

公共交通利用者の現状把握及びニーズ調査（アンケート調査）

〔アンケート調査実施概要〕
 配布数：1,030 世帯（世帯主を含めご家族 4 名までの回答欄を設ける）
 対象者：全市域を対象に地区別人口の割合に応じて無作為抽出
 配布・回収方法：郵送による配布・回収
 回収数・回収率：218 世帯（21%）（個人回答：404 人）

- ・20～60代では9割以上、70代でも約8割、80代でも約4割の方が運転免許証を保有しています。
- ・車やバイクを運転できなくなった際の移動手段としては、バスや乗合タクシー、家族や知人等の送迎を想定されています。
- ・路線バスを利用しない人が約8割、乗合タクシーを利用しない人は約9割を占め、運転免許証非保有者も半数以上が利用していません。
- ・運転免許証非保有者の約6割が、移動手段がなく外出をあきらめることがあり、高齢になるにつれ制約なく送迎を頼める方が減少しています。
- ・公共交通として、自分で運転できない児童や、運転が難しくなる高齢者の生活に必要な移動（通学・買い物・通院）をカバーすべきと考えられています。

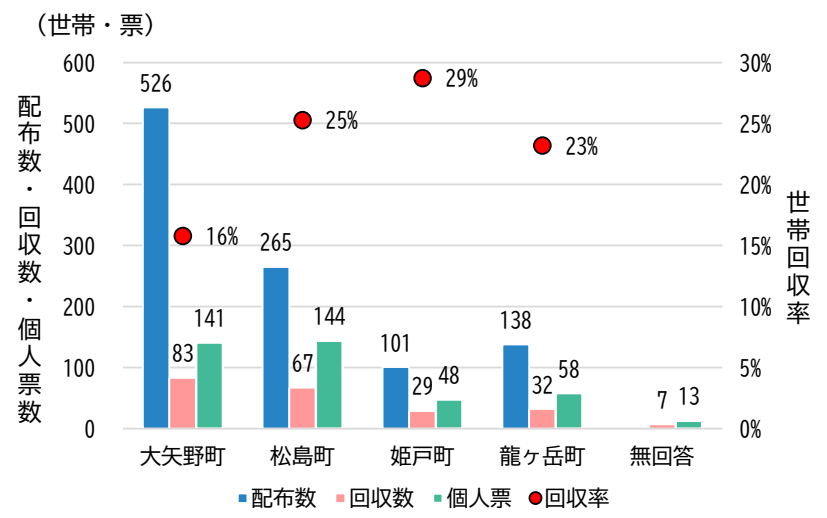


図 地域別の人口・配布数・回収状況

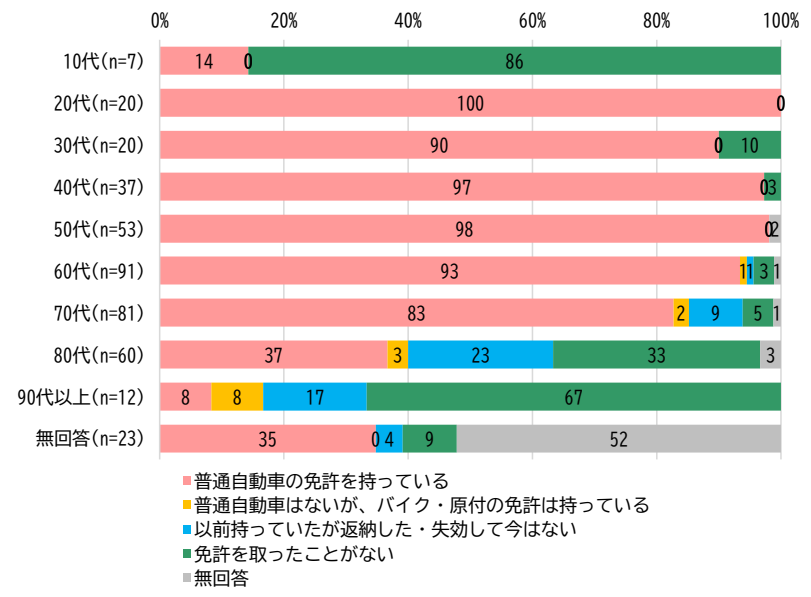


図 運転免許の保有状況

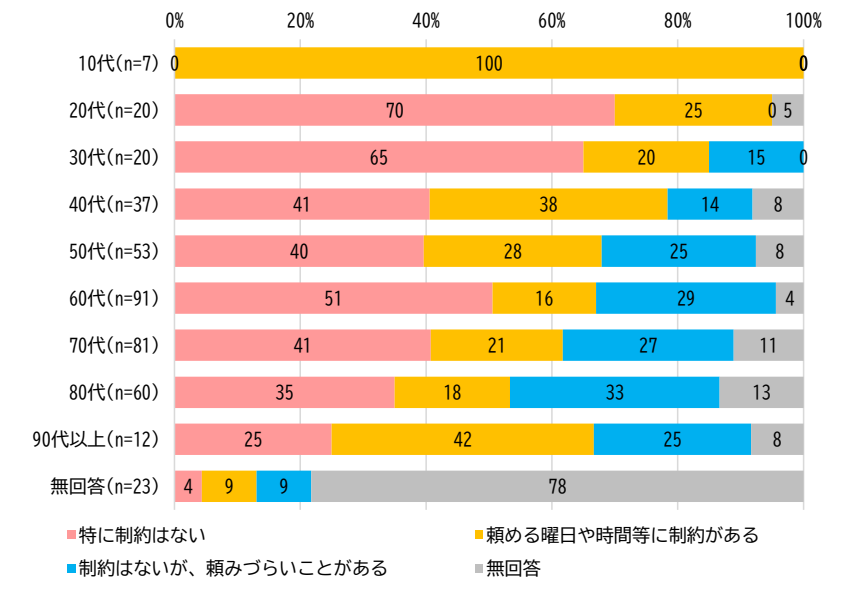


図 送迎を依頼する場合の制約

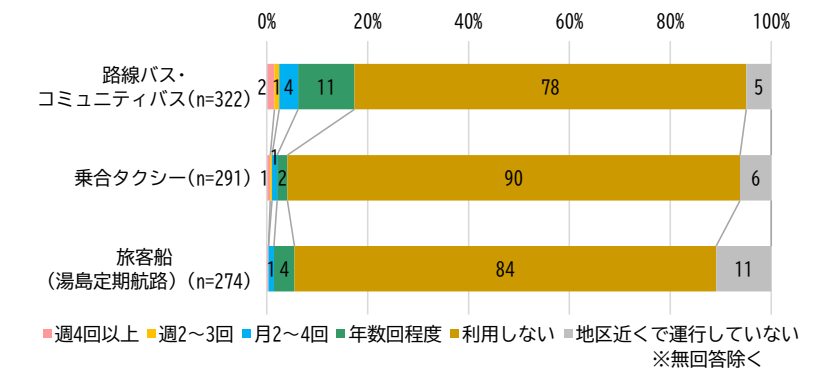


図 公共交通の交通手段ごとの利用頻度

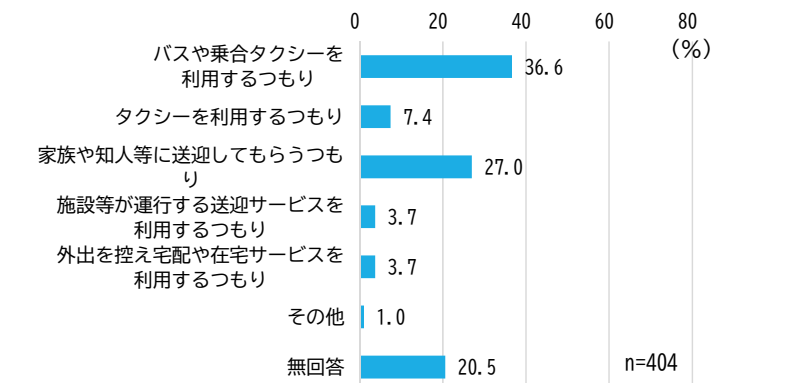


図 車やバイクを運転できなくなった際の移動手段

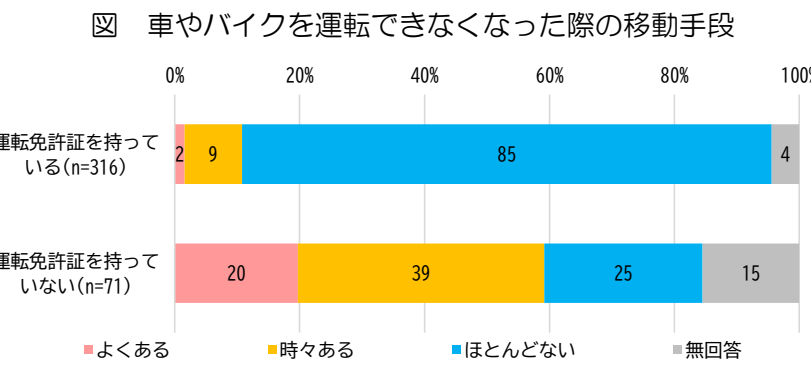
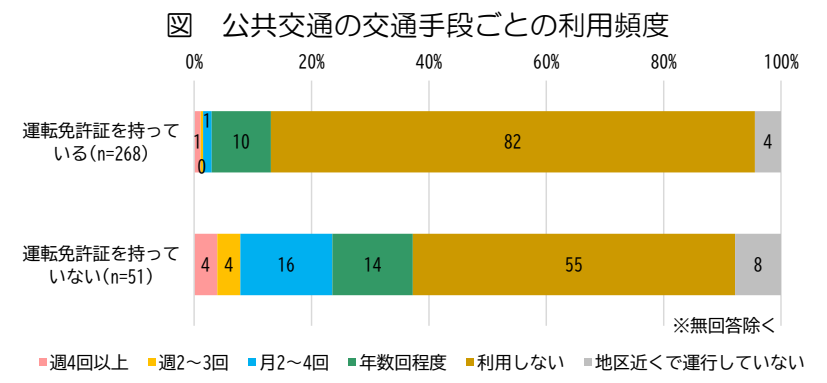


