000	国庫
	宇土	壱志田	砥用	27.2	11.7	0.8	3.4	6,227	456,000	国庫
麻生交通	氷川ダム	石段・佐俣	甲佐	19.2	16.7	5.5	0.7	5,330	6,678,000	
	鶴場	白石野	甲佐	10.9	9.8	3.0	0.4	3,565	5,735,000	
									33,022,000	

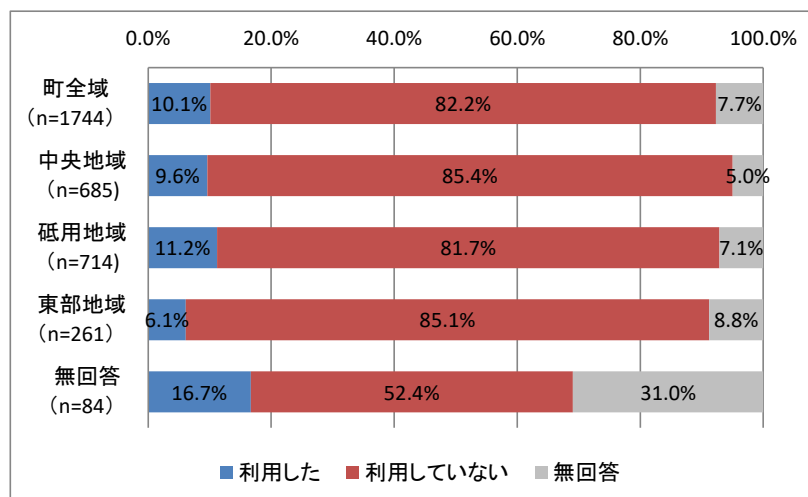
※平均乗車密度：各路線の運行 1km 当たりの平均利用者数。始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数を示す。1.0 未満の場合は、全体を平均して見たときに路線の中に全く利用者がいない区間が含まれていることを示している。

※甲佐～浜町系統、浜町～永富系統、永富～矢部高校系統、交通センター～砥用学校前系統は、平成 27 年 10 月から廃止となっている。

資料：美里町資料

(4)東部地域における公共交通利用の低迷

○住民アンケート結果によると東部地域での公共交通利用は 6%にとどまり、特に少なくなっています。公共交通の利用のしやすさの向上が必要と考えられます。

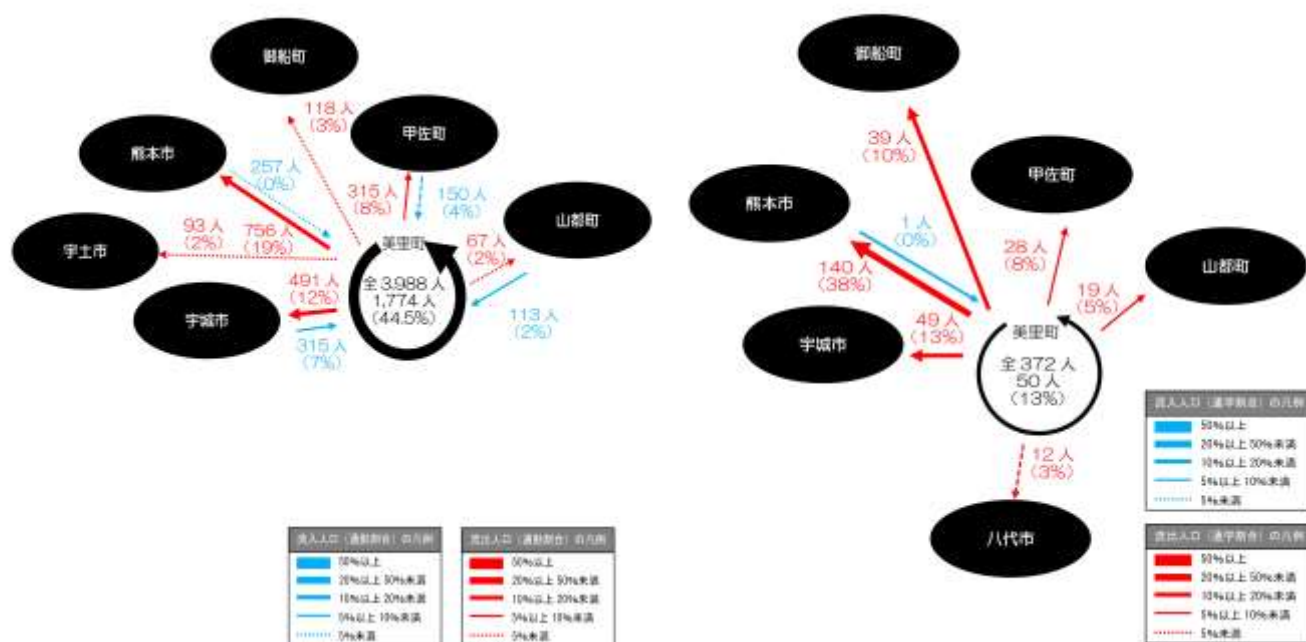


▲町民の公共交通利用状況：地域別集計

資料：H28 町民アンケート調査

(5)町域を越えた移動への対応

- 平成 22 年度国勢調査において町内の就業者の約 55%が町外への通勤者で、町内の学生の約 87%が町外への通学者となっています。
- また、町民アンケート調査によると、回答者の約 56%（403 人/712 人）が町外に通勤・通学、買い物では約 60%（930 人/1528 人）、通院では約 58%（597 人/1031 人）が町外に外出先を持ち、過半数が町域を越えた移動をしています。
- そのような中、広域交通の維持・確保が重要で、広域交通と二次交通のダイヤ接続などが必要となっています。



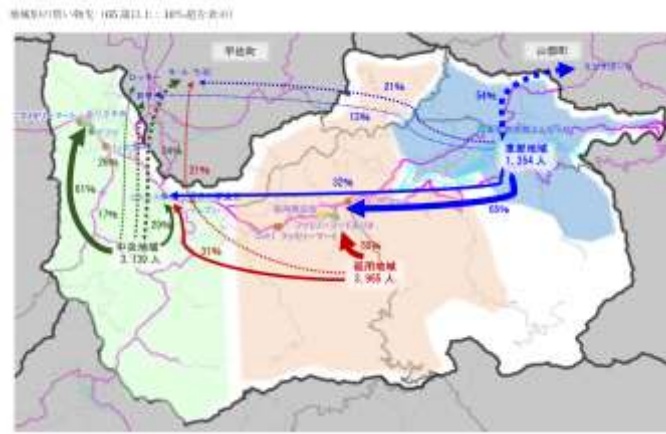
▲町内就業者の常住先：町内外の別

▲町内通学者の常住先：町内外の別（再掲）

出典：平成 22 年国勢調査



▲65 歳以上高齢者の外出先比率（通院目的）



▲65 歳以上高齢者の外出先比率（買い物目的）

出典：平成 27 年町民アンケート

(6)乗継の場が未整備

○路線バス相互、路線バスと町が運行する公共交通が乗換可能となる砥用中央バスターミナルや路線バス停留所が近くにあり福祉バスが発着する佐侯の湯（前）停留所で乗継が可能ですが、乗継環境が十分には整っていません。また、東部地域には乗継施設がありません。

