

上天草市地域公共交通計画  
～巻末資料～  
(素案)

令和5(2023)年 月

上天草市

# 上天草市地域公共交通計画（素案） 目次

第1章	計画の概要	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の位置づけ	2
1.3	計画の期間	2
1.4	計画の区域	2
第2章	上位・関連計画	3
第3章	地域公共交通の現状分析・課題の整理	4
3.1	地域公共交通に関わる現状	4
3.2	地域公共交通の問題点と課題	15
第4章	基本方針と将来像	16
4.1	基本方針	16
4.2	地域公共交通の将来像	18
第5章	計画の目標と目標達成のための施策事業	24
5.1	計画の目標と評価指標	24
5.2	施策体系	26
5.3	施策・事業展開	27
5.4	事業の実施スケジュール	40
5.5	計画の推進体制	41
参考資料		44
参考資料 1	計画策定の経緯	44
参考資料 2	上天草市地域公共交通活性化協議会規約	45
参考資料 3	上天草市地域公共交通活性化協議会委員名簿	48
参考資料 4	用語解説	49

## 巻末資料

巻末 1	上位・関連計画の整理	巻末- 1
巻末 2	地域の概況	巻末-12
巻末 3	地域公共交通の現状整理	巻末-31
巻末 4	上天草市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価	巻末-44
巻末 5	地域公共交通の現状把握及びニーズ調査	巻末-46
巻末 6	地域公共交通事業者及び関係団体へのヒアリング調査	巻末-62
巻末 7	公共交通空白地域の検証	巻末-69
巻末 8	生活交通導入ガイドラインの検証	巻末-73

巻末 1 上位・関連計画の整理

上天草市地域公共交通計画を策定にあたり、計画の方針や取組みについて、反映すべきもの、整合を図るべきものとして、地域公共交通に関連する内容を含む、上位・関連計画の内容を整理します。

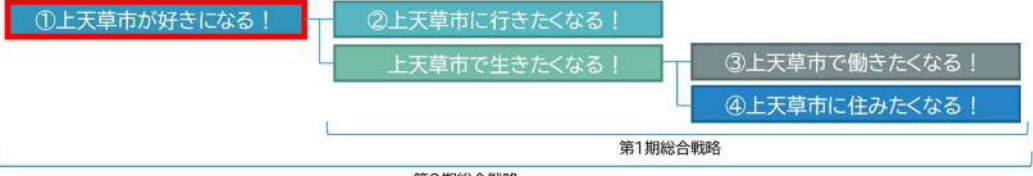
表 上位・関連計画の一覧

NO	計画名	策定年月（計画期間）
1	上天草市第2次総合計画	平成26（2014）年3月 （平成26（2014）年度～ 令和5（2023）年度）
2	第2期上天草市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2（2020）年3月 （令和2（2020）年度～ 令和6（2024）年度）
3	上天草市ランドデザイン	平成25（2013）年2月
4	第2期上天草市公立学校規模適正化基本計画	平成30（2018）年4月 （平成30（2018）年度～ 令和9（2027）年度）
5	第3期上天草市地域福祉計画・地域福祉活動計画	平成30（2018）年3月 （平成30（2018）年度～ 令和4（2022）年度）
6	第3期上天草市障がい者計画	平成30（2018）年3月 （平成30（2018）年度～ 令和5（2023）年度）
7	上天草市高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画	令和3（2021）年3月 （令和3（2021）年度～ 令和5（2023）年度）
8	上天草市観光ブランディング計画	平成30（2018）年7月 （平成30（2018）年度～ 令和4（2022）年度）
9	上天草市過疎地域持続的発展計画	令和3（2021）年9月 （令和3（2021）年度～ 令和7（2025）年度）
10	上天草市SDGs未来都市計画	令和4（2022）年7月

(1) 上天草市第2次総合計画

計画期間	平成 26 (2014) 年度～平成 35 (2023) 年度															
基本目標	子ども、若者、お年寄りが住みよい『活力』『誇り』『安心』に満ちたまちの実現															
まちづくり方針	未来に向けて輝く『産業』づくり 未来に向けて輝く『人』づくり 未来に向けて輝く『地域』づくり															
戦略シナリオ	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center; color: white; background-color: red;">                 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、お年寄りが住みよい『活力』『誇り』『安心』に満ちたまちの実現             </div> <div style="border: 1px solid red; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 5px;">                 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             </div> <div style="margin-top: 10px;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%; background-color: #e0f0e0;"> <b>活力</b>                      産業が活性化し成長するまち                 </td> <td style="width: 33%; background-color: #e0e0f0;"> <b>誇り</b>                      ふるさとの豊かさを守り、愛するまち                 </td> <td style="width: 33%; background-color: #e0f0e0;"> <b>安心</b>                      ふれあい・支えあうまち                 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>未来に向けて輝く『産業』づくり</b>                      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                      成果指標(H35年度目標値)                      ●年間市内総生産(GDP)の増加額：100億円(雇用の増加は1,300人)                 </td> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>未来に向けて輝く『人』づくり</b>                      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                      成果指標(H35年度目標値)                      ●年少人口数：3,058人(推計値2,518人に対する500人&lt;20.0%&gt;増加)                 </td> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>未来に向けて輝く『地域』づくり</b>                      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                      成果指標(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                 </td> </tr> </table>   <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%; background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(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                 </td> <td style="width: 33%; background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</b>                      4. 地域ぐるみで子育て・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～                      成果指標(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%                 </td> <td style="width: 33%; background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(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%                 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</b>                      2. 農林水産物の生産・加工商品開発・販売を拡大する～売れるブランド商品・加工商品開発による『産業』づくり～                      成果指標(H35年度目標値)                      ●6次産業化による経済効果50億円増加                 </td> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(H35年度目標値)                      ●「心身ともに健康だと思ふ」市民の割合(市民意識調査)80.0%                 </td> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(H35年度目標値)                      ●山外からの新たな転入者数240世帯(600人)                 </td> </tr> <tr> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(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                 </td> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(H35年度目標値)                      ●(月に複数回以上)運動・スポーツに取り組み市民の割合(市民意識調査)50.0%                 </td> <td style="background-color: #fff9c4;"> <b>重点戦略</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～                      成果指標(H35年度目標値)                      ●「水のきれいな(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%                 </td> </tr> </table> </div>	<b>活力</b> 産業が活性化し成長するまち	<b>誇り</b> ふるさとの豊かさを守り、愛するまち	<b>安心</b> ふれあい・支えあうまち	<b>未来に向けて輝く『産業』づくり</b> 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 成果指標(H35年度目標値) ●年間市内総生産(GDP)の増加額：100億円(雇用の増加は1,300人)	<b>未来に向けて輝く『人』づくり</b> 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 成果指標(H35年度目標値) ●年少人口数：3,058人(推計値2,518人に対する500人<20.0%>増加)	<b>未来に向けて輝く『地域』づくり</b> 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 成果指標(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	<b>重点戦略</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～ 成果指標(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	<b>重点戦略</b> 4. 地域ぐるみで子育て・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～ 成果指標(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%	<b>重点戦略</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～ 成果指標(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%	<b>重点戦略</b> 2. 農林水産物の生産・加工商品開発・販売を拡大する～売れるブランド商品・加工商品開発による『産業』づくり～ 成果指標(H35年度目標値) ●6次産業化による経済効果50億円増加	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●「心身ともに健康だと思ふ」市民の割合(市民意識調査)80.0%	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●山外からの新たな転入者数240世帯(600人)	<b>重点戦略</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～ 成果指標(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	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●(月に複数回以上)運動・スポーツに取り組み市民の割合(市民意識調査)50.0%	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●「水のきれいな(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%
<b>活力</b> 産業が活性化し成長するまち	<b>誇り</b> ふるさとの豊かさを守り、愛するまち	<b>安心</b> ふれあい・支えあうまち														
<b>未来に向けて輝く『産業』づくり</b> 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 成果指標(H35年度目標値) ●年間市内総生産(GDP)の増加額：100億円(雇用の増加は1,300人)	<b>未来に向けて輝く『人』づくり</b> 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 成果指標(H35年度目標値) ●年少人口数：3,058人(推計値2,518人に対する500人<20.0%>増加)	<b>未来に向けて輝く『地域』づくり</b> 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 成果指標(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														
<b>重点戦略</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～ 成果指標(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	<b>重点戦略</b> 4. 地域ぐるみで子育て・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～ 成果指標(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%	<b>重点戦略</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～ 成果指標(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%														
<b>重点戦略</b> 2. 農林水産物の生産・加工商品開発・販売を拡大する～売れるブランド商品・加工商品開発による『産業』づくり～ 成果指標(H35年度目標値) ●6次産業化による経済効果50億円増加	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●「心身ともに健康だと思ふ」市民の割合(市民意識調査)80.0%	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●山外からの新たな転入者数240世帯(600人)														
<b>重点戦略</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～ 成果指標(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	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●(月に複数回以上)運動・スポーツに取り組み市民の割合(市民意識調査)50.0%	<b>重点戦略</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～ 成果指標(H35年度目標値) ●「水のきれいな(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%														
公共交通に関する施策	<p>●後期基本計画(令和元(2019)年度～令和5(2024)年度)</p> <p>戦略1 観光需要と観光消費を拡大する</p> <p>施策3 観光動線の利便性向上による「快適さ」の確保</p> <p>12 利便性の高い道路交通ネットワークの充実</p> <p>○地域公共交通網の見直し</p> <p>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う。併せて、各種拠点における地域公共交通相互の乗り換え情報提供や接続ダイヤの強化など、連携強化を図る。</p> <p>○地域公共交通座談会の実施</p> <p>保育園児・小学生、高齢者等を対象に、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。併せて、地域公共交通利用体験ツアーなど、地域公共交通を体験する機会を提供する。</p> <p>○地域公共交通だよりの発行</p> <p>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する。</p>															


