

美里町の公共交通の現状

美里町企画情報課政策企画係

はじめに

日本全体が人口減少社会に突入し、本町においても全国平均を上回るスピードで高齢化や人口減少が進むなか、住民の生活にさまざまな影響をもたらしており、とりわけ交通困難者の増加は深刻な問題となっている。

本町の公共交通は長期にわたって交通事業者が運行する路線バスに頼ってきたが、減便・廃止が相次ぎ生活交通の確保が課題となっていた。そのようななか、従来利用されていた方へのサービスの維持及び交通空白地域の拡大を防ぐため、コミュニティバスや乗合タクシーの運行などの代替策を講じてきたが、それらの公共交通も利用者が減少し、生活交通の維持が依然として困難な状況である。

今後は、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、路線バスやその他の公共交通の赤字分に対する補助による維持以外の新たな運行形態の確立に向けた公共交通施策に取り組んでいく必要がある。

現状把握〈地域・道路〉

1) 地域

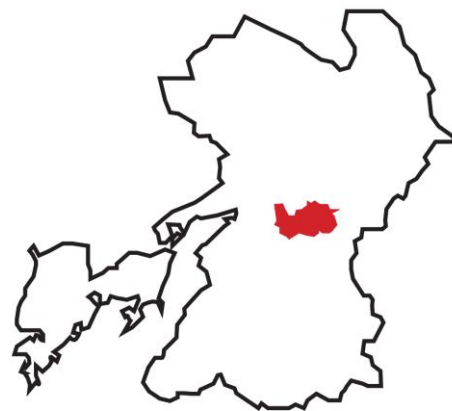
本町は、熊本県のほぼ中央に位置し、熊本市から南東へ約26km、車で約40分程度の距離にある自然豊かな地域である。

地勢は、山地丘陵部が多く、総面積144.00km²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、西部地区に一部平坦地が見られるが、概して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している。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る。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る。

最寄りの鉄道駅はJR松橋駅で、国道218号を通行して中央庁舎までは約13km、砥用庁舎までは約23kmの距離にある。

2) 道路

町を東西に貫く国道218号と、南北に貫く国道443号が骨格を形成し、熊本市、宇土市、八代市、延岡市を結ぶ広域的な道路網を構成する。この他、山間部には国道445号、甲佐小川線、囲砥用線、清和砥用線がある。



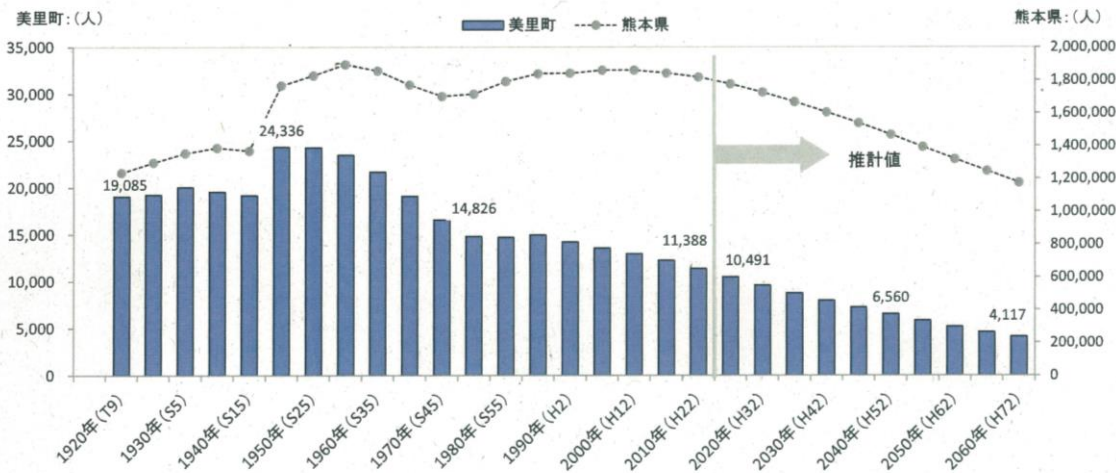
現状把握〈人口〉

3) 人口

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22年には11,388人となっており、昭和22年から平成22年までの63年間で、5割以上（53.2%）減少している。

