第２回美里町地域公共交通活性化協議会

１．美里町の地域特性からみる公共交通の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

２．町民の移動ニーズ・公共交通に対する意向からみる公共交通の必要性・・・・・・・・・・・・・・４

３．美里町のまちづくり（上位・関連計画の整理）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９

４．公共交通の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１０

５．地域公共交通の課題（まとめ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２３

平成２８年１２月８日

１．美里町の地域特性からみる公共交通の必要性

１-１ 地勢

本町は、山地丘陵部が多く、総面積 144.00km^2 の約 4 分の 3（104.25km^2）を森林が占める典型的な中山間地域である。

西部地区に一部平坦地が見られる一方、宅地や農地は少なく、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するほか、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する。

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る。

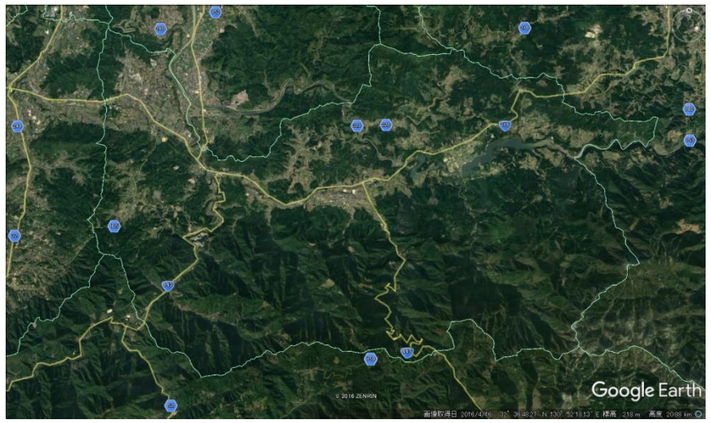


図　美里町の地勢（航空写真）

１-２ 人口

１）人口の推移

人口は減少傾向が続いており、昭和 22 年のピーク時から５割以上減少している。将来も減少傾向は続き、30 年後の平成 52 年には 6,560 人まで減少すると推計されている。

年齢層別でみると、「年少人口」「生産年齢人口」は今後も減少傾向が続くことが見込まれている一方で、「老年人口」は増加傾向が続き、平成 32 年には生産年齢層を上回ることが見込まれている。。

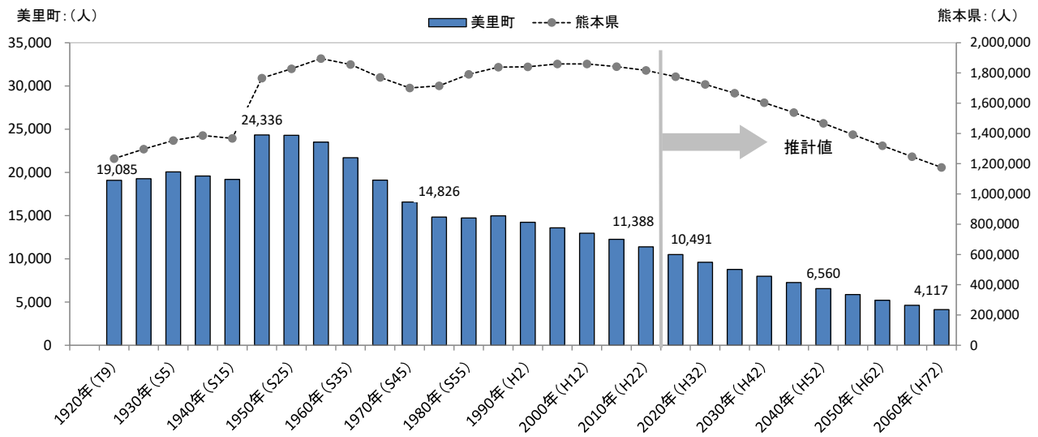


図　総人口の推移

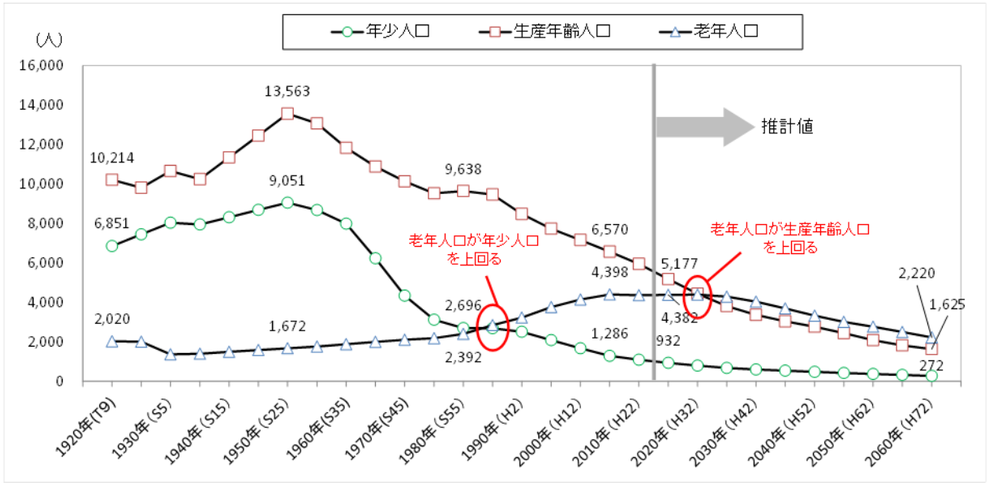


図　年齢層別人口の推移

２）人口分布

①総人口

国道 218 号沿線に人口が集中しているが、その他山間部においても人口の集積がみられる。

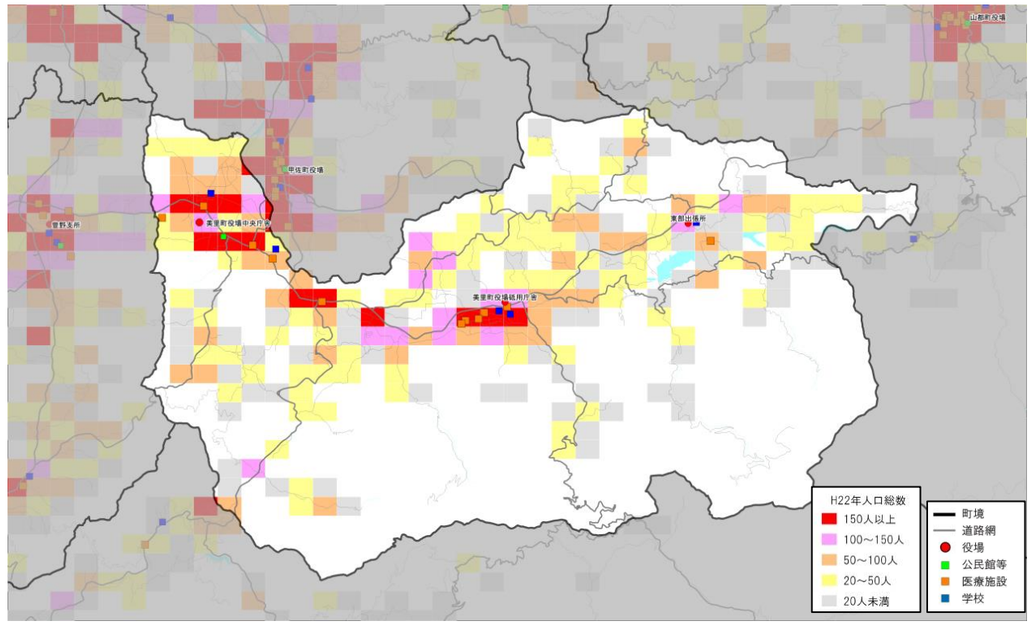


図　総人口の分布

②高齢化率

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する。

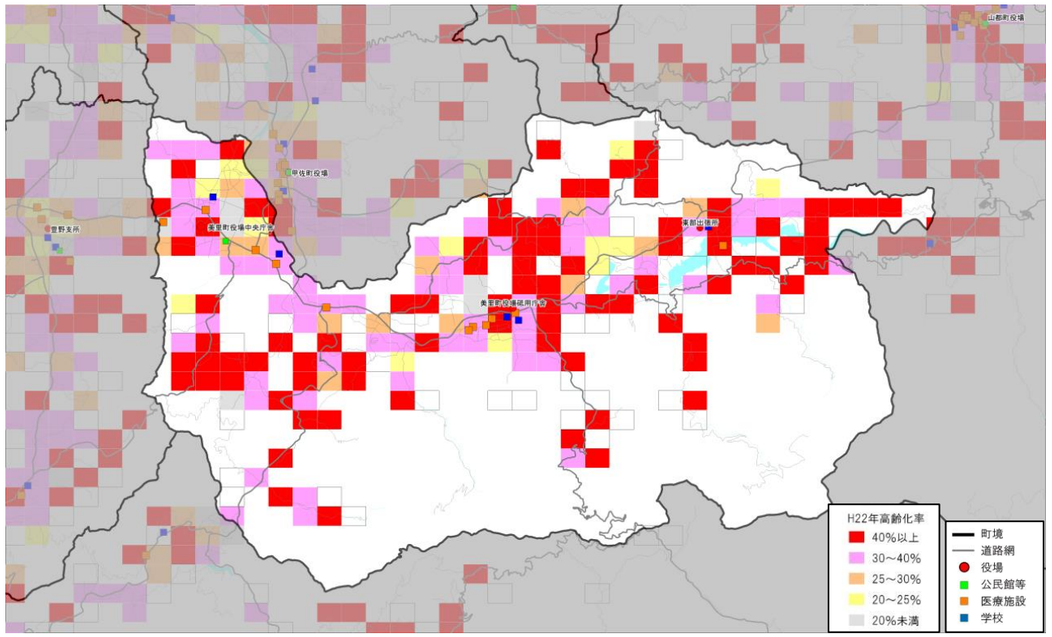


図　高齢化率の分布

③高齢者世帯数割合（高齢者単身世帯数＋高齢者夫婦世帯数）

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する。

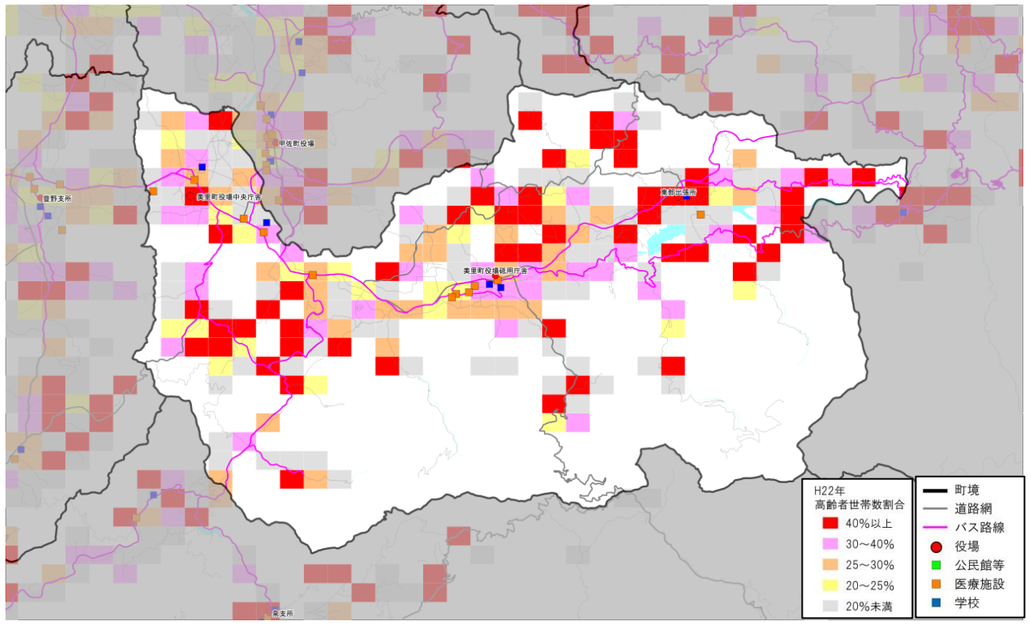


図　高齢者世帯数割合（高齢者単身世帯数＋高齢者夫婦世帯数）の分布

1-3 生活利便施設の立地状況

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のみ立地している。また、砥用地区には砥用商店街がある。

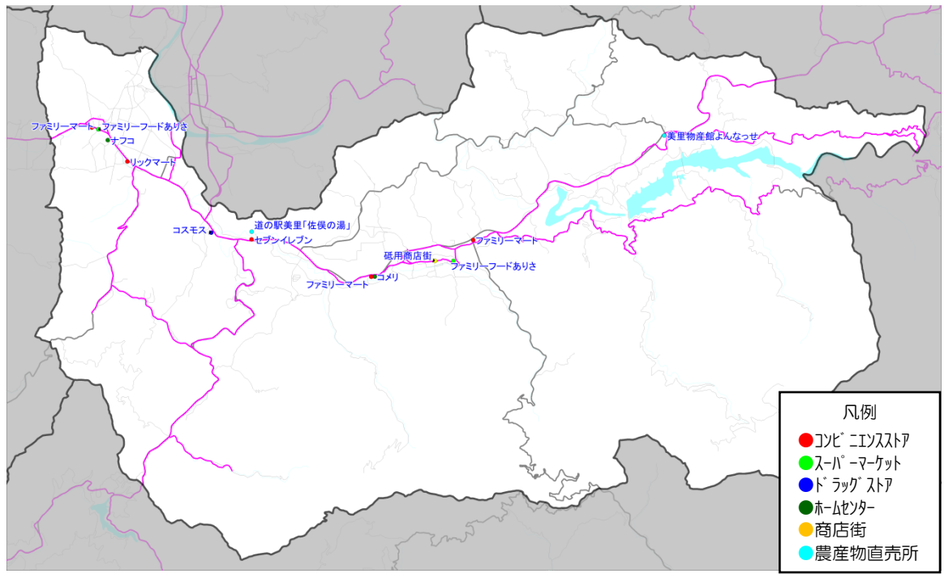


図　商業施設の立地状況

②医療施設

町内には 10 の医療施設が立地しており、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る。しかし、脳神経科や循環器外科等、専門的な診療科目は受診できず、町外まで行かなければならない。

