

# 上天草市地域公共交通網形成計画



平成30年3月

上天草市



# 上天草市地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

上天草市



# 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b>	<b>1</b>
1-1.	計画策定の目的	2
1-2.	計画策定の背景	2
1-3.	計画の区域	3
1-4.	計画の期間	3
1-5.	計画の位置づけ	4
<b>第2章</b>	<b>上天草市の現状</b>	<b>5</b>
2-1.	上位関連計画	6
2-2.	地理地勢	15
2-3.	人口	16
2-4.	施設立地状況	22
2-5.	観光動向	25
2-6.	道路交通状況	28
2-7.	地域公共交通の状況	33
2-8.	住民ニーズ調査結果	55
2-9.	モデル地区における実証運行結果	74
2-10.	現状整理結果とりまとめ	83
<b>第3章</b>	<b>基本的な方針</b>	<b>85</b>
3-1.	地域が目指す将来像	86
3-2.	地域公共交通が果たすべき役割	88
3-3.	地域公共交通の課題	89
3-4.	本市が目指す地域公共交通網の姿	94
<b>第4章</b>	<b>計画の目標</b>	<b>95</b>
4-1.	計画の目標及び数値目標	96
4-2.	目標達成のための施策・事業	103
4-3.	施策・事業の内容	105
<b>第5章</b>	<b>計画の達成状況の評価</b>	<b>143</b>



# 第1章 はじめに

## 1-1. 計画策定の目的

本計画はこれまでの路線バスによる幹線・支線及び地域コミュニティバスの運行、また交通空白地域を中心とした乗合タクシー等の運行に加えて、スクールバスとの重複路線の効率化等新たな地域公共交通を検討し、当市の地域の実情に応じた持続可能な交通体系の計画を策定するものです。

## 1-2. 計画策定の背景

本市においては、平成25年2月に「上天草市生活交通ネットワーク計画」（以下「ネットワーク計画」という）を策定し、「路線バスの運行効率性の向上」、「交通空白地域の解消（交通弱者の利便性向上）」、「新たな交通アクセスの導入」の3つの基本方針のもと、本計画に基づき、路線バスや乗合タクシー運行について、路線の統廃合や運行効率化など適宜見直しを実施し、地域公共交通の充実を図ってきました。

しかしながら、ネットワーク計画策定から5年を迎えようとするなか、市民の動態や地域公共交通に対するニーズ等、地域公共交通を取り巻く環境が変化しており、近況に応じたマスタープランの策定が必要となっています。また、市内全域を俯瞰したまちづくりの観点や、松島町前島地区等、観光交流拠点として今後開発が見込まれ、市民及び観光客の人の流れを考慮した地域公共交通網を形成していく必要があります。加えて、今後の高齢化や過疎化の進行を考慮すると、地域の公共交通は、社会インフラとしての必要性がますます高まっていくものと考えられます。

そのため、全市的な地域公共交通網に関して再検証を実施し、将来的にも持続可能な地域公共交通網及び体系に関する検討が必要です。



### 1-3. 計画の区域

計画の区域は市全域を対象とします。なお必要に応じて隣接市（宇城市、天草市）も考慮します。



資料：上天草市ホームページ

### 1-4. 計画の期間

期間は平成30年度から平成34年度までの5ヵ年とします。また、実施状況に応じて適宜見直しを行います。

## 1-5. 計画の位置づけ

本計画は、本市の総合計画を上位計画に「上天草市人口ビジョン」「上天草市グランドデザイン」「上天草市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を関連計画として進めていきますが、本市全体の計画とも連携を図る必要があるため、各分野の地域公共交通にかかる計画とも整合、連携を図ります。

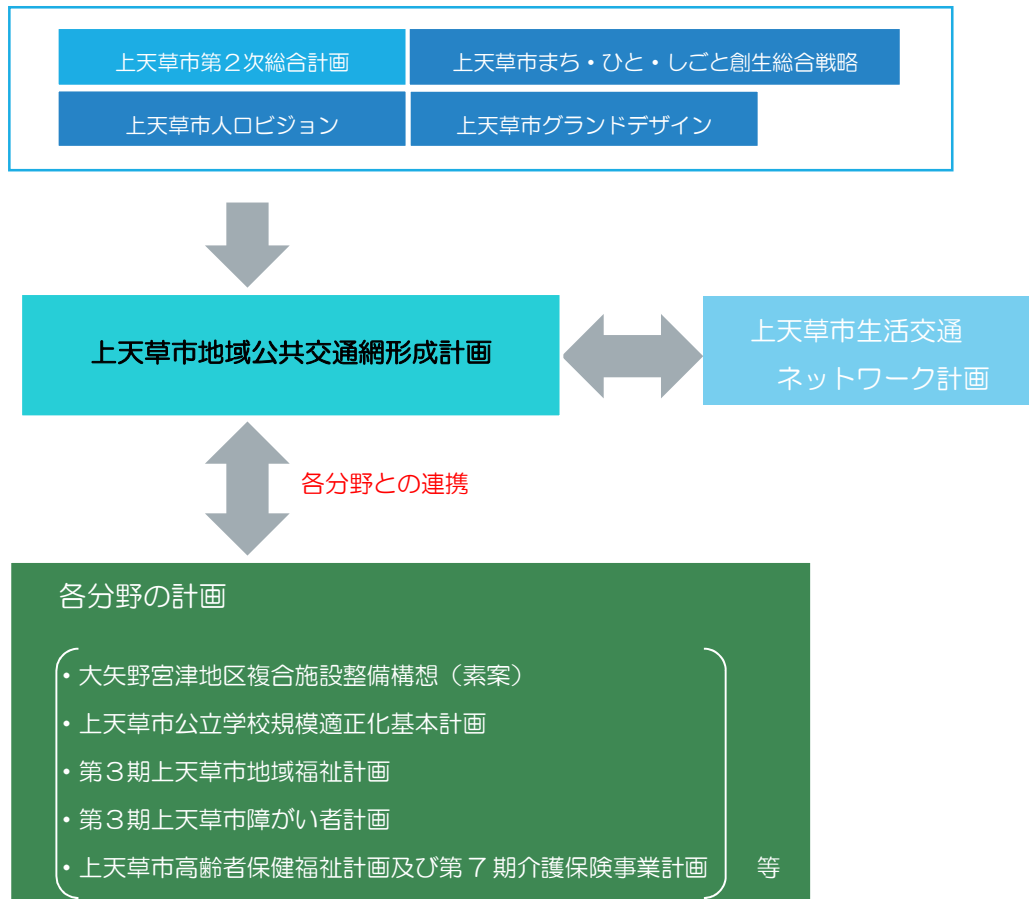


図. 計画の位置づけ

## 第2章 上天草市の現状

2-1. 上位関連計画

(1) 上天草市第2次総合計画

<p>計画期間</p>	<p>平成 26 年 4 月～平成 35 年 3 月</p>																				
<p>戦略シナリオ</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>将来像：人と海のふれあうまち ～地域資源を活かした、新しいまちの上質な価値の創造～ まちづくりの基本目標：子ども、若者、お年寄りが住み良い「活力」「誇り」「安心」に満ちたまちの実現</p> </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>将来目標の人口フレーム：(H35 推計値) 25,529 人 ⇒ 29,000 人以上をめざします</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; text-align: center;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p><b>活力</b> 産業が活性化し成長するまち</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p><b>誇り</b> ふるさとの豊かさを守り、愛するまち</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px;"> <p><b>安心</b> ふれあい・支えあうまち</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%;"> <p>未来に向けて輝く「産業」づくり 地域資源を活かした産業の創出・振興と雇用増加による定住の基盤づくり</p> <p><b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●年間市内総生産(GDP)の増加額：100 億円(雇用の増加：1,300 人)</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%;"> <p>未来に向けて輝く「人」づくり 未来を築く子どもの育成と愛郷心をもって活き活きと暮らす市民生活の実現</p> <p><b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●年少人口数：3,058 人(推計値 2,318 人に対する 500 人&lt;20.0%&gt;増加)</p> </div> <div style="border: 1px solid gray; padding: 5px; width: 30%;"> <p>未来に向けて輝く「地域」づくり 安心・快適な暮らしの構築と市民が誇れる美しいまちづくり</p> <p><b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●住みやすいと思う市民の割合(H25)57.3%⇒78.0%(社会減20.0%(800 人)抑制) ●定住効果による 600 人増加</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p><b>重点戦略</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>1. 観光需要と観光消費を拡大する～観光ブランド力を発揮する「産業」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●年間観光入込客数 74 万人増加 ●年間観光消費額 50 億円増加</p> <p><b>2. 農林水産物の生産・加工商品開発・販売を拡大する～売れるブランド産品・加工商品開発による「産業」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●6 次産業化による経済効果 50 億円増加</p> <p><b>3. 地域の産業・企業の再生・育成により雇用を生む～地域の産業・企業の多様な可能性を創造する「産業」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●戦略2との合算による経済効果 50 億円増加</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>4. 地球ぐるみで子育て・子育てしやすいまちをつくる～未来を築く元気な「人(子ども)」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●「子育てに不安や負担を感じない」人の割合(市民意識調査)50.0%</p> <p><b>5. 心身ともに健康でいきいきと暮らすまちをつくる～生涯いきいき元気な「人(市民)」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●心身ともに健康だと思う市民の割合(市民意識調査)80.0%</p> <p><b>6. 多様な交流によりふるさとへの愛着と誇りを育てる～スポーツ・文化を通じた郷土を愛する「人」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●(月に複数回以上)運動・スポーツに取り組む市民の割合(市民意識調査)50.0%</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>7. 高齢社会に備えた安心、便利な生活基盤をつくる～安心・快適に暮らせる「地域」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●住み慣れた地域で安心して生活できている高齢者の割合(市民意識調査)80.0%</p> <p><b>8. 自然志向・健康志向の都市住民の定住を促進する～新たな定住を促進する「地域」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●市内からの新たな転入者数 240 世帯(600 人)</p> <p><b>9. 自然環境を守り、美しい景観をつくる～美しい海と緑のある「地域」づくり～</b> <b>成果指標</b>(H35 年度目標値) ●「水のきれいき(海・川・海岸)」の満足度(環境基本計画市民アンケート調査)48.0%</p> </div> </div> </div> </div>																				
<p>施策の展開</p>	<p>●前期基本計画 課題 3 施策 3 「観光動線の利便性向上による「快適さ」の確保」 <u>アクション 10 市内交通の利便性の確保</u> 観光客向けの交通確保や交通渋滞解消に向け、公共バス等を活用した観光循環交通システムを展開するとともに、<b>新たな交通経路の開発を検討</b>します。</p> <p>◆目標指標【活動指標】</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>H25(現状値)</th> <th>H26</th> <th>H27</th> <th>H28</th> <th>H29</th> <th>H30(目標値)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>観光循環バスの年間利用者数</td> <td>2,181 人</td> <td>2,280 人</td> <td>2,460 人</td> <td>2,640 人</td> <td>2,820 人</td> <td>3,000 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>≪主な活動項目≫ ● 観光循環バスの運行 ● 公共交通対策事業</p> <p>◆協働のまちづくり指針</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">ひとりで行えること(市民)</td> <td>・公共交通機関に関する地域の意向調査等への協力、運行形態の検討及び積極的な利用等を行う。</td> </tr> <tr> <td>みんなでできること(観光関係団体等)</td> <td>・観光循環バスを中心に観光客の交通を確保するとともに、観光サービスと連動した利用促進を図る。</td> </tr> <tr> <td>行政がすべきこと</td> <td>・事業者の観光循環バス等の運行を支援する。 ・新交通アクセスを検討し、観光動線を強化する。</td> </tr> </table> <p>●前期計画課題 1 施策 27 「利便性の高い道路交通ネットワークの充実」 <u>アクション 10 利便性の高い道路交通ネットワークの充実</u> 市民(観光客含む)の生活交通を維持するため、<b>公共バス等を活用した観光循環交通システムを展開</b>すると共に、<b>新たな交通経路の開発を検討</b>します。</p>		H25(現状値)	H26	H27	H28	H29	H30(目標値)	観光循環バスの年間利用者数	2,181 人	2,280 人	2,460 人	2,640 人	2,820 人	3,000 人	ひとりで行えること(市民)	・公共交通機関に関する地域の意向調査等への協力、運行形態の検討及び積極的な利用等を行う。	みんなでできること(観光関係団体等)	・観光循環バスを中心に観光客の交通を確保するとともに、観光サービスと連動した利用促進を図る。	行政がすべきこと	・事業者の観光循環バス等の運行を支援する。 ・新交通アクセスを検討し、観光動線を強化する。
	H25(現状値)	H26	H27	H28	H29	H30(目標値)															
観光循環バスの年間利用者数	2,181 人	2,280 人	2,460 人	2,640 人	2,820 人	3,000 人															
ひとりで行えること(市民)	・公共交通機関に関する地域の意向調査等への協力、運行形態の検討及び積極的な利用等を行う。																				
みんなでできること(観光関係団体等)	・観光循環バスを中心に観光客の交通を確保するとともに、観光サービスと連動した利用促進を図る。																				
行政がすべきこと	・事業者の観光循環バス等の運行を支援する。 ・新交通アクセスを検討し、観光動線を強化する。																				

◆目標指標【活動指標】						
	H25(現状値)	H26	H27	H28	H29	H30(目標値)
生活交通バスの年間利用者数	234,961 人	236,135 人	237,316 人	238,503 人	239,696 人	240,894 人
<<主な活動項目>> ● 公共交通対策事業 ● 乗合タクシー事業						
◆協働のまちづくり指針						
ひとりのできること(市民)	・公共交通機関に関する地域の意向調査等への協力、運行形態の検討及び積極的な利用等を行う。					
みんなのできること(コミュニティ・団体)	・交通管理者においては、運行計画の作成協力等を行い、また交通事業者においては利用促進活動や運行の実施等を行う。					
行政がすべきこと	・運行計画立案や事業者に対し運行支援等を実施する。					


## (2) 上天草市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	平成27年度～平成31年度
基本目標	基本目標1 上天草市への流れをつくる 基本目標2 安定した魅力ある雇用を創出する 基本目標3 市民の結婚・出産・子育ての希望をかなえる 基本目標4 時代に合った地域をつくり、安心して快適な暮らしを創出する
実現に向けた施策	1. 上天草にいきたくなる！ (ア) ターゲットを設定した観光メニューの開発 (イ) 観光客誘致に向けたイベントの充実と情報発信の強化 (ウ) 集客力を高める受入環境整備の推進 (エ) 観光産業を担う経営者等の人材育成並びに組織化 2. 上天草で働きたくなる！ (ア) 地場産業の強化支援及び育成 (イ) 農林水産物の販路開拓 (ウ) 海運業の振興と担い手の育成 3. 上天草に住みたくなる！ (ア) 定住・移住の促進 (イ) 住みよいまちづくりの促進 (ウ) 子どもにやさしいまちづくり

## (3) 上天草市人口ビジョン

策定年次	平成27年12月
人口減少が地域の将来に与える影響	(ア) 地域経済及び地域産業への影響 (イ) 社会保障への影響 (ウ) 地域社会への影響 (エ) 地域文化・教育への影響 (オ) 公共交通への影響 (カ) 市の財政への影響
目指すべき将来像	(ア) 人口流出に歯止めをかける (イ) 若い世代の結婚子育ての希望を実現する (ウ) 時代に合った暮らしやすい地域を創る

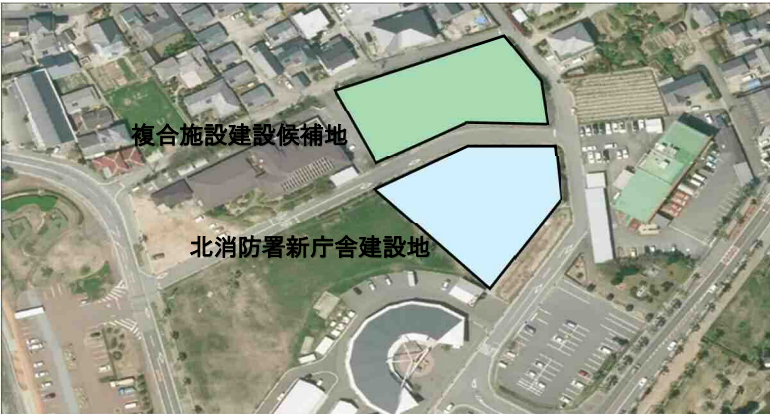
(4) 上天草市ランドデザイン

策定年次	平成 25 年 2 月
目指す将来像 (戦略シナリオ による成果)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 交流人口の拡大</li> <li>2. 市内総生産・雇用の拡大</li> <li>3. 定住人口の拡大</li> </ol>
戦略シナリオ	<p>I. 戦略シナリオ1 観光ブランド力を生かした地域産業の活性化</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) <b>重点整備地域での観光需要拡大に向けた環境整備</b></li> <li>(2) 重点整備地域での観光需要拡大を市全域の産業へ循環させる仕組みづくり</li> </ol> <p>II. 戦略シナリオ2 上天草らしい満足感のある定住環境の充実</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 美しい自然を守り、育てる環境にやさしいまちの形成</li> <li>(2) <b>利便性の高い市街地、地域拠点の形成</b></li> <li>(3) 魅力ある住環境の形成</li> <li>(4) 高齢者に優しい福祉環境の充実</li> <li>(5) 安心できる子育て環境、文化・スポーツ環境の充実</li> <li>(6) 各地区の多彩な市民活動を広げる場の充実</li> </ol>
具体的な事業 内容の一部	<p>事 業 名：前島地区総合開発</p> <p>目標年度：平成 31 年 4 月</p> <p>基本構想：前島地区の観光需要の拡大を図るための重点整備地域として位置づけ、また観光振興の効果を市内産業に波及させ、市内全域の活性化につなげる観光拠点化を図るエリアとすることが目的。</p> <p>完成パース図：</p> 

(5) 上天草市生活交通ネットワーク計画

策定年次	平成 25 年 2 月
基本計画	【基本理念】市民や観光客の利便性向上を図りつつ、「持続可能な生活交通体系の創出」を目指します。 方針①路線バスの運行効率性の向上 方針②交通空白地域の解消（交通弱者の利便性向上） 方針③新たな交通アクセスの導入
導入ガイドライン	考え方①既存の生活交通（路線バス、乗合タクシーなど）の有効活用 考え方②地域の実情に応じた持続可能な運行形態の検討 考え方③運行継続基準等の明確化 考え方④住民、事業者、行政が一体となった生活交通の確保 考え方⑤PDCAサイクルの構築

(6) 大矢野宮津地区複合施設【(仮称)大矢野交流センター】整備構想(素案)

複合施設の コンセプト	様々な年代の人が集まり、出会い、学べる交流拠点
施設機能	<p>基本的な施設の機能としては、老人福祉センター及び図書館の機能を有する複合施設とする。また、<b>多世代の交流を促す機能</b>として、市民がくつろぎ交流する、ふれあいスペース等をエントランスホールに設置するとともに、利便性等を高めるための付帯機能として、将来に向け各分野で活用することができる大集会室(300㎡畳敷)を備えることとし、指定避難所としても活用する。</p>
建設予定地の 選定理由	<p>(1) 大矢野老人福祉センター(仮称)</p> <p>既存の施設は建設時から33年が経過し老朽化により建替えが必要となっている。さんばーる、農山村広場公園、バス停が近くにあり、施設の利用と併せてさんばーるでの食材等の購入もでき、交通の利便性がよく、平坦地であるので高齢者が利用する施設としての利用条件が良い。さらに、既存施設の敷地及び隣接地に建設することで、現在の利用者の利用環境に変わりはないことから、現在地を建設予定地とした。</p> <p>施設の機能としては、無料または低額な料金での各種相談や生業及び就労の指導、機能回復訓練の実施、教養講座等の実施、老人クラブに対する援助等である。主なサービス内容は、様々な目的で気軽に利用でき、趣味等を通じた交流する場の提供。</p> <p>(2) 大矢野図書館(仮称)</p> <p>上天草市新図書館整備基本計画(以下、基本計画)に基づき、現在の大矢野森記念図書館を廃止し、新たに整備するものである。その基本計画において図書館の望ましい立地条件として、以下の5つの観点から「大矢野農山村広場公園付近(宮津地区)」を建設予定地とした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が気軽に立ち寄れるわかりやすい場所であること</li> <li>・<b>交通アクセスが便利で安全なところ</b></li> <li>・広い駐車場が確保できるところ</li> <li>・住民の生活動線から近いところ(地域の人達が集まりやすい場所)</li> <li>・発展が期待される将来性のあるところ</li> </ul> <p>機能としては、図書の貸出や市内企業と連携・協働した特設コーナーの設置やエントランスホールにおいて、様々な年代の人が交流できるコーナー設置を検討。</p> 



(7) 上天草市公立学校規模適正化基本計画

策定年次	平成 19 年 12 月
基本計画	<p>《平成 20 年度から 28 年度までの具体的な対応》</p> <p>①姫戸小学校と牟田小学校の統合          通学方法については、学校間の距離が 5.5km と遠距離になるため<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>②今津小学校と樋合小学校の統合          通学方法については、学校間の距離が 8.5km と遠距離になるため<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>③上小学校と上北小学校の統合          通学方法については、学校間の距離は 3km ですが、通学区域の一部に 4km を越える地域があるため、<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>④龍ヶ岳中学校と大道中学校の統合          通学方法については、一部地域において通学距離が 6km を超えるため、<b>スクールバスの運行、路線バスの利用等について検討</b>します。</p> <p>⑤高戸小学校と樋島小学校の統合          通学方法については、一部の地域において通学距離が 4km を超えるため<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>⑥今津中学校と教良木中学校の統合          通学方法については、学校間の距離が 10km と遠距離になるため<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>⑦大矢野中学校と維和中学校と湯島中学校の統合          通学方法については、維和地区は大矢野中学校まで 6 km 以上と遠距離であることから、<b>スクールバスの運行等について検討</b>します。また、湯島中学校については「<b>通学船による通学</b>」と「<b>寄宿舍からの通学</b>」の 2 つの方法について検討します。</p> <p>⑧上小学校と上北小学校の統合校と湯島小学校          通学方法については、<b>通学船を確保</b>する方向で検討します。</p> <p>⑨高戸小学校と樋島小学校と大道小学校の統合          通学方法については、大道地区のほとんどの児童が通学距離 4 km を超えるため、<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>⑩今津小学校と樋合小学校の統合校と教良木小学校          通学方法については、学校間の距離が約 9.5 km と遠距離となるため、<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>⑪今津中学校と教良木中学校と阿村中学校          通学方法については、一部の地域において通学距離が 6 km を超えるため、<b>スクールバスの運行について検討</b>します。</p> <p>⑫維和小学校と中北小学校と中南小学校の統合          通学方法については、学校の位置が決まり次第通学路を決定し、<b>スクールバスの運行等</b>地域の实情に応じて取り組みます。</p> <p>⑬今津小学校、樋合小学校、教良木小学校 3 校の統合校と阿村小学校の統合          通学方法については、学校の位置が決まり次第通学路を決定し、<b>スクールバスの運行等</b>、地域の实情に応じて取り組みます。</p>

(8) 第3期上天草市地域福祉計画

策定年次	平成30年3月
基本理念、基本目標	<p>【基本理念】住み慣れた地域で安心して暮らせる支え合いのまち 上天草</p> <p>＜基本目標1＞ともに助け合い、支え合うまちづくり</p> <p>＜施策＞ (1) 見守り・支え合いの仕組みづくり (2) 福祉意識の向上のための取組み (3) 福祉活動を担う人材の育成</p> <p>＜基本目標2＞充実した福祉サービスのまちづくり</p> <p>＜施策＞ (4) 地域福祉ネットワークの構築 (5) 地域における福祉サービスの充実 (6) 相談体制と情報提供の充実</p> <p>＜基本目標3＞安心して暮らせるまちづくり</p> <p>＜施策＞ (7) 災害時の安全・安心の仕組みづくり (8) 生活困窮者への支援 (9) 市民一人ひとりの人権の尊重 (10) 人にやさしいまちづくり</p>
施策の展開	<p>(10) 人にやさしいまちづくり</p> <p>交通安全対策の充実や防犯活動の支援・促進を図るとともに、公共施設整備におけるバリアフリー化のほか、地域福祉に関わるすべての人々の連携において、高齢者や障がい者などが安全で、安心して快適に過ごせる、こころのバリアフリーを推進します。</p> <p>＜取組内容＞</p> <p>取組項目：公共施設の適切な管理・バリアフリー化</p> <p>取組内容：公共施設や公園、道路など誰もが安心して利用できるよう適切な管理を行うとともに、バリアフリー化を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路維持事業</li> <li>・施設の維持・管理事業 など</li> </ul> <p>取組項目：交通環境の整備</p> <p>取組内容：交通安全意識の啓発を図るとともに、利便性の高い道路交通ネットワーク、道路環境の整備・充実を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通対策事業</li> <li>・乗合タクシー事業</li> </ul> <p>取組項目：地域の交通安全・防犯・消費生活活動への支援</p> <p>取組内容：子どもや高齢者等の交通弱者の交通事故や犯罪、消費生活におけるトラブルの防止のため、関係機関等と連携して活動に対する支援を行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全啓発事業</li> <li>・防犯灯維持管理等事業</li> <li>・消費生活センター事業</li> </ul>

(9) 第3期上天草市障がい者計画

策定年次	平成30年3月
計画の基本的な方針	<p><u>基本理念 安心・快適な暮らしづくり</u></p> <p>基本的視点1：一人ひとりの自己実現</p> <p>基本目標①障がいの理解の促進</p> <p>基本目標②自立した生活への支援</p> <p>基本的視点2：自立した暮らしの実現</p> <p>基本目標③保健・医療の充実</p> <p>基本目標④保育・教育の充実</p> <p>基本的視点3：共に暮らす、共感・協働社会の実現</p> <p>基本目標⑤雇用・就労の支援</p> <p>基本目標⑥生活環境の充実</p> <p>基本目標⑦社会参加・交流の促進</p>
施策の展開	<p><u>基本目標 4-6 生活環境の充実</u></p> <p>【施策】</p> <p>(1) 安全・快適な公共施設等の整備</p> <p>①公共施設・公共交通機関におけるユニバーサルデザイン・バリアフリー化</p> <p>障がい者（児）や高齢者が公共施設や公共交通機関を安全かつ快適に利用でき、外出しやすい環境の整備に努めます。</p> <p>■主な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共施設や医療機関、企業施設、観光施設等におけるバリアフリー化の推進</li> <li>○ハートフルパスの市窓口交付及びおでかけ安心トイレ等の情報提供の実施</li> </ul> <p>(2) 公共交通機関の利便性向上</p> <p>①障がい者の利用ニーズにあわせた交通手段の確保</p> <p>循環バスや乗り合いタクシーの運行等による交通弱者等への利便性の向上を図ります。</p> <p>■主な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○民間事業者が運営する福祉タクシーに関する情報提供</li> <li>○民間事業者の福祉タクシー事業への申請等、事業化に向けた支援</li> <li>○循環バスや乗合タクシーの運行等による交通弱者への利便性の確保</li> </ul>

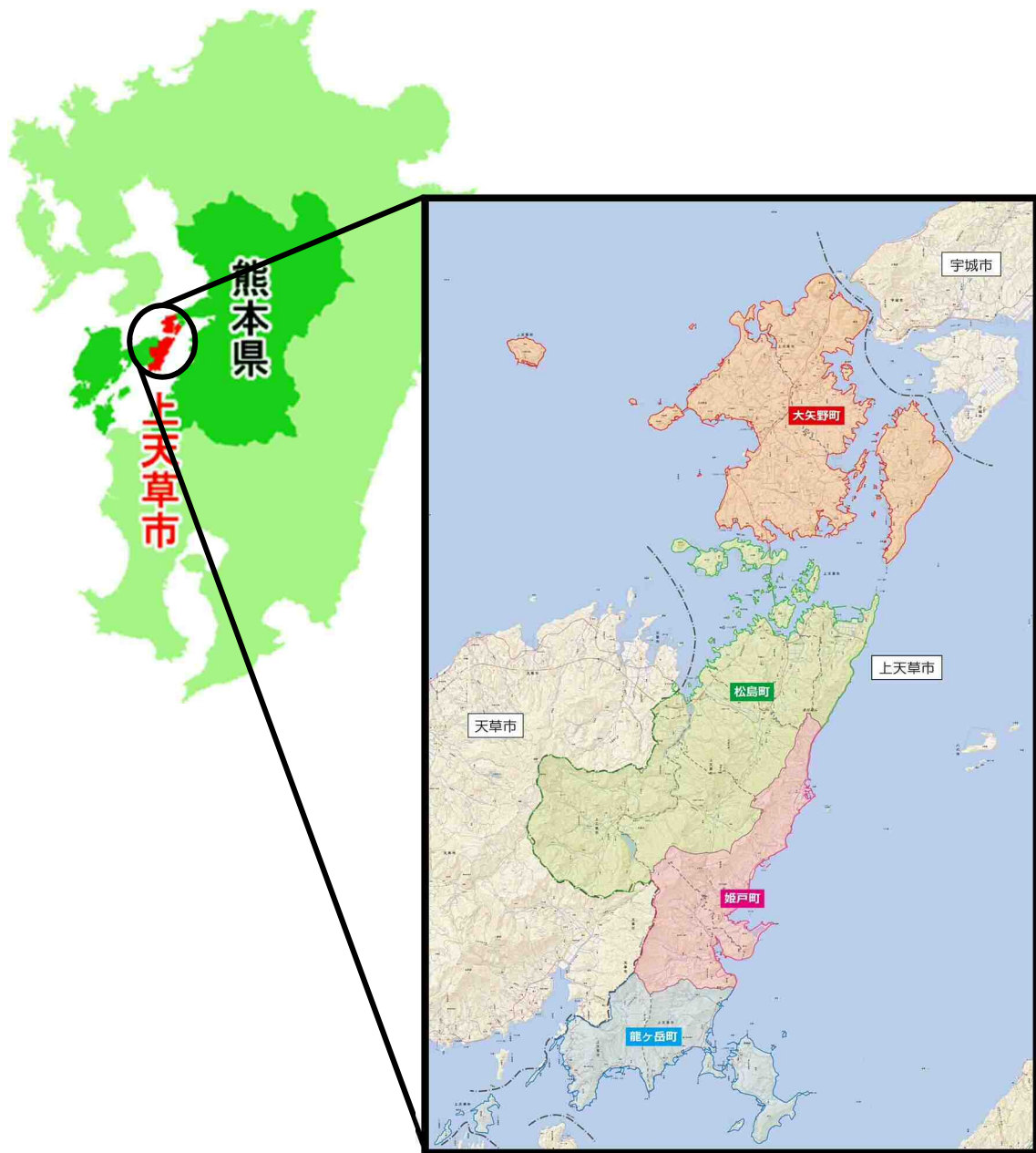
(10) 上天草市高齢者保健福祉計画及び第7期介護保険事業計画

策定年次	平成30年3月
基本理念、基本目標	<p>計画の基本理念：高齢者が住み慣れた地域で健康に安心して暮らせる支えあいのまち 上天草</p> <p>基本目標・施策の方向性：</p> <p>【基本目標1】生涯現役社会の実現と自立支援、健康づくりの推進</p> <p>【基本目標2】認知症になっても安心して暮らせる体制の構築</p> <p>【基本目標3】在宅でも安心して暮らせるための地域づくり</p> <p>【基本目標4】住民の希望、地域の実情に応じた多様なサービス基盤の整備・活用</p> <p>【基本目標5】介護サービスの質の確保・向上や多様な介護人材の確保・定着</p>
基本理念の実現に向けた施策の展開	<p>第4章 基本理念の実現に向けた施策の展開</p> <p><b>4. 住民の希望、地域の実情に応じた多様なサービスの整備・活用</b></p> <p>3. 高齢者の移動手段の確保</p> <p>上天草市第2次総合計画における戦略目標のひとつ「高齢社会に備えた安心、便利な生活基盤をつくる」の中に、「利便性の高い道路交通ネットワークの充実」があります。ニーズ調査の結果を見ると、移動手段として「自動車（自分が運転）」が46.9%と最も高く、次いで、「徒歩」の32.6%となっていますが、今後、免許返納者や、長距離の徒歩が次第に困難になる高齢者の増加が予想されます。<b>高齢者の移動手段について、担当課や関係機関と連携を図りながら、住み慣れた地域で買い物等の日常生活を行うための移動手段確保に努めます。</b></p>

## 2-2. 地理地勢

本市は、熊本県の西部、有明海と八代海が接する天草地域の玄関口に位置し、天草地域に浮かぶ大矢野島、上島、そのほかの島々から構成されています。

年間を通して比較的温暖な気候であり、面積は全体で 126.91 平方キロメートル（平成 27 年国勢調査）、全体的に平坦地が少ない地勢です。また大矢野島は比較的傾斜が緩やかな丘陵地が多く、各地域を流れる河川の周辺には水田が広がっています。



資料：上天草市ホームページ

## 2-3. 人口

### ①人口推移

本市の総人口は昭和35年の51,439人から平成27年の27,006人と約55年間の間に半数近くに減少しています。また、平成32年からの将来推計を見ると今後も減少傾向が続くことが推測されています。

一方、高齢化率をみると、昭和35年が8%であったのに対して、昭和55年には14%に到達し、高齢社会に突入しています。その後、平成7年に23%と超高齢社会に突入し、平成27年には38%まで増加するなど、少子高齢化の進展が著しい状況となっています。

また、将来推計を見ると人口減少が進むとともに老年人口も減少しています。その一方で高齢化率は年々増加が見られます。

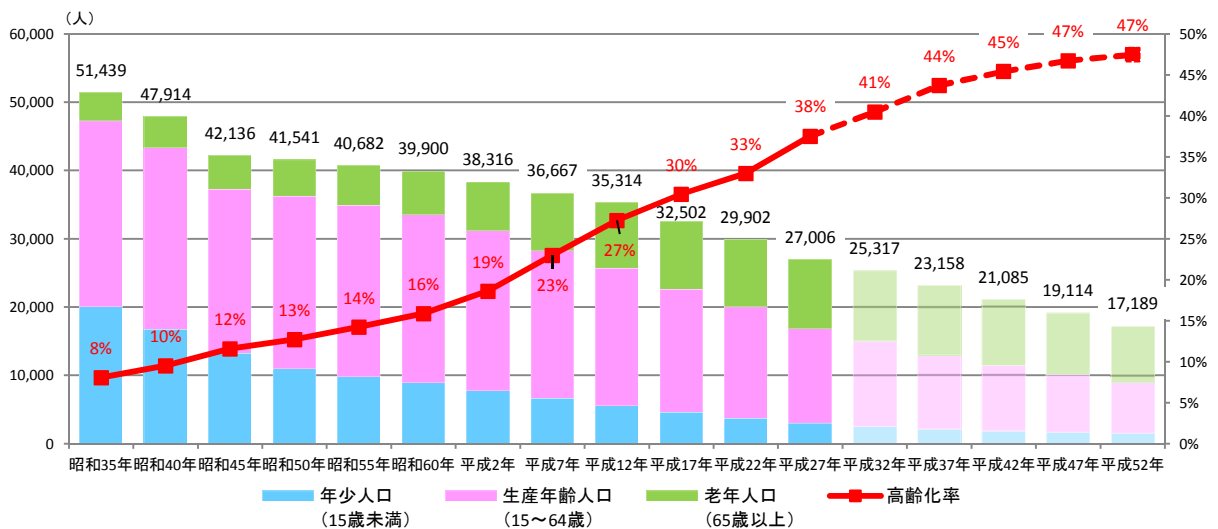


図. 本市における人口推移

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成32年以降）

## ② 年齢三区分人口の推移

年齢三区分人口の割合を見ると、65歳以上の人口は平成2年の18.6%から平成27年の37.5%と約2倍に増加し、年少人口は平成2年時には20.2%でしたが、平成27年は約半分の11.1%に減少しています。また、将来推計において今後も老年人口の割合は増加、年少人口の割合は減少することが予想されています。

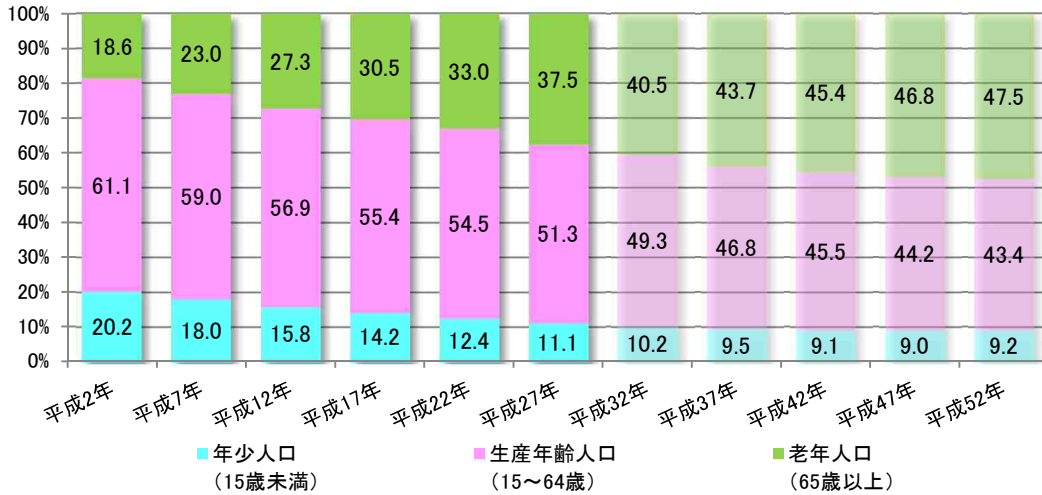


図. 年齢三区分人口の推移

資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成32年以降）

## ③ 地域別人口推移

地域別人口は平成27年時点で大矢野地域が13,708人、上島地域で13,298人という状況であり、ほぼ同程度となっています。また、平成2年を1.0とした比率に関しては上島地域の方が大きく減少しています。

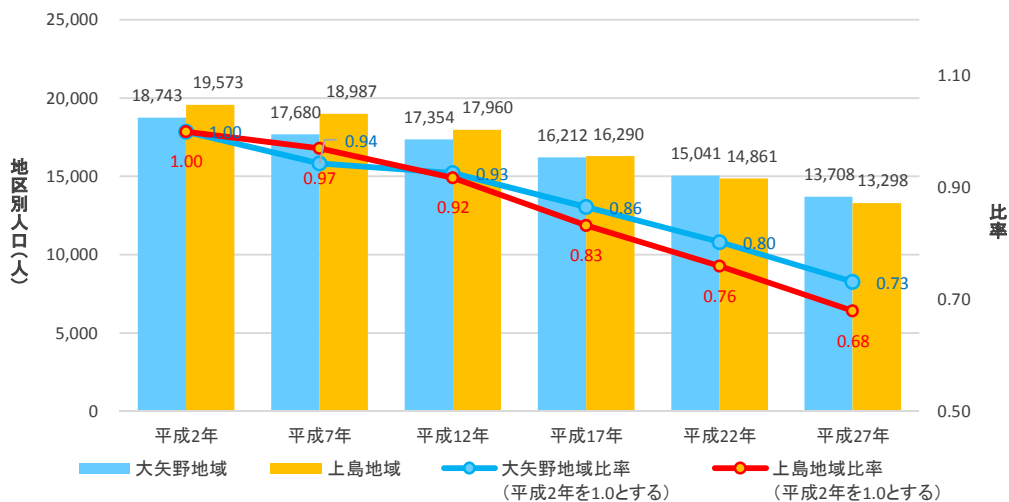


図. 地域別人口推移

資料：国勢調査

#### ④ 地区別人口推移

地区別人口は、平成 27 年において大矢野町が 13,708 人、松島町が 7,114 人、龍ヶ岳町が 3,726 人、姫戸町が 2,458 人となっています。各地区とも人口が減少し、特に姫戸町や龍ヶ岳町での人口減少が著しい状況となっています。

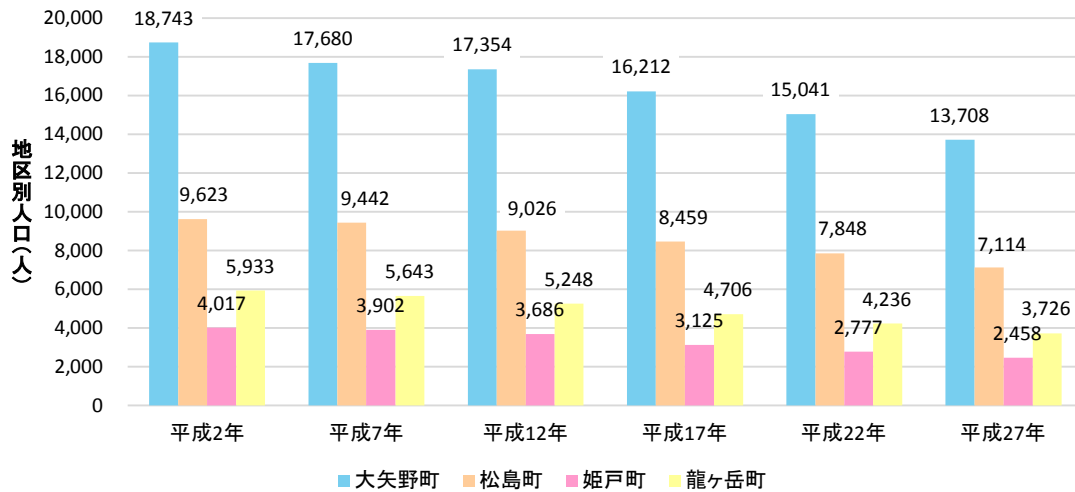


図. 地区別人口推移

資料：国勢調査

#### ⑤ 世帯数の推移

世帯数は平成 2 年の 11,601 世帯から平成 27 年の 10,477 世帯と微減傾向となっていますが、ほぼ横ばいの状況です。また 1 世帯当たりの人数は平成 2 年時点で 3.30 人ですが、その後減少傾向にあり、平成 27 年には 2.58 人となっており核家族化が進展しています。

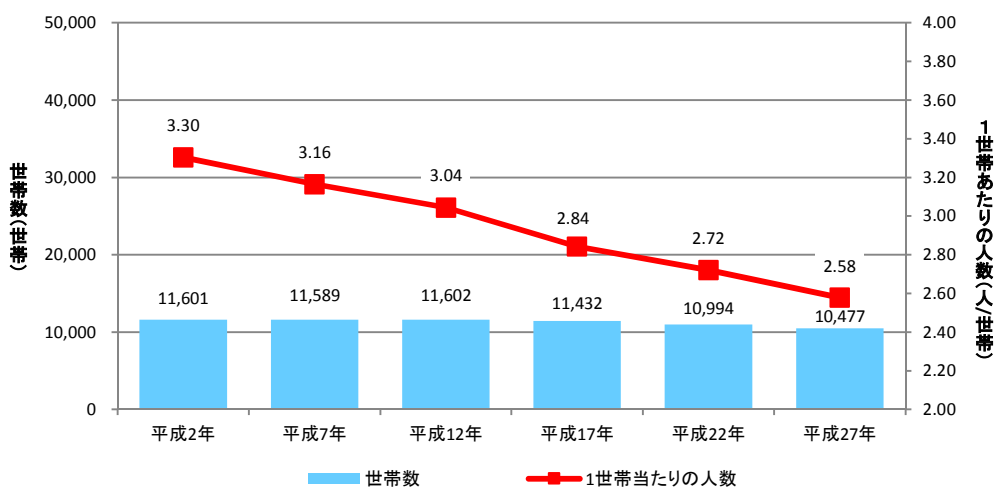


図. 本市における世帯数の推移及び1世帯当たりの人数の推移

資料：国勢調査



## ◎人口分布

人口分布は、全体的に広く分散して分布しており、大矢野地域では中心部に人口が集中しているものの、上島地域においては海岸沿いに希薄に人口が分布しています。なお、路線バス沿線では比較的多くの人口が分布していますが路線バス沿線以外では低密度な状況です。