将来の総人口については、これからも減少は続き、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る。

＜図 1-1 総人口の推移＞



資料：美里町：国勢調査及び人口推計（社人研準拠）
熊本県：国勢調査及び人口推計（社人研準拠）

現状把握<人口>

<図 1-2 年齢3区分別人口の推移>



資料: 国勢調査及び人口推計(社人研準拠) ※1940年(S15)、1947年(S22)はデータがないため線形補間。

<表 1-1 年齢3区分別人口割合の推移(1980年(昭和55年)以降)>

		1980年 (S55)	1985年 (S60)	1990年 (H2)	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)
年少人口	人数	2,696人	2,684人	2,501人	2,082人	1,672人	1,286人	1,089人
	構成比	18%	18%	18%	15%	13%	10%	10%
生産年齢人口	人数	9,638人	9,460人	8,482人	7,733人	7,155人	6,570人	5,941人
	構成比	65%	63%	60%	57%	55%	54%	52%
老年人口	人数	2,392人	2,839人	3,228人	3,756人	4,142人	4,398人	4,358人
	構成比	16%	19%	23%	28%	32%	36%	38%
		2015年 (H27)	2020年 (H32)	2025年 (H37)	2030年 (H42)	2035年 (H47)	2040年 (H52)	2050年 (H62)
年少人口	人数	932人	788人	673人	594人	534人	476人	272人
	構成比	9%	8%	8%	7%	7%	7%	7%
生産年齢人口	人数	5,177人	4,436人	3,807人	3,364人	3,039人	2,760人	1,625人
	構成比	49%	46%	43%	42%	42%	42%	39%
老年人口	人数	4,382人	4,385人	4,294人	4,035人	3,691人	3,324人	2,220人
	構成比	42%	46%	49%	50%	51%	51%	54%

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)は平均寿命の上昇や、団塊の世代の加齢により増加を続け、昭和55年で16%だった高齢者比率が平成22年には38%となり、著しく高齢化が進んでいる。

