

美里町 地域公共交通計画

本編（素案）



2026年 9月

美里町

美里町地域公共交通計画

目次

1. 計画の概要	1
1-1. 計画策定の背景と目的.....	1
1-2. 対象区域.....	1
1-3. 計画期間.....	1
1-4. 計画の位置づけ.....	2
2. 地域公共交通の将来像	3
2-1. 地域の将来像.....	3
2-2. 地域公共交通の役割.....	4
2-3. 地域公共交通の将来像.....	5
2-4. 目指す地域公共交通ネットワーク像.....	6
3. 地域公共交通の課題	9
3-1. 課題1 移動ニーズと乖離し利用が低迷する美里バス.....	10
3-2. 課題2 多様化、増大するニーズに対応できない輸送リソースの不足.....	12
3-3. 課題3 サービス維持が危ぶまれる町外との公共交通ネットワーク.....	14
3-4. 課題4 十分に広がっていない公共交通を支えていく意識.....	16
4. 課題解決に向けた基本方針及び施策・事業	18
施策1 町内の公共交通サービスの確保・維持.....	20
施策2 運転手の確保.....	26
施策3 地域輸送資源の活用.....	28
施策4 町外への公共交通サービスの利便性向上.....	30
施策5 利用啓発.....	32
施策6 他分野との連携推進.....	33
施策・事業の進捗・効果を測るKPI.....	36
5. 計画の推進体制	39
5-1. 計画の推進体制.....	39
5-2. 計画の評価方法.....	39

～巻末資料～

美里町地域公共交通活性化協議会 委員名簿.....	41
計画策定に向けて実施した調査概要.....	44
計画の進捗管理・効果計測のためのモニタリングシート.....	45

1. 計画の概要

1-1. 計画策定の背景と目的

本町の人口は、少子高齢化の進行や町外への転出が続いていることにより、減少が続いています。2004年の合併直後は約1万3,000人でしたが、現在では約8,300人にまで減少しており、人口減少が著しく進んでいます。また、高齢化率は48%を超えており、急速に高齢化が進んでいます。

このような人口の変化により、高齢者を中心に移動に不便を感じる人が増えているほか、移動のニーズも変化しており、生活を支える移動手段の確保が重要な課題となっています。

こうした中、本町では2017(平成29)年度に「美里町地域公共交通網形成計画」を策定し、町民の生活を支える公共交通の維持・確保に向け、コミュニティ交通「美里バス」の運行などに取り組んできました。

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」をめざす将来像として掲げ、住みよく快適なまちづくりを進めています。公共交通についても、町民の日常生活を支え、誰もが安心して移動できる環境づくりを進めていくこととしています。

しかし、人口減少や自家用車への高い依存などを背景に、公共交通の利用者は伸び悩んでおり、運行の効率性や将来にわたる持続性の面で課題が残っています。また、高齢化のさらなる進行や運転手などの担い手不足により、これまでの交通サービスを維持していくことが難しくなることも懸念されています。

このような背景を踏まえ、本町では、これまでの取組の成果と課題を整理するとともに、地域の実情や将来動向に即した公共交通のあり方を見直す必要があります。

本計画は、「美里町第2次振興計画」に掲げる将来像の実現に向け、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を図るとともに、地域内外の移動の確保を通じて地域の活性化に寄与することを目的として策定するものです。

1-2. 対象区域

本計画は、美里町全域を対象とします。

1-3. 計画期間

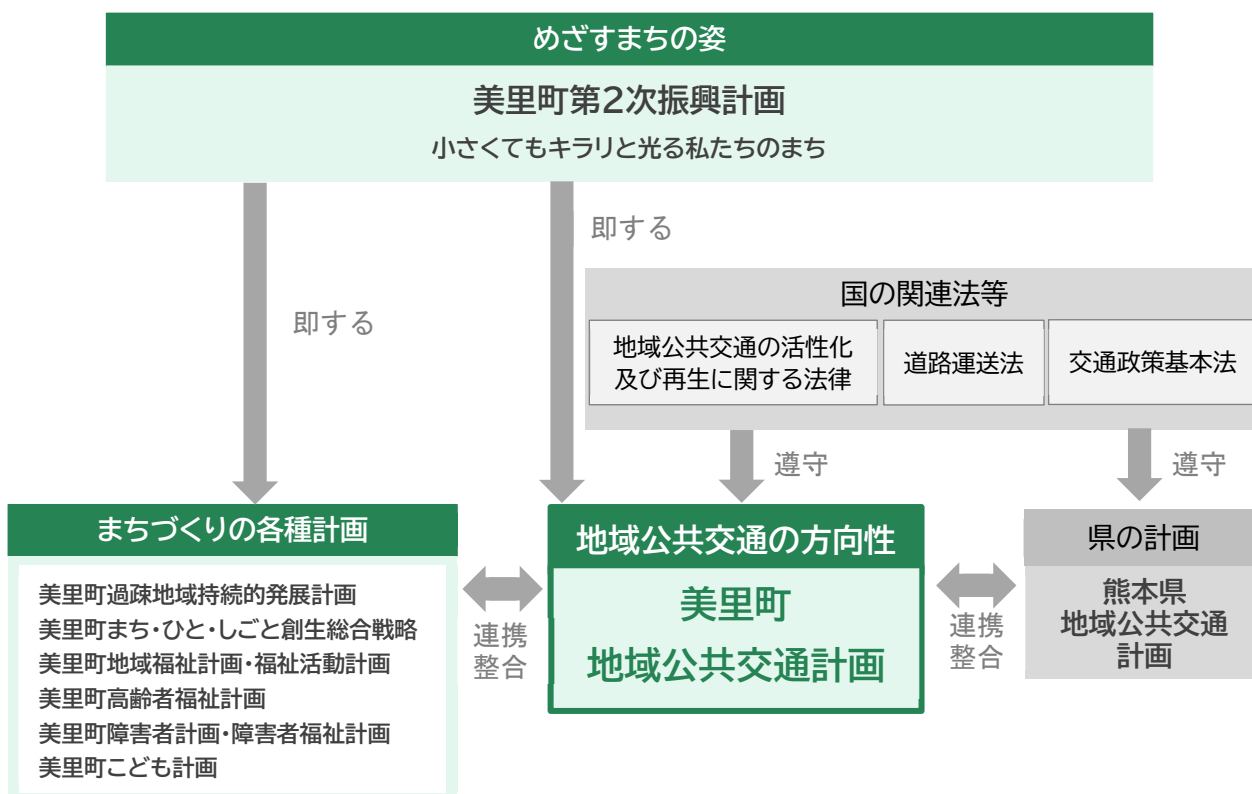
本計画は、2026(令和8)年10月から2032(令和14)年3月までの5年6か月間を計画期間とします。なお、期間内においても、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「美里町第2次振興計画」に即し、町の各取組方針を示す「美里町過疎地域持続的発展計画」や「美里町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、保健福祉、教育、環境などの各種計画と連携を図りながら、暮らし続けられる移動環境の形成を推進していくための計画です。

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定します。

■美里町地域公共交通計画の位置づけ



2. 地域公共交通の将来像

2-1. 地域の将来像

本町では、第2次振興計画において「小さくてもキラリと光る私たちのまち-やさしさとの対話まちづくり-」を掲げ、「町民一人ひとりが本町に愛着や誇りを持ち、住み続けたいと思えるまちづくり」「将来に向けて持続可能なまちづくり」を進めていくこととしています。各関連計画においても振興計画に沿った方針が示されており、「住み慣れた美里で、大人も子どもも高齢者もみんながいきいきと豊かで安心できる暮らしを送れる環境が、将来も続くまちづくり」を進めています。

美里町の将来像：

「小さくてもキラリと光る私たちのまち -やさしさとの対話まちづくり-」

	概要(基本理念・基本方針など)	交通に関連する施策
第2次振興計画 後期基本計画	<ul style="list-style-type: none"> 町民一人ひとりが本町に愛着や誇りを持ち、住み続けたいと思えるまちづくり 将来に向けて持続可能なまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 施策大綱⑤「住みよく快適なまちづくり」(9)生活交通手段の充実 施策①「公共交通の維持・発展」 施策②「交通困難者対策」 施策③「公共交通体系の検討」
美里町過疎地域 持続的発展計画	<ul style="list-style-type: none"> 将来にわたって安心して暮らし続けることのできる地域社会の形成 	<ul style="list-style-type: none"> 交通施設の整備及び交通手段の確保等②「交通確保対策」 バス事業者、タクシー事業者への運行費助成、住民への利用促進の啓発
美里町まち ・ひと・しごと 創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> 「安心して働ける」「新しいひとの流れをつくる」「結婚・出産・子育ての希望を叶える」「安心して暮らすことができる」 	<ul style="list-style-type: none"> ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的なまちづくり 「利用しやすい公共交通サービスの提供」
第4期美里町 地域福祉計画・ 福祉活動計画	<ul style="list-style-type: none"> 町民一人ひとりの暮らしと生きがい、地域を共に作っていく『地域共生社会』を実現 誰もが豊かな生活を送ることができるまち 	<ul style="list-style-type: none"> 重点取組「将来の移動や買い物支援を考える」—買い物支援モデル事業、生活支援ボランティア養成講座、有償運送事業、障がい者移動支援事業、福祉関係者などと連携・協力した移動支援
第9期美里町 高齢者福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> 住み慣れたまちで、地域で、誰もがいきいきと生活を続けるために、高齢者をはじめとした住民全体が、つながりを実感できるまち 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の移動手段の確保(1)町内における移動手段の確保 各種協議会や民間団体と連携を図り、生活支援ボランティアの中での外出支援や移動支援サービスのサービス内容拡充等を視野に入れ検討
美里町 障害者計画・障 害者福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者が地域社会で積極的に社会・経済活動に参加できるよう、障がい者が外出しやすい環境をつくる 	<ul style="list-style-type: none"> 生活環境(6)外出支援の充実 福祉車両の活用、福祉有償運送
美里町こども 計画	<ul style="list-style-type: none"> すべてのこども・若者が自分らしく生きる美里町～地域・学校・家庭・社会全体で全力応援～ 	<ul style="list-style-type: none"> こどもや子育て世帯が暮らしやすいまちづくり

～本町のまちづくりの方向性～

住み慣れた美里で、大人も子どもも高齢者も
みんながいきいきと豊かで安心できる暮らしを送れる環境が、**将来も続く**まちづくり

2-2. 地域公共交通の役割

「美里町で誰もがいきいきと生活を続ける/住み続けたい」を実現していくために、交通には「町民一人一人の日常の様々な活動が行えるように、その活動場所までの移動手段を確保していく」ことが求められています。

<美里町における地域公共交通の役割>

「子どもや高齢者などの運転ができない層などを中心に、誰もが自家用車でなくても移動できる環境を提供すること」

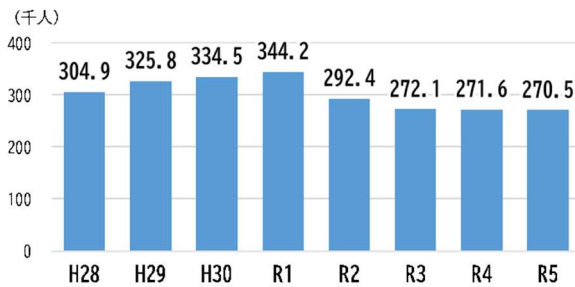
小中学生の遠距離通学、高校生の町外への通学、運転免許を持っていない高齢者や運転に不安がある人などの日常的な外出を支える交通サービスを提供することが本町における地域公共交通の役割です。

【様々な属性の主な活動と対応する移動手段 イメージ】

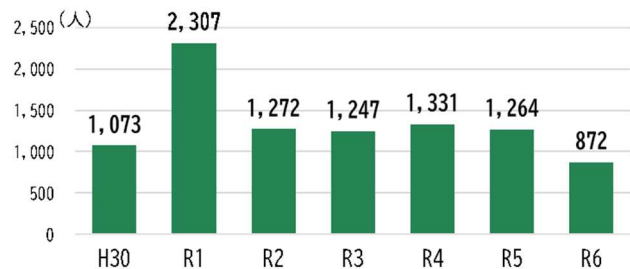
主な属性	主な活動	想定される移動手段
小学生・中学生	通学、習い事 など	徒歩、自転車、スクールバス など
高校生、大学生等	通学、習い事、私用など	徒歩、自転車、路線バス、送迎 など
生産年齢層	通勤、業務、買物、私用など	自家用車、路線バス、コミュニティ交通、タクシー など
高齢層	買物、通院、私用など	自家用車、路線バス、コミュニティ交通、タクシー、送迎 など

地域公共交通の役割を果たすべく、本町では交通事業者と連携して路線バスの維持や平成 30 年からコミュニティ交通「美里バス」の運行に取り組んできました。しかしながら、路線バス、美里バスともに利用者は減少し、燃料費の高騰等も相まって行政負担額は増加、さらに運転士不足の深刻化による減便や運行区間の縮小なども生じており、公共交通の持続性は低下し、非常に厳しい状況に直面しています。(地域公共交通の現状分析は第3章に詳細を掲載)

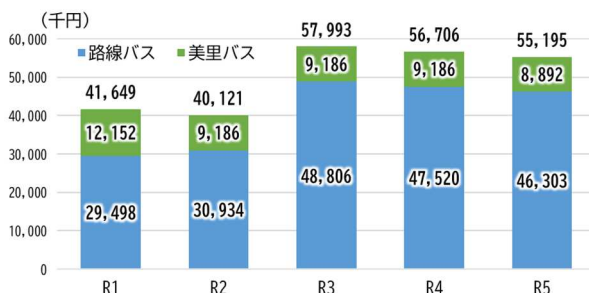
■路線バスの年間利用者数の推移



■美里バスの年間利用者数の推移



■路線バス・美里バスに対する美里町の負担額



■交通事業者ヒアリング(運転士不足関連のみ)