○そのため、広域交通と二次交通の乗継環境を整えることが必要です。



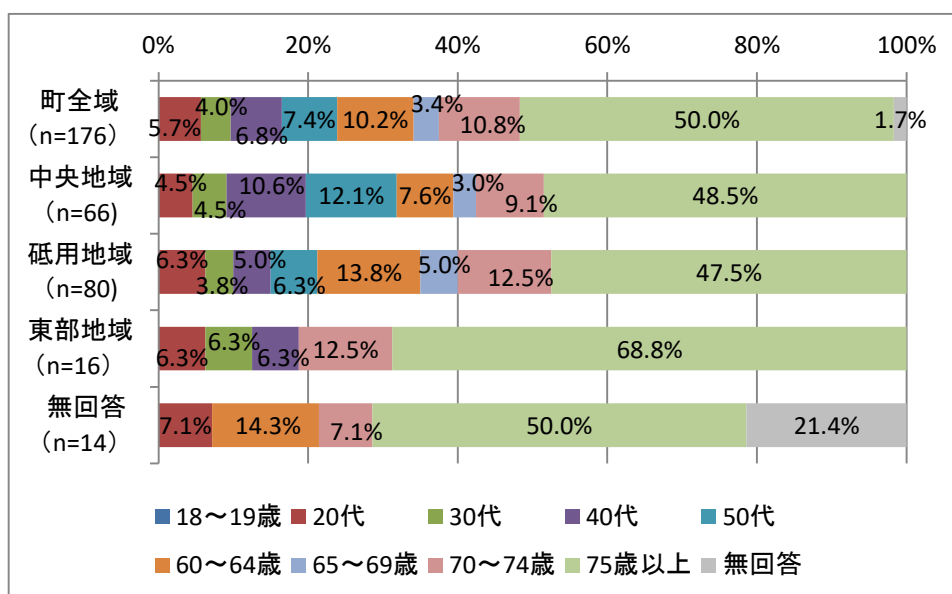
▲乗継可能バス停と乗継環境

(7)現在の公共交通利用者の移動手段の維持

○本町の主な公共交通利用者は高校生や高齢者です。特に、75 歳以上が 50%、65 歳以上が 6 割以上を占めています。

○今後も高校生や高齢者の生活の移動手段を支えていくことが求められます。

▼公共交通利用者の年齢

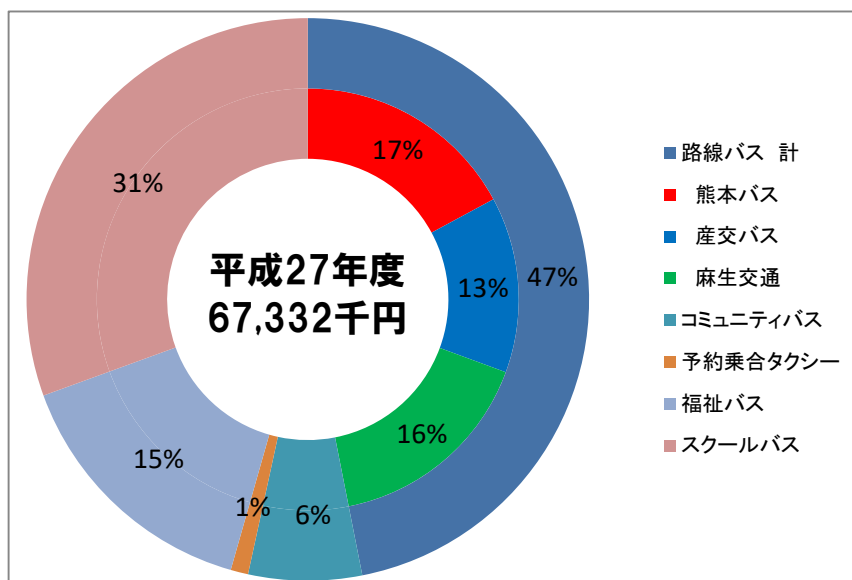


資料：H28 町民アンケート

(8)財政負担の増加

○公共交通の利用が減少する中、公共交通に対する町の財政支出が増えており、平成 27 年度は約 7000 万円に達しています。

▼美里町のバスに対する財政負担状況：平成 27 年度（再掲）



出典：美里町資料

5-5 美里町における公共交通の課題(まとめ)

前項までで整理してきた、「地域特性からみた課題」、「まちづくりの方向性からみた課題」、「町民の移動ニーズから見た課題」、「公共交通の利用状況や運営状況からみた課題」を踏まえ、“まちづくりの観点”と“公共交通の持続可能性の確保の観点”から「美里町における公共交通の課題」を以下のように整理しました。

まちづくりの観点からの課題

◆町外との円滑なアクセスの確保

- 路線バスの維持、乗り継ぎも含めた利便性の向上

◆高齢者の生活を支える移動手段の確保

- 買い物、通院などの移動手段の確保
- 各コミュニティ活動拠点や町の公共施設で開催されているサロンやグラウンドゴルフなど高齢者が楽しみにしている場へのアクセスの確保

◆町の賑わいづくりの支援

- まちづくりを支える公共交通ネットワークの構築

持続可能性の確保の面からの課題

◆収入面の強化

- 公共交通を利用する意識の醸成
- 利用しやすい環境の整備(バス待ち環境、情報提供、乗り継ぎ環境の改善など)
- 福祉バスの有料化

◆経費の削減

- 運行形態の変更による町内公共交通の統合・再編
- 定時定路線型の公共交通において、利用されておらず、非効率な運行がみられる

◆公共交通の利用促進・意識啓発

- 減少傾向の歯止めとしての利用促進の実施
- 公共交通を自分たちの暮らしの移動手段とする意識の啓発

6. 公共交通のあり方(目指す将来像)と基本方針

6-1 美里町における公共交通のあり方(目指す将来像)と基本方針

本町における公共交通のあり方(目指す将来像)は、美里町第2次振興計画で掲げている地域が目指す将来像の実現や、美里町過疎地域自立促進計画において目指す自立した地域づくりに向けて、関連する各種計画における公共交通に求められる役割や、地域特性からみた公共交通の課題などを踏まえ、以下のとおり定めます。また、その実現に向けた基本方針を以下のとおり定めます。

地域が目指す将来像

◎美里町第2次振興計画

小さくてもキラリと光る私たちのまちーやさしさと対話のまちづくりー

◎美里町過疎地域自立促進計画

自立した地域づくり

「産業の再生と振興」「快適な生活基盤づくり」「安心して暮らせる環境づくり」

美里町における公共交通のあり方(目指す将来像)