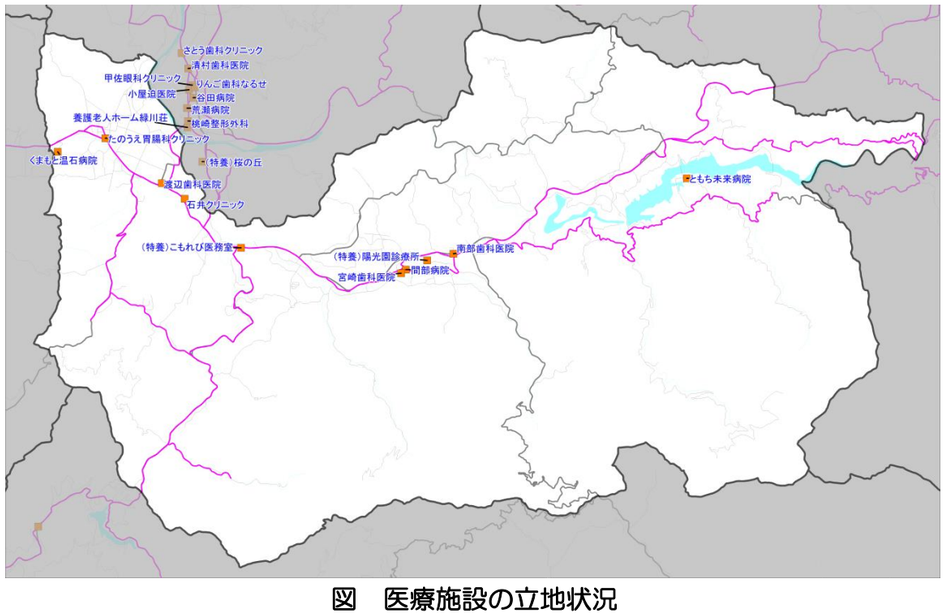


図　医療施設の立地状況

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 施設が立地している。

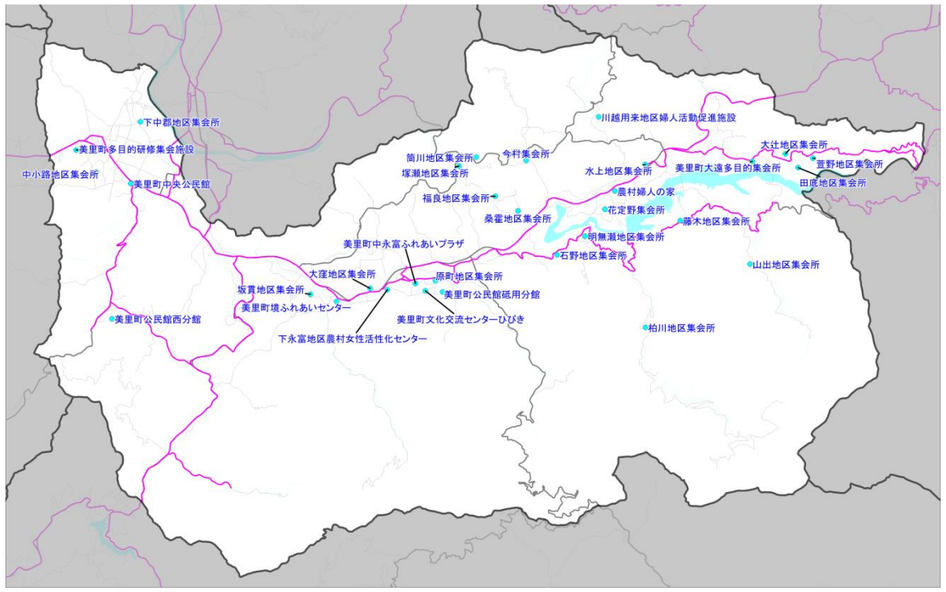


図　文化集会施設の立地状況

1-4 運転免許保有状況

住民アンケート結果によると、回答者の約 7 割が「運転免許も、自分が使える自家用車も持っている」。

一方で、「運転免許は持っているが、自分が使える自家用車は持っていない」「現在は運転免許を持っているが、近い将来、免許を返納するつもりである」「運転免許を持っていない」

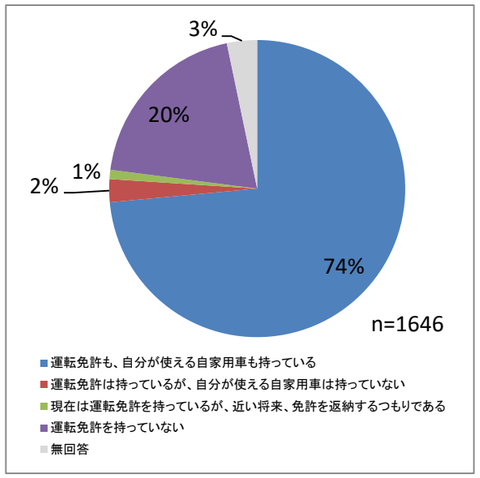


図　自家用車の保有状況：回答者全体

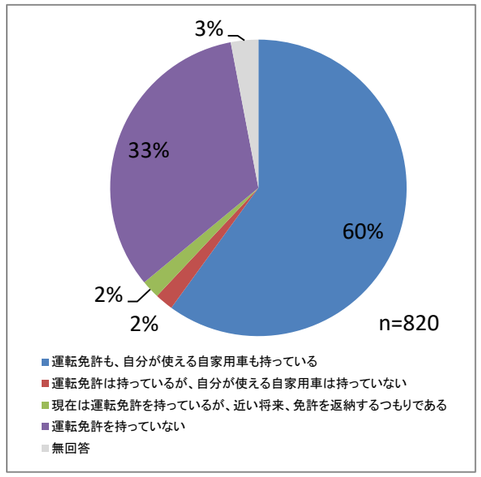


図　自家用車の保有状況：**65 歳以上**

の回答者、つまり、“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 1/4 を占める。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」が約 2 割を占めている。

65 歳以上の回答者について運転免許ならびに自家用車の保有状況をみると、約 6 割が「運転免許も、自分が使える自家用車も持っている」と回答している。

一方で、“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 4 割弱を占める。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」は約 3 割を占めている。

さらに、“近い将来も含めて自家用車の運転ができない層”の回答者について、送迎を頼める家族や知人の有無をみると、約 4 割は「いない」を回答している。

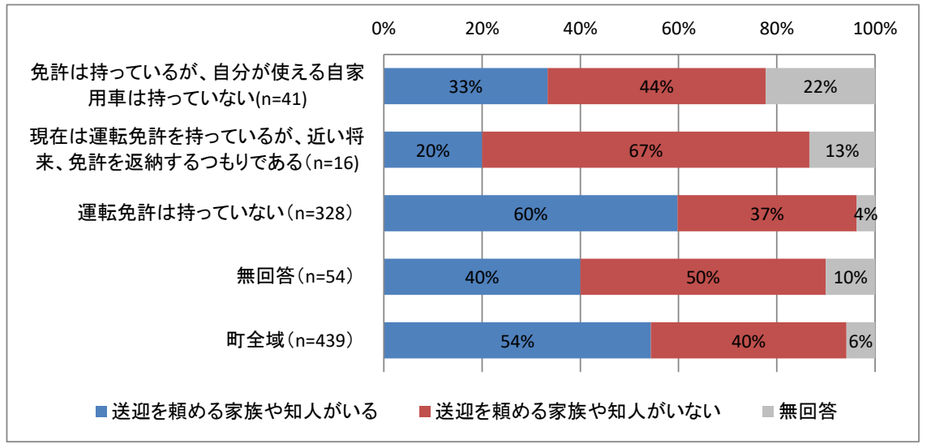


図　近い将来も含めて自家用車が運転できない層の送迎の有無

道路交通法の改正に伴う運転免許取り消し処分者の増加の可能性

現行制度	75 歳以上の認知症の恐れのある者は、一定の違反を行った場合に医師の診断を受ける。
改正後	75 歳以上のものは、一定の違反を行うことを待たずに医師の診断を受ける。

運転免許証の取り消し処分者の増加する可能性がある

２．町民の移動ニーズ・公共交通に対する意向からみる公共交通の必要性

２-１ 町民の移動特性（統計データの整理）

１）通勤特性

美里町には約 5,200 人の就業者が常住しており、そのうち、約 4 割が町外へ就業している。町外への就業先は熊本市が最も多く、次いで、宇城市、甲佐町が多い。

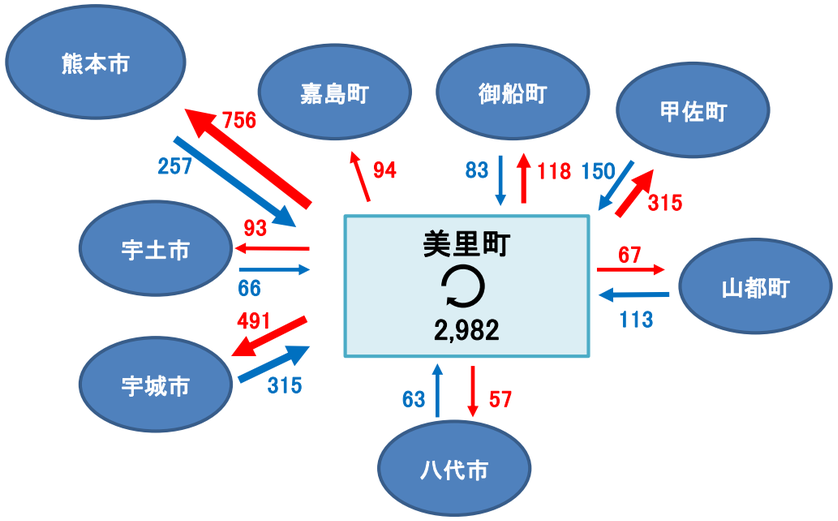


図　美里町と主な通勤先市町との通勤流動

２）通学特性

町内には高校がないことから、中学生を除く大半が町外へ通学している。通学先は熊本市が 140 人と最も多く、次いで、宇城市、御船町となっている。

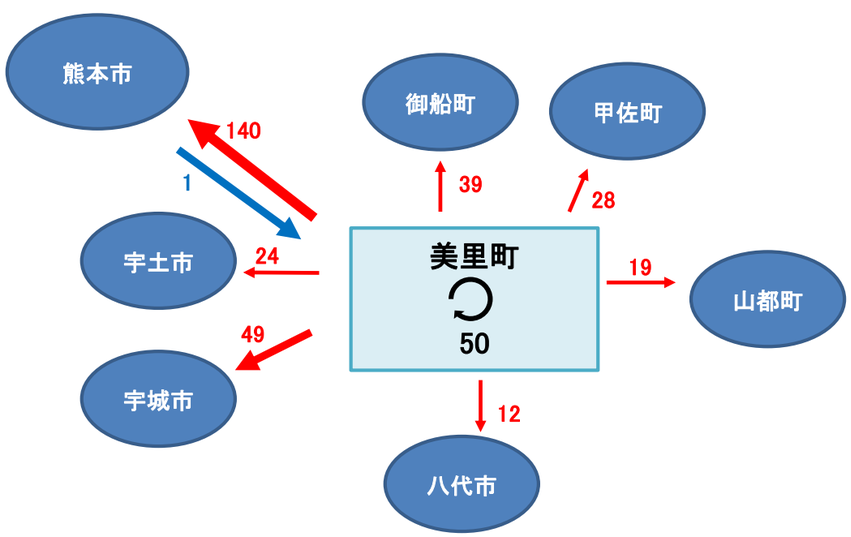


図　美里町と主な通勤先市町との通学流動

３）買物特性

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るが、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る。

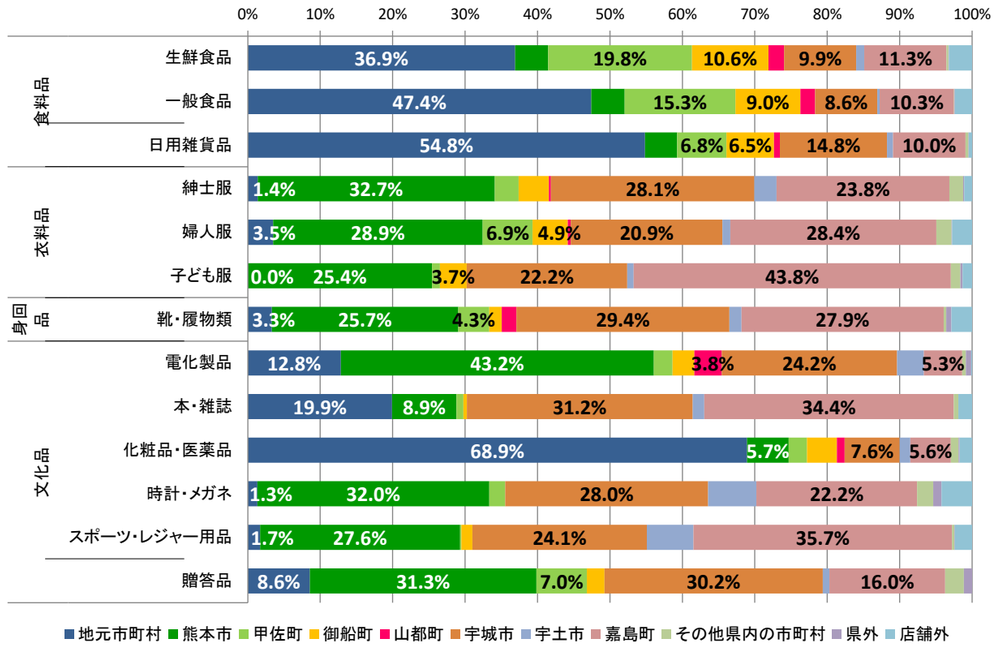
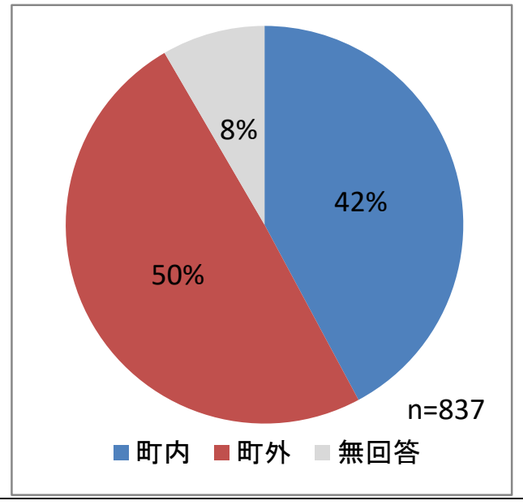
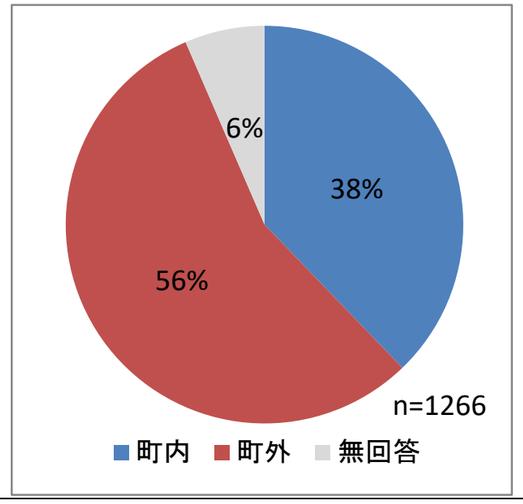
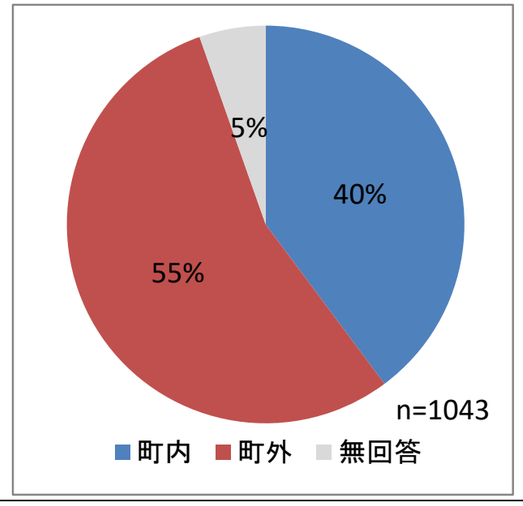
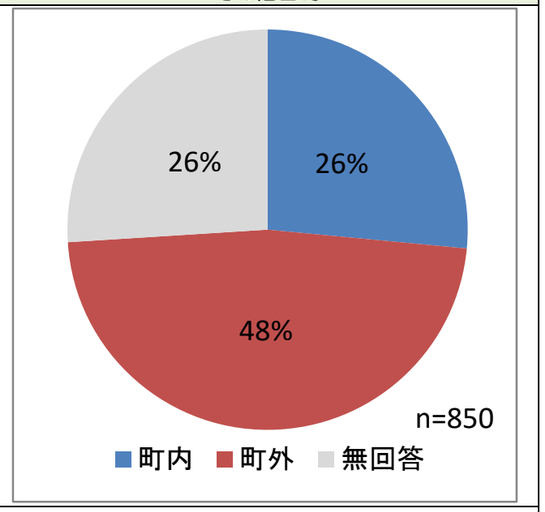
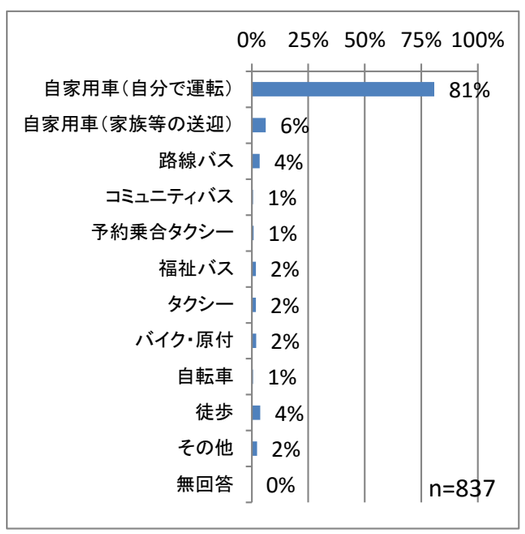
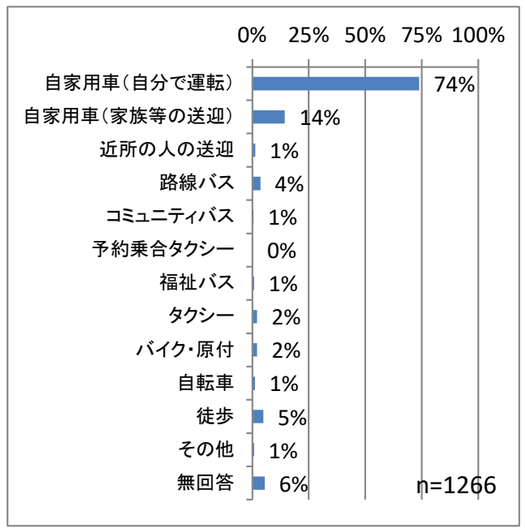
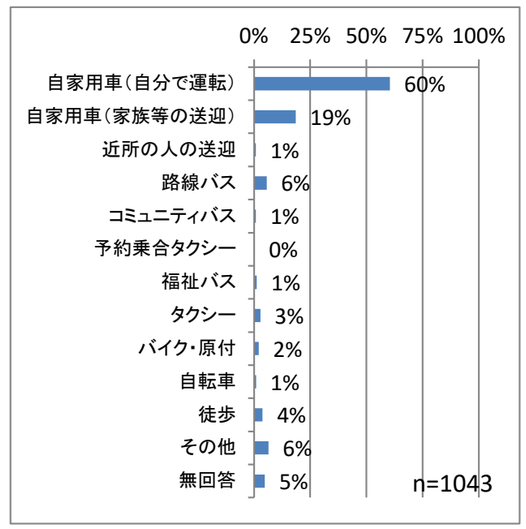
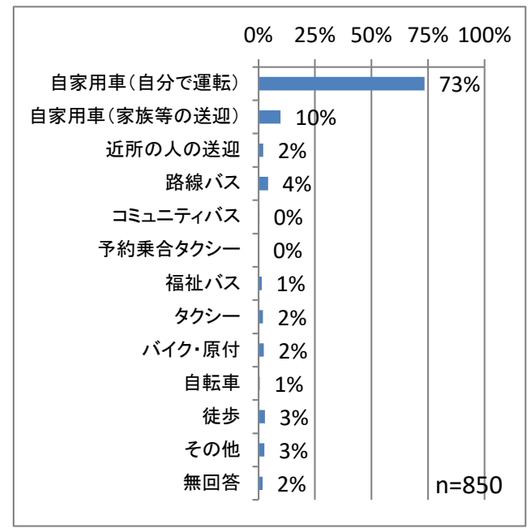