【路線バス事業者】

- ・ドライバー不足が一番の課題。高齢化にも関わらず、新しい人が入ってこない。
- ・勤務時間管理のために減便せざるを得ない。

【タクシー事業者】

- ・ドライバーの高齢化、人員不足、運転時間(労働時間)の問題がある。美里町では夜間の営業を止めており、売り上げに影響が出ている。

2-3. 地域公共交通の将来像

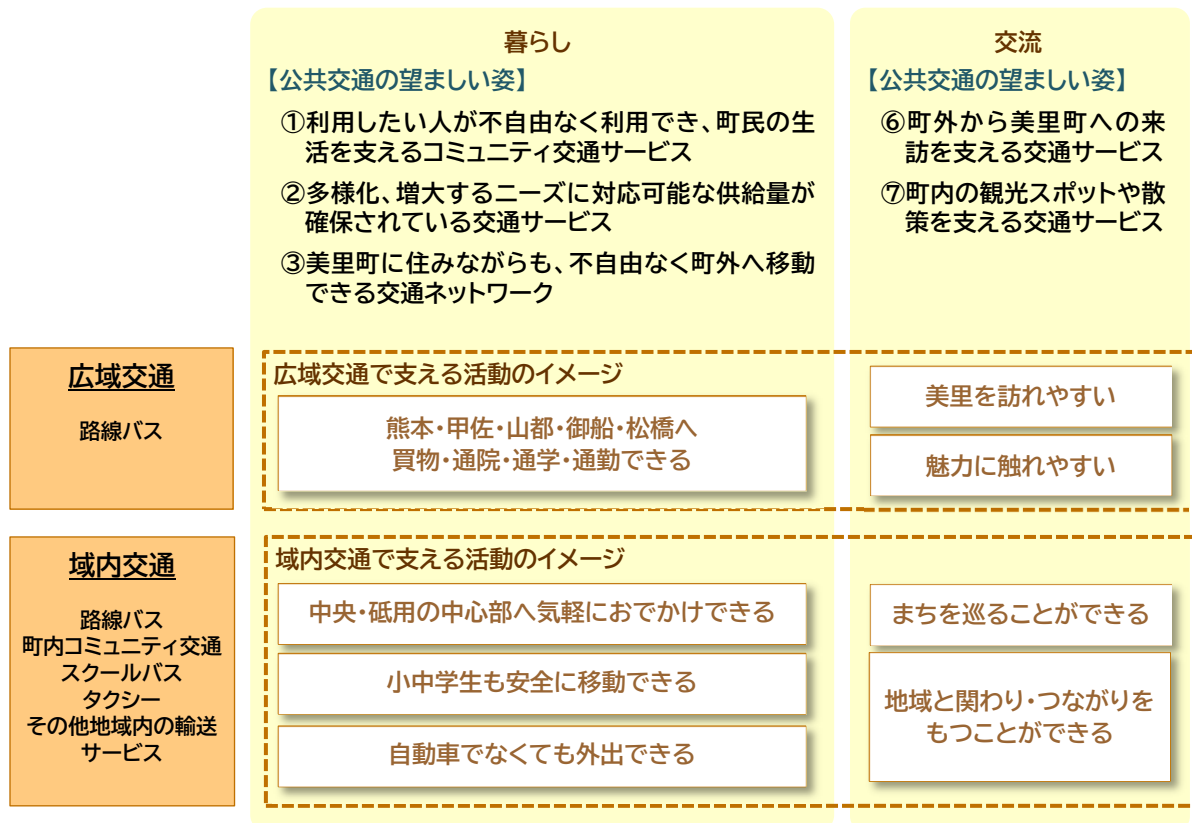
取り巻く環境が厳しい状況にありながらも、役割を果たしていくために、目標となる本町の地域公共交通の将来像を設定しました。

地域公共交通
の
将来像

「誰もが安心して暮らし続けられるまちを支える公共交通」
「町民みんなで公共交通を支え育てる」

利用減少と減便の負の連鎖が引き起こす交通崩壊を食い止めるために、町民みんなで公共交通を支えていくことで、誰もが安心して暮らし続けられるまちを支える公共交通を、育み確保することを目指します。

「暮らし」や「交流」の活動と目指す交通の姿のイメージ



【公共交通の望ましい姿】（地域公共交通の維持に向けた地域の関わり方）

- ④町民が公共交通を移動手段の選択肢として認識し、利用したいときに利用できるスキルを有する状態
- ⑤町民が美里町の公共交通を守る意識を有する状態

2-4. 目指す地域公共交通ネットワーク像

本町の地域公共交通の将来像の実現に向けて、各交通機関が担うべき役割を明確化するとともに、相互の連携により効果的に組み合わせることで、町民の日常生活や来町者の移動を支え、地域の活性化に資する持続可能な地域公共交通網の構築を目指します。

1) 公共交通機関の役割

町内の公共交通機関について、その役割を定義します。

■公共交通機関の役割

区分	交通機関	役割
広域 幹線交通	路線バス	熊本市や松橋町、甲佐町など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に通院、日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。
域内 幹線交通	路線バス	主に中央地域の町内幹線軸として、各集落から甲佐町のアクセスや買物、通院等の日常生活での移動を担う。
支線交通	町内コミュニティ交通	各集落から中央地域、砥用地域の中心部またはバス停留所までの移動を支えるサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、また移動困難者の外出を支援する。町民の日常生活における多様な移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。
その他	スクールバス	小中学生の通学を支える。また、砥用中央以降廃止路線エリアの通勤・通学者を混乗することで代替交通としての役割を担う。
	タクシー	乗降場所、時間帯を問わず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。
	自家用有償旅客運送	町内コミュニティ交通及び幹線交通が運行しない時間帯に発生する時間的空白を解消する交通として、地域のタクシー事業者及び地域の協力者が運行を担い移動ニーズを支える。

2) 交通結節点

本町の中心的な拠点である美里町役場中央庁舎、道の駅 佐俣の湯、原町駐車場(砥用中央バス停)を、路線バスや町内の交通、タクシーなどが集まる乗り換え拠点として位置付けます。

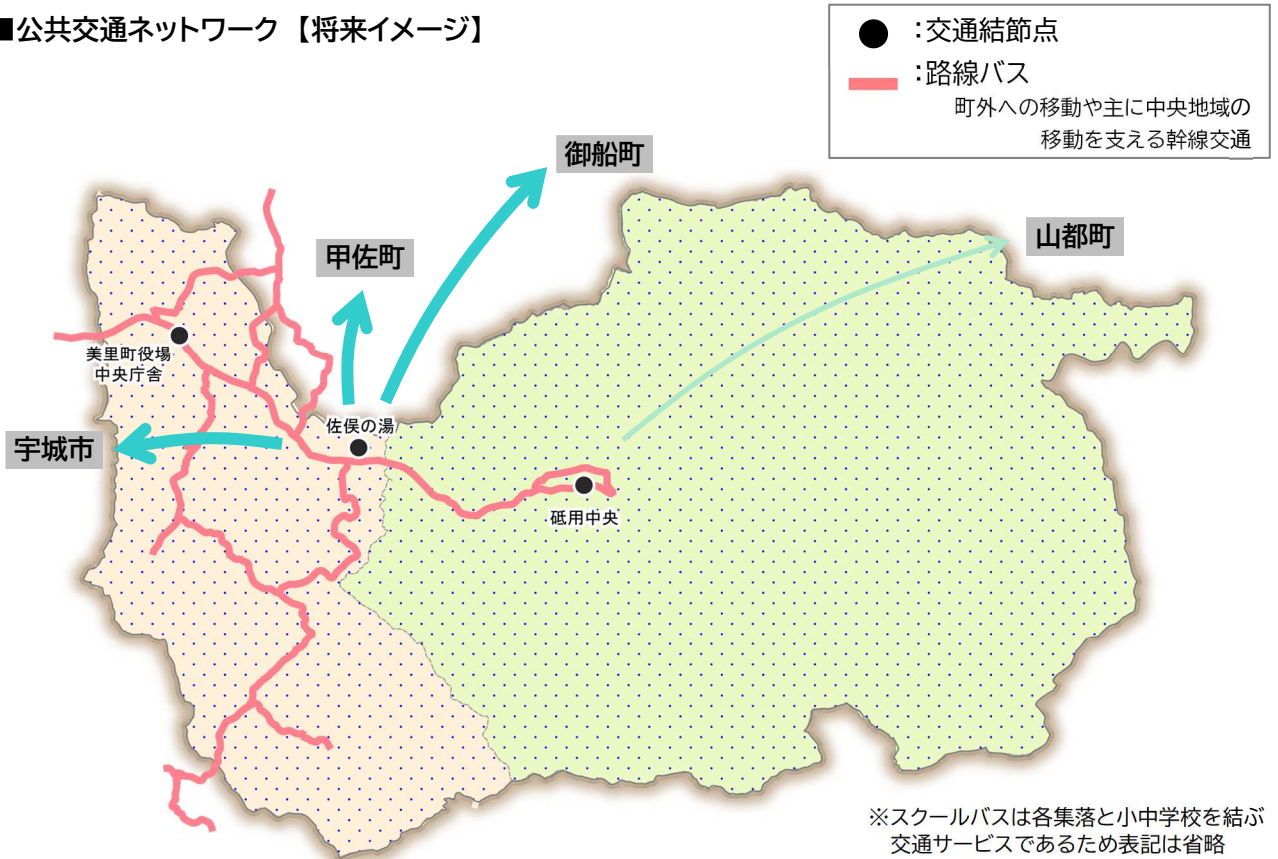
■交通結節点

交通結節点	路線バス	町内 コミュニティ交通	タクシー
美里町役場中央庁舎	●	●	●
道の駅 佐俣の湯	●	●	●
原町駐車場(砥用中央バス停)	●	●	●

3) 将来公共交通ネットワーク

町民や来町者の多様な移動に対応するため、広域幹線、域内幹線、支線、その他交通がそれぞれの役割を分担し、交通結節点で円滑に接続する持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。

■公共交通ネットワーク【将来イメージ】



■交通機関と交通結節点の階層的構造とサービス水準

	輸送量	運行頻度	運賃	ルート
幹線 広域幹線 (路線バス)	大量	朝夕: 1時間に1~2便 日中: 2~3時間に1便		長距離
域内幹線 (路線バス)	大量	朝夕: 1時間に1~2便 日中: 2~3時間に1便		主に 中央地域
支線 (町内コミュニティ交通)		日中: いつでも	安価	町内 くまなく
その他 (タクシー)		いつでも		自由

4) 各運行系統の位置づけ・役割・必要性

各運行系統の位置づけと役割・必要性を整理しました。

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
広域幹線	[K2-5]	桜町バスターミナル	健軍	砥用・学校前	4条乗合	路線定期運行	熊本バス	特別対策補助
	[M4-2]	桜町バスターミナル	辺場・イオン熊本	砥用・学校前	4条乗合	路線定期運行	熊本バス	特別対策補助
	松橋～砥用線	松橋駅	堅志田・佐俣の湯	砥用中央	4条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
	宇土～砥用線	宇土本町二丁目	堅志田	砥用中央	4条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
域内幹線	氷川線	団地前	坂本石段前	氷川ダム前	4条乗合	路線定期運行	麻生交通	特別対策補助
	鶴場線	熊本バス営業所	白石野	鶴場	4条乗合	路線定期運行	麻生交通	特別対策補助

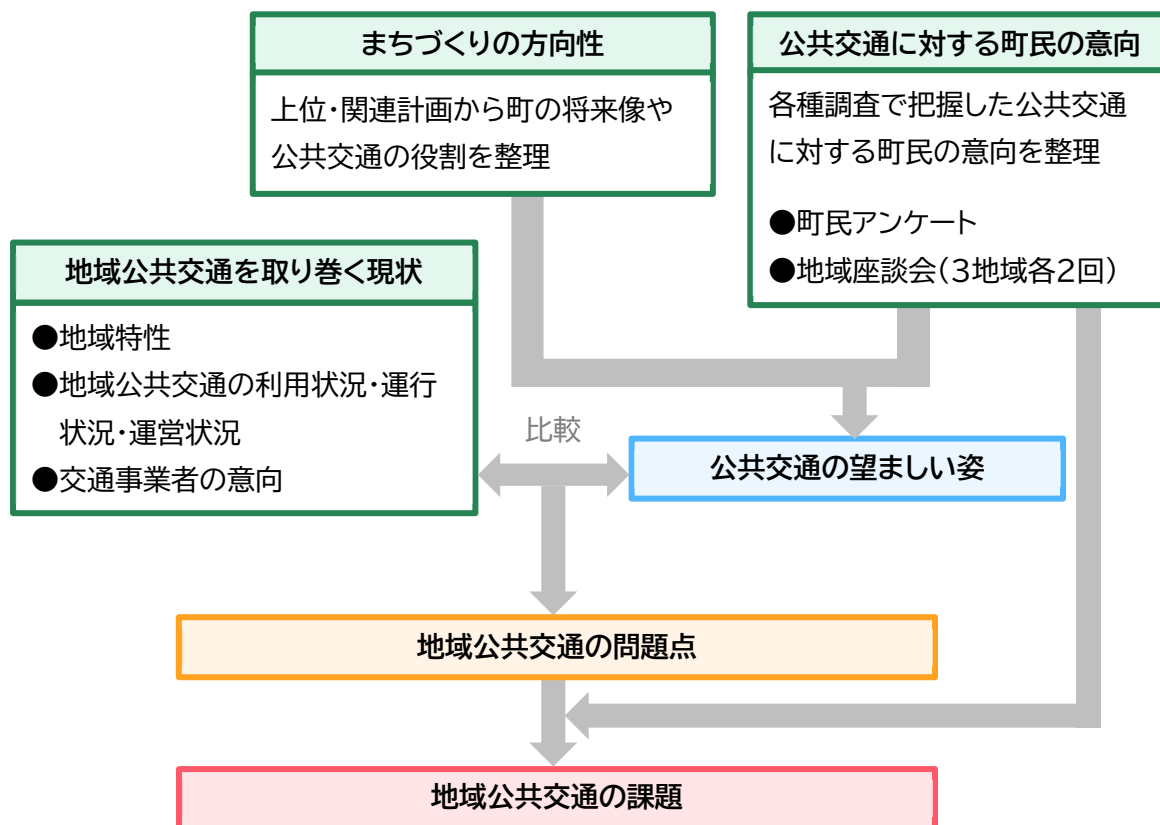
3. 地域公共交通の課題

地域公共交通の現状について、町民等の日常生活における移動の利便性の向上および将来にわたる持続的な確保の観点から、問題点と課題を整理しました。

地域特性(人口や移動特性など)や公共交通の利用状況・運行状況・運営状況といった現状分析を行い、2章で整理した地域公共交通望ましい姿と比較して、問題点を抽出しました。

これらの問題点に対して、町民の改善要望等も考慮しながら、今後取り組むべき課題を整理しました。なお、本町の地域特性や地域公共交通の現状の詳細については、「資料編」に掲載しています。

■地域公共交通の問題点と課題を整理するまでの経緯



■地域公共交通の課題

課題1 移動ニーズと乖離し利用が低迷する美里バス

課題2 多様化、増大するニーズに対応できない輸送リソースの不足

課題3 サービス維持が危ぶまれる町外との公共交通ネットワーク

課題4 十分に広がっていない公共交通を支えていく意識

3-1. 課題1 移動ニーズと乖離し利用が低迷する美里バス

地域公共交通を取り巻く現状

- 美里バスは町民の一定程度に認知されてはいるものの、利用経験は2.5%にとどまり、実際の利用にはほとんど結びついていません。
- また、乗降場所が自宅から離れていることや、運行便数が少ないこと、外出先での滞在時間が短いことなど、町民から利用が不便との意見が挙げられています。
- さらに、買物や通院に加えて私用や地域活動など多様な移動ニーズが存在する中で、美里バスの運行形態(定路線・ダイヤ設定・予約型)ではこれらに十分対応できていない状況がみられます。
- 加えて、美里バスの主な利用者は高齢者で、乗降場所を外出先近くにしてほしいといった改善要望も挙げられています。