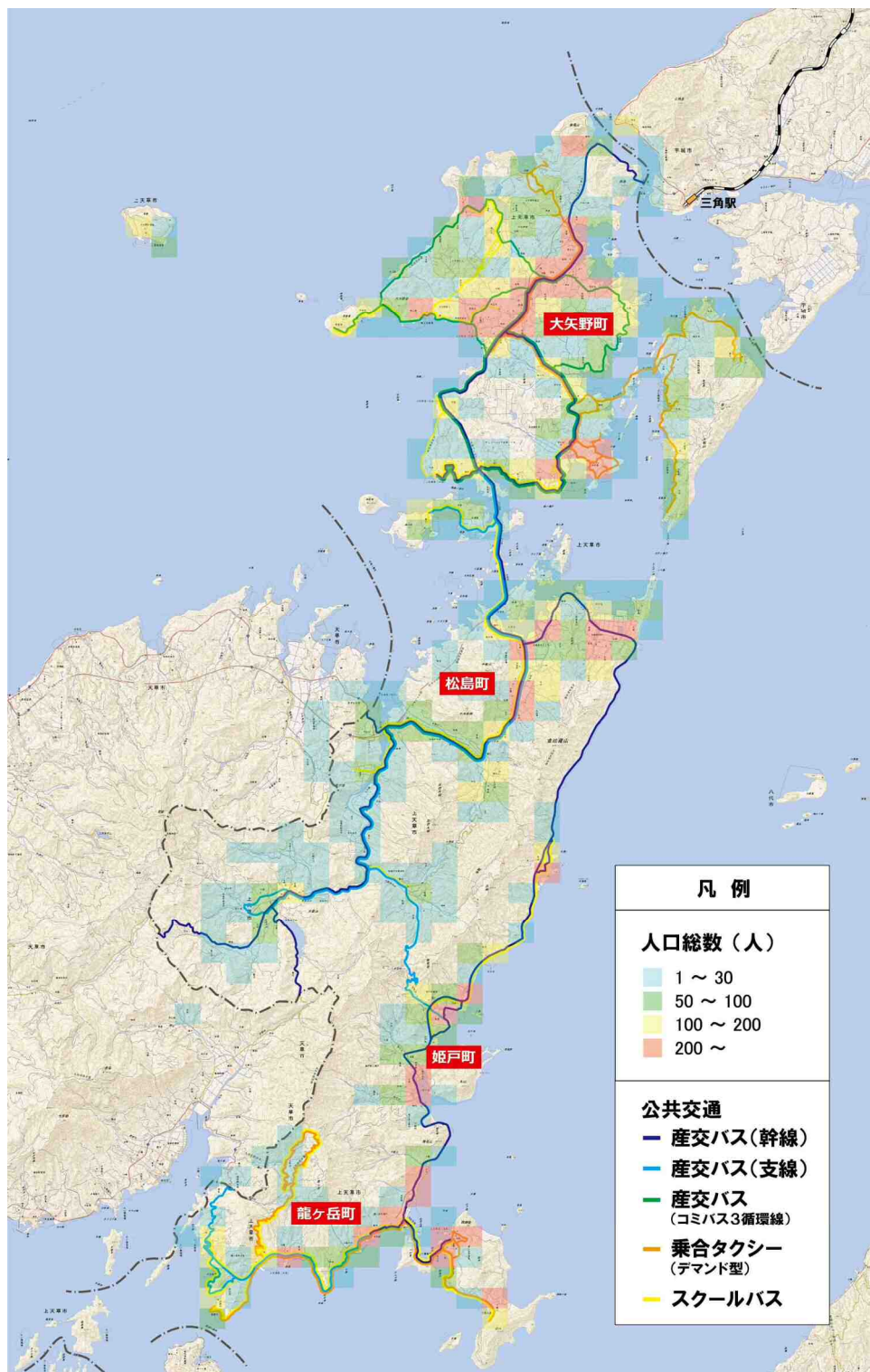


図. 人口分布

資料：平成 27 年国勢調査 500m メッシュ

## ⑦ 世帯数分布

世帯数分布も人口分布と同様に広域に分布しています。また、大矢野町では他の地域に比べ世帯数の密度が高い状況となっています。

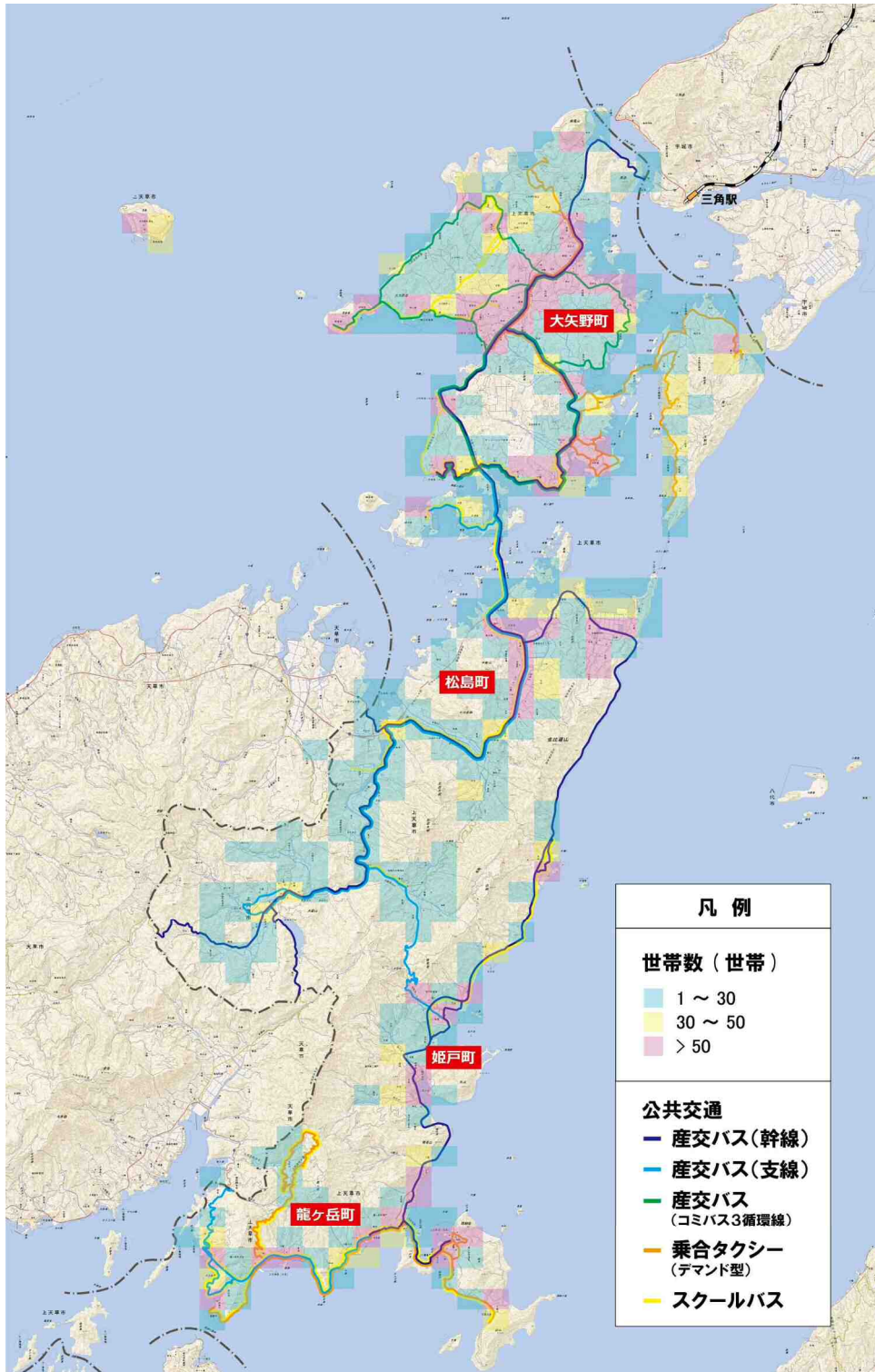


図. 世帯数分布

資料：平成 27 年国勢調査 500m メッシュ

## ⑧ 高齢者単身世帯数分布

高齢者の単身世帯を見ると大矢野地域、上島地域どちらも広く分布しています。

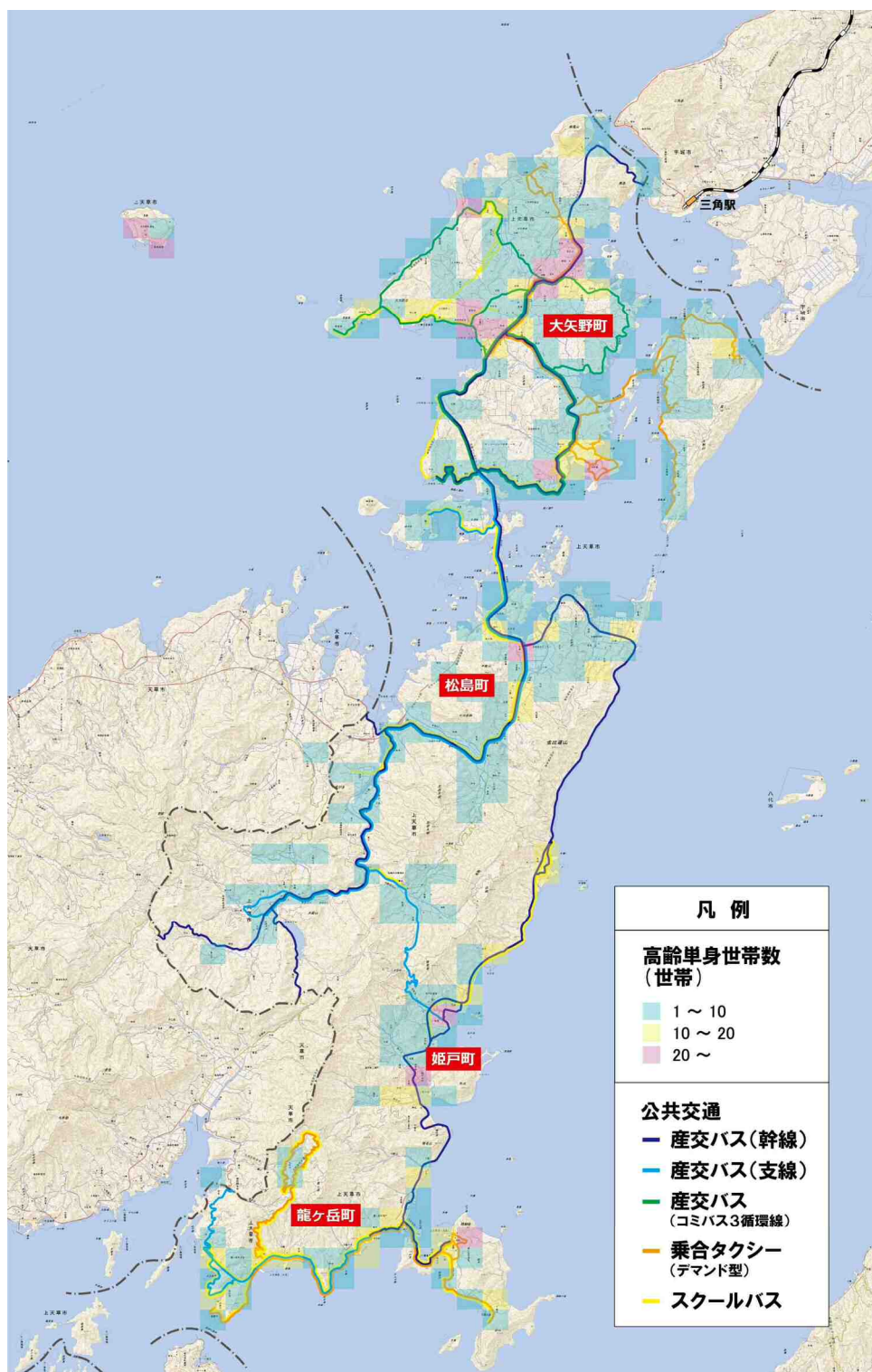


図. 高齢者単身世帯数

資料：平成 27 年国勢調査 500m メッシュ

## 2-4. 施設立地状況

### ①施設分布図

施設分布を見ると、大矢野地域中心部に各施設が集中していることがわかります。また、上島地域を見ると、松島、教良木、姫戸、龍ヶ岳でも施設が集中しています。

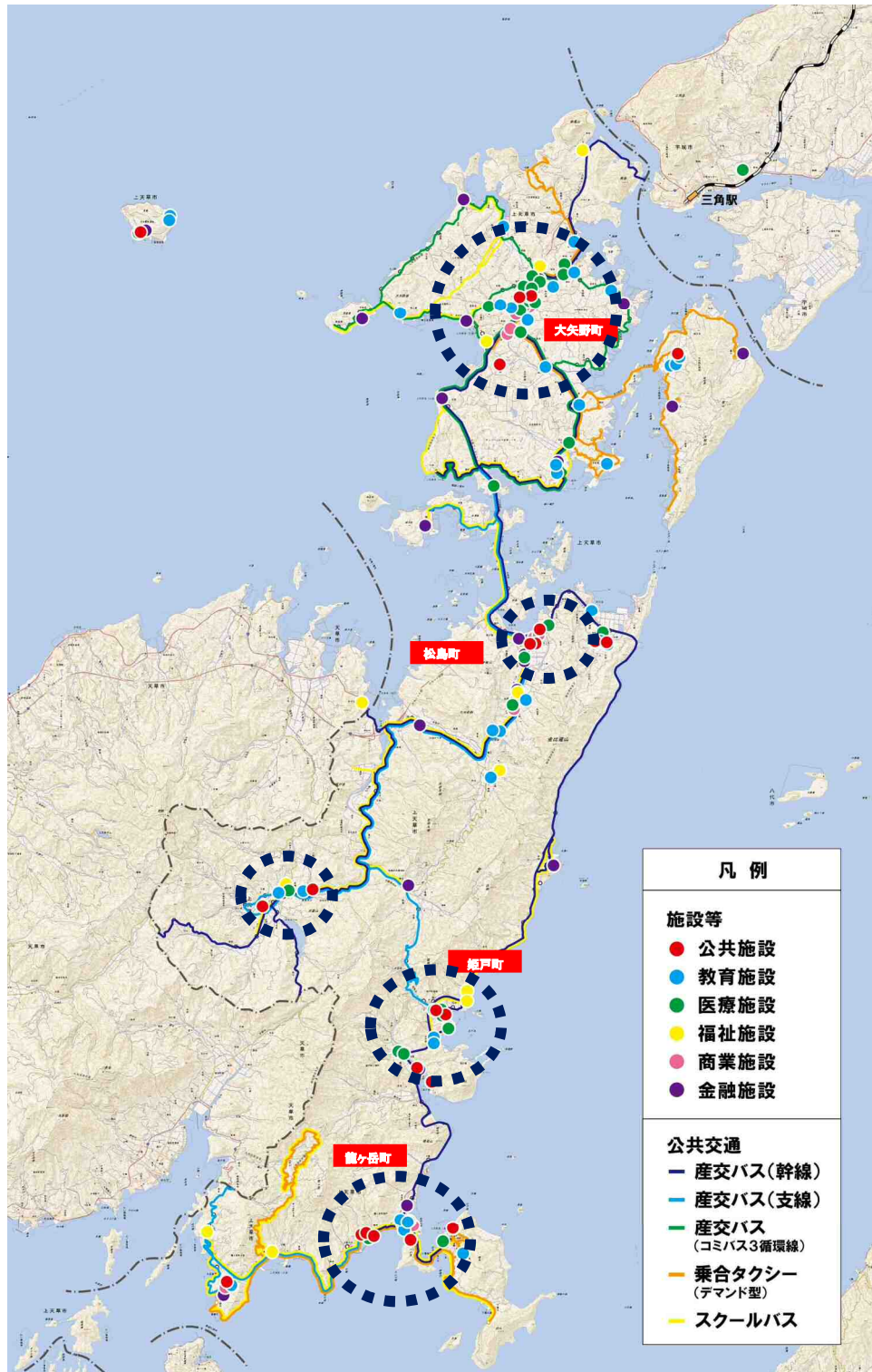
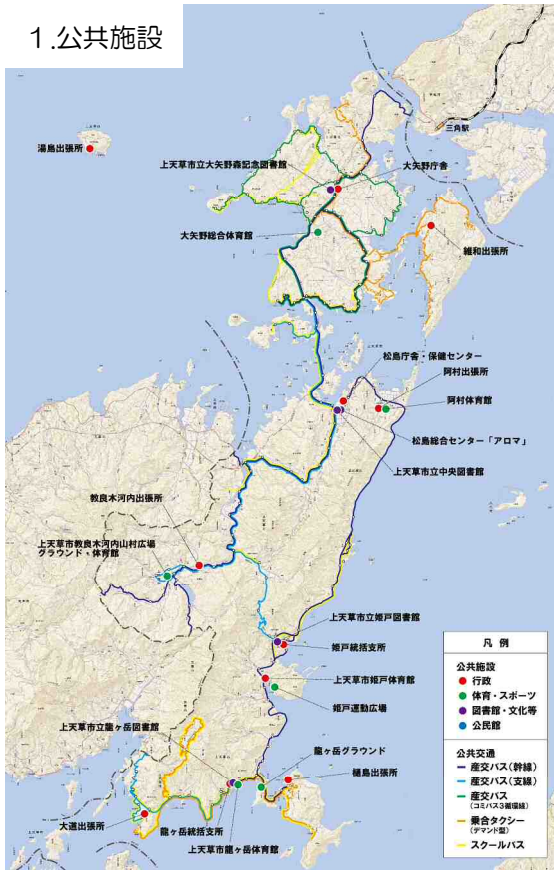


図. 施設分布

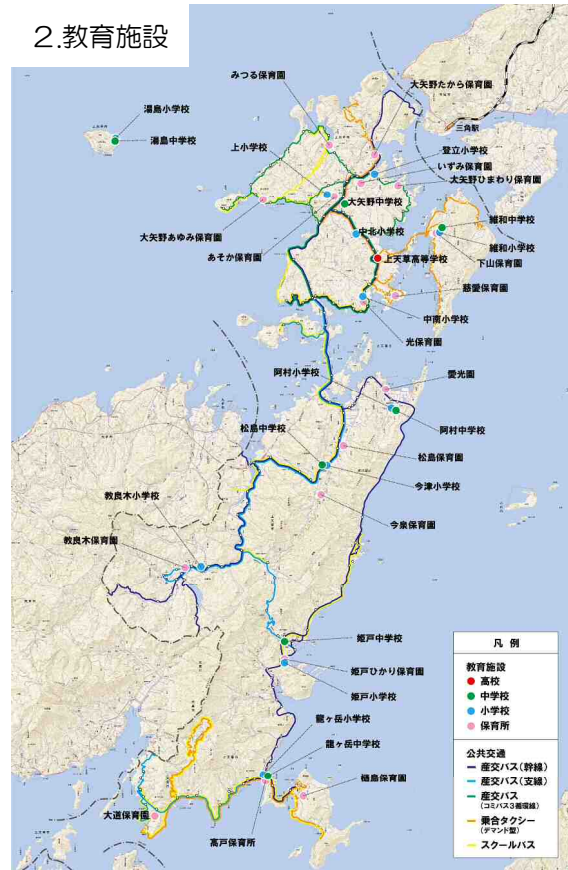
## ②各施設配置

### 1. 公共施設



資料：上天草市 HP、熊本県立図書館 HP(平成 29 年 7 月時点)

### 2. 教育施設



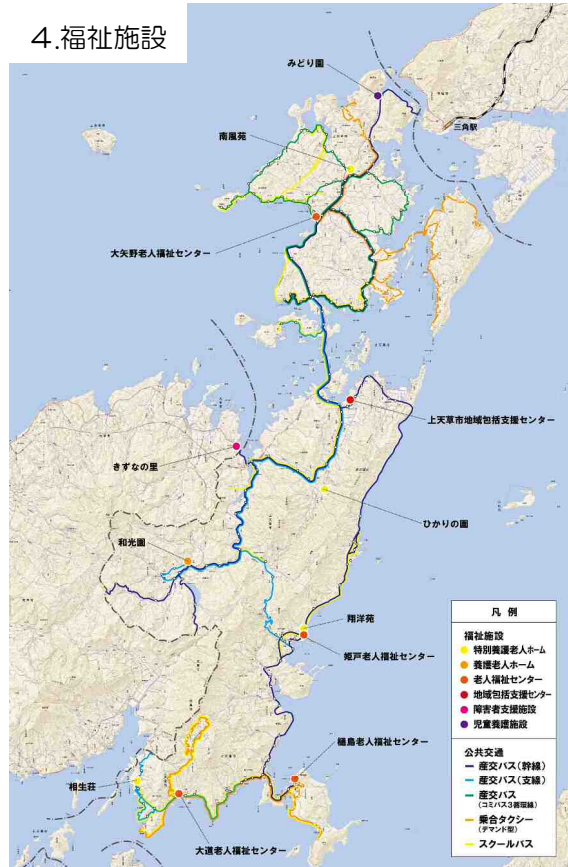
資料：上天草市 HP、熊本県 HP(平成 29 年 7 月時点)

### 3. 医療施設



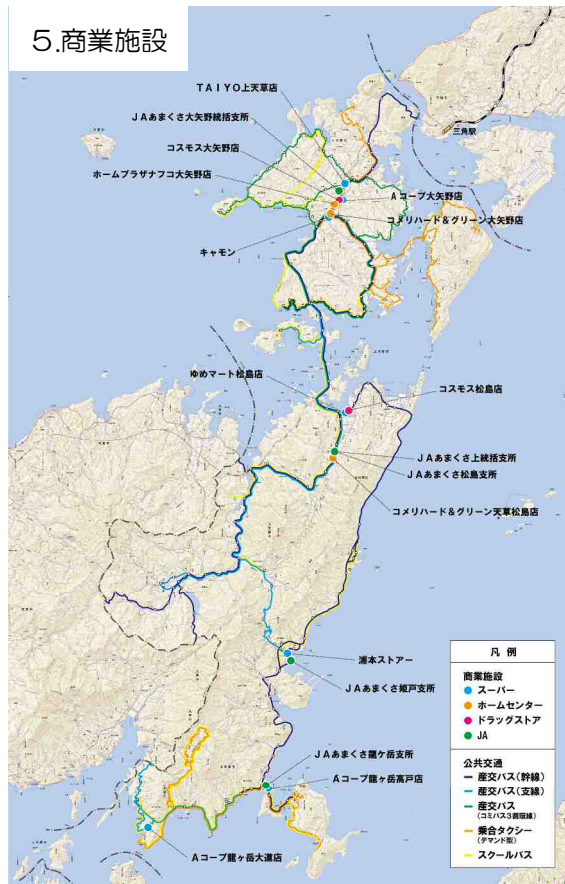
資料：熊本県 HP(平成 28 年 4 月 1 日時点)

### 4. 福祉施設



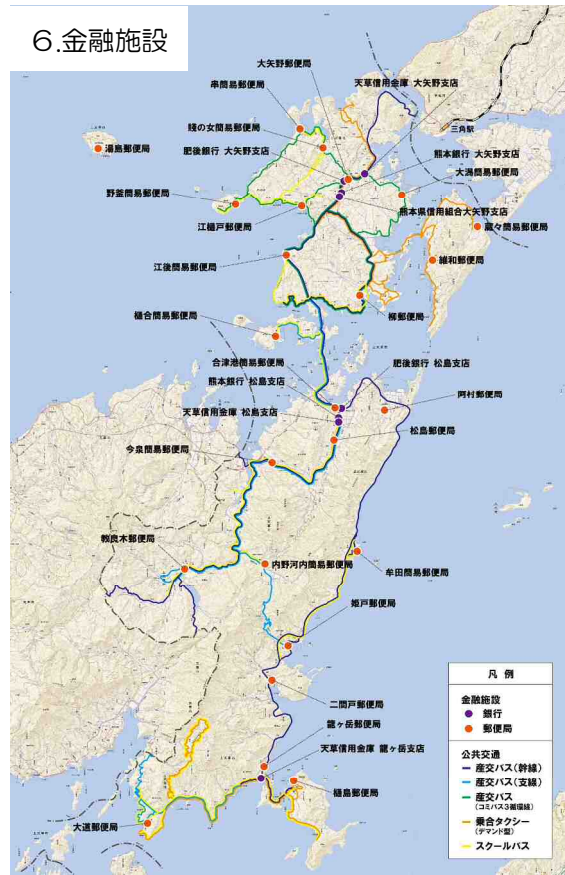
資料：熊本県社会福祉協議会 HP(平成 29 年 7 月時点)

## 5. 商業施設



資料：iタウンページ、JA あまくさ(平成 29 年 7 月時点)

## 6. 金融施設



資料：iタウンページ、日本郵政グループHP、JA あまくさ  
(平成 29 年 7 月時点)

## 2-5. 観光動向

### ① 観光施設分布

観光施設分布を見ると、観光施設は全域に広く分布していることがわかります。その多くが路線バスの沿線に存在していますが、一部路線バス沿線に位置していない状況です。また、レジャー施設や自然関連の施設が多く立地しています。



図. 観光施設分布

資料：上天草市 HP、天草宝島観光協会 HP(平成 29 年 7 月時点)

## ②天草地域の観光客数

平成27年の天草地域の観光入込客数はおよそ459万人であり、平成22年以降増加傾向にあります。また、平成19年を基準とした観光客数の比率について見ると、県全体と比較して大きく増加していることが伺えます。

なお、熊本県全体に占める観光客数の割合は8%となっています。

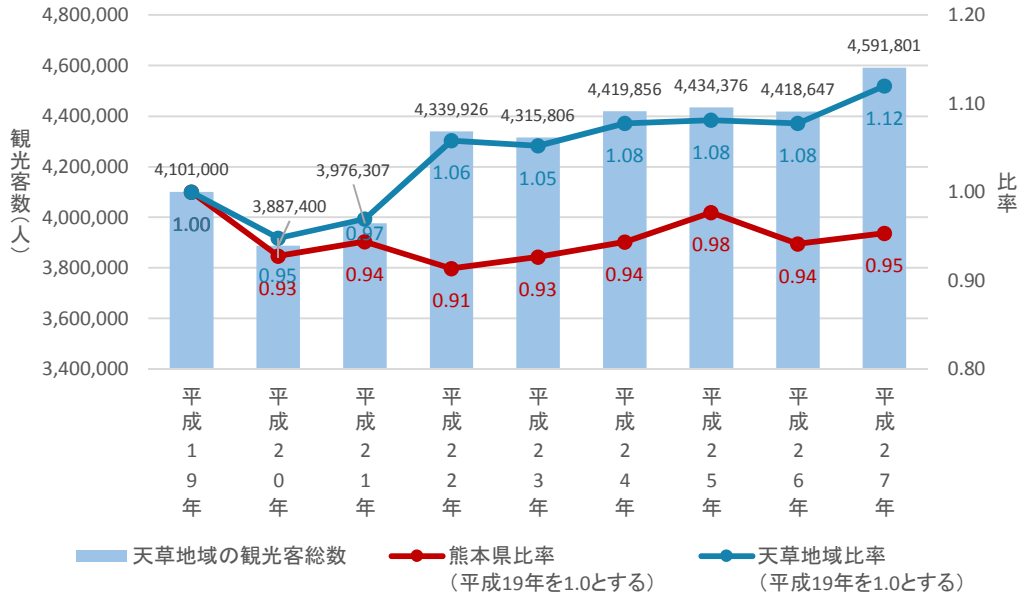


図. 天草地域の観光客数と県全体との比率比較

資料：熊本県観光統計

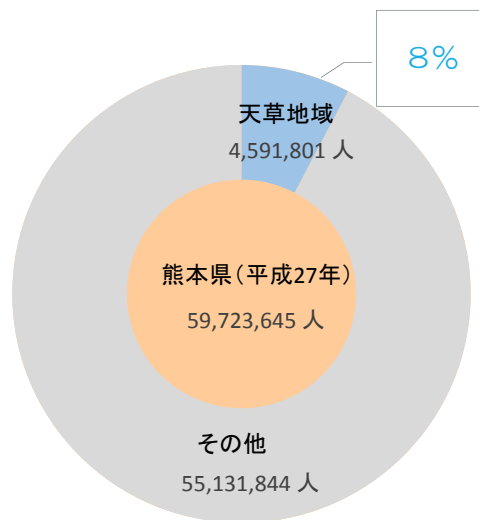


図. 熊本県全体に占める観光客数の割合

資料：平成27年熊本県観光統計



### ③観光入込客数と宿泊客数の推移

本市における観光入込客数は、平成 28 年時点で約 159 万人となっています。うち宿泊客数は 30 万人程度であり、入込客数の 2 倍弱を占めています。観光入込客数は平成 22 年以降増加傾向ですが、宿泊客数はほぼ横ばいで推移しています。

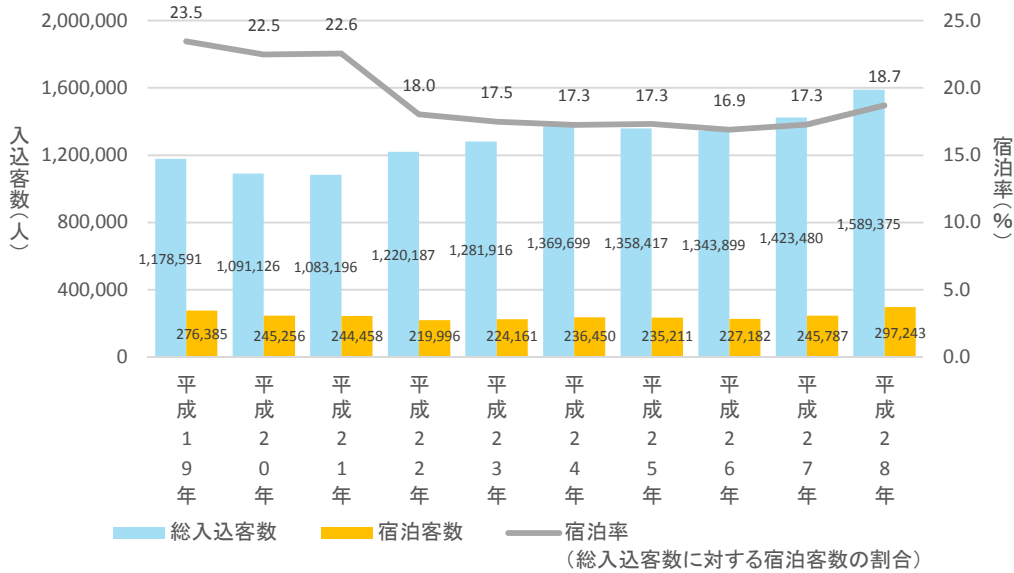


図. 本市における観光入込客数及び宿泊客数の推移

資料：市資料

### ④インバウンド宿泊客数の推移

インバウンド宿泊客数は平成 28 年時点で 0.19 万人です。平成 19 年をピークに減少傾向にありますが、平成 24 年から増加傾向となっています。また、同様にインバウンド宿泊客率も増加傾向となっています。

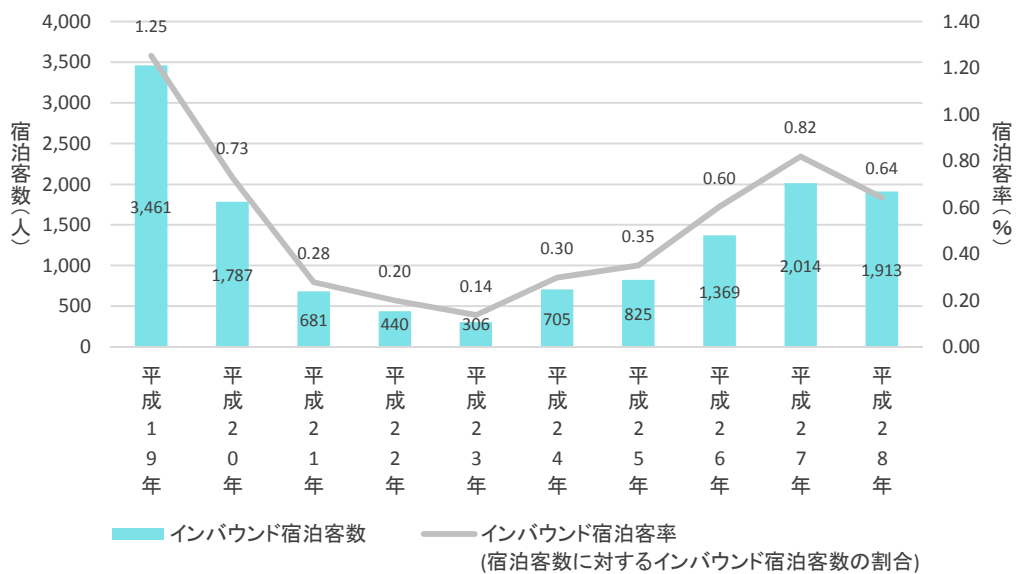


図. 本市におけるインバウンド宿泊客数の推移

資料：市資料

## 2-6. 道路交通状況

### ① 通勤通学特性

通勤通学特性をみると、本市では全体の約80%が自市で従業・通学している状況となっており、市外では隣接都市の天草市で725人、次いで宇城市で621人となっています。また、他県へも488人、熊本市へは438人の通勤通学が見られます。なお、他県で従業・通学している人の利用交通手段は、鉄道や自家用車が多く見られます。

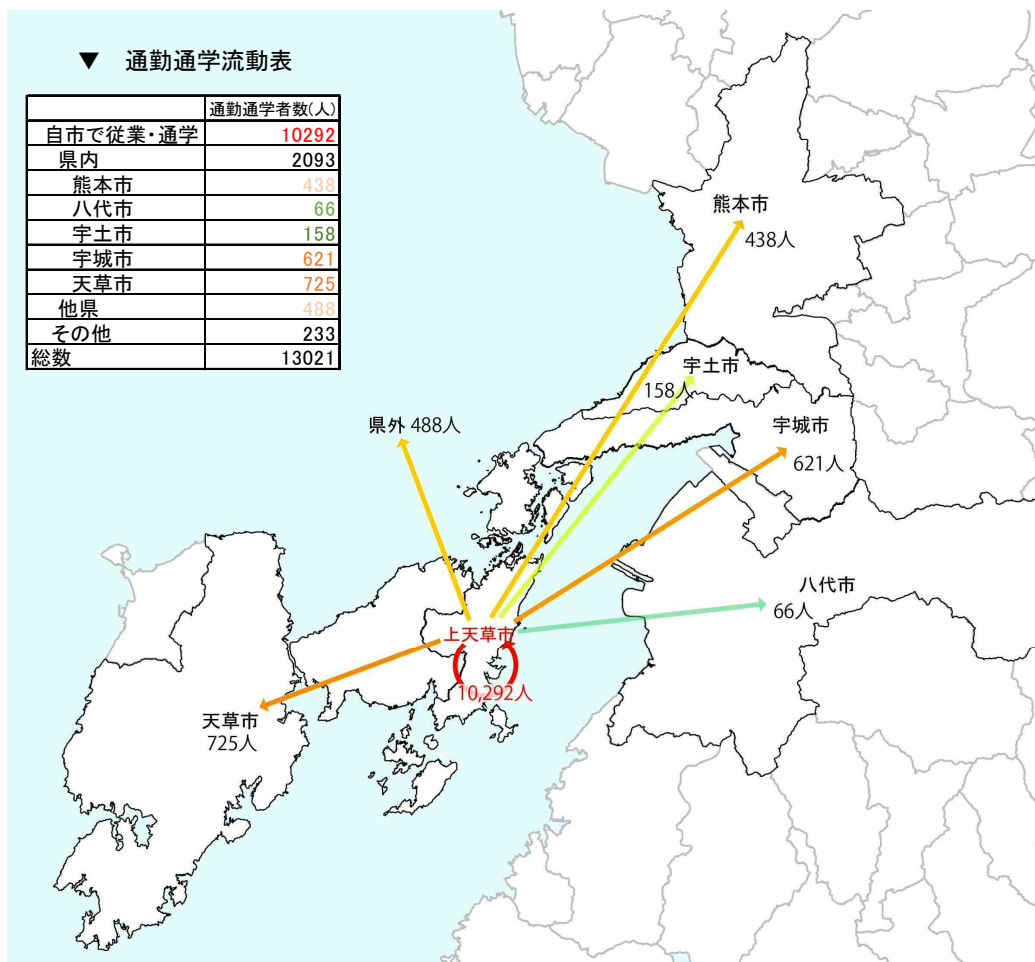


図. 本市における通勤通学流動

資料：平成27年国勢調査

※利用交通手段は平成27年国勢調査で未公表のため平成22年国勢調査結果

## ② 買い物特性

本市では、90.4%が市内で買い物をしていますが、宇土市 2.0%、宇城市 1.3%、天草市 1.8%といった近隣都市以外での購買行動も見られます。また、訪問販売やネットショッピングといった店舗外での購入も 2.7%存在しています。

なお、天草市と比較すると、自市での購買行動割合が低くなっています。

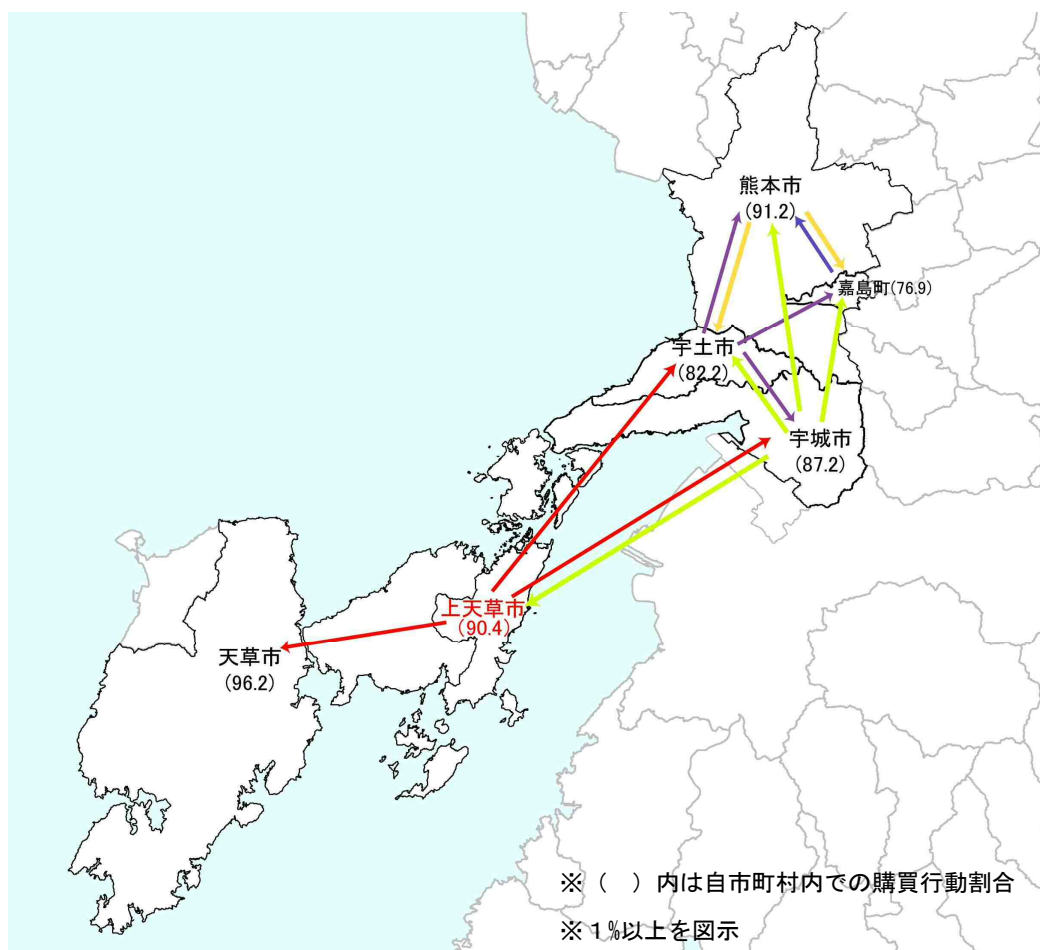


図. 本市における一般食品の消費行動(%)

表. 本市における一般食品消費行動(%)

(%)		買い物先							合計	
		熊本市	宇土市	上天草市	宇城市	天草市	嘉島町	その他県内		
居住地	熊本市	91.2	1.1				1.0		3.5	100.0
	宇土市	3.4	82.2		6.6		2.1		5.3	100.0
	上天草市		2.0	90.4	1.3	1.8			2.7	100.0
	宇城市	1.7	4.5	1.4	87.2		2.1		1.2	100.0
	天草市					96.2			3.3	100.0
	嘉島町	14.5					76.9	5.3	3.1	100.0

資料：平成 27 年度熊本県消費動向調査報告書

地点別購買割合を見るとゆめマートが24.2%と最も多い割合を示しています。次いで高い割合を示すのはAコープが16.6%、スーパードラッグコスモスが13.4%となっています。また、宅配利用が2.6%存在しています。

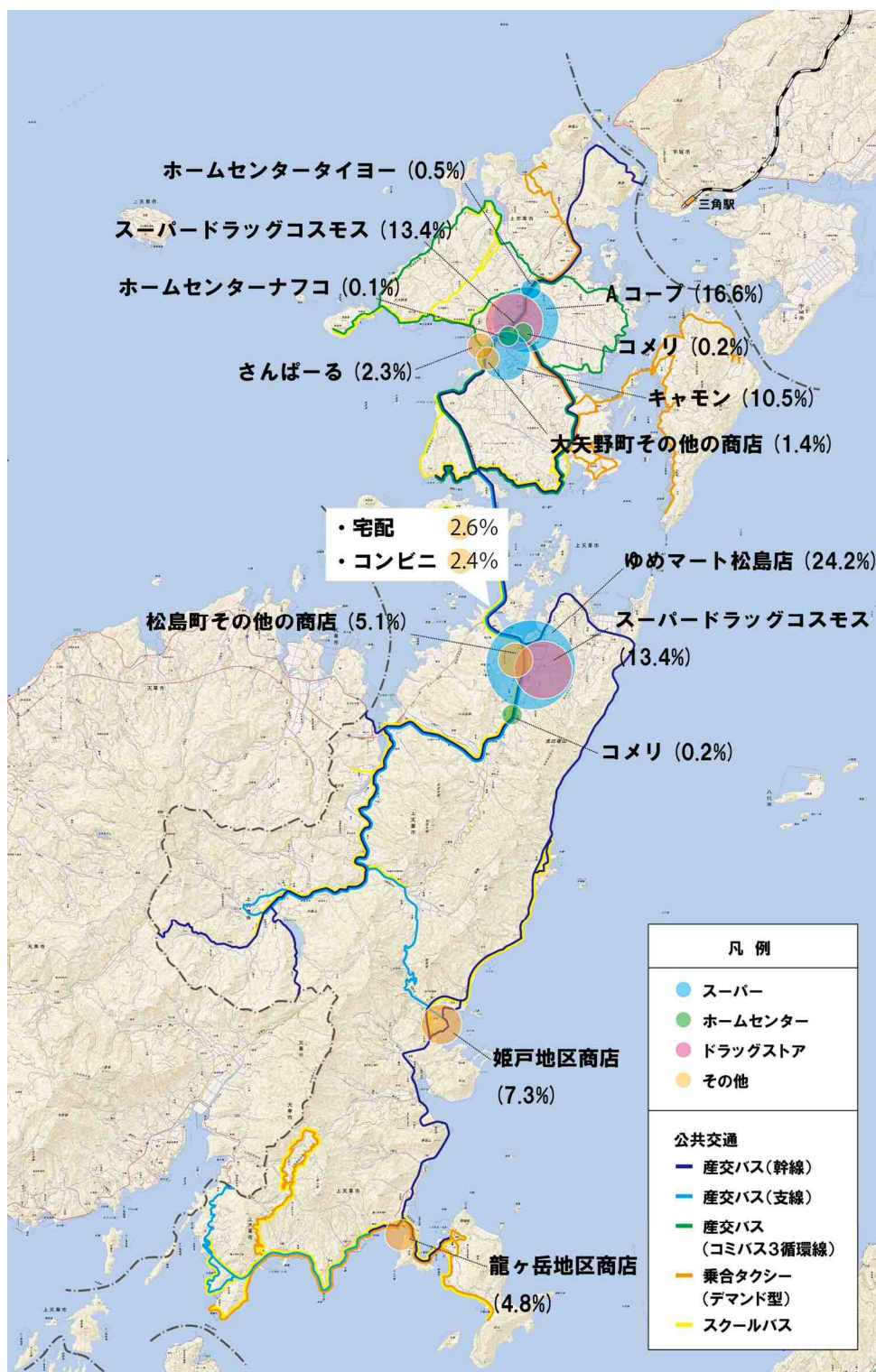


図. 買い物地点別購買割合（一般食品）

資料：平成27年度熊本県消費動向調査報告書

③平成 28 年度 施設ヒアリング調査

【さんぱーる】

- 来訪手段は「車運転」が81%を占めており、次いで「路線バス」が5%、「個人車送迎」が4%となっています。
- 市外からの来訪が多いです。市内では大矢野町から最も多く訪れており、その他の町からの来訪は少ないです。

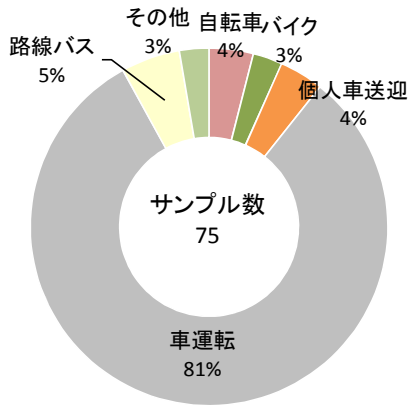


図. 施設への来訪手段

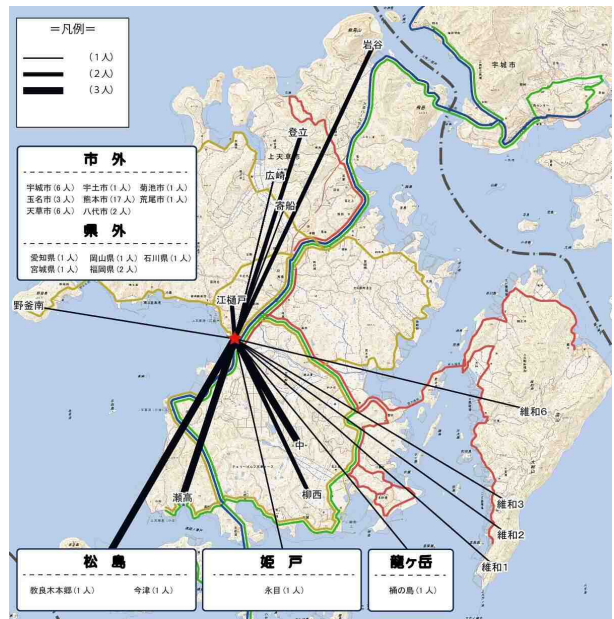


図. 居住地と地域公共交通の関係

【ゆめマート】

- 来訪手段は「車運転」が77%を占めています。また「個人車送迎」は6%程度見られます。
- 主に松島町からの来訪が最も多いです。大矢野町、姫戸町、龍ヶ岳町からの来訪も見られます。

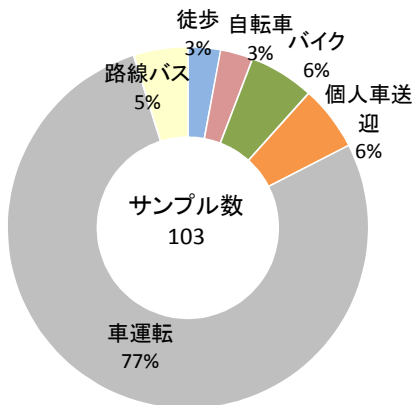


図. 施設への来訪手段

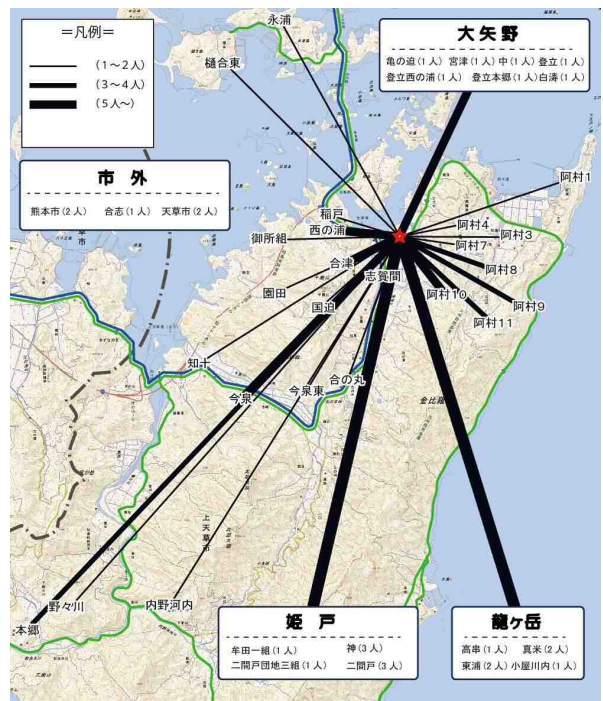


図. 居住地と地域公共交通の関係

【済生会みすみ医院】

- 来訪手段は「個人車送迎」が52%を占めています。また、「車運転」も37%、路線バスは9%存在しています。
- 主に大矢野町からの来訪が多いです。松島町からは7人の移動が見られます。

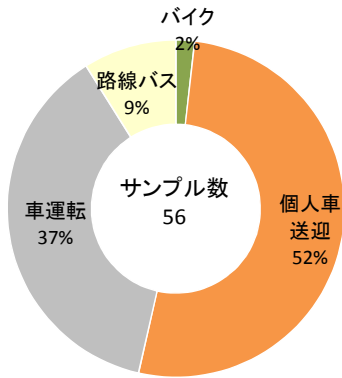


図. 施設への来訪手段

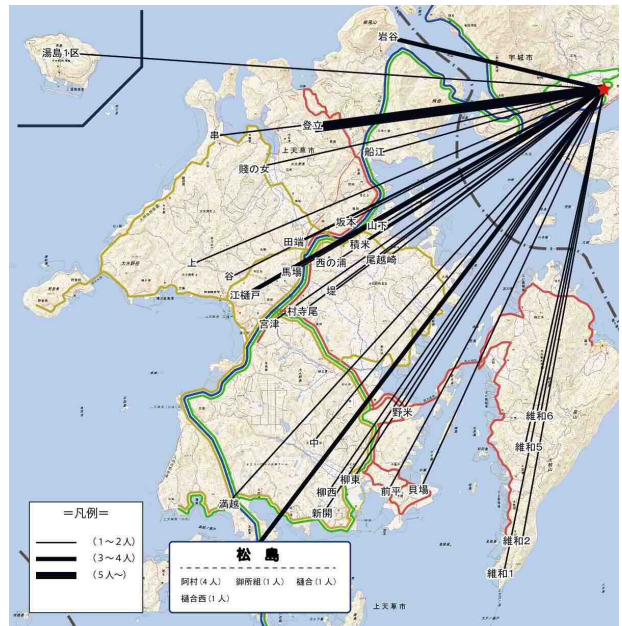


図. 居住地と地域公共交通の関係

【上天草総合病院】

- 来訪手段は「車運転」が63%を占めています。
- どの地域からもアクセスがありますが、主に龍ヶ岳町からの来訪が多いです。また天草市からの来訪もみられます。

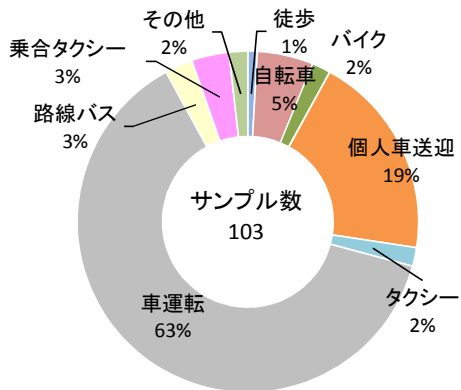


図. 施設への来訪手段

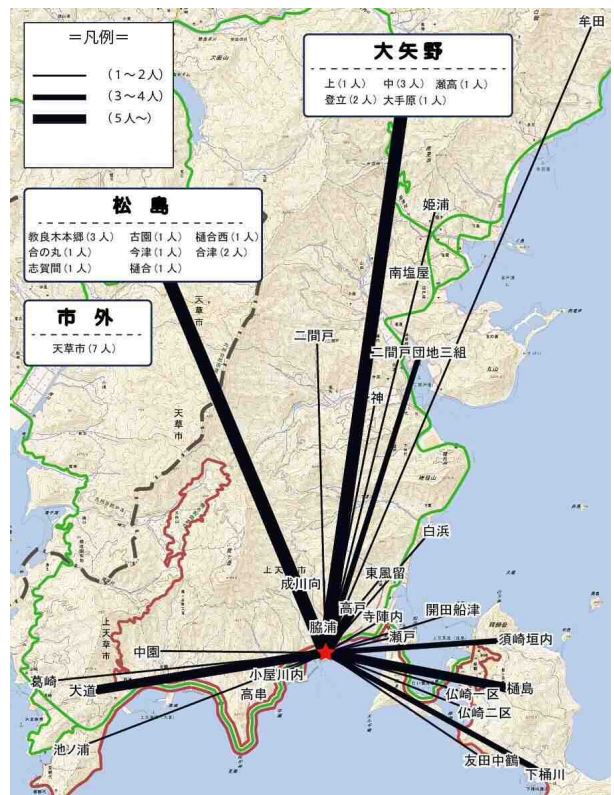


図. 居住地と地域公共交通の関係

## 2-7. 地域公共交通の状況

### ①本市の地域公共交通体系

本市の地域公共交通体系としては、熊本市と本渡を結ぶ快速あまくさ号、市内各地及び本市と天草市や本市と宇城市を結ぶ路線バス、大矢野地域内を循環するコミュニティバス（SUN まりんバス）、そして交通空白地域をカバーする乗合タクシー、スクールバスで構成されています。その他湯島港と江樋戸港を結ぶ定期船が運行しています。しかしながら、バス停圏 250m以遠を交通空白地域と定義すると、依然として9地区の交通空白地域が存在しています。

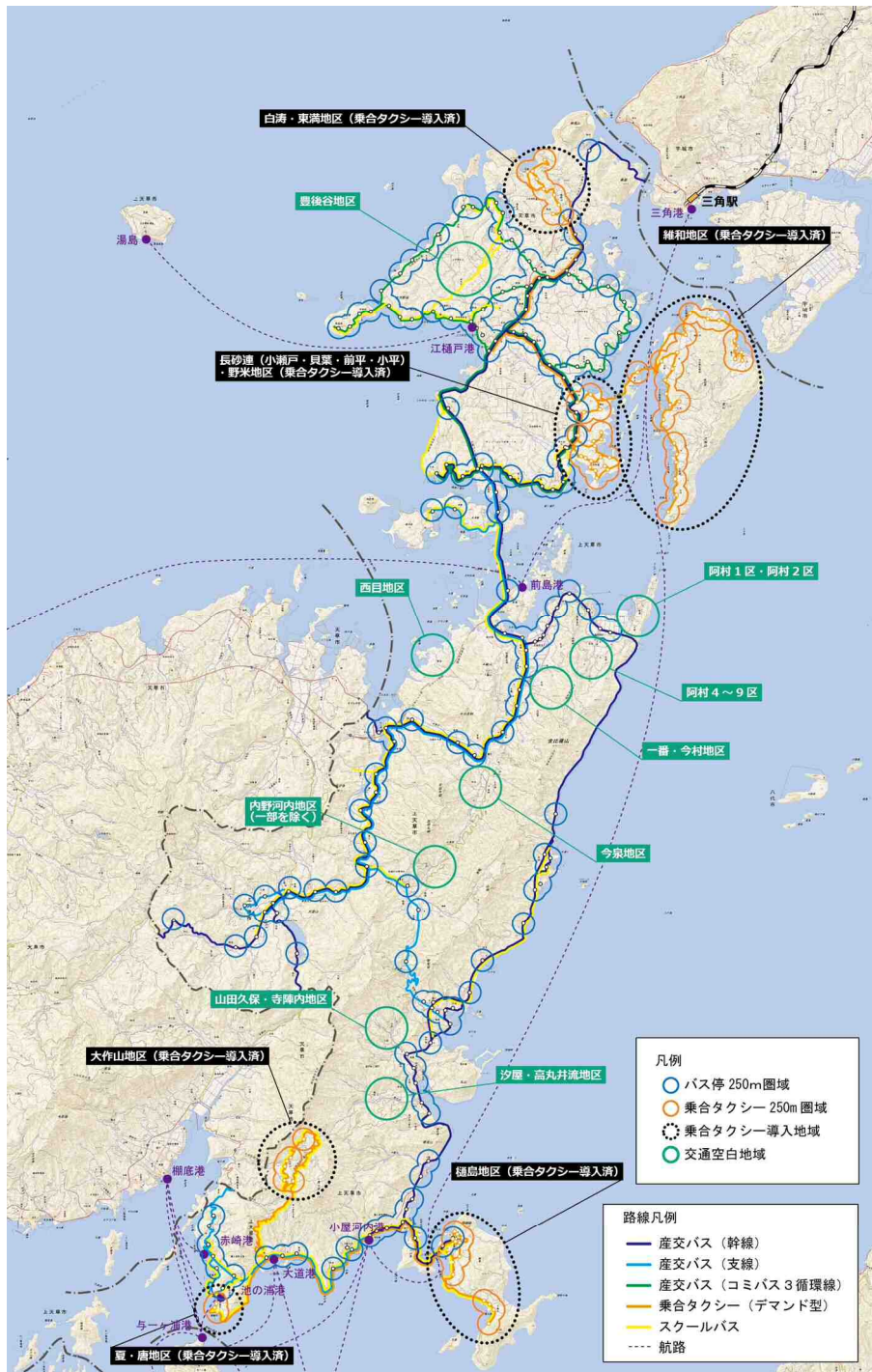


図. 本市の地域公共交通体系

### 1) 超快速、快速あまくさ号

○熊本と天草（本渡）を結ぶ路線バスで、本市においても大矢野町、松島町を經由しており、広域的な移動を担っています。

○本市においては、登立、大矢野庁舎前、さんばーる、二号橋、前島、遊覧船のりば前、松島、松島郵便局前、今泉三差路、知十で乗降できます。なお、超快速に関しては、さんばーる、二号橋、前島、松島の上に停車します。

○サービス水準は以下のとおりとなっています。※平成 30 年 3 月時点

- 平日 : 熊本発 18 便/日 (うち超快速 5 便) 天草発 18 便/日 (うち超快速 5 便)
- 土日祝 : 熊本発 18 便/日 (うち超快速 5 便) 天草発 18 便/日 (うち超快速 5 便)
- 所要時間 : 2 時間~2 時間 30 分

### 2) 路線バス

○路線バスに関しては産交バス(株)が運行しており、地理的特性により運行する路線（道路）は限られています。また、1 本あたりの路線延長（路線キロ程）は長くなっています。

○路線バスは、本市と宇城市、本市と天草市を結んでいる路線に加え、本市内で完結する路線があります。

○本市と宇城市を結ぶ路線バスは、さんばーると三角病院を結ぶ路線に加え、宇城市に立地する JR 三角駅の発着時刻に接続する「うきうきあまくさ♪シャトル便」が運行しています。

○本市内で完結する路線は、大矢野地域においてはさんばーるバス停を拠点に各地域へ支線を運行する路線網となっており、上島地域においては、松島バス停及び教良木バス停を拠点として運行しています。

○なお、利用促進等を目的に、瀬高、樋合地区などではフリー乗降区間を設定しています。

### 3) SUN まりんバス

○SUN まりんバスは、さんばーるを中心に大矢野地域を循環するコミュニティバスです。

○現在 4 つの系統が運行しており、運賃は大人 150 円/回、小人 80 円/回となっています。

○運行便数は以下のとおりです。※平成 30 年 3 月時点



- 上循環（野釜経由）  
【右回り】平日：4 便/日 土曜、日祝：3 便/日  
【左回り】平日：4 便/日 土曜、日祝：2 便/日
- 中循環(瀬高・柳経由)  
平日のみ運行：1 便/日
- 登立循環  
【右回り】平日：1 便/日  
【左回り】平日：2 便/日
- 中循環(柳経由)  
【右回り】平日：6 便/日 土曜、日祝：3 便/日  
【左回り】平日、土曜、日祝：2 便/日

図. SUN まりんバス路線



#### 4) 乗合タクシー

○交通空白地域の解消などを目的に、予約型の乗合タクシーを現在 7 地区で運行しています。

○運行方式は「区域運行」となっています。

○また、相乗りを促進することを目的に、乗降所を設置していますが、地区内であれば乗降所以外でも乗降可能となっています。

○運行地区は以下のとおりです。

大矢野町：白涛・東満地区、長砂連・野米地区、維和地区（A 地区、B 地区）

龍ヶ岳町：樋島地区、夏・唐地区、大作山地区

○サービス水準は以下のとおりです。※平成 30 年 3 月時点

地区	運賃（片道）	運行日	運行本数
白涛・東満	地区～登立等：200 円 地区～大矢野庁舎等：300 円	平日・土曜・日曜	4 往復/日
長砂連・野米	地区～大矢野庁舎等：300 円	平日・土曜・日曜	4 往復/日
維和地区（A 地区）	地区～大矢野庁舎等：500 円	平日・土曜・日曜	4 往復/日
維和地区（B 地区）	地区～大矢野庁舎等：500 円	平日・土曜・日曜	4 往復/日
樋島地区	A 地区～天草信用金庫等：300 円 A 地区～上天草総合病院：400 円 B 地区～天草信用金庫等：200 円 B 地区～上天草総合病院：300 円	平日のみ	各地区： ・行き 2 便/日 ・帰り 4 便/日
夏・唐地区	地区～上天草総合病院：400 円	平日・土曜・日曜	・行き 2 便/日 ・帰り 4 便/日
大作山地区	地区～上天草総合病院：500 円	平日・土曜・日曜	3 往復/日