図　町民の買物品目別購買先

2-2 町民のニーズからの課題

2-2-1 町民の外出特性

	通勤・通学	買物	通院	その他目的
外出先				
移動手段				
外出特性	・通勤・通学では、約４割が町内に外出しているものの、半数程度が町外に通勤・通学している。 ・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。	・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。	・その多目的での外出では、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。

2-2-2 公共交通の利用状況

1）公共交通の利用の有無

最近１ヶ月間での公共交通（路線バス、コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バス）の利用状況について尋ねたところ、約 82%が「利用していない」と大半の方が回答しており、「利用した」は約１割に留まった。

公共交通利用者の年齢をみると、「75 歳以上」が最も多く、約半数を占めており、65 歳以上の高齢者では約 65%を占める。

公共交通利用者の運転免許・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 65%を占める。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」は約 58%を占めており、過半数を占める。

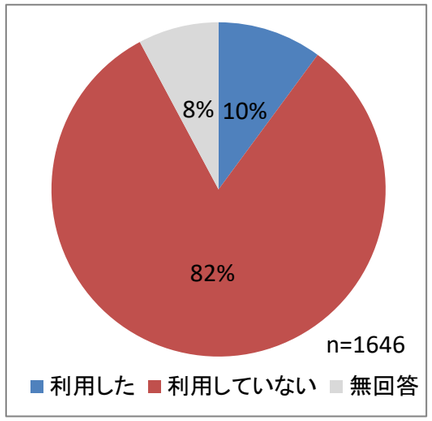


図　公共交通の利用状況

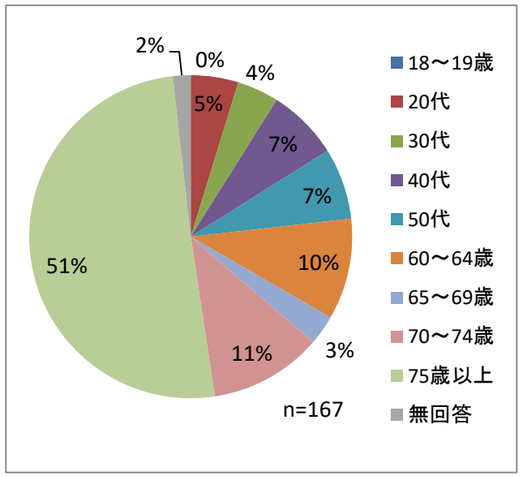


図　公共交通利用者の年齢

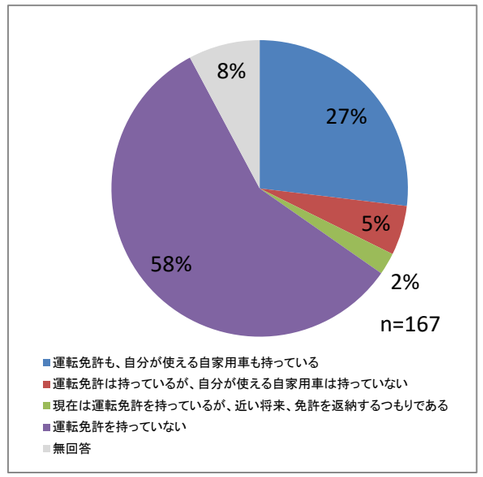


図　公共交通利用者の運転免許・自家用車の保有状況

2）外出先と外出目的

公共交通利用者の公共交通を利用して外出した目的地は、約 54%が「町外」となっており、主に町外への外出時に利用している。一方で、町内への外出時は約 18%と少ない状況がみられる。

公共交通利用者の公共交通を利用した際の外出目的は、「買い物」が最も多く、約３割を占める。また、約２割は「通院」を回答している。「通勤・通学」は１割未満であった。

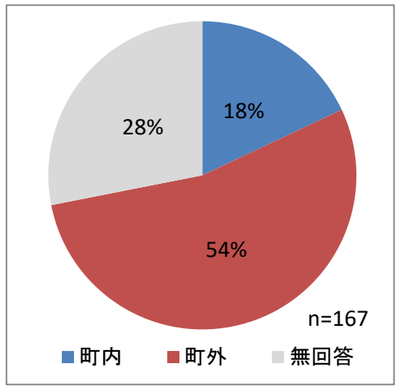


図　公共交通利用時の外出先：町内・町外の別

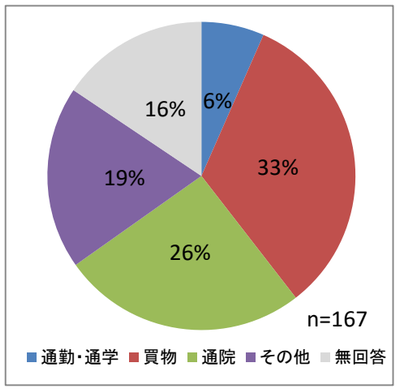


図　公共交通利用時の外出目的

3）最もよく利用する公共交通機関

公共交通利用者が最もよく利用する公共交通機関は、「路線バス」が最も多く、約 65%を占める。次いで、「福祉バス」が約 18%と多い。一方で、「コミュニティバス」（約 2.4%）、予約乗合タクシー（約 1.8%）は、いずれも利用が少ないことがうかがえる。

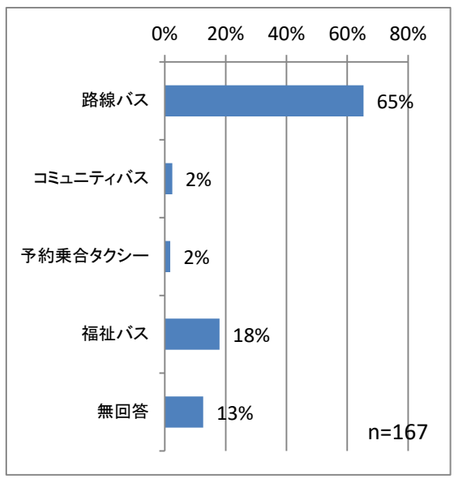


図　公共交通利用者の最もよく利用する公共交通機関

2-2-3 公共交通に対する意見

1）福祉バスについての評価

①運行回数についての評価

・福祉バスの運行回数に対する評価について、「足りている」という回答が４割を占める。一方で、「不足している」という回答も約３割と一定の回答があった。

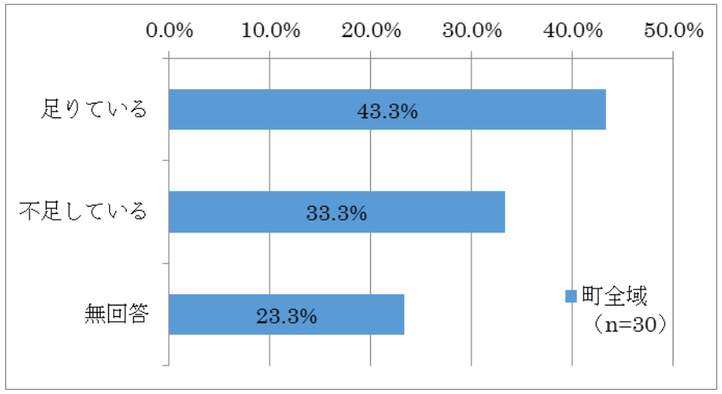


図　福祉バスの運行回数に対する評価

②運賃についての意見

・福祉バスの運賃について、『今後福祉バスを持続的に運行するにあたって、あなたは最大いくらまでの運賃なら利用しますか？』と尋ねたところ。最も多い回答は「300 円」と「100 円」でそれぞれ回答者の約２割が回答している。次いで多かったのは「200 円」で１割が回答している。なお、最大は「500 円」で２人が回答している。

表　福祉バス利用者の福祉バスに対する支払い可能額

n=30(福祉バス利用者)

回答金額	回答数	割合
500 円	２人	6.7%
300 円	６人	20.0%
250 円	１人	3.3%
200 円	３人	10.0%
110 円	１人	3.3%
100 円	６人	20.0%
無料	１人	3.3%
無回答	10 人	33.3%
計	30 人	100.0%
	最高額	500 円
	最低額	無料
	平均額	175 円

2）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割が回答している。

・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」への回答も高い。

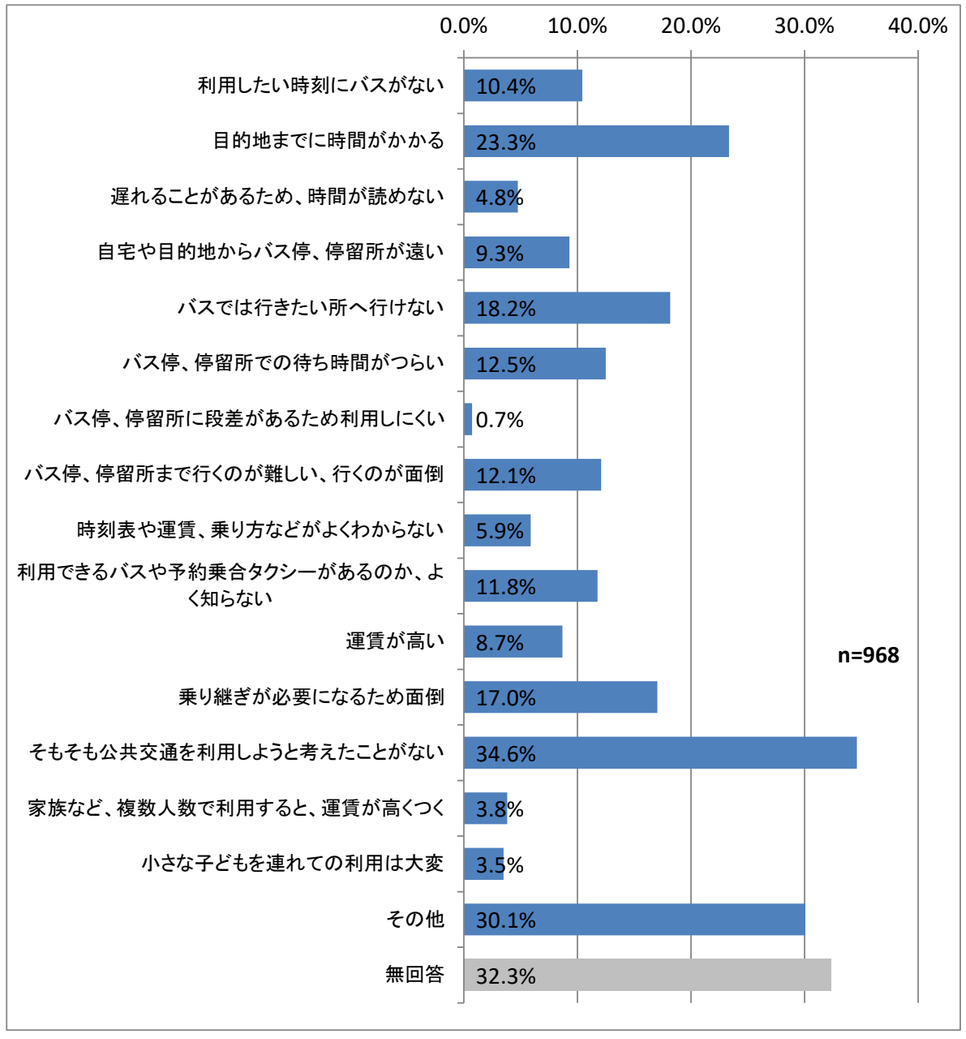


図　公共交通を利用しない理由：町全体

2-2-4 これまでの公共交通の取り組みに対する評価

- 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」となっている。
- 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」であった。
- また、「町内の公共交通に対する満足度」については、「よくわからない」が半数以上を占め、評価に至らなかった。