図 運転免許証の保有状況別の路線バス・コミュニティバス利用頻度

図 運転免許証の保有状況別の移動手段がなく外出をあきらめること

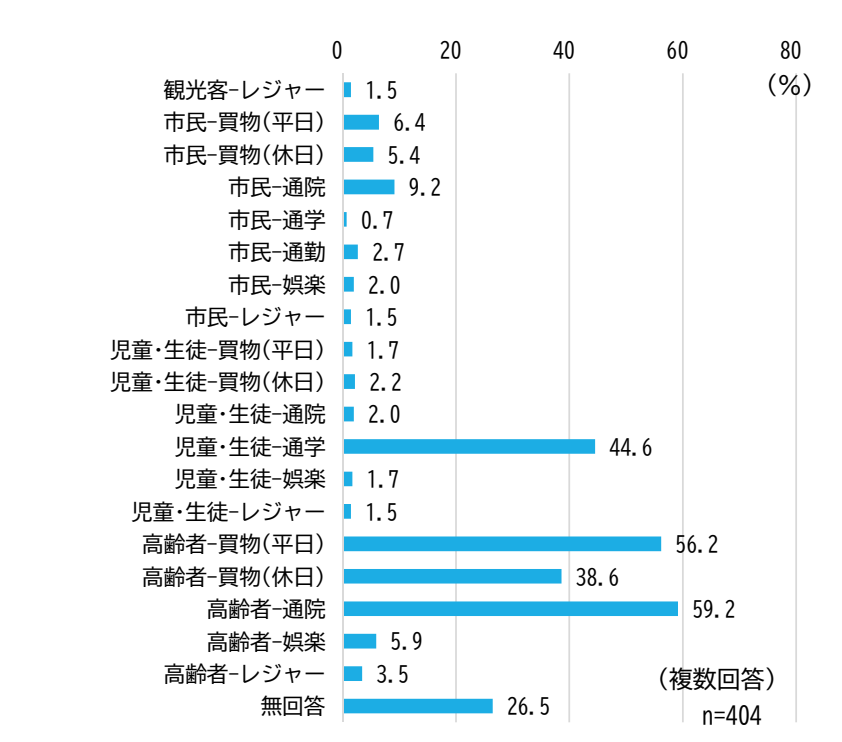


図 公共交通がカバーすべき「対象者」「移動目的」

公共交通事業者ヒアリング調査

<p>〔交通事業者〕</p> <p>■路線バス：産交バス(株)</p> <p>■乗合タクシー：(有)協和タクシー、藤川タクシー、(有)柳タクシー、(有)松島タクシー、(有)龍ヶ岳タクシー</p> <p>■タクシー：(有)協和タクシー、藤川タクシー、(有)柳タクシー、(有)姫戸タクシー、(有)松島タクシー、(有)龍ヶ岳タクシー</p> <p>■航路：(有)湯島商船、(株)シークルーズ、共同フェリー(株)</p>
--

■路線バス		
利用者からのニーズ	・上天草高校への自由度のある通学・下校時に対応できる便への要望	
事業が抱える課題と解決策	経営面	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化・人材不足 ・ワークライフバランスを重視する傾向 ・回送距離の増加 ⇒車庫の配置を考慮し、回送を抑えた効率的な運行
	利用促進 需要創発	<ul style="list-style-type: none"> ⇒イベント開催や、乗り方教室の開催支援⇒コミュニティ単位での運転免許証返納者への利用促進 ⇒ICカードの利用促進(スムーズな支払いの実現) ⇒バスの行先表示のLED化 ⇒GOTOキャンペーンとの連携、旅行セット券の販売 ⇒あまくさ乗り放題きっぷの販売
事業に関する将来展望	<p>〔他の公共交通との連携〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR や航路などとの連携 ・快速あまくさ号を活用した、バスからバスへの連携 	

■航路			
	湯島～江樋戸航路	前島～三角航路	御所浦～棚底～大道航路 (御所浦～小屋河内)
利用者からのニーズ	・島民限定割引は好評。	－	・三角港の路線復活
事業が抱える課題と解決策	経営面	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料費の高騰 ⇒運賃値上げを検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗船客の減少 ・燃料費の高騰 ⇒減便で対応(毎日 5 往復 ⇒金土日のみ 3 往復) ⇒運賃値上げを検討
	利用促進 需要創発	<ul style="list-style-type: none"> ・港の駐車場不足 ⇒駐車場の有料化 ⇒駐輪場整備 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒新型コロナウイルス感染症の収束に期待 ⇒小屋川内港の棧橋の更新
事業に関する将来展望	人材及び船舶維持	<ul style="list-style-type: none"> ・船員の高齢化は進んでいるが現状問題なし ・船舶の更新も問題なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・船齢の船舶の更新として新船建造を予定していたが、新型コロナウイルス感染症の影響で業績見込みが不透明で先送りしている。 ・船員の確保・育成
	他の公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・航路と路線バス(SUN まりんバス)との接続 ・江樋戸港から三角方面への直通便があるとよい。 ・港からタクシー利用も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・公設民営 ・水産高校からの入社希望はあるが、現状では即戦力を求め、労働環境の整備を進めている。
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・SUN まりんバスの運行情報が分かりづらく、利用しづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等生活弱者が公共交通をより利用しやすいよう事業者や自治体での連携。 ・快速あまくさ号の三角駅での接続 ・前島港、三角港での路線バスの接続 	<ul style="list-style-type: none"> ・救急船から救急車への迅速な搬送のため、棧橋の更新が必要。

■乗合タクシー		
利用者からのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・(地域特性に応じ)ドア to ドアの運行・フリー乗降区間の設定 ・運行便数の増加 ・利用の仕方がわからない方もいる 	
事業が抱える課題と解決策	運行・予約方法	<ul style="list-style-type: none"> ・電話受付時の意思疎通 ・事業者間で生じる運行ルール(サービス)の違いが生じている ・人材不足による事業継続が不透明 ⇒人件費や車両維持費への行政負担 ・運行内容や利用方法の理解が進んでいない(予約時間、運行日) ・需要と地区の道路網に応じた車両の選択
	利用促進面	<ul style="list-style-type: none"> ・病院での送迎サービスによる利用者の減少 ⇒路線バスのダイヤ見直しに合わせ運行時間の変更 ⇒フリー乗降区間の設定 ⇒目的地側乗降場所の増設(道路横断の負担軽減) ⇒自宅前での乗降を可能にする

■タクシー		
事業が抱える課題と解決策	経営面	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー不足、高齢化 ⇒観光客等が戻ってきた場合の対応が困難 ⇒繁忙期のみ依頼する契約社員を確保している ・新型コロナウイルス感染症の影響で業務量が減ったことで退職者も出た ・タクシー事業のみでは事業継続が難しく、他事業で収入を確保
	利用促進面	<ul style="list-style-type: none"> ⇒高齢者の現金での支払い負担軽減のため、初乗り運賃の 10 枚券 を販売 ⇒買い物代行を実施 ⇒車内では現金の他、pay 払いも対応可能 ⇒ホームページやリーフレットを作成し PR を実施

■乗合タクシー・タクシー		
事業に関する将来展望	人材及び車両確保	<ul style="list-style-type: none"> ・人材不足が一番の問題 ⇒歩合制でなく給料制で募集 ⇒他業務との兼業(契約社員など)での採用も実施 ・運転手の高齢化 ・若い世代の車離れや労働環境に対する要望との乖離 ⇒若い世代の運転手育成に向けた国や県、地域での仕組みづくり ・乗合タクシーを優先させる必要があるため、タクシー配車を断ることがある ⇒タクシー事業者同士での連携も必要 ⇒地域の移動手段としてタクシー事業を維持する必要があると考えており、事業継続のために努力している
	他の公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・さんばーが拠点となっており、熊本方面や三角方面への路線バスへの乗り換え利用されている ・町内での買い物利用がほとんどで、乗り継ぎ利用はほとんどない
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の少ないバス路線では、運行体系・車両の小型化などの見直しが必要 ・乗合タクシーの運行が平日のみの地域でも、休日にも外出したい人もいない ・乗車場所の自由度が増すと、予約場所を回る際の運行時間の予測が立てづらい。 ・ある程度乗車場所を設定し、多少は歩いてもらうことで健康増進に寄与する。 	

その他関係団体へのヒアリング調査

〔その他関係団体〕

- 観光関連：天草四郎観光協会、道の駅上天草さんぽーる、mio camino AMAKUSA、市役所経済振興部観光おもてなし課
- 商業関連：上天草市商工会
- 教育関連：教育委員会
- 医療関連：上天草市立上天草総合病院
- 社会福祉関連：上天草市社会福祉協議会、市役所健康福祉部高齢者ふれあい課、市役所健康福祉部健康づくり推進課
- 地域創生・まちづくり関連：市役所建設部建設課、市役所企画政策部企画政策課

■観光関連

地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客の公共交通利用はごくわずかで、自家用車での来訪が多くを占めており、繁忙期は駐車場不足や渋滞が発生。 ・公共交通利用では、快速あまくさ号、天草宝島ラインなど（現在、減便中）、市内観光では、観光タクシー。 ・海外観光客は、添乗員付きのツアーやハイヤー、JAPAN RAIL PASS で新幹線、A列車、天草宝島ライン。 ・高齢者の観光客は、観光バスでの来訪が多い。 ・宿泊施設の多くは、マイクロバスで団体客の送迎を行っている。 ・サイクルツーリズムの人気によりレンタサイクル利用は増えている。
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客が増えれば、観光施設を繋ぐ周遊バスや、拠点でのシェアリングサービスの可能性もある。 ・快速あまくさ号を便数に戻してもらいたい。特に、午前中の来訪、夕方の帰宅時間帯。 ・上天草への観光客は、非日常的な体験を求めているため、住民利用のために運行されている路線バスや乗合タクシーの利用は避けられる。 ・乗り換えが発生するバス停では、ベンチや屋根、近くにトイレもあり、待合環境は問題ない。 ・JR 三角駅から上天草市の松島方面までのバスの運行。
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者に対する割引サービスなど、来訪者が増える可能性が見えれば検討や協力可能。 ・ラッピングバスは、熊本市内など上天草市への観光を増やしたい地域で走らせるべき。 ・交通系 IC カード、くまもんカードについては、地域全体に普及してからと考えている。 ・快速あまくさ号、路線バス、天草宝島ライン、クルージング等の運行時間を電光掲示で案内している。 ・休日の自家用車利用が減る取り組みがあれば、検討する可能性はある。 ・レンタカーは現在 1 台のみだが、ニーズがあれば増車する可能性はある。