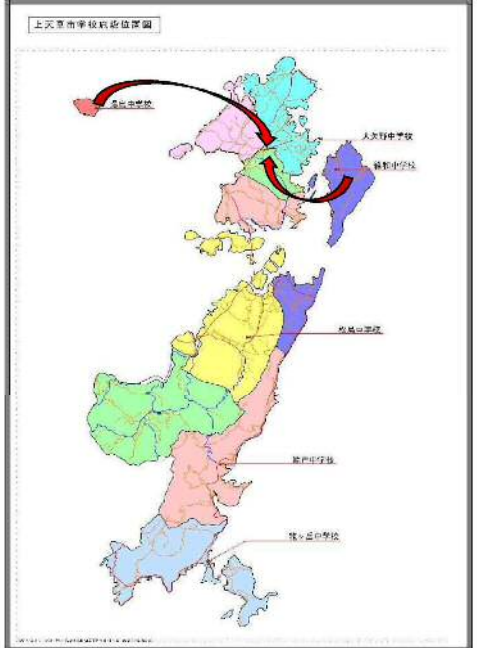
(2) 第2期上天草市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間	令和2(2020)年度～令和6(2024)年度
基本目標	<p>基本目標1 上天草市への人の流れをつくる</p> <p>基本目標2 安定した魅力ある雇用を創出する</p> <p>基本目標3 市民の結婚・出産・子育ての希望をかなえる</p> <p>基本目標4 魅力的な地域をつくり、安心して快適な暮らしを創出する</p>
取組の方向性	<p>第1期総合戦略で設定した4つの基本目標を維持しつつ、さらに推進を図るため「上天草市とつながり続ける関係人口の創出・拡大」と「市民の参画意識の醸成」を意味する「上天草市が好きになる！」を第2期総合戦略の取組の方向性に追加します。</p> 
公共交通に関する施策	<p>5 実現に向けた施策</p> <p>(4) 上天草市に住みたくなる！</p> <p>イ 住みよいまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民と行政、そして本市に関わる様々な人がともにまちづくりのパートナーである意識を持ちながら、地域の課題解決・目標達成に向かって知恵を出し合い、協働によるまちづくりを進めます。</li> <li>・更なる高齢化が進む中で、市民が安全・安心して快適な暮らしを送れるよう、道路交通、防災等の生活基盤の整備を図るとともに、福祉及び医療を充実し、安全・安心な社会をつくる地域の支え合いのネットワークを構築していきます。</li> <li>・個人番号カードを活用した住民サービスの展開により、安全・安心・便利な環境を提供できるよう、内容や手法の検討を始めます。</li> <li>・将来にわたり持続可能な公共交通網の整備を進めます。</li> </ul> <p>【具体的な事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇地域の魅力ブラッシュアップ事業（上天草市じぶん学舎事業）</li> <li>◇起業家教育を活用した地域の担い手育成事業</li> <li>◇上天草高校魅力向上事業</li> <li>◇フィルムコミッション事業 ほか</li> </ul>

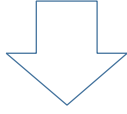
(3) 上天草市ランドデザイン

<p>策定年次</p>	<p>平成 25 (2013) 年 2 月</p>
<p>目指す将来像</p>	<p>&lt;戦略シナリオによる成果&gt;          ◎交流人口の拡大 ◎市内総生産・雇用の拡大 ◎定住人口の拡大</p> <p>上天草市らしさのある暮らしの喜び・幸せ・誇りを感じるまち</p> <p>自然の恵みを受けられる喜び・幸せ・誇り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・美しい自然景観と共生する環境にやさしいまち</li> <li>・農産物・海産物の恵みを受け、育てるまち</li> </ul> <p>人々がふれあい・支え合い、生きがいがある喜び・幸せ・誇り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多彩なコミュニティのふれあい・支え合いがあるまち</li> <li>・生きがいとなるチャレンジができる場があるまち</li> </ul> <p>安心して暮らせる喜び・幸せ・誇り</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定した働く場のあるまち</li> <li>・暮らしに必要な生活基盤・都市基盤のあるまち</li> <li>・福祉医療環境が整ったまち</li> </ul>
<p>戦略シナリオ</p>	<p><b>戦略シナリオ 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域経済の回復を優先し、「働く場」を確保することで、人口の流出を抑え、定住人口の安定と市民の活力を高める。</li> <li>■ 上天草市のもつ強みは観光地としてのブランド力にあり、観光ブランド力を活かした観光産業の活性化を進めることで様々な地域産業への経済効果を波及させていく。</li> </ul> <p>観光ブランド力を活かした地域産業の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 訪れたい観光地としての魅力向上 ⇒ 集客力の拡大</li> <li>● 観光客に満足感を与える観光関連産業の充実 ⇒ 収益力の拡大</li> <li>● 地域経済へ波及する観光交流の拡大 ⇒ 観光需要の拡大を市全域の産業へ循環</li> </ul> <p>地域経済の拡大 → 官の投資財源の拡大 → 民間企業の進出</p> <p>地域産業活性化がもたらす成果 → 地域雇用の拡大 → 生産年齢人口の定着 → 新たな流入人口の拡大</p> <p>成果を活かし、さらに定住人口を拡大するまちへと発展</p> <p><b>戦略シナリオ 2</b></p> <p>上天草らしい満足感のある定住環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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>高齢者にやさしい福祉環境の充実</li> <li>利便性の高い市街地、地域拠点の形成</li> <li>安心できる子育て環境、文化・スポーツ環境の充実</li> <li>魅力ある住環境の形成</li> <li>各地区の多彩な市民活動を広げる場の充実</li> </ul> <p>◎ 交流人口の拡大 ◎ 市内総生産・雇用の拡大 ◎ 定住人口の拡大</p>
<p>公共交通に関する施策</p>	<p>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> <p>② 利便性の高い市街地、地域拠点の形成</p> <p>&lt;まちづくりの発展方向&gt;</p> <p>○市全体を一体的に機能させる交通手段の確保</p> <p>各地域から市内主要施設へアクセスできる公共交通の利便性を確保し、市全体の拠点を有効に機能させるまちをつくります。</p>