**「町民の生活」「交流」「まちの活力」を支える
利用しやすい公共交通**

町民の生活を支える	通勤、通学、買い物、通院など、町内外の移動ニーズに応え、自家用車での移動が困難な高校生や高齢者の頼りになる公共交通
交流を支える	過疎化・高齢化が進む中、町内外の交流活動機会を支え、健康な暮らしと活発なコミュニティの維持に役立つ公共交通
まちの活力を支える	まちなかへの行きやすさを向上させることにより、人が行き交う元気なまちなかづくりに役立つ公共交通

公共交通の基本方針

I. 地域拠点をつなぎ、住民の暮らしを支える公共交通

商業機能、交通結節機能、交流機能を有した拠点を設定し、集落と拠点、拠点間をネットワークする公共交通体系を構築し、住民、特に高齢者の生き生きした暮らしを支える。

II. わかりやすく利用しやすい公共交通

誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供と充実した情報提供で“使える”公共交通を形成する。

III. 持続可能な公共交通

新たな需要を創出しつつ、地域で支えながら持続可能な公共交通を育てる。

6-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

(1) 地域拠点の位置付け

地域公共交通のあり方（目指す将来像）と基本方針を踏まえ、公共交通ネットワークにおける地域拠点の位置付けを以下の通り定めます。

① 地域拠点の考え方

地域拠点は、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地域活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、町民の生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくろうとする考え方です。

▼ 地域拠点のイメージ（出典：国土交通省「小さな拠点」イメージ）



② 美里町における各地域拠点の位置づけ

美里町においては、地域拠点の考え方にもとづき4つの地域拠点を設定します。町民の買い物や交流活動を支え、元気で賑わうまちなかのセンター（中心）として位置付けます。

- ・ 道の駅佐俣の湯……………町全体の交流機能をもつ地域拠点
- ・ 中央地域中心部……………中央地域の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地域拠点
- ・ 砥用商店街……………砥用地域の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地域拠点
- ・ 東部地区活性化施設……………東部地域の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地域拠点

(2)各公共交通機関・路線の位置付け

地域公共交通のあり方（目指す将来像）と基本方針を踏まえ、公共交通ネットワークにおける各公共交通機関および路線の位置付けを以下の通り定めます。特に、域内交通として現行のコミュニティバスと予約乗合タクシーと福祉バスは、美里バス（仮）に統合し運行します。

▼公共交通機関・路線の位置付け

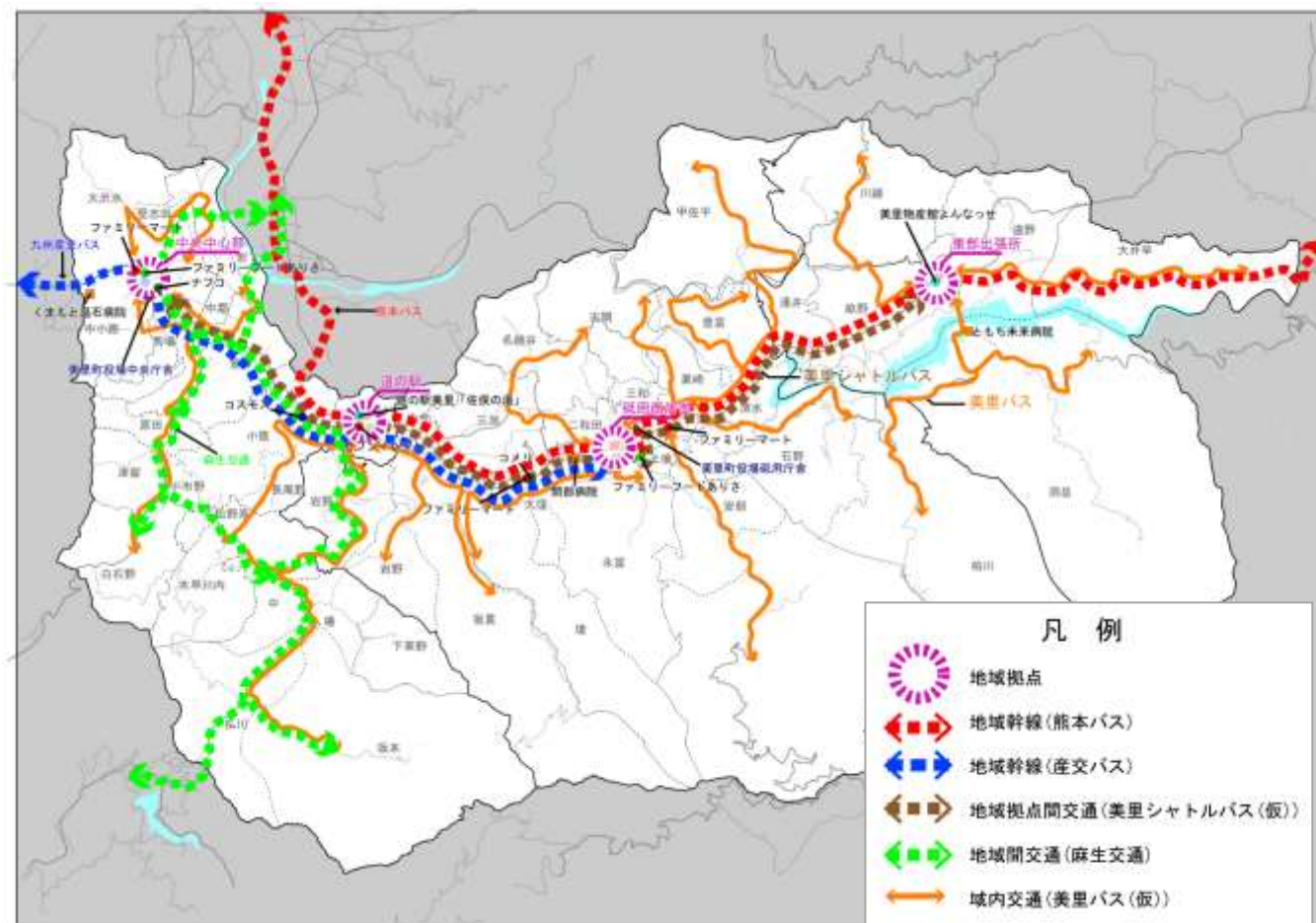
	位置付け	公共交通機関	対象路線
広域交通	他県との移動を確保する。	高速バス （ごかせ号）	延岡～美里町～福岡
地域間幹線	町外との移動を確保する。	熊本バス	熊本交通センター～砥用学校前・浜町系統
		産交バス	松橋・宇土～砥用
拠点間交通	地域拠点間の移動を確保する。	美里シャトルバス （仮）（新設）	中央地域中心部～道の駅佐俣の湯～砥用商店街～東部地区活性化施設
地域間交通	地域間の移動を確保する。	麻生交通	町内～甲佐町 八代市氷川ダム～甲佐町
域内交通	各地域から、地域拠点や生活拠点、交通結節点へのアクセスを確保する。	美里バス（仮） （コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バスを統合し新設）	道の駅佐俣の湯～中央地域 中央地域中心部～中央地域 砥用商店街～砥用地域 東部地区活性化施設～東部地域