比較

公共交通の望ましい姿

- ① 利用したい人が不自由なく利用でき、町民の生活を支えるコミュニティ交通サービス

ギャップ

地域公共交通の問題点

- 美里バスは高齢者の移動手段の確保を目的として導入されたものの、現状では利用が低迷しており、**本来の役割を十分に果たしているとは言えない状況**にあります。
- また、沿線住民のニーズが十分に反映できておらず、運行内容と利用実態との乖離が生じていることから、**想定している対象者の利用促進にもつながっていない**と考えられます。

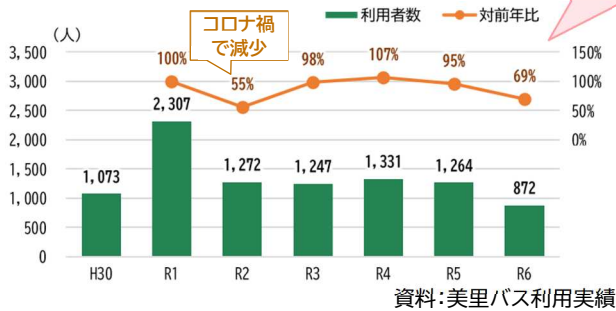
課題1

移動ニーズと乖離し利用が低迷する美里バス

美里バスについては利用の低迷や移動ニーズとの乖離など問題が見られることから、「利用したい人が不自由なく利用できるコミュニティ交通」の確保に向けて、区域運行への移行を含めた運行形態の変更、予約方法、運行時間、運行ルートの見直しなど、抜本的な運行内容の見直しが必要です。

<美里バスの利用状況>

■美里バスの年間利用者数の推移



年間利用者数はコロナ後に回復したものの、R4年以降は減少傾向

稼働率ゼロの路線が11路線も存在

■美里バスの稼働率0%の路線一覧

稼働率0%の路線一覧 (11路線)		
岩下線	有安線	中川原線
西山線	坂本線	貫平線
中小路線	木早川内線	小崎線
八幡原団地線	三加線	

資料:美里バス利用実績

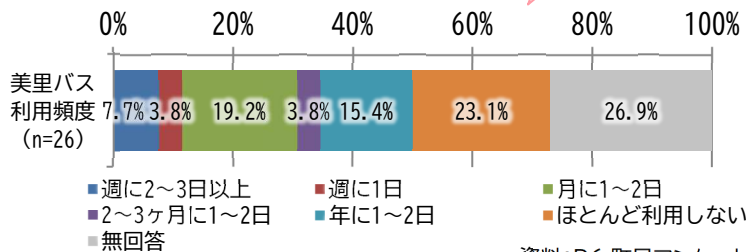
■美里バスの認知状況

認知	利用	割合
知ってる	利用あり	2.5%
	利用なし	64.5%
知らない		31.7%

回答者:1,042人 うち、無回答:1.3%

利用経験者はわずか2.5%

■利用したことがあると答えた方の利用頻度



利用者の利用頻度も高くはない

■町民の外出時の美里バス利用率

移動目的	美里バス利用率
通勤・通学	0.0%
買物	0.8%
通院・通所	0.7%
その他の移動	0.0%

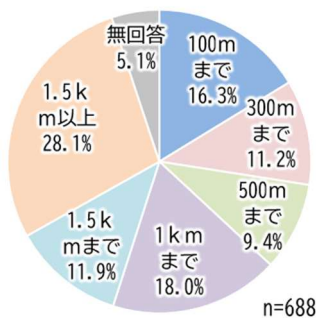
資料:R6 町民アンケート

町民の外出時の美里バス(月1以上)の利用割合は、どの目的別にみても低い

<美里バスに対するご意見>

【70代以上のご家族の方について】

■無理なく休まずに歩ける距離



地区別座談会

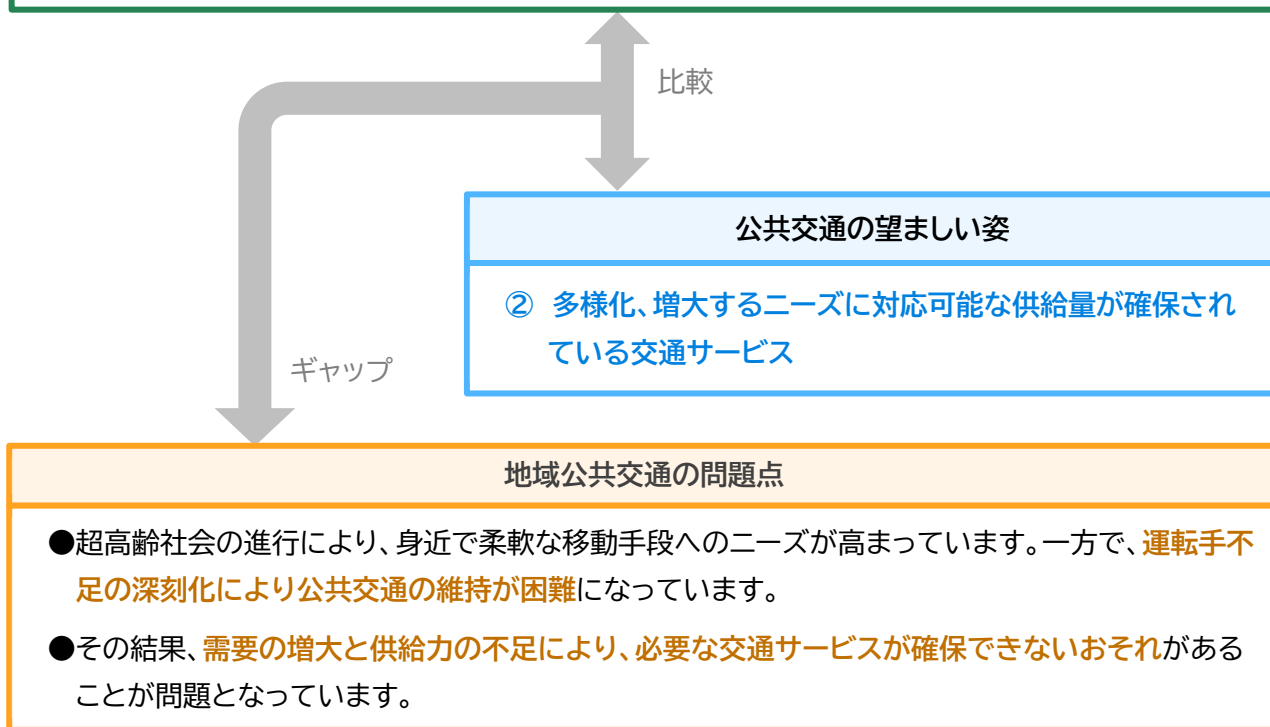
- 家の近くまで送ってほしい
 - 町内を周遊バスのように巡回してほしい
 - 乗降場所が決まっており、そこから自宅までの移動に不便を感じる
 - 往復の間の時間が1時間しか余裕がないので、買物がゆっくりできない
- 資料:地区別座談会



3-2. 課題2 多様化、増大するニーズに対応できない輸送リソースの不足

地域公共交通を取り巻く現状

- 住民の移動ニーズは、通勤・買物・通院に加えて、私用や地域活動など多様化していますが、現行の交通サービスはこれらの多様なニーズに十分対応できていません。
- 高齢者がさらに年齢を重ね、自家用車を運転できない層の増加が見込まれ、今後、公共交通の利用機会が高まることが想定されます。
- 一方で、交通事業者においてはドライバー不足が深刻であり、減便や運行縮小が進んでいるほか、タクシーについても運用に余力がない状況であり、供給量の確保が困難となっています。
- さらに、病院送迎やスクールバス等の既存交通資源はあるものの、相互の連携・活用は十分とは言えません。
- このように、移動ニーズは増加・多様化する一方で、交通サービスの供給は縮小傾向にあり、需要と供給にはミスマッチが生じています。



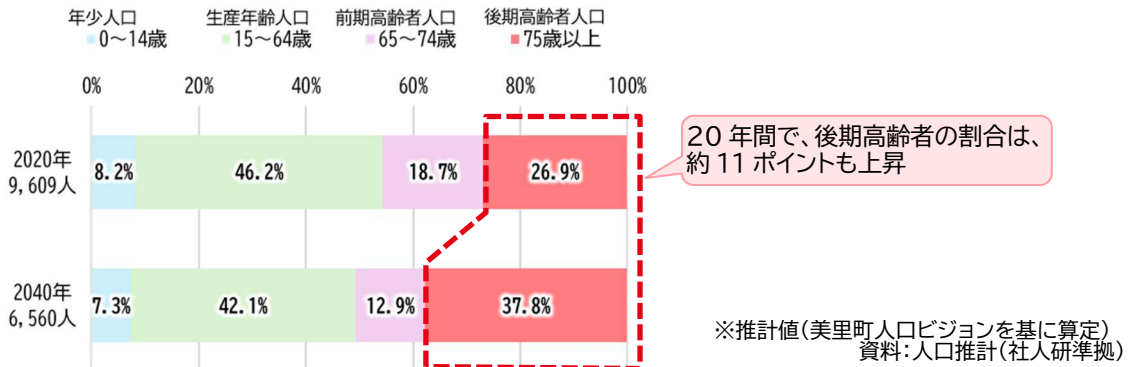
課題2

多様化、増大するニーズに対応できない輸送リソースの不足

超高齢社会の進行により自家用車を運転できない住民の増加が見込まれる中で、運転手不足が顕在化し、さらなる深刻化も懸念される状況に対し、「多様化、増大するニーズに対応」していくために、各交通機関の運転士の確保を強化するとともに、地域との協働による持続可能な移動サービスの構築に向けた検討が必要です。

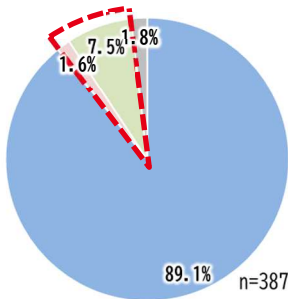
<町の現状>

■美里町の年齢区分別人口割合

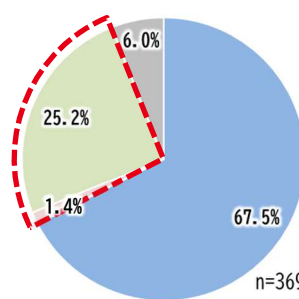


■高齢者の運転免許保有状況

<前期高齢者(65~74歳)>



<後期高齢者(75歳以上)>

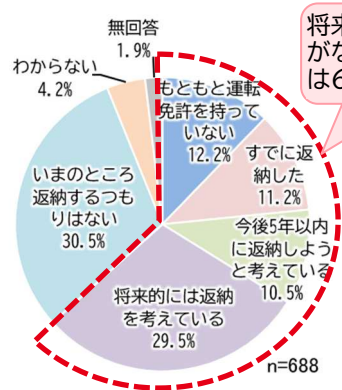


- 運転免許も、自分が使える自家用車も持っている
- 運転免許は持っているが、自分が使える自家用車は持っていない
- 運転免許を持っていない
- 無回答

後期高齢者になると、免許を持っていない割合が高まる

資料:R6 町民アンケート

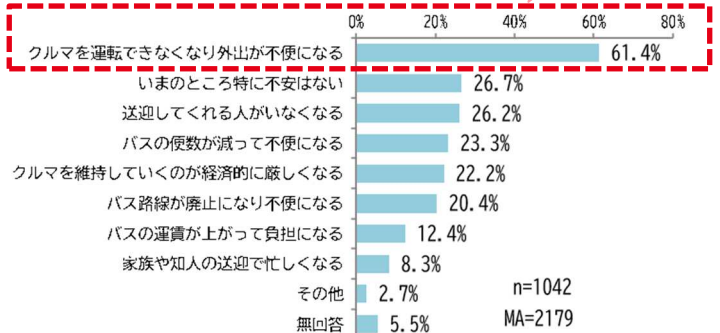
■運転免許返納についての考え



将来も含めると、免許がない・返納者の割合は6割以上

資料:R6 町民アンケート

■将来の外出について不安に感じること



クルマの運転が出来なくなった時のことを不安に感じている方が6割以上

資料:R6 町民アンケート

■運転手の確保に関する交通事業者の声



- ドライバー不足や勤務時間の管理のため減便せざるを得ない状況が続き、利便性が低下している。
- 採用強化の取り組みにより採用者数は増加しているものの、退職者数と相殺され必要数を確保することが出来ていない状況である。



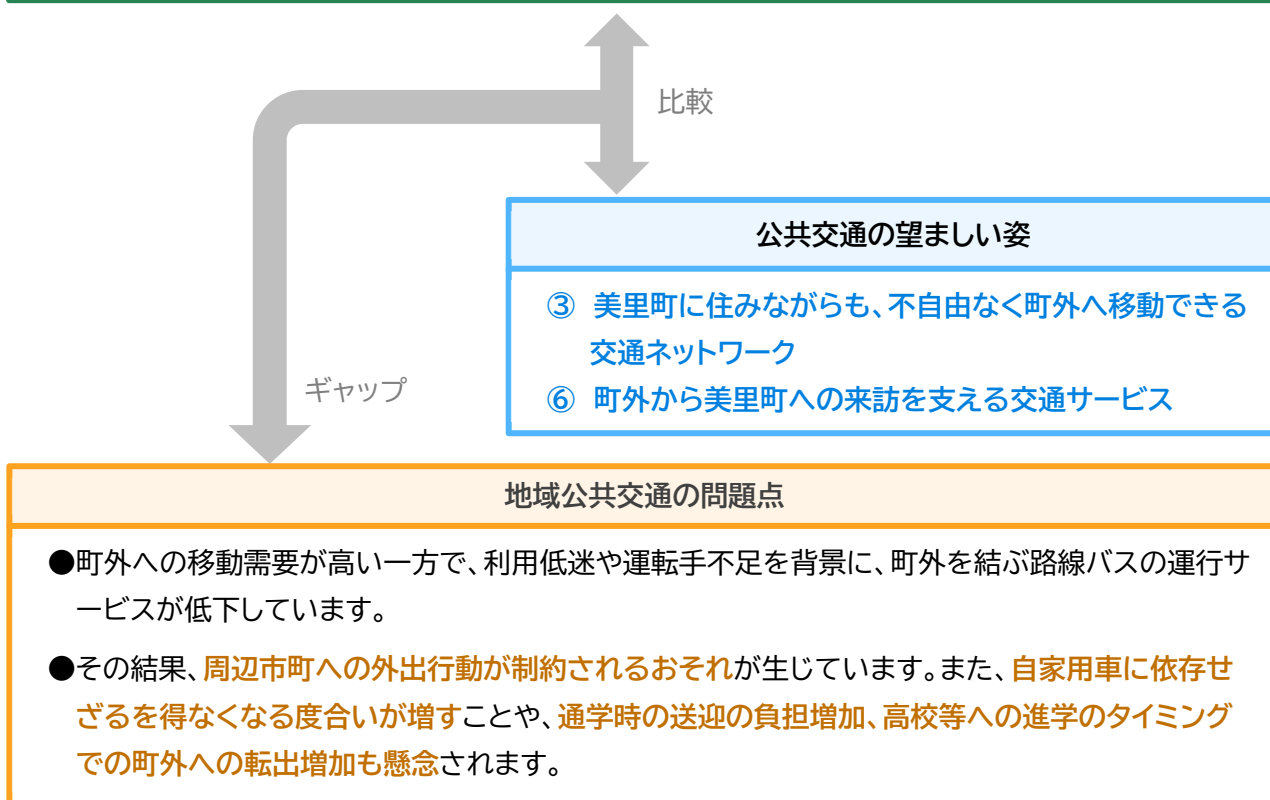
- 他社同様に、ドライバーの高齢化、人員不足、運転時間(労働時間)の問題がある。
- 運転時間に関しては長く働けないので、売り上げが上がらないという問題と、美里町に関しては夜間での運行はやめており、売り上げに影響を及ぼしている。