(4) 第2期上天草市公立学校規模適正化基本計画

計画期間	平成30(2018)年度～令和9(2027)年度
基本方針	<p>本計画の策定においては、児童・生徒の教育環境の改善の観点を中心に据え、学校教育の目的や目標をよりよく実現するために、これからの時代に求められる教育内容や指導方法の改善の方向性も十分勘案しつつ、現在の教育環境の課題について「総合的な観点」から分析を行い、保護者や地域住民と共通理解を図りながら、以下の方針に基づき、学校規模の適正化に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 教育環境の充実について</li> <li>(2) 指導体制の充実について</li> <li>(3) 施設配置及び管理について</li> <li>(4) 地域コミュニティへの配慮について</li> <li>(5) 計画の実施について</li> <li>(6) 学校の名称について</li> </ul>
基本計画	<p>平成30年度以降の具体的な統合計画</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 小学校の統合について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 維和小学校・中北小学校・中南小学校を、中南小学校に統合</li> <li>・ 今津小学校・教良木小学校・阿村小学校を、今津小学校に統合</li> </ul> </li> <li>(2) 中学校の統合について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大矢野中学校・維和中学校・湯島中学校を、大矢野中学校に統合</li> </ul> </li> </ul> <p>【小学校統合位置図】</p>  <p>【中学校統合位置図】</p>  <p>〔留意事項〕</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ スクールバスを運行するなど、通学路の安全性の確保に関する対応を検討する必要があります。</li> </ul>

(5) 第3期上天草市地域福祉計画・地域福祉活動計画

計画期間	平成30(2018)年度～令和4(2022)年度								
基本理念及び 基本目標	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【基本理念】</p> <p>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> </div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;">  </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center; padding: 5px;">＜基本目標＞</th> <th style="width: 50%; text-align: center; padding: 5px;">＜施策＞</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">1 ともに助け合い、支え合うまちづくり</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">                     (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                 </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">2 充実した福祉サービスのまちづくり</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">                     (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                 </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">3 安心して暮らせるまちづくり</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;">                     (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                 </td> </tr> </tbody> </table>	＜基本目標＞	＜施策＞	1 ともに助け合い、支え合うまちづくり	(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	2 充実した福祉サービスのまちづくり	(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	3 安心して暮らせるまちづくり	(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
＜基本目標＞	＜施策＞								
1 ともに助け合い、支え合うまちづくり	(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								
2 充実した福祉サービスのまちづくり	(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								
3 安心して暮らせるまちづくり	(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								
公共交通に関する施策	<p>第4章 地域福祉計画（施策の展開）</p> <p>【基本目標3】安心して暮らせるまちづくり</p> <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>○交通環境の整備</p> <p>交通安全意識の啓発を図るとともに、利便性の高い道路ネットワーク、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>								



(6) 第3期上天草市障がい者計画

計画期間	平成30(2018)年度～令和5(2023)年度																				
基本理念及び 基本目標	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">             基本理念 <b>安心・快適な暮らしづくり</b> </div> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 15%; text-align: center;">基本目標</th> <th style="width: 75%; text-align: center;">施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="background-color: #003366; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">                     基本的 視点  一人ひとりの自己実現                 </td> <td style="text-align: center;">◀ 1. 障がいの理解の促進</td> <td>                     ○広報・啓発活動の推進                      ○人権教育・福祉教育の推進                      ○差別の解消・障がい者虐待の防止                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◀ 2. 自立した生活への支援</td> <td>                     ○障がい福祉施策の周知及び相談支援の充実                      ○障害福祉サービスの充実                      ○権利擁護の推進                 </td> </tr> <tr> <td rowspan="3" style="background-color: #003366; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">                     自立した暮らしの実現                 </td> <td style="text-align: center;">◀ 3. 保健・医療の充実</td> <td>                     ○身近な相談支援の環境づくり                      ○医療費の負担軽減                      ○早期発見、早期療育の推進／住民健診及び予防対策の充実                      ○こころと体の健康保持                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◀ 4. 保育・教育の充実</td> <td>                     ○子どもの成長過程に応じた療育相談支援体制の充実                      ○障がい児の保護者への支援                      ○保育・学童教育の充実                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◀ 5. 雇用・就労の支援</td> <td>                     ○雇用に向けた支援の充実                      ○就労意欲のある障がい者への就労の機会づくり                      ○障がい者の就労移行に対する支援                      ○障がい者(児)の所得保障への支援                 </td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="background-color: #003366; color: white; text-align: center; vertical-align: middle;">                     共に暮らす、共感・協働社会の実現                 </td> <td style="text-align: center;">◀ 6. 生活環境の充実</td> <td>                     ○安全・快適な公共施設等の整備                      ○公共交通機関の利便性向上                      ○障がい者にやさしい生活空間の整備                      ○防災・防犯ネットワークの構築                      ○安心快適な暮らしづくりは市役所から                 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">◀ 7. 社会参加・交流の促進</td> <td>                     ○地域での交流・コミュニケーションが広がる環境づくり                      ○ニーズに対応したスポーツ・文化活動の充実と参加促進                      ○障がい者(児)の情報交換・社会参加の機会づくり                 </td> </tr> </tbody> </table>		基本目標	施策	基本的 視点  一人ひとりの自己実現	◀ 1. 障がいの理解の促進	○広報・啓発活動の推進 ○人権教育・福祉教育の推進 ○差別の解消・障がい者虐待の防止	◀ 2. 自立した生活への支援	○障がい福祉施策の周知及び相談支援の充実 ○障害福祉サービスの充実 ○権利擁護の推進	自立した暮らしの実現	◀ 3. 保健・医療の充実	○身近な相談支援の環境づくり ○医療費の負担軽減 ○早期発見、早期療育の推進／住民健診及び予防対策の充実 ○こころと体の健康保持	◀ 4. 保育・教育の充実	○子どもの成長過程に応じた療育相談支援体制の充実 ○障がい児の保護者への支援 ○保育・学童教育の充実	◀ 5. 雇用・就労の支援	○雇用に向けた支援の充実 ○就労意欲のある障がい者への就労の機会づくり ○障がい者の就労移行に対する支援 ○障がい者(児)の所得保障への支援	共に暮らす、共感・協働社会の実現	◀ 6. 生活環境の充実	○安全・快適な公共施設等の整備 ○公共交通機関の利便性向上 ○障がい者にやさしい生活空間の整備 ○防災・防犯ネットワークの構築 ○安心快適な暮らしづくりは市役所から	◀ 7. 社会参加・交流の促進	○地域での交流・コミュニケーションが広がる環境づくり ○ニーズに対応したスポーツ・文化活動の充実と参加促進 ○障がい者(児)の情報交換・社会参加の機会づくり
	基本目標	施策																			
基本的 視点  一人ひとりの自己実現	◀ 1. 障がいの理解の促進	○広報・啓発活動の推進 ○人権教育・福祉教育の推進 ○差別の解消・障がい者虐待の防止																			
	◀ 2. 自立した生活への支援	○障がい福祉施策の周知及び相談支援の充実 ○障害福祉サービスの充実 ○権利擁護の推進																			
自立した暮らしの実現	◀ 3. 保健・医療の充実	○身近な相談支援の環境づくり ○医療費の負担軽減 ○早期発見、早期療育の推進／住民健診及び予防対策の充実 ○こころと体の健康保持																			
	◀ 4. 保育・教育の充実	○子どもの成長過程に応じた療育相談支援体制の充実 ○障がい児の保護者への支援 ○保育・学童教育の充実																			
	◀ 5. 雇用・就労の支援	○雇用に向けた支援の充実 ○就労意欲のある障がい者への就労の機会づくり ○障がい者の就労移行に対する支援 ○障がい者(児)の所得保障への支援																			
共に暮らす、共感・協働社会の実現	◀ 6. 生活環境の充実	○安全・快適な公共施設等の整備 ○公共交通機関の利便性向上 ○障がい者にやさしい生活空間の整備 ○防災・防犯ネットワークの構築 ○安心快適な暮らしづくりは市役所から																			
	◀ 7. 社会参加・交流の促進	○地域での交流・コミュニケーションが広がる環境づくり ○ニーズに対応したスポーツ・文化活動の充実と参加促進 ○障がい者(児)の情報交換・社会参加の機会づくり																			
公共交通に関する施策	第4章 施策の展開 基本目標6 生活環境の充実 【施策】 (2) 公共交通機関の利便性向上 ①障がい者の利用ニーズにあわせた交通手段の確保 <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>・民間事業者の福島県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>																				