■商業関連

買い物の実態等	<ul style="list-style-type: none"> ・大矢野町・松島町は大矢野町へ、松島町・姫戸町は松島へ、龍ヶ岳町は姫戸町や本渡方面への買物移動がある。 ・買い物難民も存在している。 ・樋島では移動販売が実施されている。 ・龍ヶ岳商工会では、配送サービスを実施していたが、利用者は少ないと聞いている。
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停までの距離が遠い。空白地の設定で 250m とあるが、それでさえ、高齢者には遠い。 ・大矢野町は、人口が密集しておりコンパクトで利用しやすいが、姫戸町や龍ヶ岳町など、広域で人口がまばらで限られた路線バスでは対応が難しい。 ・大型の商業施設の来店により、個人商店の衰退している。 ・徒歩で行ける商店が閉店していることもあり、ドア to ドアのサービスの必要性が高まっている。 ・病院や介護施設では、送迎サービスが必須となってきているが、商業施設での送迎サービスの実施は難しい。 ・住民を対象とするか、交流人口を増やすことを目的とするか難しい。 ・高齢化、人口減少下での、まちづくりとしての方向性を示す必要がある。

■教育関連

通学移動の実態等	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校の統廃合に伴い、令和 4 年度現在、小学校 5 校(5 路線)、中学校 2 校(4 路線)でスクールバスを運行しており、年間委託費用は約 1 億円程度。 ・スクールバスは、概ね通学時 1 便、帰宅時 2 便で運行。帰宅便の運行時間は学校の都合により日々変動。 ・少子化に伴い、利用者数は減少傾向だが、統廃合を進めることで、スクールバスの運行経費は増加する見込み。
通学移動における課題	<ul style="list-style-type: none"> ・松島町、姫戸町、龍ヶ岳町から上天草高校以外へ進学すると下宿が必要で、熊本市内への進学も多い。 ・大矢野町からであれば、宇土高校への通学は可能だが、三角駅までの送迎が必要となる。 ・三角駅までの路線バスはあるが、送迎に比べ早く自宅を出る必要があり、あまり利用されていない。
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・以前、スクールバスの一般混乗実証実験を実施したが、ほとんど一般の利用がされなかった。 ・一般の利用者が遠慮すること、スクールバスの帰宅時間は変動することがネックとなる。 ・朝は乗車率が高いが、帰りの便は乗車率が低く、有効活用できれば良い。 ・一方で、効率化を図ることで、委託しているタクシー事業者の収入が落ちてしまうことで、事業継続が難しくなることは避けたい。

■医療関連

来訪者の移動手段等	<ul style="list-style-type: none"> ・介助が必要な人もおり、送迎を含む自家用車が多い。 ・送迎する人は、診察中待たれる方もおり、駐車場不足の一因になっている。 ・樋島地区は乗合タクシーの利用が多い。4 人集まったら呼ぶなど、積極的に乗合利用がされている。 ・一般のタクシー利用は少ないが、帰りの時間が合わない人が利用している。 ・病院としては、透析患者への送迎サービスを実施しており、運転はシルバー人材センターに委託。
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは本数が少なく利用が難しいため、乗合タクシーの方が、利用しやすい。 ・乗合タクシーは、病院前で乗車後に薬局に寄るが、患者によって利用する薬局が異なるため、複数の薬局に寄ることもあり、乗車したまま待たれる方もいる。 ・病院での乗合タクシー利用者の取りまとめは実施していないが、予約の代行は頼まれれば受付で対応。
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・正面玄関にベンチを設置しており、待合所でも待つことができる。 ・コロナ対応のため、玄関にスタッフがいない際は、乗合タクシーが来た際に案内を行っている。 ・受付横に、時刻表などは留め置きしており、見えやすい場所に掲示。 ・地区ごとに、診察曜日を定めることができれば、移動支援を効率的に行いやすいが、診察曜日が決まっている診療科や先生の好み、毎日のリハビリ通院など、調整は難しいと考えている。

■社会福祉関連

生活移動の実態	<ul style="list-style-type: none"> ・80 代以上の高齢者も運転しているが、いずれ運転できなくなり、地域内での助け合いが必要となる。 ・運転できない方は近所の方に送迎してもらっているが、高齢ドライバーに対しては、家族や区長から、リスクが高いため、送迎することをやめるよう言われている。 ・移動販売や行商などが充実している地域もある。 ・高齢者は、病院の送迎サービスやタクシー、家族や近所の方の送迎に頼らざるを得ない状況だが、送迎を頼む際には、気を遣うこともある。家族の送迎が必要なため、仕事を制限している方もいる。 ・外出手段がなく、外出できないことで、認知機能の低下にもつながっている。 ・雨天時など、買い物に行けず、食事の量を減らして痩んでいる人もいる。
利用者の移動手段等	<ul style="list-style-type: none"> ・指定管理を行っている老人福祉センター利用者の送迎を大矢野と大道（龍ヶ岳）地域では実施しているが、委託内容には含まれておらず、事故などのリスクがあるため、実施したくない。 ・ファミリー・サポート・センター事業では、希望者には会員同士での送迎も実施している。
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーでは、他の乗客を待たせてしまうこと、知らない人との乗合を避けたい人もいる。 ・乗合タクシーの使い方がわからず、利用できない人も多く、乗り場までの移動が難しい人もいる。 ・個人病院では、送迎サービスが実施されているが、買い物などと合わせた外出では利用できず、帰りの手段が困る人がおり、乗合タクシーの運行地域拡大を求める声がある。 ・龍ヶ岳町から、松島町方面や本渡方面への買い物ツアーのような取り組みがあれば、80 代以上の方のニーズはあると思う。 ・現在、運転できている世代の方にも、徐々に公共交通に慣れてもらう取組が必要。 ・バスの運行ダイヤやバス停位置も、利用者ニーズに合わせて見直しが必要。 ・福祉・介護タクシーの導入（車両のバリアフリー化、車いす対応車両での移動に対する助成） ・タクシー割引やチケットの導入 ・松島地区から上天草総合病院への乗合タクシーの乗り入れ。
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎の事業として成り立てば、ニーズはあると思う。 ・移動の負担の少ないまちづくりを進めなければならない。 ・週 1 回開催される「かよいの場」では、乗合タクシーを利用して買い物に行くツアーを実施。

■地域創生・まちづくり関連

公共交通の位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> ・I ターン移住者にとっては、送迎依頼が難しく、公共交通が不便なことが生活面で不安を感じる人もいる。 ・公共交通の充実、移住者を誘引するための大きな要素となる。 ・一方で、移住希望者に対し、自家用車通勤が可能であることも PR している。 ・交通結節点として、三角港と前島港を位置付けている。
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・移住検討者の上天草市へのお試し移住を誘引するために、熊本空港からのアクセスの改善を検討してほしい。（金土日の観光オンシーズンのみ直通高速バスなど） ・自宅からバス停までのラストワンマイルを補完できるあいのりの仕組みなどの整備を検討してほしい。 ・交通弱者が気軽に利用できる市民向け料金（ワンコインや往復割引等）の設定などを検討してほしい。
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通マップの配布や、マップや時刻表がわかりやすく表示されているウェブサイトやアプリなどの仕組みづくり。 ・移住検討者が上天草市にお試し滞りする際の、タクシーの 1 日貸し切り利用の際の料金の提示や、レンタカー、カーシェアサービス、レンタサイクルなどの情報提供。 ・公共交通を使った際の買い物券の配布など、公共交通と地域サービスの利用を促進する仕組みづくり。 ・自転車ネットワーク整備を進めている。サイクリングコースを設定し、利用促進を図る予定。

■現行の「公共交通空白地域」の定義
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

- アンケート調査から把握した、公共交通の利用状況と利用環境
- バス停・停留所までの距離に関わらず、運転免許を持たない年代の方にとっては必要な移動手段
 - バス停・停留所までの距離が徒歩で 20 分以上となると、日常的に利用できない環境
 - 無理なく利用できるバス停・停留所までの距離は徒歩で 10 分以内（高齢者の歩行速度 48m/分で 480m）

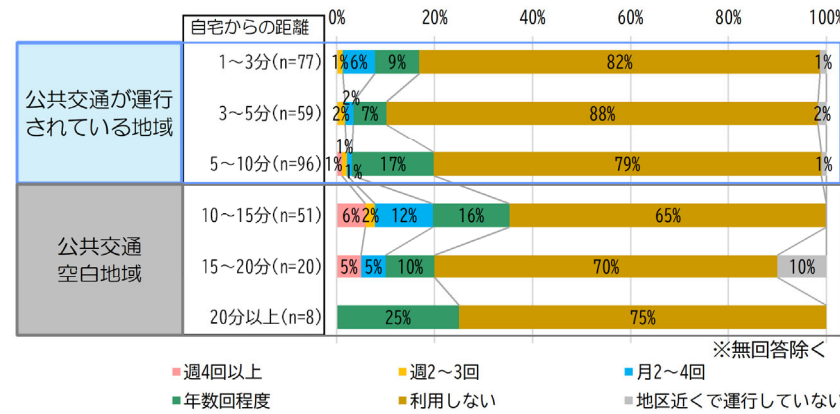


図 自宅からバス停・停留所までの徒歩での時間別のバス又は乗合タクシーの利用頻度

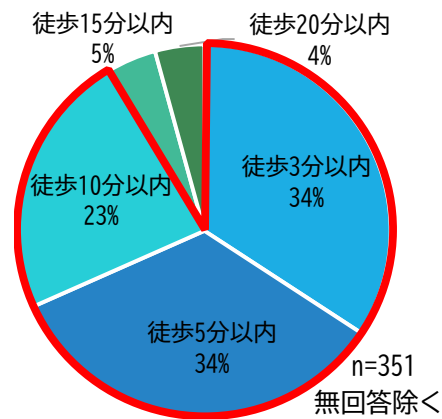


図 無理なく利用できる自宅からバス停・停留所までの距離

■現行の「公共交通空白地域」の検証
⇒実際の利用状況による公共交通を使われなくなるバス停・停留所までの距離は、徒歩で 20 分以上ですが、公共交通の利用環境としては、無理なく利用できる距離の徒歩で 10 分以内を採用します。
⇒高齢者の歩行速度、実際には道に沿って歩くところをバス停・停留所からの直線距離で判断することを考慮し、「バス停・停留所から半径 400m以遠に位置する行政区」を「公共交通空白地域」とすることに見直します。
⇒乗合タクシーの区域運行の導入も視野に入れ、右記の通り設定します。