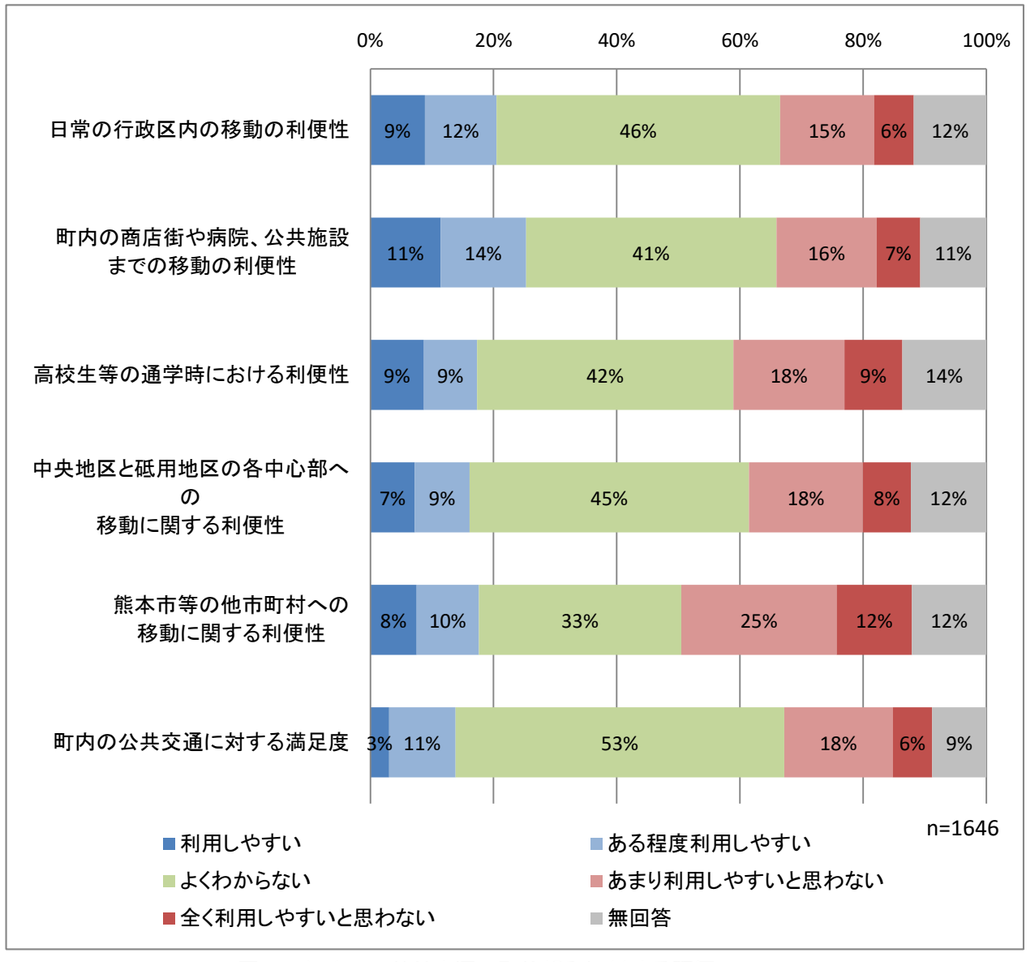


図　これまでの公共交通の取り組みに対する評価

2-2-5 今後の美里町における公共交通の必要性

- 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る。

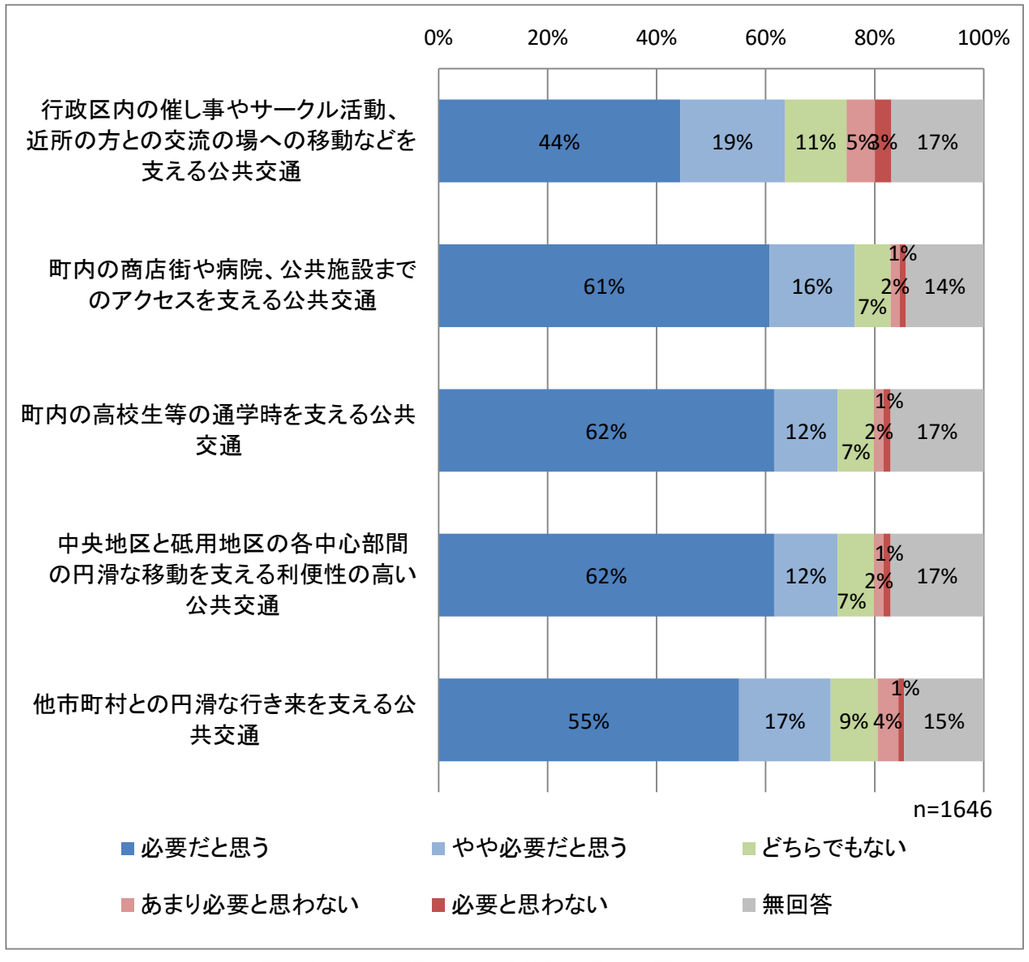


図　今後の美里町における公共交通の必要性

3．美里町のまちづくり（上位・関連計画の整理）

上位・関連計画における公共交通の位置づけや役割、公共交通に関連する施策等を整理し、本町が目指す将来像の実現のために公共交通が果たすべき役割やまちづくりと一体となった公共交通を考える上での留意点を検討・整理する。

3-1 公共交通に求められる役割

1）本町の行政運営における公共交通の位置づけ

●公共交通の確保は町の重要課題

- 山地丘陵部が多く、広大な町域の中に人口が密度低く分布している本町においては、町民の生活や活動にとって「移動」は多くの分野の施策とも関わり、行政運営にとっての重要課題と位置づけられる。
- 町の振興計画においては、基本構想の施策の大綱に「生活交通手段の充実」が位置づけられ、基本計画では、１節を当てて「生活交通手段の充実」が記載されている。
- 福祉に関連する計画においても、それぞれの政策目的実現の観点から、移動支援や公共交通との関連が記載されている。

2）公共交通に求められる役割

●主たる役割：高齢社会における住みよく快適なまちづくりを進め定住促進を図る観点
●付加的な役割：観光交流を支える観点

１．高齢社会における住みよく快適なまちづくりを進め定住促進を図る公共交通ネットワーク

【町域を越えた広域的な移動】

- 熊本市、宇城市や甲佐町等の周辺市町へ通勤・通学している人も多く、町民の利便性の確保に加え、定住を支える基盤としても、通勤・通学手段として公共交通（路線バス）は重要な役割を担っている。
- 本町は、熊本市を中枢都市とする熊本連携中枢都市圏に参加している。通勤・通学のほか、連携都市圏内の市町にある高次の都市機能や買い物など生活関連機能を利用し生活の利便性を高めるための役割も担っている。

【町域内の生活移動】

- 公共交通機関は、通院・買い物等の移動ニーズへの対応やコミュニティ活動への参加機会の確保など町民生活の利便性向上や、環境負荷の少ない移動手段として重要な役割を担っている。
- 日常の買い物・通院等については、現在は自動車への依存度は高いが、今後の高齢化の一層の進展を踏まえると、特に、車を運転しない、あるいは車を持たない高齢者や障がい者、学生や子どもの暮らしを支える移動手段として公共交通は不可欠な役割を担っている。
- 生涯学習、スポーツ活動、文化・芸術活動、コミュニティ活動への参加は、生きがいづくりや健康づくりにもつながるものであり、公共交通はそのための移動手段としての役割も担っている。

２．観光交流を支える公共交通ネットワーク

- 振興計画において、観光は地域活性化につながるものとして位置づけられ、本町の豊かな自然、景観、歴史、文化と連携した観光振興が示されている。
- 上位・関連計画に直接の位置づけはないが、自動車を利用しない人々も本町を訪れる機会を増やすという観点から、観光交流面での公共交通の役割にも留意する必要がある。

3-2 公共交通に関連する施策

表　公共交通に関連する主な施策

項目	施策の概要
全体	・地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築 ・財政負担の軽減も考慮しつつ、町民ニーズに即した効率的な交通サービス体系の確立
広域的な移動手段の確保	・地域間幹線バスの維持・発展と利用促進
町域内の移動手段の確保	・町内完結公共交通であるコミュニティバス及び予約乗合タクシーの運行支援と利用促進 ・路線の維持・確保が困難となったバス路線はバス・タクシー事業者に対して運行費等を助成 ・交通空白地域・不便地域の解消に向けて、予約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（効率的で地域の実情にあった運航形態で身近な生活交通を確保） ・まちづくりと連携して集落と地域拠点を結ぶ公共交通体系の構築 ・基幹集落と周辺末端の地域を結ぶ交通等ネットワークの整備 ・「小さな拠点」の形成
高齢者や障がい者の移動支援	・公共交通政策と連携した福祉バスの運行と、運行日数や便数など更なる利便性の向上
遠距離通学者支援	・スクールバスの運行をはじめ路線バス等の定期券購入、タクシーやコミュニティバスの活用など、継続して支援

3-3 公共交通にかかわる都市機能（施設）

表　公共交通に関わる都市機能（施設）等

項目	留意すべき中核的施設等	
移動に関わる取組み	・町民の生涯学習、スポーツ活動、文化・芸術活動の充実が目指されており、そのために活動の拠点となる施設等への移動の確保が求められる。 ・特に、高齢者の生きがいづくりや社会参加の促進が進められており、学習や交流の場への移動の確保が求められる。 ・相談や子ども・親・地域等との交流など子育て支援の観点からも、小さな子ども連れでの移動の確保が求められる。	
拠点施設等	健康・福祉	・地域包括支援センター ・ふれあいいきいきサロン（各地区集会所等） ・老人福祉センター ・福祉保健センター
	子育て支援	・子育て支援拠点（子育て支援センター）
	生涯学習・文化・芸術	・中央公民館（生涯学習の拠点施設）、図書室 ・文化交流センター「ひびき」、やすらぎ交流体験施設「かじか」
	観光	・森林体験公園（フォレストアドベンチャー・美里）（観光資源の中心）