【大矢野町 乗合タクシー路線】



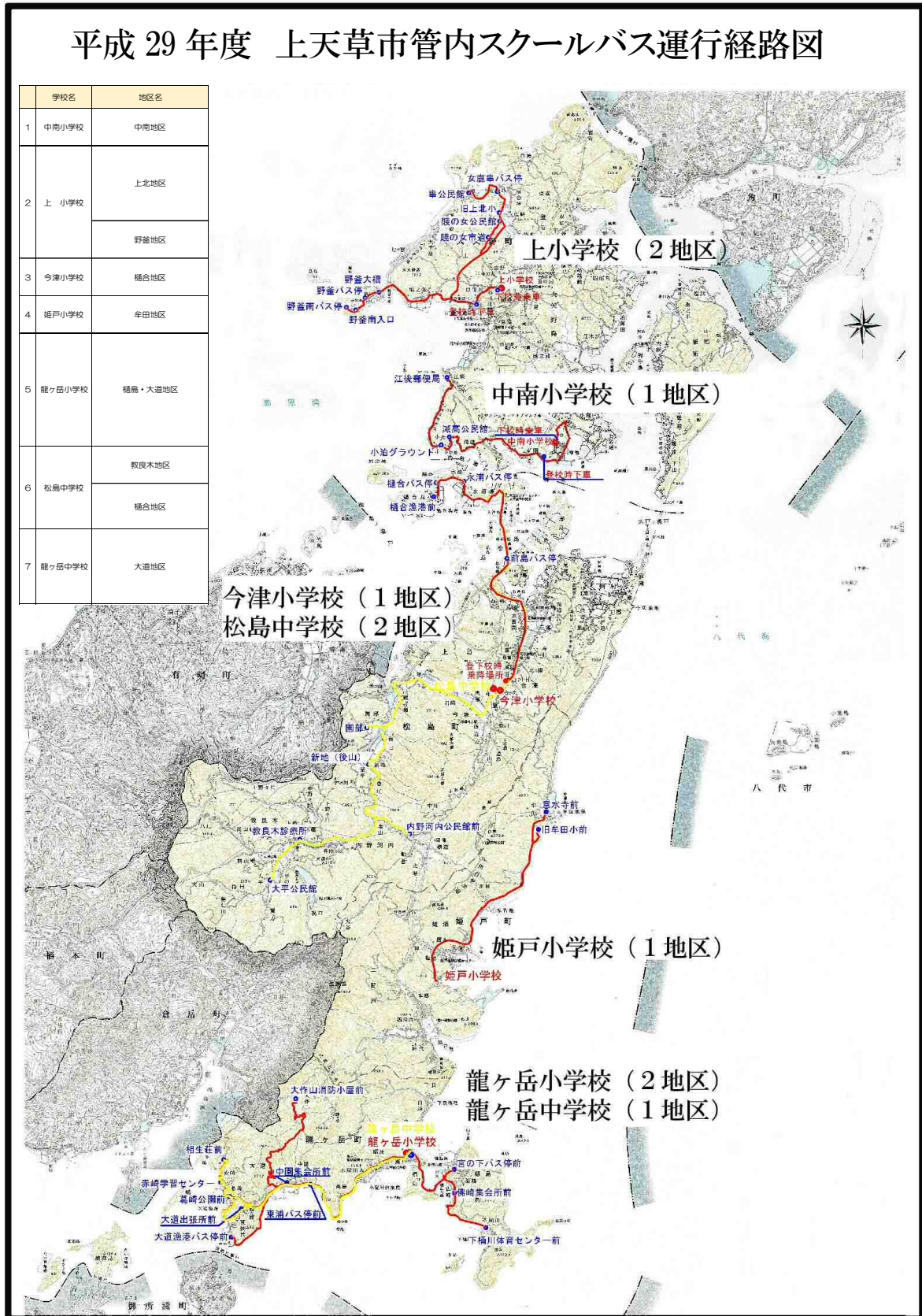
【龍ヶ岳町 乗合タクシー路線】



図. 乗合タクシー運行地区

5) スクールバス

- 市から運行委託を受けた交通事業者が貸切バスで運行しています。
- 現在、5つの小学校、2つの中学校への通学手段として、9地区で運行しています。
- 運行時間は朝、夕で昼間は運行されていません。
- 現在は学生のための乗車で、学生は教育施設までの運行支援として活用しています。



## 6) 定期船

○本市における本土と離島、さらには本市と隣接市を結び交通手段として用いられています。

○「湯島航路」は、本土と湯島間を結ぶ路線であり、湯島地域住民の生活航路として重要な役割を担っています。

○また、「天草宝島ライン」は、観光航路として三角～前島～本渡間を運航しており、土日を中心に JR あまくさみすみ線を運行している「特急 A 列車で行こう」と接続しています。

○その他、龍ヶ岳地区の航路は主に天草市の御所浦島住民の移動を対象とした航路となっています。

### ●本市内の主要航路

- 湯島～江樋戸航路：湯島航路  
運航便数：5 便/日（往復）※平成 30 年 1 月時点  
片道運賃：湯島～江樋戸 大人 600 円（小人半額）  
運航事業者：（有）湯島商船
- 本渡～前島～三角航路 別名：天草宝島ライン（旅客船）  
運航便数：3 便/日（往復）※平成 30 年 1 月時点  
片道運賃：本渡～三角 大人 2,200 円（小人半額）  
本渡～前島 大人 1,300 円（小人半額）  
前島～三角 大人 900 円（小人半額）  
運航事業者：（株）シークルーズ

### ●その他

- 御所浦～与一ヶ浦～棚底・大道航路（フェリー）  
運航便数：4 便/日（往復）※棚底行き  
1 便/日（往復）※大道行き  
※平成 30 年 1 月時点  
運賃：御所浦～大道 大人 540 円（小人半額）  
与一ヶ浦～大道 大人 350 円（小人半額）  
運航事業者：共同フェリー（株）
- 棚底～三角航路  
運航便数：2 便/日（往復）※平成 30 年 1 月時点  
片道運賃：三角～棚底 大人 1,980 円（小人半額）  
運航事業者：山畑運輸（有）
- 龍ヶ岳～御所ヶ浦～本渡航路（平成 29 年 12 月～運航休止中）  
運航便数：1 便/日（往復）※平成 30 年 1 月時点  
片道運賃：大道～本渡 大人 900 円（小人半額）  
運航事業者：（有）木本観光
- 本渡～御所浦航路  
運航便数：1 便/日※平成 30 年 1 月時点  
運賃：大道～本渡 大人 860 円  
運航事業者：天草商船（株）



図. 本市における航路網

○湯島～江樋戸航路の利用者数

平成 29 年度の湯島～江樋戸航路の利用者数は、年間 19,193 人となっており、利用者数はほぼ横ばいに推移しています。内訳として、通勤通学利用者数は減少傾向にあるものの、一般旅客数は平成 25 年度以降、増加傾向にあります。

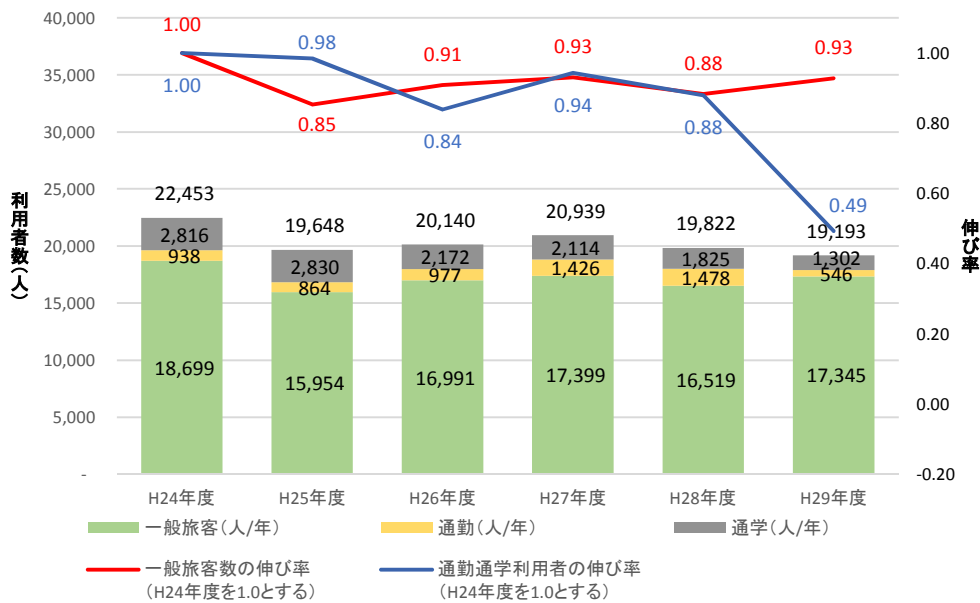


図. 航路利用者数の推移

※各年度 10 月～9 月で集計

資料：市資料

平成 29 年度における運航回数あたりの通勤通学利用者数は 1.0 人となっています。また、総利用者数に占める通勤通学利用者数の割合は約 1 割を占めています。運航回数あたりの利用者数は平成 24 年度から減少傾向にあり、湯島地域での少子化の進展が伺えます。

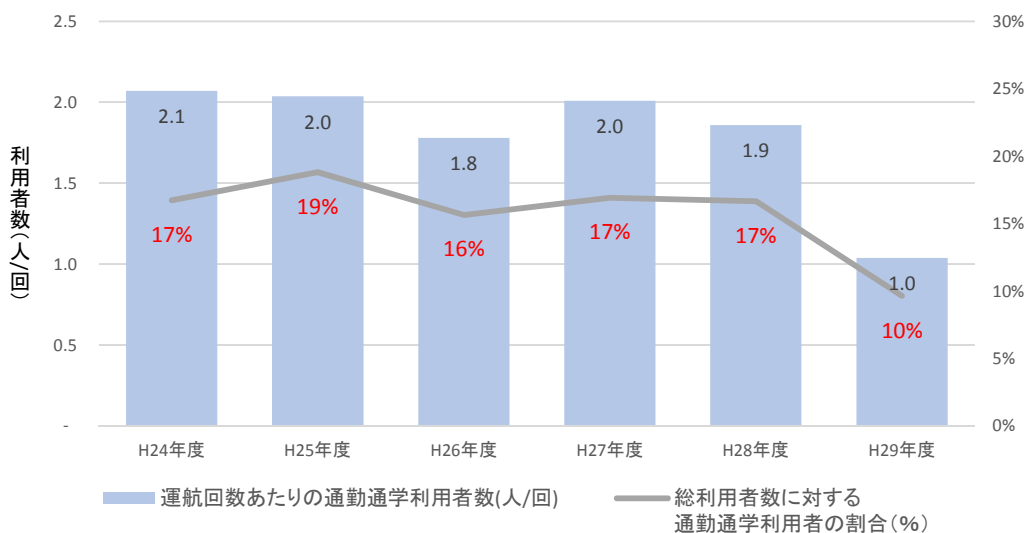


図. 通勤通学利用者数の推移

※各年度 10 月～9 月で集計

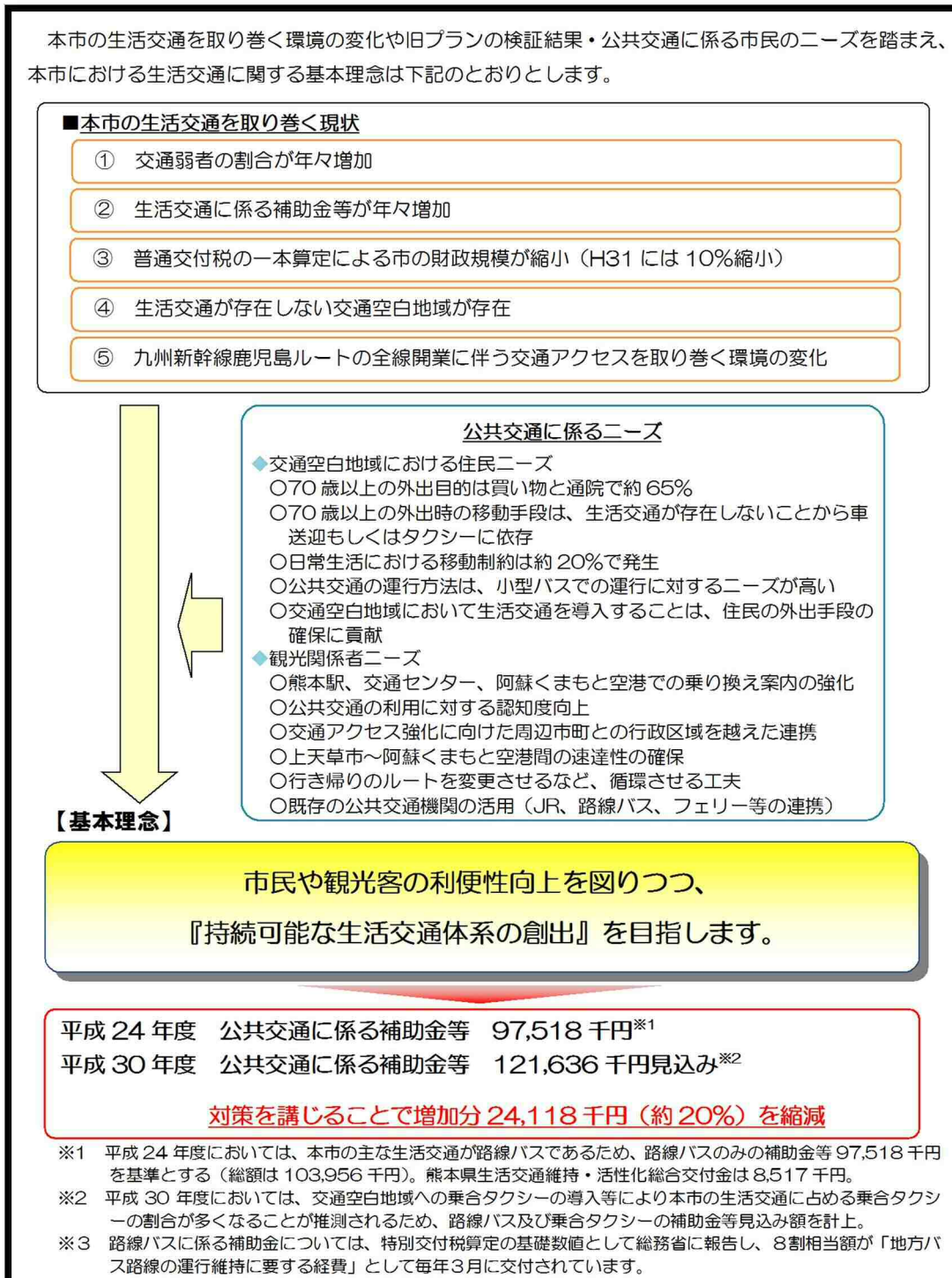
※運航回数とは、湯島港～江樋戸港間を一往復したもの

資料：市資料

## ②生活交通ネットワーク計画に基づく取組み

本市ではこれまで大矢野地域を循環するSUNまりんバスの導入や乗合タクシーの導入等を行い、新たな交通手段の確保やアクセス性の改善に取り組んできました。平成24年度に策定した「上天草市生活交通ネットワーク計画」では、市民や観光客の利便性向上を図りつつ、『持続可能な生活交通体系の創出』を目指して、地域公共交通に係る補助額等の削減に向けて取り組んできました。

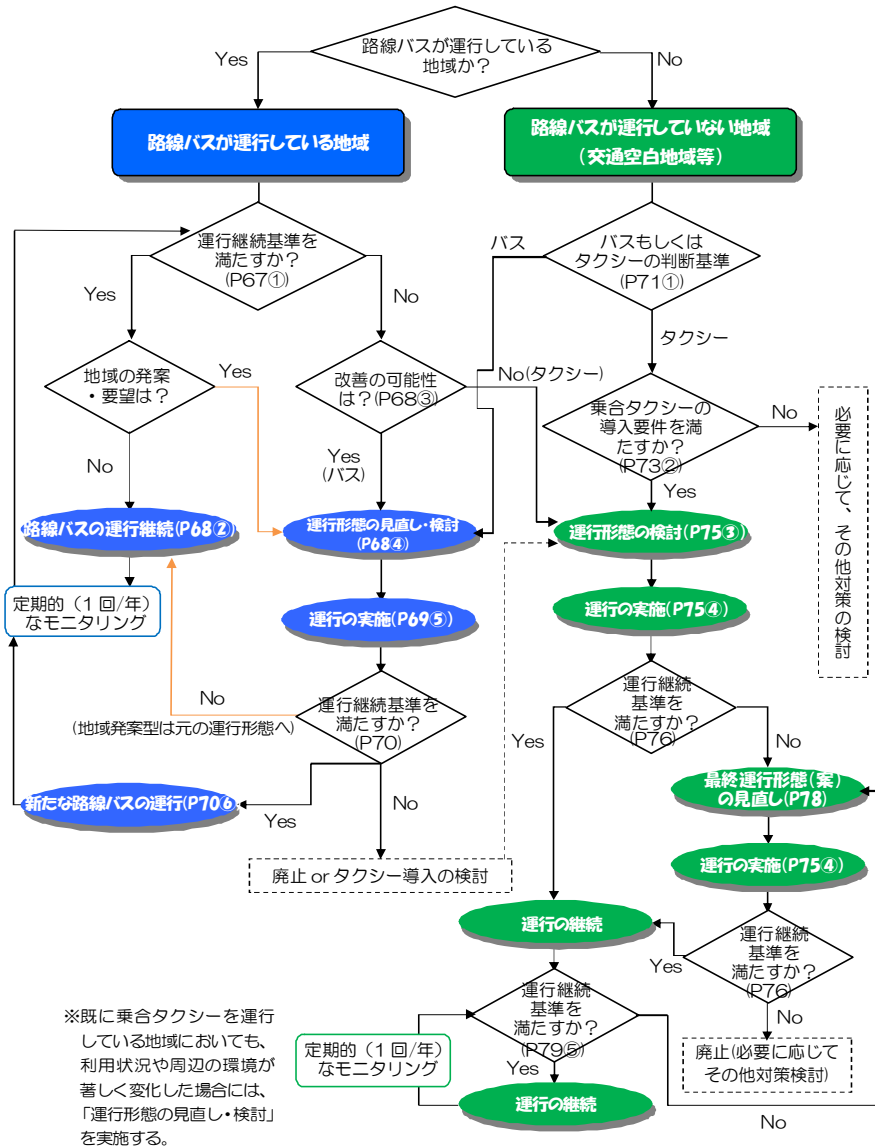
### 1) 基本理念及び基本方針



## 2) 生活交通導入ガイドライン

具体的には、「生活交通導入ガイドライン」を作成し、路線バスや乗合タクシーの運行継続基準を設定し、それらを基準にPDCAサイクルを実践してきました。

【生活交通導入の流れ】



本市における生活交通については、既に路線バスが運行している地域と、運行していない地域（交通空白地域、既に乗合タクシーを導入している地域）を分けて次頁に示す流れで導入を検討します。

**路線バスが運行している地域**

路線バスが運行している地域においては、P67の運行継続基準を満たすか否かで、運行継続を判断します。満たさない地域においては既存の路線バスの運行形態の見直しや運行形態を他モードに変更するなど生活交通の導入について検討します。

また、地域の発案や要望等がある地域においては、運行形態の見直し・検討を行います。運行を実施し、P70に示す運行継続基準を満たすか否かを確認し、新たな運行形態における生活交通の導入について検討します。

**路線バスが運行していない地域(交通空白地域等)**

路線バスが運行していない地域においては、地域の特性等を踏まえ、バスを基本とするかタクシーを基本とするかといったP71に示す運行形態の要件を確認しながら進めるものとし、P73に示す要件を確認し導入を検討します。

※ 両地域における生活交通の導入後は、地域の実情に応じた適切な運行形態であるか定期的にP67及びP76の運行継続基準をもとに検証し必要に応じて見直しを行います。

### 3) 生活交通導入の考え方

#### 路線バスが運行している地域

- ① 路線バスの運行継続基準の設定  
運行継続基準：平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たり輸送量 3.0 人以上
- ② 路線バスの運行継続
- ③ 路線バスの改善可能性
- ④ 運行形態の見直し・検討
- ⑤ 運行の実施
- ⑥ 新たな路線バスの運行

#### 路線バスが運行していない地域(交通空白地域等)

##### ① バスもしくはタクシーの判断基準

- 要件①：集落が密集（概ね 700 人/km<sup>2</sup>以上）している地域
- 要件②：道路幅員や道路形状においてバスが運行可能な条件が確保されている地域
- 要件③：バス停等の設置が可能な要件が確保されている地域

##### ② 乗合タクシーの導入要件

- 要件①：乗合タクシー導入に対するニーズ（導入等に対する要望等）がある地域
- 要件②：交通弱者の割合が 45%以上の地域
- 要件③：地域における主要拠点（交通拠点、生活拠点）から半径 1.5km 以遠の地域
- 要件④：路線バスを廃止された行政区

##### ③ 運行形態の検討

##### ④ 運行の実施

運行期間中には継続運行に向けた課題等を整理する必要がある、その課題等を抽出するために要する期間を考慮して、運行期間を**最長 1 年以内**と設定します。

運行結果を基に乗合タクシーの運行を継続するか否かの判断を、運行継続基準「**収支率（乗合タクシーに係る利用者の支払い運賃/タクシーメータ運賃）が 33%以上**」に基づき行います。運行継続基準を満たさない場合は、運行期間中の調査結果等を踏まえ、再度、行政及び交通事業者・交通管理者、さらには地域住民により協議を行い、運行形態の見直しを行います。ただし、見直し後の運行が可能な最大の期間として、**最長 1 年以内**と設定し、この期間中に運行計画を見直すこととします。

※最長 2 年で運行継続基準を確保できない場合には、乗合タクシーを廃止し、必要に応じてその他の対策について検討を行うものとします。

##### ⑤ 運行の継続

#### 4) 具体的な取組み内容

##### I. 路線バスの運行効率性向上に向けた取組み

###### 【取組み概要】

運行継続基準を満たさない見直し対象路線 6 路線に対して、各路線の改善可能性及び運行形態の見直しを実施しました。

【平成 26 年度の見直し対象路線】



【平成 27 年 10 月からの運行路線】





## Ⅱ. 交通空白地域の解消に向けた取組み

### 【取組み概要】

既存の交通空白地域である維和地区及び夏・唐地区に対して新規に乗合タクシーの導入を検討しました。

→維和地区に対しては、既存路線バスの廃止と併せて乗合タクシーを導入しました。

夏・唐地区に対しては、交通空白地域として乗合タクシーを導入しました。

【運行主体】：上天草市

【運行事業者】①大矢野町維和地区：（有）協和タクシー、藤川タクシー、（有）柳タクシー

平成26年10月～

②龍ヶ岳町夏・唐地区：（有）龍ヶ岳タクシー

平成25年10月～

【運行概要】：①既存路線バスを廃止し、代替交通としてデマンド型乗合タクシーを導入することで交通空白地域の解消を図る。②新規にデマンド型乗合タクシーを導入することで交通空白地域の解消を図る。



### Ⅲ. 新たな交通アクセスの導入に向けた取組み

#### 【取組み概要】

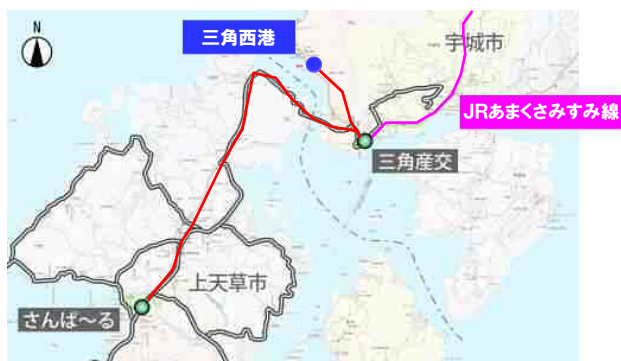
新たな交通アクセスの導入として、「二次交通アクセスの強化」、「市内公共交通の強化」、「公共交通機関相互の連携機能強化」、「魅力的な交通サービスの開発」を取組みの方向性として位置づけており、「市内公共交通の強化」として「新たな循環バスの導入」を実施し、その他については導入可能性等について検討しました。

→さんぱーる・三角西港・三角産交を結ぶ「うきうきあまくさ♪シャトル便」（愛称）を運行開始し、市内公共交通を強化しました。

【運行主体】：上天草市

【運行事業者】：産交バス(株)

【運行概要】：既存シャトルバス「三角産交・さんぱーる」線を三角西港まで延伸・増便し、上天草市・宇城市の両市民の移動利便性の向上を図る。



## 5) 生活交通ネットワーク計画の検証

生活交通ネットワーク計画に基づき、路線バスの運行効率性向上などの取り組みを行った結果、公共交通に係る補助金等に関しては平成25年度以降ほぼ横ばいで推移しており（P44参照）、大きな増加は見られない状況です。

一方、路線バスの運行継続基準に従い見直し等を行った系統に関しても、大きな改善は見られず、依然として運行継続基準を満たさない状況です。

そのため、地域公共交通の維持・確保にあたっては、引き続き路線バス等の見直しが必要です。

表. 見直し対象路線の状況（平成 29 年）

起 点	経由地1	経由地2	終 点	平均乗車 密度 (人)	1日当たり 輸送量 (人)	運行継続 基準の判断
松島	柳(大矢野)		さんばーる	0.3	0.3	×
松島	教良木	小麦	赤崎(天草・池の浦)	0.5	0.7	×
教良木	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎(天草・池の浦)	1.1	0.5	△
さんばーる	瀬高	樋合	松島庁舎	0.2	0.5	×
さんばーる	治郎田	宮島	さんばーる	0.4	1.2	×

【運行継続基準の判断について】

○…路線バスの運行継続基準を満たしている場合

△…路線バスの運行継続基準を満たさないものの、どちらか一方の基準は満たしている場合

×…路線バスの運行継続基準を満たさない場合

③公共交通利用の実態

路線バス及び乗合タクシーに関する市全体の補助金額の推移をみると、平成25年度以降はほぼ横ばいで推移しており、大きな増加は見られなかった状況ですが、路線バスに関しては平成29年度、運行キロ単価の増加等に伴い、補助金額が増加しています。なお、路線バスに関しては輸送人員が減少しており、収支率が低下している状況です。

また、乗合タクシーに関しても利用者数は近年増加傾向にありますが、収支率の改善が見られない状況です。

表. 路線バス及び乗合タクシーの過去6年間の推移

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	
路線バス	充対象期間内における運行期間	始期	H23.10.01	H24.10.01	H25.10.01	H26.10.01	H27.10.01	H28.10.01
		終期	H24.09.30	H25.09.30	H26.09.30	H27.09.30	H28.09.30	H29.09.30
	系統数	24	23	20	20	20	21	
	年間実車走行キロ(km)	1,142,996	1,098,681	1,121,349	1,108,650	1,076,211	1,073,671	
	1日当たり運行回数(回)	63	70	68	68	69	68	
	輸送人員(人) [F]	234,961	227,588	201,724	185,906	184,717	181,189	
	経常収入(円) [A]	70,379,646	70,429,062	64,766,076	61,139,708	61,043,569	58,348,722	
	経常費用(円) [B]	221,432,680	222,208,223	239,049,106	236,519,442	239,887,355	247,030,166	
	経常欠損額(円) [B]-[A]	151,053,034	151,779,161	174,283,030	175,379,734	178,843,786	188,681,444	
	収支率(A/B)	32%	32%	27%	26%	25%	24%	
	補助金額(千円) [G]	89,429	93,695	94,148	94,171	92,936	100,889	
	利用者一人当たりの補助金額(円)	381	412	467	507	503	557	
	キロ単価(円/km)	194	202	213	213	223	230	
乗合タクシー	利用者数(人) [F]	維和地区(A地区)		115	513	651	673	
		維和地区(B地区)		141	895	1,059	1,276	
		長砂連・野米地区	4,548	3,508	1,763	2,346	2,665	
		白湊・東満地区	577	378	291	238	266	
		夏・唐地区		126	340	352	405	
		大作山地区	334	243	101	74	79	
		樋島地区	3,775	4,207	3,543	3,600	3,526	
		計	9,234	8,718	7,446	8,320	8,890	
	補助金額(千円) [G]	維和地区(A地区)		166	802	953	977	
		維和地区(B地区)		223	1,332	1,499	1,746	
		長砂連・野米地区	4,201	3,088	1,363	1,743	1,810	
		白湊・東満地区	535	364	291	250	264	
		夏・唐地区		119	302	361	447	
		大作山地区	409	276	153	119	117	
		樋島地区	925	1,129	1,307	1,417	1,411	
	計	6,070	5,365	5,550	6,342	6,772		
	利用者一人当たりの補助金額(円)	657	615	745	762	762		
	収支率(%)	維和地区(A地区)		29%	22%	22%	21%	
		維和地区(B地区)		28%	24%	25%	25%	
		長砂連・野米地区	24%	25%	25%	25%	28%	
		白湊・東満地区	19%	19%	19%	17%	20%	
		夏・唐地区		28%	28%	25%	24%	
		大作山地区	29%	31%	25%	24%	25%	
樋島地区		59%	56%	46%	44%	44%		
全体	33%	35%	31%	30%	30%			
計	利用者総数(人) [F+F]	244,195	236,306	209,170	194,226	193,607	181,189	
	収支率(%)	32%	33%	29%	28%	28%	24%	
	補助額総金額(千円) [G+G]	95,499	99,060	99,698	100,513	99,708	100,889	
	利用者一人当たりの補助金額(円)	391	419	477	518	515	557	

本市以外も含む

資料：市資料

1) 路線バスについて

各路線の平均乗車密度を見ると、1.0人以上を満たしているのは22路線のうち13路線となっています。中には近隣市と運行を横断している箇所もあり、最も多いところでは平均乗車密度は5.6人です。また対称的に最も少ない路線は0.2人です。

1日当たりの輸送量をみると、運行基準を満たすのは22路線中9路線で、そのうち2路線が10人以上ですが、それと同時に運行基準を満たさない路線として1以下の路線もあり、なかでも最も低いのは0.1人です。

また、いずれの条件も満たしている路線は全22路線のうち8路線のみとなっています。

表. 平成29年度における路線別の利用状況

起 点	経由地1	経由地2	終 点	1日当たり 運行回数 (回)	平均乗車 密度 (人)	1日当たり 輸送量 (人)	輸送人員 (人)	上天草市分補 助金額(千 円)
本渡バスセンター	上津浦	大浦港	松島	4.8	1.0	4.8	14,299	4,930
松島	大浦	上津浦漁協前	本渡バスセンター	1.0	5.6	5.6	10,427	138
松島	漁協前		さんばー	0.9	0.3	0.2	419	1,355
教良木	知十	上天草高校前	さんばー	1.6	4.5	7.2	14,417	1,653
本渡バスセンター	浦	教良木	松島	6.8	1.2	8.1	26,739	15,464
さんばー	漁協前		さんばー	6.9	1.4	9.6	13,822	7,581
さんばー	瀬高	漁協前	さんばー	1.0	1.7	1.7	1,743	861
さんばー	治郎田	宮島	さんばー	3.0	0.4	1.2	774	1,477
さんばー		南(野釜)	さんばー	6.9	0.8	5.5	6,619	10,318
三角病院	岩谷入口	大矢野庁舎前	さんばー	6.4	1.7	10.8	14,531	3,255
さんばー	大矢野庁舎前	三角西港前	三角産交	11.7	1.0	11.7	27,964	6,155
本渡バスセンター	本渡東小学校	大河内	教良木	4.6	0.6	2.7	8,657	3,369
松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	倉岳校前	0.9	1.4	1.2	3,478	3,029
松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎(天草・池の浦)	2.1	1.0	2.1	5,311	9,781
赤崎(天草・池の浦)	竜ヶ岳学校前	内野河内	教良木	0.5	0.3	0.1	495	1,873
松島	牟田漁港	姫戸港	上天草病院前(旧道)	2.4	0.9	2.1	535	826
さんばー	松島	新道牟田漁港	赤崎(天草・池の浦)	1.6	5.0	8.0	18,742	2,652
松島	教良木	小麦	赤崎(天草・池の浦)	1.5	0.5	0.7	2,738	9,052
教良木	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎(天草・池の浦)	0.5	0.9	0.4	898	1,245
上天草病院前(旧道)	樋の島宮の下	姫戸支所前	松島	1.1	1.1	1.2	2,756	4,064
松島	姫戸支所前	樋の島宮の下	上天草病院前(旧道)	1.3	1.0	1.3	3,791	4,742
さんばー	瀬高	天草宝島イン乗場前	松島庁舎	2.6	0.2	0.5	2,034	7,069
合計				70	32.5	86.7	181,189	100,889

※1 始期H28.10.01、終期H28.10.31 ※2 始期H28.11.01、終期H29.9.30

資料：市資料

※「1日当たり運行回数」欄は、路線定期運行の場合、対象期間全日における1日の平均、路線不定期運行及び区域運行の場合、交付対象期間中において運行を実施した日の1日の平均を記載（なお、1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする）

※「平均乗車密度」欄は、「(運送収入) / (実車走行キロ×平均賃率)」によって算出した値を記載。

※「1日当たり輸送量」欄は、路線定期運行の場合、「(1日当たり運行回数) × (平均乗車密度)」によって算出した値、路線不定期運行及び区域運行の場合、交付対象期間中の輸送人員を運行実施した日数で除した値を記載。

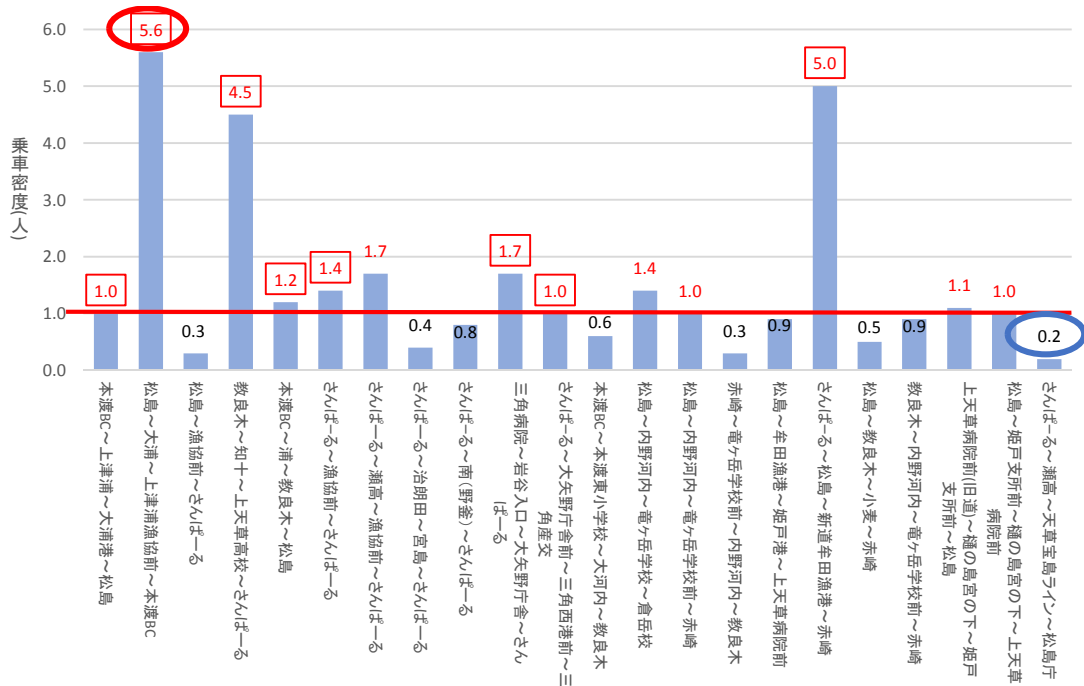


図. 平成 29 年度における路線ごとの平均乗車密度

資料：市資料

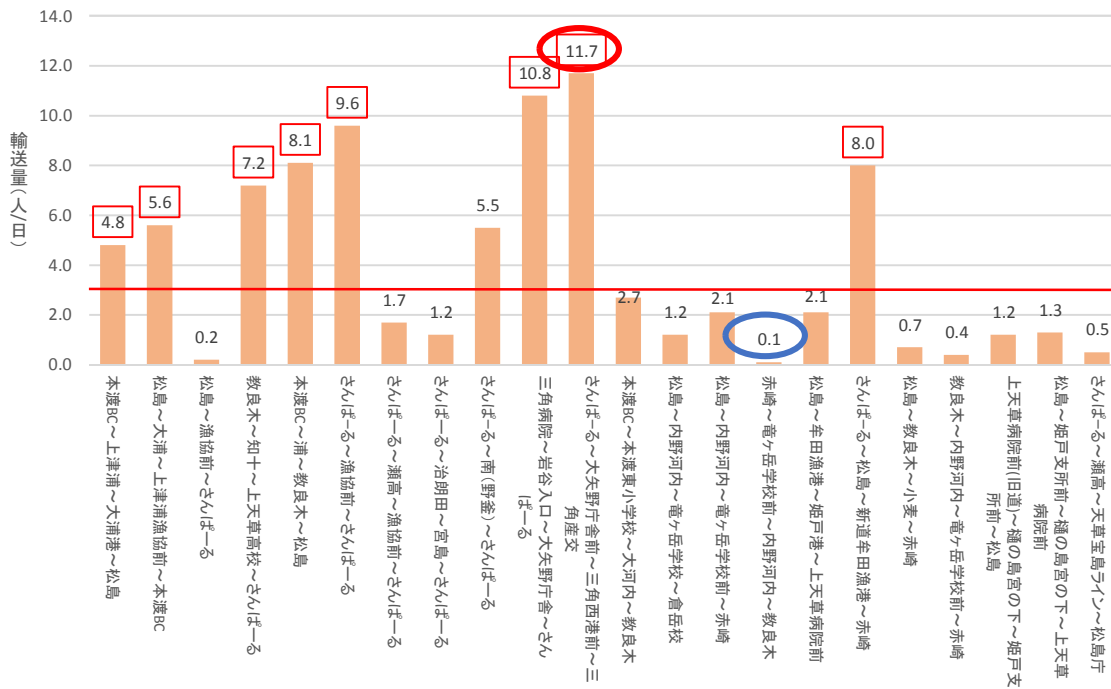


図. 平成 29 年度における 1 日当たりの輸送量

資料：市資料

各路線における上天草市分補助金額に着目すると、最も多いのは15,464千円であり、最も少ないのは138千円です。また、運行継続基準を満たしている路線においても、赤字が発生しています。

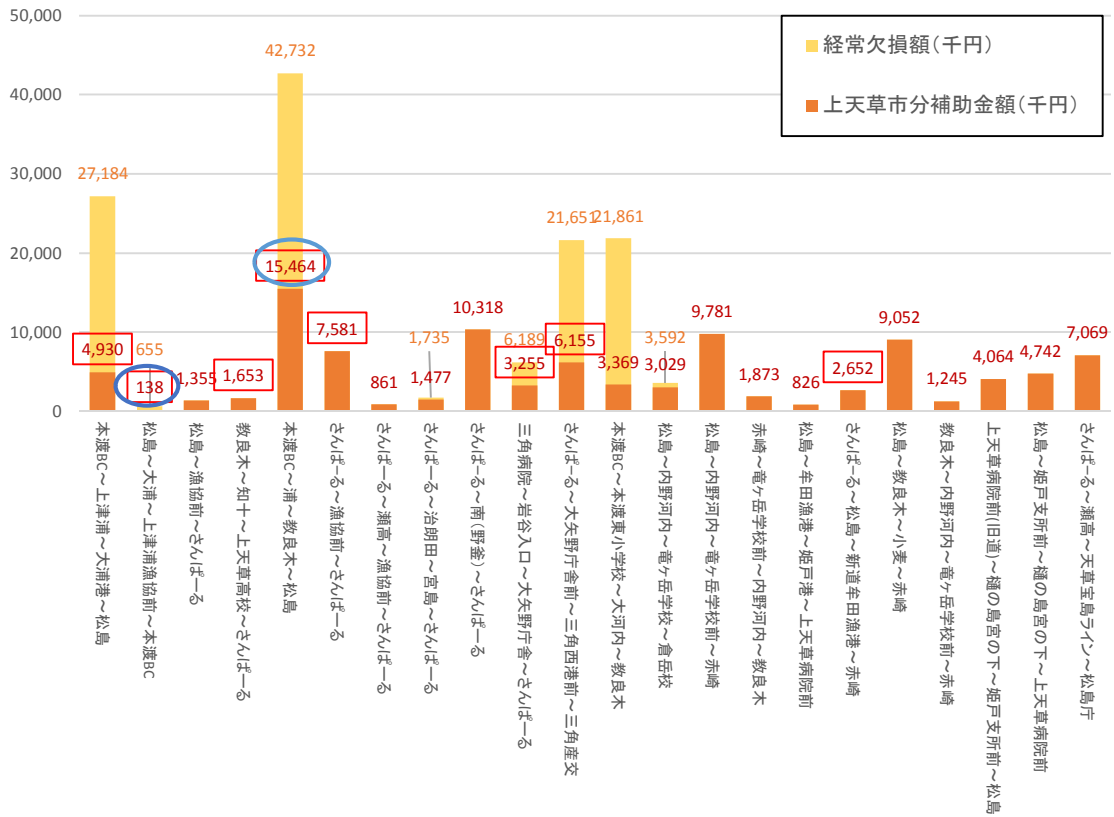


図. 平成29年度における各路線の補助金額

資料：市資料

## 2) 乗合タクシーについて

利用者数を見ると、平成 24 年度より減少傾向にありましたが、平成 25 年 10 月より 3 地区新たに加わったことで平成 27 年度より増加に転じています。

また、1 台当たりの平均乗車人員は、平成 28 年度時点で 1.72 人と年々増加しておりますが、依然として 2 人未満の状況です。

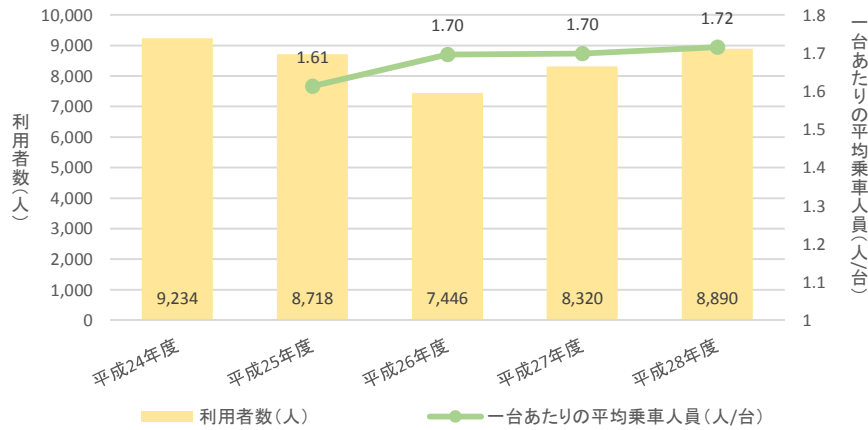


図. 平成 28 年度における利用者数及び 1 台あたりの平均乗車人員

※平成 24 年度に関しては、タクシー台数のデータがなく未算出

資料：市資料

補助金額の推移を見ると、年々増加傾向にあります。なお平成 25 年 10 月より 3 地区での運行を追加したことで補助金額は微増しています。

一方、収支率に関しては年々減少傾向となっております。平成 26 年度以降、収支率は 33% 以下であり、運行継続基準を満たすことができていない状況です。

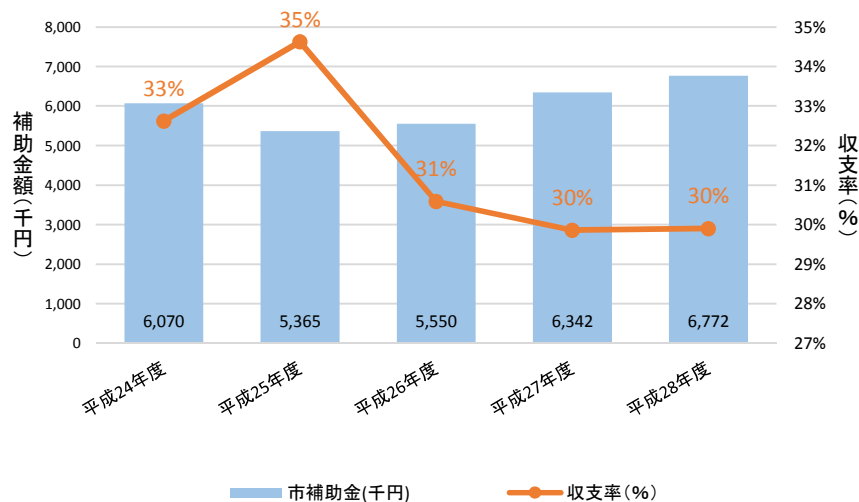


図. 平成 28 年度における補助金額及び収支率の推移

資料：市資料



地区別の収支率は、樋島地区のみ 33%以上となっていますが、その他の地区では 33%未満となっており、運行継続基準を満たしていない状況です。なお、長砂連・野米地区では収支率が改善している傾向ですが、維和地区（A 地区、B 地区）、夏・唐地区においては減少が見られます。

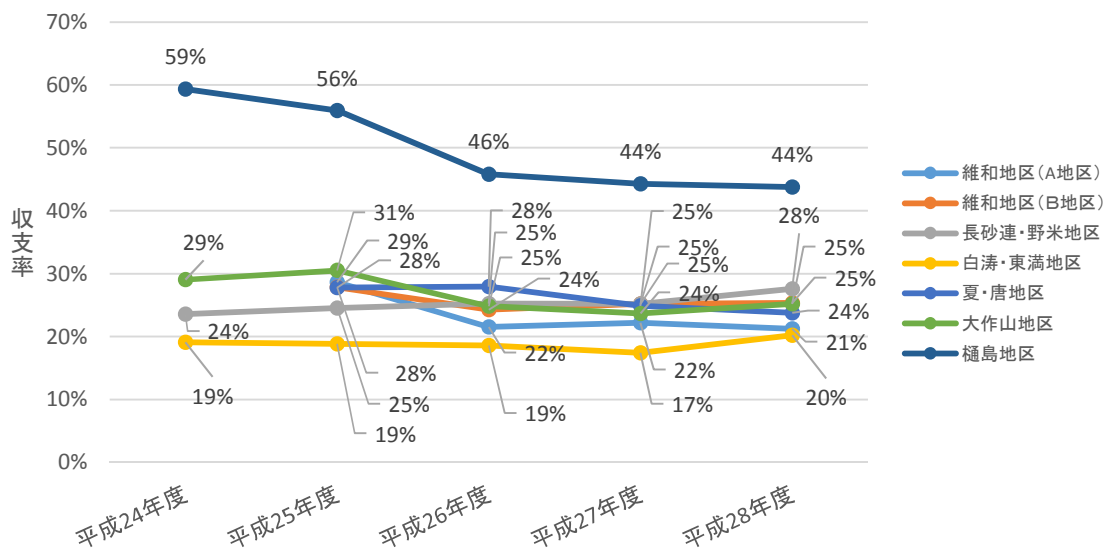
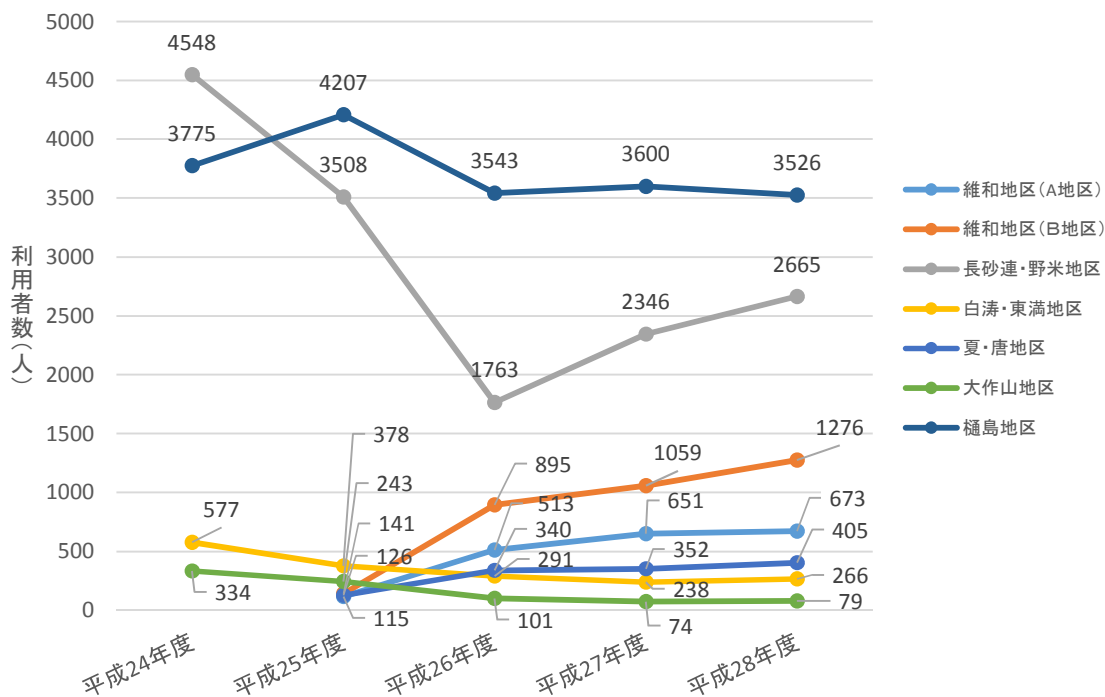


図. 地区別 収支率の推移

※収支率＝利用者支払運賃／メーター運賃

資料：市資料

地区別の利用者数推移は、樋島地区、長砂連・野米地区は他の地区に比べて多いことが分かります。また、大作山地区は利用者が少ない状況です。



	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
維和地区(A地区)		115	513	651	673
維和地区(B地区)		141	895	1059	1276
長砂連・野米地区	4548	3508	1763	2346	2665
白湊・東満地区	577	378	291	238	266
夏・唐地区		126	340	352	405
大作山地区	334	243	101	74	79
樋島地区	3775	4207	3543	3600	3526
市全域	9,234	8,718	7,446	8,320	8,890

図. 地区別 利用者数推移

資料：市資料

地区別の一台あたり乗車人員の推移をみると、樋島地区が2人以上と、他の地区に比べて乗車人員が高いことがわかります。それに対し、白涛・東満地区は1.09人（平成28年）と最も低い状況です。また、樋島地区、夏・唐地区は減少傾向となっており、それ以外の地区は年々増加傾向にあります。

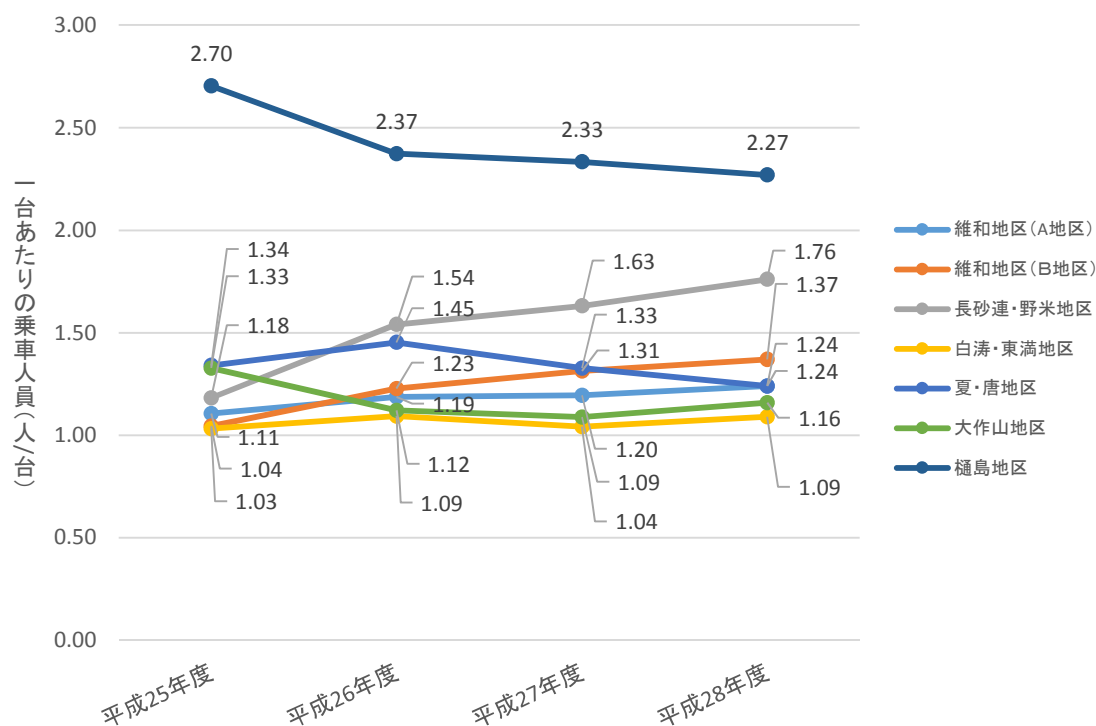


図. 地区別 一台あたりの乗車人員 (人)