(7) 上天草市高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画

計画期間	令和3(2021)年度～令和5(2023)年度
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
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生涯現役社会の実現と自立支援、健康づくりの推進</li> <li>2. 認知症になっても安心して暮らせる体制の構築</li> <li>3. 在宅でも安心して暮らせるための地域づくり</li> <li>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</li> <li>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</li> </ol>
施策の体系	<p style="text-align: center;">『 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> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 生涯現役社会の実現と自立支援、健康づくりの推進             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 高齢者の多様な活動の支援</li> <li>2 介護予防の推進</li> <li>3 多様な健康づくりの推進</li> <li>4 生きがいづくりの推進</li> <li>5 地域ケア会議の充実</li> </ol> </li> <li>2. 認知症になっても安心して暮らせる体制の構築             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 認知症サポーターの養成及び活動活性化                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 認知症サポーターの養成と地域のネットワークづくり</li> </ol> </li> <li>2 認知症地域支援推進員の活動と認知症初期集中支援チームの運営・活用の推進                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 認知症初期集中支援チームの設置等</li> <li>(2) 相談・支援体制の充実</li> </ol> </li> <li>3 成年後見制度の利用促進に向けた取組の推進                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 高齢者の人権擁護</li> </ol> </li> <li>4 高齢者虐待防止の体制整備</li> </ol> </li> <li>3. 在宅でも安心して暮らせるための地域づくり             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 在宅における医療と介護の連携</li> <li>2 安心して生活できる地域づくり                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 相談体制の充実</li> <li>(2) 介護家族への支援</li> <li>(3) 見守る仕組みの充実</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>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             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 早急な対応が必要な方への対応                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域の支えあい活動等の支援</li> <li>(2) 地域人材の発掘・育成</li> <li>(3) 生活支援コーディネーターの導入</li> </ol> </li> <li>2 高齢者向け住まいの確保                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 安心できる住まいの確保</li> <li>(2) 住・生活環境の整備</li> </ol> </li> <li>3 高齢者の移動手段の確保</li> <li>4 高齢者の防災・防犯                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 防災・防火対策の推進</li> <li>(2) 交通安全・防犯対策の推進</li> </ol> </li> </ol> </li> <li>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             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 介護サービスの質の確保・向上                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 円滑な制度運営のための体制整備</li> <li>(2) 介護給付の適正化</li> <li>(3) 保険者としての支援体制の充実</li> <li>(4) 利用者本位のサービス提供の推進</li> <li>(5) 状況の変化による介護サービスの提供</li> </ol> </li> <li>2 多様な介護人材の確保・定着                 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 地域包括支援センターの体制整備</li> <li>(2) 介護サービス事業所における人員確保</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>
公共交通に関する施策	<p>第4章 基本理念の実現に向けた施策の展開</p> <p>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>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一つ「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、前回と同様、移動手段として「自動車（自分で運転）」が52.7%と最も高く、次いで、「徒歩」の32.9%となっていますが、今後、免許返納者や、長距離の徒歩が困難になる高齢者の増加が予想されます。3番目は「自動車（人に乗せてもらう）」となっており、公共交通の利用は少ない状況です。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。</p>