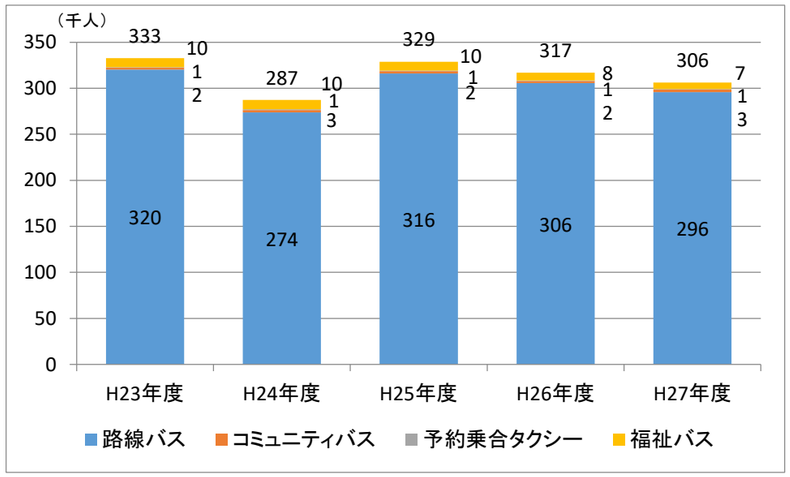
4．公共交通の現状

4-1 利用状況

4-1-1 公共交通全体の利用状況

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 万人であった。

内訳をみると、路線バスがほぼ全体を占めており、町が運営するコミュニティバス・予約乗合タクシー・福祉バスの利用はわずかとなっている。



※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

出典：熊本バス、産交バス、麻生交通、美里町提供資料

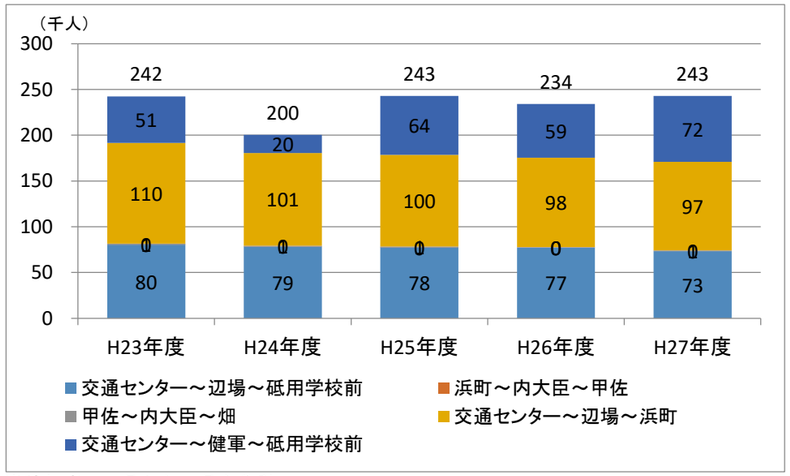
図　町内の公共交通の年間利用者数の推移

4-1-2 路線バス

1）<u>熊本バス</u>

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 万人の利用があった。

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 割を占めている。



※各年度は当該年度の 4 月から 3 月を集計

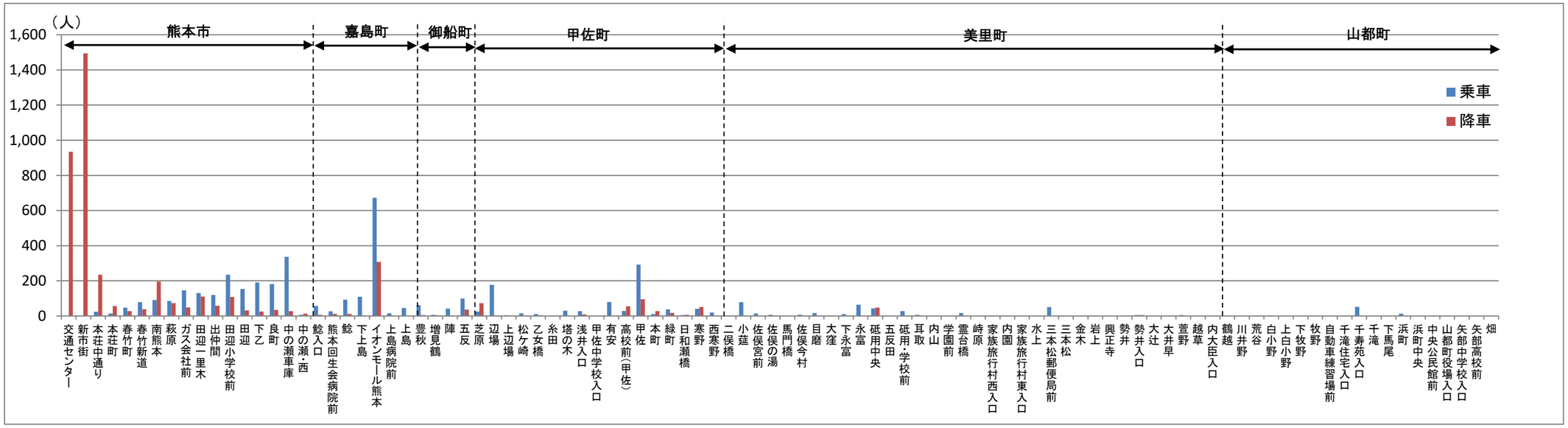
出典：熊本バス提供資料

図　熊本バス年間利用者数の推移

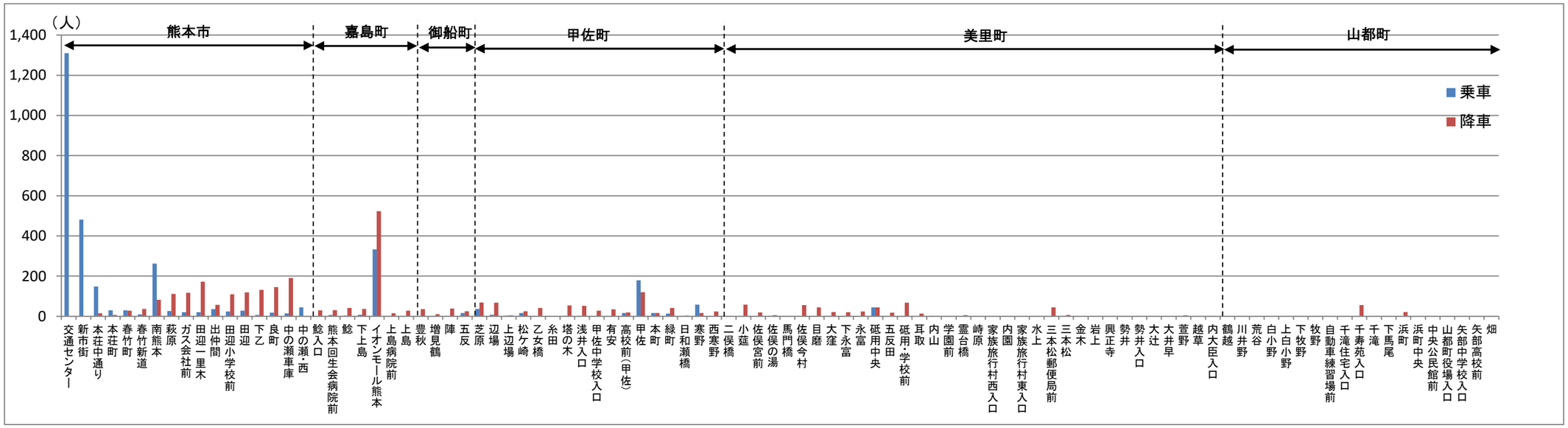
①交通センター～辺場～浜町系統

「交通センター」や「新市街」、「イオンモール熊本」での利用が突出して多くなっている。市町別にみると、利用の大半が熊本市での乗降となっており、美里町からの利用は少ない。また、山都町における利用もわずかとなっている。

【上り：浜町→交通センター】



【下り：交通センター→浜町】



※平成 27 年 10 月から 12 月を集計

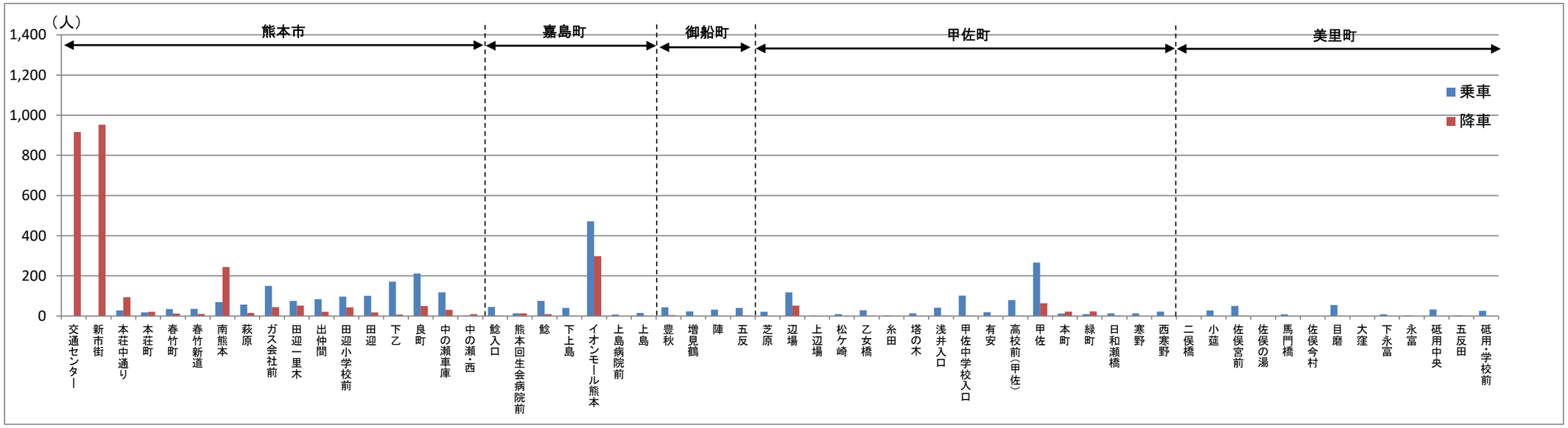
出典：熊本バス提供資料

図　熊本バス_交通センター～辺場～浜町系統　バス停別利用者数

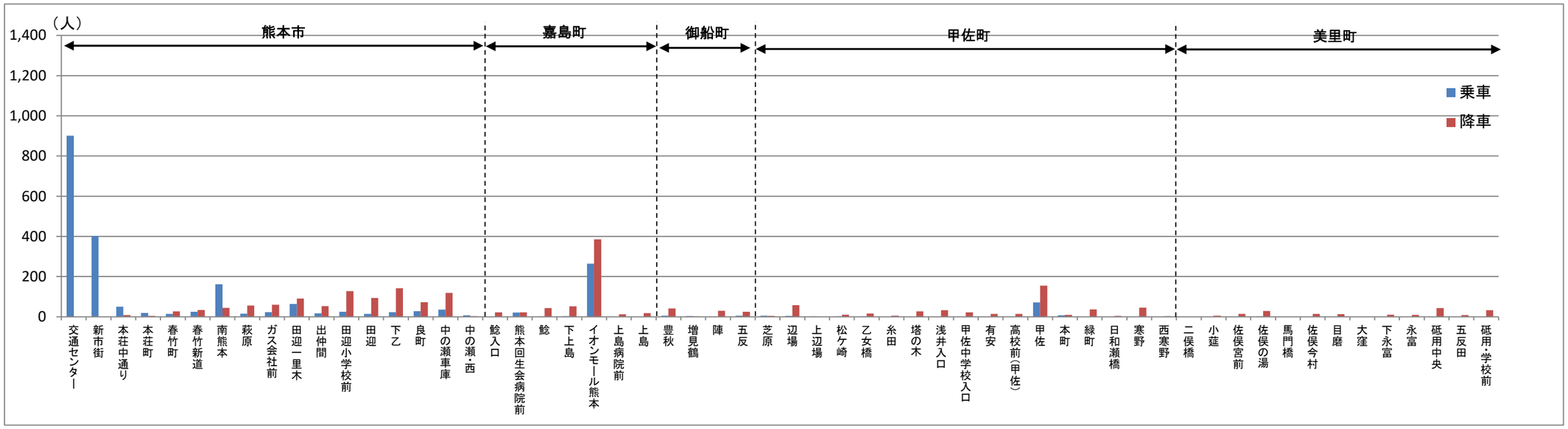
②交通センター～辺場～砥用学校前系統

「交通センター」や「新市街」、「イオンモール熊本」での利用が突出して多くなっている。市町別にみると、利用の大半が熊本市での乗降となっており、美里町からの利用は少ない。

【上り：砥用学校前→交通センター】



【下り：交通センター→砥用学校前】



※平成 27 年 10 月から 12 月を集計

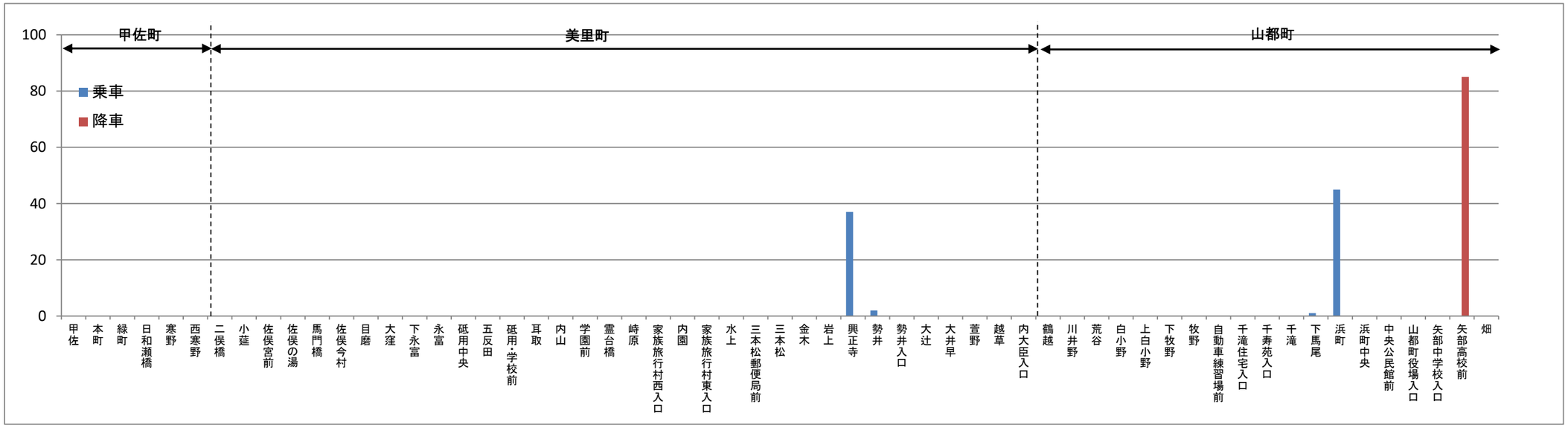
出典：熊本バス提供資料

図　熊本バス_交通センター～辺場～砥用学校前系統　バス停別利用者数

③甲佐～畑系統

降車が「矢部高校前」に集中しており、矢部高校への通学に利用されていることがうかがえる。美里町町内からは「興正寺」からの日常的な利用がみられる。

【下り：甲佐→畑】



※平成 27 年 10 月から 12 月を集計

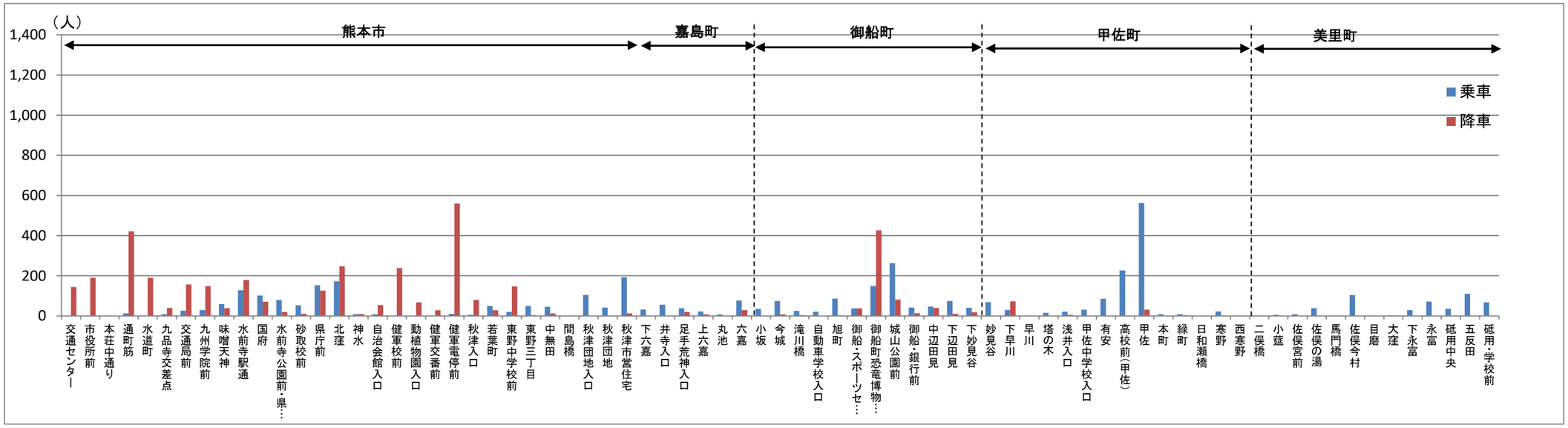
出典：熊本バス提供資料

図　熊本バス_甲佐～畑系統　バス停別利用者数

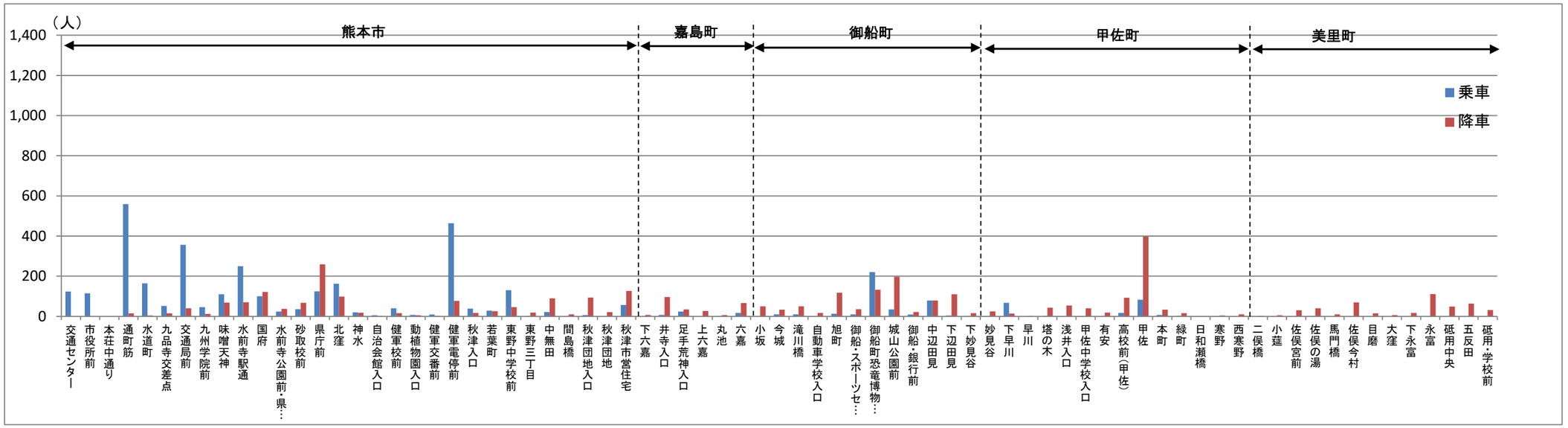
④交通センター～健軍～砥用学校前系統

「通町筋」や「健軍電停前」、「御船町恐竜博物館前」、「甲佐」での乗降が多くなっている。美里町内では、利用がわずかではあるが、「五反田」や「佐俣今村」での利用が比較的多い。