※一台当たりの乗車人員＝利用者数/タクシー台数

※平成24年度についてはデータなし

資料：市資料

<乗合タクシーに関する地区毎のとりまとめ結果（H28年度調査結果より）>

	利用実績	利用者属性 ※アンケート結果	利用状況 ※アンケート結果	利用者意向 ※アンケート結果	運行状況の評価
維和A地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者はH26からH28にかけて多くの便で増加</li> <li>タクシー1台あたりの利用者はほぼ横ばいであり、全ての便で1.5人/台未満</li> <li>1日あたりの利用者は、一部便で増加しているものの、多くの便で減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>男性が7割以上</li> <li>年代は60代が7割を占め、その他50代など</li> <li>自由に使える自動車等を持っていない人の利用が約7割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>月1～2日程度</li> <li>月曜と火曜に集中</li> <li>利用時刻は行きは7時台と8時台に集中、帰宅時は分散</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用に伴い、「外出範囲の拡大」や「費用負担の減少」</li> <li>今後の利用意向は、約8割以上があり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は徐々に増加し定着しつつあるが、ほぼ1人乗りが想定されるため、相乗りの促進が必要です。</li> <li>特に往路の特定便に利用が偏っており、サービス内容の見直しなどが想定されます。</li> </ul>
維和B地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者は増加傾向</li> <li>タクシー1台あたりの利用者は若干増加傾向にあるものの、依然として1人程度の便が多く存在</li> <li>1日あたりの利用者は、各便とも全体的に増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>女性が7割以上</li> <li>年代は80歳以上が半数を占め、その他70代</li> <li>自由に使える自動車等を持っていない人の利用が7割以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>月3～4日や週1日程度が多い</li> <li>各曜日に分散し、不定期</li> <li>利用時刻は行きは11時台に集中、帰宅時は13時台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用に伴い、「費用負担の減少」</li> <li>今後の利用意向は、全員があり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は徐々に増加しています。また、相乗りも徐々に増加してきています。</li> <li>特に往路は特定便に利用が偏っており、サービス内容の見直しなどが想定されます。</li> </ul>
長砂連・野米地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者は平成26年度に大幅に減少したものの増加傾向</li> <li>タクシー1台あたりの利用者数も増加傾向となっており、往路3便では2人/台以上</li> <li>1日あたりの利用者数も全体的に増加傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>女性が6割以上</li> <li>年代は70代が半数を占め、その他60代や80歳以上</li> <li>自由に使える自動車等を持っていない人の利用が約6割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>月3～4日や週1～2日が多い</li> <li>各曜日に分散し、不定期</li> <li>利用時刻は行きは7時台と8時台に集中、帰宅時は11時台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用に伴い、「外出範囲の拡大」や「費用負担の減少」</li> <li>今後の利用意向は、約6割があり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合率は増加し利用者数も比較的多い状況であるが、引き続き意識啓発を行い、相乗りの促進は必要です。</li> <li>特に復路など特定便に利用が偏っており、サービス内容の見直しが想定されます。</li> </ul>
白湊・東満地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者は全体的に減少傾向</li> <li>タクシー1台あたりの利用者は横ばいであるが、一部の便では増加しており、相乗りが増加</li> <li>1日あたりの利用者は、往路2便や復路3便では増加しているものの、その他は減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>女性が100%</li> <li>年代は80歳以上</li> <li>自由に使える自動車等を持っていない人の利用が半数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>月1～2日程度</li> <li>月曜、水曜、金曜に分散</li> <li>利用時刻は9時台に集中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用に伴い、「外出機会の増加」や「費用負担の減少」</li> <li>今後の利用意向は、半数以上が以降あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>他の地区に比べ収支率が最も少ないです。</li> <li>1台あたりの利用者数が少なく、ほぼ1人乗りが想定されるため、相乗りの促進が必要です。</li> </ul>
夏・唐地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者は往路2便では増加しているものの、その他便では減少傾向</li> <li>タクシー1台あたりの利用者は便によっては減少、往路3～4便では増加傾向</li> <li>1日あたりの利用者は、各便とも横ばいもしくは減少傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>女性が10割</li> <li>年代は80歳以上が約7割を占め、その他60代</li> <li>自由に使える自動車等を持っていない人の利用が全員</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>月1～4日など週1日未満</li> <li>各曜日に分散し、不定期</li> <li>利用時刻は行きは8時台と10時台に集中、帰宅時は13～14時台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用に伴い、「外出範囲の拡大」や「外出機会の増加」</li> <li>今後の利用意向は、全員があり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者数が増加しているものの、乗合率が減少傾向であるため、地域への利用促進等の取組みが必要です。</li> <li>さらには、サービス内容の見直しなどが想定されます。</li> </ul>
大作山地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者は、往路は横ばいであるが、復路は減少しており、全体的に他の地区と比較して少ない</li> <li>タクシー1台あたりの利用者は、全体的に1人程度で相乗りされていない状況</li> <li>1日あたりの利用者は横ばいもしくは減少</li> </ul>	※アンケートデータなし	※アンケートデータなし	※アンケートデータなし	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は減少しています。</li> <li>乗合率が低い状況であるため、地域の利用促進等の取組みが必要です。</li> </ul>
樋島地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>総利用者は便によって増減にばらつきが見られるが、他地区と比較すると圧倒的に多い</li> <li>タクシー1台あたりの利用者数も3人以上の便が見られるなど相乗りが浸透している</li> <li>1日あたりの利用者は、往路2便や復路2便は増加しているが、その他便は横ばい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>女性が6割以上</li> <li>年代は70代が8割以上を占め、その他60代</li> <li>自由に使える自動車等を持っていない人の利用が約8割</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>週3～4日が多い</li> <li>各曜日に分散</li> <li>利用時刻は行きは8時台に集中、帰宅時は各時間帯に分散</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合タクシーの利用に伴い、「外出機会の増加」や「費用負担の減少」</li> <li>今後の利用意向は、約9割があり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は多く相乗りもされており、引き続き意識啓発等の取組みが必要です。</li> <li>しかし、特定便では利用が減少しており、再度住民ニーズの把握等が必要です。</li> </ul>

## 2-8. 住民ニーズ調査結果

### ① 配布、回収状況

本調査は本市全域の地域住民を対象に住民の公共交通利用状況、並びに今後の利用意向を把握することを目的としてアンケート調査を実施しました。調査に関する概要は下記のとおりです。

表. アンケート調査の実施概要

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■市民（15歳以上）</li> <li>■配布数：3,000件</li> <li>※対象地区ごとの居住者数や居住者の年齢構成のバランスに配慮し、無作為に抽出を行っています。</li> <li>■回収数：1,069件（回収率：35.7%）</li> </ul>
調査方法	■調査票への記入式
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査時期	■配布：平成29年9月中旬～回収期限：9月下旬
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性（居住地、性別、年齢、家族構成など）</li> <li>・運転免許証について（自動車保有の有無、自主返納についてなど）</li> <li>・日常の交通行動（頻度、目的・目的地、利用交通手段、時間帯など） ※送迎の有無や同乗者の有無についても把握</li> <li>・地域公共交通を利用する理由、利用しない理由</li> <li>・公共交通の利用状況（頻度、交通手段、目的地、利用時間帯など）</li> <li>・「生活交通ネットワーク計画」策定による市民の反応を把握</li> <li>・地域公共交通の今後の利用意向とその理由</li> <li>・公共交通維持への協力（人的・金銭的負担等）の意向 など</li> </ul>

② 調査結果

1) 居住地

回答者の居住地は、大矢野町が48.2%と半数程度を占め、次いで松島町26.6%、龍ヶ岳町13.1%、姫戸町12.1%となっています。

大字で見ると、大矢野町では登立、上、中が多く、松島町では合津が多い状況です。姫戸町では姫浦が多く、龍ヶ岳町では高戸が多い状況になっています。

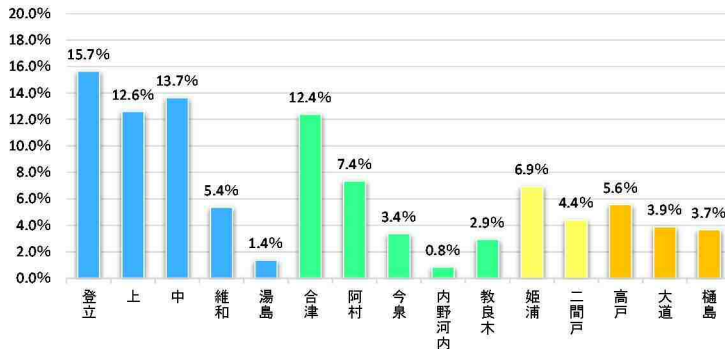


図. 回答者の所在地

(N=952 無回答は除く)

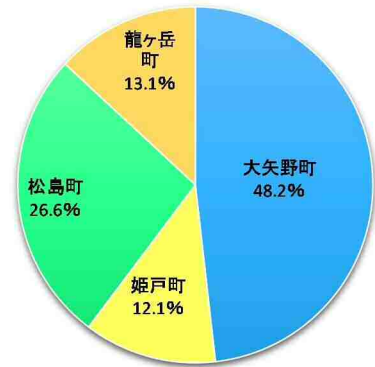


図. 回答者の所在地

(N=1052 無回答は除く)

2) 性別、年齢

回答者の性別は、男性42.1%、女性57.9%で女性のほうが多いです。また年齢は、70代が32.2%と最も多く、次いで60代18.0%、80歳以上15.4%という状況となっています。

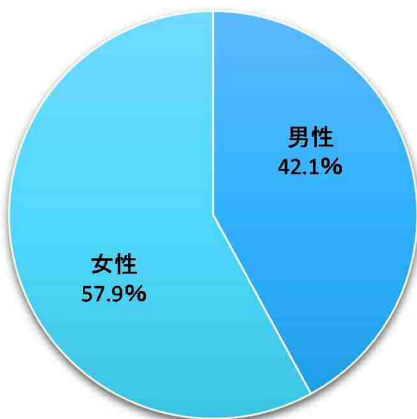


図. 性別

(N=1032 無回答は除く)

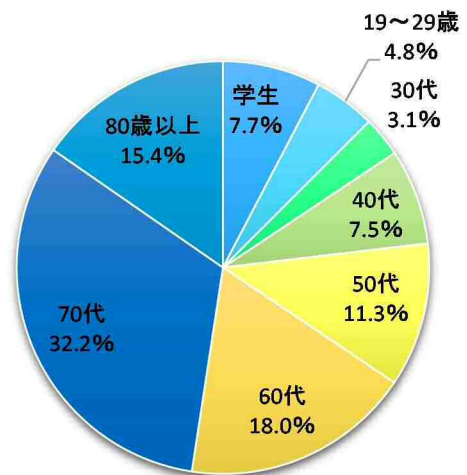


図. 年齢

(N=1055 無回答は除く)

### 3) 地域公共交通の利用状況

地域公共交通の利用状況は、「まったく利用しない」が7割以上を占めています。次いで「年数回程度」が11.4%、「月2~4回程度」が7.0%となっており、全体的に地域公共交通の利用は低頻度な状況です。

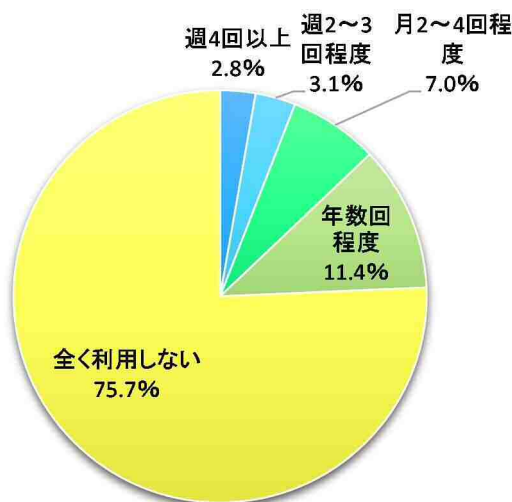


図. 地域公共交通の利用状況 (N=1016 無回答者は除く)

年齢別に見ると、学生と80歳以上において地域公共交通の利用頻度が高い状況であり、学生は「週4回以上」が26.3%存在し、通学目的での利用と考えられます。

一方、その他年代においては利用頻度が低く、特に40代や50代の利用頻度が低い状況です。

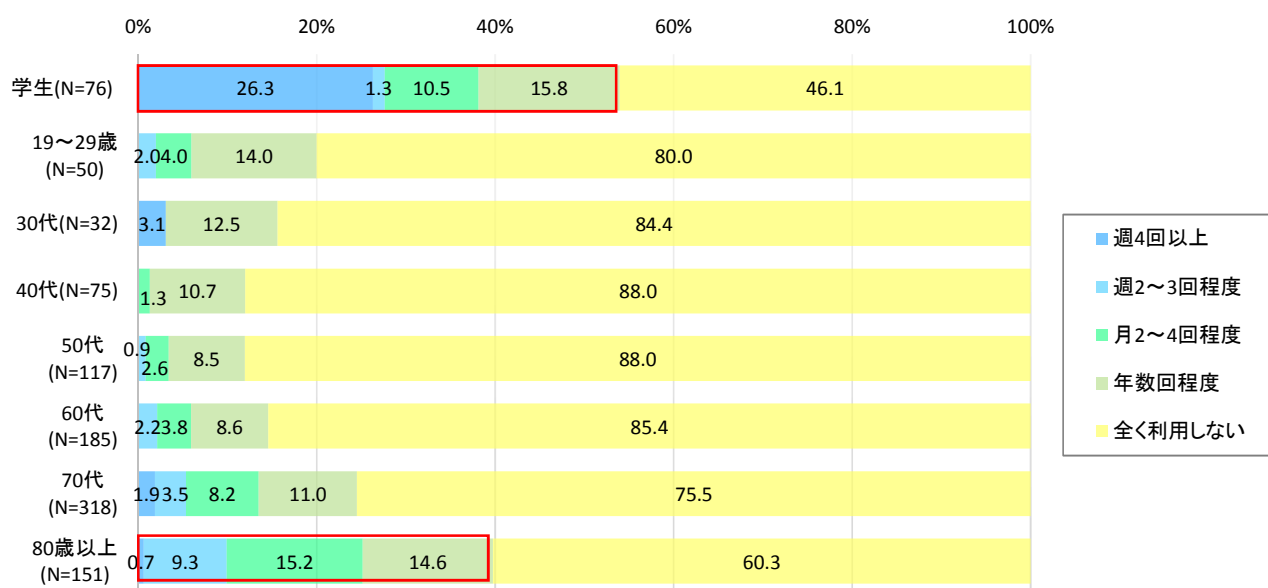


図. 年齢別の利用状況 (N=1004 無回答者は除く)

#### 4) 利用に際する問題点

「運行本数が少ない」が42.7%で最も多く、次いで「乗りたい時間に運行されていない」が29.0%、「停留所に屋根やベンチがない」が22.9%という状況になっています。

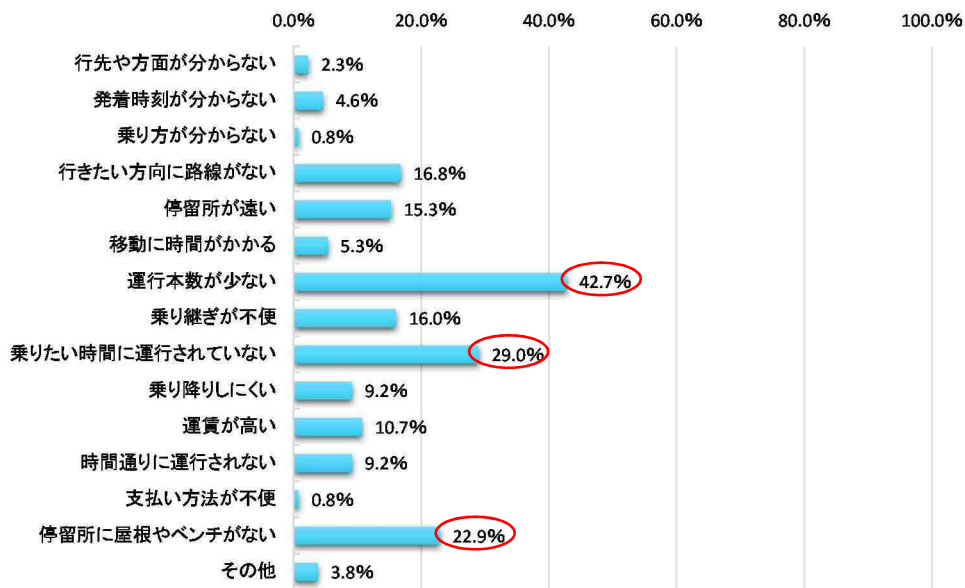


図. 利用に際する問題点 複数回答 (N=131)

(利用頻度について「週4回以上」「週2~3回程度」「月2~4回程度」と答えた人が回答)

#### 5) 利用しない理由

利用しない理由としては70.1%と過半数以上の人々が「自家用車を運転して移動できる」と回答しており、次いで多い理由として「送迎してもらっている」が20.1%となっています。

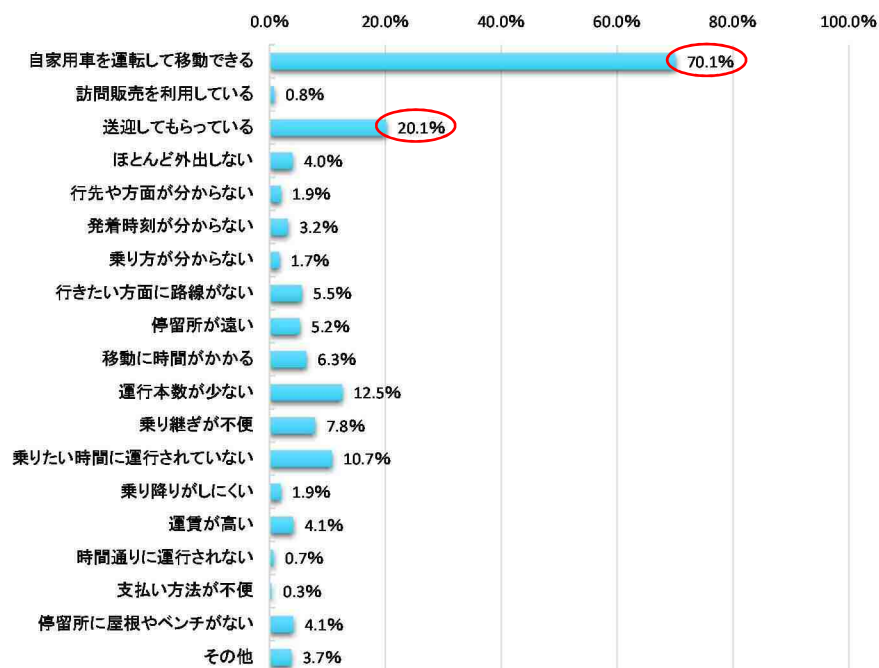


図. 利用しない理由 複数回答 (N=885)

(利用頻度について「年数回程度」「全く利用しない」と答えた人が回答)



6) 目的別移動手段 (通勤・通学)

【移動手段】

- 「自動車を自分で運転」が66.4%と大多数を占めています。また、「路線バス」が6.7%、「コミュニティバス」が0.3%とわずかながら公共交通の利用者も見られます。

【年代別移動手段】

- 年齢別でみると、「自動車を自分で運転」する割合が多い傾向となっています。

【曜日】 平日は80%程度の利用が見られますが、それに比べて土日は少ない状況となっています。

【時間帯】 7~8時、8~9時台の朝の利用が最も多いです。

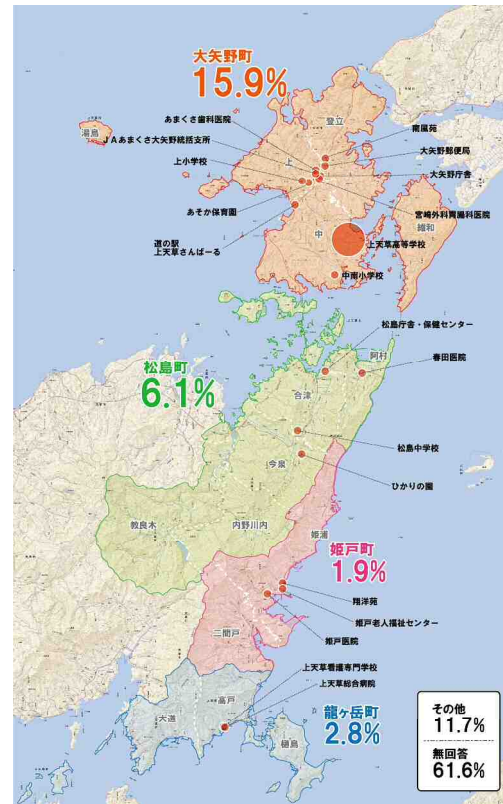


図. 主な目的地 (N=360)

【主な目的地】

- 大矢野町が15.9%と最も多く、次いで多いのは6.1%で松島町です。また龍ヶ岳町が2.8%、姫戸町も1.9%存在しています。
- 目的地として最も多いのは、上天草高等学校であり、その他、大矢野中心部や松島町にも多数目的地が点在しています。

【居住地別目的地】

- 長距離の移動としては、高戸、二間戸、樋島から上天草高校まで路線バスを利用した移動が見られます。
- また、近距離間の移動としては、上、中、登立から大矢野町内への移動が見られます。

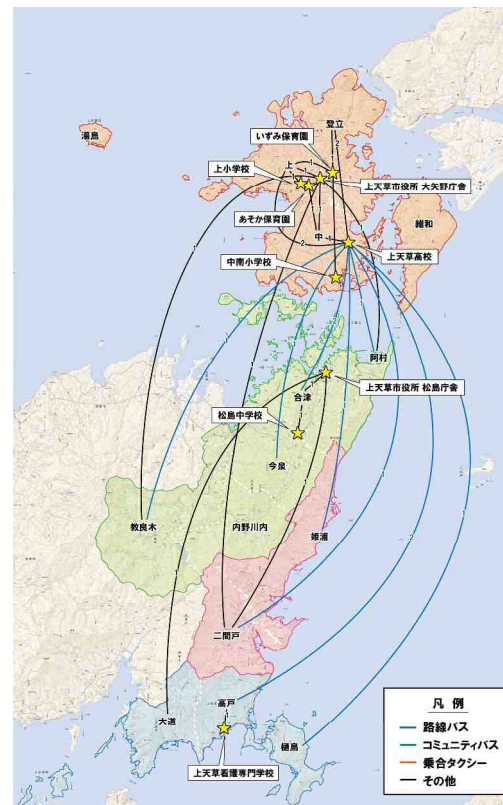


図. 居住地別目的地 (N=55)

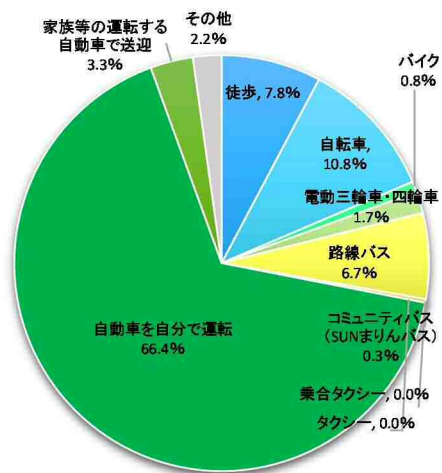


図. 移動手段 (N=360)

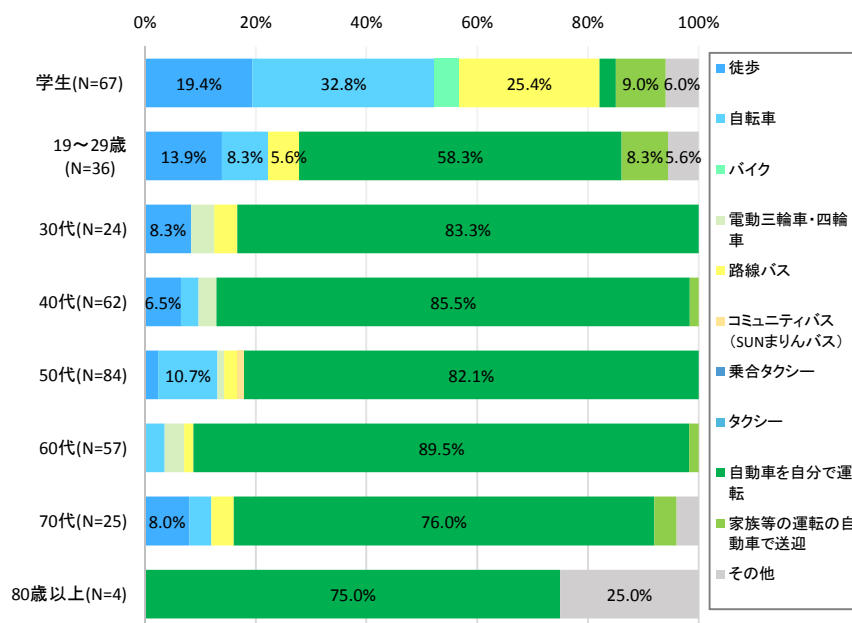


図. 年代別移動手段 (N=360) ※5%未満の数字は非表示

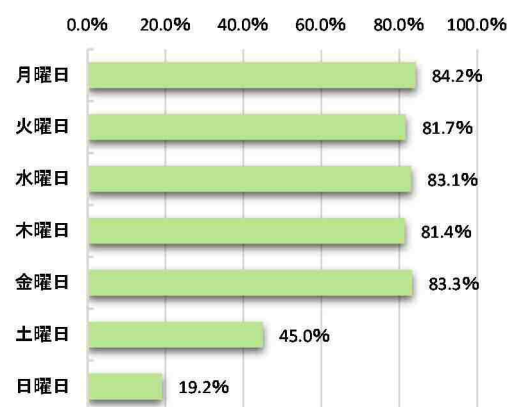


図. 曜日 (N=360)

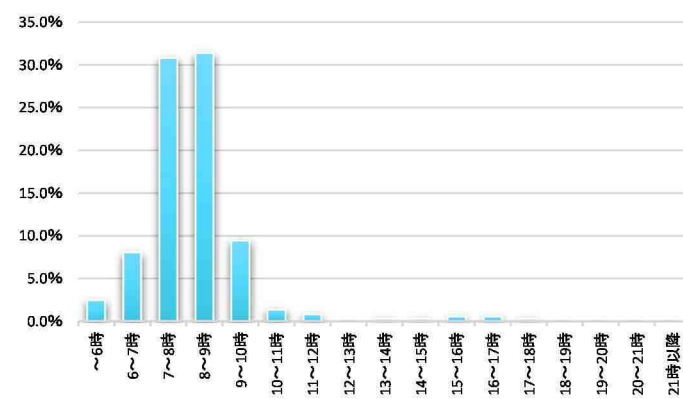


図. 時間帯 (N=360)

6) 目的別移動手段 (通院)

【移動手段】

- 48.8%と全体の半数程度が「自動車を自分で運転」している状況となっています。次いで20.0%が「親族等の運転する自動車で送迎」、8.1%が「路線バス」を利用しています。

【年代別移動手段】

- また年齢別に見ると、年代が上がるにつれて、「路線バス」の利用が高くなっています。

【曜日】月曜日、金曜日が22.7%と多く、日曜日が2.2%と少ない状況です。

【時間帯】8～9時、9～10時台の朝の利用が最も多いです。

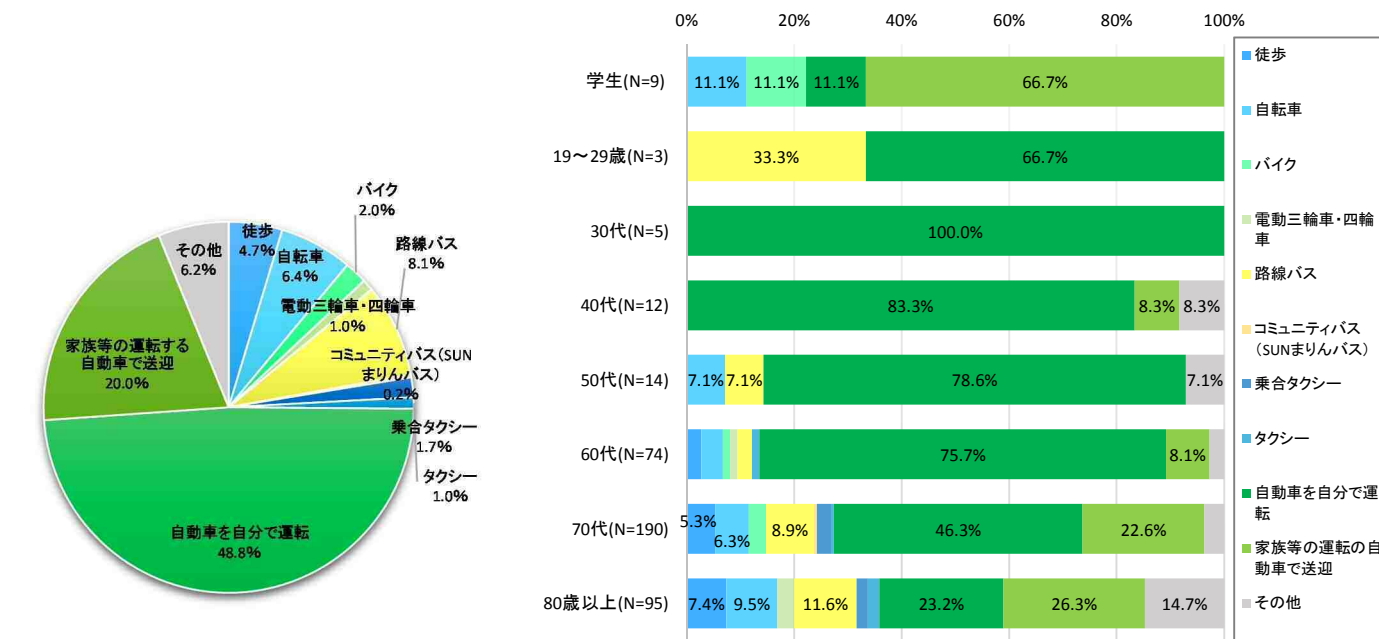


図. 移動手段 (N=406)

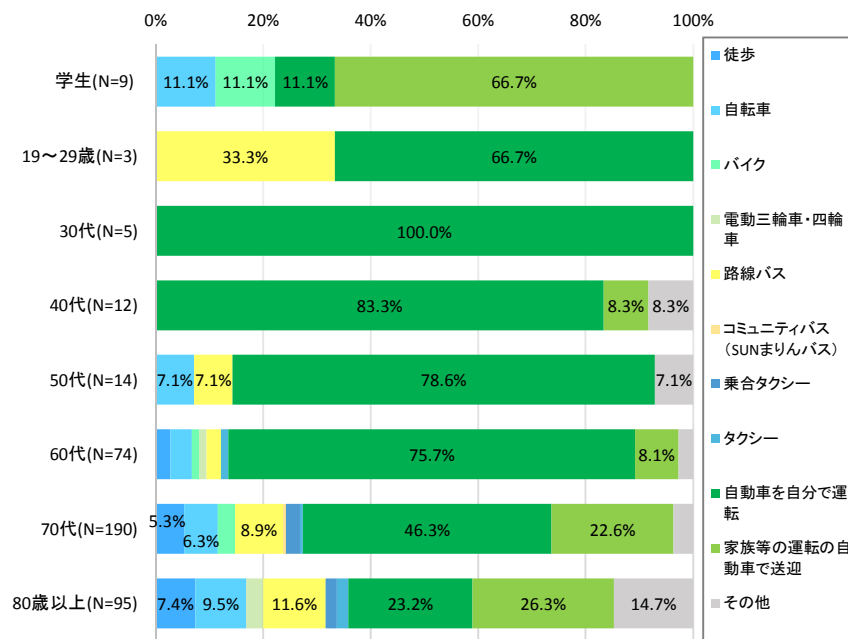


図. 年代別移動手段 (N=406) ※5%未満の数字は非表示

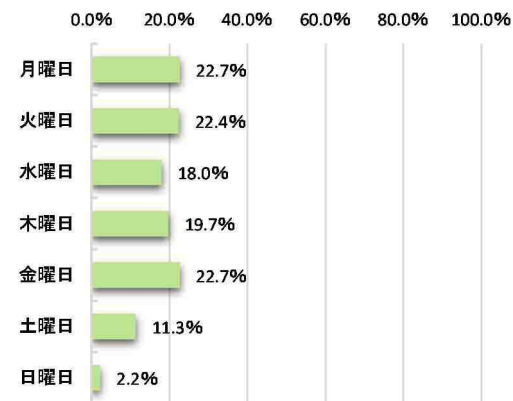


図. 曜日 (N=406)

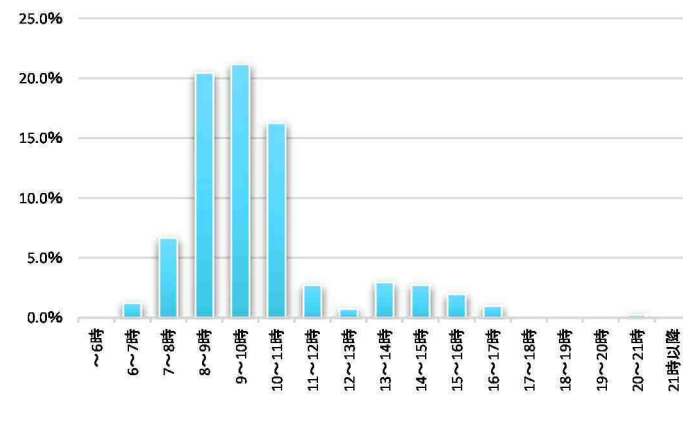


図. 時間帯 (N=406)

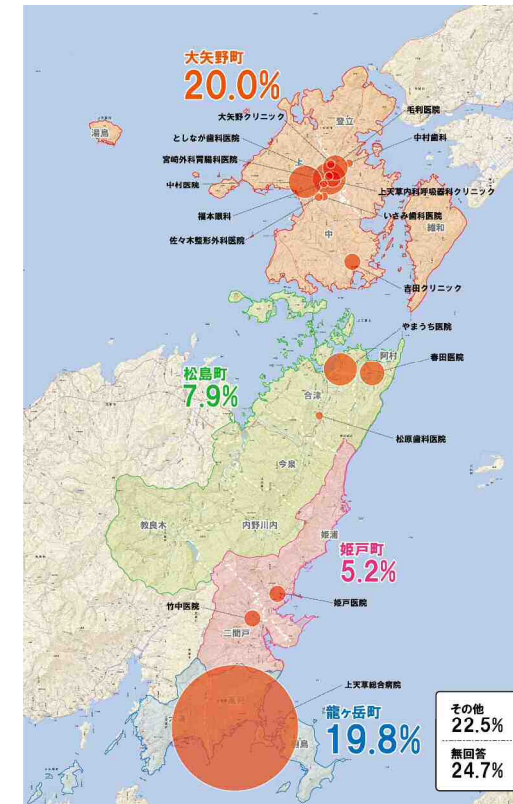


図. 主な目的地 (N=406)

【主な目的地】

- 大矢野町が20.0%と最も多く、次いで龍ヶ岳町が19.8%となっています。松島町が7.9%、姫戸町が5.2%です。
- 目的地は上天草総合病院に集中しています。その他の目的地としては大矢野町の中村医院、宮崎外科胃腸科医院、松島町のやまうち医院、春田医院等が見られます。

【居住地別目的地】

- 済生会みすみ病院、上天草病院に移動が集中しています。また、いずれも長距離の移動が見られます。
- 済生会みすみ病院までは路線バスの利用が多く見られます。

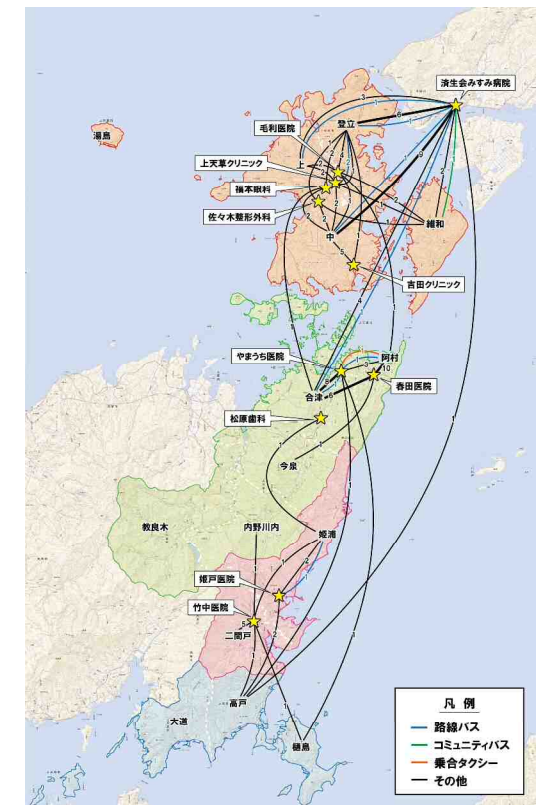
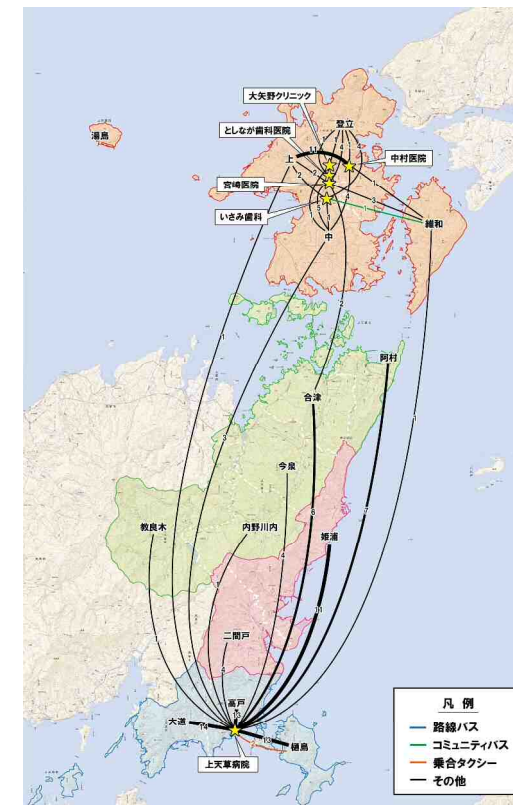


図. 居住地別目的地 (N=209)

6) 目的別移動手段 (買い物)

【移動手段】

- 「自動車を自分で運転」する割合が66.0%と半数以上を占めています。また、「家族等の運転する自動車で送迎」が13.7%、「自転車」が7.9%となっています。

【年代別移動手段】

- 年齢別で見ると「自動車を自分で運転」する割合が高くなっていますが、50歳以上は「タクシー」や「乗合タクシー」の利用も見られます。

【曜日】日曜日の利用が49.8%と最も多く、平日は25%程度となっています。

【時間帯】10~11時台の利用が最も多く、夜は19~20時まで利用が見られます。

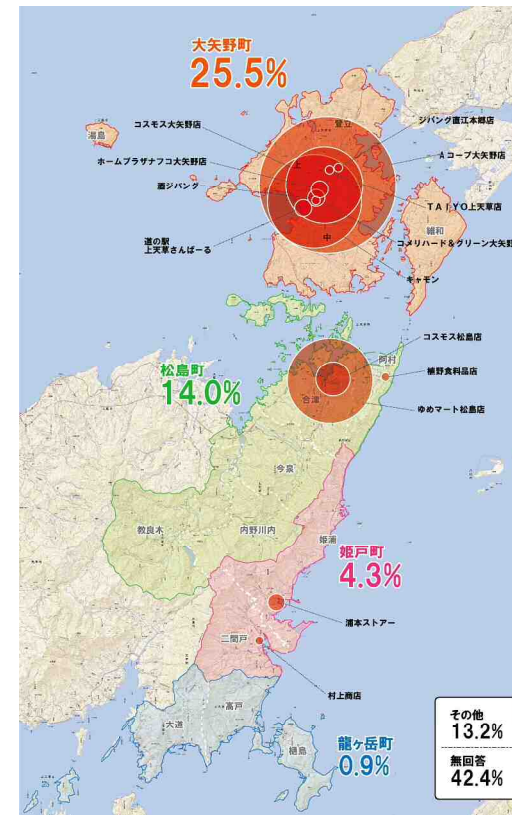


図. 主な目的地 (N=532)

【主な目的地】

- 大矢野町が25.5%と最も多くを占めています。次いで松島町が14.0%、姫戸町が4.3%、龍ヶ岳町が0.9%の状況となっています。
- 目的地として最も多いのは、Aコープ大矢野店となっています。また、その他の目的地としては大矢野町のキャモン、コスモス大矢野店、松島町のゆめマートが多く見られます。

【居住地別目的地】

- 居住地に近い場所での買い物利用が見られます。また、目的地は大矢野町または松島町に集中しています。
- 樋島からゆめマートやコスモス松島店、維和からAコープ、キャモン等への移動が見られるが、いずれも乗合タクシーからの乗り換えが必要だと考えられます。

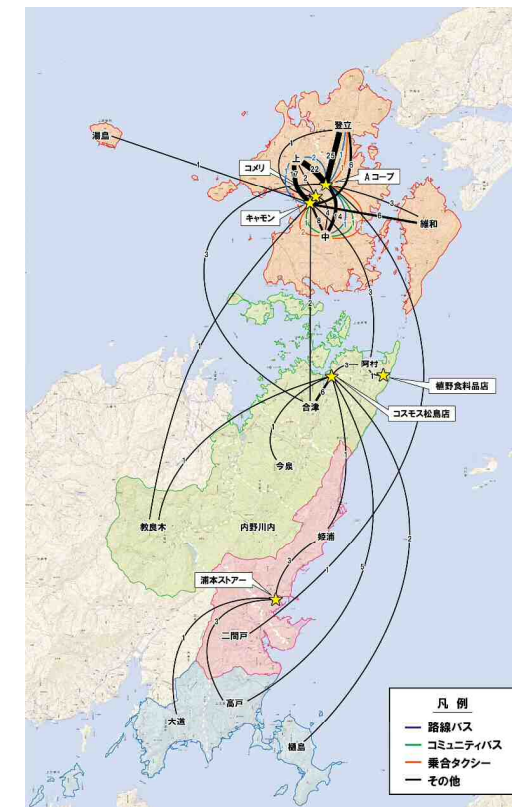


図. 居住地別目的地 (N=164)

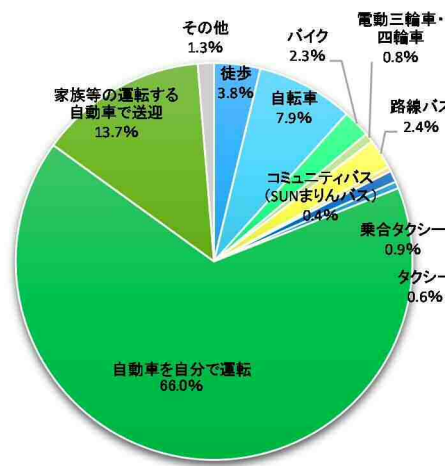


図. 移動手段 (N=532)

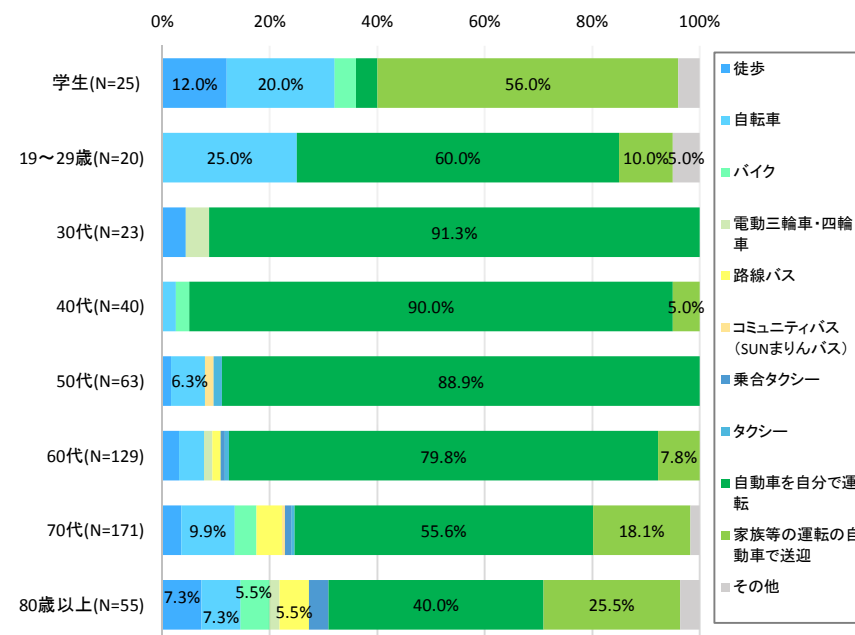


図. 年代別移動手段 (N=532) ※5%未満の数字は非表示

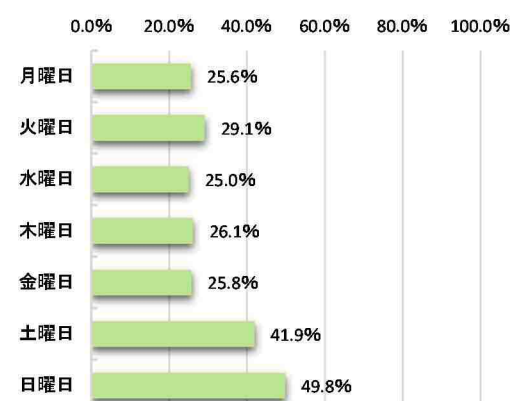


図. 曜日 (N=532)

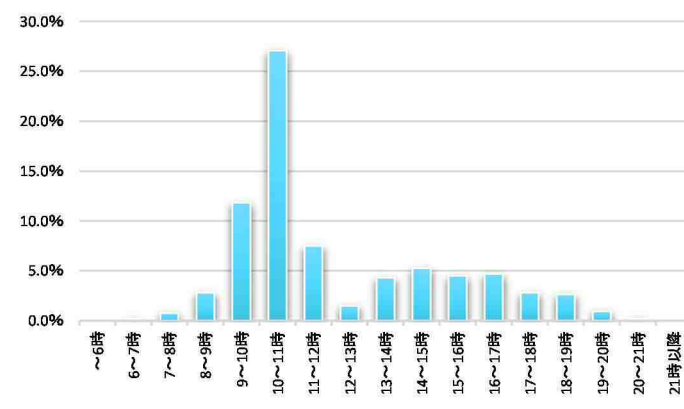


図. 時間帯 (N=532)

6) 目的別移動手段 (その他)

【移動手段】

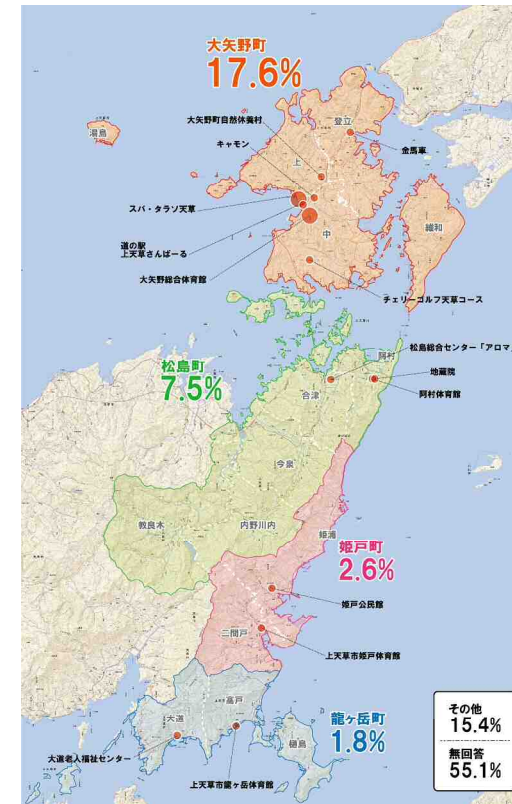
- 「自動車を自分で運転」が64.3%と最も多いです。次いで「家族等の運転する自動車で送迎」が11.0%、「自転車」が7.9%、「徒歩」が6.6%となっています。

【年代別移動手段】

- 年齢別で見ると、年代が上がるにつれて交通手段が増えていることがわかります。年代が上がるにつれて「コミュニティバス」や「路線バス」等の利用が見られます。

【曜日】土曜日が36.1%と利用が最も多くなっていますが、どの曜日とも同程度です。

【時間帯】9～10時、13～14時に利用が多くなっています。またどの時間においても利用は見られます。



【主な目的地】

- 大矢野町が17.6%と最も多く、次いで松島町が7.5%、姫戸町が2.6%、龍ヶ岳町が1.8%となっています。
- 目的地は点在しており、主な目的地としては、スパ・タラソ天草や、大矢野総合体育館が見られます。

図. 主な目的地 (N=227)

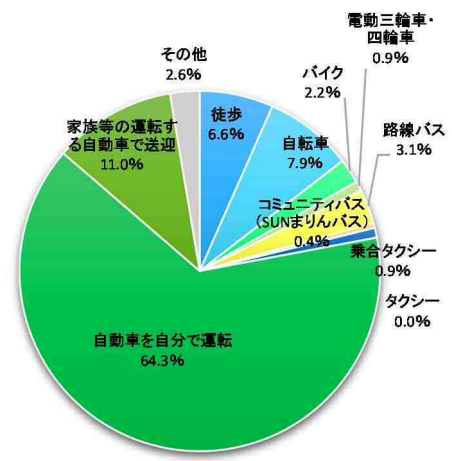


図. 移動手段 (N=227)

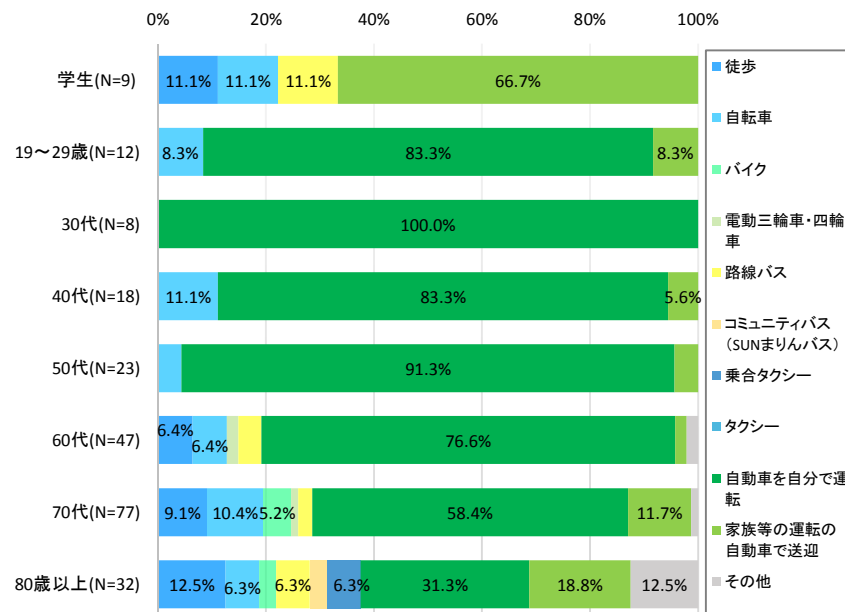


図. 年代別移動手段 (N=227) ※5%未満の数字は非表示

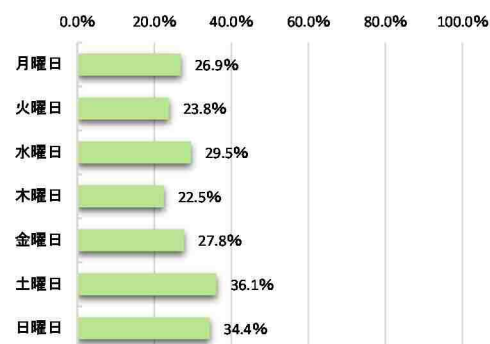


図. 曜日 (N=227)