▼個別の移動ニーズに対応する公共交通機関

	位置付け	公共交通機関
域内交通でカバーしきれないニーズ	個別の移動ニーズへの対応	タクシー

(3)美里町公共交通ネットワークの将来イメージ

地域拠点と公共交通機関・路線の位置付けを踏まえ、公共交通ネットワークの将来イメージを示します。

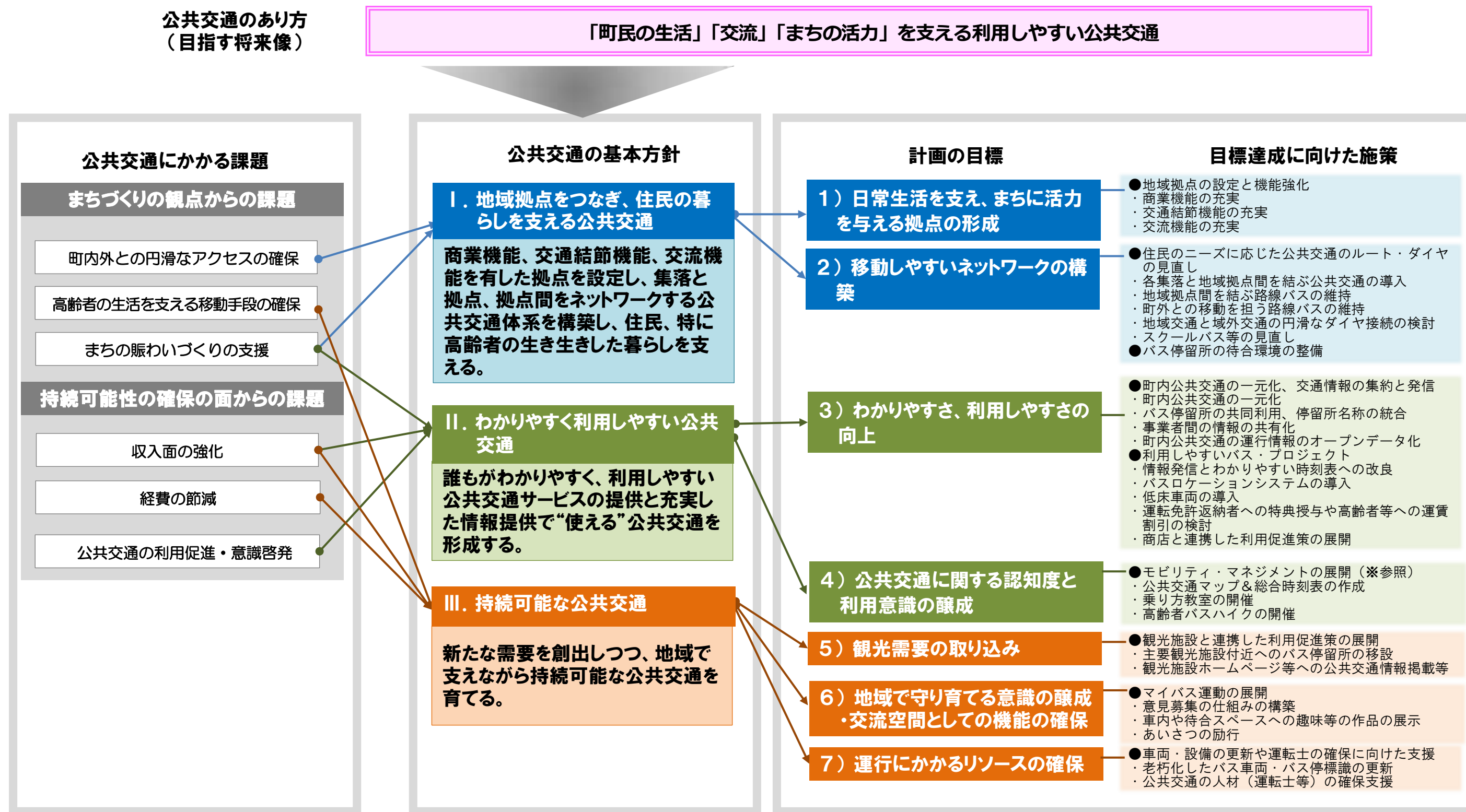


美里町公共交通ネットワークの将来イメージ図（町全体）

6-3 計画の目標

(1) 計画の目標

本町における公共交通のあり方（目指す将来像）及び公共交通の基本方針に基づくとともに、公共交通の問題点・課題なども踏まえて、美里町地域公共交通網形成計画の目標とその達成のための施策を以下のとおり定めます。



※モビリティ・マネジメント（Mobility Management、略称MM）とは、町民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

(2)計画の達成状況を評価するための数値指標

計画の達成状況を評価するための数値指標は、計画全体に対する指標と各目標に対する指標を設定します。

計画全体に対する数値指標

数値指標①:路線バス及びコミュニティバス全体の利用者数

公共交通体系の見直しによる利便性の向上、利用環境の向上、モビリティ・マネジメント等による利用促進を図ることで利用者数の増加を目指します。目標値は、将来的に想定される人口減少下において、利用促進等を図ることで町内移動を担う路線については 3.6%、町外移動を担う路線については 1%増加させることを目標に設定します。

指 標	現況値 (平成 2 7 年度)	目標値 (平成 3 3 年度)
主に町内移動を担う路線 ^{※1} の年間利用者数	9,650 人/年	10,000 人/年
主に町外移動を担う路線 ^{※2} の年間利用者数	30.5 万人/年	30.8 万人/年

※ 1 : H27 年度利用実績 (コミュニティバス 1,848 人、予約乗合タクシー 669 人、福祉バス 砥用地区 6,109 人、福祉バス中央地区 1,023 人) の合計値

※ 2 : H27 年度利用実績 (熊本バス 24.3 万人、産交バス 5.3 万人、麻生交通 0.9 万人) の合計値

数値指標②:公共交通に対する満足度

公共交通体系の見直しによる利便性の向上や利用環境の向上、情報提供の充実などわかりやすい・利用しやすい公共交通利用環境を構築することで、町民の公共交通に対する満足度を 3 ポイント向上させることを目指します。

指 標	現況値 (平成 2 7 年度)	目標値 (平成 3 3 年度)
町の公共交通サービスに対する高評価 ^{※3} の割合の平均値	13.8%	16.8%

※ 3 : H28 美里町住民アンケート調査における、町内の公共交通サービスに対する満足度の回答のうち、「利用しやすい」「ある程度利用しやすい」と回答した割合の合計値。