【上り：砥用学校前→交通センター】



【下り：交通センター→砥用学校前】



※平成 27 年 10 月から 12 月を集計

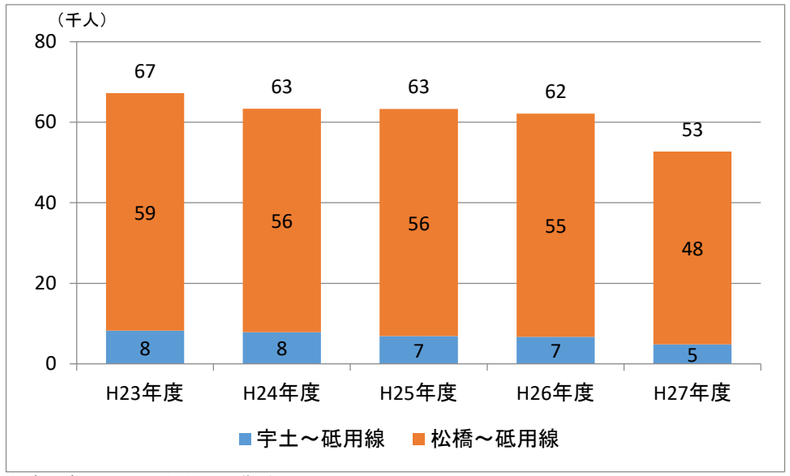
出典：熊本バス提供資料

図　熊本バス_交通センター～健軍～砥用学校前系統　バス停別利用者数

2）産交バス

産交バスは、平成 26 年度まで微減で推移してきたが、平成 27 年度は大きく減少し、5.3 万人となった。

路線別にみると、運行便数の多い「松橋～砥用線」が約９割を占めている。



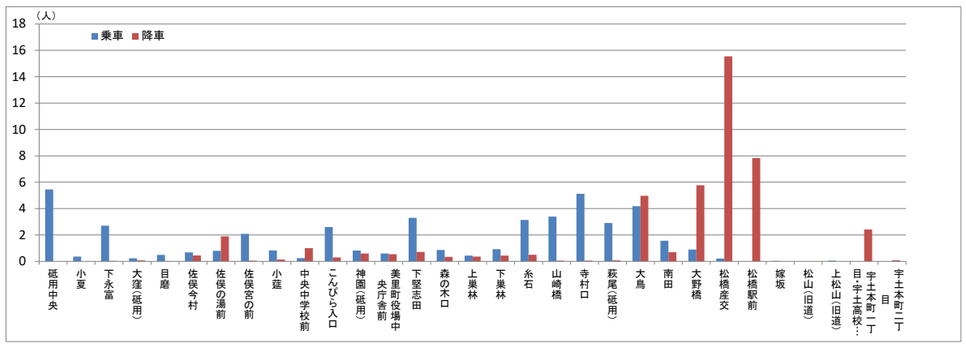
※各年度は当該年度の４月から３月を集計

出典：産交バス提供資料

図　産交バス年間利用者数の推移

バス停別の利用状況について、美里町内に着目すると、上り線では「砥用中央」や「下堅志田」、「下永富」での乗車が多く、降車では「佐俣の湯前」で若干みられるものの、主には「松橋産交」や「松橋駅前」など宇城市内で降車している状況がうかがえる。

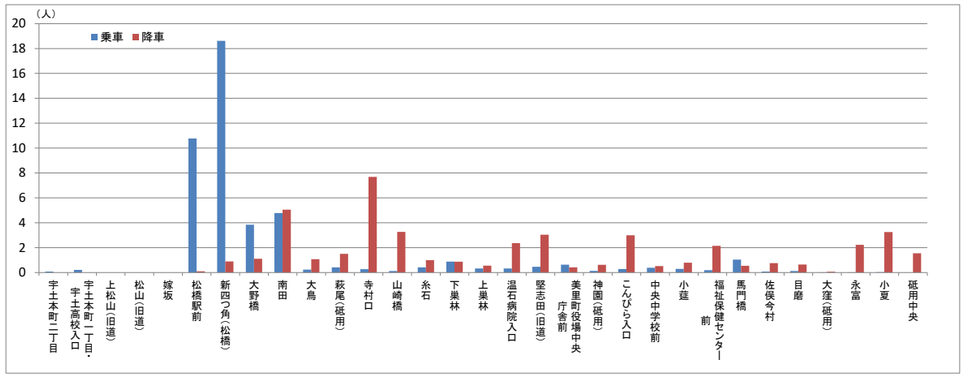
下り線については、「新四つ角」や「松橋駅前」で乗車しており、町内では「下堅志田」や「こんぴら入口」「小夏」等で降車している。



※H27. 10～12 月の調査結果を集計

出典：産交バス提供資料

図　産交バス_上り_1 日当たり平均バス停別乗降者数

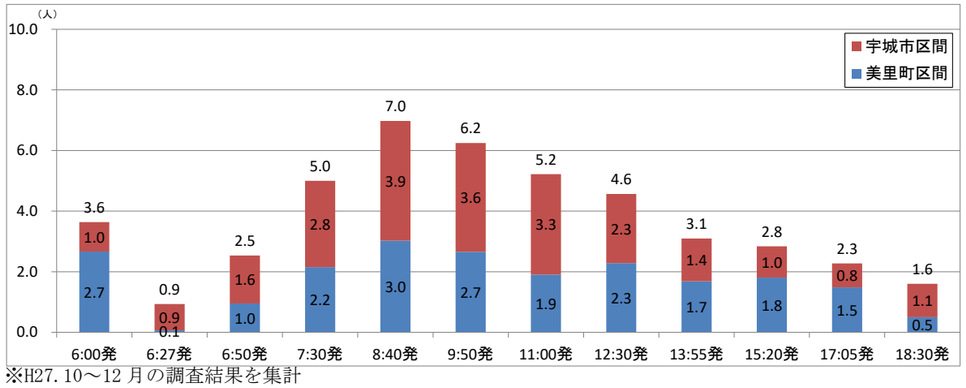


※H27. 10～12 月の調査結果を集計

出典：産交バス提供資料

図　産交バス_下り_1 日当たり平均バス停別乗降者数

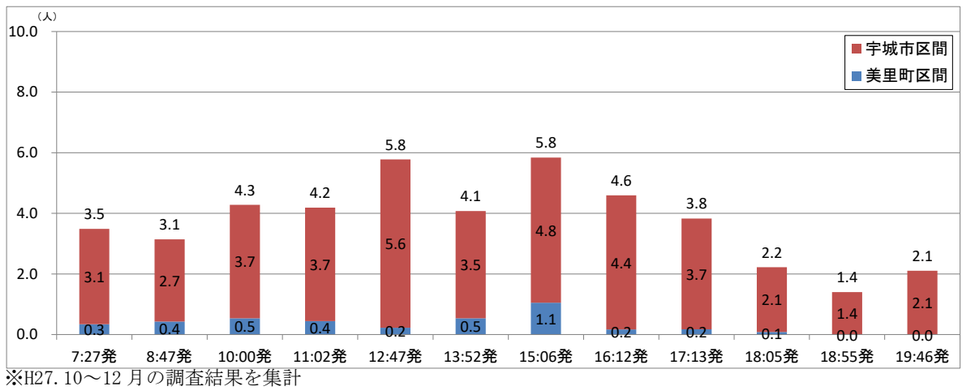
便別の利用状況について、上り線では始発の便と 7～11 時台までの便の利用が多い。
下り線については、美里町内での利用はほぼない状況となっている。



※H27. 10～12 月の調査結果を集計

出典：産交バス提供資料

図　産交バス_上り_便別平均利用者数



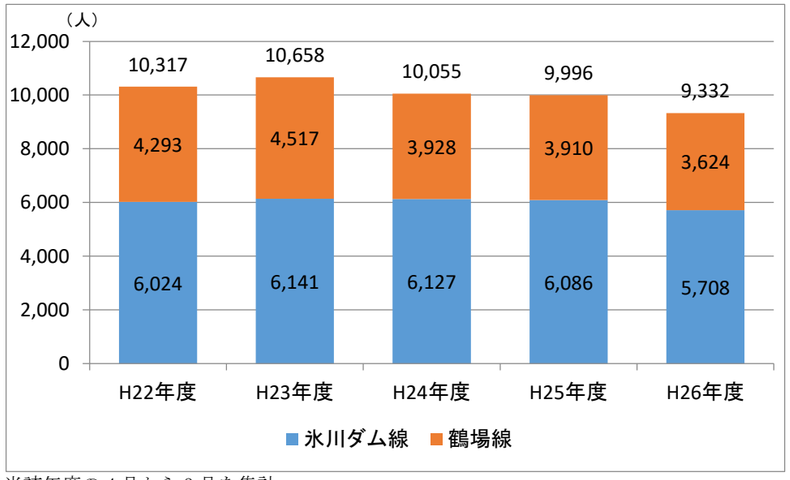
※H27. 10～12 月の調査結果を集計

出典：産交バス提供資料

図　産交バス_下り_便別平均利用者数

３）麻生交通

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 千人となった。
路線別にみると、氷川ダム線が約６割、鶴場線が約４割となっている。



※各年度は当該年度の４月から３月を集計

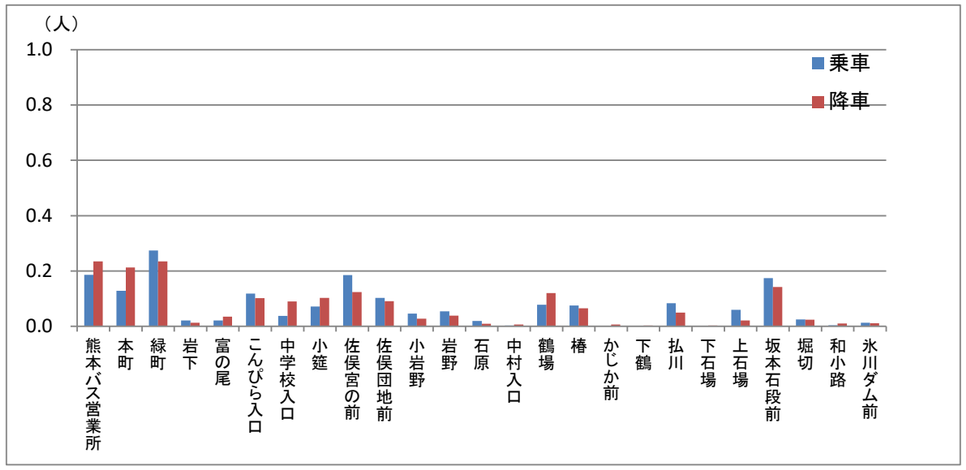
出典：麻生交通提供資料

図　麻生交通年間利用者数の推移

バス停別の便当たり利用者数をみると、いずれのバス停も利用がわずかとなっており、利用が著しく低迷している。

そのような中で、氷川ダム線では「熊本バス営業所」や「本町」「緑町」など甲佐町での利用が多くなっている。また、町内では「佐俣宮の前」や「坂本石段前」の利用が多い。

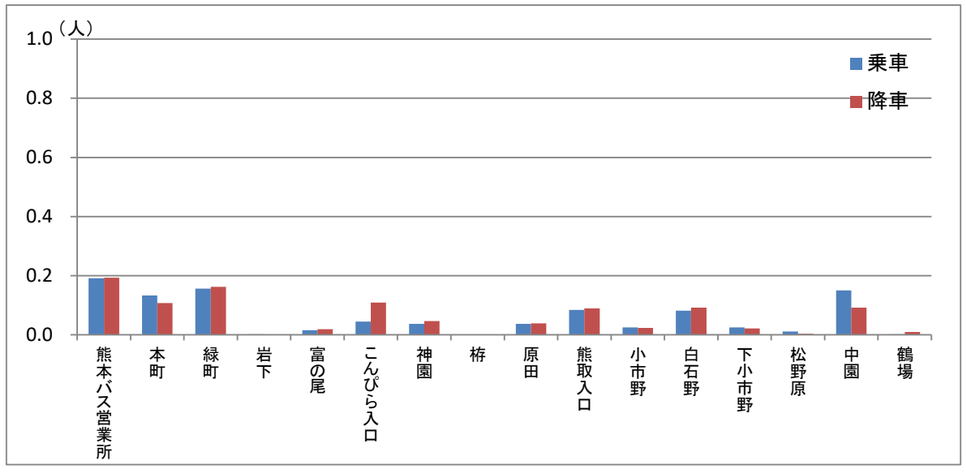
鶴場線でも、「熊本バス営業所」や「本町」「緑町」など甲佐町での利用が多く、町内では「中園」での利用が多くなっている。



※平成 27 年 10 月～12 月を集計

出典：麻生交通提供資料

図　麻生交通バス停別１便当たり利用者数：氷川ダム線



※平成 27 年 10 月～12 月を集計

出典：麻生交通提供資料

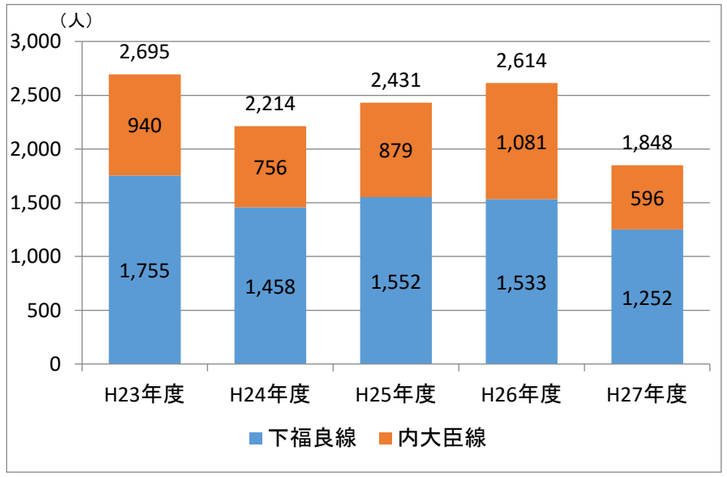
図　麻生交通バス停別１便当たり利用者数：鶴場線

4-1-3 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 人の利用にとどまった。

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る。また、下福良線もスクール利用に使われているが、一般利用も約６割を占めている。

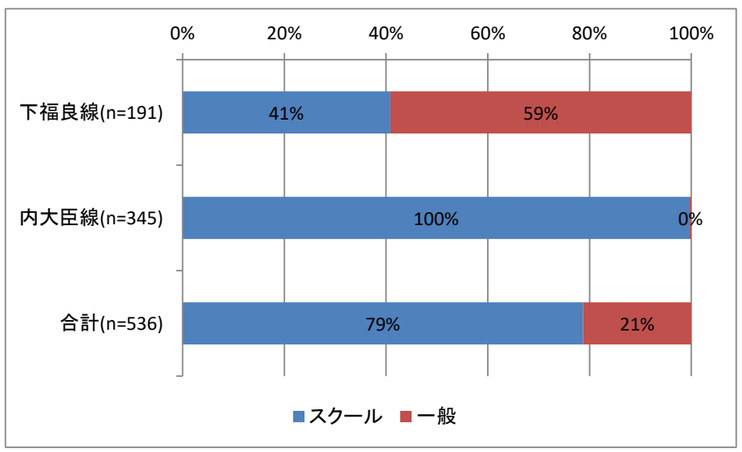
一般利用者のバス停別利用状況を見ると、「永富」や「砥用中央」、「耳取」、「内山」、「桑木野」、「柏川」、「山出橋」などに集中しており、利用区間（OD）では「内山～柏川区間」や「柏川～砥用中央」、「永富～山出橋」が多くなっている。



※各年度は当該年度の４月から３月を集計

出典：美里町提供資料

図　コミュニティバス（おもやいジャンボ）年間利用者数の推移



※平成 27 年 10 月と 12 月を集計

出典：美里町提供資料

図　コミュニティバス（おもやいジャンボ）利用者の料金区分による内訳

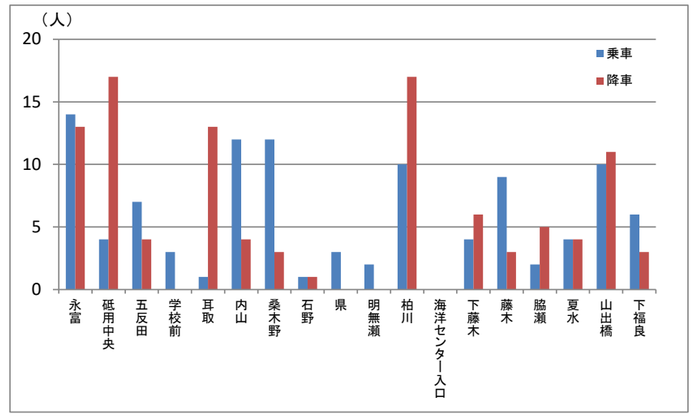
表　コミュニティバス（おもやいジャンボ）スクール利用者の主な乗降バス停

下福良線

乗車バス停	降車バス停
柏川	学校前
柏川	砥用中央BS

内大臣線

乗車バス停	降車バス停
励徳小	内大臣
三本松	峙原
三本松	学校前



※平成 27 年 10 月と 12 月を集計

出典：美里町提供資料

図　下福良線バス停別利用者数：一般利用

表　コミュニティバス（おもやいジャンボ）一般利用者 OD：下福良線

		降車バス停																		
		永富	砥用中央	五反田	学校前	耳取	内山	桑木野	石野	県	明無瀬	柏川	海洋センター入口	下藤木	藤木	脇瀬	夏水	山出橋	下福良	乗車計
乗車バス停	永富							2							2			9	1	14
	砥用中央						2	1								1				4
	五反田													4		1		2		7
	学校前											1			1		1			3
	耳取																1			1
	内山											12								12
	桑木野	5	3	1		1						2								12
	石野					1														1
	県						2					1								3
	明無瀬					1						1								2
	柏川		9	1																10
	海洋センター入口																			0
	下藤木	1	1																2	4
	藤木	2	1	1		4			1											9
	脇瀬	2																		2
	夏水					3								1						4
	山出橋	1	3	1		3										2				10
	下福良	2												1		1	2			6
降車計		13	17	4	0	13	4	3	1	0	0	17	0	6	3	5	4	11	3	104