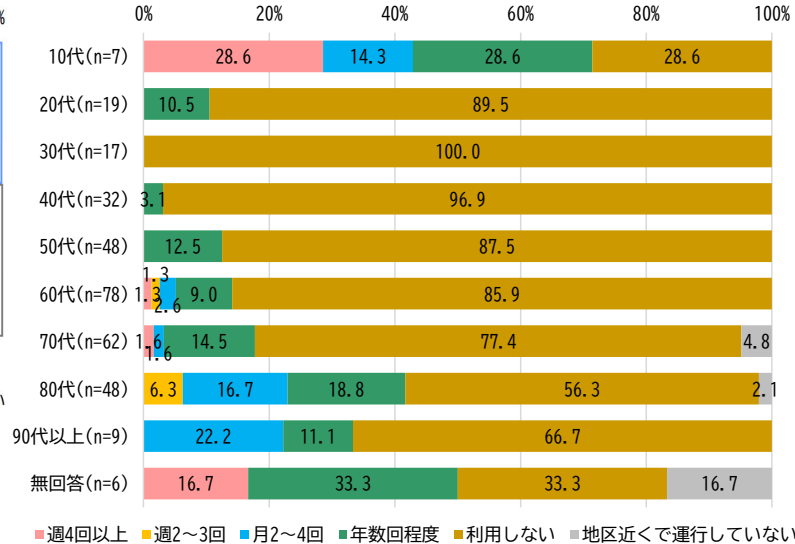
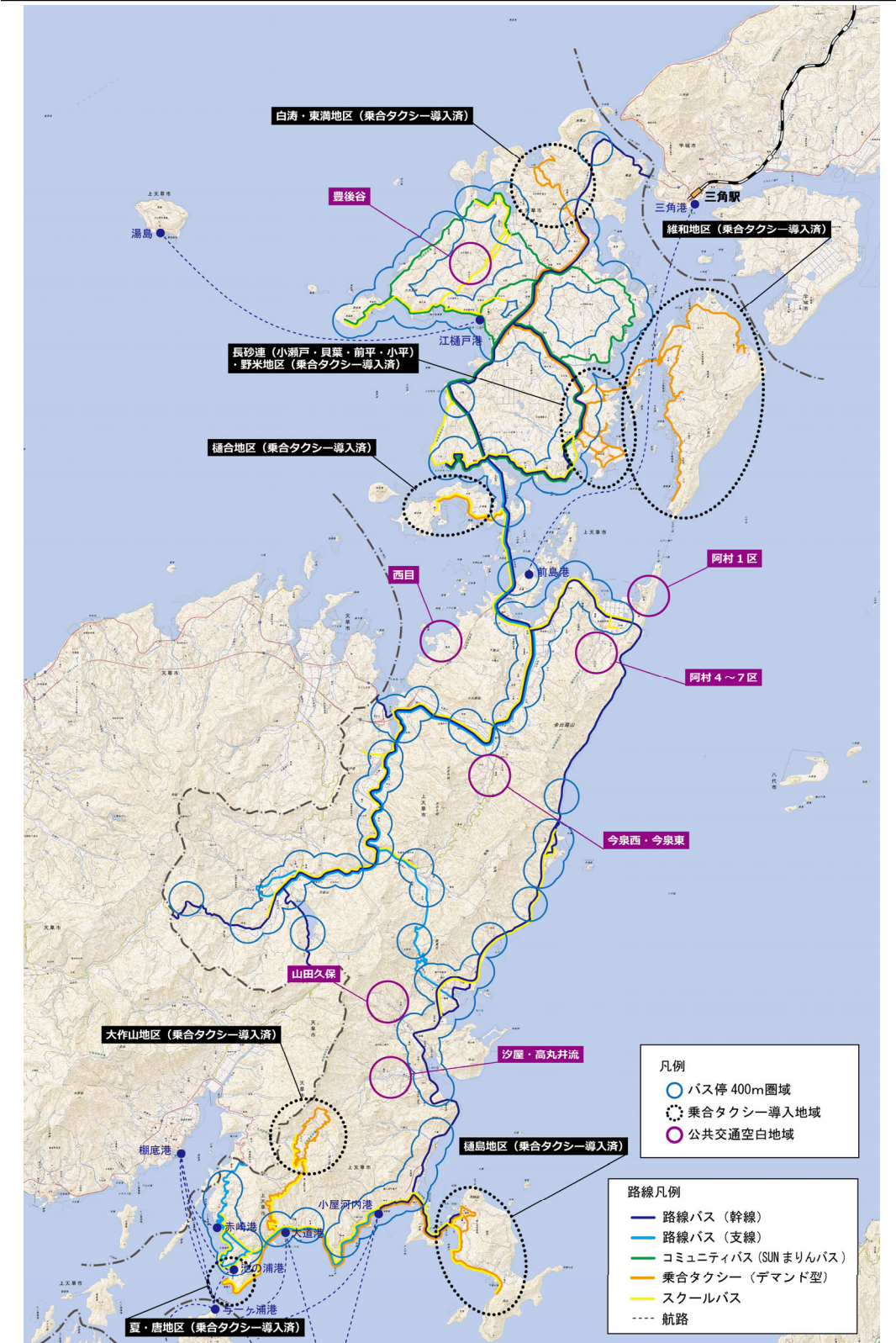


図 年代別のバス又は乗合タクシーの利用頻度

※路線バス・コミュニティバスと乗合タクシーの利用頻度の高い方を採用
出典：住民アンケート調査結果

※道路の移動円滑化整備ガイドライン（国土交通省）によると、高齢者の歩行速度 48m/分~78m/分

■見直した「公共交通空白地域」の定義
各行政区内の地域が既存の路線バスのバス停より半径 400m以遠かつ乗合タクシーの区域運行エリアを除く行政区。



生活交通導入ガイドラインによる検証

(1) 現行の上天草市生活交通導入ガイドラインによる運行継続判断

現行の運行継続基準
 路線バス：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：収支率が 33%以上

① 路線バス

運行継続基準の「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」を満たさない系統のうち、本市内完結の系統については、令和 5 (2023) 年 10 月から路線バスの運行を取りやめ、乗合タクシーに移行します。

隣接市と接続する系統については、隣接市との調整が必要となるため、現時点では継続することとし、今後、見直しについて協議を行うこととします。

SUN まりんバス上循環(野釜経由)については、1 日当たりの輸送量はクリアしており、一定の需要があることから改善の可能性があると判断し、運行改善を図ります。

番号	起点	経由地1	経由地2	終点	平均乗車密度(人) ※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(人) ※運行継続基準 1日当たり輸送量 3.0人以上	運行継続判断 ●両基準クリア △片方の基準のみクリア ×両基準未達	隣接市との接続の有無	対応方針(令和5(2023)年10月見直し)
1	さんばー	大矢野行舎前	三角西港前	三角産交	0.7	2.1	×	有	〔基準アウト〕路線バスを継続し運行改善を図る
2	三角産交	三角港入口	さんばー	さんばー	0.5	2.7	×	有	〔基準アウト〕路線バスを継続し運行改善を図る
3	さんばー	大矢野行舎前	三角産交	三角産交	0.9	7.2	▲	有	〔基準アウト〕路線バスを継続し運行改善を図る
4	さんばー	種合入口	天草宝島2号乗場前	松島行舎	0.3	0.5	×	有	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
5	教良木	知十	上天草高校前	さんばー	3.2	5.1	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
6	さんばー	松島	新道牟田漁港	赤崎(天草・池の浦)	4.3	7.3	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
7	赤崎	竜ヶ岳	牟田	松島	0.9	0.8	×	無	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
8	松島	牟田	竜ヶ岳	赤崎	0.9	1.1	×	無	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
9	松島	教良木	姫戸港	赤崎(天草・池の浦)	0.4	0.7	×	無	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
10	教良木	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎(天草・池の浦)	0.1	0.1	×	無	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
11	松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	倉岳校前	0.9	0.9	×	有	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
12	本渡バスセンター	本渡東小学校	大河内	教良木	0.5	1.3	×	有	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
13	本渡バスセンター	浦	教良木	松島	0.9	4.7	▲	有	〔基準アウト〕路線バスを継続し運行改善を図る
14	松島	大浦	上津浦漁協前	本渡バスセンター	5.0	4.5	●	有	〔基準クリア〕路線バス継続
15	松島	大浦港	上津浦	本渡バスセンター	2.1	1.0	▲	有	〔基準アウト〕路線バスを継続し運行改善を図る
16	本渡バスセンター	さざ波の湯	大浦港	松島	1.3	4.6	●	有	〔基準クリア〕路線バス継続
17	さんばー	漁協前	漁協前	さんばー	1.2	6.7	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
18	さんばー	漁協前	瀬高	さんばー	1.0	3.0	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
19	さんばー	治郎田	宮島	さんばー	0.3	0.8	×	無	〔基準アウト〕路線バス廃止⇒乗合タクシーに移行
20	さんばー	南(野釜)	さんばー	さんばー	0.6	4.1	▲	無	〔基準アウト〕路線バス継続し運行改善を図る

② 乗合タクシー

乗合タクシーの運行地区ごとの交通弱者人口(15歳未満+75歳以上)や、交通弱者一人当たりの利用回数、日当たりの利用者数などの状況から、地区ごとの利用特性が見えてきます。

それぞれの利用特性から、利用促進を強化したうえで運行を継続、運行見直しにより効率化を図る、路線バスの廃止系統も踏まえ地区を統合するなど、地区ごとの対応方針を示します。