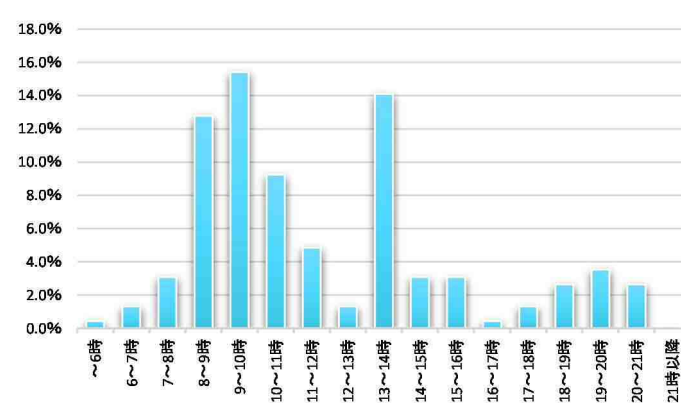


図. 時間帯 (N=227)

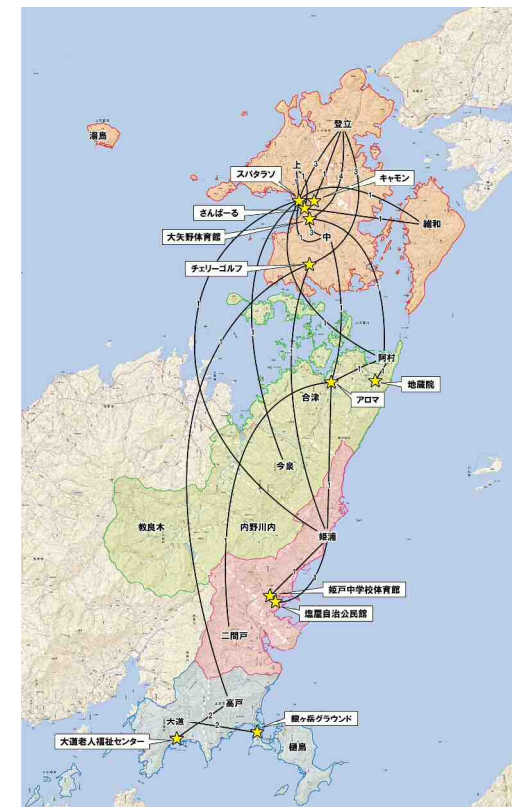


図. 居住地別目的地 (N=38)

【居住地別目的地】

- 大矢野町内での移動はコミュニティバスを利用した移動が考えられます。
- また、登立、維和からの移動に関しては乗合タクシーで移動するため、目的地によっては乗り換えが必要になります。

## 7) 移動について

市内での移動は大矢野地域内での移動、上島内での移動、そして二つの地域を跨ぐ移動の三つに分けることができます。

移動の形態としては、大矢野地域内での移動が49.0%と最も多い状況です。次いで上島地域内での移動が39.1%といった状況になっています。また、大矢野地域と上島地域を跨ぐ移動が6.2%存在しています。大矢野地域から三角への移動は4.6%、上島地域から三角への移動は1.1%存在しています。

大矢野地域内での移動は上、登立、中、維和区間での移動が多く見られます。また、上島地域内での移動では松島と龍ヶ岳に目的地が集中しています。

地域間を跨ぐ移動としては、大矢野町から三角を目的地とした移動が多く見られます。また、教良木、龍ヶ岳、合津等の居住地から大矢野町の上までの移動が多く見られます。

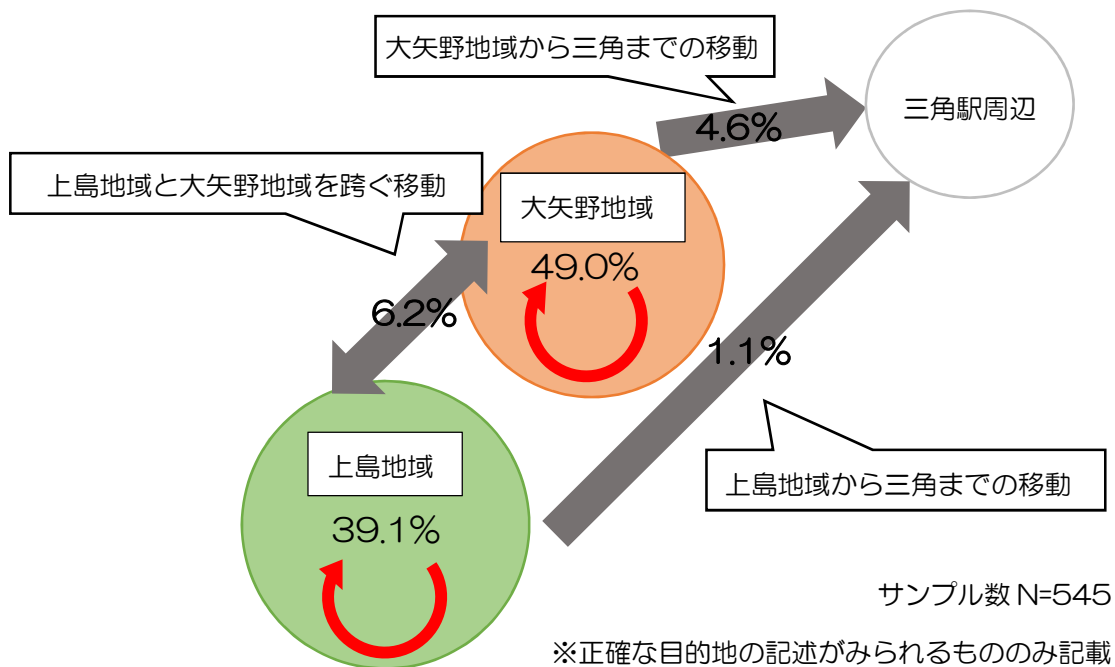


図. 移動に対する割合

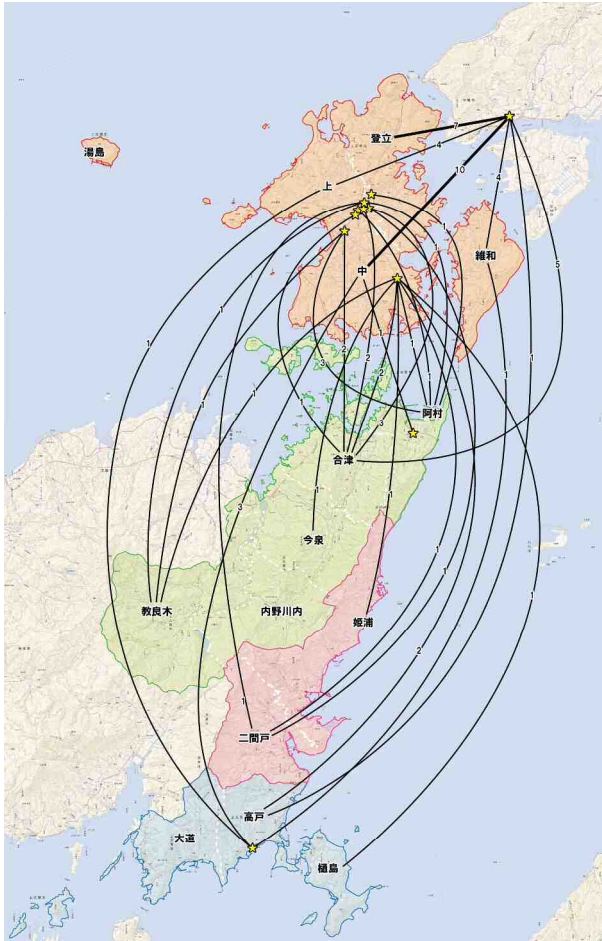


図. 地域を跨ぐ移動

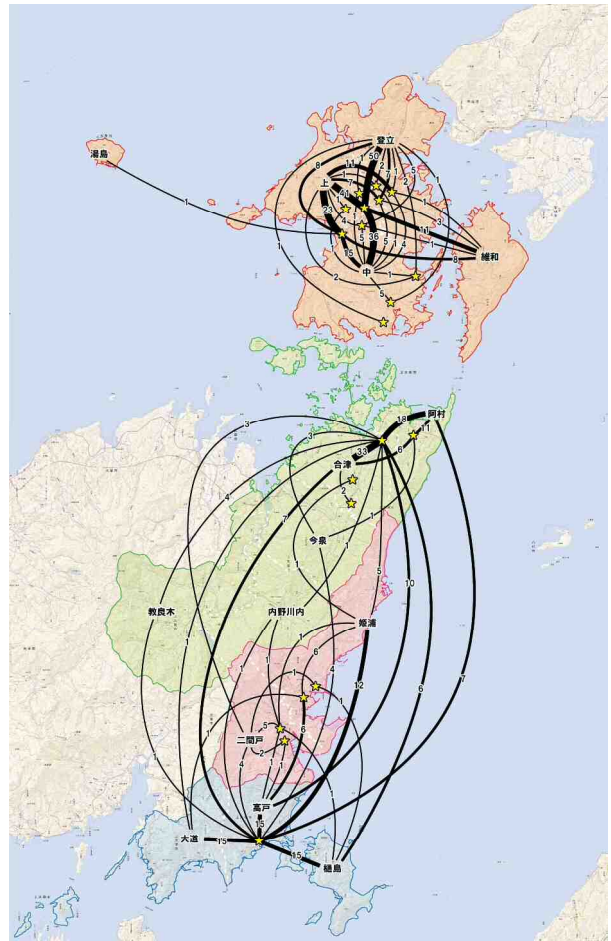


図. 大矢野地域内及び上島地域内での移動

### 8) 運転免許証自主返納状況

「現時点で自主返納するつもりはないが、将来的に検討する」が56.9%と最も多く半数以上を占めている状況です。「すでに自主返納した」は7.3%、「近いうちに自主返納するつもりだ」が4.1%存在しています。

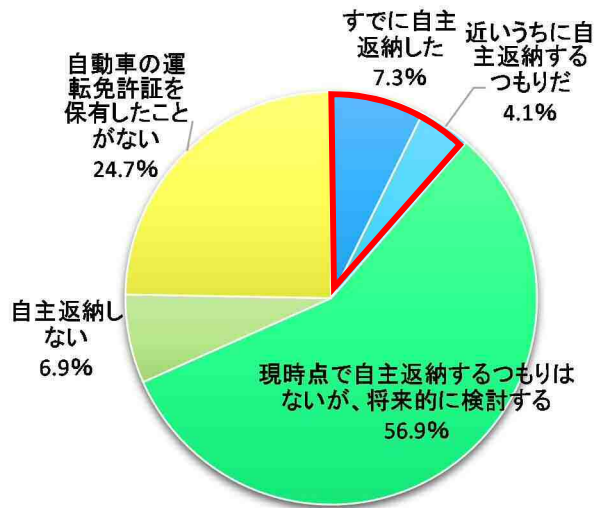


図. 運転免許証自主返納状況 (N=518 無回答者は除く)

### 9) 運転免許証自主返納状況と居住地

姫戸町では「すでに自主返納した」と回答する割合が最も高く12.1%となっています。松島町では「自主返納しない」と回答する割合が最も高く11.8%となっています。

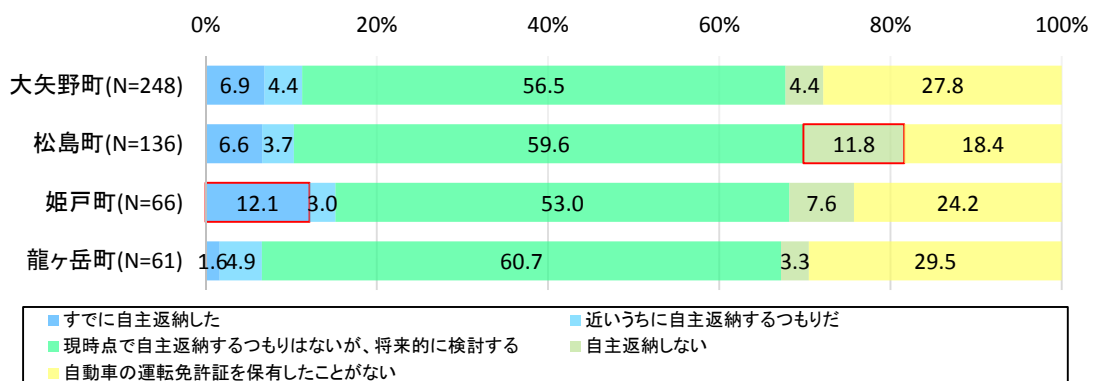


図. 運転免許証自主返納状況と居住地 (N=511 無回答者は除く)

### 10) 運転免許証自主返納状況と年齢

年齢別で見ると、80歳以上が「すでに自主返納した」の割合が最も高く16.7%となっています。「すでに自主返納した」の割合は年代が上がるにつれて増加傾向となっています。

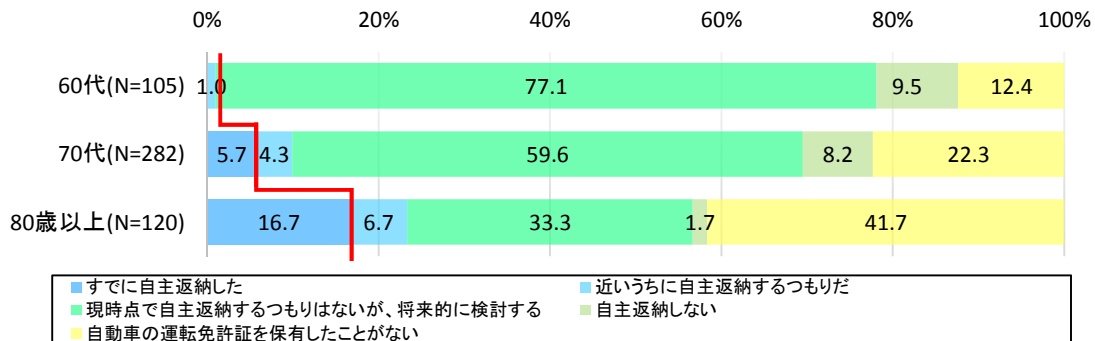


図. 運転免許証自主返納状況と年齢 (N=507 無回答者は除く)

### 11) 運転免許証自主返納状況と家族構成

単身や親族世帯では「すでに自主返納した」「近いうちに自主返納するつもりだ」との回答の割合が他に比べて高い割合を示しています。

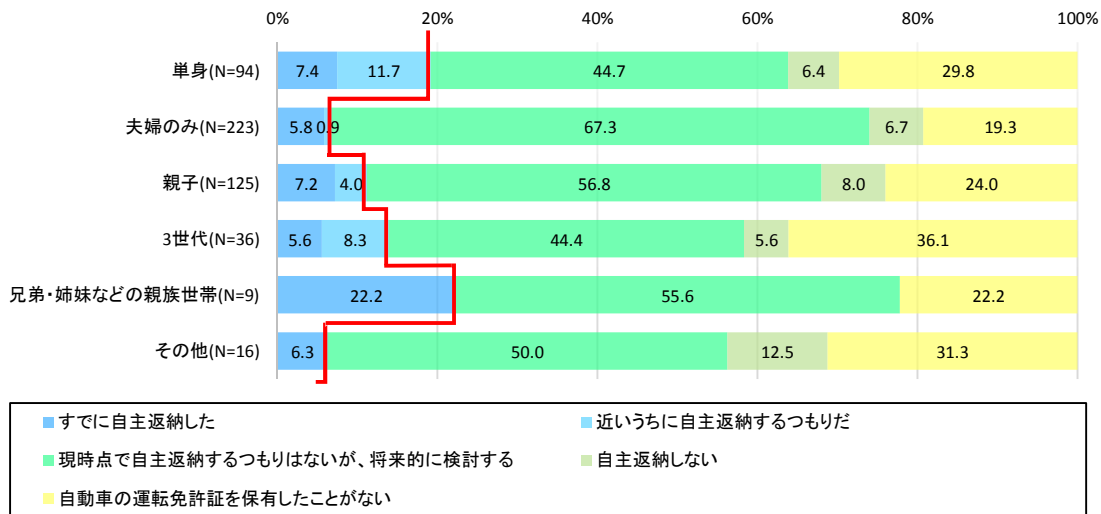


図. 運転免許証自主返納状況と家族構成 (N=503 無回答者は除く)



## 12) 運転免許証自主返納状況と外出頻度

「すでに自主返納した」「近いうちに自主返納するつもりだ」と回答した人は外出頻度の「月2~3日」「月に1回」「ほとんど外出しない」の割合が高くなっています。「現時点で自主返納するつもりはないが、将来的に検討する」「自主返納しない」と回答した人は外出頻度が高い状況になっています。また、「すでに自主返納した」「近いうちに自主返納するつもりだ」と「自動車の運転免許を保有したことがない」が同様の傾向を示しています。

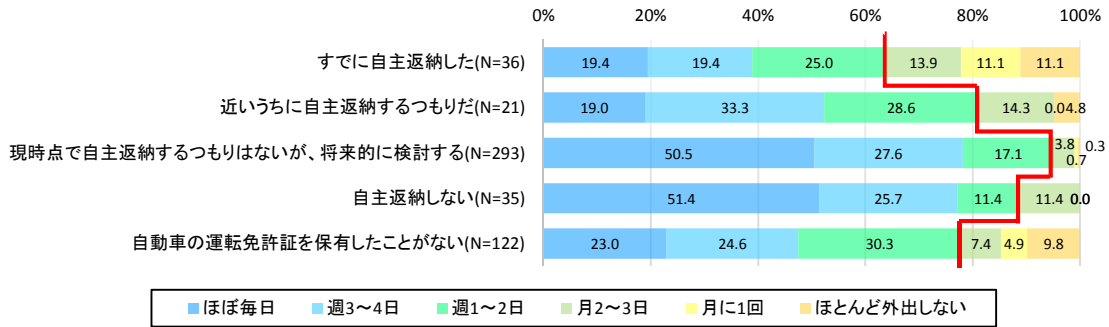


図. 運転免許証自主返納状況と外出頻度 (N=507 無回答者は除く)

## 13) 運転免許証自主返納状況と地域公共交通の利用頻度

「すでに自主返納した」「近いうちに自主返納するつもりだ」と回答した人はどちらも半数近くが地域公共交通を「全く利用しない」と回答しています。それに対して「現時点で自主返納するつもりはないが、将来的に検討する」「自主返納しない」と回答した人は「全く利用しない」の割合が9割近く存在しています。

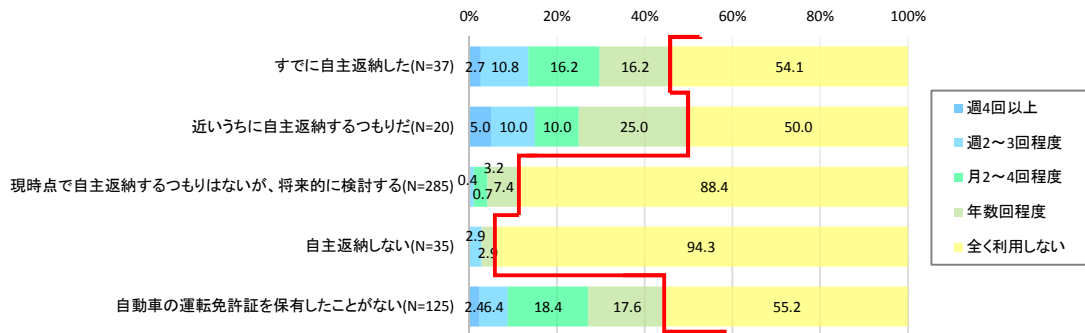


図. 運転免許証自主返納状況と利用頻度(N=502 無回答は除く)

14) 運転免許証自主返納状況と地域公共交通の利用に際する問題点

「近いうちに自主返納するつもりだ」と回答した人は、「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行されていない」「停留所に屋根やベンチがない」ことを指摘しています。

一方で、「すでに自主返納した」人は、「乗り継ぎが不便」「停留所に屋根やベンチがない」「発着時刻が分からない」「行きたい方向に路線がない」「停留所が遠い」「運行本数が少ない」「乗り降りしにくい」なども指摘しています。

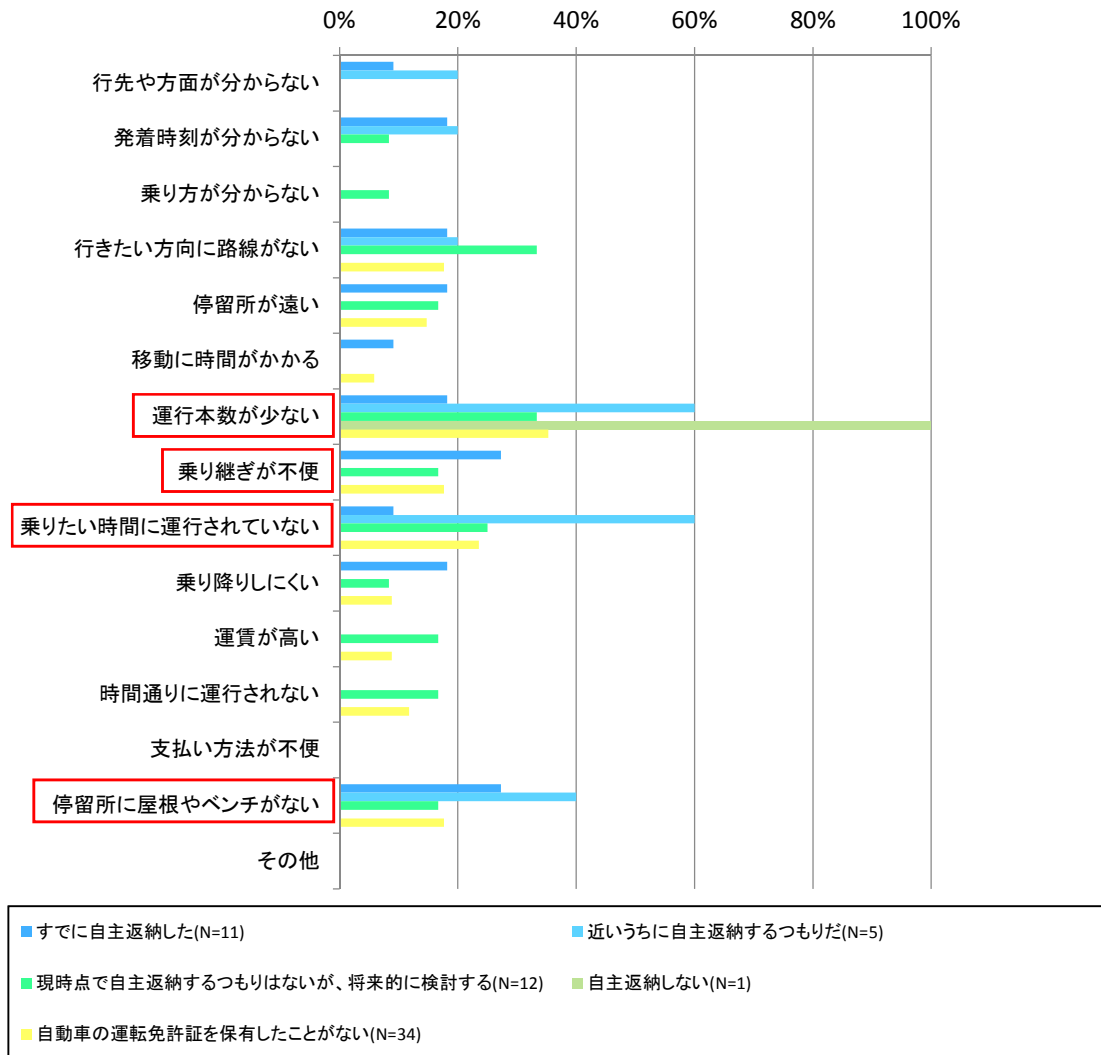


図. 運転免許証自主返納状況と利用に際する問題点 複数回答 (N=63)

(利用頻度について「週4回以上」「週2~3回程度」「月2~4回程度」と答えた人が回答)

### 15) 運転免許証自主返納状況と利用しない理由

「すでに自主返納した」「自動車の運転免許証を保有したことがない」と回答した人は、「送迎してもらっている」の割合が半数以上を占めている状況です。一方で、「近いうちに自主返納するつもりだ」「現時点で自主返納するつもりはないが将来的に検討する」「自主返納しない」と回答した人は、「自家用車を運転して移動できる」が50%以上を占めています。

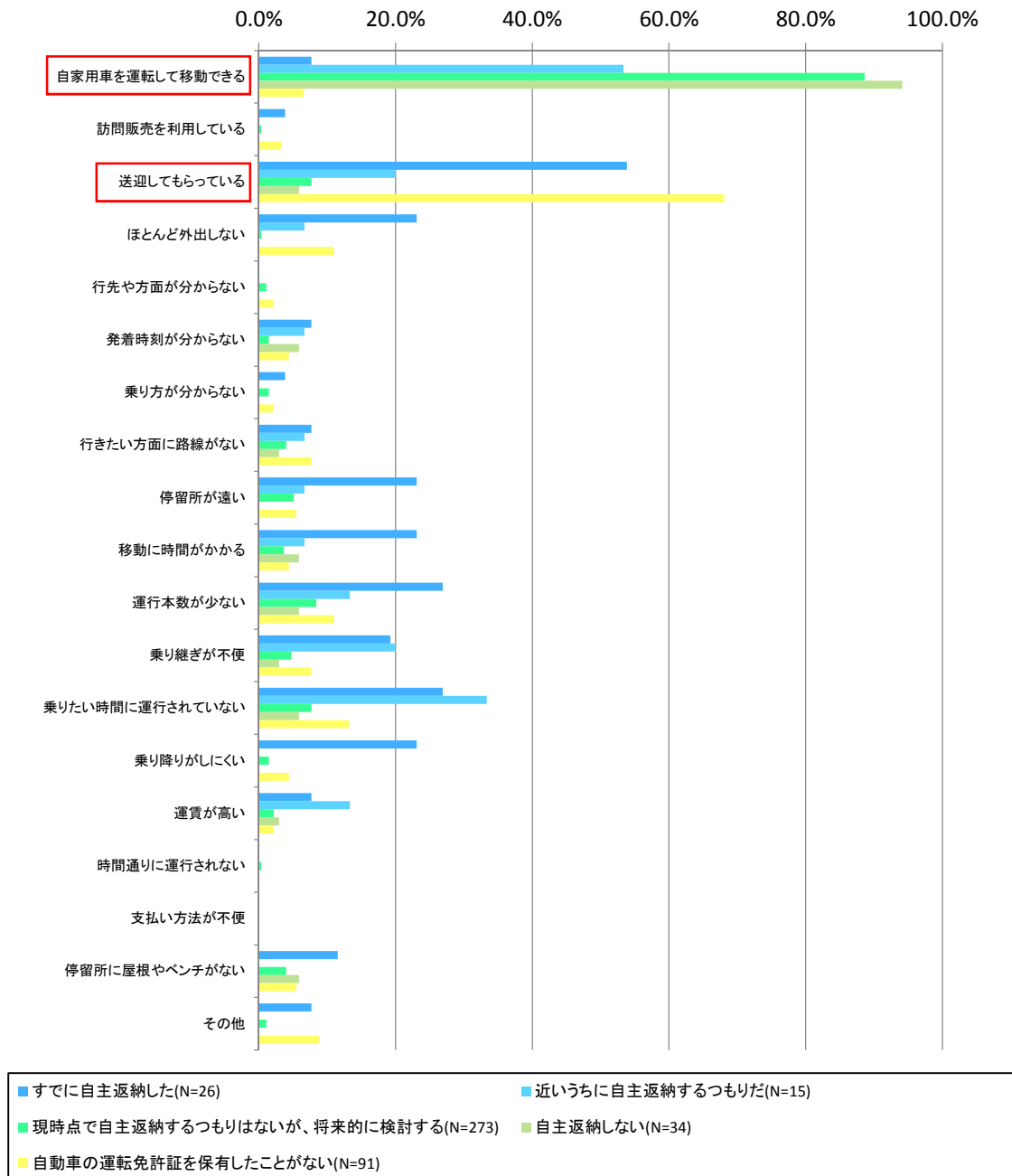


図. 運転免許証自主返納状況と利用しない理由 複数回答 (N=439)  
 (利用頻度について「年数回程度」「全く利用しない」と答えた人が回答)

16) 「生活交通ネットワーク計画」策定による市民の反応について

「生活交通ネットワーク計画」の策定について、住民の 20.7%が知っていたと回答していますが、残りの約 8 割は知らなかったと回答している状況です。

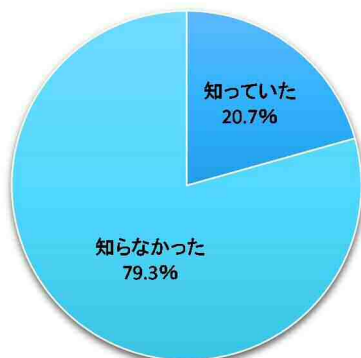


図. 計画策定に対して市民の反応 (N=949 無回答は除く)

17) 計画策定に伴う変化について

計画策定に伴う変化として、「何も変わらなかった」との回答が最も多く、55.1%と半数近い状況です。ただし、「路線バスや乗合タクシーの利用回数が増えた」の回答が 11.2%、「路線バスや乗合タクシー等に対する意識が変化した」の回答が 14.8%存在する状況です。

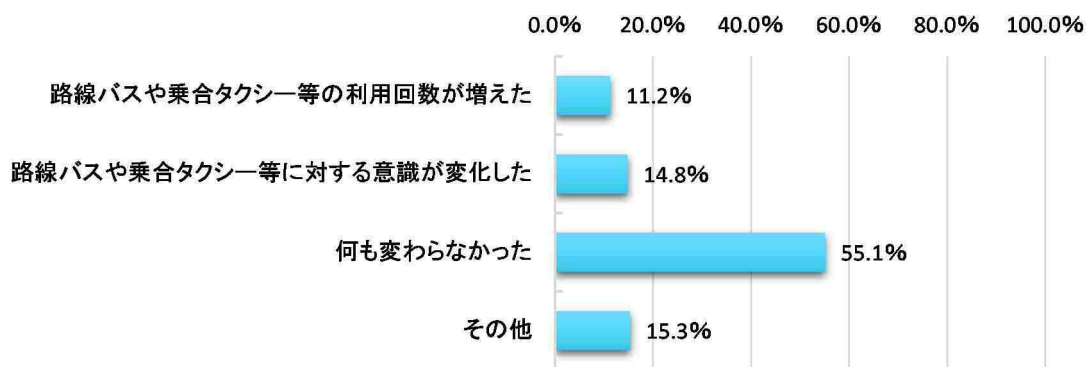


図. 計画策定による変化 複数回答 (N=196)

(計画策定について「知っていた」と答えた人が回答)

18) 地域公共交通の今後の必要性について

今後も地域公共交通は地域にとって「とても必要」と考えている人が最も多く 57.9%と半数以上を占めています。また、「やや必要」が次いで多く、27.5%存在しています。

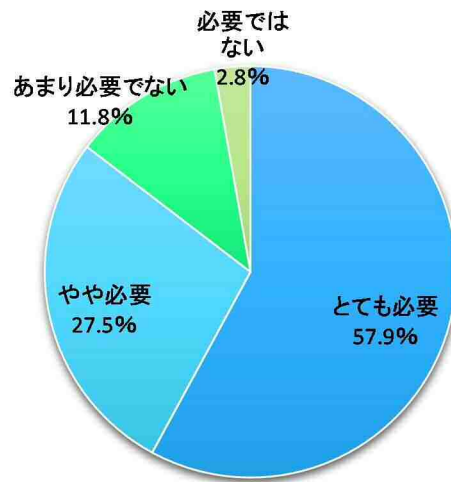


図. 公共交通の今後の必要性 (N=965 無回答は除く)

19) 今後の利用意向に伴う理由について①

そのように思う理由として、「現在は必要としていないが今後のためにとりあえず残したい」が 62.9%と最も多い意見となっています。

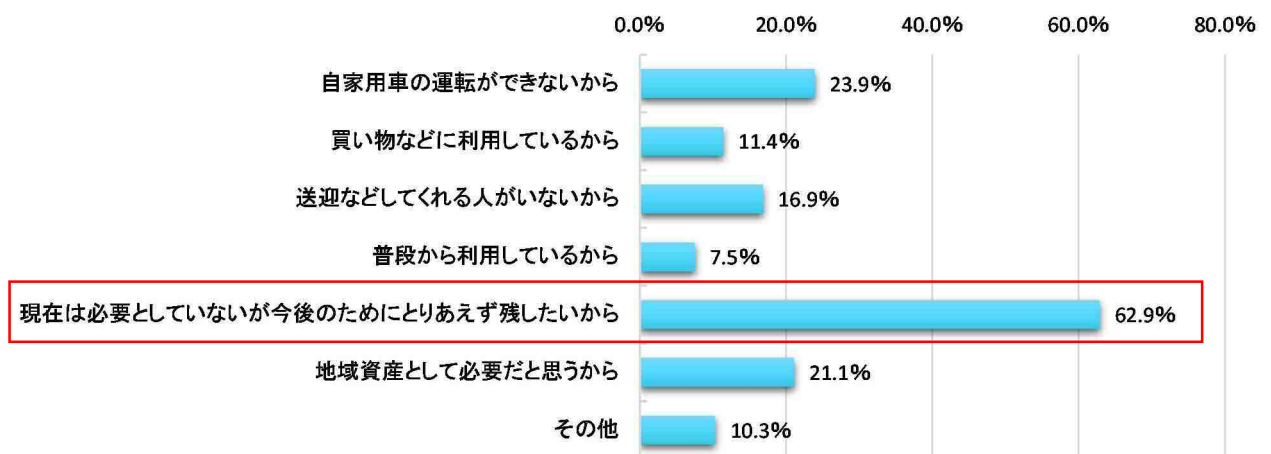


図. 必要と思う理由 複数回答 (N=824)

(「とても必要」「やや必要」と答えた人が回答)

20) 今後の利用意向に伴う理由について②

また、今後も地域公共交通が必要でない理由として、71.6%と半数以上が「自家用車を運転して移動するから」と回答しています。

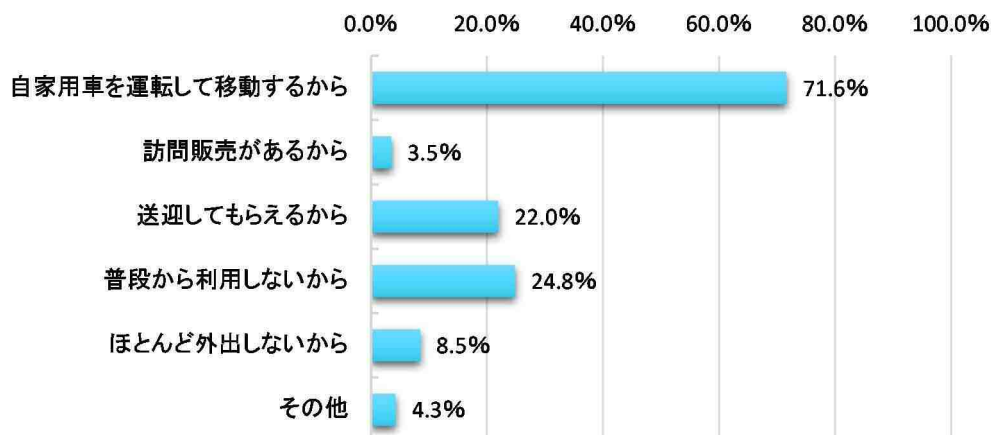


図. 必要と思わない理由 複数回答 (N=141)

(「あまり必要ではない」「必要ではない」と答えた人が回答)

21) 公共交通維持のための費用負担について

「行政支援は必要と思われるが、まずは行政・市民事業者が一体となり少しでも公共交通の経費を削減すべき」が36.1%と約3割の人が、地域公共交通の維持に対して行政負担を念頭において考えていることが分かります。また「公共交通は市民が支えるべきであり、行政支援はしないほうが良い(利用者負担)」が3.3%と低く、公共交通の維持に対する住民の意識の低さが示唆されます。

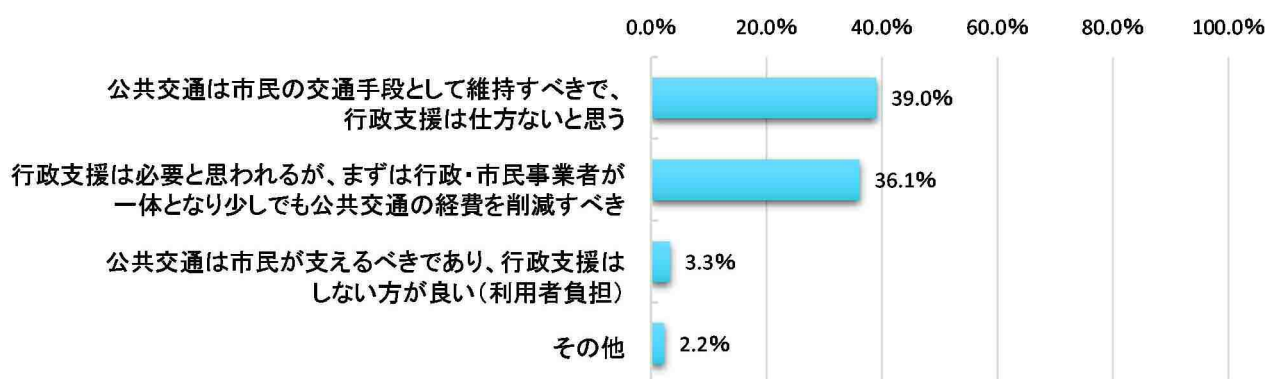


図. 費用負担について 複数回答 (N=1069)

## 22) 地域公共交通への協力について

「住民が主体となって地域に見合った公共交通を検討し公共交通は住民が維持すべきだ」に関しては「そう思う」が20.8%、「ややそう思う」が34.8%と割合が他の設問に比べ低くなっており、住民主体とした公共交通維持の考えの低さが読み取れます。

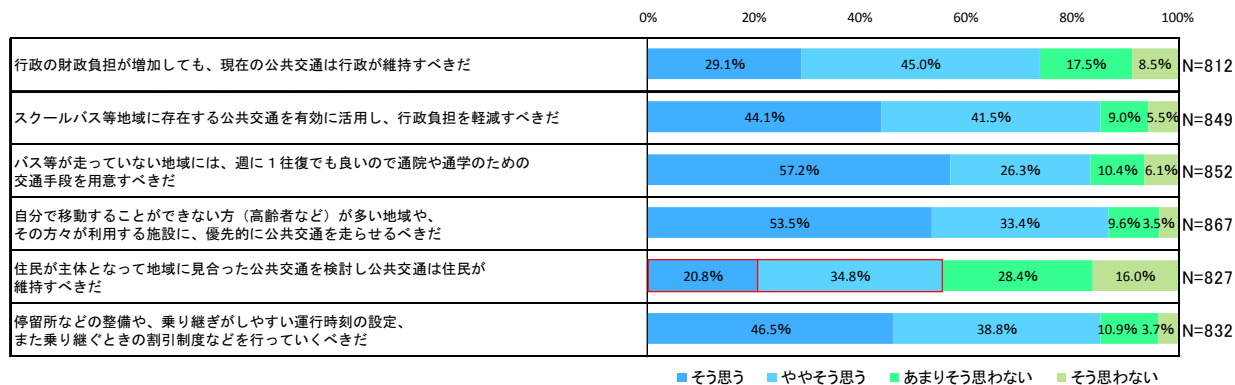


図. 地域公共交通への協力に関する設問

## 2-9. モデル地区における実証運行結果

### ①実証運行の趣旨・目的

地域公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況であり、路線バスやタクシー等の交通事業者においても運転手不足や運転手の高齢化などの問題が深刻となっています。一方で、高齢者をはじめとする交通弱者の移動手段として地域公共交通が担う役割は重要性を増している状況です。

そうした状況の中、本市においても路線バスや乗合タクシーなどの地域公共交通以外にもスクールバス等の地域における交通資源が存在することから、地域にある交通資源の有効活用を図り、市民の利便性を確保しつつ、地域公共交通に係る補助金等の財政負担を抑制することにより、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通の維持を目指すことを目的に、モデル地区においてスクールバスを活用した実証運行を実施しました。

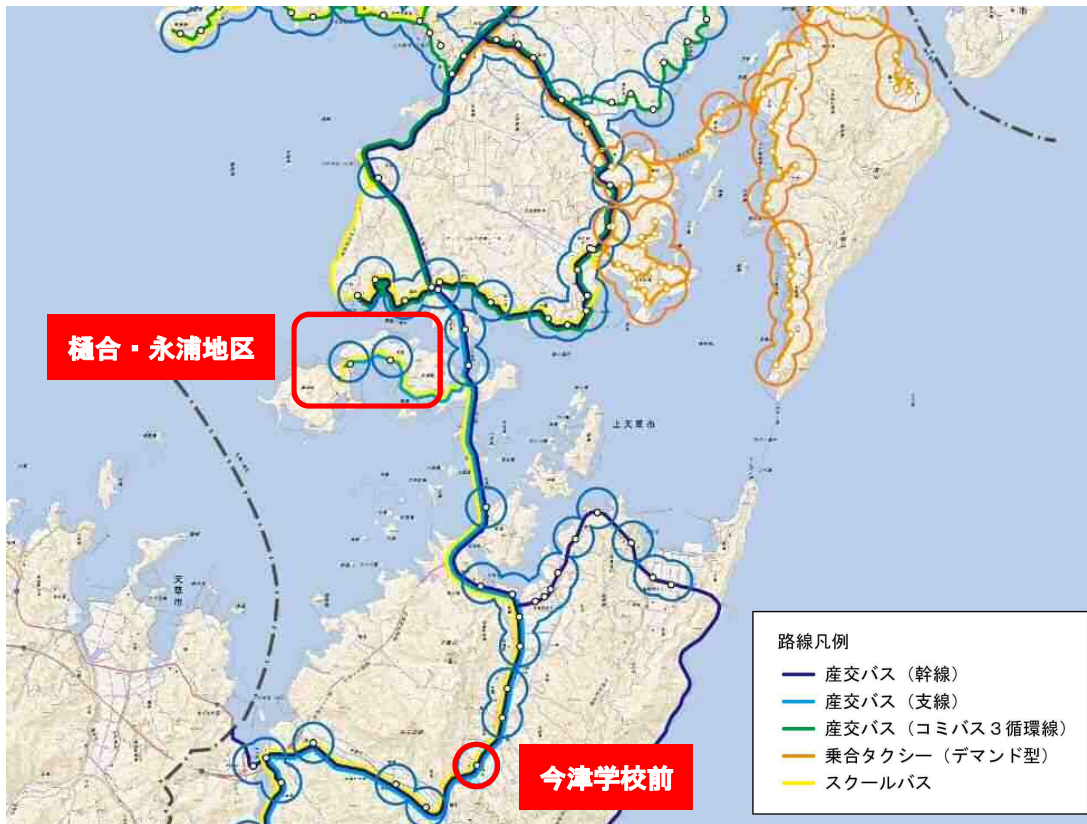


②モデル地区選定の経緯

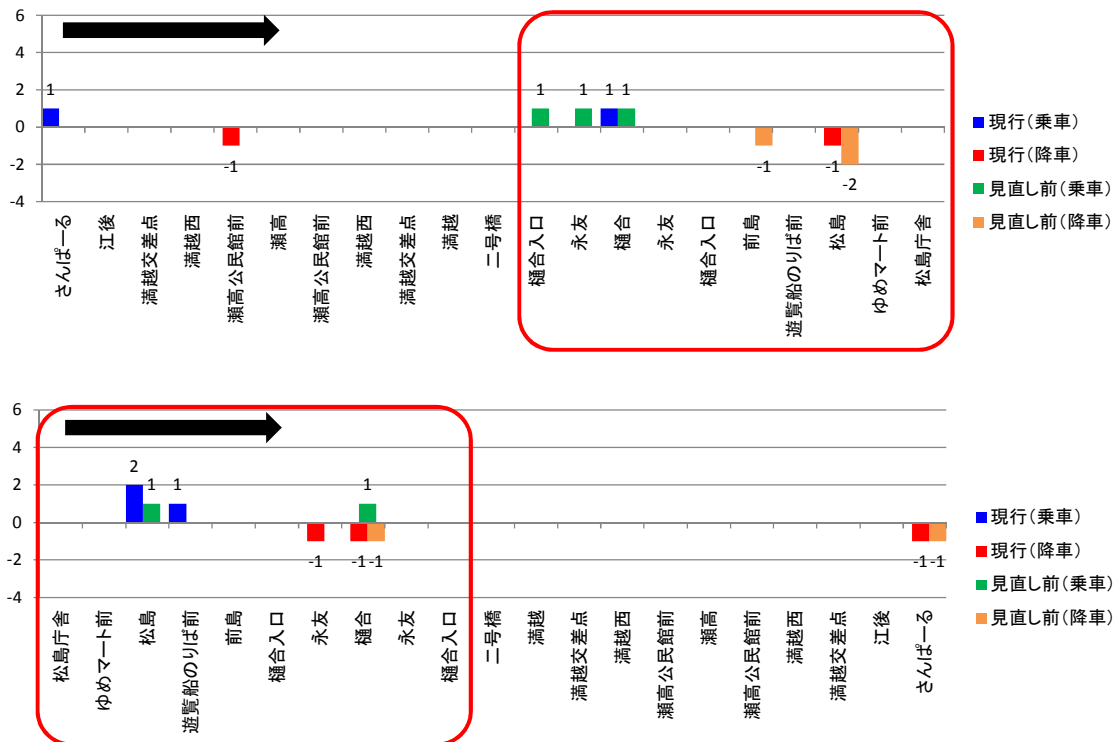
実証運行を行うモデル地区の選定は、以下の考え方にに基づき、**樋合・永浦地区（松島町）**としました。

①現在スクールバスが運行している地区

②地域住民の日常生活圏（移動範囲）がスクールバス運行方面と重複する地区



【現在の路線バス（さんばーる～瀬高～樋合～松島）の利用実態（H28乗降調査結果）】



### ③実証運行概要

#### 1) 運行ルート・乗降場所

既存の今津小学校へのスクールバスを活用し、

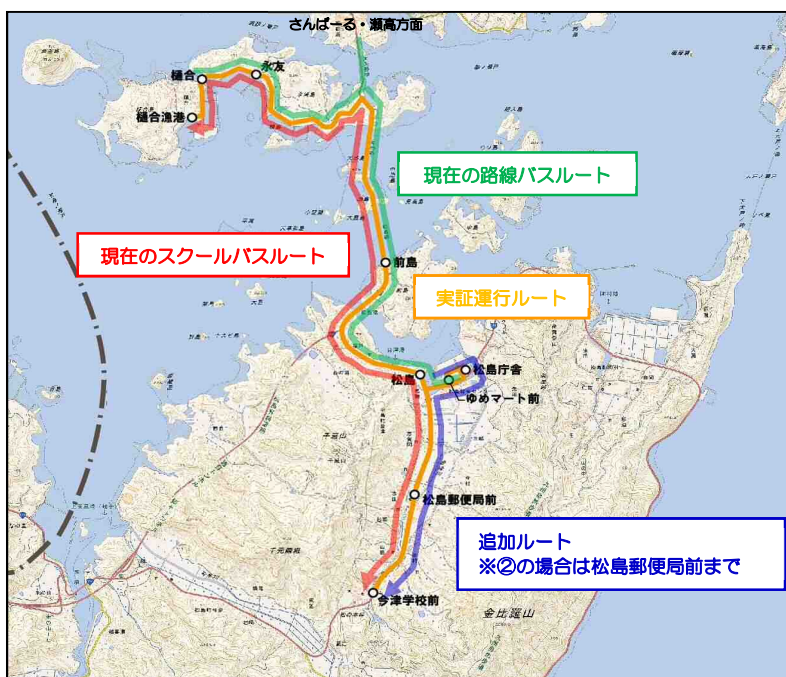
①スクールバス運行時に児童と地区住民が混乗する場合（以後スクールバス混乗）

②スクールバス空き時間に追加運行し地区住民のみ利用する場合（以後スクールバス活用）

の2つのパターンで運行しました。

①に関しては、スクールバスが今津学校前に到着後、松島郵便局前～松島庁舎～ゆめマート前～松島の運行としました。

②に関しては、樋合漁港～樋合～永友～松島庁舎～ゆめマート前～松島～松島郵便局前の運行としました。



#### ①スクールバス混乗の場合

停留所名	距離	時間	累積時間
樋合漁港	-	-	-
樋合	0.4km	2分	2分
永友	0.7km	3分	5分
前島	3.1km	10分	15分
今津学校前	4km	11分	26分
松島郵便局前	1.1km	3分	29分
松島庁舎	1.7km	4分	33分
ゆめマート前	0.2km	1分	34分
松島	0.5km	2分	36分
合計	11.7km	36分	

#### ②スクールバス活用の場合

停留所名	距離	時間	累積時間
樋合漁港	-	-	-
樋合	0.4km	2分	2分
永友	0.7km	3分	5分
松島庁舎	5.6km	16分	21分
ゆめマート前	0.2km	1分	22分
松島	0.5km	2分	24分
松島郵便局	1.2km	3分	27分
合計	8.6km	27分	

#### 2) 運行ダイヤ

##### 「毎日運行（平日のみ）」

運行ダイヤは、既存のスクールバスの運行ダイヤを基本にスクールバスが運行していない時間帯に上下1便を追加しました。

追加した便は、平成26年度の実態調査結果より、既存の路線バスに対するより早い時間帯への移動を望む声とともに、通院目的の帰宅時における少し早めの便へのニーズ等を踏まえて設定しました。また、既存の路線バスとの同時運行となることから、ダイヤの重複は避けるように設定しました。

設定した運行ダイヤは次頁に示します。

	平日							土曜	日祝		
	SB混乗	SB活用	(路線)	(路線)	(路線)	(路線)	(路線)	(路線)	(路線)		
<b>下り(櫃合→松島)</b>											
さんばーる発	—	—	9:05	—	11:35	15:05	—	9:05	11:35	9:05	11:35
瀬高	—	—	9:15	—	11:45	15:15	—	9:15	11:45	9:15	11:45
櫃合漁港	7:20	8:20	—	—	—	—	—	—	—	—	—
櫃合	7:22	8:22	9:26	—	11:56	15:26	—	9:26	11:56	9:26	11:56
永友	7:25	8:25	9:27	—	11:57	15:27	—	9:27	11:57	9:27	11:57
前島	7:30	—	9:32	—	12:02	15:32	—	9:32	12:02	9:32	12:02
今達学校前	7:35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
松島(バス停)	7:39	8:35	9:37	—	12:07	15:37	—	9:37	12:07	9:37	12:07
松島庁舎着	7:42	8:38	9:43	—	12:13	15:43	—	9:43	12:13	9:43	12:13
<b>上り(松島→櫃合)</b>			(路線)	SB活用	(路線)	SB混乗 ※水曜	(路線)	(路線)	(路線)		
松島庁舎発	—	—	9:44	11:03	12:30	15:23 ※14:53	16:40	9:44	12:30	9:44	12:30
松島(バス停)	—	—	9:47	11:06	12:33	15:26 ※14:56	16:43	9:47	12:33	9:47	12:33
今達学校前	—	—	—	—	—	15:30 ※15:00	—	—	—	—	—
前島	—	—	9:50	—	12:37	—	16:47	9:50	12:37	9:50	12:37
永友	—	—	9:57	11:22	12:42	15:43 ※15:13	16:53	9:57	12:42	9:57	12:42
櫃合	—	—	9:59	11:25	12:45	15:45 ※15:15	16:55	9:59	12:45	9:59	12:45
櫃合漁港	—	—	—	11:27	—	15:47 ※15:17	—	—	—	—	—
瀬高	—	—	10:10	—	12:56	—	17:06	10:10	12:56	10:10	12:56
さんばーる着	—	—	10:20	—	13:06	—	17:16	10:20	13:06	10:20	13:06