今後の推計をみても、高齢者数は減少するが、少子化等の影響により町全体の人口が減少するため、高齢化率は上がることが予測される。

まちづくりにおける、地域公共交通の果たす役割は今後も重要であると考えられる。

現状把握〈公共交通〉

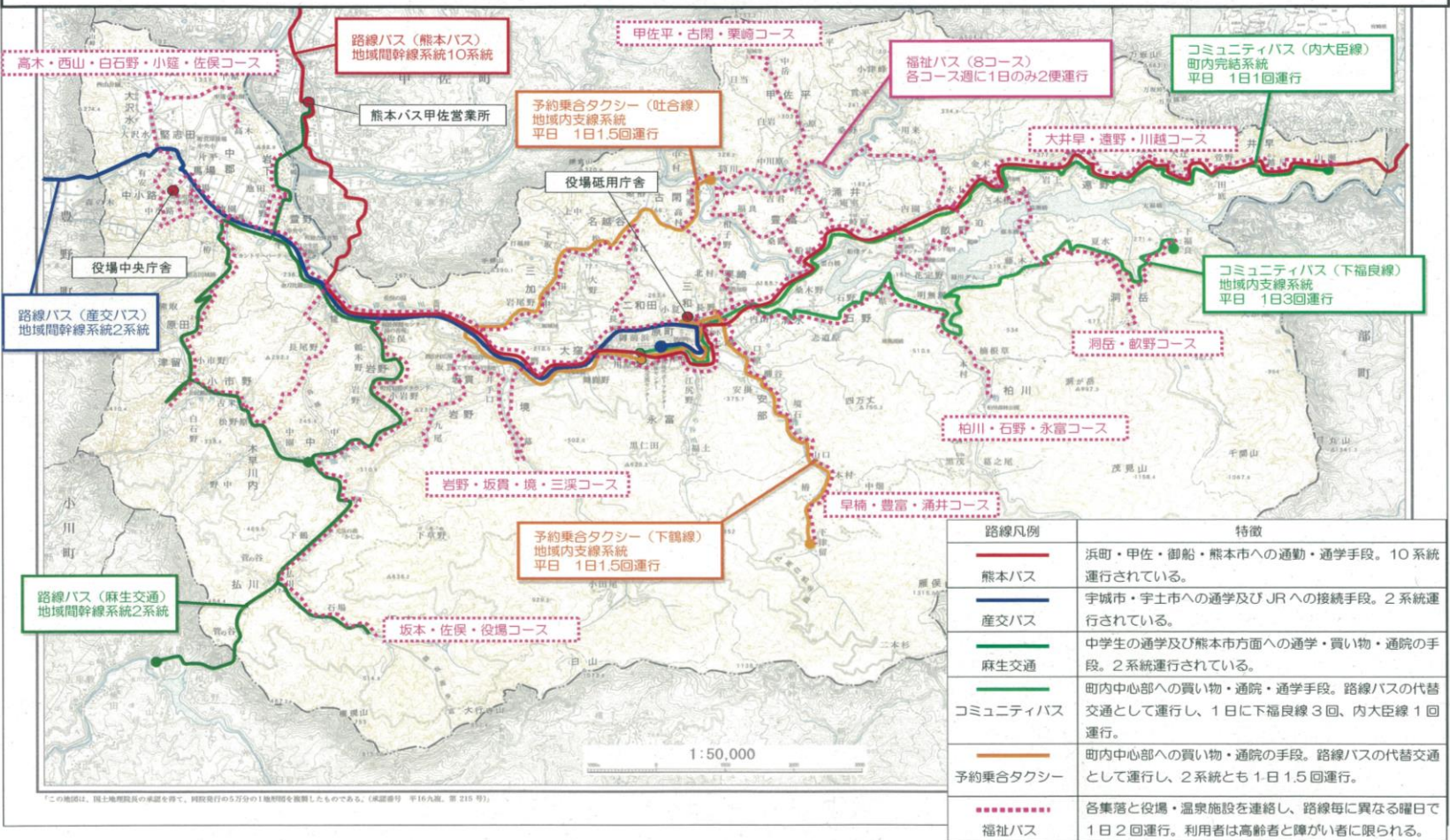
本町の公共交通

- 路線バス（熊本バス・産交バス・麻生交通）
- 予約乗合タクシー（おもやい号）
- コミュニティバス（おもやいジャンボ）
- 福祉バス
- スクールバス
- ※福祉有償運送（社会福祉協議会）