各目標に対する数値指標

【目 標】

【指 標】

基本方針Ⅰ 地域拠点をつなぎ、住民の暮らしを支える公共交通

目標１）日常生活を支え、まちに活力を与える拠点の形成



●公共交通による地域拠点へのアクセス性

指標：各地域拠点のバス停留所の乗客数

目標２）移動しやすいネットワークの構築



●公共交通利用環境の改善状況

指標：バス停上屋設置箇所数

基本方針Ⅱ わかりやすく利用しやすい公共交通

目標３）わかりやすさ、利用しやすさの向上



●公共交通のわかりやすさの改善状況

指標：美里町ホームページでのバス情報の閲覧数

目標４）公共交通に関する認知度と利用意識の醸成



●マイカー・送迎利用から公共交通利用への転換

指標：公共交通利用率

基本方針Ⅲ 持続可能な公共交通

目標５）観光需要の取り込み



●観光施設への公共交通でのアクセス性

指標：公共交通に関する問い合わせ件数

目標６）地域で守り育てる意識の醸成・交流空間としての機能の確保



●地域の公共交通への関与

指標：町民からの公共交通に関する意見件数

目標７）運行にかかるリソースの確保



●公共交通の運行にかかるリソースの確保

指標：運転士の募集に向けた取り組み実績件数

目標1)に対する指標：公共交通による地域拠点へのアクセス性

各地域の集落と地域拠点を結ぶ公共交通のアクセス性の向上を測る指標として、各地域拠点のバス停留所の乗車人員数を設定します。

指 標	現況値	目標値
各地域拠点のバス停留所※4の乗車人員数	420 人/月※5 (平成 27 年度)	440 人/月 (平成 33 年度)

※4：【道の駅佐俣の湯】：熊本バス「佐俣の湯」バス停、産交バス「佐俣の湯前」バス停、福祉バス「佐俣の湯」バス停

【中央地域中心部】：産交バス「堅志田」バス停、福祉バス「堅志田郵便局」

【砥用商店街】：熊本バス「砥用中央」、産交バス「砥用中央」、福祉バス「五反田駐車場」「榑邸駐車場」「原町駐車場」「砥用郵便局」

【東部地区活性化施設】：熊本バス「金木」、福祉バス「東部出張所」

※5：平成 27 年 10 月～12 月の平均値

目標2)に対する指標：公共交通利用環境の改善状況

住民のニーズに応じた公共交通のルート・ダイヤの見直しやバス停留所の待合環境の整理による公共交通利用環境の改善状況を測る指標として、バス停上屋設置箇所数を設定します。

指 標	現況値	目標値
バス停上屋設置箇所数	3 箇所 (平成 27 年度)	10 箇所 (平成 33 年度)

目標3)に対する指標：公共交通のわかりやすさの改善状況

各種公共交通情報の提供などによる公共交通のわかりやすさ、利用しやすさの向上を測る指標として、美里町ホームページでのバス情報の閲覧数を設定します。

指 標	現況値	目標値
美里町ホームページでのバス情報の閲覧数	- (平成 27 年度)	100 回/月 (平成 33 年度)

目標4)に対する指標：マイカー・送迎利用から公共交通利用への転換

モビリティ・マネジメント施策などによる利用促進策の展開により、マイカー・送迎利用からの転換、公共交通のさらなる利用促進を測る指標として、住民アンケートをもとにした公共交通利用率※6を設定します。

指 標	現況値	目標値
公共交通利用率※6	10.1% (平成 27 年度)	12% (平成 33 年度)

※6：H28 美里町住民アンケート調査における、直近 1 ヶ月における公共交通を利用した回答者の割合

目標5)に対する指標：観光施設への公共交通でのアクセス性

観光施設と連携した利用促進策による、観光客の公共交通でのアクセス性を測る指標として、公共交通に関する問い合わせ件数を設定します。

指 標	現況値	目標値
公共交通に関する問い合わせ件数	－ 件/月 (平成 27 年度)	2 件/月 (平成 33 年度)

目標6)に対する指標：地域の公共交通への関与

町民・行政・交通事業者が一丸となったマイバス運動の推進を測る指標として、町民からの公共交通に関する意見件数を設定します。

指 標	現況値	目標値
町民からの公共交通に関する意見件数	－ 件/年 (平成 27 年度)	10 件/年 (平成 33 年度)

目標7)に対する指標：公共交通の運行にかかるリソースの確保

車両・設備や運転士など運行にかかるリソースの確保状況を測る指標として、運転士の募集に向けた取り組み実績件数を設定します。

指 標	現況値	目標値
運転士の募集に向けた取り組み実績件数	－ 件 (平成 27 年度)	12 件 (累計) (平成 33 年度)

7. 取り組みの方向性と施策展開

7-1 取り組みの方向性

(1) 計画の目標の達成に向けた取り組みの方向性

各計画の目標達成に向けた取り組みの方向性を以下のとおり定めます。

目標1) 日常生活を支え、まちに活力を与える拠点の形成

①地域拠点の設定と機能強化

目標2) 移動しやすいネットワークの構築

②住民のニーズに応じた公共交通のルート・ダイヤの見直し

③バス停留所の待ち環境の改善

目標3) わかりやすさ、利用しやすさの向上

④町内公共交通の一元化、交通情報の集約と発信

⑤利用しやすいバス・プロジェクト

目標4) 公共交通に関する認知度と利用意識の醸成

⑥モビリティ・マネジメントの展開

目標5) 観光需要の取り込み

⑦観光施設と連携した利用促進策の展開

目標6) 地域で守り育てる意識の醸成・交流空間としての機能の確保

⑧マイバス運動の展開

目標7) 運行にかかるリソースの確保

⑨車両・設備の更新や運転士の募集支援

7-2 目標達成に向けた施策展開

それぞれの公共交通が担う役割も踏まえ、取り組みの方向性に従って以下のような施策を展開していきます。

【目標1】

日常生活を支え、まちに活力を与える拠点の形成

【施策①】

地域拠点の設定と各拠点の機能強化

①目的

● 町民の買い物や交流活動を支え、元気で賑わうまちなかのセンター（中心）となるように地域拠点の整備を行います。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜地域拠点の設定＞