※平成 27 年 10 月と 12 月を集計

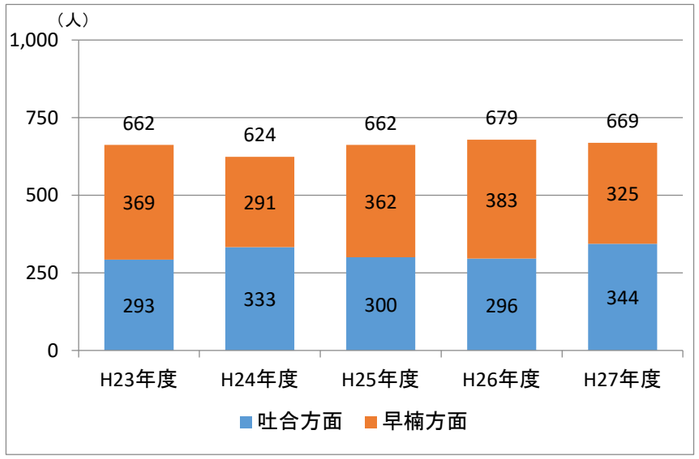
出典：美里町提供資料

4-1-4 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ており、平成 27 年度は約 660 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。

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る。設定便別にみると、午後に設定されている上り方面への便がほとんどされていない状況がある一方で、午前中に設定されている上り方面への便は早楠線では７割、吐合線では８割を超えており、頻繁に利用されている状況がうかがえる。

また、便ごとの１便当たり利用者数をみると、吐合線、早楠線ともに 2.0 人/便を下回っており、いわゆる“乗合”としての利用がなされていない状況がうかがえる。



※各年度は当該年度の４月から３月を集計

出典：美里町提供資料

図　予約乗合タクシー（おもやい号）年間利用者数の推移

図　予約乗合タクシー（おもやい号）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

出典：美里町提供資料

図　予約乗合タクシー（おもやい号）の便別稼働状況

		上り１便	上り２便	下り１便	計
吐合線	設定便数	61 便	61 便	61 便	183 便
	稼働便数	50 便	0 便	32 便	82 便
	稼働率	82.0%	0.0%	52.5%	44.8%
早楠線	設定便数	61 便	61 便	61 便	183 便
	稼働便数	43 便	6 便	32 便	81 便
	稼働率	70.5%	9.8%	52.5%	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

出典：美里町提供資料

図　予約乗合タクシー（おもやい号）の便別利用状況

		上り１便	上り２便	下り１便	計
吐合線	稼働便数	50 便	0 便	32 便	82 便
	利用人数	65 人	0 人	36 人	101 人
	便当たり利用者数	1.3 人/便	0.0 人/便	1.1 人/便	1.2 人/便
早楠線	稼働便数	43 便	6 便	32 便	81 便
	利用人数	46 人	6 人	38 人	90 人
	便当たり利用者数	1.1 人/便	1.0 人/便	1.2 人/便	1.1 人/便

※H27. 10～12 を集計

出典：美里町提供資料

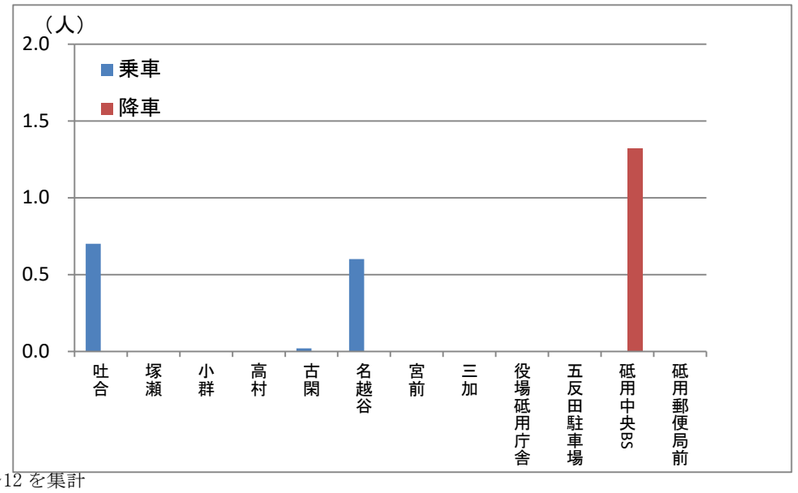
吐合線の停留所別の利用者数をみると、上り線については、乗車では「吐合」や「名越谷」での利用がみられ、降車は「砥用中央 BS」に集中しており、砥用中央への外出に利用されている状況がうかがえる。下り線も同様に、「砥用中央 BS」での乗車と「名越谷」や「吐合」での降車がみられる。

図　吐合線：上り：稼働１便当たり OD 表

		降車停留所												
		吐合	塚瀬	小群	高村	古閑	名越谷	宮前	三加	役場砥用庁舎	五反田駐車場	砥用中央ＢＳ	砥用郵便局前	乗車計
乗車停留所	吐合		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.7	0	0.7
	塚瀬			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	小群				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	高村					0	0	0	0	0	0	0	0	0
	古閑						0	0	0	0	0	0	0	0
	名越谷							0	0	0	0	0.6	0	0.6
	宮前								0	0	0	0	0	0
	三加									0	0	0	0	0
	役場砥用庁舎										0	0	0	0
	五反田駐車場											0	0	0
	砥用中央BS												0	0
	砥用郵便局前													0
降車計		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.3	0	1.3

※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料



※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料

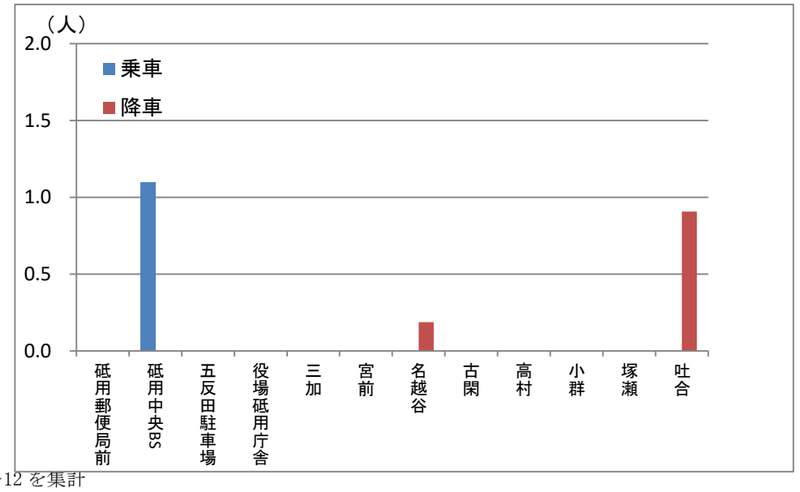
図　吐合線：上り：稼働１便当たり停留所別利用者数

図　吐合線：下り：稼働１便当たり OD 表

		降車停留所												
		砥用郵便局前	砥用中央ＢＳ	五反田駐車場	役場砥用庁舎	三加	宮前	名越谷	古閑	高村	小群	塚瀬	吐合	乗車計
乗車停留所	砥用郵便局前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	砥用中央BS			0	0	0	0	0.2	0	0	0	0	0.9	1.1
	五反田駐車場				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	役場砥用庁舎					0	0	0	0	0	0	0	0	0
	三加						0	0	0	0	0	0	0	0
	宮前							0	0	0	0	0	0	0
	名越谷								0	0	0	0	0	0
	古閑									0	0	0	0	0
	高村										0	0	0	0
	小群											0	0	0
	塚瀬												0	0
	吐合													0
降車計		0	0	0	0	0	0	0.2	0	0	0	0	0.9	1.1

※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料



※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料

図　吐合線：下り：稼働１便当たり停留所別利用者数

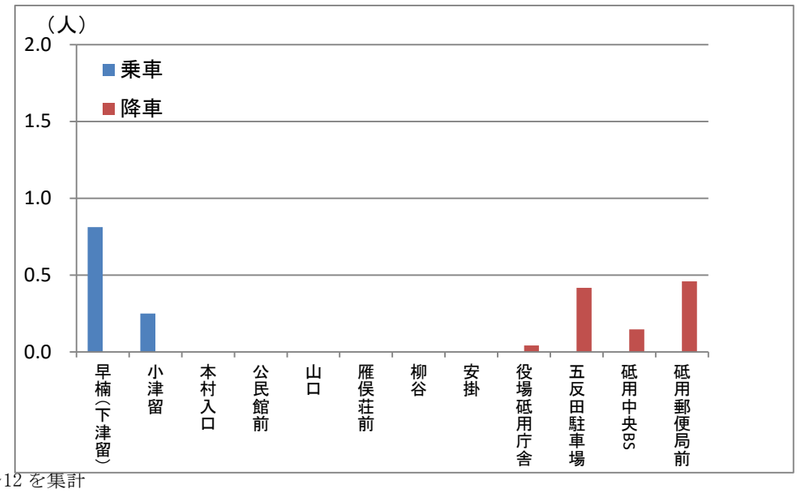
早楠線の停留所別の利用者数をみると、上り線については、乗車では「早楠」や「小津留」での利用がみられ、降車は「五反田駐車場」や「砥用郵便局」が多くみられ、砥用中央への外出に利用されている状況がうかがえる。下り線も同様に、「五反田駐車場」での乗車と「小津留」や「早楠」での降車がみられる。

図　早楠線：上り：稼働１便当たり OD 表

		降車停留所												乗車計
		早楠（下津留）	小津留	本村入口	公民館前	山口	雁俣荘前	柳谷	安掛	役場砥用庁舎	五反田駐車場	砥用中央ＢＳ	砥用郵便局前	
乗車停留所	早楠（下津留）		0	0	0	0	0	0	0	0	0.4	0.1	0.3	0.8
	小津留			0	0	0	0	0	0	0	0.1	0	0.1	0.3
	本村入口				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	公民館前					0	0	0	0	0	0	0	0	0
	山口						0	0	0	0	0	0	0	0
	雁俣荘前							0	0	0	0	0	0	0
	柳谷								0	0	0	0	0	0
	安掛									0	0	0	0	0
	役場砥用庁舎										0	0	0	0
	五反田駐車場											0	0	0
	砥用中央BS												0	0
	砥用郵便局前													0
降車計		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.4	0.1	0.5	1.1

※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料



※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料

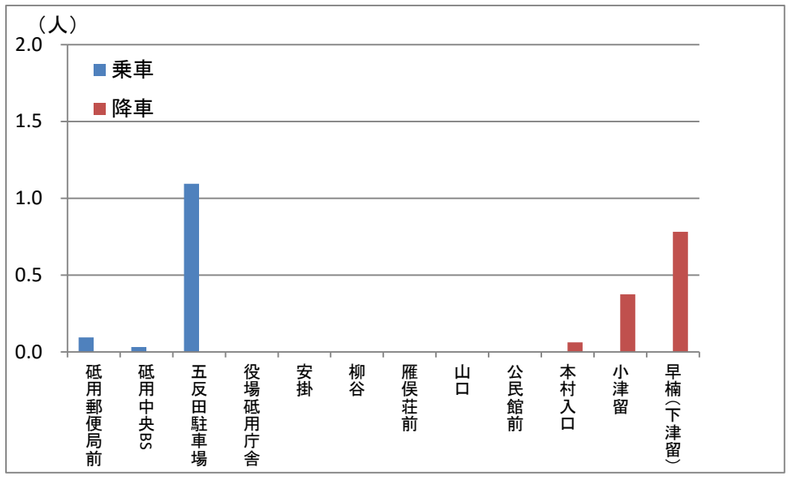
図　早楠線：上り：稼働１便当たり停留所別利用者数

図　早楠線：下り：稼働１便当たり OD 表

		降車停留所												乗車計
		砥用郵便局前	砥用中央ＢＳ	五反田駐車場	役場砥用庁舎	安掛	柳谷	雁俣荘前	山口	公民館前	本村入口	小津留	早楠（下津留）	
乗車停留所	砥用郵便局前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1	0.1
	砥用中央BS			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	五反田駐車場				0	0	0	0	0	0	0.1	0.3	0.7	1.1
	役場砥用庁舎					0	0	0	0	0	0	0	0	0
	安掛						0	0	0	0	0	0	0	0
	柳谷							0	0	0	0	0	0	0
	雁俣荘前								0	0	0	0	0	0
	山口									0	0	0	0	0
	公民館前										0	0	0	0
	本村入口											0	0	0
	小津留												0	0
	早楠（下津留）													0
降車計		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1	0.4	0.8	1.2

※H27.10～12 を集計

出典：美里町提供資料



※H27.10～12 を集計

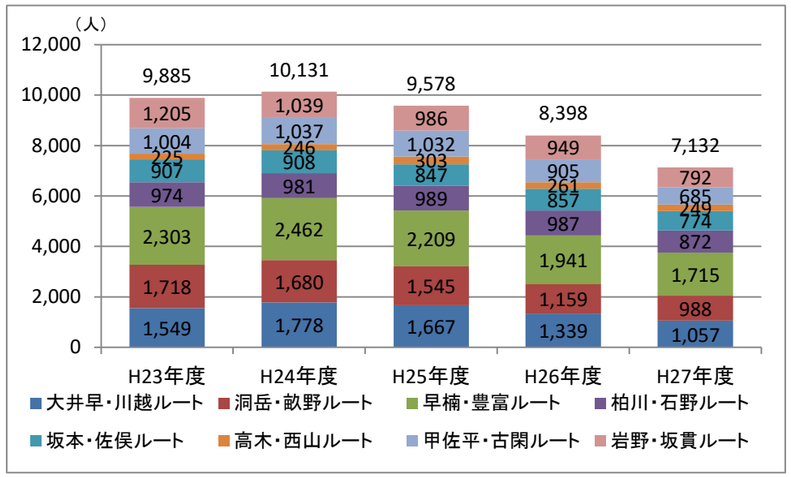
出典：美里町提供資料

図　早楠線：下り：稼働１便当たり停留所別利用者数

4-1-5 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 人となった。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る。