資料:交通事業者ヒアリング

3-3. 課題3 サービス維持が危ぶまれる町外との公共交通ネットワーク

地域公共交通を取り巻く現状

- 美里町では、通勤・通学・買物・通院など日常生活において町外への移動ニーズが大きく、特に甲佐町や熊本市への依存が高い状況にあります。
- 一方で、路線バスと美里バスの接続や町外拠点(熊本バス甲佐営業所)へのアクセスについて利便性が低いとの意見は多く、広域的な公共交通ネットワークとしては十分に機能できていません。
- 特に高校生の通学においては、家族による送迎が多くみられ、保護者の負担になっているという状況も生じています。
- また、路線バスの減便や運行時間帯の制限、タクシーの運行制約などにより、町外への移手段のサービス水準が低下しています。運転手不足はさらに深刻化することも懸念され、さらなるサービス縮小が危惧されます。



課題3

サービス維持が危ぶまれる町外との公共交通ネットワーク

近隣自治体との移動を支える路線バスにおいて減便や区間縮小が進み、町民の町外への外出や観光客等の来訪の移動利便性の低下が懸念されています。今後も、町外へ移動でき、町外から来訪できる公共交通ネットワークを確保していくために、引き続き路線バスの維持に向けた取り組みや、近隣自治体との連携を進めていく必要があります。

<町外との結びつき>

■目的別外出先の傾向



<通勤・通学先>

市町村名	割合
1 美里町	46.4%
2 熊本市	12.3%
3 宇城市	6.7%
4 甲佐町	6.7%
5 御船町	2.7%

<買物先>

市町村名	割合
1 甲佐町	43.0%
2 美里町	30.4%
3 宇城市	6.9%
4 御船町	5.3%
5 嘉島町	3.2%

<通院先>

市町村名	割合
1 美里町	35.7%
2 甲佐町	22.7%
3 熊本市	13.8%
4 宇城市	9.7%
5 御船町	7.4%

※割合は、各目的別に外出すると答えた方を母数とした構成比

資料:R6 町民アンケート

お出かけ先が美里町内となる外出は 30~46%程度

町外は、通勤・通学は「熊本市」との結びつきが強く、買物や通院は「甲佐町」との結びつきが強い

■町外へのアクセスについての声

発言元	意見内容
座談会	○以前は福祉バスを利用して料金無料で中央町まで行けたが、今は乗り換えがあり、高齢な人は不便に思う。 ○住民の生活から考えると町内だけではなく甲佐まで便を繋げてくれると利便性が上がる。
町民アンケート	○隣接市町村と連携した広範囲のバス運行を実施してはどうか。 ○高校生や大学生等が町内から通えるように松橋駅などへ直通の交通機関があれば、保護者の送迎負担軽減になるかと思えます。

資料:地区別座談会、R6 町民アンケート

■町外に通学する学生の登下校時の移動手段

※複数回答のため、合計は 100%にはなりません。

通学手段	中学生	高校生
クルマ(送迎)	30.0%	58.1%
バス	20.0%	55.8%
バイク・原付	-	23.3%
自転車	60.0%	7.0%
徒歩	40.0%	14.0%
その他	10.0%	16.3%

資料:R6 町民アンケート

中学生の3割、高校生の約6割が家族の送迎で通学している

一方で、バスで通学する割合も、中学生で2割、高校生で約6割貴重な通学手段として、路線バスが利用されている

町民アンケートからは、「子どもの通学のために、一時的に熊本市に転居をしました」という回答もありました。



■減便・短縮等に関する交通事業者の声 (R6 年 9 月時点)

- 桜町～甲佐～浜町の系統は、10月のダイヤ改正で減便。(ヒアリング後のR8.4月には砥用中央～浜町区間が廃止となり、短期間の間に大幅にサービスが低下している状況にある。)
- 城南をって甲佐に行くルートは、城南から南側の利用が少ない。小学生等既存利用者への影響を考慮しながら、将来的に見直しが必要と認識している。
- 甲佐～浜町間は、平日の利用はあるが、土日はほとんどない。平日のみの運行や減便等も実施せざるを得ない状況になっている。
- 運転士の勤務時間の基準が改正され、既定の休みを確保するためには勤務時間を減らさざるを得ない状況にある。

資料:交通事業者ヒアリング

3-4. 課題4 十分に広がっていない公共交通を支えていく意識

地域公共交通を取り巻く現状

- 公共交通は存在しているものの、日常的な移動手段は自家用車への依存が高く、移動手段の選択肢として十分に認識されていない状況にあります。
- また、運行内容や利用方法に関する理解が十分とは言えず、予約方法や利用手順に対する不安・不便の声もあることから、利用したいときに使いこなせる状況には至っていません。
- さらに、利用頻度が極めて低く、公共交通を日常的に利用する習慣が形成されていません。
- 加えて、公共交通の利用者は一部の町民に限定されており、町全体で支えていくという意識も十分に醸成されているとは言えません。
- 利用の低迷は運行維持の難しさにつながっており、サービス低下と利用減少が連鎖する構造となっています。

比較

公共交通の望ましい姿

- ④ 町民が公共交通を移動手段の選択肢として認識し、利用したいときに利用できるスキルを有する状態
- ⑤ 町民が美里町の公共交通を守る意識を有する状態
- ⑦ 町内の観光スポットや散策を支える交通サービス

ギャップ

地域公共交通の問題点

- 公共交通を必要とする意見や将来的な利用も含めたニーズはあるものの、**利用スキルはもとより、移動手段として認識されておらず、利用したいときに利用できる状況ではありません。**
- 公共交通の利用そのものや公共交通に対する関心も含め、公共交通利用の裾野が広がっておらず、**地域で支えていく基盤が十分に形成されていません。**

課題4

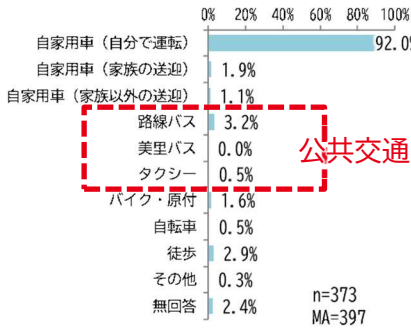
十分に広がっていない公共交通を支えていく意識

町民の公共交通利用は極めて少なく、運行サービスの内容や利用方法の認知も低い状況です。また、関連性のある福祉や観光等の分野での利活用も進んでいません。公共交通を維持・確保していくためには、町民一人一人が公共交通に対する関心を持ち、利用につなげていくことや、観光等の他分野での利用促進が必要であり、周知や意識醸成、利用機会の創出に取り組む必要があります。

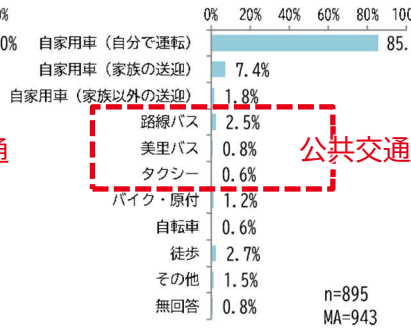
<公共交通に対する認識>

■日常的な移動手段

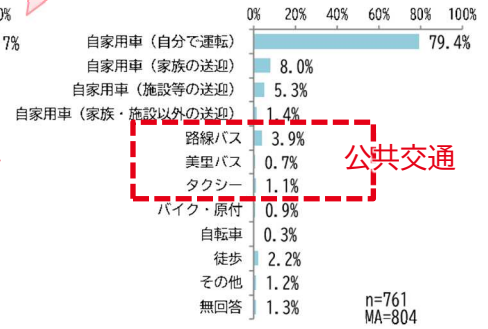
<通勤・通学>



<買い物>



<通院>



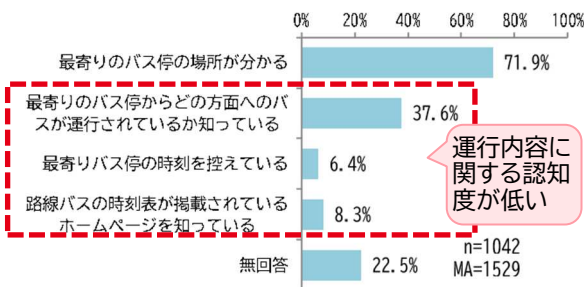
どの目的の外出においても、公共交通が移動手段として利用されていない

■運行内容や利用方法の認知についての声

発言元	意見内容
座談会	○周知に課題がある。現時点で美里バスの使いやすさが伝わっていないと感じる。 ○最初の一回目が重要だと思う。利用が簡単だと分かれば今後の利用に繋がると思う。
町民アンケート	○美里バスは知っているが利用したことなく決まりごとや予約時間など知らない。 ○もっと美里町の公共交通機関の利便性をPRした方が良いと思う。 ○美里バスに関して、システムが全くわからない。もっとわかりやすくしてほしい。
交通事業者ヒアリング	○拠点でのシャトルバスとの接続は、分かりにくさと使いにくさがあると思う。

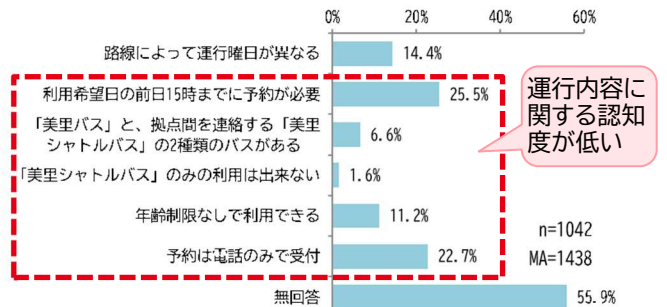
資料：座談会、交通事業者ヒアリング、R6 町民アンケート

■「路線バス」について知っていること



資料：R6 町民アンケート

■「美里バス」について知っていること

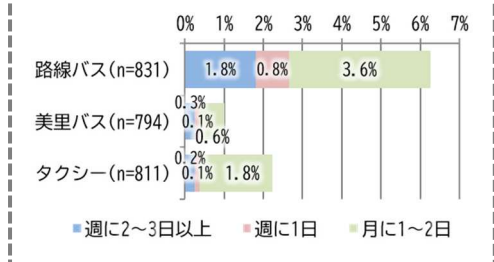


資料：R6 町民アンケート

■公共交通の利用頻度

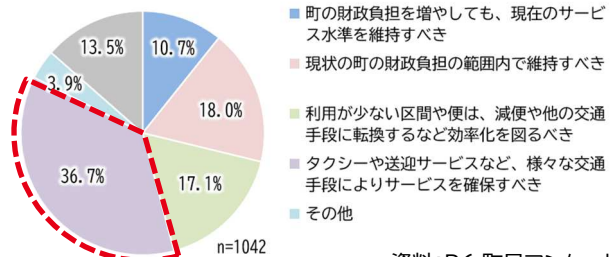


<月に1日以上利用している方の内訳>



資料：R6 町民アンケート

■公共交通の維持についての考え



資料：R6 町民アンケート

「様々な交通手段により公共交通としてのサービスを維持してほしい」が約4割

4. 課題解決に向けた基本方針及び施策・事業

3章の地域公共交通の課題を解決していくための基本方針を定めます。そして、本計画期間では以下に示す施策・事業に取り組みます。

課題 1 移動ニーズと乖離し利用が低迷する美里バス



課題解決の基本方針 1	コミュニティ交通の運行見直し等による町内公共交通の再構築 高齢者だけでなく美里町に住むあらゆる人が、自家用車を運転できなくても、将来にわたって安全・安心に移動できる交通サービスの確保に向けて、コミュニティ交通の運行見直しなどに取り組み、町内の公共交通を再構築します。		
施策・事業	施策 1 町内の公共交通サービスの確保・改善 事業 1-1) コミュニティ交通の運行サービス改善 事業 1-2) スクールバスの継続的な運行見直し		
KPI	コミュニティ交通を 1か月に1回以上利用した人数 (ユニークユーザ数)	現状値(R8年3月) 21人/月	目標値(R14年3月) 80人/月

課題 2 多様化、増大するニーズに対応できない輸送リソースの不足



課題解決の基本方針 2	運転手の確保や地域の輸送資源の活用等による輸送リソースの確保 町内外の公共交通ネットワークの安定化や今後高まるニーズに対応していけるように、交通事業者と連携した運転手の確保や地域の輸送資源の活用に取り組み、必要な輸送リソースを確保していきます。		
施策・事業	施策 2 運転手の確保 事業 2-1) 運転手募集の広報 事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進 事業 2-3) 二種免許取得支援制度の検討 施策 3 地域輸送資源の活用 事業 3-1) 地域輸送資源の活用 事業 3-2) 公共交通協働スキームの研究 事業 3-3) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究		
KPI	町内で稼働する タクシー運転士数	現状値(R8年4月) 11人	目標値(R14年3月) 11人

課題
3

サービス維持が危ぶまれる町外との公共交通ネットワーク



課題解決の 基本方針 3	隣接自治体等と連携した広域公共交通サービスの確保 町外への公共交通サービスの維持や利便性向上に向けて、隣接自治体と連携した公共交通ネットワークの強化や利用環境の改善に取り組みます。		
施策・事業	施策4 町外への公共交通サービスの利便性向上 事業4-1) 甲佐営業所までのアクセス確保 事業4-2) サイクルアンドライド環境の整備 事業4-3) 利用しやすい運賃施策の検討		
KPI	路線バスの運行本数 (平日 上下計)	現状値(R8年4月) 50便/日	目標値(R14年3月) 50便/日
	公共交通に対する町の財政負担額 (路線バス)	現状値(R7年度) 4,564万円/年	目標値(R13年度) 4,600万円/年