※(路線)は、現在運行中の路線バス(産交バス)の便を示す。

3) 運行期間

平成29年11月27日(月)～平成29年12月27日(水) 1ヶ月間

※平日のみ

4) 運行料金

無料

5) 利用者

事前に利用登録した人のみ利用可能 ※予約等は不要

※スクールバスを利用するため、児童の安全確保に対する学校・保護者の懸念を考慮し、事前登録制とし、登録した人に対しては「利用許可証」を発行。

#### ④ 実証運行結果

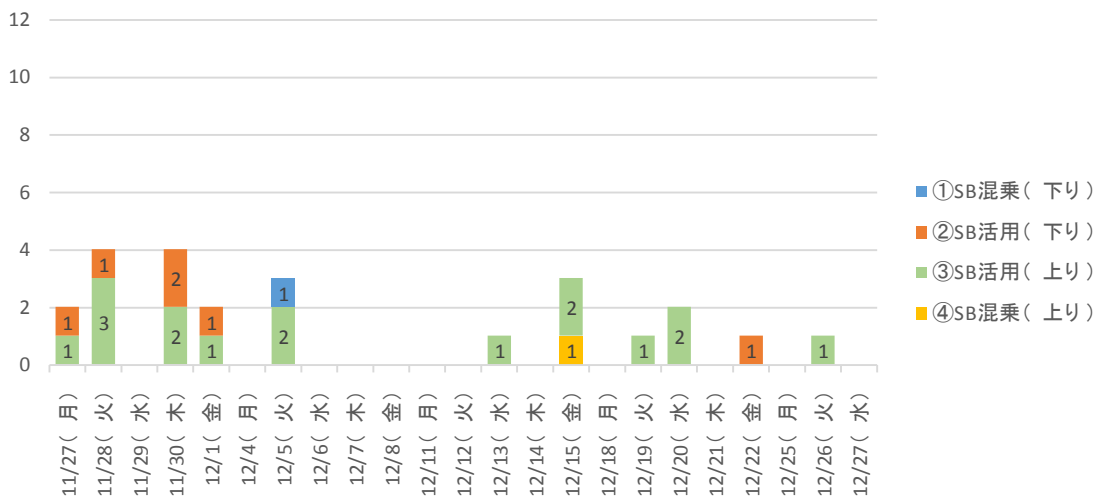
##### 1) 利用状況

(利用許可証発行者(登録者)数)

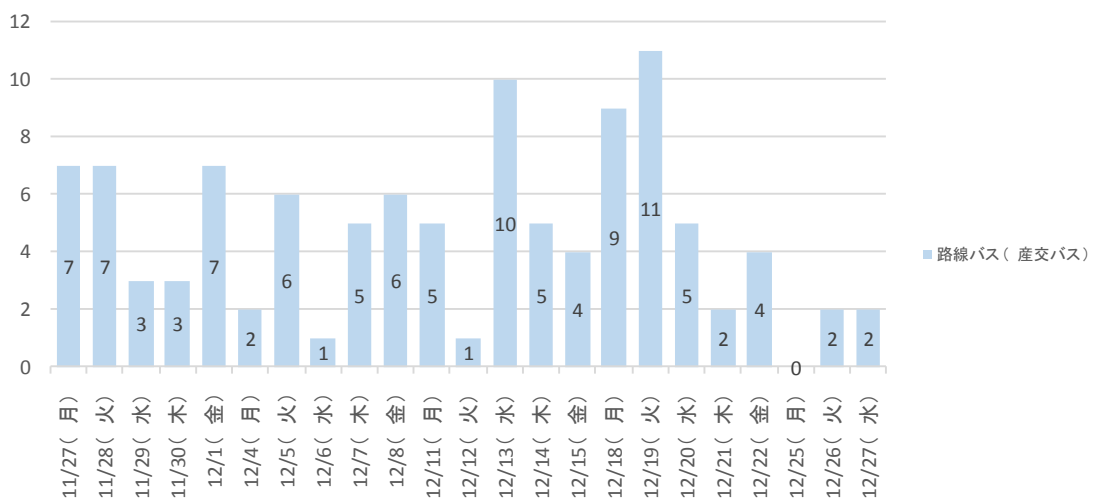
26名(男性8名、女性18名) ※参考：地区住民合計402名

(日別・便別の利用者数)

- 実証運行期間中の利用者数は延べ24名でした。
- 実証運行1週目においては、1日あたり2~4名の利用が見られたものの、それ以降は全体的に少ない状況であり、1日当たりの平均利用者数は1.0人でした。
- 便別に見ると、スクールバス混乗においては、1ヶ月を通じて上り・下りそれぞれ1名の利用しか見られませんでした。
- スクールバス活用においては、下りが1日平均0.3人、上りが1日平均0.7人でした。



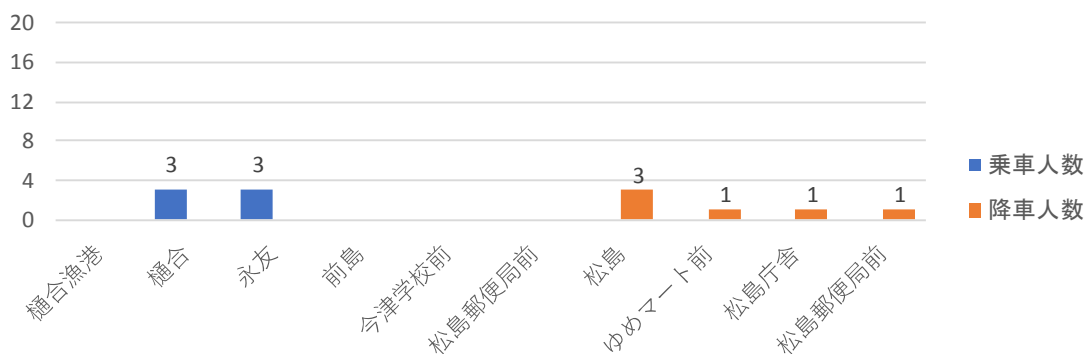
- 実証運行中の路線バス利用者数の減少は見られず、影響はなかったと考えられます。



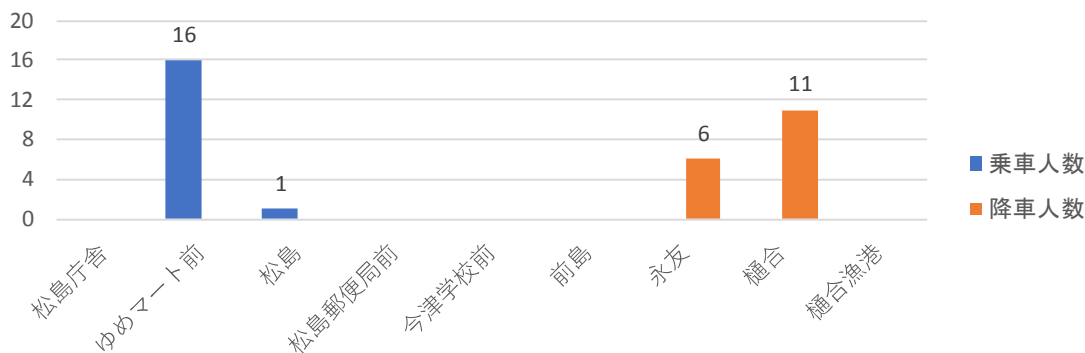
(乗降特性)

- 乗降特性は、下り（樋合地区⇒松島地区）では、樋合もしくは永友で乗車し、松島地区の各停留所で降車している状況です。
- 一方、上り（松島地区⇒樋合地区）では、利用者の多くがゆめマート前で乗車し、樋合もしくは永友で降車している状況です。
- そのため、利用者の多くは、松島地区で様々な用事等を済ませた後、最後にゆめマートで買い物を行い帰宅していることが伺えます。
- また、特定の利用者（登録者）が複数回利用していることも想定されます。

○下り：樋合地区⇒松島地区（1ヶ月間の合計値）



○上り：松島地区⇒樋合地区（1ヶ月間の合計値）



## 2) 利用者の声

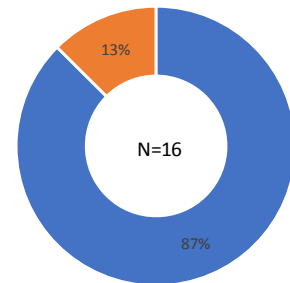
### (利用者特性)

- 乗車時のアンケート調査票によると、実証運行中の利用者は特定の利用者（登録者）が複数回利用していることが想定されます。

A氏：7回、B氏：4回、C～F氏：各3回 計23回 ※その他1回は不明

### (利用目的)

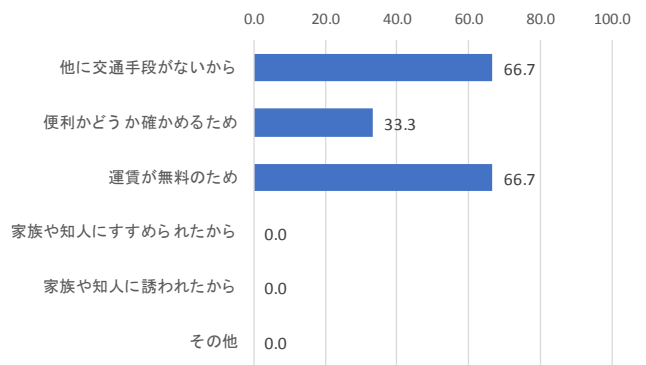
- 乗車時の利用目的としては、買い物目的が約90%を占めています。
- その他は通院目的となっています。



■ 買い物 ■ 通院 ■ 娯楽 ■ 習い事 ■ その他

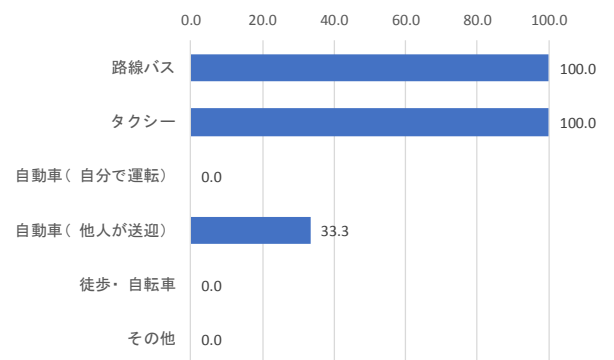
### (利用理由) N=6

- スクールバスを利用した理由としては、「他に交通手段がないから」と「運賃が無料のため」が約67%と最も多くなっています。
- その他、「便利かどうか確かめるため」も33%となっています。



### (普段の交通手段) N=6

- 普段の交通手段に関しては、全員が「路線バス」もしくは「タクシー」となっており、他に交通手段がない交通弱者が利用したことが伺えます。



### 3) 実証運行結果とりまとめ

- ・実証運行結果から、全体的に利用者が少ない結果でしたが、スクールバスを活用した時間帯の運行に対してはある一定の需要（ニーズ）が見込めることが確認されました。
- ・一方で、実証運行中の路線バス利用状況や、スクールバス利用者が必ずしも往復利用していない状況を考慮すると、外出可能な時間帯の選択肢が増加したことで、地区住民の外出機会の増加に寄与したことも想定されます。
- ・なお、スクールバス混乗においては、利用可能な乗車人員の制約等があったものの、全体的に利用者がほとんど見られない状況でした。理由としては、運行ダイヤとニーズの不一致にあわせ、地区住民が児童に対して遠慮したことが想定されます。
- ・今回の実証運行から、地域公共交通のサービス水準を向上させることは、高齢者などの外出意欲を向上させ、地域公共交通の利用者増に一定の効果があることが確認されました。
- ・また、スクールバスも地区住民のニーズ等を踏まえた適切なサービスを提供することで、地域公共交通として活用可能であることが確認されました。
- ・ただし、費用対効果など運行効率性を考慮し、需要に対する適切なサービス水準（運行日、運行本数・時間帯、運行形態など）の設定が必要です。
- ・今後、他地区も含めスクールバスの活用などを検討するにあたっては、既存の地域公共交通で提供していたサービスをカバーしつつ、地区の需要（ニーズ）に応じた柔軟かつ効率的な運行が可能かを検証することが求められます。

※今後、既存の地域公共交通とスクールバスの一体的な運行などの導入対象地域

対象地区	考え方
上地区	SUN まりんバス上循環とスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、既存の SUN まりんバスを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討します。
中地区	SUN まりんバス中循環とスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、既存の SUN まりんバスを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討します。
樋島地区	路線バスとスクールバスの一体化について検討します。具体的には、スクールバスへの混乗や空き時間の活用について検討します。
大作山地区	乗合タクシーとスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、既存の乗合タクシーを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討します。
大道地区	路線バスとスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、路線バスを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討します。

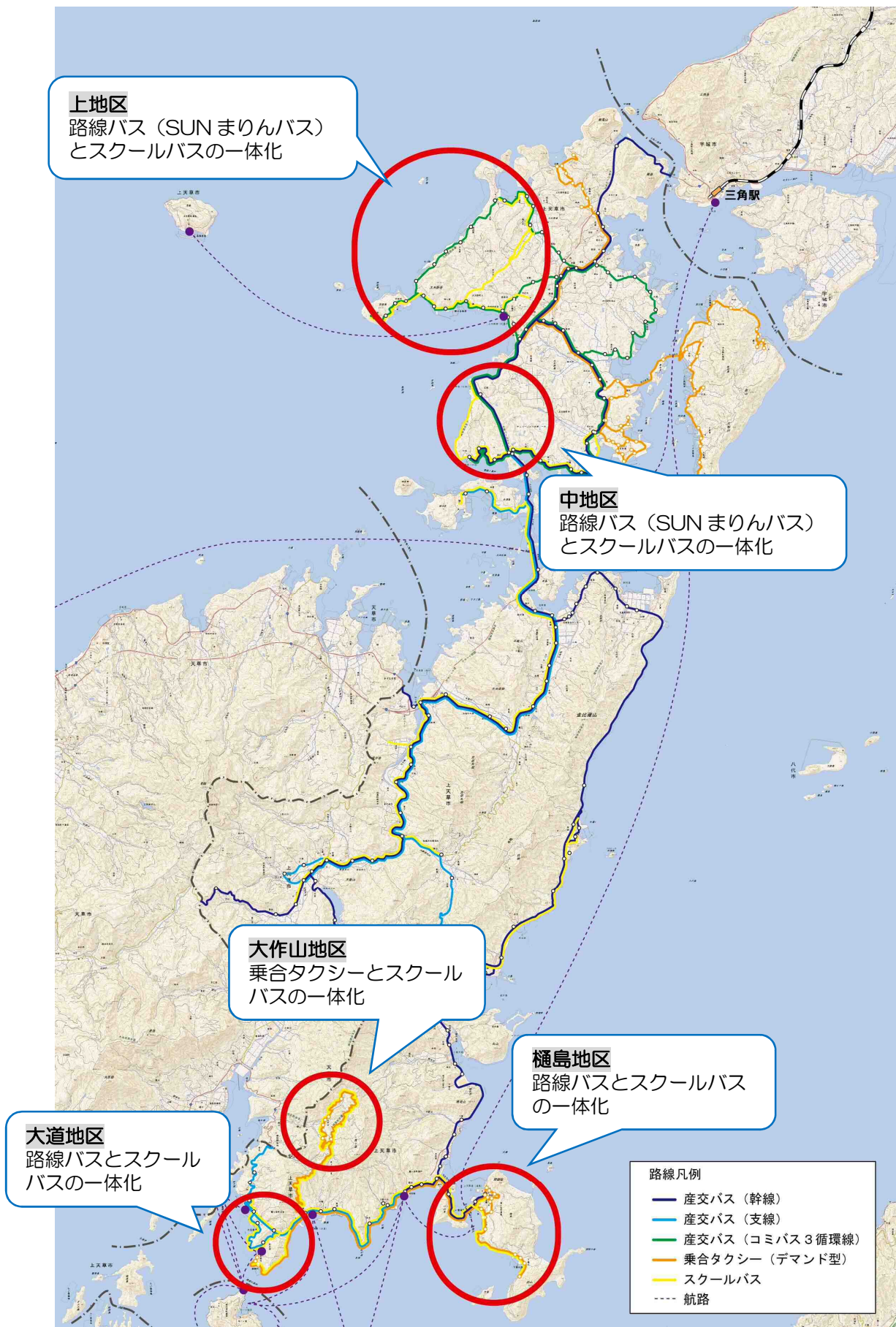


図. 考えられる導入対象地域



## 2-10. 現状整理結果とりまとめ

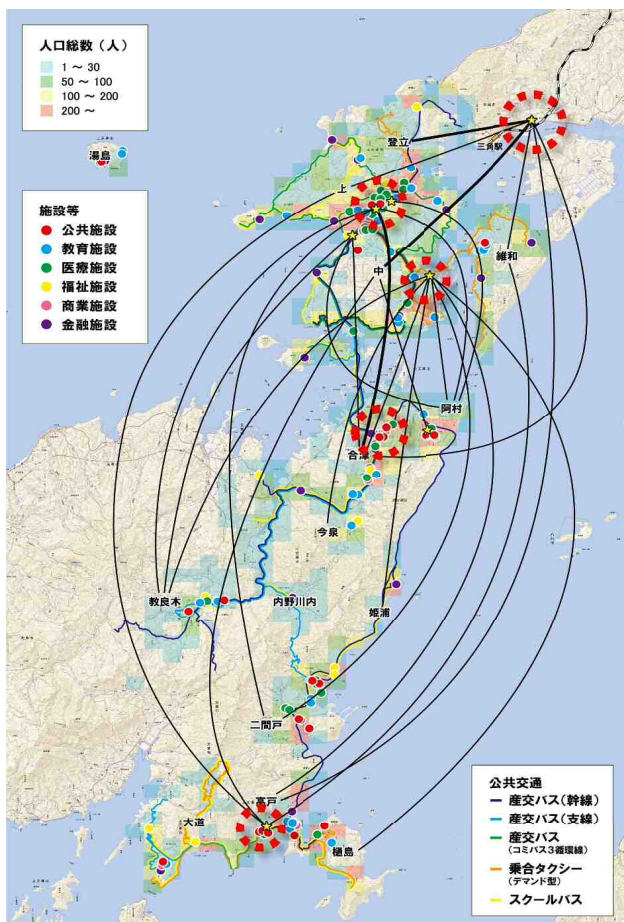


図. 地域を跨ぐ移動

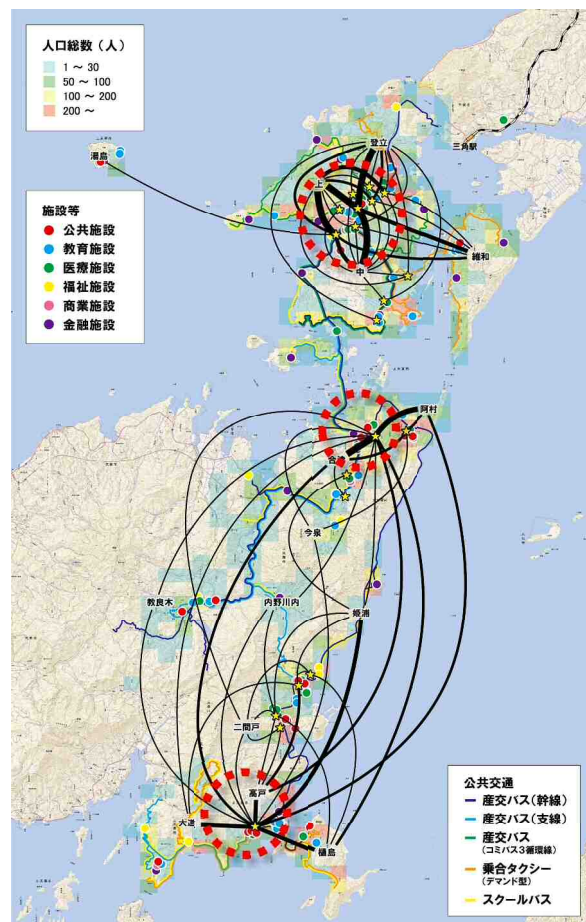


図. 大矢野地域内及び上島地域内での移動

### 《人口》

- 人口減少が進み少子高齢化の著しい進展が見られます。
- 人口の減少とともに老年人口も減少傾向にありますが、高齢化率は増加しています。
- 人口は大矢野町が最も多く、次いで松島町、龍ヶ岳町、姫戸町となっております。
- 人口分布は広域に分散しており、路線バス沿線以外では低密度な状況です。
- 大矢野地域は中心部に人口が集中しており、上島地域は海岸沿いに希薄に人口が分布しています。

### 《主要施設の立地状況》

- 主要な施設等が大矢野町に集中している一方、総合病院などは中心部から離れて立地しています。
- 大矢野地域は中心部に各施設が集中して立地しており、上島地域では松島、教良木、姫戸、龍ヶ岳に施設の立地が集中しています。

### 《観光動向》

- 本市の観光施設は広域に点在しており、レジャーや自然に関連の施設が多く立地している状況です。
- 熊本県全体の観光割合としては8%を満たしています。また、本市の観光入込客数及びインバウンド宿泊客数は増加傾向となっており、観光需要は高まっています。

## 《道路交通状況》

- ・住民の約 8 割が本市内での通勤通学、購買行動を行っています。
- ・買い物は松島地域ではゆめマート等の松島町を中心としており、大矢野地域ではさんぱーる等の中心部に集中した購買行動が見られます。

## 《地域公共交通の状況》

- ・本市の地域公共交通体系は、熊本～本渡間を結ぶ快速あまくさ号に加え、路線バスや大矢野地域を運行するコミュニティバス（SUN まりんバス）、さらには交通空白地域を運行する乗合タクシー、小中学生の通学を支えるスクールバス、本土と離島や隣接市を結ぶ定期船で形成されています。
- ・また、隣接市（宇城市）に JR あまくさみすみ線の三角駅が立地しています。
- ・大矢野地域においてはさんぱーるバス停を拠点に各地域へ支線を運行する路線網となっており、上島地域においては、松島バス停及び教良木バス停を起点として運行されています。
- ・平成 24 年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」の生活交通導入ガイドラインに基づき、路線バスの運行見直しや交通空白地域への乗合タクシーの導入を実践してきました。
- ・また運行継続基準を満たすのは、路線バスにおいては全 22 路線のうち 8 路線、乗合タクシーでは全 7 地区のうち 1 地区となっています。
- ・市全体の地域公共交通の実態として、利用者数は減少傾向となっていますが、その一方で地域公共交通を維持するために必要な補助金等は横ばいとなっている状況です。

## 《住民ニーズ調査》

- ・地域公共交通の利用状況は、「全く利用しない」が 7 割以上を占め、全体的に利用頻度が低い状況です。また、免許返納を行った人は地域公共交通の利用頻度が高くなっています。
- ・地域住民の多くが自家用車を自身で運転、もしくは送迎しており、公共交通の利用者は自主返納後の高齢者や学生の通学移動が主体となっており、以前として自動車依存度が高い状況です。
- ・地域公共交通を利用している高齢者では「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」「停留所に屋根やベンチがない」といった問題が指摘されています。
- ・一方、地域公共交通を利用しない理由としては、「自家用車を運転して移動できる」が 7 割以上を占め、「送迎してもらっている」が約 2 割といった現状です。
- ・「生活交通ネットワーク計画」の認知度は約 8 割が知らないと回答しています。
- ・ただし、地域公共交通の必要性は、約 8 割が必要と回答しており、理由としては、「現在は必要としないが今後のためにとりあえず残したい」が 6 割以上存在します。
- ・地域公共交通の維持に対しては行政負担が念頭となっており、意識が低い状況となっています。

## 《モデル地区における実証運行》

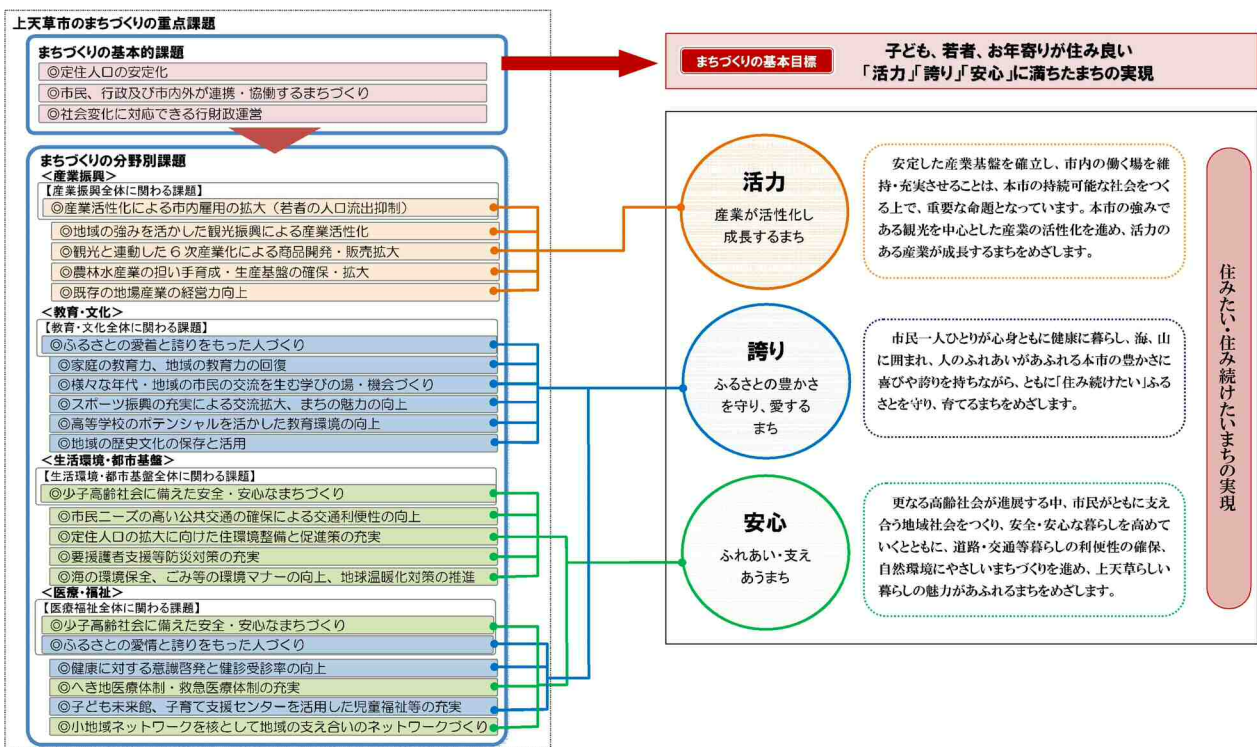
- ・実証運行による利用者は少なかったものの、スクールバスを活用した時間帯に関しては、ある一定の需要が見込まれることが分かりました。
- ・また、実証運行により外出可能な時間帯の選択肢が増えたことで、地区住民の外出意欲を向上させ地域公共交通の利用者を増加させることに繋がること分かりました。
- ・ただし、費用対効果などの運行効率性を考慮したサービス水準の設定が必要であり、地区の需要に応じた運行が可能かどうか検討する必要があります。

## 第 3 章 基本的な方針

### 3-1. 地域が目指す将来像

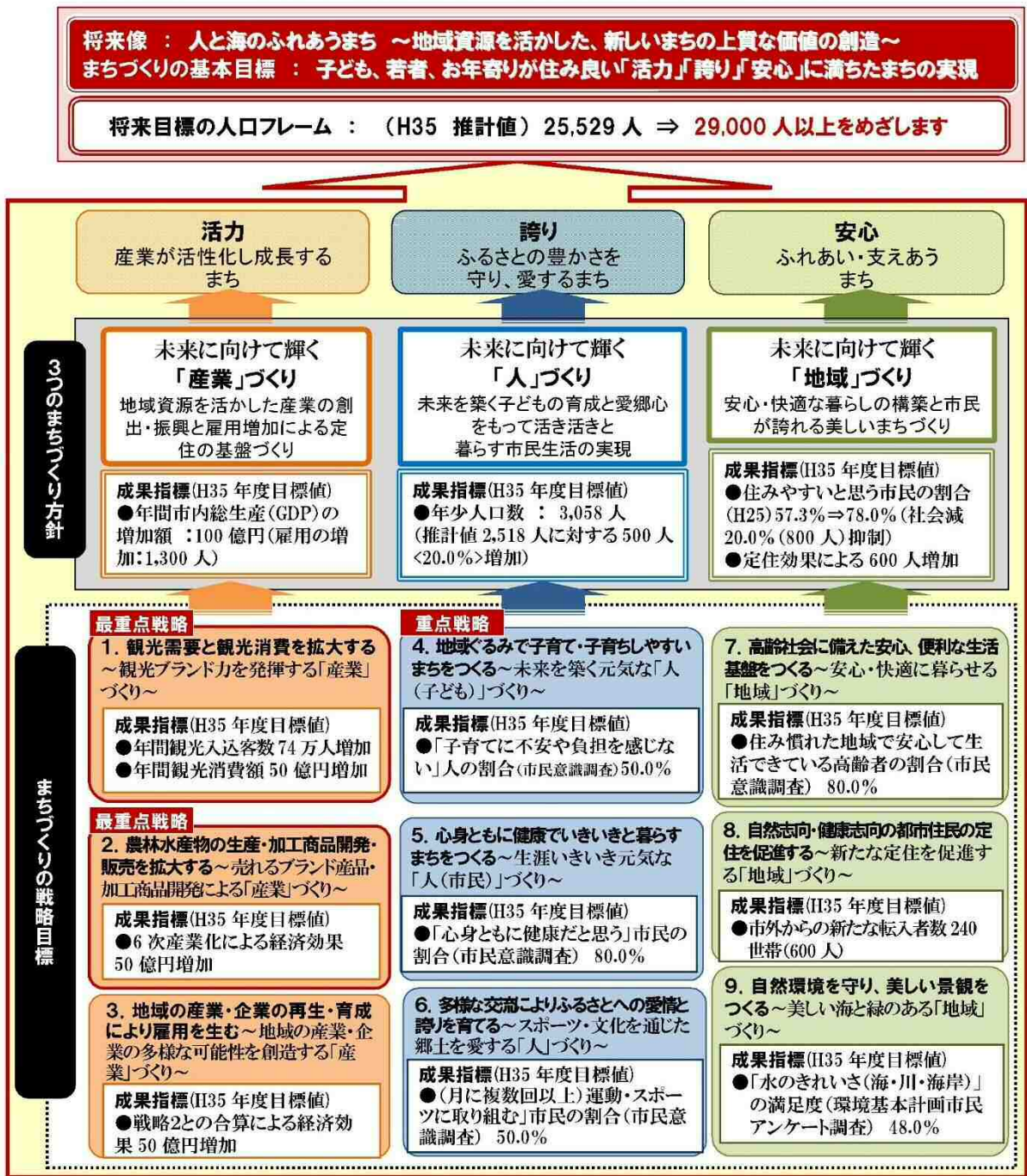
本市においては、これまで築いてきた「人と海のふれあうまち」を継承し、「海」と「人材・資源」を活かした自立・交流型の地域社会を更に進めるとともに、今までにない、新しいまちの価値の創造に向けて、様々な地域資源の可能性を十分に活用した、質の高いまちづくりをめざしており、将来像として「人と海のふれあうまち ～地域資源を活かした、新しいまちの上質な価値の創造～」としています。

そうした中、将来のまちづくりを考える上で、急速に進む人口減少・高齢化は憂慮すべき課題であり、自立可能・持続可能な地域社会を作るためには、安定した人口（構造）を維持し、交流人口を増加させ、地域の人材活力を向上させていくことが重要と考え、「活力」「誇り」「安心」を充実させることにより、市民が住み続けたい、新たな住民として住みたいまちの実現を目指すこととし、まちづくりの基本目標を『子ども、若者、お年寄りが住み良い「活力」「誇り」「安心」に満ちたまちの実現』としています。



資料：上天草市第2次総合計画

【将来像、まちづくりの基本目標の実現に向けた戦略シナリオ】



### 3-2. 地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通は本市の地域構造を持続的に支える基盤として、市民の日常移動のみならず、来街者の移動を確保する重要な役割を担っています。

そのため、地域公共交通のような生活基盤が脆弱であることは、市民が住み続けたい、新たな住民として住みたいまちの実現を妨げる要因になりかねません。

こうした状況の中、本市において地域公共交通が果たすべき役割は以下の通りと考えます。

#### 【地域公共交通が果たすべき役割】

##### 活力

産業が活性化し  
成長するまち

- ・観光を中心とした産業の活性化を目指し、観光客などの交流を推進・拡大させるための移動手段
- ・農林水産業などの地域産業の創出、振興を目指し生産基盤の確保・拡大を支援するための移動手段

##### 誇り

ふるさとの豊かさ  
を守り、愛する  
まち

- ・小中学生や高校生など免許を持たない交通弱者に対して、通学や休日等の活動を支援するための移動手段
- ・地域の日常的な生活を支援し、若い世代をはじめとして市民が住み続けたいと思える移動手段

##### 安心

ふれあい・支え  
あうまち

- ・（自動車運転免許証を返納した場合でも）高齢者が安心して便利に生活できるための移動手段

### 3-3. 地域公共交通の課題

#### (1) 地域公共交通の問題点

本市の現状等を踏まえた地域公共交通の問題点は次の通りと考えます。

#### 《本市の地域公共交通の現状》

##### 【本市の地域公共交通体系】

- 本市の地域公共交通体系は、熊本～本渡間を結ぶ快速あまくさ号に加え、路線バスや大矢野地域を運行するコミュニティバス（SUN まりんバス）、さらには交通空白地域を運行する乗合タクシー、スクールバスで形成されています。
- また、隣接市（宇城市）に JR あまくさみすみ線の三角駅が立地します。
- その他、小中学生の通学を支えるため、スクールバスが各地域で導入されています。
- 大矢野地域においてはさんぱーるバス停を拠点に各地域へ支線を運行する路線網となっています。
- 上島地域においては、松島バス停及び教良木バス停を起点として運行されています。

##### 【本市の地域公共交通に関するこれまでの取り組み】

- 平成 24 年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」の生活交通導入ガイドラインで示した運行継続基準に基づき、路線バスの運行見直しや交通空白地域への乗合タクシーの導入等を実践してきました。

##### 【本市の地域公共交通の利用状況】

- 市全体の地域公共交通で見た場合、利用者数は減少傾向ですが、（路線の統廃合により）地域公共交通を維持するために必要な補助金等は横ばいの状況にあります。

- 地域公共交通の利用者は、高校生の通学目的や高齢者などの買い物・通院目的など限定的であり、依然として自動車依存度が高い状況です。

##### （路線バス）

- 全 22 路線のうち黒字路線はありません。
- 生活交通導入ガイドラインで設定した路線バスの運行継続基準を満たしているのは 8 路線のみであり、平成 24 年度時点と比較すると、利用状況は悪化しています。

##### （乗合タクシー）

- 乗合タクシーの輸送人員は増加傾向となっていますが、一方で補助金も増加しています。
- 生活交通導入ガイドラインで設定した乗合タクシーの運行継続基準（収支率 33%）を満たしているのは、7 地区のうち 1 地区のみとなっています。
- 収支率や 1 台あたりの乗車人数に関しては、地区ごとにばらつきが見られる状況で、依然として相乗りが進んでいない地区が多く見られます。

##### 【本市の交通事業者の状況】

- 路線バス及びタクシー事業者においては、乗務員不足や高齢化の問題に直面しています。

## 《本市の都市構造などの現状》

### 【本市の都市構造】

- 人口減少、少子高齢化の進展が著しい状況です。
- 地理・地形的特性より人口は市域全体に広く分散しており、路線バス沿線以外では低密度な状況です。
- 大矢野地域では中心部に人口が集中していますが、上島地域においては、海岸沿いに希薄に人口が分布しています。
- 日常生活に必要となる各種施設に関しては大矢野地域中心部や松島の中心部などに集中していますが、総合病院は中心部から離れた龍ヶ岳町や隣接市（宇城市）に立地している状況です。
- 市民の日常生活圏は、大きく大矢野地域と上島地域に分かれていますが、地域を跨いだ移動や市外への移動なども見られる状況です。

### 【本市の観光動向】

- 本市の観光施設は市全域に広く点在しており、レジャー施設や自然関連の施設が多く立地する状況です。
- 本市への観光入込客数は増加傾向となっており、インバウンド宿泊客数も増加するなど、観光需要は高まっている状況です。

## 《市民ニーズ》

### 【住民ニーズ調査結果】

- 地域公共交通の利用状況は、「全く利用しない」が7割以上を占め、全体的に利用頻度が低い状況です。
- 地域公共交通を利用している人は、高校生等の通学目的や高齢者となっています。
- また、免許返納を行った人は地域公共交通の利用頻度が高くなっています。
- なお、現時点で運転免許証を自主返納した人は全体の7%程度ですが、「将来的に検討する」が半数以上を占めています。
- 地域公共交通を利用している人にとって、「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」「停留所に屋根やベンチがない」といった問題が多く指摘されています。
- 一方、地域公共交通を利用しない理由としては、「自家用車を運転して移動できる」が7割以上を占め、「送迎してもらっている」が約2割となっています。
- 「生活交通ネットワーク計画」の認知度は約8割が知らない状況です。
- ただし、地域公共交通の必要性は、約8割が必要と回答しており、理由としては、「現在は必要としないが今後のためにとりあえず残したい」が6割以上となっています。
- 地域公共交通の維持に対しては行政負担が念頭となっており、意識が低い状況です。



## 《新たな交通資源の活用可能性》

### 【モデル地区における実証運行結果】

- 運行形態としては現況の路線バスとのダイヤの重複は避け、①スクールバス運行時に児童と地区住民が混乗する場合（スクールバス混乗）と、②スクールバスの空き時間に追加運行し地区住民のみ利用する場合（スクールバス活用）の2パターン行いました。
- 結果として、スクールバス混乗の利用は上り下りそれぞれ1名の利用、スクールバス活用の利用においては下りが平均0.3人/日、上りが平均0.7人/日の利用状況でした。
- 利用者の目的の9割が買い物利用でした。また、スクールバスを利用した理由は「他に交通手段がないから」「運賃が無料のため」が約67%と最も多い回答でした。
- 実証運行は全体的に利用者が少ない状況だったものの、スクールバスを利用した運行に対してはある一定の需要が得られることが確認されました。
- また、地域公共交通のサービス水準を向上させることは高齢者の外出意欲を向上させることに繋がると分かりました。
- ただし、費用対効果などの運行効率性を考慮したサービス水準の設定が必要です。
- 今後、スクールバスの活用を検討する際には、既存の地域公共交通で提供していたサービス水準を確保しつつ、地区の需要に応じた運行が可能かどうか検討する必要があります。

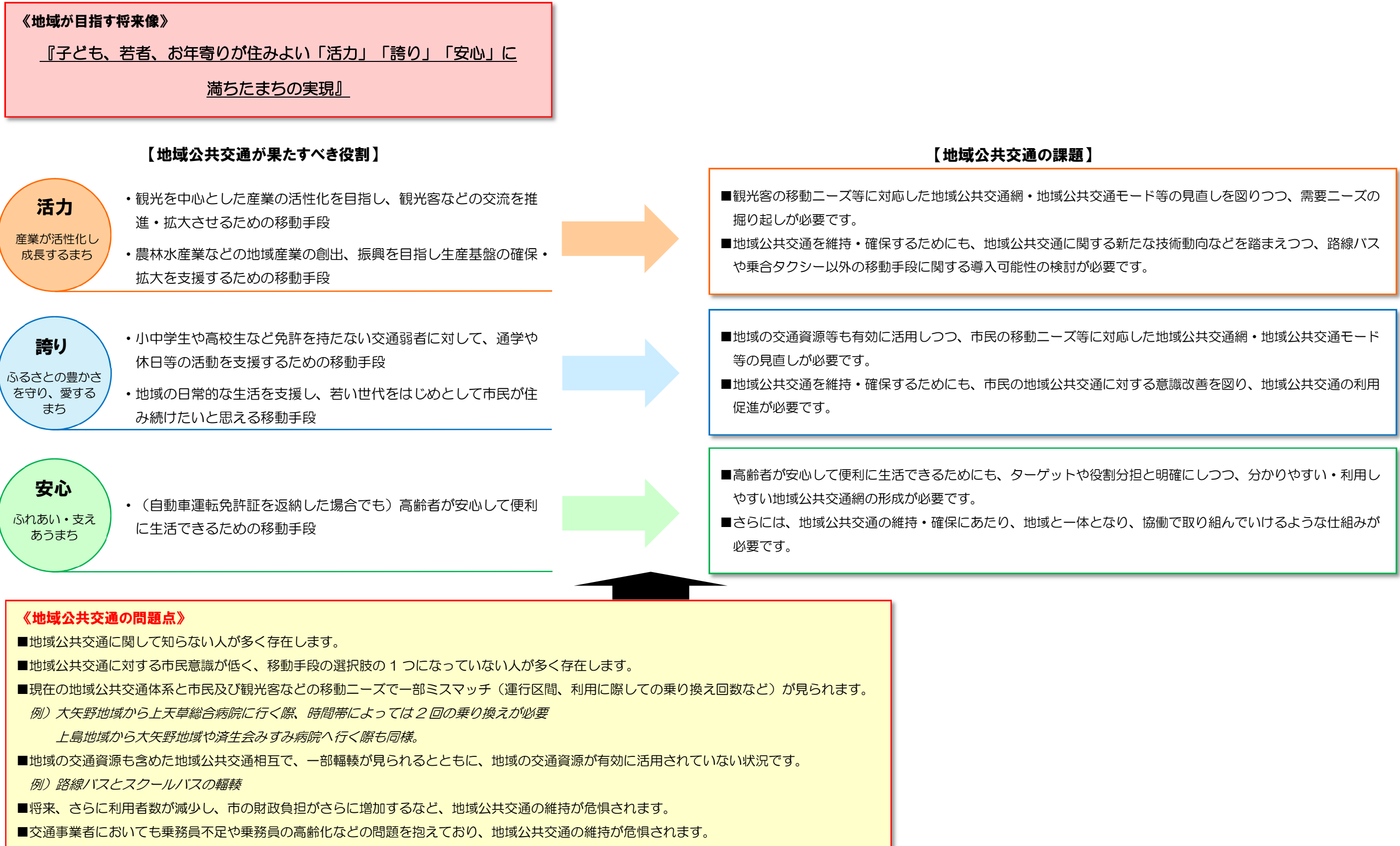
本市においては、平成24年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」に基づき、『持続可能な生活交通体系の創出』に向けて取り組んできましたが、以前として利用状況などについて芳しくない状況であり、その要因（問題点）としては以下のような点が考えられます。

## 《地域公共交通の問題点》

- 地域公共交通に関して知らない人が多く存在します。
- 地域公共交通に対する市民意識が低く、移動手段の選択肢の1つになっていない人が多く存在します。
- 現在の地域公共交通体系と市民及び観光客などの移動ニーズで一部ミスマッチ（運行区間、利用に際しての乗り換え回数など）が見られます。  
*例）大矢野地域から上天草総合病院に行く際、時間帯によっては2回の乗り換えが必要  
上島地域から大矢野地域や済生会みすみ病院へ行く際も同様。*
- 地域の交通資源も含めた地域公共交通相互で、一部輻輳が見られるとともに、地域の交通資源が有効に活用されていない状況です。  
*例）路線バスとスクールバスの輻輳*
- 将来、さらに利用者数が減少し、市の財政負担がさらに増加するなど、地域公共交通の維持が危惧されます。
- 交通事業者においても乗務員不足や乗務員の高齢化などの問題を抱えており、地域公共交通の維持が危惧されます。

(2) 地域公共交通の課題

地域公共交通が果たすべき役割に対して、本市の地域公共交通の問題点を踏まえ、地域公共交通の課題について整理しました。



(3) 課題解決に向けた対応方針(基本方針)

地域公共交通の課題に対して、課題解決に向けた対応方針(基本方針)について整理しました。

【地域公共交通の課題】

■観光客の移動ニーズ等に対応した地域公共交通網・地域公共交通モード等の見直しを図りつつ、需要ニーズの掘り起しが必要です。  
■地域公共交通を維持・確保するためにも、地域公共交通に関する新たな技術動向などを踏まえつつ、路線バスや乗合タクシー以外の移動手段に関する導入可能性の検討が必要です。

■地域の交通資源等も有効に活用しつつ、市民の移動ニーズ等に対応した地域公共交通網・地域公共交通モード等の見直しが必要です。  
■地域公共交通を維持・確保するためにも、市民の地域公共交通に対する意識改善を図り、地域公共交通の利用促進が必要です。

■高齢者が安心して便利に生活できるためにも、ターゲットや役割分担と明確にしつつ、分かりやすい・利用しやすい地域公共交通網の形成が必要です。  
■さらには、地域公共交通の維持・確保にあたり、地域と一体となり、協働で取り組んでいけるような仕組みが必要です。

【課題解決に向けた対応方針(基本方針)】

方針①：持続可能な地域公共交通網の形成

市民のみならず観光客、さらには日常的な利用者以外でも気軽に地域公共交通が利用できるよう、乗り換え利便性なども考慮しつつ、分かりやすく、利用しやすい地域公共交通を確保し、持続可能な地域公共交通網の形成を目指します。  
その際には、多様な地域公共交通モードが有機的に結ばれ、一体的なネットワークとしての機能を確保できるよう考えます。

方針②：ターゲットや役割分担を明確にした地域公共交通体系の構築

路線バスや乗合タクシー、その他スクールバス等から形成される地域公共交通体系の構築にあたっては、地理的特性やその他地域特性を総合的に勘案し、地域に適した効率的・効果的な運行形態を検討するとともに、利用者のターゲットや各交通モードの役割分担などを明確にした地域公共交通体系の構築を目指します。

方針③：地域公共交通の利用促進及び需要創発

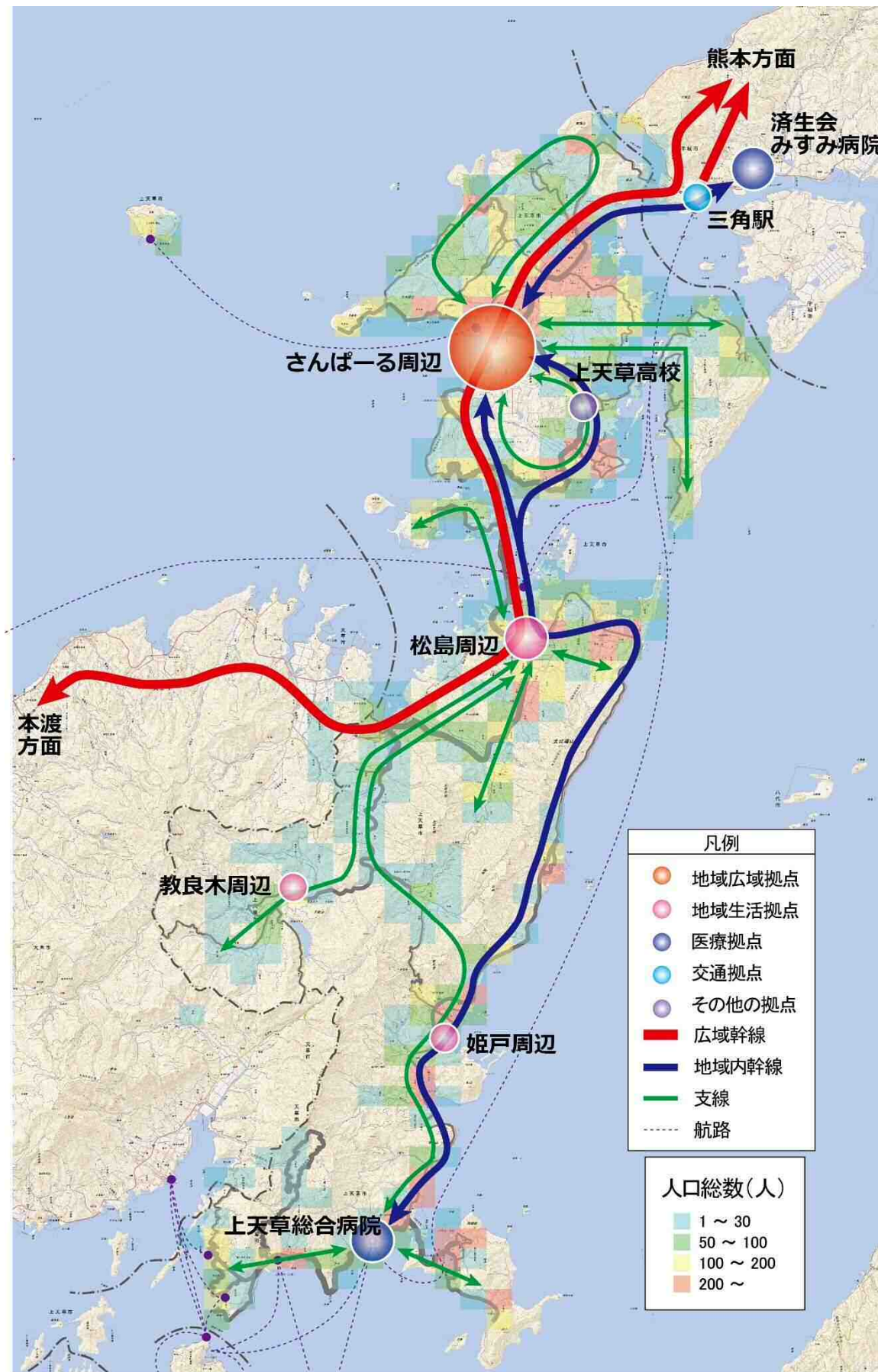
現在の地域公共交通利用者のさらなる利便性向上を図るとともに、地域公共交通の非利用者に対して地域公共交通を利用するきっかけとなる場の形成、さらには観光客など、潜在的な需要の発掘を目的として、利用促進や需要創発に取り組めます。なお、それらの取組みにより、市の財政負担の軽減など、持続的な地域公共交通の維持・確保につなげます。

方針④：市民と一体となり持続可能な地域公共交通に関する仕組みの構築

地域公共交通に対する市民の意識改善を図るとともに、持続可能な地域公共交通の創出に向けて、地域(市民)と一体となり、協働で取り組んでいけるような仕組みの構築を目指します。

3-4. 本市が目指す地域公共交通網の姿

(1) 目指す地域公共交通網の姿



(2) 拠点及び路線の配置

① 拠点の配置方針

分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ
地域広域拠点	さんばーる周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。</li> <li>また、大矢野地域、さらには周辺市との広域交通が結節する交通拠点の役割も担っており、今後は宮津地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。</li> </ul>
地域生活拠点	松島周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島町のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。</li> <li>また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区総合開発により観光拠点性の向上が期待される。</li> </ul>
	姫戸周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や医療施設などが立地する、姫戸町の生活拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
	教良木周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や医療施設などが立地する、教良木河内地域の生活拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
医療拠点	上天草総合病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、龍ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。</li> <li>その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。</li> </ul>
	済生会みすみ病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
交通拠点	三角駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結節する交通拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
其他拠点	上天草高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。</li> </ul>

② 路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針
広域幹線	JR あまくさみすみ線 快速あまくさ号	本市と近隣市、さらには熊本 本市方面を結ぶ広域的な移動を 担う	市民全般 観光客 其他来街者	広域的に地域を結ぶ路線
地域内幹線	路線バス	本市内の拠点間の移動や本市 と近隣市の拠点間の移動を担 う	拠点周辺従業員の通勤利用 高齢者などの通院 ・買い物利用 其他市民全般	さんばーるを拠点に各拠 点を結ぶ路線
支線	路線バス	各地域の居住地と各拠点を結 ぶ移動を担う ※運行上、近隣市と一体とな った路線の確保が必要	高校生の通学利用 地域住民の通院 ・買い物利用 観光客	居住地と最寄りの主要な拠 点(さんばーる、松島、上天 草総合病院)を結ぶ路線
	乗合タクシー、 スクールバス活用、 航路など	各地域の居住地と各拠点を結 ぶ移動を担う	地域の高齢者の通院 ・買い物利用	居住地と最寄りの主要な拠 点(さんばーる、松島、上天 草総合病院)を結ぶ路線