(8) 上天草市観光ブランディング計画

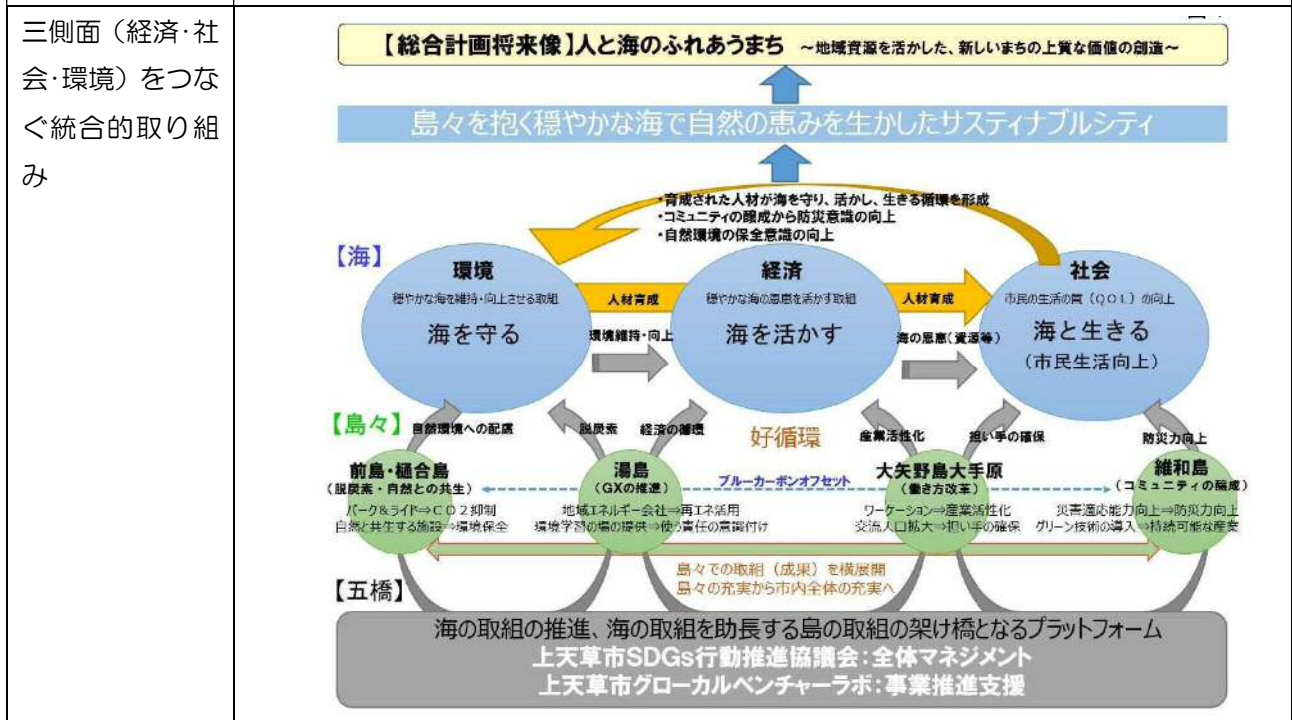
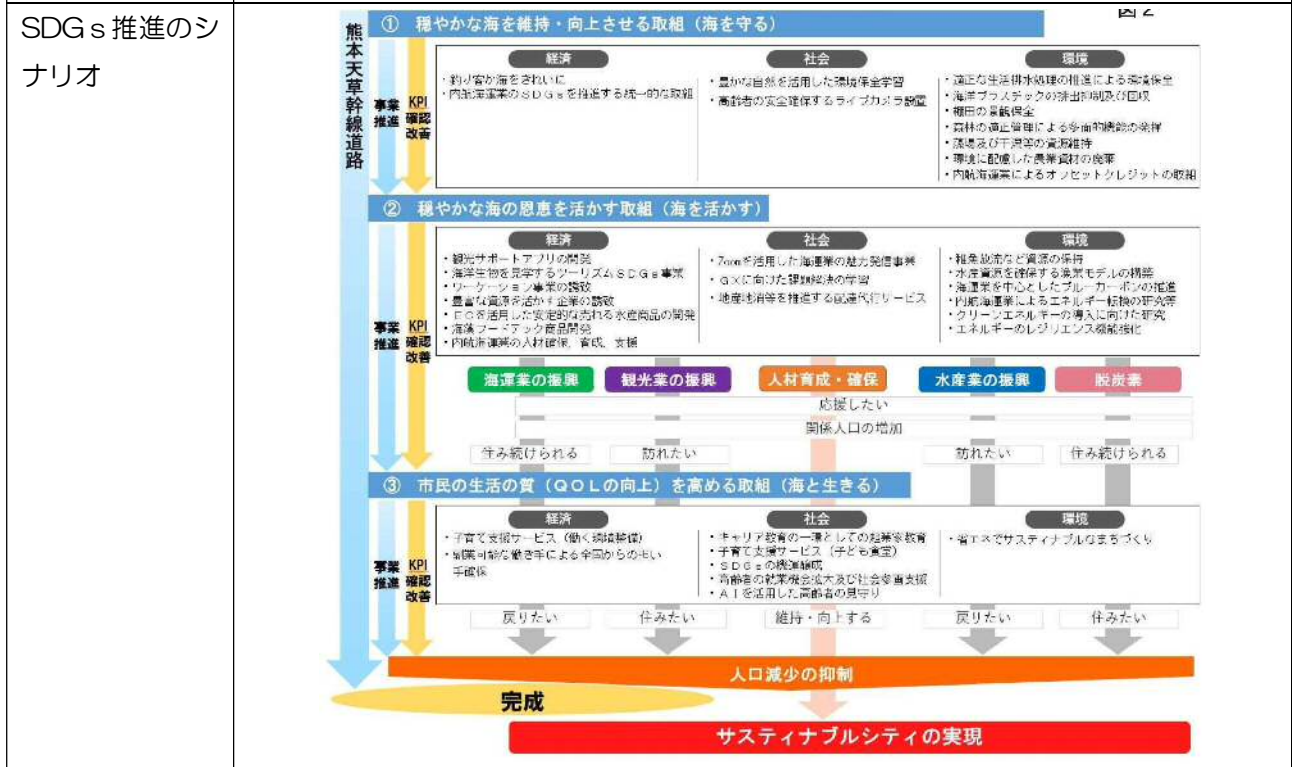
<p>計画期間</p>	<p>平成 30 (2018) 年度～令和 4 (2022) 年度</p>
<p>ブランド コンセプト</p>	<p><b>ナナメ上↗上天草</b></p> <p>○「予想の斜め上をいく」という使われ方として、「斜め上」という言葉は三省堂「今年の新語 2015」の 10 位に挙がるほど、日本語として定着しつつある。</p> <p>○上天草市の観光ブランディングとして「予想の斜め上」というコンセプトを官民一体となってアイデアを出し合い、モノ、トコロ、コト、ヒトの全てにおいて「ナナメ上」の取り組みをしていく。</p> <p>○上天草市には、「ナナメ上」なモノやコトがすでに存在しており、それらを1つのアイデンティティとしてまとめることによって、ブランド形成を促す。</p> <p>○このコンセプトには、上天草市の場所も明示しており、天草地域全体からみて上天草市が「斜め上」にあるということを知ってもらうための意味も含まれている。</p>
<p>ブランディング の展開方法</p>	<pre> graph TD     A[上天草観光ブランドコンセプト ナナメ上↗上天草] --&gt; B[ブランドデザイン   推進体制の構築]     B --&gt; C[・上天草観光ブランドの統一的統一 ・官民一体となった取組の推進]     C --&gt; D[市民、観光事業者等との ブランドコンセプトの共有 (インナープロモーション)]     C --&gt; E[国内外への上天草ブランドの発信 (アウタープロモーション)]     D --&gt; F[・市民や観光事業者等のブランド コンセプトへの理解と共感 ・観光客受け入れ体制の確立 ・地域資源の磨き上げ]     E --&gt; F     F --&gt; G[市内で共有、国内外への浸透 両面による好循環サイクルの創出]     G --&gt; H[上天草観光ブランドの確立]     </pre>
<p>公共交通に 関する施策</p>	<p><b>プログラム 市民及び観光事業者等とのブランドコンセプトの共有</b></p> <p>アクション② 地域資源の磨き上げ</p> <p>取組案：着地型旅行商品の開発</p> <p>滞在型観光を推進するため、旅行会社等と連携して着地型旅行商品の開発を行う。</p> <p>(例：農業・漁業体験、観光ガイドを活用した観光タクシーの開発など)</p> <p>取組案：1次交通及び2次交通網の利便性向上につながる取組の推進</p> <p>公共交通機関の利用促進及び公共交通機関を利用する旅行商品を開発する。</p> <p>(例：快速バス「快速あまくさ号」を活用した旅行商品開発(バス+観光施設)、公共交通機関を活用したアクセスの方法の周知強化など)</p>