課題
4

十分に広がっていない公共交通を支えていく意識



課題解決の 基本方針 4	町民の公共交通を支える意識の醸成・利用促進の推進 公共交通の維持・確保に向けて、町民の公共交通に対する関心および利用意識の醸成を図っていくために、利用啓発や情報提供、利用機会の創出などに取り組みます。		
施策・事業	施策5 利用啓発 事業5-1) モビリティ・マネジメントの推進 事業5-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催 事業5-3) 公共交通相談窓口の運用		
	施策6 他分野との連携推進 事業6-1) 高齢者の免許返納の推進 事業6-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出		
KPI	コミュニティ交通の利用者数 (延べ利用者数)	現状値(R7年度) 773人/年	目標値(R13年度) 3,630人/年

施策 1 町内の公共交通サービスの確保・改善

事業1-1) コミュニティ交通の運行サービス改善

本町では、交通困難者の増加を背景に、平成30年から町内コミュニティ交通「美里バス」を運行してきました。しかし、コロナ禍を機に利用が大幅に減っている状況です。また、超高齢社会が進行する中、バス停までの移動が困難といった意見も多く聞かれるようになりました。他方では、町内タクシー事業者の運転手不足が深刻化していて公共交通サービスの供給がひっ迫しています。

こうした背景から、町内コミュニティ交通の利便性と運行効率の向上を目的に、令和7年度から、美里バスに代わる公共交通サービスとして「AI を活用したオンデマンド型乗合タクシー」を実証運行しています。

■AI を活用したオンデマンド型乗合タクシー実証運行のサービス内容



令和8年5月には、運行開始から半年間の利用実績や利用者アンケート結果、交通事業者ヒアリング結果を基に効果検証を行いました。AI オンデマンド交通の各種メリットが確認された一方で、確認された利用実績では AI システムのメリットを生かしきれないことや、予約時のやりとりがうまくいかないといった課題も明らかになりました。

■AI オンデマンド交通実証運行の検証結果

美里バス運行時の問題点

- ・美里バスの利用が低迷(既存利用者の利用回数の減少、新規利用者の減少 など)
- ・運行日が週に2日、便数が日に2便ほどとダイヤが限られており、外出予定をダイヤに合わせる必要があった。
- ・バス停までの移動に距離がある地域もあり、利用者の負担となっていた。
- ・予約は前日に済ませておく必要があるため、当日急な外出予定が発生した際には利用することが出来ず、不満に思う利用者がいた。

【町民アンケート、地域座談会、交通事業者ヒアリングなどから把握】

AI オンデマンド交通実証運行

【美里バスからの改善点】

- ・運行日の拡大(平日はすべて利用可能)
- ・実質的な増便(運行時間帯の中で利用したいときに利用可能)
- ・集落側はどこでも乗降可能、まちの中心部側も住民の外出先はほぼ網羅。家の前で乗降が出来るため、利用者の負担を軽減。
- ・予約は当日の希望時間の1時間前まで可能。電話予約に加え、アプリでの予約が可能になった。
- ・移動可能地域や施設の拡大

【AI オンデマンド交通のメリット】

- ・ダイヤやルートに縛られない**柔軟な移動が可能**。
- ・当日の急な外出ができるようになり、**移動の自由度の向上が可能**。
- ・効率的な乗合運行が可能となる為、**限られた車両・時間・人員でより多くの利用者を運ぶことが可能**。

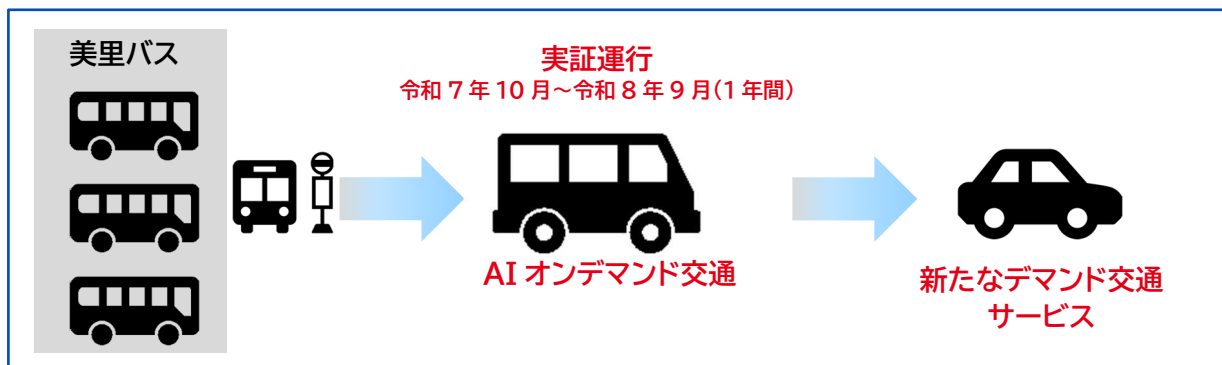
【AI オンデマンド交通の課題】

- ・美里バス当時から**利用が増えていない**。
- ・オンデマンドシステムの費用が増え、**町の負担が増大**(運行経費はR6比229%)
- ・予約受付を町外のコールセンターで担うようになったため、**予約受付の段階で土地勘の差によるトラブルが発生**。
- ・乗合率が全予約の中で9.1%と低く、**AI オンデマンドシステムを用いた配車ルートの算出をする必要性が薄い**状況が続いている。

【利用実績、運営実績、利用者アンケート、利用登録者アンケート、交通事業者ヒアリングなどから把握】

この検証結果を受けて、オンデマンド交通は継続しつつも、AI システムは取りやめ、地域の実態に見合った運行方法へ見直し、使いやすく持続可能な交通サービスの確立を目指します。

■コミュニティ交通の運行サービス見直しのイメージ



■AI オンデマンド型乗合タクシー実証実験の概要

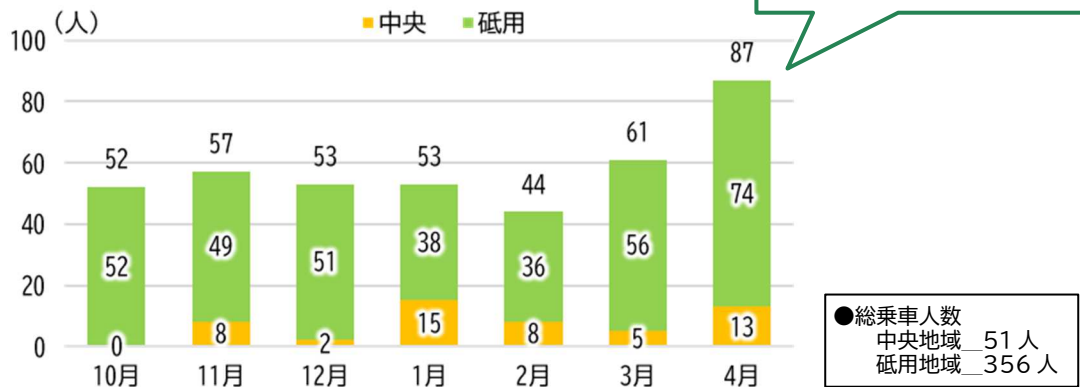
項目	内容
エリア	中央地区(旧中央町)、砥用地区(旧砥用町)に佐俣の湯を含む区域 ※各運行エリアをまたぐ移動は、町内数か所の「特定乗降ポイント」が目的地、または乗車場所の場合のみ利用可能
実験期間	令和7年10月1日～令和8年9月30日(1年間) ※12月28日～1月3日の期間は運休
運行日時	月曜日～金曜日 9時～15時 (祝日は運休)
予約受付	アプリ : 24時間随時受付 電話予約 : 8:30～16:30
運行台数	中央地区 1台(麻生交通) 砥用地区 2台(楠元タクシー・第一タクシー)
運行態様	区域運行 ※ルートやダイヤを設定せずに、運行する区域のみ定めて、予約に応じて運行する方式 ・運行経路はAI技術により指示された運行経路 ・運行便数は、予約に応じて運行するため不定
運賃	エリア内:一般500円 小学生・障害者手帳等保持者250円 未就学児無料 エリアをまたぐ場合:一般1,000円 小学生・障害者手帳等保持者500円 未就学児無料
予約方法	電話 もしくは アプリ
検証内容	・町民の公共交通に対する需要の検証 ・交通事業者の供給力と需要の均衡の検証

■AI オンデマンド型乗合タクシー実証実験の効果検証

<利用状況>

- ・運行開始から4ヶ月間、1日あたりの利用人数は概ね3名程度で推移しており、登録者数の増加に対し利用数は横ばい。
- ・10月は関係者の試乗を乗車数に含んでいるため、数値上の利用者数が多いが、11月～1月は実利用者だけの状況であり、実利用者は横ばい。
- ・中央エリアは利用が増加傾向、低用エリアは横ばい。
- ・運行時間(9:00～15:00)の影響もあるが、メイン利用者は運転免許を所有していない、または返納した高齢者。
- ・1月には40代・50代の利用および登録もみられ、高齢者以外のニーズも一定程度は存在。
- ・実利用者数(ユニークユーザ数)は各月15名程度で推移、実利用者の増加は限定的。
- ・予約手段は全期間を通じて、90%以上が電話予約、耳の遠い高齢者にとってはアプリの操作習得が必要な状況。

■AI オンデマンド交通実証運行の利用者数の推移



- ・区域運行での目的地を限定しないドア to ドアでの運行を行っているが、町が設定した登録済み目的地(ミーティングポイント)への移動が圧倒的に多く、利用者の自宅以外の「その他の目的地」への利用は非常に限定的。
- ・一方で、コールセンターへの予約に関して、利用者からの相談事項をみると、目的地を限定しないドア to ドアの運行がうまく機能していない様子も見られる。

目的地の場所を伝える際、目印になる場所を求められるが、目的地が田んぼに囲まれた集落で周辺に目印は特にない。

実際に乗車した際、目的地とは違う場所で降ろされそうになった。運転手に伝えて実際の目的地まで運んでもらった。

ミーティングポイント以外の場所への移動を予約しようとしたが、場所がうまく伝わらず利用をあきらめた。



<利用者アンケート結果>

調査対象者	のりーと美里利用者
調査対象地区	美里町全域
調査方法	留め置き調査
調査時期	令和7年11月10日(月)～令和7年12月26日(金)
回収数	6票

●満足度

- ・回収票数が少ないため結果の解釈には留意が必要であるが、「満足」「少し満足」を合わせると約83%となり概ね好評。一方で、コストや利用方法に関する課題も指摘。

●利用目的

- ・「買い物」「通院」といった意見が多く、生活交通の手段としての利用が中心。

●意見・要望

- ・電話予約が多く、アプリ操作に不便を感じるなどの回答がある。電話予約に不満を抱く方もあり、予約時の対応を比較して美里バスの方が良かったとする意見もある。また、運行日時について、15:00以降の延長や、土日の運行実施を希望する意見も見られる。

<利用者アンケート結果>

調査対象者	のりーと美里運行委託事業者 楠元タクシー有限会社／第一タクシー株式会社／麻生交通株式会社
調査場所	各事業者事務所
調査時期	令和8年1月19日(月)

●利用者について

- ・主な利用者層は通院・買物を目的とした高齢者。町内の移動だけでなく、町外(特に甲佐町等の病院や商業施設)への移動要望が存在。
- ・「佐俣の湯」などの結節点で路線バスへ乗り継ぐ動きが一部見られる。
- ・乗車時に、利用者から運転手に直接予約依頼をするなど、利用方法の周知が不十分(運転手からの予約受付操作は不能)。
- ・1回の運賃500円が高いという意見もある。
- ・予約時に、行きたい場所がコールセンターの担当者にうまく伝わらないケースがある(対応者が地域事情に不慣れであることから、地名や位置情報の共有に支障が生じる場合がある)。

●利用者の要望について

- ・最終目的地(甲佐町の病院等)まで乗せてほしいという要望が強い。
- ・「直前予約・当日予約」を希望する声が多い(現在は当日1時間前まで可)。
- ・土日運行、運行時間の延長を望む声あり(15:00までの運行では自宅に帰るのが困難)。

●運行体制における課題について

- ・タクシーの一般利用が減少する中、委託による「安定した固定収入」が得られることはメリット。
- ・一方で、「のりーと」の運行開始以降、一般のタクシー利用が減ったことに課題感がある事業者も存在。
- ・全社共通で「ドライバーの高齢化」、「担い手不足」が深刻な懸念事項。
- ・新規の人員確保は困難な状況にあり、また、スクールバス運行等の別業務と人員を共有していることもあり、運行日時の延長、追加は非常に困難。
- ・乗合タクシーでの近隣市町村への移動に関しては、各運行委託事業者間で意見の隔たりもある。
- ・運転手が高齢なこともあり、配車システムの操作がわかりにくいといった意見もある。


事業1-2) スクールバスの継続的な運行見直し


スクールバスは、小中学校の在校生の状況を基に適宜運行内容を見直しながら運行します。

また、地域の交通環境に応じて、児童生徒の利用に支障のない範囲において地域住民の混乗活用の可能性について検討します。これにより、地域の移動手段の確保にも寄与することを目指します。

■スクールバスの一般住民混乗による移動手段の確保のイメージ

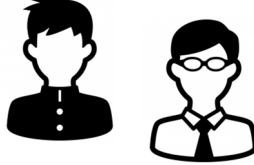
スクールバス





児童生徒優先

+



地域住民

路線バス「甲佐～浜町線」の「砥用・学校前～浜町」区間の廃止に伴う
砥用中スクールバスの一般住民混乗事業の概要

項目	内容
利用者制限	・対象：交通空白地域の通勤・通学者 ・事前申請・許可制
利用ルール	・児童生徒優先(時間・経路は変更しない) ・乗車：既存停留所 ・降車：「砥用・学校前」のみ
主なポイント	・利用者を制限し安全性を確保 ・無料(将来的に有料化検討) ・学校・PTAと連携し運用 検証

スクールバスの活用により、移動手段を効率的に確保

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)							
			計画期間							
			R8	R9	R10	R11	R12	R13		
施策1: 町内の公共交通サービスの確保・改善	事業1-1) コミュニティ便の運行サービス改善	美里町 交通事業者		実証運行 検証						
	事業1-2) スクールバスの継続的な運行見直し	美里町 交通事業者	毎年 状況確認	検討						