## 第4章 計画の目標

## 4-1. 計画の目標及び数値目標

先に示した「課題解決に向けた対応方針（基本方針）」を踏まえ、本計画の目標を以下の通り定めました。

さらには、目標の達成度を評価していくための数値目標について、上位関連計画なども踏まえつつ、設定しました。

各対応方針に対する計画の目標及び数値目標は以下の通りで、個別の数値目標に関しては次頁以降に示します。

### 方針①：持続可能な地域公共交通網の形成

#### 目標①：地域公共交通の維持・確保

【計画の数値目標】

- ①指標：路線バスの年間利用者数・年間赤字補てん額
- ②指標：乗合タクシーの年間利用者数・収支率

### 方針②：ターゲットや役割分担を明確にした地域公共交通体系の構築

#### 目標②：地域資源を活用した地域公共交通の導入

【計画の数値目標】

- ①指標：スクールバスと路線バス等が連携した新たな地域公共交通の導入地域数

#### 目標③：新たな地域公共交通の導入

【計画の数値目標】

- ①指標：新たな地域公共交通の導入地域数

### 方針③：地域公共交通の利用促進及び需要創発

#### 目標④：地域公共交通に対する市民の意識改善

【計画の数値目標】

- ①指標：地域公共交通座談会の実施件数
- ②指標：市役所職員を対象としたノーマイカーデーの実施件数

#### 目標⑤：観光客などの地域公共交通の利便性向上

【計画の数値目標】

- ①指標：路線バスを活用した観光施策の件数

### 方針④：市民と一体となり持続可能な地域公共交通に関する仕組みの構築

#### 目標⑥：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

【計画の数値目標】

- ①指標：地域と連携した利用促進の実施件数

## 方針①：持続可能な地域公共交通網の形成

### 目標①：地域公共交通の維持・確保

①持続可能な地域公共交通網を形成するとともに、ターゲットや役割分担を明確にした地域公共交通体系を構築することで、地域公共交通の維持・確保を図ります。

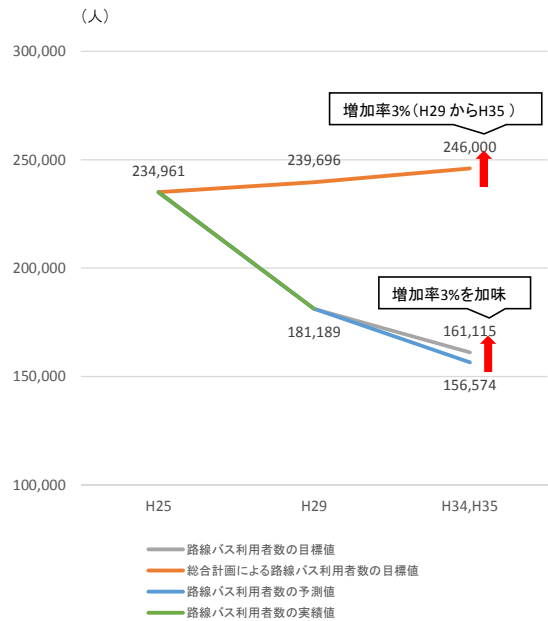
なお、これらの取組みにより、高齢者が安心して便利に生活できるための移動手段を確保するとともに、運転免許証の自主返納の推進を図り、安全・安心な生活環境の構築を目指します。

【計画の数値目標】

○指標：路線バスの年間利用者数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
181,189 人	161,000 人	市・交通事業者データ

※上天草市第二次総合計画の成果指標では、生活交通バスの年間利用者数（路線バス+乗合タクシーの利用者数）を 256,000 人と設定しています。その内、路線バスに関しては 246,000 人であり、234,961 人（H25：P46 の平成 24 年度の値）から約 5%増加と目標設定しています。一方、路線バスの利用者数の実績値は 234,961 人（H25）から 181,189 人（H29）と減少しており、これまでの推移で減少すると、156,574 人（H34）と予測されます。しかし、本計画に基づき、利用促進策なども含め各施策に取り組んでいくことを考慮し、目標値としては、H34 の予測値に対して、約 3%増加を設定します。



○指標：路線バスに係る年間赤字補てん額

現状 (H29)	目標値 (H34)	出典等
100,889 千円	93,000 千円	市・交通事業者データ

※路線バスの年間赤字補てん額は、H24 から H28 までほぼ横ばいで推移してきました。しかし、H29 においては 100,889 千円となり、H28 と比較して約 9%増加した状況です。これらの要因の一つとしては、キロ当たり運行単価の増加が考えられます。

そのため、地域公共交通網の見直しなども含めて、各施策に取り組んでいくことを考慮し、目標値としては、H28 の年間赤字補てん額程度まで削減することを目標とします。

なお、キロ当たり運行単価の増加がそのまま推移した場合、H34 の路線バスに係る年間赤字補てん額は 121,908 千円と予測され (H29 より 21,019 千円、21%増加)、目標値達成にあたっては、約 28,900 千円 (約 23%) の削減が求められます。

表. 路線バスの運行単価及び赤字補てん額の推移

		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34
		(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(実績)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)
キロ当たり運行単価	(円/km)	194	202	213	213	223	230	230	235	240	245	250
赤字補てん額	(千円/年)	89,429	93,695	94,148	94,171	92,936	100,889	100,889	106,042	111,331	116,620	121,908
H29赤字補てん額との差	(千円/年)	—	—	—	—	—	0	0	5,153	10,442	15,731	21,019
H29赤字補てん額との割合	(%)	—	—	—	—	—	0%	0%	5%	10%	16%	21%
目標値との差	(千円/年)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,908

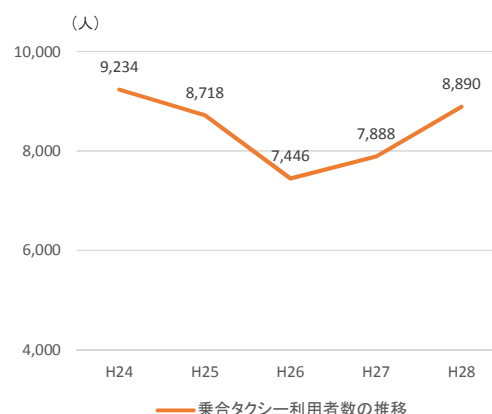
○指標：乗合タクシーの年間利用者数（現在導入している地区を対象）

現状 (H28)	目標値 (H34)	出典等
8,890 人	8,890 人	市、交通事業者データ

※乗合タクシーの年間利用者数は、導入地区の拡大などもあり、近年増加傾向と、地域に概ね定着しつつあると考えます。

しかし、本市における人口減少などを考慮すると、今後は利用者数が減少する可能性もあります。

そのため、利用促進策などに取り組んでいくことで、目標値としては、現状維持を設定します。



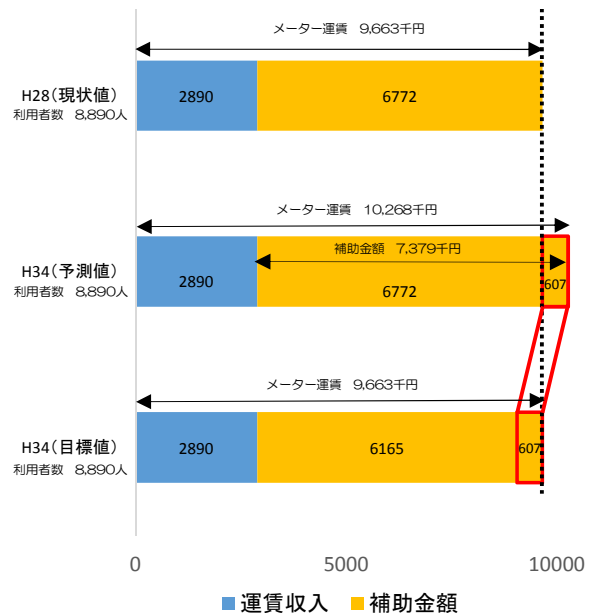


○指標：乗合タクシーの収支率（現在導入している地区を対象）

現状（H28）	目標値（H34）	出典等
30%	33%	市、交通事業者データ

※乗合タクシーに関しては、近年利用者数が増加している状況です。それに伴って、乗合タクシーに係る補助金額は増加し、収支率は低下している状況です。それらの要因としては、タクシー一台あたりの利用者数（相乗り）が改善できていないことが考えられます。

こうした状況の中、一人当たりの補助金額が今後とも増加した場合、利用者一人当たりの補助金額は830円/人（H34）に増加することが予測されます。その結果、先に示した目標利用者数が8,890人（H34）であった場合、補助金額は7,379千円（H34）と予測され、H28と比較して、607千円（約9%）増加すると予測されます。そのため、補助金額を現状維持するために削減するには、相乗りの促進などによるメーター運賃の削減が必要となり、目標とする収支率は、以下の通りと考えます。



$$\begin{aligned}
 [\text{収支率}] &= [\text{平成34年度の運賃収入}] \div [\text{平成34年度のメーター運賃}] \\
 &= 2,890 \text{ 千円} \div 9,663 \text{ 千円} = \underline{30\%}
 \end{aligned}$$

以上より、収支率30%以上を満たすことができれば補助金額の増加を抑えることができますが、燃料費の高騰なども想定し、平成34年度の目標値を現在までの目標値と同等の収支率33%とします。

表. 乗合タクシーの補助金額等の推移

	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
	(実測)	(実測)	(実測)	(実測)	(実測)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)	(予測)
補助金額(千円/年)	6,070	5,365	5,550	6,342	6,772	-	-	-	-	-	7,379
利用者一人当たりの補助金額(円/人)	657	615	745	762	762	779	792	803	813	822	830
収支率(%)	33%	35%	31%	30%	30%	-	-	-	-	-	28%
タクシー一台あたりの利用者数(人/台)	-	1.61	1.70	1.70	1.72	-	-	-	-	-	-

## 方針②：ターゲットや役割分担を明確にした地域公共交通体系の構築

### 目標②：地域資源を活用した地域公共交通の導入

②地域に存在する交通資源等を活用した新たな地域公共交通を導入することで、効果的・効率的な運行形態を目指します。

なお、これらの取組みを行うことで、小中学生などの免許を持たない交通弱者の移動手段の確保に加え、高齢者などの移動手段の確保も併せて実施します。

#### 【計画の数値目標】

##### ○指標：スクールバスと路線バス等が連携した新たな地域公共交通の導入地域数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
0 地域	3 地域	市

※2-9.モデル地区における実証運行結果より、P81 で示した既存の地域公共交通とスクールバスの一体的な運行などの導入対象地域での導入を目指します。

### 目標③：新たな地域公共交通の導入

③現在、路線バスやタクシーなどの交通事業者が直面している、運転手不足や運転手の高齢化等の問題解決を図ることを目的に、地域公共交通に関する技術的・制度的な動向を踏まえ、客貨混載やその他新たな地域公共交通の導入を目指します。

なお、新たな地域公共交通により、高齢者等の買物難民問題や地域産業の支援など人流・物流も含め、今後直面する多面的な問題の解決を目指します。

#### 【計画の数値目標】

##### ○指標：新たな地域公共交通の導入地域数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
0 地域	1 地域	市

※他地域での事例や技術的・制度的な動向などの影響が大きいことから、導入地域数として、1 地域とします。

### 方針③：地域公共交通の利用促進及び需要創発

#### 目標④：地域公共交通に対する市民の意識改善

④地域公共交通の利用促進や需要創発などを目的に、地域公共交通に対する市民の意識改善を目指します。

なお、これらの取組みを行うことで、地域公共交通の利用のみならずまちへの愛着育成などを支援し、将来的な定住促進への寄与を目指します。加えて、高齢者による自動車運転の危険性を啓発し、運転免許証の自主返納検討や地域公共交通の利用を促進します。

#### 【計画の数値目標】

##### ○指標：地域公共交通座談会の実施件数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
0件/年	4件/年	市

※目標値では各町（大矢野、松島、姫戸、龍ヶ岳）において年間1回行うことを想定し4件/年とします。

※事業実施の効果を計る指標として、高齢者運転免許証自主返納者数を把握します。

##### ○指標：市役所職員を対象としたノーマイカーデーの実施件数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
1回/週	1回/週	市

※現在、本市において毎週水曜日に市役所職員を対象としたノーマイカーデーが行われていることから、目標値としては現状値を維持しますが、参加率の向上に努めます。

また、当初は1回/月など参加者の負担に考慮しつつ参加率の向上に努めるとともに、参加者の定着等が見られた時点で目標値が達成できるような取組みを行います。

## 目標⑤：観光客などの地域公共交通の利便性向上

⑤観光客をターゲットとした地域公共交通体系の構築や観光関係機関と連携した路線バスを活用した観光需要の取り込みに向けた取組みを実施し、地域公共交通の利便性増加を図ることで、観光客などの地域公共交通の利用増加を目指します。

なお、これらの検討を行うことで、観光客などの交流促進・拡大を目指します。

【計画の数値目標】

○指標：路線バスを活用した観光施策の件数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
1 件	3 件	市、地域、交通事業者

※現在、産交バスが取り入れている日帰り路線バス旅を現況の 1 件とします。

※上天草市第二次総合計画では、「女性をターゲットにした観光商品・サービスの開発件数（H28 から H30 で 4 件増加）」や「景観を楽しむ観光商品・サービスの開発件数（H28 から H30 で 2 件増加）」を目標に設定しており、各商品開発との連携を想定し、目標値は、+2 件の 3 件とします。

## 方針④：市民と一体となり持続可能な地域公共交通に関する仕組みの構築

### 目標⑥：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

⑥持続可能な地域公共交通の創出に向けて、地域一体となり、協働で取組んでいける仕組みづくりに取り組みます。

なお、これらの取組みを行うことで、更なる高齢社会が進展するなか、市民がともに支え合う地域社会の育成の一環となり、地域コミュニティの向上などへの寄与を目指します。

【計画の数値目標】

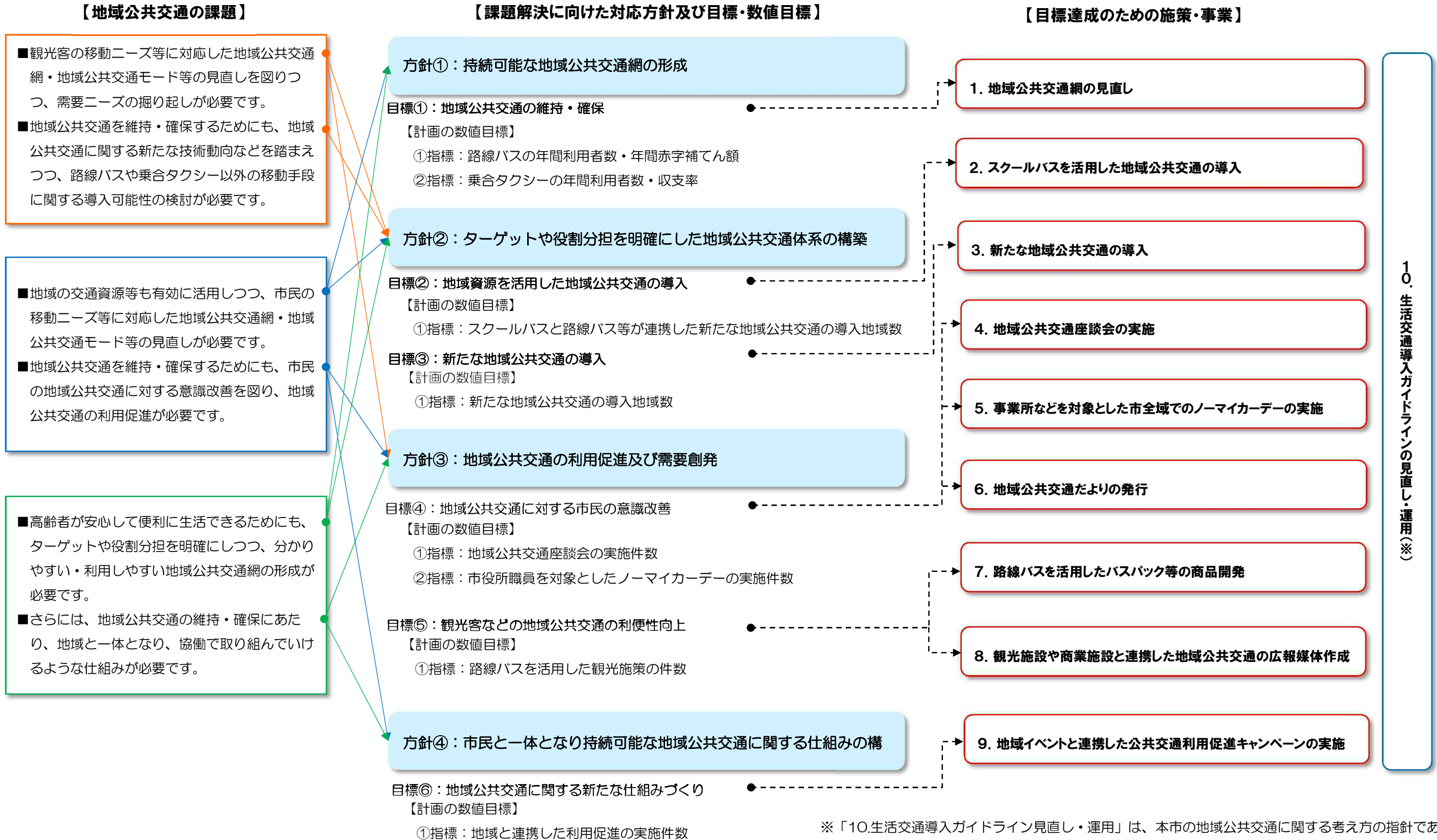
○指標：地域と連携した利用促進の実施件数

現状（H29）	目標値（H34）	出典等
0 件/年	1 件/年	市、地域、交通事業者

※本市で実施する様々な集客イベント（例えば、食やスポーツなど）等との連携なども考慮し、年間 1 件とします。

4-2. 目標達成のための施策・事業

4-1 で示した目標達成に向けて取り組む施策・事業は以下の通りです。



※「10.生活交通導入ガイドライン見直し・運用」は、本市の地域公共交通に関する考え方の指針であるとともに、目標・数値目標の達成に向けた全ての施策・事業に関連します。

先に示した施策・事業に関しては、以下に示す実施主体とスケジュールで進めていきます。

施策・事業	実施主体	H30	H31	H32	H33	H34
<b>1. 地域公共交通網の見直し</b> さんばーるバス停を拠点とし、主に上島地域において路線バスの運行区間や経路等の見直しを行います。併せて、各種拠点における地域公共交通相互の乗換情報提供や接続ダイヤの強化など、連携強化を図ります。	市、交通事業者、地域住民	計画	実施			
<b>2. スクールバスを活用した地域公共交通の導入</b> 各交通資源の役割分担を考慮し、スクールバスが運行している地域において、スクールバスへの混乗もしくは空き時間での活用、さらには路線バスを活用したスクールバスとしての機能確保などに取り組みます。	市、交通事業者、地域住民、関係機関	計画		実施		
<b>3. 新たな地域公共交通の導入</b> 客貨混載事業などをはじめとする地域公共交通に関する技術的・制度的な動向を踏まえ、人流と物流の観点からターゲットに応じた新たな地域公共交通の導入を目指します。	市、交通事業者、交通管理者、道路管理者、地域住民、関係機関	計画			実施	
<b>4. 地域公共交通座談会の実施</b> 保育園児・小学生、高齢者などを対象に、地域公共交通に対する意識啓発を目的とした座談会を実施します。併せて、地域公共交通利用体験ツアーなど、地域公共交通を使ってみる場の提供を行います。	市、交通事業者、交通管理者、地域住民	実施				
<b>5. 事業所などを対象とした市全域でのノーマイカーデーの実施</b> 市全体の事業所などを対象に、週1回もしくは月1回、地域公共交通を使ってみる場の提供として、ノーマイカーデーを実施します。なお、当面は市役所職員を対象に推進します。	市、事業所	実施				
<b>6. 地域公共交通だよりの発行</b> 地域公共交通に関する情報を定期的に発信し、市民の地域公共交通に対する意識啓発を目的として、地域公共交通だよりを発行します。なお、行政区内での回覧やホームページ等での発行を行います。	市、交通事業者、地域住民	実施				
<b>7. 路線バスを活用したバスパック等の商品開発</b> 観光客等をターゲットとし、路線バスを活用したバスパック等の商品開発を交通事業者や沿道施設、宿泊施設等と連携して実施します。	市、地域関係者（観光施設、商業施設等）、交通事業者	計画			実施	
<b>8. 観光施設や商業施設と連携した地域公共交通の広報媒体作成</b> 観光客や地域住民をターゲットに、路線バスの利用促進を図ることを目的としてテーマに沿ったリーフレットやクーポン入りのチラシを観光施設及び商業施設と連携して作成します。	市、地域関係者（観光施設、商業施設等）、交通事業者	計画	実施			
<b>9. 地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施</b> 地域で開催されるイベント等と連携し、地域公共交通の利用促進を目的としたキャンペーンを実施します。 例) 観光系イベントの実施時、園児などの遠足時、スポーツ大会等の実施時など	市、交通事業者、地域住民、その他関係者	実施				
<b>10. 生活交通導入ガイドラインの見直し・運用</b> 平成24年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」における生活交通導入ガイドラインに関して、持続可能な地域公共交通体系の構築を目的に、最新の動向などを踏まえ見直し、PDCAの実践に取り組めます。	市、交通事業者、地域住民	実施 (運用)				

### 4-3. 施策・事業の内容

実施事業の詳しい内容について示します。

#### 1. 地域公共交通網の見直し

実施概要	さんばーるバス停を拠点とし、主に上島地域において路線バスの運行区間や経路等の見直しを行います。併せて、各種拠点における地域公共交通相互の乗換情報提供や接続ダイヤの強化など、連携強化を図ります。
基本方針	方針①持続可能な地域公共交通網の形成
関連目標	目標①地域公共交通の維持・確保

《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、交通事業者、地域住民

主な事業箇所 : 本市全域

計画期間 : H30年

実施期間 : H31年～H34年

実施内容 : さんばーるバス停を拠点とし、主に上島地域において路線バスの運行区間や経路等の見直しを行います。現状、本市の地域公共交通網は、さんばーる周辺及び松島周辺を拠点に路線網が構築されています。教良木周辺においては、以前、松島商業高校が立地していたことから、拠点として位置づけられているものの、路線バス相互等の交通結節点としての機能を喪失している状況です。教良木周辺では、本渡～大河内～教良木線や本渡～浦（教良木）～松島などの系統が運行していますが、利用状況が低調な上、教良木を跨いだ利用は少ない状況です。また、路線延長（路線キロ程）が長いとともに、他路線との重複も見られるなど、運行効率性が低い状況です。

こうした状況を踏まえ、上島地域を対象に地域公共交通網の見直しを行います。併せて、各種拠点における地域公共交通相互の乗換情報提供や接続ダイヤの強化など、連携強化を図ります。

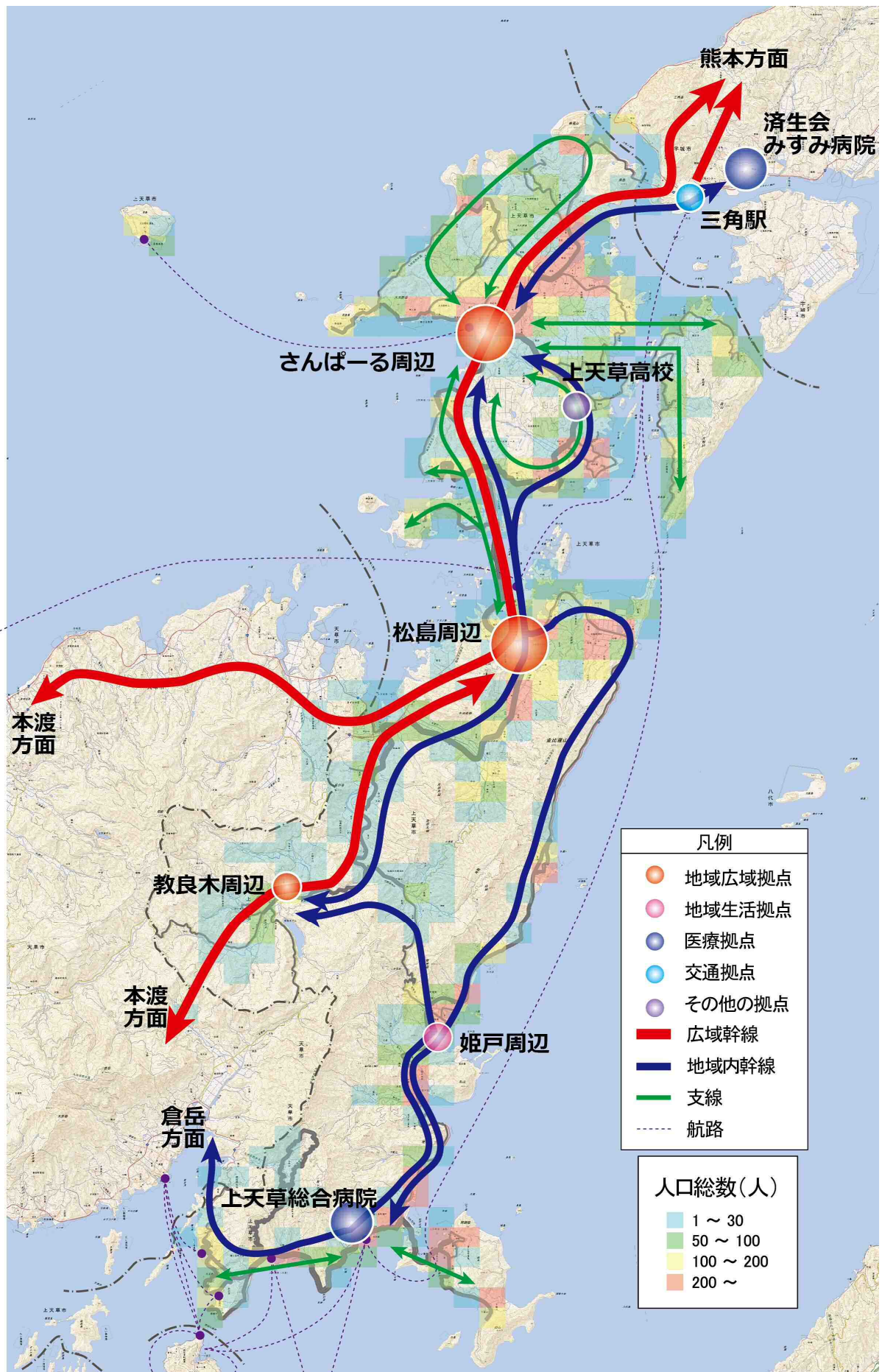


図. 現在の地域公共交通網の姿



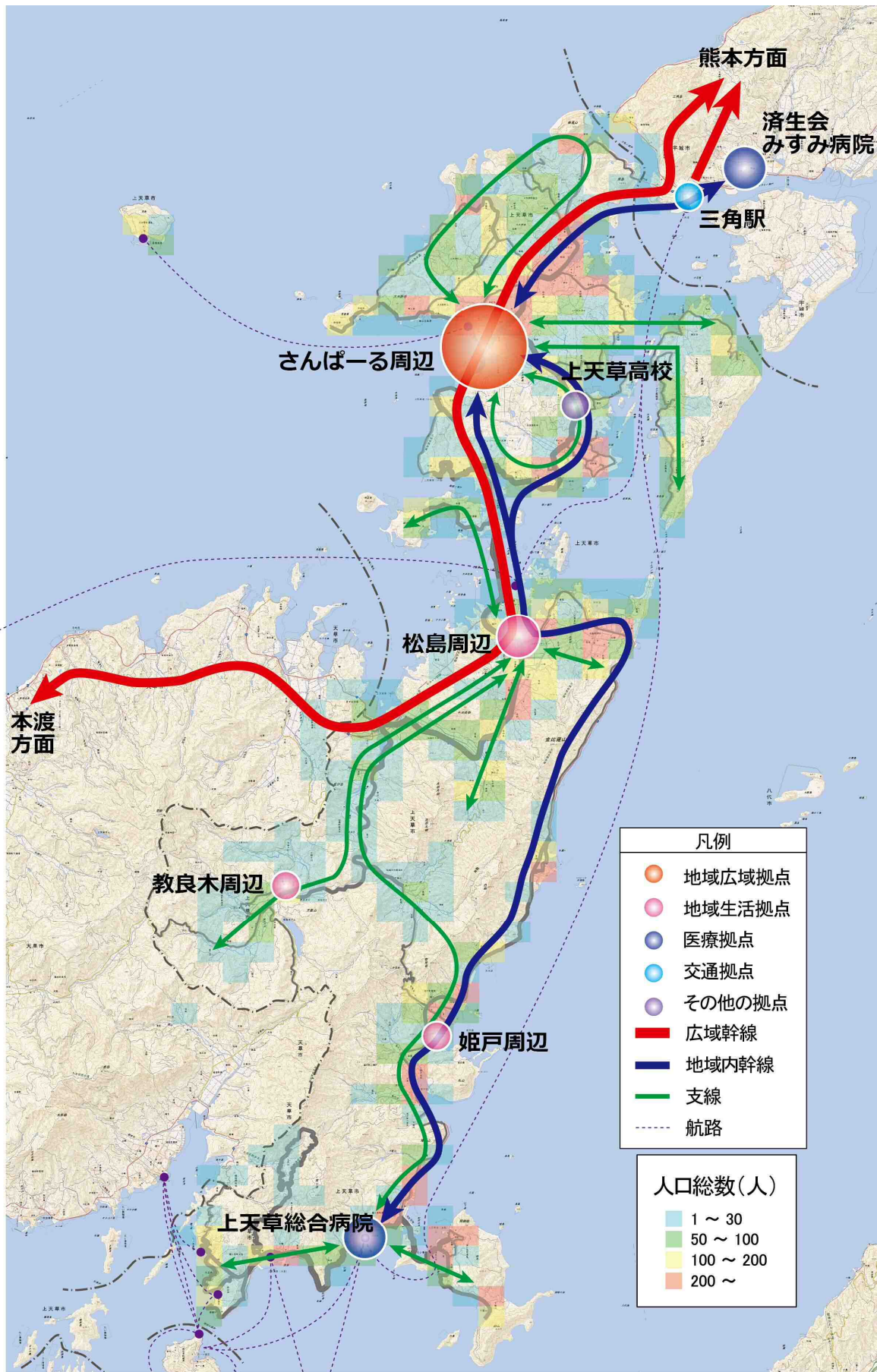


図. 目指す地域公共交通網の姿 (再掲)

表. 地域公共交通網の見直し方針等

		見直し方針等
広域幹線	熊本方面からさんばーる、松島を経由し、大浦方面から本渡へ向かう路線とします。 松島～教良木～本渡間の路線については路線の見直し（短縮等）を行います。	
地域内幹線	本市と近隣市との拠点間移動を担う路線は、済生会みすみ病院からさんばーる間の路線について再編に併せてダイヤの接続強化を行います。また上天草病院を経由し倉岳方面へ向かう路線は見直し（廃止等）を行います。 本市内の拠点間の移動を担う地域内幹線は、さんばーるから松島、姫戸を経由し上天草総合病院へ向かう路線に集約します。編成に合わせて支線との連携がとれたダイヤの接続強化を行います。	
支線	さんばーる周辺 （大矢野地域）	さんばーる周辺を地域内幹線及び大矢野地域における各支線の拠点に位置づけます。上島の路線見直しに伴い、さんばーる発着の路線バス及び乗合タクシー等との連携を考慮したダイヤの見直しを行います。
	上天草高校	基本的に、現在の通学支援バスに関しては維持します。
	松島周辺 （松島地域）	松島周辺を上島における各支線の拠点に位置づけます。上島地域の路線見直しに併せて、広域幹線や地域内幹線との接続強化など、拠点の強化を行います。
	姫戸周辺 （姫戸地域）	松島から内野河内、姫戸を経由して上天草病院へ向かう路線に集約します。
	上天草病院 （龍ヶ岳地域）	上記のとおり松島から内野河内、姫戸を経由して上天草病院へ向かう路線に集約します。また、赤崎～上天草病院間は支線として位置づけます。さらに、上天草病院を拠点として、地域内幹線と乗合タクシーなどの接続強化を行います。
航路	湯島航路は、地域住民の生活航路として必要な路線であることから、今後も航路維持の支援を図るとともに、SUN まりんバスとの接続を維持し、利便性の確保に努めます。 また、本渡～前島～三角航路（天草宝島ライン）は、観光航路として本市の観光コンテンツとして重要であることから、前島において路線バスとの接続を図るなど、観光客の利便性向上に努めます。 その他航路についても、路線バスとのさらなる接続を図ります。	

以下、見直しの対象となる航路と路線バスとの接続状況となります。

※ **30分以上の待ち時間が発生する便**

・湯島～江樋戸航路 ※平成30年1月時点

【湯島→大矢野島】				【大矢野島→湯島】			
船ダイヤ	路線バスダイヤ			路線バスダイヤ			船ダイヤ
江樋戸着	江樋戸発	※	さんばーる着	さんばーる発	江樋戸着	※	江樋戸発
8:00	8:35	上	8:47	6:10	6:41	中	8:15
	8:39	中	8:42	9:00	9:35	上	10:00
9:30	9:35	上	9:47	11:35	11:46	上	13:15
12:30	13:45	上	13:57	14:30	14:41	上	15:00
14:30	14:41	上	15:17	16:30	16:41	上	17:30
16:30	16:41	上	17:17				

※「上」…上循環線（江樋戸バス停）、「中」…中循環線（東江樋戸バス停）

・御所浦～与一ヶ浜～大道航路（フェリー） ※平成30年1月時点

【御所浦→与一ヶ浦→大道】				
船ダイヤ	路線バスダイヤ			
大道港着	大道港入口発	到着時刻	停留所	系統
12:55	13:08	14:11	松島	赤崎発松島行

【大道→与一ヶ浦→御所ヶ浦】				
路線バスダイヤ				船ダイヤ
系統	停留所	発車時刻	大道港入口着	大道港発
松島発倉岳行	松島	11:30	12:18	13:05

・本渡～前島～三角航路（天草宝島ライン）（旅客船） ※平成 30 年 1 月時点

【本渡→前島→三角】

路線バスダイヤ				船ダイヤ	路線バスダイヤ			
系統	停留所	発車時刻	到着時刻	前島港	発車時刻	到着時刻	停留所	系統
松島発 さんばーる行	松島	9:44	9:50	10:50	11:27	12:22	熊本交通 センター	超快速 あまくさ号
快速あまくさ号	熊本交通 センター	9:10	10:44		11:37	13:16	熊本交通 センター	快速あまくさ号
快速あまくさ号	熊本交通 センター	10:45	12:19	13:00	13:04	13:58	本渡バス センター	快速あまくさ号
松島発 さんばーる行	松島	12:30	12:36		13:07	14:46	熊本交通 センター	快速あまくさ号
快速あまくさ号	熊本交通 センター	13:45	15:19	15:25	15:33	15:43	松島着	さんばーる発 松島行
					15:57	16:44	本渡バス センター	快速あまくさ号

※快速あまくさ号及び超快速あまくさ号においては「前島バス停」、さんばーる発松島行の系統については「天草宝島ライン乗場」を停留所とします。

【三角→前島→本渡】

路線バスダイヤ				船ダイヤ	路線バスダイヤ			
系統	停留所	発車時刻	到着時刻	前島港	発車時刻	到着時刻	停留所	系統
松島発 さんばーる行	松島発	9:44	9:50	11:37	11:37	13:16	熊本交通 センター	快速あまくさ号
超快速 あまくさ号	熊本交通 センター	10:00	11:27		12:03	13:13	松島着	さんばーる発 松島行
					12:19	13:13	本渡バス センター	快速あまくさ号
松島発 さんばーる行	松島発	12:30	12:36	14:02	14:34	15:28	本渡バス センター	快速あまくさ号
超快速 あまくさ号	熊本交通 センター	12:15	13:42		14:37	16:16	熊本交通 センター	快速あまくさ号
快速あまくさ号	熊本交通 センター	14:30	15:57	16:22	16:44	18:14	熊本交通 センター	快速あまくさ号
					16:46	17:16	さんばーる	松島発 さんばーる行
					16:49	16:43	本渡バス センター	快速あまくさ号

※快速あまくさ号及び超快速あまくさ号においては「前島バス停」、さんばーる発松島行の系統については「天草宝島ライン乗場」をそれぞれ停留所とします。

・棚底～三角航路（旅客船） ※平成 30 年 1 月時点

【棚底→与ヶ浦→横浦→御所ヶ浦→嵐口→小屋河内→三角】

路線バスダイヤ				船ダイヤ	路線バスダイヤ			
系統	停留所	発車時刻	小屋河内着	小屋河内港	小屋河内発	到着時刻	停留所	系統
赤崎発 教良木行	赤崎	6:40	6:52	7:35	8:13	8:25	赤崎	教良木発 赤崎行
赤崎発 松島行	赤崎	13:00	13:12	14:25	15:09	15:21	赤崎	松島発 赤崎行

【三角→小屋河内→嵐口→御所ヶ浦→横浦→与ヶ浦→棚底】

路線バスダイヤ				船ダイヤ	路線バスダイヤ			
系統	停留所	発車時刻	小屋河内着	小屋河内港	小屋河内発	到着時刻	停留所	系統
松島発 赤崎行	松島	9:55	10:39	11:25	11:42	12:41	松島	赤崎発 松島行
松島発 赤崎行	松島	16:10	16:54	17:15	17:17	18:01	松島	赤崎発 松島行
					18:39	18:51	赤崎	松島発 赤崎行

・本渡～御所ヶ浦航路（旅客船） ※平成 30 年 1 月時点

【与ヶ浦発→池の浦→本渡→小屋河内→本渡→池の浦→本渡→池の浦→与ヶ浦着】

路線バスダイヤ				船ダイヤ		路線バスダイヤ			
系統	停留所	発車時刻	到着時刻	発着港	発着時刻	発車時刻	到着時刻	停留所	系統
赤崎発 教良木行	赤崎	6:40	6:44	池の浦港	6:55	8:21	8:25	赤崎	教良木発 赤崎行
倉岳発 松島行	倉岳校前	8:50	9:22	小屋河内港	9:45	10:39	10:51	赤崎	松島発 赤崎行
赤崎発 松島行	赤崎	13:00	13:04	池の浦港	14:30	15:17	15:21	赤崎	松島発 赤崎行
松島発 赤崎行	松島	16:10	17:02	池の浦港	18:00	18:47	18:51	赤崎	松島発 赤崎行
赤崎発 松島行	赤崎	17:05	17:09						

※池の浦港の乗車及び降車停留所は「池の浦」、小屋河内においては「小屋河内」とします。

事業実施にあつての留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●見直す運行区間及び経路の設定や各種拠点における接続ダイヤの見直し・強化</li> <li>●見直しを行った運行ダイヤの情報提供 (新たに路線間の接続を強化した運行ダイヤや廃止となる路線等に関してはチラシやパンフレットを作成し、広く宣伝する。)</li> <li>●周辺自治体との協働</li> </ul>
--------------	--

## 2. スクールバスを活用した地域公共交通の導入

実施概要	各交通資源の役割分担を考慮し、スクールバスが運行している地域において、スクールバスへの混乗もしくは空き時間での活用、さらには路線バスを活用したスクールバスとしての機能確保などについて取り組みます。
基本方針	方針②ターゲットや役割分担を明確にした地域公共交通体系の構築
関連目標	目標②地域資源を活用した地域公共交通の導入

### 《具体的な実施内容》

- 実施主体 : 市、交通事業者、地域住民、関係機関
- 主な事業箇所 : P113 に示す「考えられる導入対象地域」
- 計画期間 : H30 年～H31 年
- 実施期間 : H32 年～H34 年
- 実施内容 : 既存の地域公共交通（路線バス、乗合タクシー）とスクールバスが重複する地域等において、スクールバスへの混乗もしくは空き時間での活用、さらには路線バスを活用したスクールバスとしての機能確保などについて地域の実情に応じて検討の上、実施します。スクールバスなど地域資源を活用した地域公共交通の導入を図ることで、本市全体としての財政抑制につながるとともに、地域住民の新たな移動手段の確保につなげます。なお、導入にあたっては、混乗に対する地域住民の同意や、需要に応じた運行車両の確保などを考慮しながら進めます。

### 【モデル地区での実証結果概要】

- ・実施実験は樋合・永浦地区を対象に一ヶ月間行いました。
- ・運行ダイヤは平日とし、既存の路線バスとの重複はさけるように設定しました。また、利用は登録制とし、運行料金は無料です。
- ・利用許可証発行者（登録者）数は 26 名（男性 8 名、女性 18 名）でした。

### 【モデル地区での実証結果の考察】

- ・実証運行の結果から、利用者数は全体的に少なかったものの、スクールバスを活用した時間帯及びその運行に関しては、ある一定の需要が見込まれることがわかりました。なお、スクールバス混乗においては、利用可能な乗車人員の制約等があったものの、全体的に利用者がほとんど見られない状況でした。
- ・地域公共交通のサービス水準の向上は、高齢者などの外出意欲を向上させ、地域公共交通の利用者増に一定の効果があることが確認されました。また、スクールバスも地区住民のニーズ等を踏まえた適切なサービスを提供することで、地域公共交通として活用可能であることが確認されました。

### 【導入に当たっての注意点】

- ・導入地区に応じて需要に対する適切なサービス水準（運行日、運行本数・時間帯、運行形態など）の設定が必要です。また、サービスの設定の際には、費用対効果など運行効率性を考慮する必要があります。
- ・既存の地域公共交通で提供していたサービスをカバーしつつ、地区の需要に応じた柔軟かつ効率的な運行が可能かを検証することが求められます。

表. 考えられる導入対象地域

対象地区	考え方
上地区	SUN まりんバス上循環とスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、既存のSUN まりんバスを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討の上実施します。
中地区	SUN まりんバス中循環とスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、既存のSUN まりんバスを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討の上実施します。
樋合・永浦地区	モデル地区における実証運行結果を踏まえ、既存路線バスを廃止し、スクールバスを活用した新たな地域公共交通の導入に取り組みます。具体的には、スクールバスへの混乗もしくは空き時間の活用について検討の上実施します。
樋島地区	路線バスとスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、スクールバスへの混乗や空き時間の活用について検討の上実施します。
大作山地区	乗合タクシーとスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、既存の乗合タクシーを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討の上実施します。
大道地区	路線バスとスクールバスの一体化に取り組みます。具体的には、路線バスを活用し、スクールバスとしての役割を担うことが可能か検討の上実施します。

※次ページにて考えられる導入対象地域の掲載（地図）

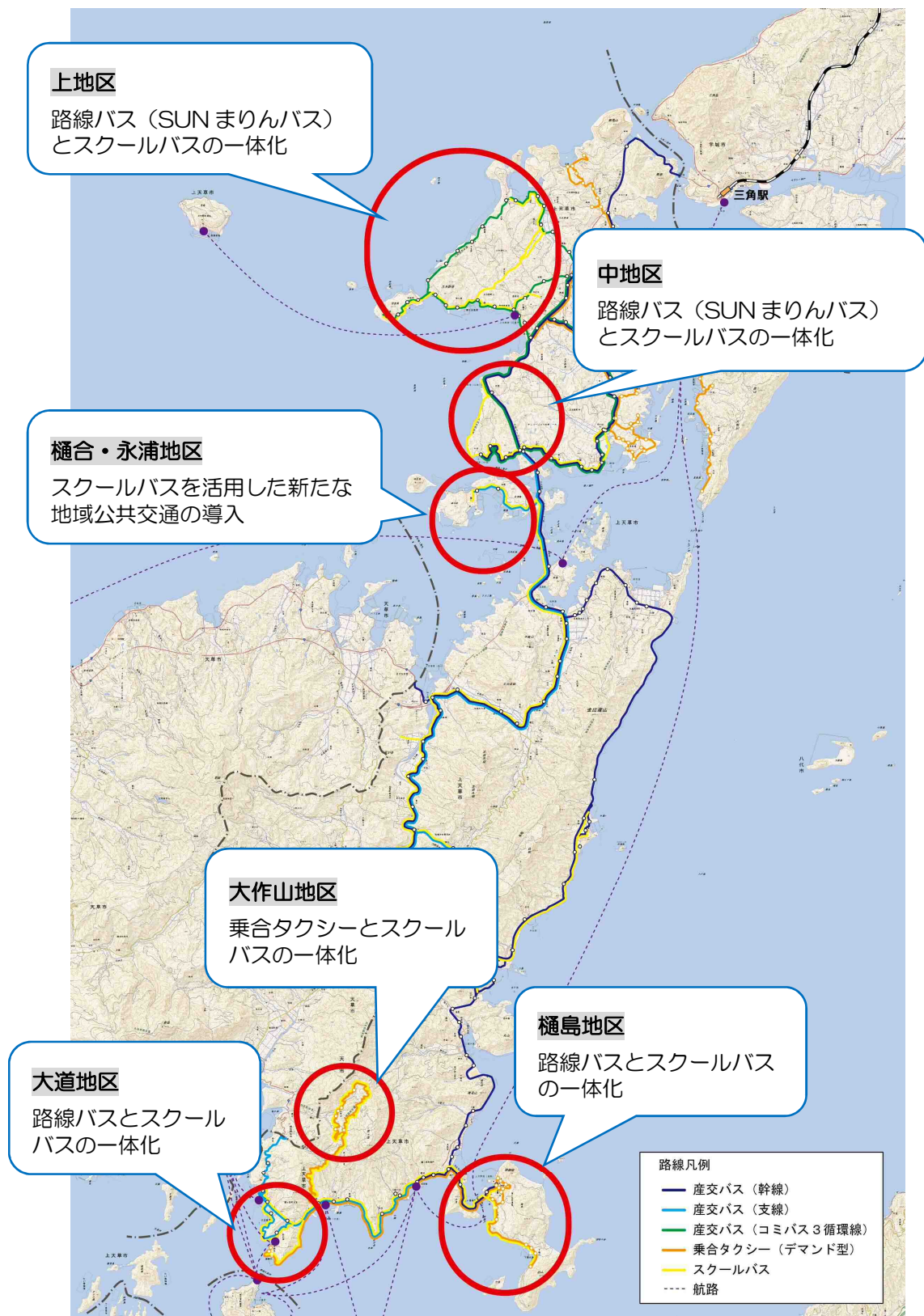


図. 考えられる導入対象地域

<p>事業実施にあつての留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●教育関係者との協議</li> <li>●交通事業者との協議</li> <li>●地域住民との協議</li> <li>●運行ルート設定や既存の地域公共交通との重複を避けたダイヤの設定</li> </ul>
---------------------	---



### 3. 新たな地域公共交通の導入

実施概要	客貨混載事業などをはじめとする地域公共交通に関する技術的・制度的な動向を踏まえ、人流と物流の観点から過疎地域の高齢者やターゲットに応じた新たな地域公共交通の導入を目指します。
基本方針	方針②ターゲットや役割分担を明確にした地域公共交通体系の構築
関連目標	目標③新たな地域公共交通の導入

#### 《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、交通事業者、交通管理者、道路管理者、地域住民、関係機関

主な事業箇所 : 本市全域

計画期間 : H30年～H32年

実施期間 : H33年～H34年

実施内容 : 客貨混載事業などをはじめとする地域公共交通に関する技術的・制度的な動向を踏まえ、人流と物流の観点からターゲットに応じた新たな地域公共交通の導入を目指します。現在、路線バスやタクシーを活用した客貨混載事業が各地で検討されているとともに、中山間地域等においては道の駅を拠点とした自動運転サービスの実証実験が実施されるなど、新たな地域公共交通の導入が進んでいます。本市においても、人流と物流の観点からそのような取り組みの導入を目指すことで、交通事業者で顕在化している運転手不足や運転手の高齢化などの問題解決が期待されます。

#### 【参考事例①】

事業 : タクシーでの客貨混載

実施団体 : 旭川中央ハイヤー株式会社、佐川急便株式会社

対象路線 : JR東旭川駅と約20キロ離れた旭川市米飯（パーぱん）地区（約200戸）を結ぶ「のりタク米飯線」

実施概要 : タクシー会社と運送会社が連携し、乗合タクシーを使用した客貨混載や個別配送の実施は初の事例です。旭川中央ハイヤーは後部座席に荷物置き場を設けた14人乗りのワゴン車を新たに導入しています。午前中に荷物を受け取り、予約のない時間帯に運転手が荷物を配送先まで運び、再配達にも対応します。同路線の利用者は1日平均16人であり、配送委託料を得ることで路線の収支改善を見込みます。佐川急便の役割としては、配達員の負担軽減や労働環境改善、配達車両の有効活用が求められます。

【参考事例②】

事業：中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス  
 実施団体：道の駅「芦北でこぼん」拠点とした自動運転サービス地域実験協議会  
 実験車両：ヤマハ発動機（株）が新開発した、7人乗りカートタイプ（小型自動車登録）  
 実験期間：平成29年10月1日～10月7日 一週間  
 運行便数：8:00～ 1便（農作物の出荷専用）、10:00～15:00 6便  
 1回あたり45分程度で走行

対象：地元モニター

実験における検証内容：

- ①道路交通（道路構造、道路管理、混在交通対応、拠点に必要なスペース）
- ②地域環境（気象条件、通信条件）
- ③コスト（車両の導入・維持コスト、車両以外に必要なコスト）
- ④社会受容性（快適性、利便性）
- ⑤地域への効果（高齢者の外出の増加、農作物の集出荷の拡大 等）

実験ルート：



資料：国土交通省

<p>事業実施にあつた際の留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新たな地域公共交通の導入に際するターゲットの明確化</li> <li>●地域住民との合意形成</li> <li>●導入可能な地域の選定およびモードの検討</li> <li>●導入に伴う他の地域公共交通との競合の有無</li> <li>●交通事業者との連携</li> <li>●導入に向けたインフラ整備</li> <li>●その他、警察機関及び道路管理者等との調整</li> </ul>
----------------------	--

#### 4. 地域公共交通座談会の実施

実施概要	保育園児・小学生、高齢者などを対象に、地域公共交通に対する意識啓発を目的とした座談会を実施します。併せて、地域公共交通利用体験ツアーなど、地域公共交通を使ってみる場の提供を行います。
基本方針	方針③地域公共交通の利用促進及び需要創発
関連目標	目標④地域公共交通に対する市民の意識改善

##### 《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、交通事業者、交通管理者、地域住民

主な事業箇所 : 本市の保育園、高齢者向けサロンの場など

実施期間 : H30年～H34年

毎年、各町（大矢野、松島、姫戸、龍ヶ岳）において1回実施。

実施内容 : 保育園児・小学生、高齢者などを対象に、地域公共交通に対する意識啓発を目的とした座談会を実施します。

保育園児・小学生を対象とした座談会を実施することで、幼いころから地域公共交通に対する愛着を育成し、将来的な地域公共交通利用につなげるとともに、保育園児等が地域公共交通に対して興味を持つことで、その保護者と同伴で利用するなど、地域公共交通に対する利用促進や需要創発が期待されます。

一方、高齢者を対象とした座談会の実施を行うことで、地域公共交通に対する意識の改善を図るのみでなく、運転免許証の自主返納につながり、自家用車運転における危険性の回避など、安全・安心な日常生活環境の確保も期待されます。なお、実施にあたっては、市福祉所管部署や社会福祉協議会等と連携を図り、高齢者等の健康増進や介護予防等の観点から「おでかけ」を促進する事業としての実施が考えられます。

【実施内容 案①】

- 対 象 : 本市の保育園児（及びその保護者）
- 目 的 : 地域公共交通に親しみを持ち、利用のきっかけづくりを行うとともに地域公共交通に対する愛着育成
- 内 容 : ・地域公共交通利用体験ツアー  
（地域公共交通を実際に利用もしくは模擬体験を行う）  
・地域公共交通に関するビデオ鑑賞会  
・また、保護者も同時参加とすることで、自動車を主要な移動手段とする世代に対しての地域公共交通利用のきっかけを作る

【実施内容 案②】

- 対 象 : 本市内の高齢者（いきいき高齢者教室、あっぷあっぷサロン等の参加者）
- 目 的 : 高齢者の運転免許の自主返納を促すとともに、地域公共交通の利用促進を図る
- 内 容 : ・運転免許未返納者に対して、自主返納の利点及び高齢者の自動車運転の危険性についての説明を行います。また、同時に産交バスが発行を行う「免許返納者割引乗車券」についての周知を行います。（もしくは、事前に告知し、その場で発行できるようにします）  
・地域公共交通の乗り方教室（地域公共交通の乗車方法説明及び乗車体験）  
・その他、地域公共交通に関する説明
- 例：○対象→乗合タクシーの導入地域であり、収支率が運行継続基準を満たしていない地区  
○内容→・収支率が運行継続基準を満たしていないことに対する説明  
（乗り合うことの意義や今後廃止となる可能性について）  
・参加者間で意見交換を行い、乗り合う時間帯の合致する相手を見つける

事業実施にあたっての留意点	●利用体験を行う場合の車両や安全面の配慮 ●また、実際の利用者に対する事前告知 ●地域住民（保育園児・小学生、高齢者など）及び教育機関等との連携 ●効果の検証
---------------	--

## 5. 事業所などを対象とした市全域でのノーマイカーデーの実施

実施概要	市全体の事業所などを対象に、週1回もしくは月1回、地域公共交通を使ってみる場の提供として、ノーマイカーデーを実施します。なお、当面は市役所職員を対象に推進します。
基本方針	方針③地域公共交通の利用促進及び需要創発
関連目標	目標④地域公共交通に対する市民の意識改善

### 《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、事業所

主な事業箇所 : 本市全域（当面は市役所職員を対象）

実施期間 : H30年～H34年

実施内容 : 当面、週に1回、市役所職員を対象としたノーマイカーデーを実施し、地域公共交通の利用促進を図ります。ただし、ノーマイカーデーに関しては従来より取り組まれている結果、定着しない状況です。そのため、月1回からはじめるなど、参加者の負担を軽減し、まずは参加率の向上に努めます。参加率の向上に向けては、参加状況をモニタリングし、その結果を公表することで参加者意識の改善を目指します。その他、休日を利用したイベントと組み合わせたノーマイカーデーを行うことで、市役所職員も含めた一般利用者に地域公共交通を利用する機会を設け、地域公共交通利用を身近なものに感じてもらいます。同時に市役所職員を対象としたアンケート調査等も併用して行い更なる利用促進を図るとともに、市全域での通勤時のノーマイカーデー実施に向けた課題を明らかにします。