● 「道の駅佐俣の湯」を町全体の交流機能を有する拠点として位置づけます。

● 買い物や地域コミュニティの拠点として次を位置づけます。

・中央地域中心部（中央地域）、砥用商店街（砥用地域）、東部地区活性化施設（東部地域）

＜商業機能の充実、交通結節機能の充実、交流機能の充実＞

● 地域拠点は、商業機能や交流機能の充実を図るとともに、美里バス（仮）と路線バスや美里シャトルバス（仮）との交通結節点として乗継環境を整備します。

▼道の駅佐俣の湯（町全体）

▼中央地域中心部（中央地域）



▼砥用商店街（砥用地域）



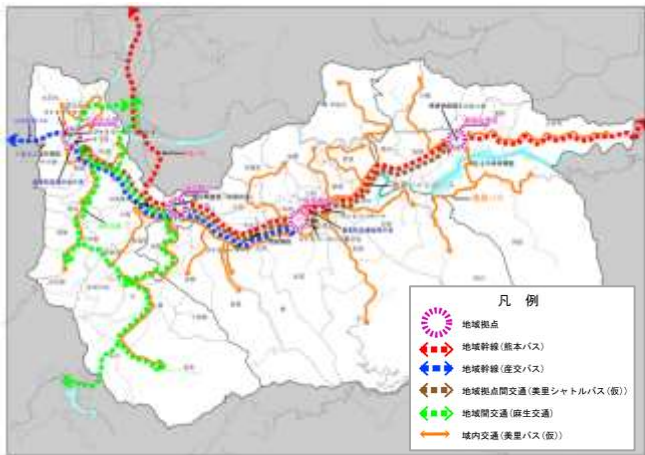
▼東部地区活性化施設（東部地域）





③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
地域拠点整備	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標2】 移動しやすいネットワークの構築	【施策②】 住民のニーズに応じたルート・ダイヤへの見直し																																															
① 目 的																																																
● 地域拠点の整備に合わせ、住民の移動ニーズに応じたルート・ダイヤに再編し、暮らしに使いやすい公共交通サービスを提供します。																																																
② 取り組み方針及び取り組み内容																																																
＜各集落と地域拠点間を結ぶ公共交通の導入＞																																																
・ 道の駅佐俣の湯～中央・砥用地域集落、中央地域中心部～中央地域集落、砥用商店街～砥用地域集落、東部地区活性化施設～東部地域集落を結ぶ新たな公共交通を運行します。																																																
＜地域拠点間を結ぶ路線バスの維持・町外との移動を担う路線バスの維持＞																																																
・ 地域拠点間を結ぶ路線バスを維持するとともに、地域拠点間の接続強化のため美里シャトルバス（仮）を運行します。また、町外との移動を担う路線バスを維持します。																																																
＜地域交通と域外交通の円滑なダイヤ接続の検討＞																																																
・ 隣接自治体と公共交通との円滑な接続に向けた地域交通と域外交通の円滑なダイヤ接続を検討します。																																																
＜スクールバス等の見直し＞																																																
・ 小中学校の将来の状況に応じたスクールバス運行の見直しを行います。																																																
																																																
③ 実施主体とスケジュール																																																
<table><tr><th rowspan="2">取り組み内容</th><th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr><tr><th>H29</th><th>H30</th><th>H31</th><th>H32</th><th>H33</th></tr><tr><td>集 落 と 地 域 拠 点 間 の 美 里 バ ス（仮）の運行</td><td>町、交通事業者</td><td>検討</td><td>実施</td><td>評価・検証</td><td colspan="2">継続又は見直し</td></tr><tr><td>昼間時の美里シャトルバス（仮）の新設</td><td>町、交通事業者</td><td></td><td></td><td>検討</td><td>実施</td><td>評価・検証</td></tr><tr><td>路線バスの維持</td><td>町、交通事業者</td><td colspan="5">随時、評価・検証を行いながら路線を維持</td></tr><tr><td>地域交通と域外交通の円滑なダイヤ接続</td><td>町、交通事業者</td><td>検討</td><td>実施</td><td>評価・検証</td><td colspan="2">継続又は見直し</td></tr><tr><td>スクールバス運行の見直し</td><td>町、交通事業者</td><td></td><td>検討</td><td>実施</td><td>評価・検証</td><td>継続又は見直し</td></tr></table>		取り組み内容	実施主体	スケジュール					H29	H30	H31	H32	H33	集 落 と 地 域 拠 点 間 の 美 里 バ ス（仮）の運行	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し		昼間時の美里シャトルバス（仮）の新設	町、交通事業者			検討	実施	評価・検証	路線バスの維持	町、交通事業者	随時、評価・検証を行いながら路線を維持					地域交通と域外交通の円滑なダイヤ接続	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し		スクールバス運行の見直し	町、交通事業者		検討	実施	評価・検証	継続又は見直し
取り組み内容	実施主体			スケジュール																																												
		H29	H30	H31	H32	H33																																										
集 落 と 地 域 拠 点 間 の 美 里 バ ス（仮）の運行	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し																																											
昼間時の美里シャトルバス（仮）の新設	町、交通事業者			検討	実施	評価・検証																																										
路線バスの維持	町、交通事業者	随時、評価・検証を行いながら路線を維持																																														
地域交通と域外交通の円滑なダイヤ接続	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し																																											
スクールバス運行の見直し	町、交通事業者		検討	実施	評価・検証	継続又は見直し																																										

【目標2】 移動しやすいネットワークの整備	【施策③】 バス停留所の待合環境の整備
①目 的	
● 町民の誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備として、バス停留所の待合環境の整備を行います。	
②取り組み方針及び取り組み内容	
＜バス停留所の待合環境の整備＞ ・地域拠点や利用の多いバス停留所に上屋・ベンチを設置します。 ・公共施設や商業施設付近のバス停留所では、施設と連携して安全で快適にバスを待つことができる環境づくりを順次進めていきます。 ・特に車いすでの利用が多いバス停留所については、優先的に車いすの乗降がしやすい歩道整備、バリアフリー環境の向上を図ります。	
 ▲バス停上屋・ベンチ設置イメージ (http://www.sekisuijushi.co.jp/)	 ▲民間施設の風除室を活用した待合所のイメージ（青森県八戸市）

③実施主体とスケジュール						
取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
バス停留所の 上屋・ベンチ の設置	町、交通事業者		検討	順次、実施		
					評価・検証	
協力施設への 待合スペース 設置	町、交通事業者、協力施設		検討	順次、実施		
					評価・検証	

【目標3】 わかりやすさ・利用しやすさの向上	【施策④】 町内公共交通の一元化、交通情報の集約と発信
---------------------------	--------------------------------

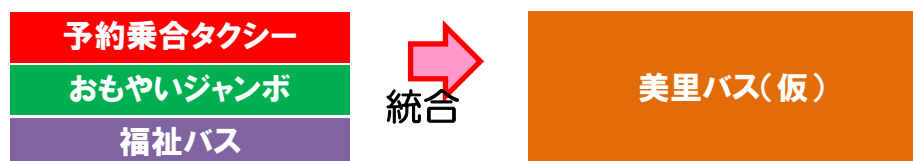
① 目的

- 町民の誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通とするため、町内公共交通を一元化します。また、バス停留所の共同利用や停留所名称の統合、事業者間での情報の共有化、町内公共交通の運行情報のオープンデータ化を進めます。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜町内公共交通の一元化＞