施策2 運転手の確保

事業2-1) 運転手募集の広報

交通事業者が作成した広報物を、役場やハローワーク等の公共施設に掲出し、運転手募集に関する周知を行います。

多くの町民の目に触れる機会を増やすことで、公共交通分野への就業に関心を持つ人材の掘り起こしにつなげていきます。

また、関係機関と連携しながら、求職者に対して具体的な就業イメージを持ってもらえるような情報発信を行い、担い手確保の強化を図ります。

■運転手募集広報物の掲載イメージ



事業2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進

定年退職後のセカンドキャリアを希望する町民を対象に、運転手や窓口対応など、公共交通分野での就業機会のあっせんを行います。

地域内の担い手不足が課題となる中、これまでの経験や知識を活かせる働き方の選択肢を提示することで、人材確保と生きがいづくりの両立を図ります。

■公共交通の運転士 PR ポスターイメージ

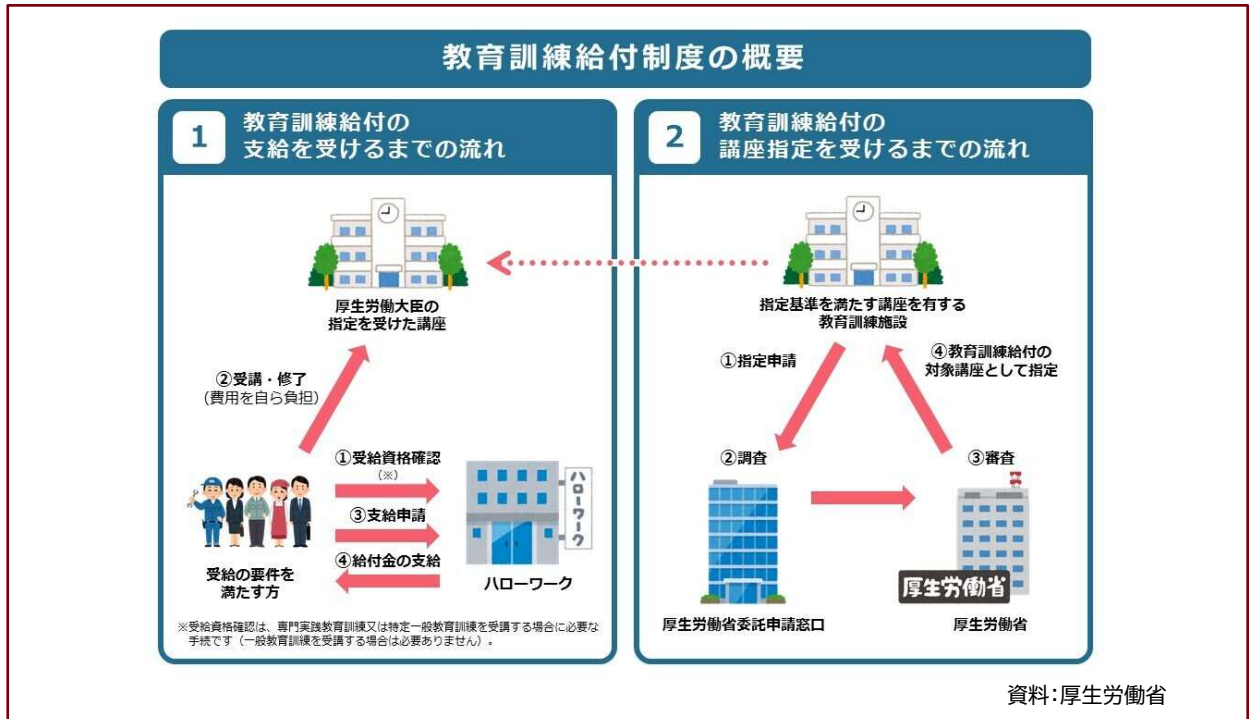


事業2-3) 二種免許取得支援制度の検討

運転手不足に対応していくために、町民の普通(中型・大型)自動車二種運転免許の取得を支援する制度の導入について検討を行います。

免許取得にかかる費用の補助や、取得後の雇用・活動機会の創出といった仕組みづくりを併せて検討し、地域住民が主体となって公共交通を支える体制の構築を目指します。

■教育訓練給付制度(厚生労働省)



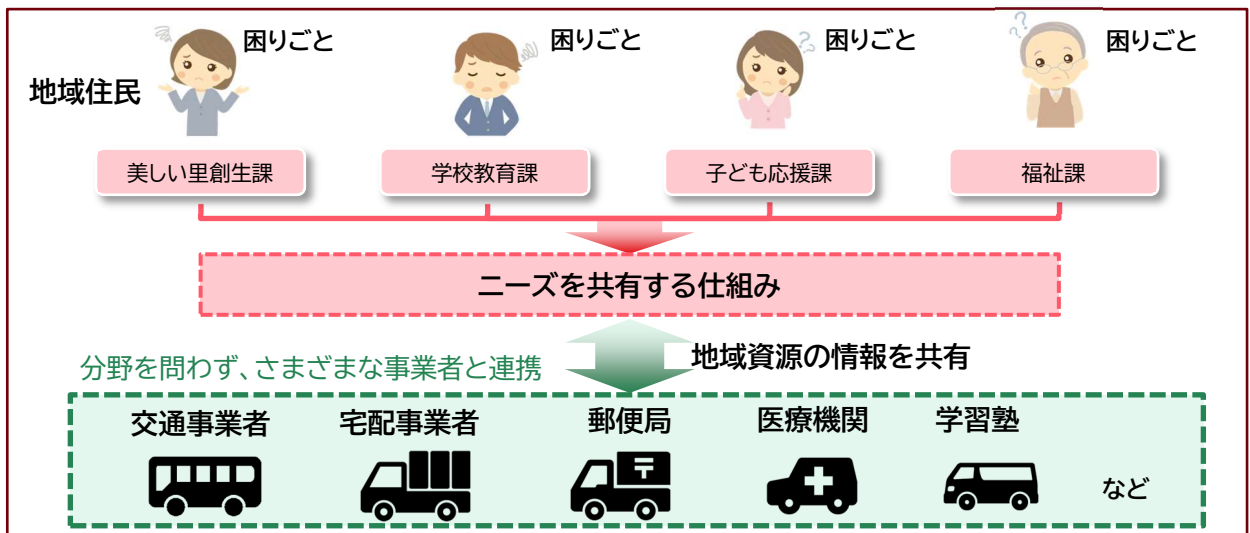
施策3 地域輸送資源の活用

事業3-1) 地域輸送資源の活用

コミュニティ交通やスクールバス、福祉有償運送、ボランティア輸送など、町内の各種旅客輸送サービスの運行主体が定期的に運行状況を共有し、利便性の向上や運行の効率化に向けた調整を行う仕組みを検討します。分野横断的な連携を強化することで、限られた輸送資源を有効に活用し、持続可能な交通体系の構築を図ります。

あわせて、町内外の事業者や団体に向けて輸送資源の提供を呼びかけ、担い手や車両の確保につなげていきます。

■分野横断的に地域の輸送資源の活用を検討する仕組みのイメージ

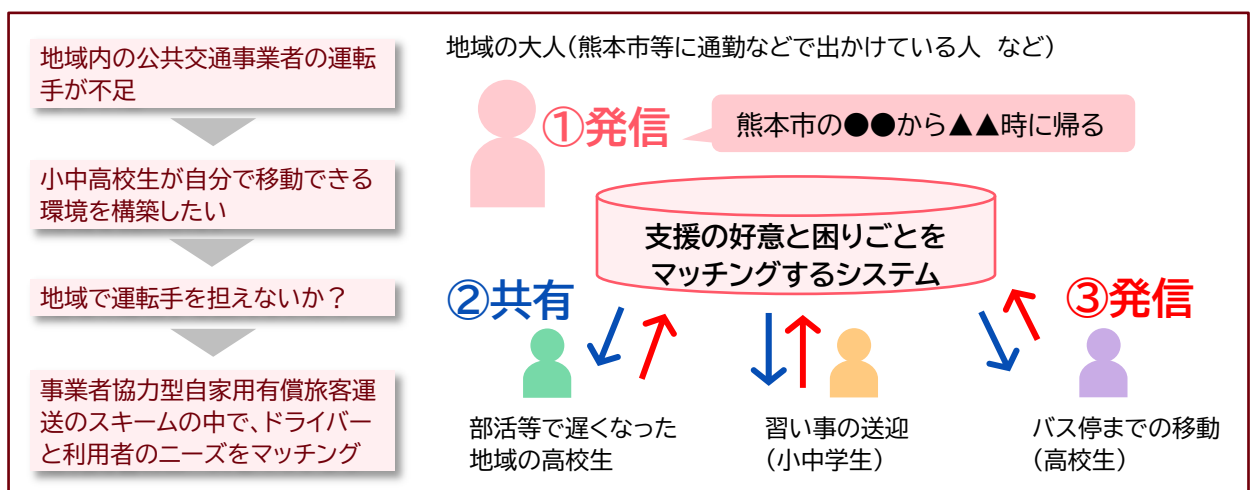


事業3-2) 公共交通協働スキームの研究

路線バスやコミュニティ交通では対応が難しい時間帯における、高校生の通学・帰宅や、小中学生の習い事等の移動について、地域の大人が輸送を担うサービスについて研究します。

地域ぐるみで子どもたちの移動を支える仕組みを構築することで、保護者の負担軽減と安全な移動手段の確保を図ります。

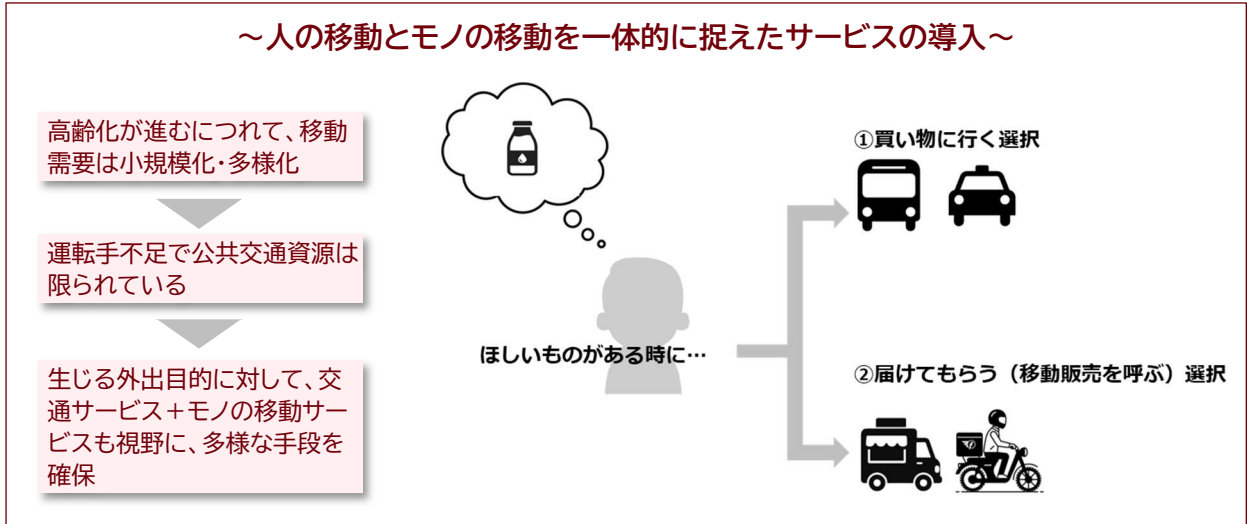
■公共交通協働スキームイメージ



事業3-3) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究

生じる外出目的に対しては、交通サービスに加えて、移動販売や宅配などの「モノの移動」サービスも含めた包括的なサービスの導入を検討します。美里町では、介護予防サロン、町内の商店と協働して移動販売を今後実施予定です。外出が困難な場合においても生活利便性の確保を図り、住民の多様なニーズに対応していきます。

■人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスのイメージ



■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)					
			計画期間					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13
施策2: 運転手の確保	事業2-1) 運転手募集の広報	美里町 交通事業者	企画・調整	交通事業者の公表する求人情報を適宜広報				
	事業2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進	美里町 交通事業者	企画・調整	セカンドキャリア希望者へ適宜情報提供				
	事業2-3) 二種免許取得支援制度の検討	美里町 教習所など	教習所等との調整	免許取得希望者へ適宜制度を紹介				
施策3: 地域輸送資源の活用	事業3-1) 地域輸送資源の活用	美里町 地域	スキーム検討	状況に応じて、適宜活用				
	事業3-2) 公共交通協働スキームの研究	美里町 交通事業者 地域	構想	スキーム検討	実証 検証			
	事業3-3) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究	美里町 交通事業者 地域 商業関係者	構想	実証				

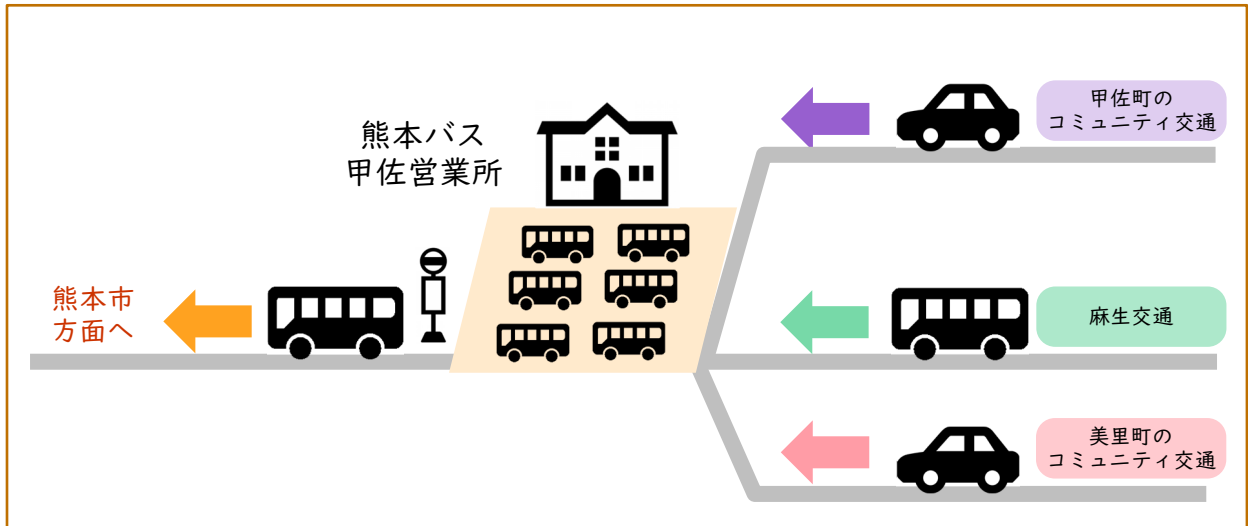
施策4 町外への公共交通サービスの利便性向上

事業4-1) 甲佐営業所までのアクセス確保

町内から路線バスの拠点である甲佐営業所までの交通手段の確保について検討を行います。広域幹線路線へのアクセス性を高めることで、広域移動の利便性向上と公共交通利用の促進を図ります。