(9) 上天草市過疎地域持続的発展計画

計画期間	令和3(2021)年度～令和7(2025)年度
基本方針	(ア) 活力ある産業づくり (イ) 安心・快適な生活環境づくり (ウ) 機能的な社会基盤づくり (エ) 環境と共生のまちづくり
方針	<b>5 交通施設の整備、交通手段の確保</b> <p>当市の公共交通については、平成30年3月に、市民や観光客の利便性向上また高齢化や過疎化等の地域の実情を考慮し、持続可能な生活交通体系の創出を目的とした「上天草市地域公共交通網形成計画」を策定し、生活交通の効率的な運行に向けて取り組んでおり、引き続き適切に運行を実施していく。そのほか、航路(船舶及び航空機)については、関係事業者と調整・協議しながら、運航の継続に努める。</p>
公共交通に関する施策	<p>陸上交通について、路線バスの運行については、上天草市地域公共交通網形成計画に基づき、利便性の向上及び利用促進のため、行政、市民、運行事業者等が一体となって取り組み、利用状況等に応じて運行形態の見直しを行う。デマンド型乗合タクシーについては、運行における効率性かつ経済性に鑑み、便数、運行時刻、乗降方法等について総合的に検討を行う。</p> <p>また、今後は従来の公共交通に限らず、交通事業者の参入が難しい地域を対象とした自家用有償旅客運送や、環境の負荷が少なく従来の公共交通を補完するグリーンスローモビリティの導入等、地域の実情に応じた持続可能である新たな地域公共交通について検討を行う。</p> <p>海上交通について、離島航路は島民にとって生活及び経済活動における生命線であることから、安定的な移動手手段の確保のため、今後も運航事業者に対する支援を継続する。</p> <p>また、運航事業者の経営改善に向けて、運航事業者と協議・調整をしながら、離島航路の確保に努めていく。</p> <p>空路交通について、天草空港の利用促進に当たり、航空機の修繕等への支援を行うことで空路の維持に協力する。</p>

(10) 上天草市 SDGs 未来都市計画

策定年次	令和4(2022)年4月
今後取り組む課題	<p>【経済】ア 地域資源の魅力を最大化した観光地としてのブランドづくり イ 地域産業・企業の多様な可能性を創造する「産業」づくり</p> <p>【社会】ア 未来を築く元気な「人(子ども)」づくり イ 安心・快適に暮らせる「地域」づくり</p> <p>【環境】ア 第一次産業の振興による自然環境を保持する「地域」づくり イ 人と環境の共生と地域内での資源の循環</p>



(1) 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 126.94 平方キロメートル（令和 2（2020）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。

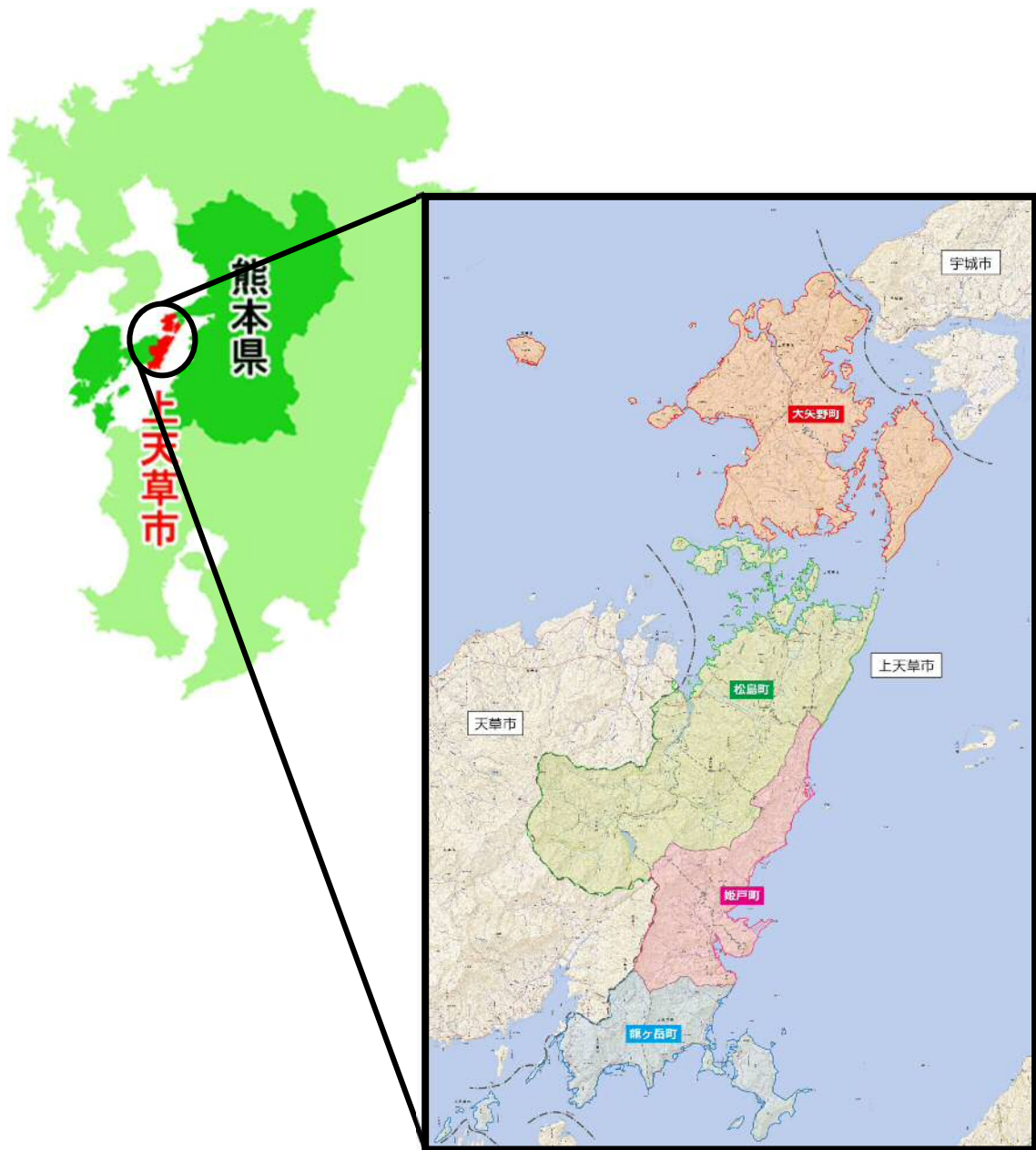


図 本市の位置

資料：上天草市ホームページ

## (2) 人口・世帯

### ①人口と年齢3区分割合の推移

本市の総人口は昭和55（1980）年の42,236人から令和2（2020）年の24,563人と40年間に約1万7千人減少しています。また、令和7（2025）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予測されています。

一方、高齢化率を見ると、昭和60（1985）年に13%に到達し、高齢社会に突入しています。その後、平成7（1995）年に20%と超高齢社会に突入し、令和2（2020）年には42%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、高齢化率が上昇する一方で、人口減少が進むことで老年人口は令和2（2020）年をピークに減少していくと予測されています。