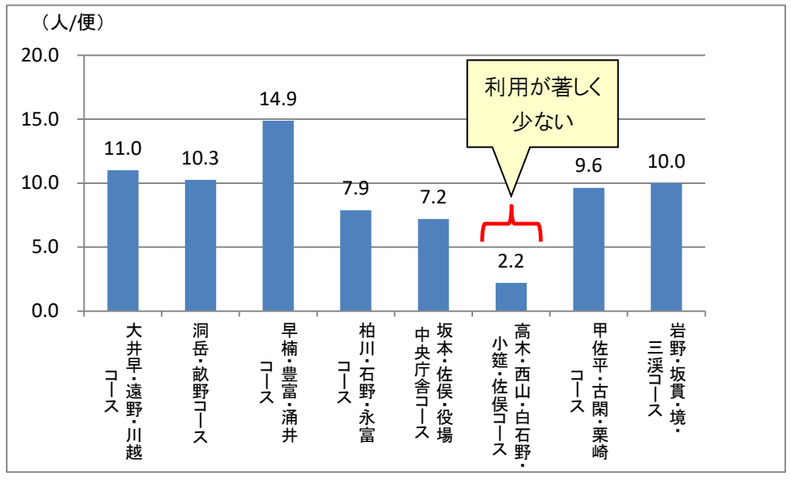
路線別に１便当たりの利用者数をみると、「早楠・豊富・涌井コース」が最も多く、約 15 人/便となっている一方で、「高木・西山・古閑・栗崎コース」は約２人/便と、他路線に比べ、極端に利用が少ない状況にある。



※各年度は当該年度の４月から３月を集計

出典：美里町提供資料

図　福祉バス年間利用者数の推移

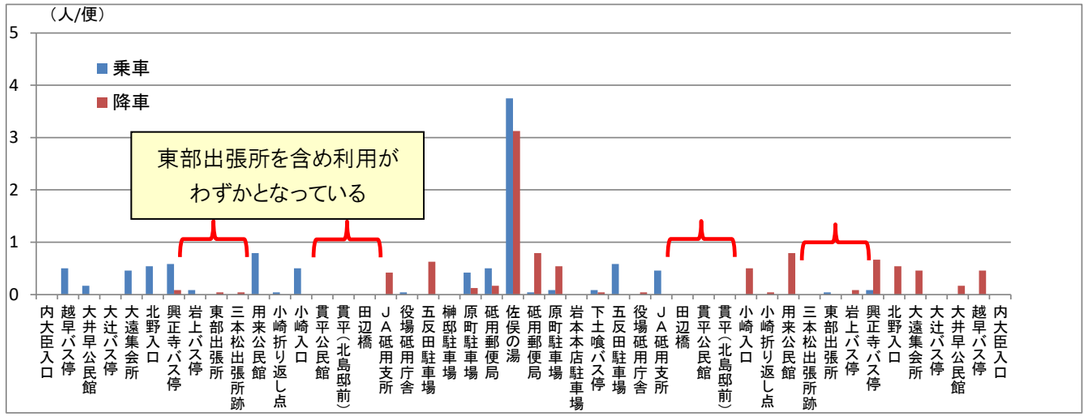


出典：美里町提供資料

図　福祉バス１便当たり利用者数

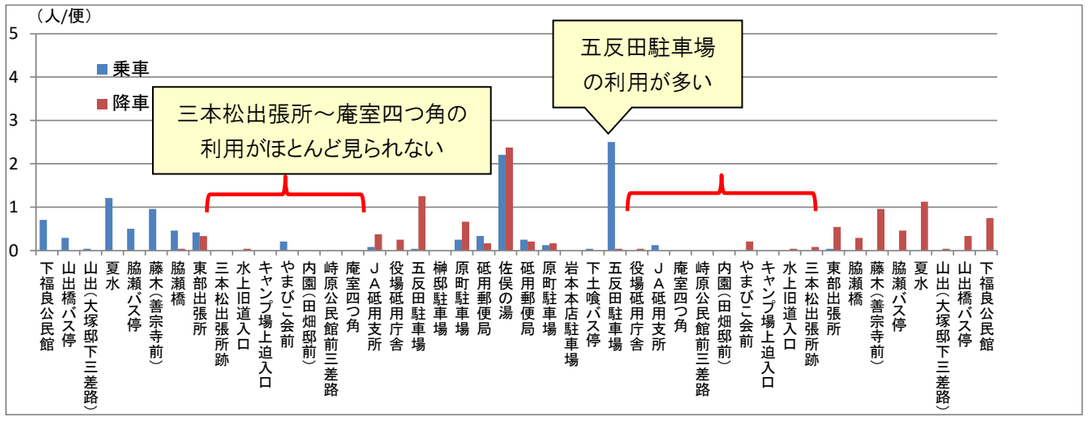
各路線の停留所別の利用状況をみると、各路線とも共通して「佐俣の湯」の利用が高くなっており、主に「佐俣の湯」への外出に利用していることがうかがえる。また、全体的に利用が少なく、ほとんどの停留所で、１人/便を下回っている。

そのような中、一定程度の利用がみられる一方で、全く利用されていないバス停も見られる。



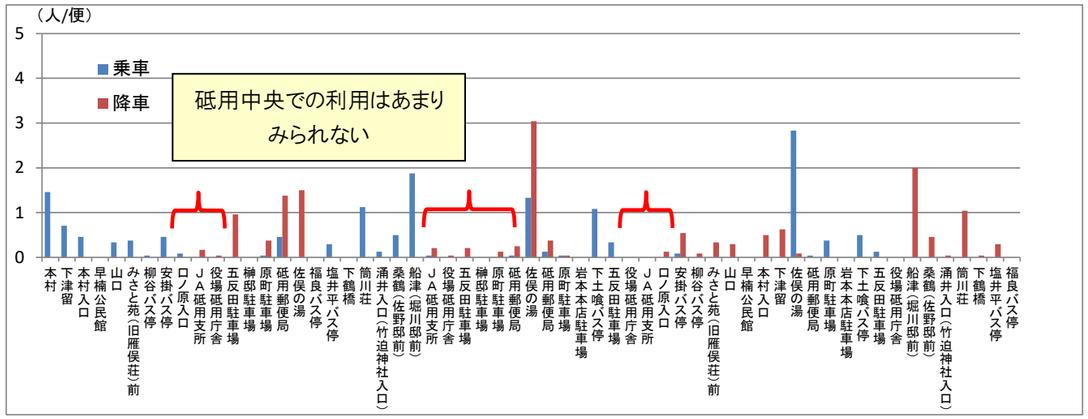
出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：大井早・遠野・川越コース



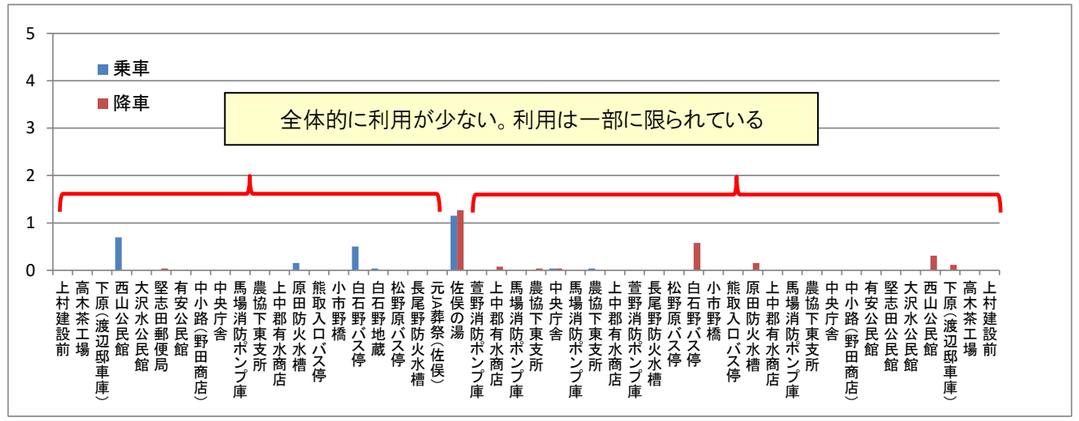
出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：洞岳・畝野コース



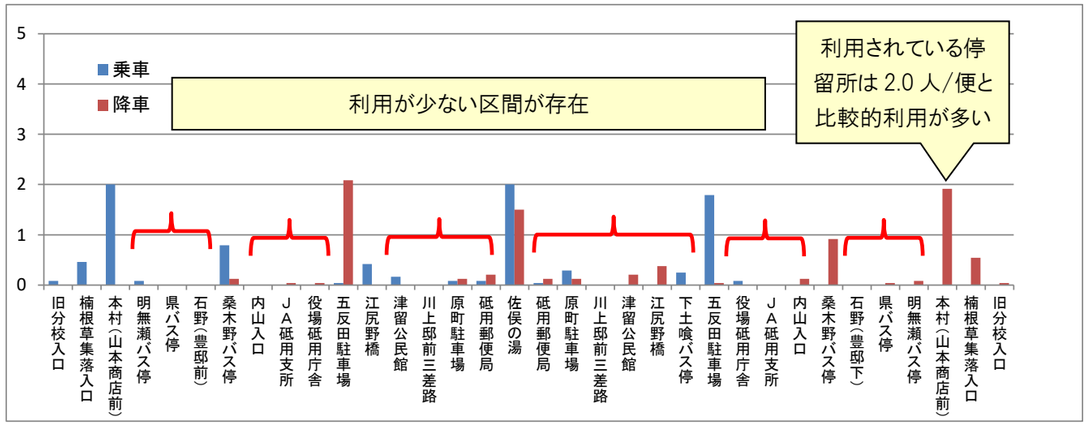
出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：早楠・豊富・涌井コース



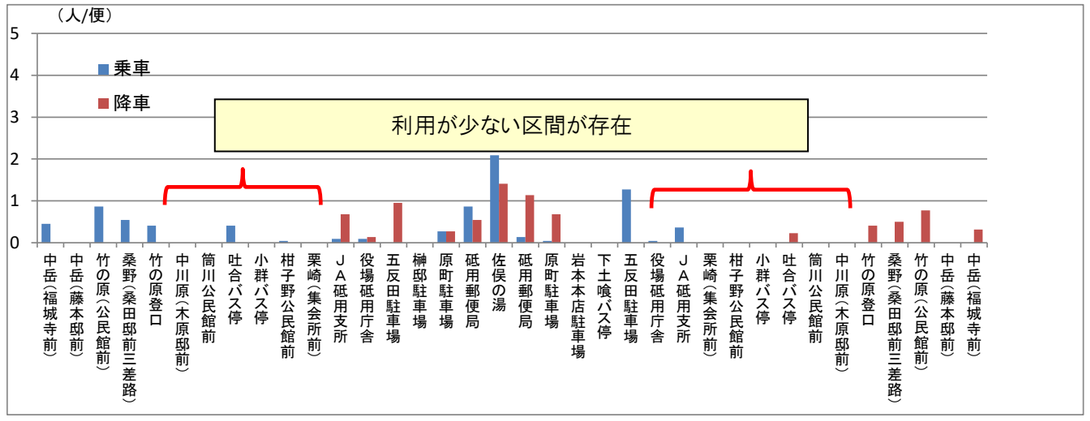
出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：高木・西山・白石野・小筵・佐俣コース



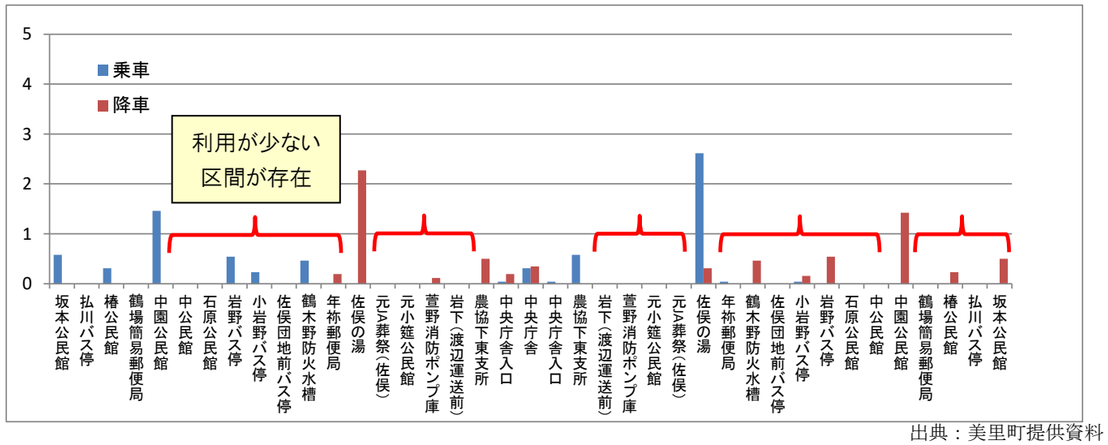
出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：柏川・石野・永富コース



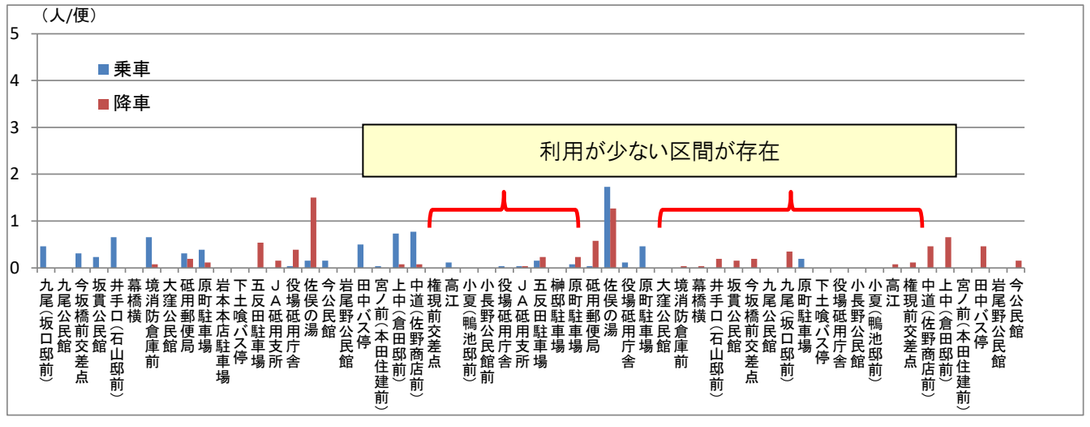
出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：甲佐平・古閑・栗崎コース



出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：坂本・佐俣・役場中央庁舎コース



出典：美里町提供資料

図　福祉バス停留所別１便当たり利用者数：岩野・坂貫・境・三渓コース

5．地域公共交通の課題（まとめ）

地域特性、公共交通の現状、町民の移動特性、上位・関連計画の整理を踏まえ、美里町における地域公共交通の課題を以下のように整理する。

地域特性（公共交通の必要性）

◆進展する高齢化
- −進展する高齢社会が到来し、高齢者数が増加。
- −高齢者世帯が増加。
- −運転できない高齢者が増加

◆厳しい地形条件
- −町民の高齢化に伴い、特に山間地における日常の移動が困難

◆社会条件の変化
- −現状でも多くの高齢者が運転している状況があるが、道路交通法の改正により、運転ができなくなる高齢者が急増することが懸念される

◆生活利便施設の立地状況
- −町内に商業施設、医療機関があるものの、すべての用を足すには不十分であり、他市町に外出する必要がある。

町民の移動ニーズ

◆町外への頻繁な移動
- −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る。
- −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。

◆利用が低迷している公共交通
- −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いる。

◆公共交通の主な利用者は高齢者と高校生
- −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、通学に利用している。利用交通機関は路線バスが多い。

美里町のまちづくり

◆高齢社会における住みよく快適なまちづくりを進め定住促進を図る観点
- −町域を越えた広域的な移動を支える公共交通
- −町域内の生活移動を支える公共交通

◆付加的な役割：観光交流を支える観点

公共交通の利用状況・運営状況

◆著しく利用が低迷している町内の公共交通
- −コミュニティバス、予約乗合タクシー、福祉バスは、著しく利用が低迷している。
- −路線バスについても、利用がわずかとなっている便や区間が存在。

◆財政負担額の増大
- −町は公共交通の運行に年間約 7,000 万円の財政負担をしている。
- -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

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足の確保
- −買い物、通院などの足の確保
- −「佐俣の湯」や集会所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

持続可能性の確保の面からの課題

◆収入面の強化
- −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