また、甲佐町のコミュニティ交通との接続や相互乗り入れなど、広域的なコミュニティ交通ネットワークの形成に向けた調整を進め、地域をまたいだ移動の円滑化を目指します。

■甲佐営業所での路線バスとの接続、甲佐町コミュニティ交通との連携のイメージ



事業4-2) サイクルアンドライド環境の整備

原町駐車場(砥用中央バス停)などの交通結節点付近において、駐輪場の確保を図り、自転車を活用したバス停までのアクセス環境を整備します。

特に、高校生の通学利用をはじめとした日常的な移動において、バス停までのアクセス利便性を高めることで、公共交通の利用しやすさの向上を図ります。

また、自転車と公共交通を組み合わせた移動を促進することで、多様な移動手段の選択肢を確保し、公共交通の利用促進につなげていきます。

■サイクルアンドライド環境整備のイメージ



事業4-3) 利用しやすい運賃施策の検討

隣接自治体と連携し、割引企画券の発行など、外出機会の創出とバス利用の促進を組み合わせた施策を検討します。観光や買い物など日常・非日常の双方の目的で公共交通を利用するきっかけづくりにつなげていきます。

また、沿線の魅力的な施設やイベントと連動した企画とすることで、利用者の増加を図りながら、地域間の交流促進やにぎわいの創出にも寄与することを目指します。

■利用しやすい運賃施策のイメージ

ターゲットイメージ

- ・高校生等の土日の熊本市方面への外出
- ・高齢者等の熊本市方面へのおでかけ
- ・熊本市内等での祭りやイベント時の家族等の複数人利用 など

【参考事例】
バス事業者で実施している企画券

山鹿・天草で販売

資料：産交バス

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)					
			計画期間					
			R8	R9	R10	R11	R12	R13
施策4: 町外への公共交通サービスの 利便性向上	事業4-1) 甲佐営業所までの アクセス確保	美里町 交通事業者		新たなデマンド交通の実証運行				
				交通事業者や甲佐町との調整				
					交通サービスの確保			
	事業4-2) サイクルアンドライド 環境の整備	美里町			検討			
						駐車場、駐輪場確保		
	事業4-3) 利用しやすい運賃施策 の検討	美里町 交通事業者		企画		企画		
					実証		実証	
					検証		検証	

施策5 利用啓発

事業5-1) モビリティ・マネジメントの推進

町民に対して、公共交通に関する情報提供や啓発活動を継続的に実施します。

特に、小中学生を主な対象として、公共交通を利用することがもたらす社会や環境への効果等を伝える、モビリティ・マネジメント教育を行い、公共交通への理解を深めるとともに、将来的な利用促進につなげていきます。

【参考事例】 小学生向けバス乗り方教室



資料: 熊本県甲佐町

事業5-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催

主に高齢者を対象に、公共交通の利用方法や乗り換え方法などについて学ぶ教室を開催します。

実際の利用を想定した分かりやすい説明や体験機会の提供を通じて、不安の解消と利用機会の拡大を図り、日常的な移動手段としての定着につなげていきます。

【参考事例】 ソフトバンクのスマホ教室と連携した乗車体験会



資料: 共同経営推進室

事業5-3) 公共交通相談窓口の運用

デマンド交通の予約受付窓口が、町内の交通に関する利用方法や乗り継ぎ案内などの情報提供を行います。

身近な相談先として、公共交通の利用の不安を解消し、利用促進につなげていきます。



施策6 他分野との連携推進

事業6-1) 高齢者の免許返納の推進

警察や福祉部門と連携し、免許返納者の生活実態や移動ニーズを踏まえた支援を行います。公共交通の利用促進や、地域事業者の優待サービスの拡充などにより、返納後も安心して外出できる環境整備を進めます。

■美里町高齢者運転免許証自主返納支援事業

コミュニティ交通で使える回数券（約1万円相当）を交付

内容：200円券×10枚（1冊）を5冊＝合計1万円分

対象者：美里町に住所がある方

自主的に運転免許証を返納した方

交付回数：1人1回限り

申請期限：返納後1年以内

■路線バス事業者の運転免許返納特典

内容：運賃が半額（50%割引）

対象：65歳以上＋免許自主返納者

必要：専用の「免許返納者割引乗車証」

有効期間：2年（更新可）

※どの事業者で乗車証を作っても、他社でも使える共通制度

【参考事例】

サンコーパス65(九州産交バス)



65歳以上の皆さまへ
毎日のお出かけを、もっと“安心”“お得”に！

サンコーパス65

お出かけに
ピッタリ！
買い物・通院

地図内の九州産交バス・産交バスの
路線バスが“定額で”乗り放題！
※福岡・長崎行き高速バスも割引でご利用いただけます。

販売価格	
3か月	19,000円
6か月	33,000円

ご購入には年齢確認のため証明書が必要です。
(運転免許証、健康保険証、マイナンバーカードなど)

※お客様にご登録いただいた情報は、九州産交グループの「個人情報取り扱いに関する基本方針」に従い、第三者への提供および開示は行いません。なお、定期券の変更・払い戻し時の申込内容の確認や定期券紛失時など、お客様へのご連絡に使用する場合がありますのでご了承ください。

事業6-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出

高齢者の外出促進や健康増進、観光振興、地域コミュニティの活性化といった観点と連携し、公共交通を活用した「おでかけ機会」の創出に取り組みます。

具体的には、通院や買い物に加え、観光地や地域イベントへの移動を促す企画や、運動・交流の機会を組み合わせた外出プログラムの造成、既存のお得な乗車券を活用した観光 PR を検討します。

【参考事例】

路線バスでおでかけサクラマチ花散歩（共同経営推進室主催）



資料:共同経営推進室

高齢者を対象としたイベント開催と、バスの乗り方教室を組み合わせたガイドツアー。

サクラマチでは、屋上庭園の桜鑑賞の時期に合わせて、施設内の散歩を促す「健康チャレンジ」を開催するとともに、参加者はお住まいの地区のバス停で乗り方の案内を受け、そのままバスでサクラマチまで移動する企画(帰りもバスを利用)。

【公共交通での来訪 PR に活用】

わくわく 1day パス(産交バス、熊本バス他)

県内の路線バス等で1日間に何回でも利用できるお得な乗車券。

町内の観光スポットを PR する際に合わせて情報提供を行って、公共交通での来訪を促す。



【参考事例】

あらおできるしこ座談会（荒尾市 地域包括支援センター、社会福祉協議会主催）



移動、移送などの地域課題について、行政や地域の各個人、団体等が連携・協力し(できることを持ち寄って)解決に取り組むための座談会。

各団体の枠を超えて市民の移動をどう支えるか連携が広がっている取組み。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	実施期間(年度)						
			計画期間						
			R8	R9	R10	R11	R12	R13	
施策5: 利用啓発	事業5-1) モビリティ・マネジメントの推進	美里町	企画・準備			随時実施			
	事業5-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催	美里町 交通事業者	企画・準備			随時実施			
	事業5-3) 公共交通相談窓口の運用	美里町				運用			
施策6: 他分野との連携推進	事業6-1) 高齢者の免許返納の推進	美里町				運用			
	事業6-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出	美里町 地域		企画・準備	実施	企画・準備	実施	企画・準備	実施

施策・事業の進捗・効果を測るKPI

各施策・事業の進捗や効果を測るKPI(重要業績評価指標)を設定します。
計画期間(5年6か月間)での達成を目指していきます。

	評価指標		現状値 (計画策定)	目標値 (計画最終)
施策1 町内の公共交通サービスの確保・改善	指標1	コミュニティ交通を1か月に1回以上利用した人数 (ユニークユーザ数)	21人/月 (R8.3)	80人/月 (R14.3)
施策2 運転手の確保	指標2	町内で稼働するタクシー運転士数	11人 (R8.4月)	11人 (R14.3)
施策4 町外への公共交通サービスの利便性向上	指標3	路線バスの運行本数 (平日 上下計)	50便/日 (R8.4)	50便/日 (R14.3)
	指標4	公共交通に対する町の財政負担額 (路線バス)	4,564万円/年 (R7年度)	4,600万円/年 (R13年度)
施策5 利用啓発 施策6 他分野との連携推進	指標5	コミュニティ交通の利用者数 (延べ利用者数)	773人/年 (R7年度)	3,630人/年 (R13年度)

※コミュニティ交通の収支率・財政負担額は、毎年モニタリングを行い、効率的な運行を目指します。

■指標と目標値の考え方

指標1	コミュニティ交通を1か月に1回以上利用した人数
定義	<p>●現状値は、令和7年10月～令和8年9月に実施したAIオンデマンド「のるーと美里」利用実績から1回/月以上利用したユニークユーザ数を把握・集計する。対象時期は、令和8年3月(1ヶ月間)※1とする。 ※1:「のるーと美里」実証運行の中間時期を設定</p> <p>○現状値: 21人</p>
目標値考え方	<p>●目標値は、令和8年10月以降に実施される新たなデマンド交通を対象とし、利用実績から1回/月以上利用したユニークユーザ数を把握・集計する。対象時期は、令和14年3月(1ヶ月間)※2とする。 ※2: 計画の評価時期を踏まえ、9月時点を設定</p> <p>○目標値: 80人</p> <p>①移動に不自由を感じているが、利用方法の理解不足や利用機会がない、予約受付も含めたサービスへの不満などの理由により、利用に結び付いていない層の利用を目指す。(利用登録者アンケートで把握した回答者の16%(11人)の利用転換)</p> <p>②利用登録者の増加による需要拡大を目指す。(70歳以上の利用登録者割合を4%→8%に引き上げ)</p>

指標2	町内で稼働するタクシー運転士数
定義	<p>●現状値は、町内を中心に運行するタクシー事業者(法人3社)※で勤務する乗務員数を、各社からの提供データで把握・集計し、タクシー運転士数とする。R8年4月時点の人数とする。 ※令和8年4月時点のタクシー事業者: 麻生交通/楠元タクシー/第一タクシー</p> <p>○現状値: 11人</p>
目標値考え方	<p>●目標値も同様。R14年3月時点の人数とする。</p> <p>○目標値: 11人(現状値と同等を維持)</p> <p>年配者の退職等により減少が見込まれる中、交通サービスについて現在の水準以上を確保するべく、運転手確保策に取り組むことで現状の人数以上の確保を目指す。</p>

指標3	路線バスの運行本数
定義	<p>●現状値は、熊本バス(健軍系統と辺場系統)、産交バス(松橋(宇土)～砥用線)、麻生交通(氷川ダム線と鶴場線)の運行本数を各社の時刻表で把握・集計する。対象時期は、R8年4月時点とする。</p> <p>○現状値: 50便(上下計)※平日</p> <p>熊本バス M4-2 上り5便+下り4便=上下9便 K2-5 上り2便+下り2便=上下4便 産交バス 松橋～砥用線 上り9便+下り9便=上下18便 宇土～砥用線 上り1便+下り2便=上下3便 麻生交通 氷川線 上り5便+下り5便=上下10便 鶴場線 上り3便+下り3便=上下6便</p>
目標値考え方	<p>●目標値も同様。対象時期は、R14年3月時点とする。</p> <p>○目標値: 50便(上下計)※平日(現状値と同等を維持)</p> <p>運転手不足の深刻化や利用減少などが見込まれる中、町外との交通サービスについて現在の水準以上を確保するべく、運転手確保策や、コミュニティ交通や地域の輸送資源の活用による代替交通機能の確保、利用促進策、隣接市町村との連携などに取り組むことで現状の便数以上の確保を目指す。</p>

指標4	公共交通に対する町の財政負担
定義	<p>●現状値は、路線バス（熊本バス、産交バス、麻生交通）への年間財政支出額とする。対象時期は、<u>R7年度（R6.10～R7.9）実績値【年間】</u>とする。</p> <p>○現状値：4,564万円/年</p>
目標値 考え方	<p>●目標値も同様。期間は、<u>R13年度（R12.10～R13.9）実績値【年間】</u>とする。</p> <p>○目標値：4,600万円/年（現状値と同等を維持）</p> <p>町内コミュニティ交通の充実や公共交通の利用促進の推進による路線バスの利用増に取り組むとともに、利用が著しく少ない路線・便について適正化を検討し、現状水準の維持を目指す。</p>

指標5	コミュニティ交通の利用者数
定義	<p>●現状値は、町内のコミュニティ交通（美里バス、のるーと美里）の利用者（延べ人数）を利用実績データで把握・集計する。期間は、<u>R7年度（R7.4～R8.3）利用者数【年間】</u>とする。</p> <p>○現状値：773人/年</p>
目標値 考え方	<p>●目標値は、町内のコミュニティ交通（新たなデマンド交通等）の利用者（延べ人数）を利用実績データで把握・集計する。期間は、<u>R13年度（R13.4～R14.3）利用者数【年間】</u>とする。</p> <p>○目標値：3,630人/年</p> <p>ユニークユーザー数の増加による、年間利用者数が増加を目指す。</p> <p>なお、新たなデマンド交通が運行時間帯においてほぼ稼働している状態であるときに、見込まれる輸送量は約3,500人/年規模となる。つまり、目標値の水準は、設定便が十分に活用され、かつ、一部の便では乗合利用が生じている状況を指している。</p>

5. 計画の推進体制

5-1. 計画の推進体制

本計画は美里町地域公共交通活性化協議会で、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な推進を図ります。

■美里町地域公共交通活性化協議会の構成員と役割

美里町地域公共交通活性化協議会	
構成員	美里町、国、熊本県、交通事業者、利用者代表、関係機関、町民 等
役割	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクト等を継続的に協議・検討