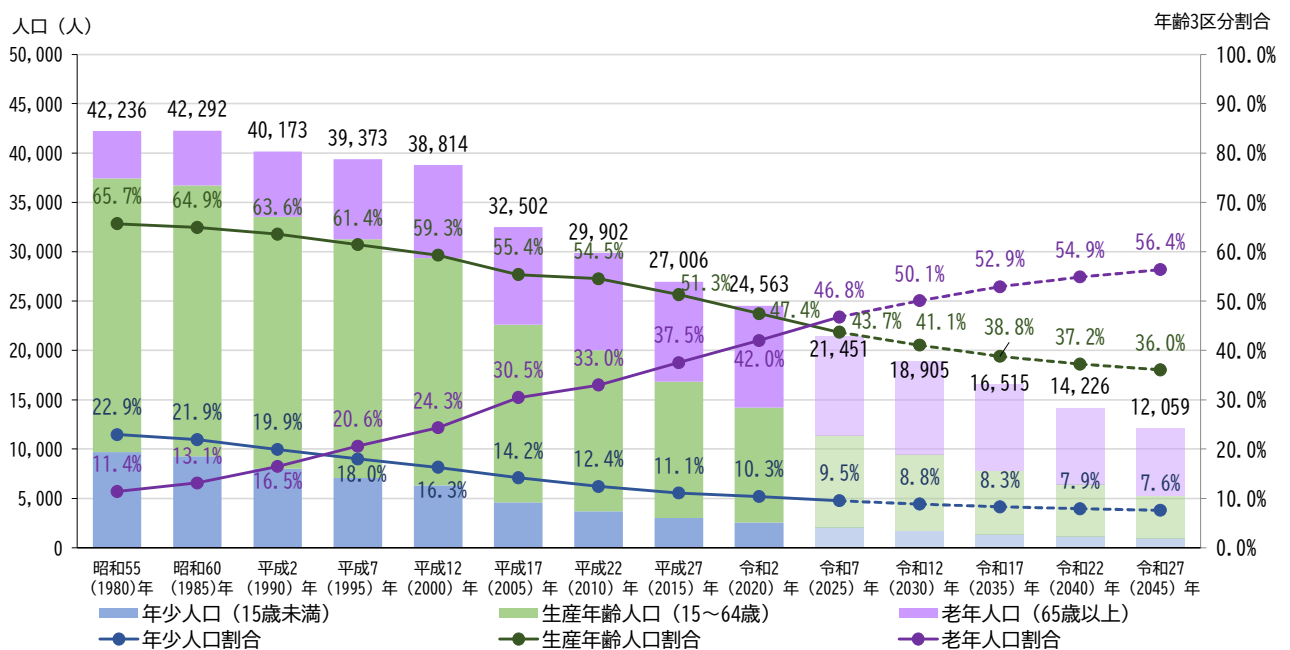


図 本市における人口と年齢3区分割合の推移

資料：国勢調査（昭和55（1980）年～令和2（2020）年）、  
国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口  
（令和7（2025）年～令和27（2045）年）

## ②地域別人口

令和2（2020）年時点で大矢野町の人口は12,686人で、市内全体の半数以上が集中しています。次に、上島地域に位置する松島町が6,400人で3割弱、龍ヶ岳町が3,285人、姫戸町が2,192人でそれぞれ1割程度となっています。

また、地域別人口の変化では、各地域とも減少傾向にあります。平成2（1990）年に対する令和2（2020）年の人口は、大矢野町と松島町では約7割に減少している一方で、姫戸町と龍ヶ岳町の人口の減少幅が大きく、半分近くにまで減少しています。

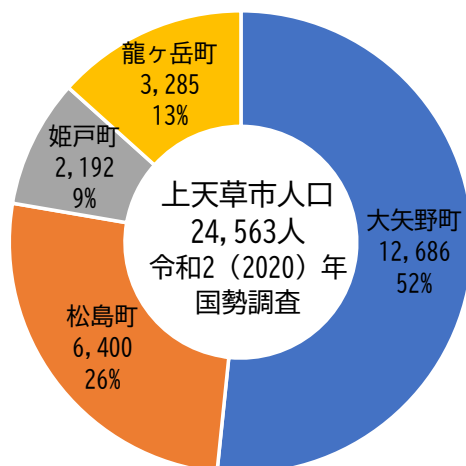


図 地域別人口割合

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

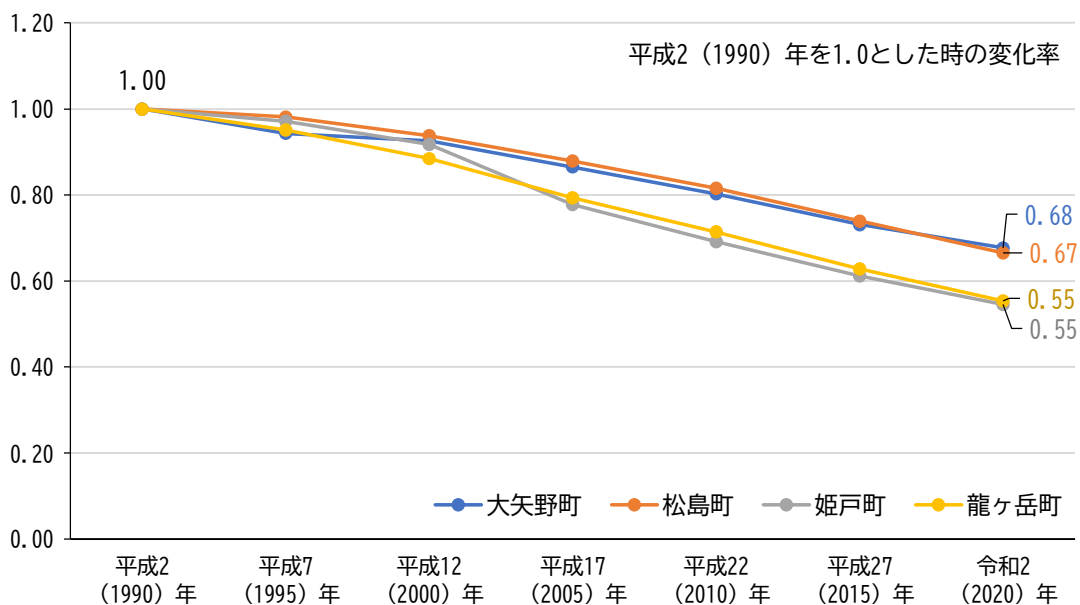


図 地域別人口変化率

資料：国勢調査（昭和55（1980）年～令和2（2020）年）



### ③人口分布

人口分布は、全体的に広く分散し分布しており、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まばらに分布しています。