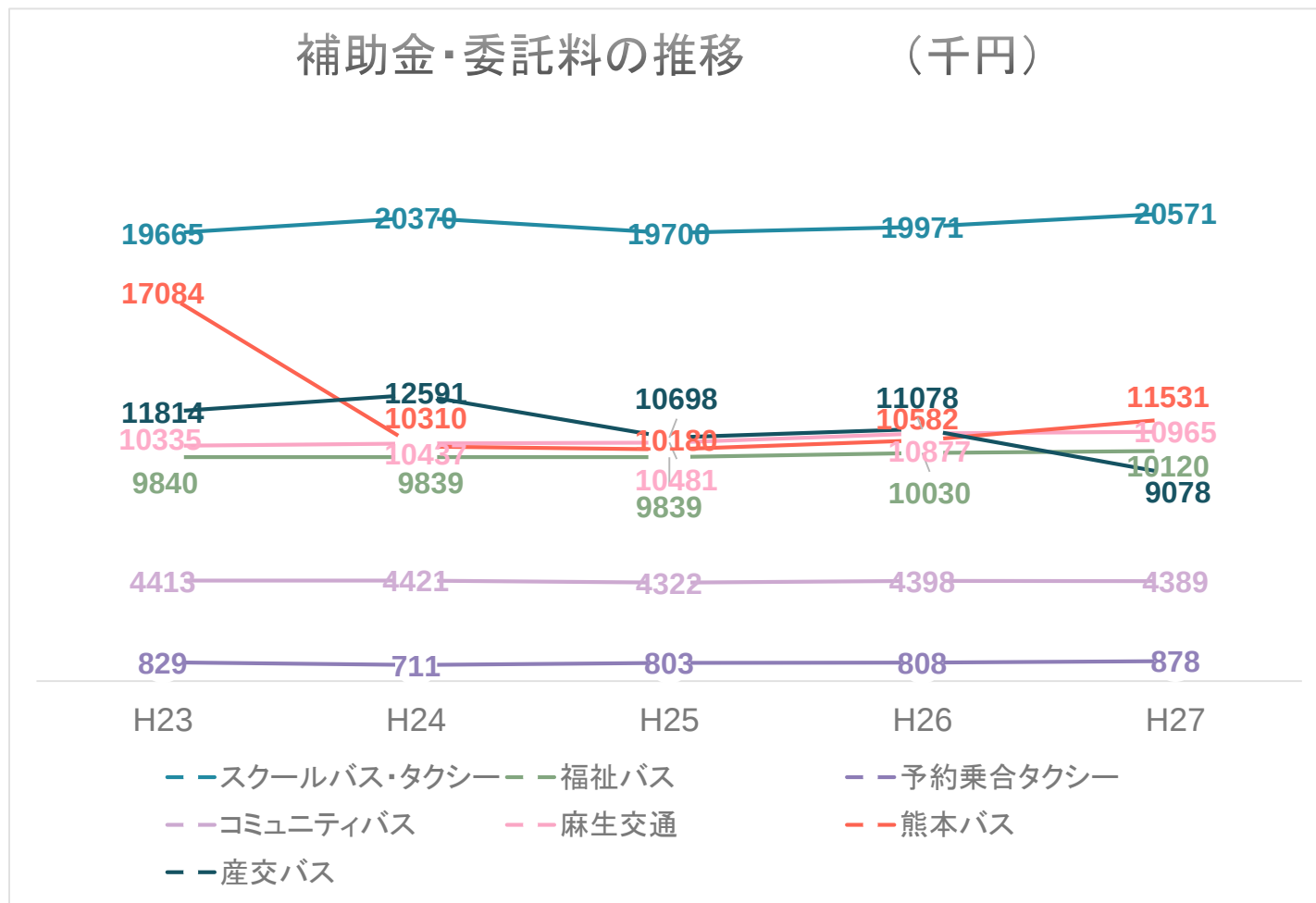
現状把握〈公共交通〉

美里町公共交通の現況

本町の公共交通は長期にわたって交通事業者が運行する路線バスに頼ってきたが、減便・廃止が相次ぎ生活交通の確保が課題となっている。そのようななか、従来利用されていた方へのサービスの維持及び交通空白地域の拡大を防ぐため、コミュニティバスや乗合タクシーの運行などの代替策を講じてきたが、利用者が減少し生活交通の維持が依然として困難な状況である。一見すると、交通網は充実しているように見えるが、路線バスの減便も相次いでおり、赤字分に対する補助等財政負担も増加している状況である。また、コミュニティバスや予約乗合タクシーにおいても利用者が減少している。福祉バスにおいては、各集落を通過するように8コース設定してあるが、各集落週に1日のみの運行であり、目的地へ直接行くことができず、乗車時間が長いことから利用者も年々減少傾向にある。今後は、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、各公共交通の赤字分への補助による維持以外の新たな運行形態の確立に向けた施策に取り組んでいく必要がある。



公共交通の町補助金・委託料の推移



公共交通に係る歳入歳出〈H27〉

【歳入】

熊本県生活交通維持・活性化交付金

1,950,000円

※路線バスに対する運行経費(町からの補助金)の約8割程度が国から「特別交付税」として措置されている。

【歳出】

公共交通名称	町支出額	備考
路線バス	31,565,000	国県補助を除く町持ち出し分
予約乗合タクシー	878,040	
おもやいジャンボ	4,389,200	
福祉バス	10,120,000	委託料(過疎債充当)
スクールバス	20,571,000	委託料
計	67,523,240	