- ・現行のコミュニティバスと予約乗合タクシー、福祉バスを美里バス（仮）に統合します。美里バス（仮）は路線・ダイヤ設定型のデマンド交通とします。



＜バス停留所の共同利用・停留所名称の統合＞

- ・バス停留所の共同利用や停留所名称の統合を進め、わかりやすくします。

＜事業者間での情報の共有化＞

- ・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ように、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ます。

＜町内公共交通の運行情報のオープンデータ化＞

- ・町内公共交通の運行データについてはオープンデータ化を進め、観光施設や商業事業者などが公共交通情報を活用できる環境を整備する。

※オープンデータ化の意義（総務省オープンデータ戦略の推進ホームページ）

公共データを二次利用可能な形で提供することにより、市場における編集、加工、分析等の各段階を通じて、様々な新ビジネスの創出や企業活動の効率化等が促され、我が国全体の経済活性化が図られる。

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
町内公共交通の一元化	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
バス停留所の共同利用、停留所名称の統合	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
事業者間の情報の共有化	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
町内公共交通の運行情報のオープンデータ化	町、協力者			検討	実施	評価・検証

【目標3】

わかりやすさ・利用しやすさの向上

【施策⑤】

利用しやすいバス・プロジェクト

①目 的

- 町のホームページへのバス情報の掲載やわかりやすい時刻表の提供などにより、利便性の向上に努めるとともにバス利用者層の拡大に繋げます。
- 利用が多い高齢者層や運転免許返納者向けの利用促進策を実施し利用拡大を図ります。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜情報発信とわかりやすい時刻表の提供＞

- ・町のホームページなどを活用したバス情報の発信やわかりやすい時刻表を提供します。

＜バスロケーションシステムの導入＞

- ・地域拠点や主要なバス停留所でのバスロケーションシステムの導入に向けた検討を行います。

＜低床バスの導入＞

- ・超高齢社会の中で誰もが利用しやすいように低床車両の導入に向けた検討を行います。

＜運転免許返納者への特典授与や高齢者等への運賃割引の検討＞

- ・運転免許返納者向けのバス利用情報提供やバス利用の優遇などの特典授与を行います。

＜商店と連携した利用促進策の展開＞

- ・市内の商店と連携した利用促進策を展開します。



▲商店街と連携した利用促進（八代市）



▲コンビニへのバスナビ設置（青森県八戸市）

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
情報発信とわかりやすい時刻表の提供	町、交通事業者		検討	実施	継続又は見直し	ブラッシュアップしながら実施
バスロケーションシステムの導入	町、交通事業者		検討	実施	評価・検証	継続又は見直し
低床車両の導入	町、交通事業者	検討	順次、導入			
				評価・検証		
免許返納者等への優遇方策	町、交通事業者、県警	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	ブラッシュアップしながら実施
商店と連携した利用促進策展開	町、交通事業者、協力店舗	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標6】 公共交通に関する認知度と利用意識の醸成	【施策⑥】 モビリティ・マネジメント※の展開
------------------------------	---------------------------

①目 的
● 公共交通に関する情報提供や利用促進イベントの開催により、町民の公共交通に対する認知度・定着を図るとともに、利用促進につなげます。

②取り組み方針及び取り組み内容
＜公共交通マップ&総合時刻表の作成＞ - 町内の公共交通を網羅した公共交通マップや総合時刻表の作成をおこない、バス利用者層の拡大に繋がります。 ＜乗り方教室の開催＞ - 高齢者や小中学生、新たに公共交通を導入する地域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ります。 ＜高齢者バスハイクの開催＞ - 高齢者を対象にした、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ます。



▲バス乗り方教室（秋田県由利本荘市）



▲バスで行く散歩コース紹介（青森県八戸市）

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
公共交通マップ & 総合時刻表の 作成	町、交通事業者、		検討	実施	評価・検証	ブラッシュアップしながら実施
乗り方教室の開催	町、交通事業者、地域住民	検討	実施	評価・検証	ブラッシュアップしながら実施	
高齢者バスハイクの開催	町、交通事業者、地域住民	検討	実施	評価・検証	ブラッシュアップしながら実施	

※モビリティ・マネジメント（Mobility Management、略称MM）とは、町民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

【目標5】

観光需要の取り込み

【施策⑦】

観光施設と連携した利用促進策の展開

① 目的

- 主要観光施設付近へのバス停留所の移設や観光施設ホームページへの公共交通情報の掲載など、観光施設と連携した利用促進策を展開します。

② 取り組み方針及び取り組み内容

＜主要観光施設付近へのバス停留所の移設＞

- ・ 霊台橋、日本一の石段、フォレストアドベンチャーなど主要観光施設近くへの停留所の再配置を検討します。

＜観光施設ホームページへの公共交通情報掲載等＞

- ・ 観光施設と連携して、観光施設のホームページへの公共交通情報の掲載、町の公共交通のホームページや交通事業者のホームページへの観光施設情報の掲載を推進し、双方の利用者数の拡大を図ります。また、観光交流施設と連携したバスの企画乗車券の発行などによる利用促進を検討します。



▲バスと温泉施設の連携によるバス企画乗車券例（青森県三沢市のバスパック）

③ 実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
観光交流施設へのバス停移設	町、交通事業者	検討	実施	継続又は見直し		
観光施設ホームページへの掲載やバス企画乗車券発行	町、交通事業者、観光施設	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標6】 地域で守り育てる意識の醸成・交流空間としての 機能の確保	【施策⑧】 マイバス運動の展開
--	--------------------

①目 的

- 公共交通を将来も維持していくために、公共交通を自分たちの生活の移動手段として意識し、活用していく意識の向上を図ります。

②取り組み方針及び取り組み内容

<意見募集の仕組みの構築>

- ・公共交通に対する町民の意見を集め、それをもとに改善する PDCA の仕組みをつくります。

<バス車内や待合スペースへの趣味の作品の展示>

- ・バス車内や待合スペースへの町民の手による趣味の作品の展示やバスのサポーター制度導入について検討します。

<あいさつの励行>

- ・バスが明るく気持ちよく利用できるように、挨拶の励行など接遇の向上に努めます。



▲改善要望等を収集する仕組みのイメージ
(青森県八戸市)



▲住民による趣味の作品ごてんまりの展示
(秋田県由利本荘市コミュニティバス)

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
町民意見をもとにした PDCA サイクルの構築	町、交通事業者、町民	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
趣味の作品の展示やバスのサポーター制度導入	町、交通事業者、町民	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
接遇の向上	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