		収支率	運行継続判断	交通弱者人口(15歳未満+75歳以上)	年間利用者数	日あたり利用者数	乗合率	交通弱者1人当たりの年間利用回数	利用状況の検証	対応方針 令和5(2023)年10月見直し
大矢野町	a 維和A	22.3%	×	201	849	2.3	1.2	4.2	交通弱者人口、一人当たりの利用回数、乗合率ともに一定数あるものの、運行継続基準を満たしていない。利用促進策を図り、モニタリングを実施したうえで、改善しない場合は、地区の統合、運行日数を減らすなどの対応が必要となる。	運行継続し、利用促進を図る
	b 維和B	24.4%	×	212	1,149	3.1	1.4	5.4		運行継続し、利用促進を図る
	c 長砂連・野米	30.3%	×	367	3,321	9.1	1.9	9.0	交通弱者人口も多く、一人当たりの利用回数、乗合率ともに高いものの、運行継続基準をわずかに満たしておらず、利用促進が必要である。	運行継続し、利用促進を図る
	d 白湯・東満	21.3%	×	95	266	0.7	1.0	2.8	交通弱者の人口が少なく、1日当たりの利用者数が少ないため、サービス適割となっている。	週3日運行に変更し、運行改善を図る
松島町	e 種合	22.5%	×	109	3	0.0	1.0	0.0	交通弱者人口も多く、ほぼ利用しないため、運行や利用方法の周知が図られていないと考えられる。	運行継続し、利用促進を図る
	f 夏・唐	18.8%	×	30	264	0.7	1.1	8.8	交通弱者1人当たりの利用回数は多いものの、交通弱者の人口が少なく、1日当たりの利用者数が少ないため、サービス適割となっている。	路線バスからの見直しも含め、地区を統合・拡大し、平日のみの運行に見直し、効率化を図る
龍ヶ岳町	g 大作山	21.2%	×	17	62	0.2	1.0	3.6	交通弱者の人口が少なく、1日当たりの利用者数が少ないため、サービス適割となっている。	
	h 種島	39.6%	○	407	3,953	16.1	2.5	9.7	交通弱者人口も多く、一人当たりの利用回数、乗合率ともに高く、運行継続基準を満足している。	運行継続
合計		29.2%	-	1,438	9,867	-	1.8	6.9		

(2) 運行継続基準の検証

現行の運行継続基準は、約 10 年前に当時の路線バスに係る補助金(経常損失額を補填)の状況から設定しました。昨今の変化する社会情勢を踏まえ、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」等が施行されるなど、地域公共交通の運行における行政の関わり方は変化しています。

そこで、現在の状況を踏まえ、運行継続基準の検証を行います。

① 路線バス

運行継続基準としている平均乗車密度は、1.0 人を切ると乗客がいない(空気を運んでいる)区間があることを意味します。そのため、平均乗車密度が 1.0 人未満の場合は、定時運行ではなく、デマンド型(予約制)の方が効率かつ経済的に有利になります。

また、1 日当たりの輸送量とは、系統ごとに「平均乗車密度」×「1 日当たりの運行回数」で算出されるものであり、需要の大小を評価する指標です。

現在の運行系統の 1 日当たりの運行回数の平均が 3.0 回であることから、1 日当たりの輸送量が 3.0 人を満たない場合は、需要が少ない系統であると評価でき、他の交通手段への代替えが考えられます。

このことから、運行継続の判断は、これまでどおり「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」とします。

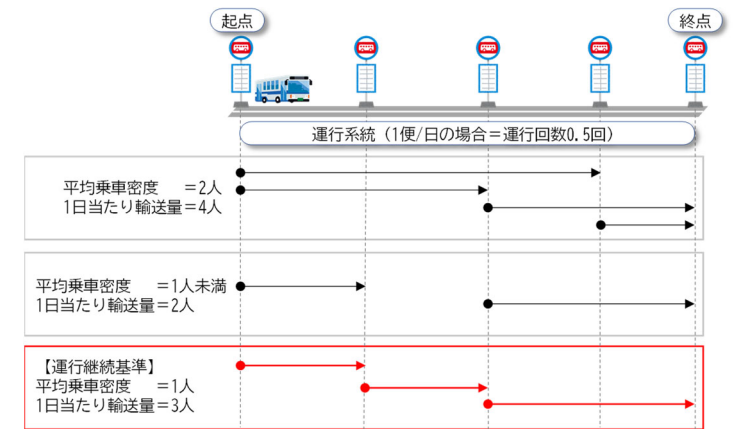


図 平均乗車密度と輸送量

② 乗合タクシー

運行継続基準である収支率 33%に対する乗合率は、約 2.0 人となる関係となっています。

現在、運行継続基準を満たしているのは 8 地区中 1 地区のみとなっていますが、乗合タクシーは、乗り合って利用してもらうことが重要と考えており、利用促進策を図りながら、引き続き収支率 33%を運行継続基準として運用します。

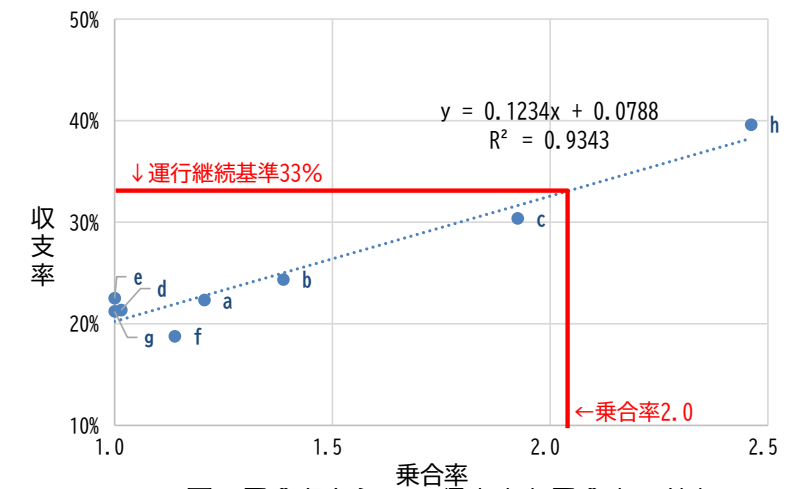


図 乗合タクシーの収支率と乗合率の分布

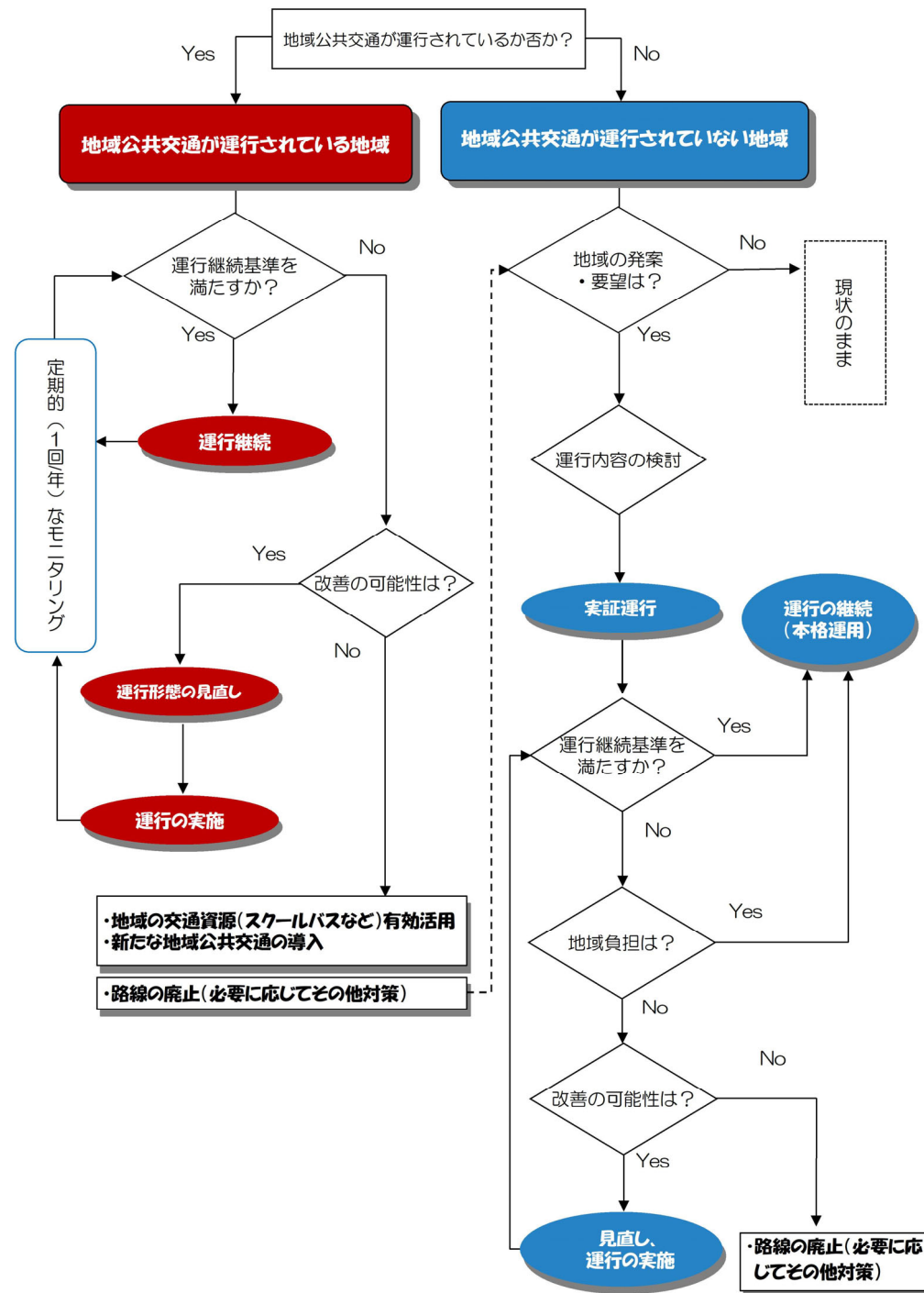
令和 5 (2023) 年度以降の運行継続基準 ※現行通り
 路線バス：平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たりの輸送量 3.0 人以上
 乗合タクシー：収支率が 33%以上