前年度実績〈路線バス〉

路線バス

路線 バス	運行系統			系統 キロ程	美里 キロ程	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	永富	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	堅志田	砥用	22.9	11.7	10.7	2.0	53,666	8,622,000	国庫
	宇土	堅志田	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	5,808,000	
	鶴場	白石野	甲佐	10.9	9.8	3.0	0.4	3,565	5,157,000	
									31,565,000	

H26.10～H27.9実績

前年度実績〈乗合タクシー・コミバス〉

予約乗合タクシー(おもやい号)

運行系統		系統 キロ程	運行 回数	輸送 人員	運行費 補助	維持目的
起点	終点					
郵便局前	下津留	5.8	1.5	325	440,180	砥用中心部への買い物、通院手段
郵便局前	吐合	7.3	1.5	344	437,860	砥用中心部への買い物、通院手段
			計	669	878,040	

コミュニティバス(おもやいジャンボ)

運行系統			系統 キロ程	運行 回数	輸送 人員	運行費 補助	維持目的
起点	経由地	終点					
永富		下福良	13.9	3.0	1,252	3,212,400	砥用中心部への買い物、通院、通学手段
永富	三本松	内大臣	13.8	1.0	596	1,176,800	小中学生の通学的手段
				計	1,848	4,389,200	

※コミュニティバスには、小中学生が通学のため乗車する。

前年度実績〈福祉バス〉

運行委託料:10,120,000円

エリア	路線名	運行系統			運行本数	運行曜日	延べ利用者数
		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	6,109人
	洞岳・畝野コース	下福良	夏水・藤木・三本松・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・坂貴・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・役場中央庁舎舎コース	坂本	岩野・佐俣の湯	中央庁舎	AM1往復 PM1往復	木	1,023人
	高木・西山・白石野・小筵・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	

前年度実績〈スクールバス〉

➤ 運行状況

砥用小2台、中央小2台運行している。運行は、町が所有するバス車両を使い、砥用小の2路線を、「美里町移送運営協議会」へ、中央小の2路線を「(株)麻生交通」へ運行を委託している。

また、励徳小については「美里町移送運営協議会」が所有するタクシーと、路線バス、おもやいジャンボ内大臣線に対応している。また、中学生は路線バスやおもやいジャンボ下福良線を利用している。

➤ 町支出額(H27)

- ・ 中央小校区
学校児童送迎業務運行管理委託 : 8,577,000円
- ・ 砥用小校区
学校児童送迎業務運行管理委託 : 7,884,000円
- ・ 励徳地区
児童・生徒登下校送迎に係る運行業務委託 : 4,110,250円

その他

※路線バス定期券補助

※コミュニティバス学生利用分にかかる
運賃補助

福祉有償運送〈社会福祉協議会〉

➤福祉有償運送

高齢者や障がいのある方など、単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に、社会福祉協議会が行う有料の輸送サービス。事前に会員登録をする必要があるが、通院や通所だけでなく、買い物やレジャーなどにもご利用できる。

➤利用実績（H27）

利用者数 888人

社会福祉協議会支出額 1,440,055円
（運転手委託料、車両維持費等）

➤対象者

- ・介護保険法に基づく認定を受けている者のうち、要介護度3～5の者のうち車いすのままでないと、乗車することができないもの。
- ・身体障害者福祉法に基づき身体障害者手帳を受けているもののうち、18歳未満の者。18歳以上は第1種身体障害者で、かつ車いすに乗ったままでないと乗車することができないもの。
- ・知的障害者福祉法に基づき療育手帳の交付を受けている者のうち、18歳未満の者。18歳以上は障害の程度がA1又はA2の者。

上位計画等での位置づけ

➤ 美里町第2次振興計画

○施策名称：生活交通手段の充実

○基本方針：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。

○施策：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

○施策：利便性のある公共交通体系の整備

○内容：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。

➤ 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。

課題及び方向性

- 生活に最低限必要な生活基準の確保
 - ・交通困難者等の移動手段の確保
 - ・住み慣れた地域で、生き活きと暮らせるまちづくり

- 持続可能な仕組み・体制づくり
 - ・地域公共交通は地域で守り、育てる意識
 - ・公共交通を一元的なものにして、過度な投資を防ぎ、財政負担の抑制を図る。