### 【参考事例①】

実施自治体：松本市ノーマイカーデー推進市民会議（40の企業・団体で構成）  
（次ページにて広報資料の掲載）

概要 : 松本市では日本初参加の2004年から参加し、以下の取組みにてモビリティウィーク&カーフリーデー日本アワード2016等数々の賞を受賞しています。

以下、優良な取組み例

- バス通行時に道路を区分するカラーコーンの代わりにプランターを使用  
→歩行者への圧迫感の軽減
- 車椅子を購入、イベント以後も来街者に貸出しする取組みの開始  
→安心・安全に通りを散策してもらうことが可能
- 公共空間で歩行者とバスが共存するトランジットモール区間の拡大  
→まちの中心部を人々が快適に移動できる取組み

EUROPEAN MOBILITY WEEK

スロー・イズ・ビューティフル  
花を愛でる速度でいこう

2017 まちなかで車のない空間を体験する1日  
**松本ノーマイカーデー**

市民のノーマイカー運動に対する意識を啓発するとともに、車の利用をできる限り抑制し、環境にやさしい、持続可能なまちづくりを目指して開催します。

**9.23 祝 10:00-15:00**

※小雨決行(お問い合わせTel.0263-34-3000)

ノーマイカーエリア(自転車通行止め区域)

中町通り	ゆっくり、のんびり中町(中町・日本文化体験デー)
大名町通り	ちびっこおもちゃ広場
緑町通り	緑動おもしろ広場とキッズサイクル体験
縄手通り	より安全・安心にお買い物や通行ができるナガが通りを目標にして試行中
高砂通り	ゆるやかな人の流れと赤れあり

メイン会場  
松本城大手門前形跡広場(※松本城大手門跡跡地)

松本城大手門前形跡広場(※松本城大手門跡跡地)

大町通り・中町通り

トランジットモール(※バス等の公共交通機関が通行できるエリアにも通行規制(無料))

主催：松本市ノーマイカーデー推進市民会議  
(事務局) 松本市役所 建設部 交通安全・都市交通課 〒390-8620 松本市丸の内3番7号  
Tel.0263-34-3245 Fax.0263-34-3202 Email:kouuu@city.matsumoto.lg.jp

松本ノーマイカーデーは、ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデーに参加しています。

**EUROPEAN MOBILITY WEEK**

ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデーは、市街地中心部においてマイカーを使わない地域を創出し、一日だけ車のない都市空間をつくり出し、車に頼らない日常生活を体験する世界的な社会啓発運動です。  
松本では日本初参加の2004年から参加しています。

ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー 2017のテーマ  
**Clean, shared and intelligent mobility  
SHARING GETS YOU FURTHER**  
～きれいで、共有された、賢い移動～  
シェアして、もっと先へ(共同利用による新しい可能性)

一般社団法人カーフリーデージャパン公式サイト <http://www.cfdjapan.org/>

**自動車通行止め区域**

交通規制  
**9.23 祝 10:00-15:00**  
中町通り・大名町通り・緑町通り  
縄手通り・高砂通り  
※大名町通り・中町通りはバスのみ通行します。  
臨時パークアンドライド駐車場  
県松本合同庁舎(松本市島立1020)  
※タワンスニーカーコース(0930分費用)に限り乗り換え松本駅アルプス口へ

各会場の企画

メイン会場	適合せしモノータイムス24ブース(カーシェアリング)等、市民共創活動「まちを(ま)るく」プロジェクトブース、松本アルプスフリーデー、(リ)ラフパルク(無料)等、松本市上下水道局ブース(松本の水道局)。
中町通り	外国人向け日本文化体験デー(餅つき、茶道、茶湯、扇子付けなど)、商店街の10店舗でも体験可
大名町通り	キッズおもちゃ広場、フリーアートコーナーで遊遊にチョークで絵を描こう
緑町通り	新鮮市(国産の野菜・きのこ等販売)、キッズサイクル(ストライダー)体験、熊鷹山麓オープンテラスでカフェ・ランチ・グッズ販売
縄手通り	ソーラー発電の(パネル)展示、貸出車展示、休憩スペースで一杯
高砂通り	ジャパングム体験、水ヨーヨー、防災説明による出展

企画の最新情報はコチラ → **2017松本ノーマイカーデー**

**9.21 祝 ノーマイカー通勤統一実施日**  
松本市ノーマイカーデー推進市民会議構成団体は、ノーマイカー運動に取り組みます。

図. 松本市 ノーマイカーデー チラシ表面裏面

<p>事業実施にあたっての留意点</p>	<p>※休日を利用したイベント等を実施する場合</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● イベント内容の明確化</li> <li>● 実施団体の設立</li> <li>● イベントの周知(自治体への呼びかけやチラシ等の作成など)</li> <li>● 実施に対しての交通安全整備の手配</li> <li>● 交通事業者や商業施設、開催道路の沿線住民などとの連携</li> </ul>
----------------------	---

## 6. 地域公共交通だよりの発行

実施概要	地域公共交通に関する情報を定期的に発信し、市民の地域公共交通に対する意識啓発を目的として、地域公共交通だよりを発行します。なお、行政区内での回覧やホームページ等での発行を行います。
基本方針	方針③地域公共交通の利用促進及び需要創発
関連目標	目標④地域公共交通に対する市民の意識改善

### 《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、交通事業者、地域住民、

主な事業箇所 : 本市全域

実施期間 : H30～H34

毎年、2～3回 発行。

事業内容 : 地域公共交通に関する情報を定期的に発信し、市民の地域公共交通に対する意識啓発を目的として、地域公共交通だよりを発行します。地域公共交通だよりに、地域公共交通の利用状況やイベント等の告知を掲載することで、地域公共交通に対する市民の意識改善を図ります。

なお、これらの取り組みに関しては、継続的に発行することが重要であるとともに、掲載内容についても市民の関心を向上させる内容の検討が必要です。発行後は市民への周知を図るため、行政区内での回覧やホームページ等への掲載を行います。

### 【掲載内容について（案）】

- ・現状の利用状況について
- ※各地区や路線ごとにグラフ等で公開することで目標数値への目安を可視化する。
- ・座談会の実施に関する詳細や地域公共交通関連のイベントに関する紹介
- ・計画策定に対しての住民向けの説明
- ・運行継続基準を満たす地区に対しての表彰の発表 など

右図、以前発行した公共交通だより  
(H28年3月)

【今後の公共交通だよりの発行は、下記を予定しています。】  
上天草市公共交通だより vol.2 : 平成 28 年 11 月中旬頃 テーマ「運行計画（概要）、住民説明会開催のお知らせ」

事業実施にあたっての留意点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●掲載内容の決定</li> <li>●効果の検証</li> <li>●地域住民との連携</li> </ul>
---------------	---

## 7. 路線バスを活用したバスパック等の商品開発

実施概要	観光客等をターゲットとし、路線バスを活用したバスパック等の商品開発を交通事業者や沿道施設、宿泊施設等と連携して実施します。
基本方針	方針③地域公共交通の利用促進及び需要創発
関連目標	目標⑤観光客などの地域公共交通の利便性向上

### 《具体的な実施内容》

実施主体 : 上天草市、地域関係者（観光施設、商業施設等）、交通事業者  
 主な事業箇所 : 本市全域  
 計画期間 : H30年～H32年  
 実施期間 : H33年～H34年  
 実施内容 : 観光客等をターゲットとし、路線バスを活用したバスパック等の商品開発を交通事業者や沿道施設、宿泊施設等と連携して実施します。現在、本市においても既に路線バスを利用するバスパックが存在していますが、より市内での観光客の回遊性の向上など、観光客の利便性向上に向けて検討します。例えば、往復バス利用券に加え、市内を自由に回遊できる1日乗車券などの一体的な商品が考えられます。その他、路線バスを利用すること自体の目的化など、地域公共交通の利用促進や需要創発につながる商品開発を行います。

### 【参考事例①】

名称：産交バス日帰りバス旅 「天草 イルカウォッチングと温泉入浴」

料金：5,900円/大人1人

所要時間：10:00～17:46

(7:30～15:14 午前コース、12:15～20:31 午後コース)

オプション：クレジット支払い可、温泉あり、2日間券利用OK

運営事業者：産交バス

概要 : 路線バスや快速バスと各施設の利用券がセットになったもので、ガイドは付かず、事前に設定されたコースに沿って個人で観光する。

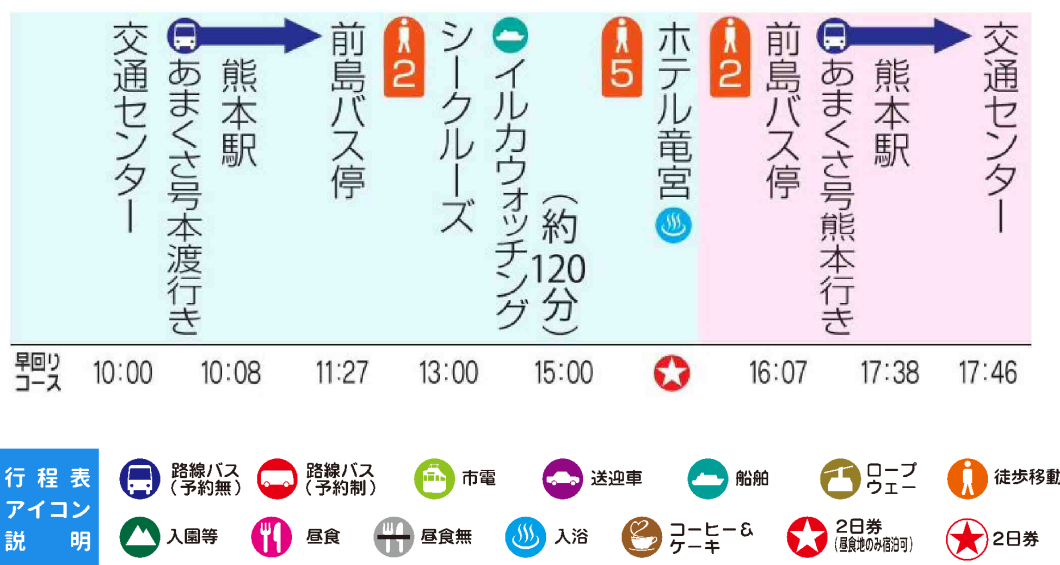






図. クルーズ船に乗車する観光客の様子

その他、上天草市における導入済みバスパック（平成 30 年 1 月現在）

- 風光明媚！「天草五橋クルーズ」＆「ホテル竜宮」でセレクトな1日
- 天草の魅力をお手軽体験！「天草五橋半日コース」
- 文明開化の香り漂う文化遺産「三角西港」半日コース
- 上天草 松島観光ホテル「岬亭」で魅力の温泉&グルメ
- 天草本渡の名店「はなれ利久」とイルカウォッチングで天草の魅力を満喫
- 【平日限定】天草で手軽に魚釣り体験！天草釣り堀レジャーランドとスパ・タラソ展望温泉
- 忘れられない思い出がいっぱい！オーシャンビューリゾート「小松屋渚館」
- 天草五橋クルーズと松島観光ホテル岬亭【プレミアムコース】

<p>事業実施にあつての留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関係機関と連携した枠組みの構築           <ul style="list-style-type: none"> <li>民間（観光協会等）：旅行プラン素案の作成</li> <li>※天草宝島観光協会、天草四郎観光協会、苓北町観光協会</li> <li>行政（観光自治体）：旅行プラン素案に対するアドバイス、商品の売り込み</li> </ul> </li> <li>● 観光事業者及び交通事業者の割引に係る協力等</li> </ul>
---------------------	--

## 8. 観光施設や商業施設と連携した地域公共交通の広報媒体作成

実施概要	観光客や地域住民をターゲットに、路線バスの利用促進を図ることを目的としてテーマに沿ったリーフレットやクーポン入りのチラシを観光施設及び商業施設と連携して作成します。
基本方針	方針③地域公共交通の利用促進及び需要創発
関連目標	目標⑤観光客などの地域公共交通の利便性向上

### 《具体的な実施内容》

実施主体 : 上天草市、地域関係者（観光施設、商業施設等）、交通事業者

主な事業箇所 : 本市全域

計画期間 : H30（作成期間含む）

実施期間 : H31年～H34年

事業内容 : 観光客や地域住民をターゲットに、路線バスの利用促進を図ることを目的としてテーマに沿ったリーフレットやクーポン入りのチラシを観光施設及び商業施設と連携して作成します。観光客に対しては、新たな需要創発なども見据えて女性観光客や景観鑑賞などをターゲットとした観光コースの設定や、そのコースに基づいたリーフレット等の作成を行います。なお、観光客は地域に不慣れな方であることを前提に、詳細な説明の入った地図やバス停留所を掲載するなど、誰でも分かりやすく、迷わず観光できるような情報やその掲載方法の工夫が必要と考えられます。その他、リーフトそのものが乗り放題切符の購入割引クーポンとなるようにすることで、観光客の地域公共交通利用を促進させるとともに、クーポンの利用から市内での周遊性を高めることが期待されます。一方、地域住民に対しては、クーポンを活用したチラシの作成などが考えられます。商店街店舗での割引クーポンを掲載し、そのクーポンを商店街で使用すると、地域公共交通の利用券と交換になるなど、商店街を利用する地域住民に対して地域公共交通利用のきっかけをつくり、利用促進及び需要創発につなげます。

### 【参考事例①】

名称 : 路線バスのたび 棚湯 100 線内成線の旅

ターゲット : 観光客

運営事業者 : 亀の井バス


・・・リーフレット掲載内容案



図. 亀の井バス 観光リーフレット 表面



図. 亀の井バス 観光リーフレット 裏面

【参考事例② 本市におけるクーポン活用例】

事例名：あまくさ乗り放題きっぷ

ターゲット：観光客

概要：快速あまくさ号往復乗車券と天草島内路線バス乗り放題券を組み合わせたものであり、該当路線は下記のとおりです。（下線部が当市該当路線）



快速あまくさ号、天草島内を走る一般路線バス、シャトルバス、上天草市SUNまりんバス、天草本渡市街地循環バス のってみゆうカー

料金：2日間 4,200円 3日間 5,300円

施設・物産割引特典（上天草市内施設のみ記載）：

- 天草四郎メモリアルホール 入館料50%OFF
- わくわく海中水族館シードーナツ 入場料15%OFF
- スパ・タラソ天草 入場料20%OFF
- 上天草物産館さんぱーる 「酪農ソフトクリーム」を10%OFF
- 藍のあまくさ村 ノベルティプレゼント

【参考事例③ クーポン活用例 その2】

事例名：商店街割引クーポン

ターゲット：地域住民

概要：下通繁栄会加盟店での購入金額により、

対象となる駐車場・バス・市電などにそのまま駐車料金、運賃として使える券の事です。

割引内容：・下通繁栄会提携駐車場（対象駐車場 32箇所）

- ・バス（熊本市営・産交・電鉄・熊本バス）※県外行きのバスは利用不可
- ・熊本市電・電鉄電車



<p>事業実施にあつたの留意点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●需要に即したテーマの設定</li> <li>●関係機関と連携した枠組みの構築             <ul style="list-style-type: none"> <li>民間（観光協会等）：プラン素案の作成</li> <li>※天草宝島観光協会、天草四郎観光協会、苓北町観光協会</li> <li>行政（観光自治体）：プラン素案に対するアドバイス</li> </ul> </li> <li>●関係機関との連携</li> <li>●掲載形態及び内容</li> <li>●観光事業者及び交通事業者の割引に係る協力等</li> </ul>
---------------------	---

## 9. 地域イベントと連携した公共交通利用促進キャンペーンの実施

実施概要	地域で開催されるイベント等と連携し、地域公共交通の利用促進を目的としたキャンペーンを実施します。 例) 観光系イベントの実施時、園児などの遠足時、スポーツ大会等の実施時など
基本方針	方針④市民と一体となり持続可能な地域公共交通に関する仕組みの構築
関連目標	目標⑥地域公共交通に関する新たな仕組みづくり

《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、交通事業者、地域住民、その他関係者

主な事業箇所 : 本市全域

実施期間 : H30年～H34年  
毎年、1件実施。

実施内容 : 地域で開催されるイベント等と連携し、地域公共交通の利用促進を目的としたキャンペーンを実施します。本市で実施する食やスポーツ等をテーマとした集客イベントと連携し、地域公共交通の利用促進を目的としたキャンペーンを実施します。なお、施策8で作成した商店街と地域公共交通との連携したチラシを配布するとともに、地域公共交通に対する愛着育成のための絵画コンテストやバス・タクシー車両の公開などを行います。

### 【参考事例①】

主催団体 : 一般社団法人熊本県バス協会

共催団体 : 九州産交バス株式会社、産交バス株式会社、熊本市交通局、熊本都市バス株式会社、熊本電気鉄道株式会社、熊本バス株式会社

後援団体 : 九州運輸局熊本運輸支局、熊本県、熊本県警察、熊本市、株式会社肥銀コンピュータサービス、熊本日日新聞社、RKK、TKU、KKT、KAB

内容 :  ボンネットバスと記念撮影&オリジナル・チャリティ缶バッチづくり  
(限定200名・ひとり100円 ※熊本地震義援金)

カルデラ号展示&阿蘇市観光と物産展

・バスのエンジンルーム公開

・ICカードを使ったバスの乗り方体験

絵画コンクール子供たちが描く未来のバス

熊本県警察「交通安全フェア」

熊本市の公共交通施策に関するブース など



## 10. 生活交通導入ガイドラインの見直し・運用

実施概要	平成 24 年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」における生活交通導入ガイドラインに関して、持続可能な地域公共交通体系の構築を目的に、最新の動向などを踏まえ見直し、PDCA の実践に取り組めます。
基本方針	全ての方針①～④に関連
関連目標	全ての目標①～⑥に関連

《具体的な実施内容》

実施主体 : 市、交通事業者、地域住民

主な事業箇所 : 本市全域

実施期間 : H30 年～H34 年（運用）

### ※生活交通導入ガイドラインの主な見直し内容

○生活交通ネットワーク計画による「上天草市生活交通導入ガイドライン」では、生活交通導入の流れにおいて、「路線バスが運行している地域」「路線バスが運行していない地域（交通空白地域等）」ごとに、考え方等を示していました。

・「路線バスが運行している地域」

⇒ 運行継続基準を設定し、その基準を基に、見直し・運行・モニタリングの実施

・「路線バスが運行していない地域（交通空白地域等）」

⇒ バスもしくは乗合タクシーの運行の判断基準を示すとともに、乗合タクシーの導入要件を設定し、その要件を満たす地域に対して、運行形態を検討し、運行。さらには、運行継続基準を設定し、その基準を基に、見直し・運行・モニタリングの実施

その結果として、路線バスから乗合タクシーへの変更や交通空白地域の解消など、本市における地域公共交通はある一定程度、充足したと考えています。

しかし、依然として従来の運行継続基準を満たすことができない路線や地域等が多く存在することから、今後は、「地域公共交通が運行されている地域」に対しては、基準に基づき見直しや利用促進を図っていきます。一方、依然として交通空白地域（「地域公共交通が運行されていない地域」）が存在することから、そのような地域に対しては、地域主体かつ地域と一体となって、地域公共交通の確保に取り組んでいくこととします。

※なお、運行継続基準に対する地域公共交通の状況や先に設定した目標値などを鑑みて、運行継続基準は基本的に同じとします。

○従来、地域公共交通として主に路線バスもしくは乗合タクシーを対象としてきましたが、P112・115 で示したとおり、今後はスクールバスの活用や新たな地域公共交通の導入なども含めて、地域に適した移動手段を検討します。

## 上天草市生活交通導入ガイドライン改訂内容

### 【生活交通導入の基本的な考え方】

- 考え方①. 既存の生活交通（路線バス、乗合タクシーなど）に加えて、地域に存在する交通資源（スクールバスなど）の有効活用
- 考え方②. 地域の実情に応じた持続可能な運行形態の検討
- 考え方③. 運行継続基準等の明確化
- 考え方④. 住民、事業者、行政が一体となった生活交通の確保
- 考え方⑤. PDCA サイクルの構築

### 【生活交通導入の流れ】

本市における生活交通については、地域公共交通が運行されている地域と、運行されていない地域を分けて次頁に示す流れで導入を検討します。

#### 地域公共交通が運行されている地域

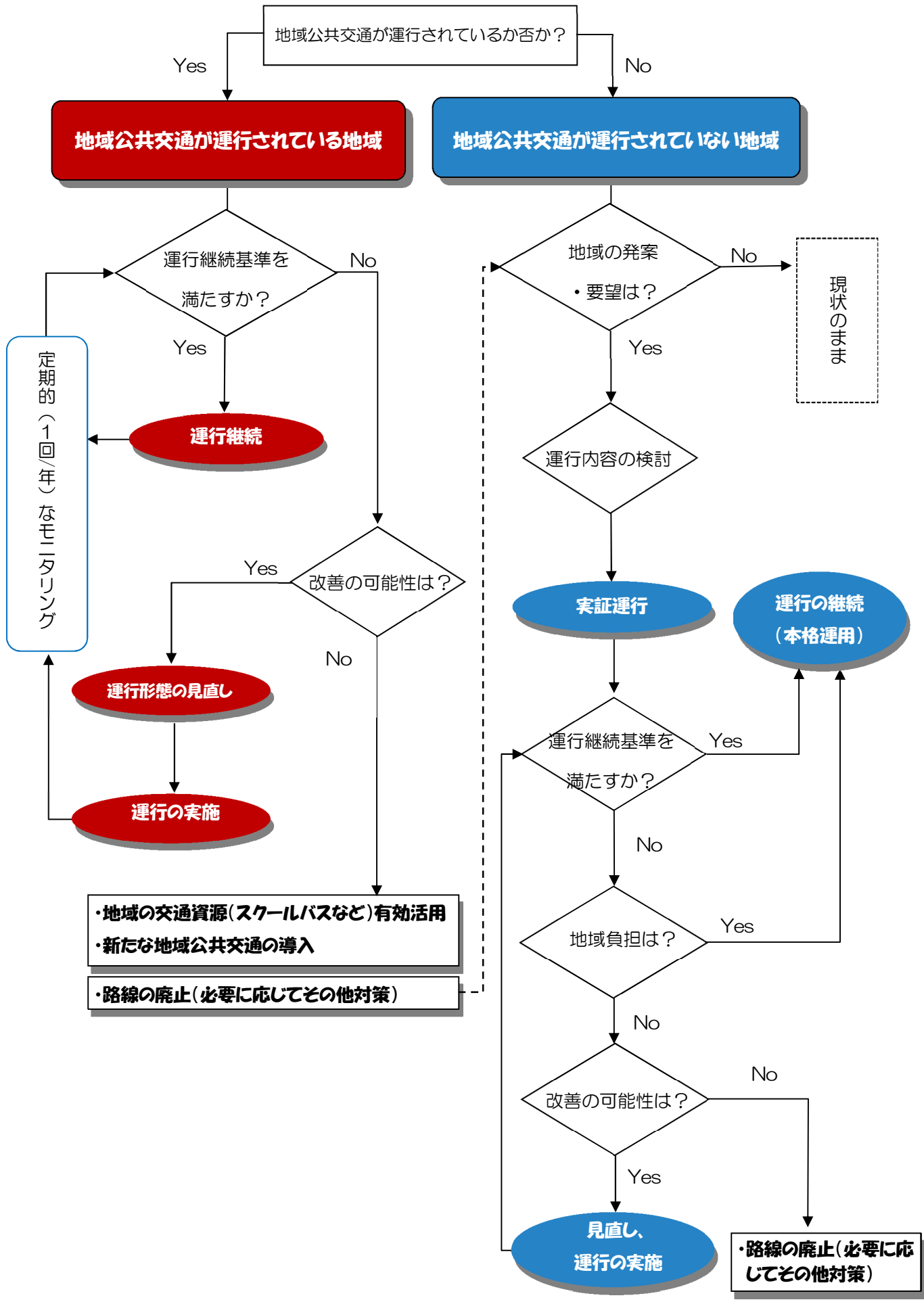
地域公共交通が運行されている地域においては、運行継続基準を満たすか否かで運行継続を判断します。運行継続基準を満たす場合は運行を継続します。運行継続基準を満たさない場合は、既存の地域公共交通の改善の可能性を検討します。改善の可能性がある場合には、運行形態の見直しを行い、運行を実施します。また、改善の可能性がない場合には、地域に存在する交通資源（スクールバスなど）の有効活用や新たな地域公共交通の導入可能性などについて検討しますが、それらが困難な場合には、廃止（必要に応じてその他対策検討）となります。

#### 地域公共交通が運行されていない地域

地域公共交通が運行されていない地域においては、地域の発案や要望等がある場合は地域が主体となって導入を行うことを可能とします。地域組織の構成及び地域の導入要件を踏まえて運行内容を検討し、実証運行を行います。その結果、運行継続基準を満たす場合は本格運用となり運行を継続しますが、運行継続基準を満たさない場合は、地域の負担等について検討を行い、運行を継続するか否か判断します。なお、地域負担等が困難な場合は改善の可能性を検討しますが、改善の可能性がなければ廃止（必要に応じてその他の対策検討）となります。

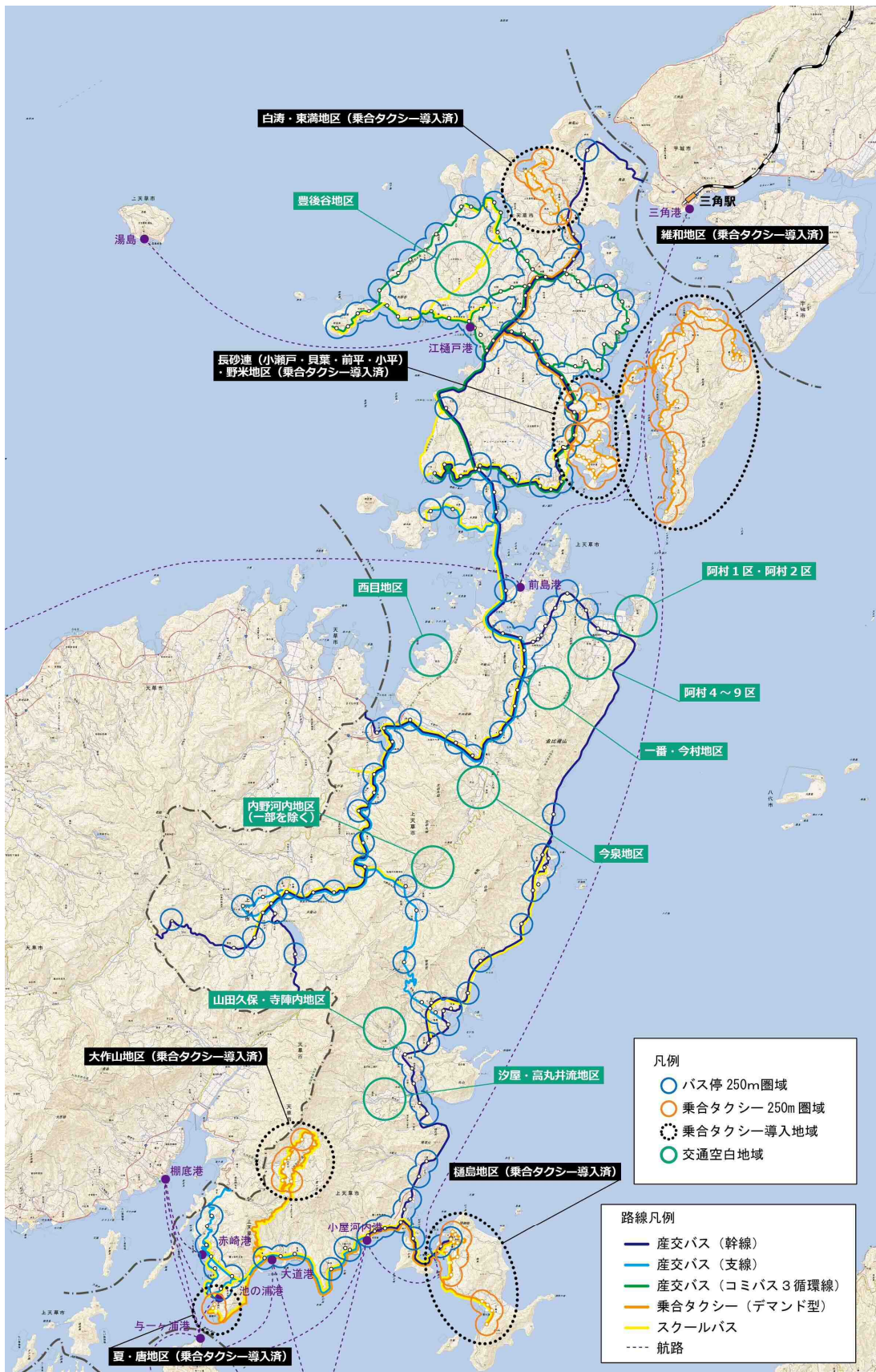


【地域公共交通導入の流れ】



## ※交通空白地域について

上天草市生活交通ネットワーク計画において、路線バスが運行されている地域の判断基準として「交通空白地域」と位置づけられた「各行政区内の地域が既存の路線バスのバス停より半径 250m以遠に位置する行政区」という基準を基に本計画においても交通空白地域を判断します。



## ① 運行基準の設定

地域公共交通が運行されている地域においては、市が以下の運行継続基準を満たすか否かを判断します。運行継続基準を満たす場合は、このまま運行を継続します。運行継続基準を満たさない場合は、改善の可能性について検討します。

### ○路線バスの運行継続基準

**運行継続基準：平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たりの輸送量 3.0 人以上**

※[平均乗車密度(人)]=[運送収入(円)]/[実車走行キロ(km)]×[平均賃率]

※[1 日当たりの輸送量(人)]=[1 日あたりの運行回数(回)]×[平均乗車密度(人)]

※ただし、複数の市町村にまたがり運行している系統は、路線バスの見直し・廃止等に当たって関係市町村等との調整が必要など、本市のみで判断できないため対象外とします。

#### 【運行継続基準設定の根拠】

本市全体の人口減少に伴い、路線バスの利用者も減少することが考えられます。そうした中で路線バスの補助金負担額を現状維持していくことを目標としています。これまで、路線バスの運行継続基準は「平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たりの輸送量 3.0 人以上」（※1）と設定していましたが、平成 29 年度においては全 22 路線のうち運行継続基準を満たしている路線は 8 路線のみとなっています。

そのため、依然として多くの路線が運行継続基準を満たしていない状況から、今後も同様の基準を設定することで、引き続き路線バスの見直し等を行い、地域公共交通の維持・確保に努めます。

※1 資料：生活交通ネットワーク計画

### ○乗合タクシーの運行継続基準

**運行継続基準：収支率が 33%以上**

※[収支率(%)]=[利用者支払い運賃(円)]/[タクシーメーター運賃(円)]

## ② 地域公共交通の運行継続

運行継続基準を満たす場合は、現在の運行形態のまま地域公共交通の運行を継続します。ただし、1年に1回、市が利用状況等に対するモニタリングを実施することで、運行継続基準を満たしているか否かを検証します。

### 【モニタリングに用いるツール】

#### ○路線バス

交通事業者から提出される系統ごとの交付金充当計画明細書

※ただし、周辺環境の変化などに伴い、利用状況等が著しく変化した系統（運行継続基準を満たさなくなった系統）に関しては、行政が以下の調査を実施し、今後の改善に向けた基礎資料とします。

- ・バス停毎の乗降客数調査（乗降調査）
- ・便別、曜日別の利用状況調査

#### ●乗合タクシー

交通事業者から提出される地区ごとの年間運行実績

※ただし、周辺環境の変化などに伴い、利用状況等が著しく変化した系統（運行継続基準を満たさなくなった系統）に関しては、行政が以下の調査を実施し、今後の改善に向けた基礎資料とします。

- ・利用者アンケート
- ・便別、曜日別の利用状況調査

## ③ 地域公共交通の改善可能性

運行継続基準を満たさない既存地域公共交通に対しては、以下に示す内容等で改善の可能性（運行継続基準を満たす可能性）があるか否かを考慮し、可能性がある場合は運行形態を見直します。地域公共交通を運行する可能性がない場合は基本的に路線の廃止となります。交通空白地域になる場合は、地域が主体となって新たに地域公共交通の導入を行うことも可能です。

### 【以下の検討項目によりシミュレーションを実施】

○1日当たりの運行本数の減

○1週間当たりの運行日数の減（隔日運行、平日のみ運行など）

○運行ダイヤの見直し（回送運行から実走運行への切り替えを含む）

○運行ルートの見直し（その他バス路線との競合※とならないもの）

○運行車両の見直し（スクールバスの活用など）

※競合とは、目的地及び経由地においてバス路線が重複する区間が生じる場合を言います。ただし、以下の場合は除きます。

- ・運行時間帯が異なる場合
- ・重複する区間が、交通拠点など主要目的地周辺の一部区間のみの場合

#### ④ 運行形態の見直し・検討

地域公共交通の改善の可能性がある場合は、運行形態の見直し・検証を行い、行政が運行計画を作成します。見直しに当たって行政及び交通事業者は、交通管理者（警察）のみならず地域住民にも地域の意向把握に向けた調査などに積極的に関わっていただきます。また、運行計画書策定に当たっては、道路環境や交通規制の状況など、現地の状況を十分踏まえた検討が必要です。

##### 【運行計画の作成内容】

(運行エリア)、運行ルート、停留所位置、運賃、運行時間帯、運行ダイヤ、運行曜日

※ ( ) 内は乗合タクシーのみ検討

※乗合タクシーの運行ダイヤに関しては、既に本市で導入している乗合タクシーの利用実態等に考慮し、「基本ダイヤあり」とします。また、補助金等を可能な限り縮小できる運行水準となるように十分に配慮します。その他、運行方式は、「区域運行」を基本とするともに、運行エリアは「本市のみ」とします。

基本ダイヤあり：乗合タクシー運行に当たって、起点・終点からの発時刻を定めるもの

区域運行とは：路線及び運行時刻を定めず（必要に応じて運行時刻を設定することも可能）、一定の区域内を事前予約に応じて運行する形態

#### ⑤ 運行の実施

運行計画作成後は、市が主催する地域公共交通会議に諮り、交通事業者が運行を実施します。

##### 【運行の準備】

運行に向けた準備を実施します。

##### ○交通安全の確認

路線の必要個所について交通管理者及び交通事業者が安全性の確認を行い、必要に応じてカーブミラーや横断歩道の整備等の安全対策を検討します。

##### ○認可申請

交通事業者が、国土交通省に認可申請を行います。

認可までの処理期間は約2か月間です。

##### ○利用促進活動の実施

利用促進を図ることを目的に、行政及び交通事業者においてチラシの作成等を実施し、運行する地域への周知を図ります。また、チラシの配布等に関しては、地域住民の方に協力を依頼します。なお、利用促進活動は、運行開始後も継続的に行います。

##### ○停留所の設置

運行計画に基づき停留所を設置します。停留所の設置に係る費用については行政が負担します。

#### 【運行開始】

運行の準備が整い、国土交通省及び地域公共交通会議での認可が下りた後、運行を開始します。

##### ○運行の実施

交通事業者が主体となり運行を実施します。地域住民の方々は積極的な利用を心がけることとします。運行期間中には、運行継続に向けた課題等を整理する必要がある、その課題等を抽出するために要する期間を考慮して、運行期間を以下のとおり設定します。

##### **運行機関：最長2年以内**

##### ○運行期間中の調査

運行期間中は、地域公共交通の利用状況や利用者の声を把握することを目的に行政が調査を実施します。調査実施に当たっては、交通事業者及び地域住民の方にも協力を依頼することとします。運行期間中の調査内容は以下のとおりです。

- ・ 停留所毎の乗降客数調査（乗降調査）
- ・ 便別、曜日別の利用状況調査

※その他、必要に応じて地域住民への運行形態に関するアンケート調査を実施します。

##### ○運行結果の検討

交通事業者から提出される運行実績や運行期間中に実施した調査結果を活用し、運行継続に向けた最終的な運行形態の検討を行います。

#### 【運行結果の評価（運行継続基準の確認）】

- ・ 運行結果を基に、地域公共交通の運行継続を満たすか否かの判断を行います。運行継続基準を満たす場合においては、引き続き運行を継続します。

ただし、1年に1回、利用状況等に対するモニタリングを実施することで、運行継続基準を満たしている否かを検証します。

## 地域公共交通が運行されていない地域

### ① 地域からの発案・要望について

地域からの地域公共交通導入の発案や要望があった場合には、地域が主体となって計画・検討から運営まで行うこととします。また、市及び交通事業者は地域に対して運行内容の検討や利用促進などの支援を行います。交通事業者は地域に運行サービスを提供します。導入にあたって、対象は交通空白地域を基本とします。また、地域からの発案や要望がない場合、新たに地域公共交通の導入は行いません。

#### 【地域公共交通の導入要件】

- ◆交通空白地域であること
- ◆地域組織が構成可能であること

※地域組織とは、地域公共交通導入にあたり地域住民からなる組織です。

- ・地域組織には代表者 1 名を選任してもらいます。
- ・また、地域組織は概ね 5 人以上で構成してもらいます。
- ・また、運行地域内に含まれる全ての自治会の合意が得られていることを前提とします。

### ② 地域公共交通の運行内容の検討

導入にあたり地域住民が主体となって運行内容について検討を行い、運行計画の作成を行います。市や交通事業者は地域に対して作成の支援を行います。

#### 【運行計画の作成】

運行計画の作成内容に関しては以下のとおりです。

#### ○運行計画の作成内容

運行モード（路線バス、乗合タクシー、その他）、（運行エリア）、運行ルート、停留所位置、運賃、運行時間帯、運行ダイヤ、運行曜日

※運行エリアは乗合タクシーのみ検討

※運行エリアは「本市のみ」とします。

※運行経路は基本的に、対象地域と最寄りの交通拠点（バス停など）を結ぶものとし、途中においては可能な限り近隣の商業施設や医療機関などを経由するようにします。

※乗合タクシーの運行ダイヤに関しては、既に本市で導入している乗合タクシーの利用実態等に考慮し、「基本ダイヤあり」とします。乗合タクシーの運行方式は「区域運行」を基本とします。また運行経路は路線バスとの競合は避ける運行経路とします。

### ③ 実証運行の実施

作成した運行計画に基づき、実証運行を実施します。

作成された運行計画に基づき、市や交通事業者や、さらには交通管理者と協議を行うとともに、最終的には市が主催する地域公共交通会議で関係者の同意を諮る必要があります。

会議にて同意がとれたら、実証運行に向けて利用促進活動や国土交通省への許可申請を行います。許可がおり準備が整ったら、実証運行を行います。実証運行は基本的に交通事業者が行いますが、利用者の調査や利用促進について、結果の検証などは地域組織が行います。

#### 【実証運行の準備】

実証運行の実施に向けた準備を実施します。

##### ○運行事業者の選定

地域が運行事業者と委託契約し、実際の運行は交通事業者が行います。

選定にあたり、委託業務の仕様書や評価方法などをまとめておく必要があります。評価は原則として、価格に対する評価と企画提案に対する評価による総合評価によって行います。仕様書や企画書の作成にあたっては市が支援します。

##### ○交通安全の確認

路線や停留所の個所について交通管理者（警察）及び交通事業者が安全性の確認を行います。確認の際に安全確保が必要とされた場合は他の場所に変更します。

##### ○認可申請

交通事業者が、国土交通省に認可申請を行います。

認可までの処理期間は約 2 か月間です。

##### ○利用促進活動の実施

利用促進を図ることを目的に、地域組織が時刻表やルート図などを記載したチラシの作成等を実施し、運行する地域への周知を図ります。なお、利用促進活動は、運行開始後も継続的に行います。

##### ○停留所の設置

運行計画に基づき停留所を設置します。停留所設置の費用は市が負担します。



#### 【実証運行の実施】

運行の準備が整い、国土交通省及び地域公共交通会議での認可が下りた後、交通事業者は運行を開始します。

#### ○運行の実施

交通事業者が主体となり運行を実施します。運行期間中には、運行継続に向けた課題等を整理する必要がある、その課題等を抽出するために要する期間を考慮して、運行期間を以下のとおり設定します。

#### **運行機関：最長1年以内**

#### ○運行期間中の調査

運行期間中は、地域公共交通の利用状況や利用者の声を把握することを目的に地域組織が調査を実施します。

- ・ 停留所毎の乗降客数調査（乗降調査）
- ・ 便別、曜日別の利用状況調査

※その他、必要に応じて地域住民への運行形態に関するアンケート調査を実施します。

#### ○利用の促進

地域組織が主体となって、利用促進について様々な提案を実施していきます。実施の際には、地域組織が主体となりますが、交通事業者及び行政も協働で行います。

#### ④ 運行継続基準の確認

運行結果を基に、市が地域公共交通の運行継続を満たすか否かの判断を行います。運行継続基準を満たす場合においては、引き続き地域組織を主体とした運行を継続します。ただし、1年に1回、利用状況等に対するモニタリングを実施することで、運行継続基準を満たしているか否かを検証します。

運行継続基準に満たさない場合は、地域組織が主体となりその不足した補助金額を地域住民等の負担で補えるか否か、検討します。地域負担が可能であれば、本格運用となります。

※地域負担は、以下に示す運行継続基準に基づき算定した市からの補助金額に対して、運行費用が料金収入で不足する場合に不足分を負担してもらいます。

不足分については、地域からの拠出金や商店・病院等の協賛金などを地域で確保してもらいます。

#### ●路線バスの運行継続基準の設定（再掲）

運行継続基準：平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たりの輸送量 3.0 人以上

#### ●乗合タクシーの運行継続基準の設定（再掲）

運行継続基準：収支率（乗合タクシーに係る利用者の支払い運賃/タクシーメーター運賃）が 33%以上

## ⑤ 地域公共交通の改善可能性

運行継続基準を満たすことができず、地域負担に対しても合意形成が得られない場合は、以下に示す内容等で改善の可能性（運行継続基準を満たす可能性）があるか否かを考慮し、可能性がある場合は運行形態を見直し、再び実証運行を行い、運行基準を満たすか否かの検討を行います。ただし、実証運行の期間は最長1年間です。

【以下の検討項目によりシミュレーションを実施】

- 1日当たりの運行本数の減
- 1週間当たりの運行日数の減（隔日運行、平日のみ運行など）
- 運行ダイヤの見直し（回送運行から実走運行への切り替えを含む）
- 運行ルートの見直し（その他バス路線との競合※とならないもの）
- 運行車両の見直し（スクールバスの活用 など）

※競合とは、目的地及び経由地においてバス路線が重複する区間が生じる場合を言います。ただし、以下の場合は除きます。

- 運行時間帯が異なる場合
- 重複する区間が、交通拠点など主要目的地周辺の一部区間のみの場合

【運行継続基準の判断及び見直しの方向性】

○路線バス

起 点	経由地1	経由地2	終 点	平均乗車 密度 (人)	1日当たり 輸送量 (人)	運行継続 基準の判断	見直しの方向性
松島	漁協前		さんばー	0.3	0.2	×	上島地域の地域公共交通網の見直しと合わせて、他の路線等との統廃合など
松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎 (天草・池の浦)	1.0	2.1	△	上島地域の地域公共交通網の見直しと合わせて、他の路線等との統廃合や運行区間の見直しなど
松島	教良木	小麦	赤崎 (天草・池の浦)	0.5	0.7	×	
赤崎 (天草・池の浦)	竜ヶ岳学校前	内野河内	教良木	0.3	0.1	×	
教良木	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎 (天草・池の浦)	0.9	0.4	×	
松島	姫戸支所前	種島の宮の下	上天草病院前(旧道)	1.0	1.3	△	上島地域の地域公共交通網の見直しと合わせて、地域間幹線としての機能強化や運行区間の見直しなど
上天草病院前(旧道)	種島の宮の下	姫戸支所前	松島	1.1	1.2	△	
さんばー	松島	新道牟田漁港	赤崎 (天草・池の浦)	5.0	8.0	○	
教良木	知十	上天草高校前	さんばー	4.5	7.2	○	上島地域の地域公共交通網の見直しと合わせて、必要に応じて他の路線との統廃合など
さんばー	瀬高	天草宝島ライオン乗場前	松島庁舎	0.2	0.5	×	
さんばー	大矢野庁舎前	三角西港前	三角産交	1.0	11.7	○	運行ダイヤの見直しなど、利用促進を図ることで路線の維持・確保
三角病院	岩谷入口	大矢野庁舎前	さんばー	1.7	10.8	○	
松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	倉岳校前	1.4	1.2	△	上島地域の地域公共交通網の見直しと合わせて、天草市等と協議を図りながら運行形態の見直し
本渡バスセンター	上津浦	大浦港	松島	1.0	4.8	○	
本渡バスセンター	本渡東小学校	大河内	教良木	0.6	2.7	×	
本渡バスセンター	浦	教良木	松島	1.2	8.1	○	上島地域の地域公共交通網の見直しと合わせて、必要に応じて運行区間等の見直し
松島	大浦	上津浦漁協前	本渡バスセンター	5.6	5.6	○	
さんばー		南(野釜)	さんばー	0.8	5.5	△	利用促進を図ることで路線の維持・確保 なお、SUNまりんバス全体で運行ルートや運行区間の見直しを行います が、状況によっては他の交通モードへの転換や運行廃止など
さんばー	漁協前		さんばー	1.4	9.6	○	
さんばー	瀬高	漁協前	さんばー	1.7	1.7	△	
さんばー	治郎田	宮島	さんばー	0.4	1.2	×	

※路線バスの運行継続基準は「平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たりの輸送量 3.0 人以上」

○…路線バスの運行継続基準を満たしている場合

△…路線バスの運行継続基準を満たさないものの、どちらか一方の基準は満たしている場合

×…路線バスの運行継続基準を満たさない場合

○乗合タクシー

	運行継続基準 (収支率 33%)	見直しの方向性
維和 A 地区	× (21%)	往路の特定便に利用が偏っているため、運行時間帯や運行便数の調整が想定されます。また、その際にはさんばーる発着のバス路線との調整も必要です。また、相乗りの促進も必要です。
維和 B 地区	× (25%)	往路の特定便に利用が偏っているため、運行時間帯や運行便数の調整が想定されます。また、さんばーる発着のバス路線との調整も必要です。現在、利用者が増加していますが、それに応じて相乗りの促進も行う必要があります。
長砂連・野米地区	× (28%)	復路など特定便に利用が偏っているため、サービス内容の見直しが想定されます。その際には、さんばーる発着のバス路線との乗り換えの調整も必要です。
白涛・東満地区	× (20%)	他の地区に比べ収支率が最も少ない状況のため、一台当たりの乗車人員を増やし、相乗りを促進させる必要があります。また、運行継続基準に満たない場合は廃止の可能性があります。
夏・唐地区	× (24%)	利用者数が増加しているものの、乗合率が減少傾向であるため、地域への乗合を促進する取組みを行うとともに、外出のきっかけをつくることも必要です。
大作山地区	× (25%)	利用者は減少しており、乗合率が低い状況であるため、地域の利用促進等の取組みが必要です。また、乗合タクシーをスクールバスとして活用し、収支率を向上させることが考えられます。
樋島地区	○ (44%)	運行継続基準を満たしていますが、特定便において利用が減少しているため、必要に応じて住民ニーズの把握を行い、運行内容の見直しも考えられます。

※乗合タクシーの運行継続基準：収支率 33%以上

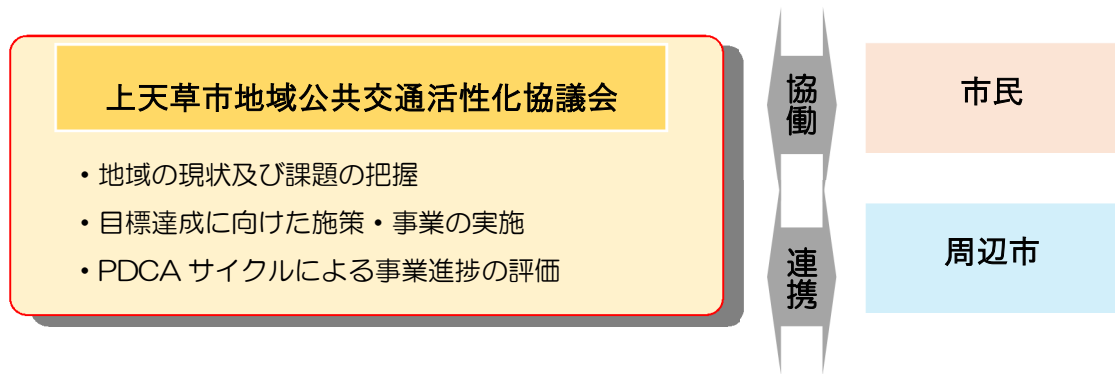
※[収支率(%)]=[利用者支払い運賃(円)]/[タクシーメーター運賃(円)]

## 第5章 計画の達成状況の評価

## (1) 実施体制

本計画の達成状況の評価は、本計画の法定協議会である「上天草市地域公共交通活性化協議会」において、計画期間の年度毎に、各施策・各事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを行います。

なお、計画の推進にあたっては、行政及び交通事業者のみならず、市民にも積極的に携わっていただき、協働のもと取り組んでいきます。

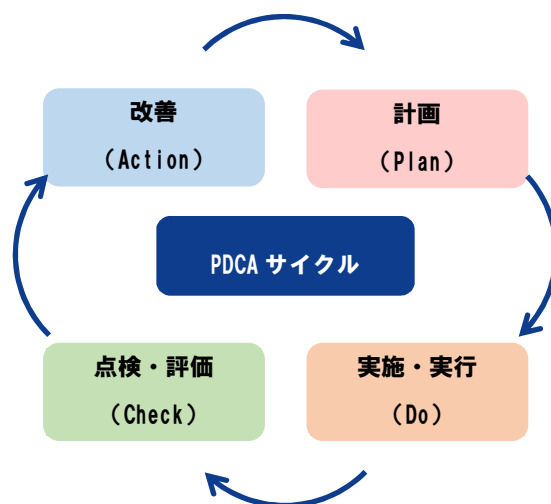


## (2) 達成状況の評価と見直し

地域公共交通を取り巻く状況は時々刻々と変化することが想定されます。

本計画においても、それらの状況に応じて適宜内容を見直すことが必要であるとともに、施策等実施後においては検証・評価を行い、5年後の目指す地域公共交通の将来像や目標達成の実現に向けてPDCAを確実に実践し、検討を進めていきます。

なお、地域公共交通の見直しに関しては、基本的に「生活交通導入ガイドライン」に基づき進めていきます。



### (3) 評価指標の評価方法

(2) に示した PDCA サイクルによる評価方法などを基に、平成 34 年度の最終評価を実施しますが、事業の実施状況及びその効果、改善の方向性等を把握することを目的に、毎年、進捗状況のモニタリングを行いながら、目標達成に向けた見直し等に取り組んでいきます。

目標	評価指標	評価時期・評価方法
①	路線バスの年間利用者数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 路線バスの年間利用者数について毎年状況を確認し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
	路線バスに係る年間赤字補てん額	【評価時期】 毎年 【評価方法】 路線バスに係る年間赤字補てん額について毎年状況を確認し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
	乗合タクシーの年間利用者数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 乗合タクシーの年間利用者数について毎年状況を確認し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
	乗合タクシーの収支率	【評価時期】 毎年 【評価方法】 乗合タクシーの収支率について毎年状況を確認し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
②	スクールバスと路線バス等が連携した新たな地域公共交通の導入地域数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 導入地域数に加え、新たな地域公共交通の利用者の声を整理し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
③	新たな地域公共交通の導入地域数	【評価時期】 平成 34 年度 【評価方法】 新たな地域公共交通の導入地域数・内容を踏まえ、今後の導入可能性について検討します。
④	地域公共交通座談会の実施件数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 座談会の実施件数・内容を踏まえ、参加者の声を整理するとともに、高齢者運転免許証自主返納者数の状況も整理し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
	市役所職員を対象としたノーマイカーデーの実施件数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 ノーマイカーデーの実施件数・内容に加え、参加率や参加者の声等を整理し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
⑤	路線バスを活用した観光施策の件数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 路線バスを活用した観光施策の件数・内容に加え、観光客（利用者）の声を整理し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。
⑥	地域と連携した利用促進の実施件数	【評価時期】 毎年 【評価方法】 地域と連携した利用促進の実施件数・内容に加え、地域の声や利用者の評価等を整理し、事業実施の効果及び改善策等について検討します。



平成30年3月

上天草市