生活交通導入ガイドラインによる検証

(3) 生活交通導入フローの見直し

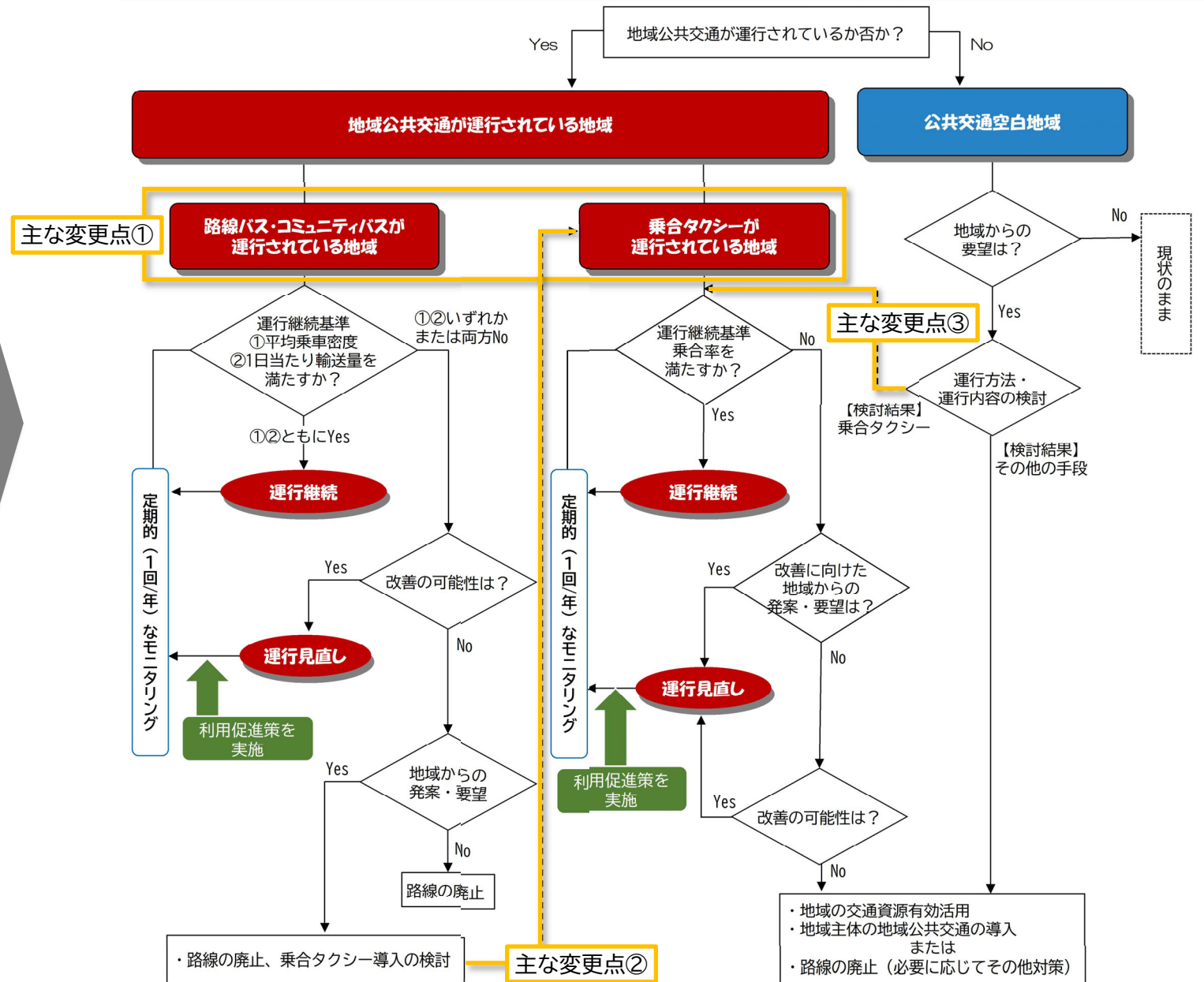
地域公共交通が運行されている地域として、「路線バス・コミュニティバスが運行されている地域」と、「乗合タクシーが運行されている地域」があります。
 現行の生活交通導入フローでは、一括して表現していましたが、それぞれ運行基準が異なることや、路線バスで改善の見込みがない場合には乗合タクシー又は地域主体の地域公共交通への移行を行います。
 また、地域公共交通が運行されていない地域（公共交通空白地域）において、地域からの要望を受け公共交通の運行を行う場合には、地域公共交通が運行されている地域のフローで判定していくこととし、下図の通り、生活交通導入フローを見直します。

現行の生活交通導入フロー



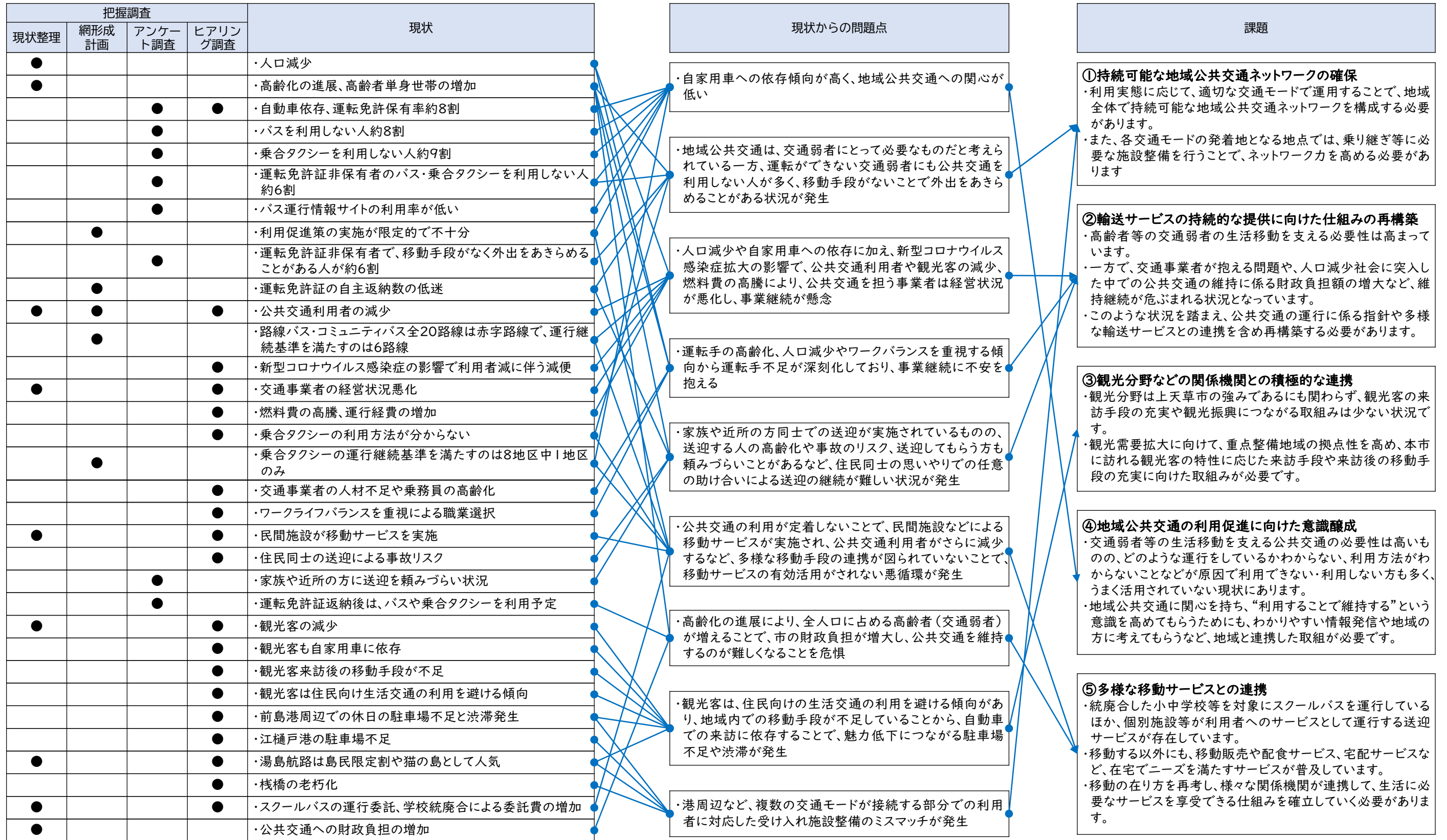
見直し後の生活交通導入フロー

- 【主な変更点】**
- ①地域公共交通が運行されている地域を「路線バス・コミュニティバスが運行されている地域」と、「乗合タクシーが運行されている地域」に分類
 - ②「路線バス・コミュニティバスが運行されている地域」から「乗合タクシーが運行されている地域」への流れを反映
 - ③公共交通空白地域に公共交通を導入する場合には、地域公共交通が運行されている地域のフローに従う



現状分析と課題の整理

各種調査から把握した内容を受け、問題点と課題を以下の通り示します。



上天草市公共交通計画の基本理念・基本方針

(1) 地域公共交通の基本的な方針（案）

上天草市第2次総合計画等の上位・関連計画や、本市の地域公共交通の現状と課題を踏まえ、本市の地域公共交通の基本方針を設定します。

① 基本理念

本市は、人口減少をネガティブにとらえず、そこに住んでいる市民が今後も住み続けたいと思うような取組を進め、「子ども、若者、お年寄りが住みよい『安心』『活力』『誇り』に満ちたまちの実現」を掲げています。

持続可能な公共交通を構築するため、市民（地域）・行政・本市に関わる様々な人がパートナーであるという意識を持ち、市民の生活に寄り添い、安心して暮らせるまちづくりを進めるとともに、観光客などの関係人口を増やす公共交通とすることが肝要です。

本市では、地域公共交通は市民の暮らしを支え、来訪者の移動手段を担う重要な役割を果たすと認識しており、計画の基本理念を次のとおり定めます。

【基本理念】

ひと・地域を支え、にぎわいを創出する地域公共交通

～みんながパートナーとなり、使って守る地域公共交通～

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、本市が目指す将来像の実現のため、市民の日常移動だけでなく、観光客をはじめとする来訪者の移動を支える重要な役割を担います。