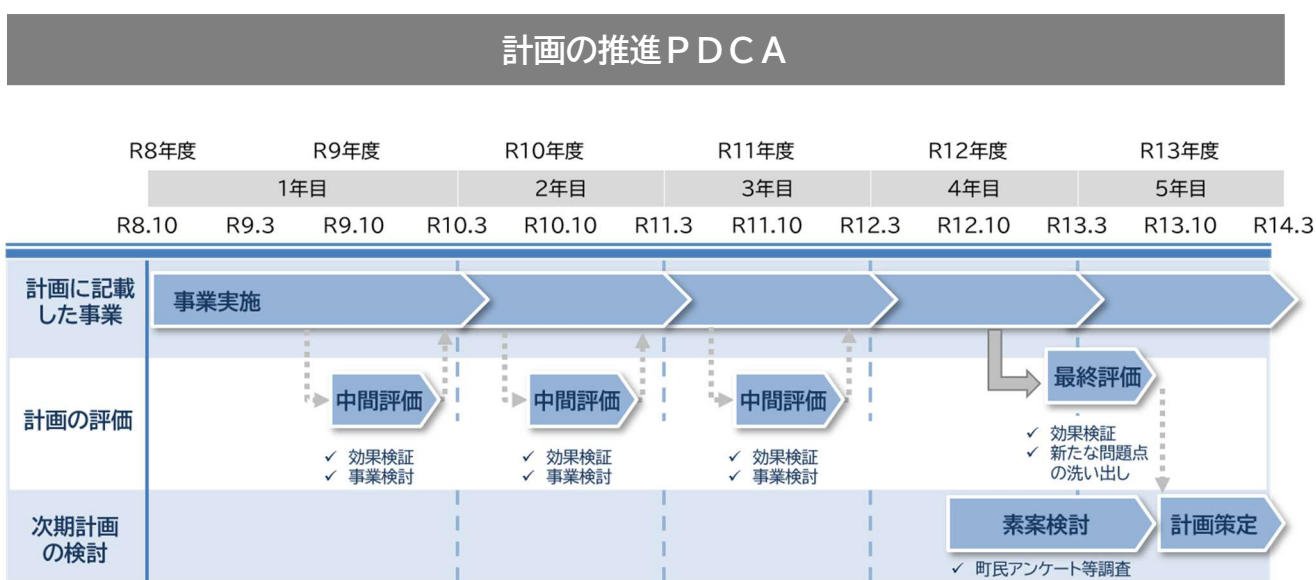
5-2. 計画の評価方法

本計画では、設定した目標および指標の達成状況を踏まえ、進捗状況の管理を行います。

各年度においては、事業年度後半に事業の進捗状況や指標のモニタリングを実施し、効果検証を行うとともに、その結果を踏まえて次年度の事業内容を検討し、施策の改善および効果の積み上げを図ります。

また、計画4年目において中間的な取りまとめとして評価を行い、計画5年目には最終評価を実施するとともに、次期計画の策定に向けた検討を進めます。

なお、社会情勢の変化等により計画の見直しが必要となった場合には、適宜見直しを行います。モニタリングについては、巻末資料に掲載するモニタリングシートに基づき実施します。



卷末資料

美里町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

令和6年度

(敬称略)

	団体名	役職	氏名
1	美里町	美里町長	上田 泰弘
2	熊本バス 株式会社	自動車部管理課長	荒木 明美
3	産交バス 株式会社	営業企画課長	佐藤 正直
4	株式会社 麻生交通	代表取締役	麻生 伸一
5	一般社団法人熊本県タクシー協会	事務局長	斎藤 ゆか
6	第一タクシー 株式会社	代表取締役	渡辺 大祐
7	楠元タクシー 有限会社	代表取締役	上野 三成
8	美里町囀託会	会長	池田 裕彦
9		副会長	丸山 秀夫
10	美里町PTA連合会	砥用小学校PTA会長	鷺山 利正
11	美里町身体障害者福祉協会	会長	宮崎 袈吉
12	美里町老人クラブ連合会	会長	日方 和義
13	美里町社会福祉協議会	事務局長	富田 康仁
14	美里町商工会	事務局長	中嶋 春彦
15	美里町議会	議員	平野 保弘
16	石段の郷中央	支配人	渡辺 健朗
17	九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	白石 勇人
18	熊本バス労働組合	書記長	稲本 浩司
19	全九州産業交通労働組合	副執行委員長	貢 博之
20	熊本県県央広域本部 宇城地域振興局 土木部	維持管理調整課長	小森 正棋
21	美里町	建設課長	富永 英司
22	熊本県警察 宇城警察署	交通第一課長	大村 幸治
23	熊本大学	くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授	吉城 秀治
24	熊本県交通政策課	交通政策課 審議員	高松 江三子
25	美里町福祉課	福祉課長	谷口 信也
26	美里町学校教育課	学校教育課長	中川 幸生
	事務局	課長(事務局長)	澤山 誠
		係長	仲嶋 浩伸
		主査	坂田慶太

令和7年度

(敬称略)

	団体名	役職	氏名
1	美里町	美里町長	上田 泰弘
2	熊本バス 株式会社	自動車部管理課長	荒木 明美
3	産交バス 株式会社	営業企画課長	佐藤 正直
4	株式会社 麻生交通	代表取締役	麻生 悠太
5	一般社団法人熊本県バス協会	専務理事	佐々木 庸敏
6	一般社団法人熊本県タクシー協会	事務局長	斎藤 ゆか
7	第一タクシー 株式会社	代表取締役	渡辺 大祐
8	楠元タクシー 有限会社	代表取締役	上野 三成
9	美里町嘱託会	会長	丸山 秀夫
10		副会長	池田 裕彦
11	美里町PTA連合会	中央中学校PTA会長	上村 誠一郎
12	美里町身体障害者福祉協会	会長	宮崎 袈吉
13	美里町老人クラブ連合会	会長	日方 和義
14	美里町社会福祉協議会	事務局長	富田 康仁
15	美里町商工会	事務局長	中嶋 春彦
16	美里町議会	議員	平野 保弘
17	石段の郷中央	支配人	渡辺 健朗
18	九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	椎葉 幸博
19		首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	平野 光祐
20	熊本バス労働組合	書記長	稲本 浩司
21	全九州産業交通労働組合	副執行委員長	貢 博之
22	熊本県県央広域本部 宇城地域振興局 土木部	維持管理調整課長	西本 直次郎
23	美里町	建設課長	富永 英司
24	熊本県警察 宇城警察署	交通第一課長	大村 幸治
25	熊本大学	くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授	吉城 秀治
26	熊本県交通政策課	交通政策課課長補佐	松田 英生
27	美里町企画情報課	福祉課長	谷口 信也
28		学校教育課長	中川 幸生
		課長(事務局長)	澤山 誠
		係長	仲嶋 浩伸
		主査	坂田慶太

令和8年度

(敬称略)

	団体名	役職	氏名
1	美里町	美里町長	上田 泰弘
2	熊本バス 株式会社	自動車部管理課長	大井 康祐
3	産交バス 株式会社	営業企画課長	佐藤 正直
4	株式会社 麻生交通	統括本部長	有村 謙一
5	一般社団法人熊本県バス協会	専務理事	佐々木 庸敏
6	一般社団法人熊本県タクシー協会	事務局長	斎藤 ゆか
7	第一タクシー 株式会社	代表取締役	渡辺 大祐
8	楠元タクシー 有限会社	代表取締役	上野 三成
9	美里町囃託会	会長	丸山 秀夫
10		副会長	福田 一幸
11	美里町PTA連合会	中央中学校PTA会長	松本 幹雄
12	美里町身体障害者福祉協会	会長	宮崎 袈吉
13	美里町老人クラブ連合会	会長	村崎 勝英
14	美里町社会福祉協議会	事務局長	富田 康仁
15	美里町商工会	事務局長	倉田 辰美
16	美里町議会	議員	村崎 公一
17	石段の郷中央	支配人	渡辺 健朗
18	九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	平野 光祐
19		首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	谷口 誠一
20	熊本バス労働組合	書記長	稲本 浩司
21	全九州産業交通労働組合	副執行委員長	貢 博之
22	熊本県県央広域本部 宇城地域振興局 土木部	維持管理調整課長	木村 健史
23	美里町	建設課長	富永 英司
24	熊本県警察 宇城警察署	交通第一課長	西村 鎮浩
25	熊本大学	くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授	吉城 秀治
26	熊本県交通政策課	公共交通強化室 室長	松田 英生
27		福祉課長	谷口 信也
28		学校教育課長	中川 幸生
	美里町美しい里創生課	課長(事務局長)	源 敏秀
		係長	旭 優
		主査	坂田慶太

計画策定に向けて実施した調査概要

調査項目	調査実施概要	実施状況
公共交通事業者ヒアリング	路線バス事業者、美里町コミュニティ交通運行事業者、タクシー事業者を対象に、直接訪問による聞き取りを実施 路線バス事業者(産交バス、熊本バス、麻生交通) 美里町コミュニティ交通運行事業者(楠元タクシー、第一タクシー、麻生交通) タクシー事業者(産交バス、熊本バス、麻生交通)	令和6年8月～9月
町民アンケート	町内に居住する15歳(高校生)以上の町民がいる全世帯に各1票を区長による配布・郵送回収によりアンケートを実施 配布票数:3,429票	令和6年8月末～ 令和6年9月17日 (約2週間) 【回収】1,042票 (回収率:30.3%)
中学生アンケート	町内に居住する中学生を対象に、学校を通じたWEB方式で実施 配布票数:177票	令和6年9月 【回収】35票 (回収率:19.8%)
第1回公共交通座談会	中央地区(参加人数18名)、砥用地区(参加人数9名)、東砥用地区(参加人数7名)の計3地区の住民を対象に①、②を実施 ①町より行政区長等を通じて参加者に呼びかけを行い、各地区の公民館等で聞き取り ②会場に来られない高齢者のニーズを把握するため、福祉課及び社会福祉協議会協力のもと聞き取り	中央地区 令和6年11月27日 砥用地区 令和6年11月26日 東砥用地区 令和6年11月28日
第2回公共交通座談会	中央地区(参加人数7名)、砥用地区(参加人数5名)、東砥用地区(参加人数8名)の計3地区の住民を対象に①、②を実施 ①町より行政区長等を通じて参加者に呼びかけを行い、各地区の公民館等で聞き取り ②会場に来られない高齢者のニーズを把握するため、福祉課及び社会福祉協議会協力のもと聞き取り	中央地区 令和7年1月30日 砥用地区 令和7年1月31日 東砥用地区 令和7年2月3日
のりーと美里実証実験	①、②を対象に実施 ①美里町町内に居住するもの ②上記①の居宅等に日常的に通っているもの	令和7年10月1日～ 令和8年9月30日 (1年間)
のりーと美里利用者アンケート	のりーと美里利用者を対象に、留め置き調査(アンケート調査票を車両内に留め置く)を実施	令和7年11月10日～ 令和7年12月26日 (約7週間) 【回収】6票
交通事業者ヒアリング	下記の事業者を対象に、直接訪問による聞き取りを実施 交通事業者(楠元タクシー、第一タクシー、麻生交通)	令和8年1月19日
のりーと美里利用登録者アンケート	のりーと美里利用登録者を対象に、①、②を実施 ①紙面アンケート調査:メールアドレスを登録していない町内登録者 を対象に、郵送配布・郵送回収によるアンケート ②WEBアンケート調査:町外の登録者、メールアドレスを登録している町内利用登録者 を対象 配布票数:①、②合わせて118名	令和8年3月16日～ 3月27日(約2週間) 【回収】66票 (回収率:55.9%)

課題
2

多様化、増大するニーズに対応できない輸送リソースの不足



課題解決の 基本方針 2	<p>運転手の確保や地域の輸送資源の活用等による輸送リソースの確保</p> <p>町内外の公共交通ネットワークの安定化や今後高まるニーズに対応していけるように、交通事業者と連携した運転手の確保や地域の輸送資源の活用に取り組み、必要な輸送リソースを確保していきます。</p>					
施策・事業	<p>施策2 運転手の確保</p> <p>事業2-1) 運転手募集の広報 事業2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進 事業2-3) 二種免許取得支援制度の検討</p>					
	<p>施策3 地域輸送資源の活用</p> <p>事業3-1) 地域輸送資源の活用 事業3-2) 公共交通協働スキームの研究 事業3-3) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究</p>					
KPI	<p>町内で稼働する タクシー運転士数</p>	<table border="1"> <tr> <th>現状値(R8年4月)</th> <th>目標値(R14年3月)</th> </tr> <tr> <td>11人</td> <td>11人</td> </tr> </table>	現状値(R8年4月)	目標値(R14年3月)	11人	11人
現状値(R8年4月)	目標値(R14年3月)					
11人	11人					

■施策・事業の実施状況

		具体の実施状況
事業2-1) 運転手募集の広報	1年目	
	2年目	
	3年目	
	4年目	
	5年目	
事業2-2)セカンドキ ャリア希望 者の公共交通分野へ の就業促進	1年目	
	2年目	
	3年目	
	4年目	
	5年目	
事業2-3) 二種免許取得支援制 度の検討	1年目	
	2年目	
	3年目	
	4年目	
	5年目	

課題 3 サービス維持が危ぶまれる町外との公共交通ネットワーク



課題解決の基本方針 3	隣接自治体等と連携した広域公共交通サービスの確保 町外への公共交通サービスの維持や利便性向上に向けて、隣接自治体と連携した公共交通ネットワークの強化や利用環境の改善に取り組みます。		
施策・事業	施策4 町外への公共交通サービスの利便性向上 事業4-1) 甲佐営業所までのアクセス確保 事業4-2) パークアンドライド環境の整備 事業4-3) 利用しやすい運賃施策の検討		
KPI	路線バスの運行本数 (平日 上下計)	現状値(R8年4月) 50 便/日	目標値(R14 年 3 月) 50 便/日
	公共交通に対する町の財政負担額 (路線バス)	現状値(R7年度) 4,564万円/年	目標値(R13 年度) 4,600 万円/年

■ 施策・事業の実施状況

		具体の実施状況
事業4-1) 甲佐営業所までのアクセス確保	1 年目	
	2 年目	
	3 年目	
	4 年目	
	5 年目	
事業4-2) パークアンドライド環境の整備	1 年目	
	2 年目	
	3 年目	
	4 年目	
	5 年目	
事業4-3) 利用しやすい運賃施策の検討	1 年目	
	2 年目	
	3 年目	
	4 年目	
	5 年目	

課題
4

十分に広がっていない公共交通を支えていく意識



課題解決の 基本方針 4	町民の公共交通を支える意識の醸成・利用促進の推進		
	公共交通の維持・確保に向けて、町民の公共交通に対する関心および利用意識の醸成を図っていくために、利用啓発や情報提供、利用機会の創出などに取り組みます。		
施策・事業	施策5 利用啓発		
	事業5-1) モビリティ・マネジメントの推進 事業5-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催 事業5-3) 公共交通相談窓口の運用		
KPI	施策6 他分野との連携推進		
	事業6-1) 高齢者の免許返納の推進 事業6-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出		
	コミュニティ交通の利用者数 (延べ利用者数)	現状値(R7年度)	目標値(R13年度)
		773人/年	3,630人/年

■ 施策・事業の実施状況

		具体の実施状況
事業5-1) モビリティ・マネジメントの推進	1年目	
	2年目	
	3年目	
	4年目	
	5年目	
事業5-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催	1年目	
	2年目	
	3年目	
	4年目	
	5年目	
事業5-3) 公共交通相談窓口の運用	1年目	
	2年目	
	3年目	
	4年目	
	5年目	

美里町地域公共交通計画

発行日 2026（令和8）年 9月

発行 美里町地域公共交通活性化協議会
（事務局：美里町 美しい里創生課）