【目標7】

運行にかかるリソースの確保

【施策9】

車両・設備の更新や運転士の確保に向けた支援

①目的

●老朽化したバス車両やバス停留所標識の更新や公共交通の人材（運転士等）の確保を支援します。

②取り組み方針及び取り組み内容

＜老朽化したバス車両やバス停留所標識の更新支援＞

・老朽化したバス車両やバス停留所標識の更新を支援します。

＜公共交通の人材（運転士等）の確保支援＞

・バス運転士等公共交通の人材確保を図るため、公共交通事業者が行う募集情報の周知やポスター掲示、公共交通の魅力と社会的な重要性を周知するなど、側面からの支援を行います。

〇ノンステップバス・リフト付きバスの導入

補助率：1/4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1/2のいずれか低い方（上限140万円）





ノンステップバス

リフト付きバス



▲老朽化した車両のバリアフリー化など（国土交通省バリア解消促進事業）

▲女性運転士募集専用ホームページ（出典：富士エクスプレスホームページ）

③実施主体とスケジュール

取り組み内容	実施主体	スケジュール				
		H29	H30	H31	H32	H33
バス車両やバス停留所標識の更新	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	
公共交通の人材確保の支援	町、交通事業者	検討	実施	評価・検証	継続又は見直し	

8. 今後の進め方

(1)実施主体とリスク分担

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「住民」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していきます。

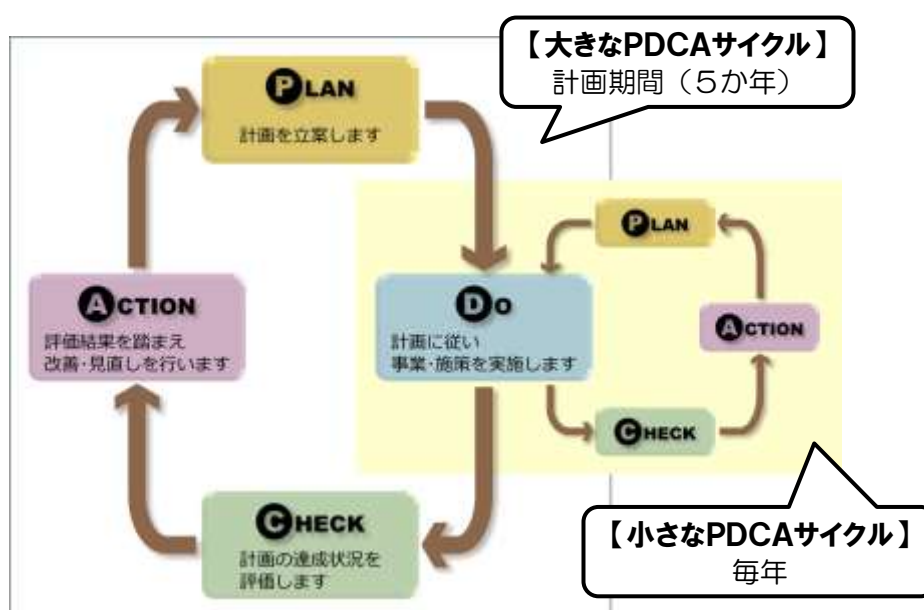
	役 割	具体的な対応イメージ
行政	全体コーディネート及び、最低限の交通サービスの保障	・路線の再編計画策定 ・バス利用環境の整備 ・利用促進ツールの作成 など
交通事業者	各公共交通機関の運行を担い、市民の移動を確保する	・路線網再編計画の運営面からの支援 ・利用促進に関する取り組みへの協力 など
住民	サービスを受けるだけでなく、公共交通の意義を考える、支える、主体的に取り組む	・路線網再編計画に対する意見・要望 ・利用促進に向けた協力 など

(2)PDCAサイクルの構築

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCA サイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

▼PDCAサイクルによる継続的な改善

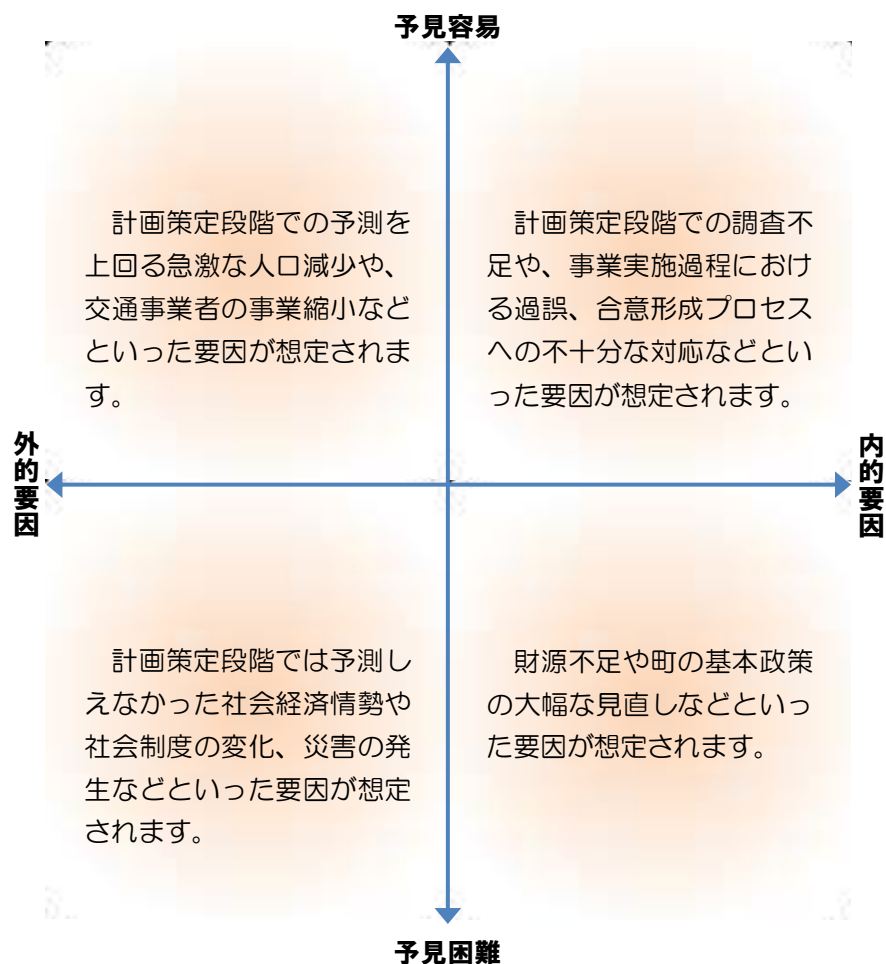
	対象期間	概 要
大きなPDCA サイクル	計画期間（5か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCA サイクル	毎 年	○事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施



▲PDCAサイクルの構築イメージ

(3)評価・検証と改善の考え方

公共交通の利用状況などは社会情勢等に大きく影響されることから、達成状況の評価・検証にあたっては、利用者数の増減や数値目標の達成状況を確認するだけでなく、外的要因も含めた要因分析を行い、改善策に反映させていきます。



▲要因分析のイメージ