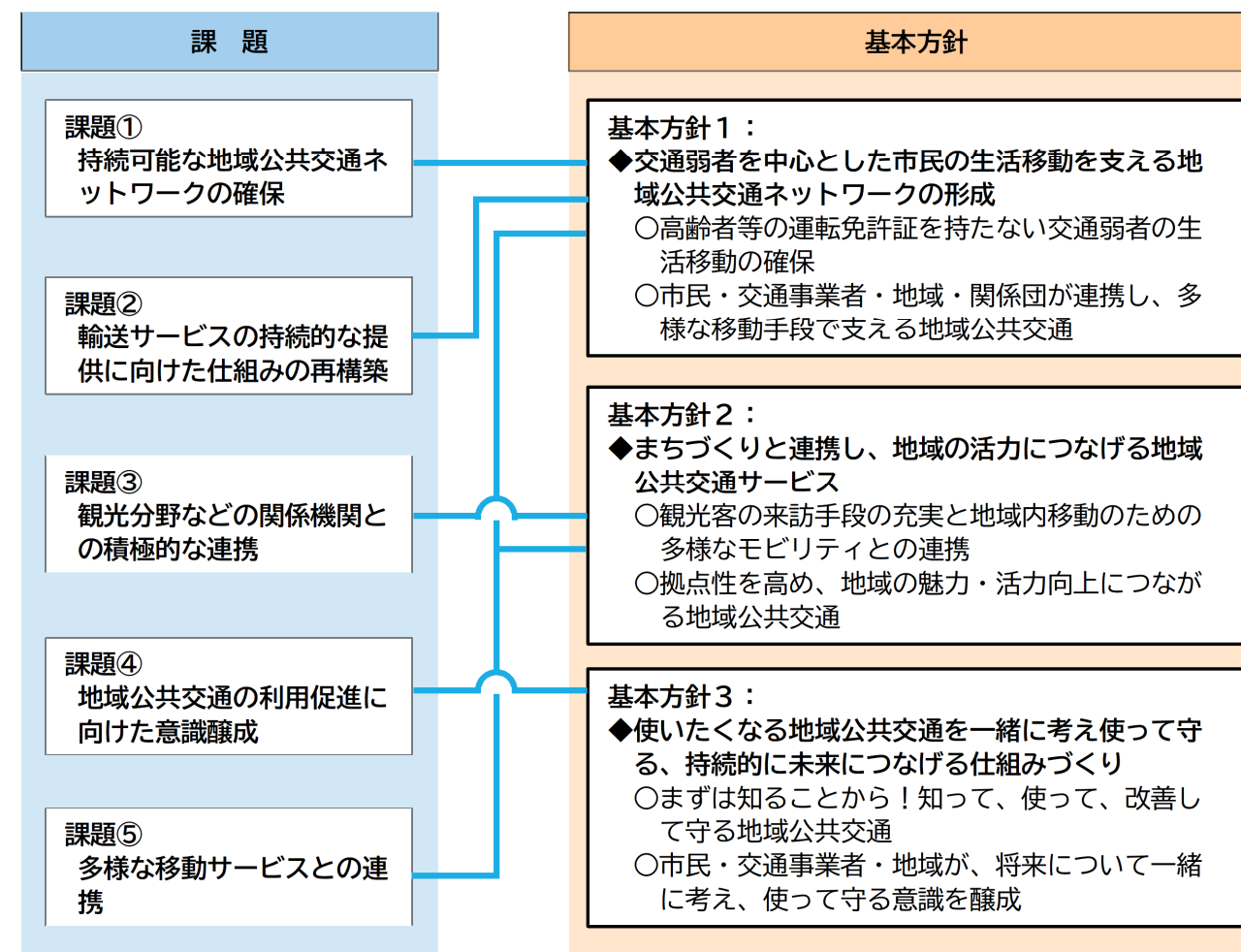
- 安心

 - ・誰もが利用しやすく、使いたくなるような移動手段
 - ・高齢者が安心して運転免許証の返納ができ、返納後も安心して生活できる移動手段
- 活力

 - ・生活拠点等における利便性向上や、拠点整備などのまちの変化と連携した移動手段
 - ・観光ブランド力を活かした地域産業の活性化を目指し、観光客などの交流が促進される移動手段
- 誇り

 - ・未来を築く子供たちの通学や活動を支援する移動手段
 - ・自然のなかで健康的な生活を志向する移住者の魅力となる移動手段

③ 基本方針



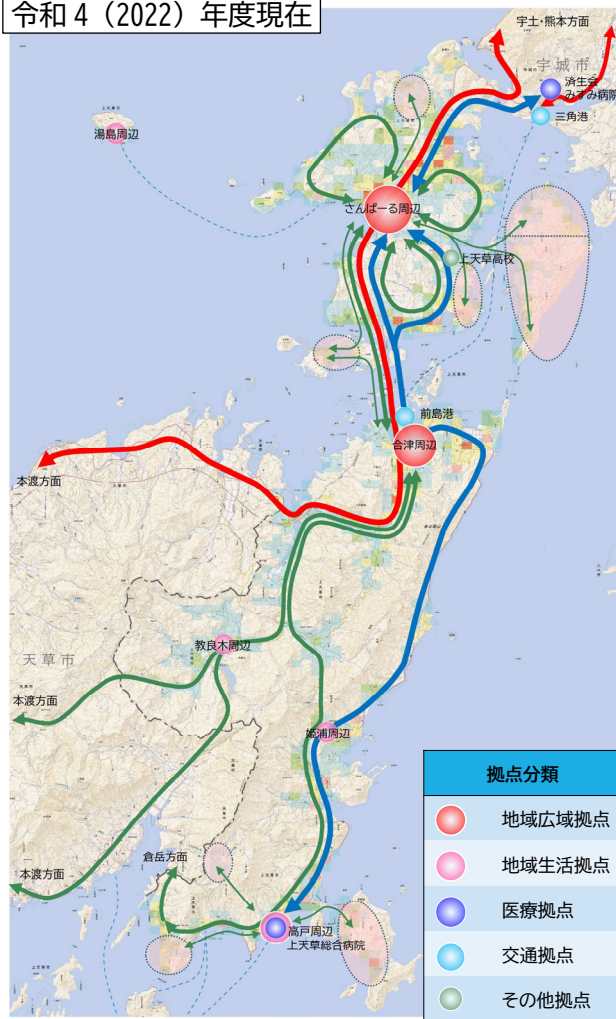
公共交通の目指す姿

(1) 上天草市地域公共交通計画における目指す姿

① 公共交通網の目指す姿（計画期間の変遷）

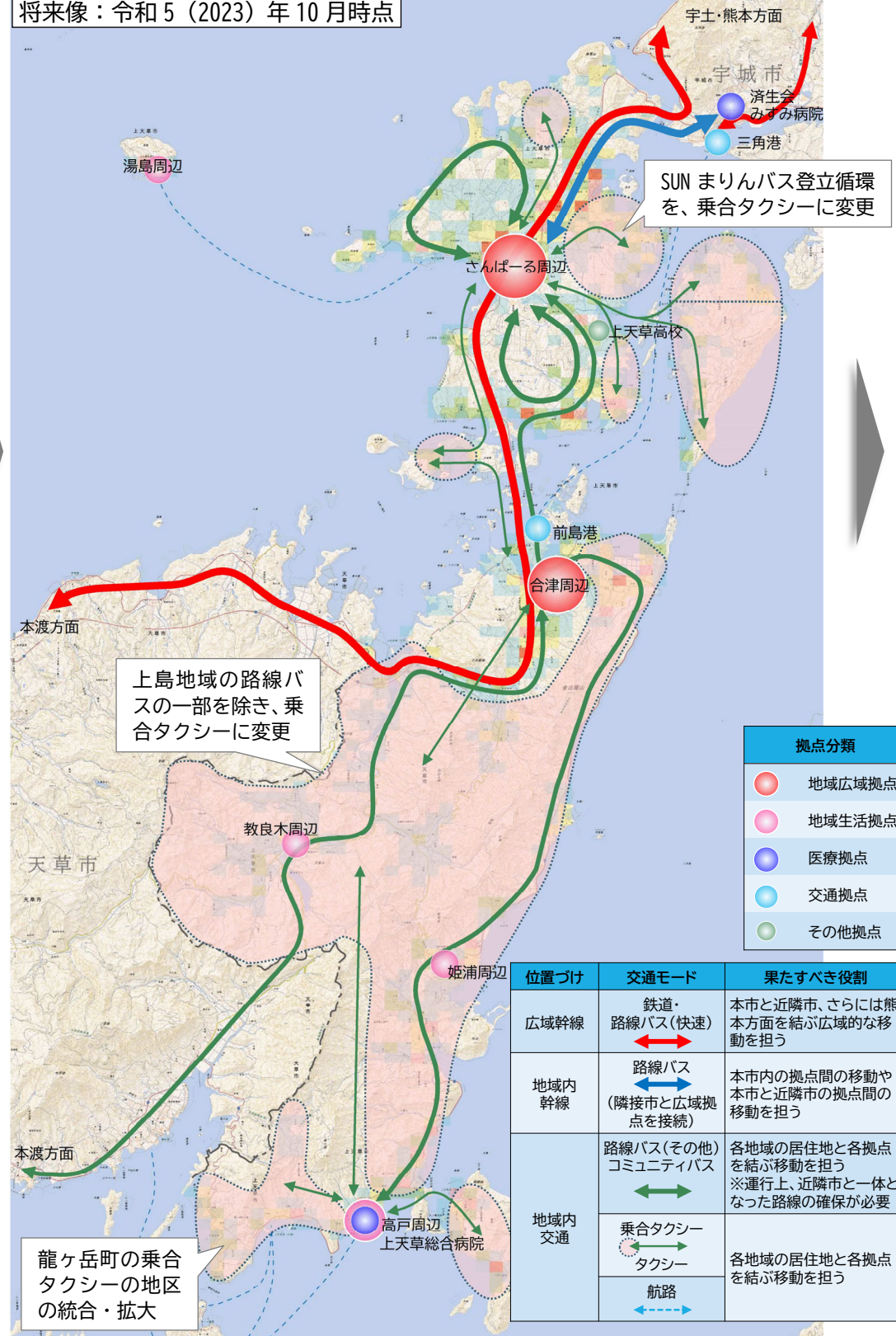
現在（令和4（2022）年度）の公共交通網から、生活交通導入ガイドラインに基づき、路線バスの運行継続基準を満たさなかった路線において、上島地域を中心に路線バスから乗合タクシーへの運行形態の見直しを実施します。本計画期間内において、利用促進や周知の強化を実施するとともに、引き続きモニタリングを実施し、運行継続基準を満たさない運行については、運行形態やサービス内容の見直しを行い、持続可能な公共交通網を維持します。

令和4（2022）年度現在



位置づけ	交通モード	果たすべき役割
広域幹線	鉄道・路線バス(快速)	本市と近隣市、さらには熊本方面を結ぶ広域的な移動を担う
地域内幹線	路線バス (隣接市と広域拠点を接続)	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
地域内交通	路線バス(その他)・コミュニティバス	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
	乗合タクシー・タクシー	各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う
	航路	

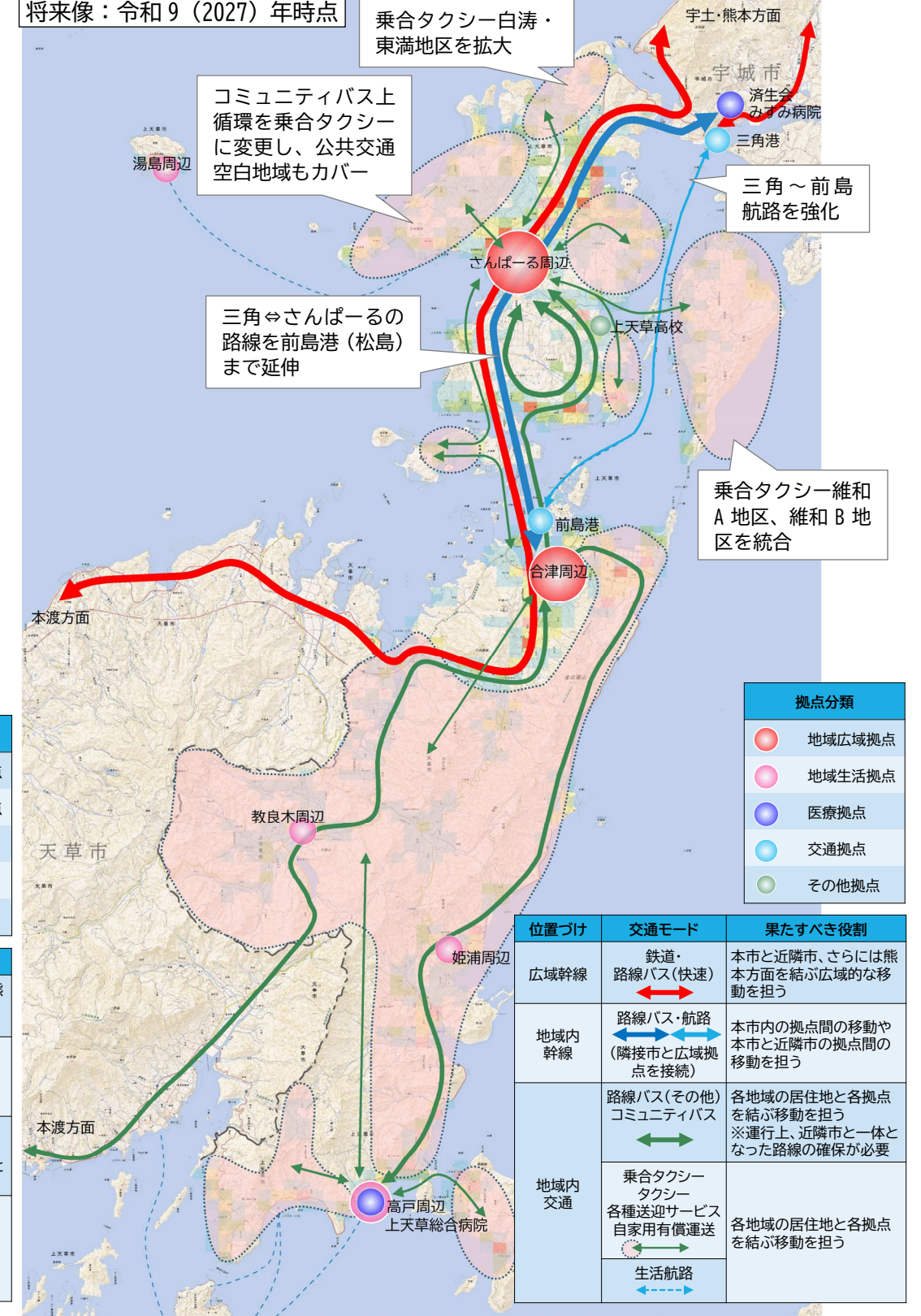
将来像：令和5（2023）年10月時点



位置づけ	交通モード	果たすべき役割
広域幹線	鉄道・路線バス(快速)	本市と近隣市、さらには熊本方面を結ぶ広域的な移動を担う
地域内幹線	路線バス (隣接市と広域拠点を接続)	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
地域内交通	路線バス(その他)・コミュニティバス	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
	乗合タクシー・タクシー	各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う
	航路	

龍ヶ岳町の乗合タクシーの地区の統合・拡大

将来像：令和9（2027）年時点



位置づけ	交通モード	果たすべき役割
広域幹線	鉄道・路線バス(快速)	本市と近隣市、さらには熊本方面を結ぶ広域的な移動を担う
地域内幹線	路線バス・航路 (隣接市と広域拠点を接続)	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
地域内交通	路線バス(その他)・コミュニティバス	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
	乗合タクシー・タクシー 各種送迎サービス 自家用有償運送	各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う
	生活航路	

公共交通の目指す姿

② 拠点の配置方針とまちづくり上の位置づけ

拠点分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ
地域広域拠点	大矢野町 (さんぱーる 周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 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、大矢野町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。 また、大矢野町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、今後は宮津地区将来構想により、さらに拠点性の向上が期待される。
	松島町 (合津周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 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。
地域生活拠点	大矢野町 (湯島周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や診療所が立地し、離島である湯島地区の生活拠点としての役割を担っている。
	松島町 (教良木周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や医療施設などが立地する、教良木・内野河内地区の生活拠点としての役割を担っている。
	姫戸町 (姫浦周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 医療施設や商業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。
	龍ヶ岳町 (高戸周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 医療拠点である上天草総合病院周辺には、公共施設や商業施設など日常生活に必要な施設が立地し、龍ヶ岳町の生活拠点としての役割を担っている。 その他、本渡～御所浦航路との結節点にもなっている。
医療拠点	上天草総合病院	<ul style="list-style-type: none"> 主に上島地域における医療拠点としての役割を担っている。
	済生会 みすみ病院	<ul style="list-style-type: none"> 主に大矢野町における医療拠点としての役割を担っている。
交通拠点	三角駅	<ul style="list-style-type: none"> 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への玄関口として、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。
	前島港	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅がある三角港との航路により、広域交流人口に対する天草地域内での海の玄関口として、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。 また、官民の施設整備により、観光拠点性が向上している。
その他拠点	上天草高校	<ul style="list-style-type: none"> 本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の狭域拠点としての役割を担っている。

③ 公共交通の位置づけ及び役割

位置づけ	交通モード	果たすべき役割
広域幹線	鉄道・ 路線バス(快速)	<ul style="list-style-type: none"> 本市と近隣市、さらには熊本方面を結ぶ広域的な移動を担う
地域内幹線	路線バス・航路 (隣接市と接続)	<ul style="list-style-type: none"> 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
地域内交通	路線バス コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 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
	乗合タクシー他	<ul style="list-style-type: none"> 各種送迎サービスとの連携を含め、各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う
	航路	

公共交通の目指す姿

(1) 予測される変化・20年後の本市の公共交通

①自動運転技術

- 自動運転技術の進歩、高齢者や人口減少社会の円滑な移動の確保、物流・移動サービス業界におけるドライバー不足への対応として自動運転の実用化
- ※2025年を目途に高速道路での自家用車の完全自動運転の実現 出典：官民 ITS 構想・ロードマップ高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議
- 車両開発、交通環境情報の取得、車両への配信技術など、実用化に向けた技術が進展
- 法整備の必要性や価値観のずれといった倫理面、社会受容面の課題を把握し、新しい技術が受け入れられる環境を整備
- 自動車専用道路から先行して、実用化が進み、一般道にも普及
- 船舶の電動化の開発・普及、自動運航船が実用化

②移動に関わる生活スタイル

- 自動車所有から利用（シェアリングサービスなど）にシフト
- 交通システムとコネクテッドカーの通信システムが開発、普及
- 安くて便利なモビリティサービスが普及することで移動コストが縮小
- 自動運転車が目的地まで運んでくれるカーシェアリングが普及し、移動困難者数が減少しゼロに
- 医療 MaaS（オンライン診療、巡回診療・検診など）の進展など、あらゆることが自宅や自宅近くで出来るようになり、移動の必要性が低下

③物流

- 空飛ぶクルマの実用化、法整備が進み、離島向けを先駆けに物流向けサービスの実用化
- 自動航行船で離島への日用品を届けるサービスの実用化

④広域交通拠点・ネットワーク

- 新しいターミナルが完成した熊本空港が、世界と地域にひらかれた九州セントラルゲートウェイに
- 八代港国際クルーズ拠点形成を推進し、クルーズ船の寄港が増える
- 熊本天草幹線道路の全線開通
- マリンレジャー拠点づくり「海の駅」の推進

⑤その他

- 再生可能エネルギーの普及（温室効果ガス削減目標：2050年にカーボンニュートラル、2030年46%削減目標）
- 本市の人口重心の変化（大矢野町、松島町への人口集中が進む）

■将来的に解消が期待される問題（例）

現状（背景）	問題	将来的に想定される問題解消
人口減少・高齢化	乗務員不足・高齢化	自動運転の導入により、人材不足が解消
	税収の減少 受益者負担・財政負担の限界	新たな技術導入とともに進む、収益源創出やサービス運営の在り方の変更
	高齢者の危険運転	自動車の安全機能向上による人為ミスによる事故の回避 自動運転の導入による運転からの解放
燃料費高騰	運行経費の増加 運行経費の変動	自動運転の導入による人件費の削減 電動化・再生可能エネルギーの普及による安定供給とコスト低下
移動ニーズの多様化	需要の分散	自動運転車が目的地まで運んでくれるカーシェアリングの普及で対応

■将来に向けて取り組んでおくべきこと（例）

- 地域の交通課題の継続的な把握、交通課題の解決に向けた継続的な検討や、実証実験のための組織体制の充実
- モビリティ関連データの取得（システムの導入、分析）
- MaaSなどの新しい公共交通サービスに関する情報収集
- デジタル化普及への取組（情報収集、理解向上、意識改革）
- 新しいモビリティサービスの社会受容性の向上（社会実験の実施、シンポジウムの開催など）
- 異業種との連携による収益源創出手法や事業モデルの検討
- 再生可能エネルギーの普及
- 集約型都市構造への転換 など

将来像：令和24（2042）年時点