なお、路線バス沿線に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となっています。

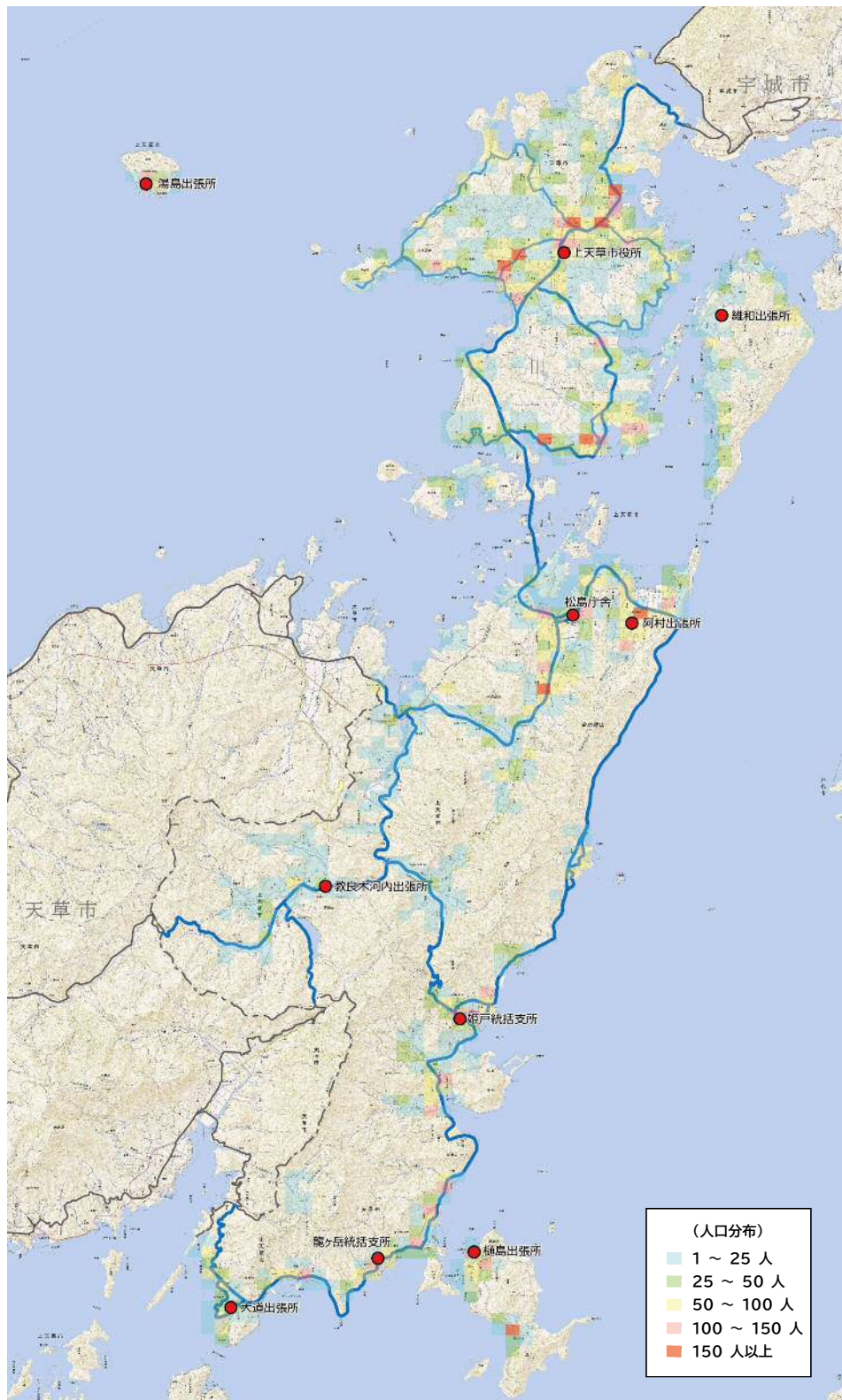


図 人口分布 (250m メッシュ)

資料：国勢調査 (令和 2 (2020) 年)

#### ④小地域別の将来人口

小地域別の将来人口は、どの地域も減少することが予測されています。

最も減少率の大きい湯島では、約 20 年後の令和 22（2040）年には、現在（令和 2（2020）年）の約 3 割にまで減少、樋島や教良木では約 4 割にまで減少する予測となっています。

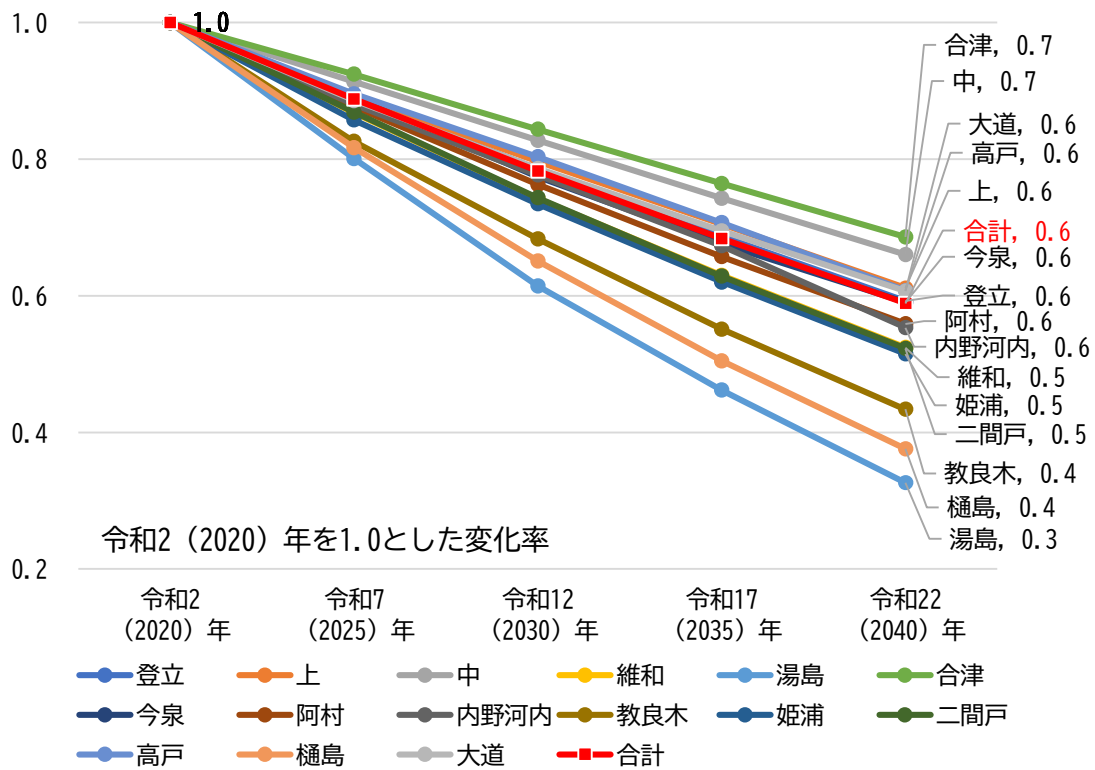
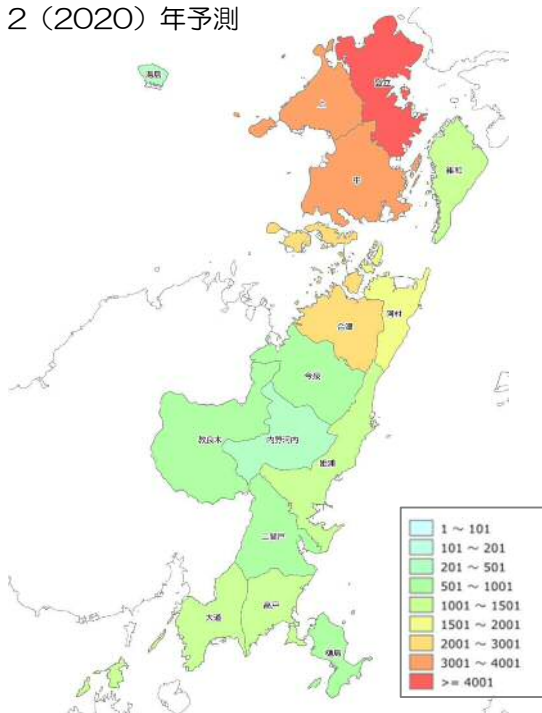


図 小地域別の将来人口変化率（コーホート要因法）

資料：将来人口・世帯予測プログラムより出力（国土技術政策総合研究所）

令和 2（2020）年予測



令和 22（2040）年予測

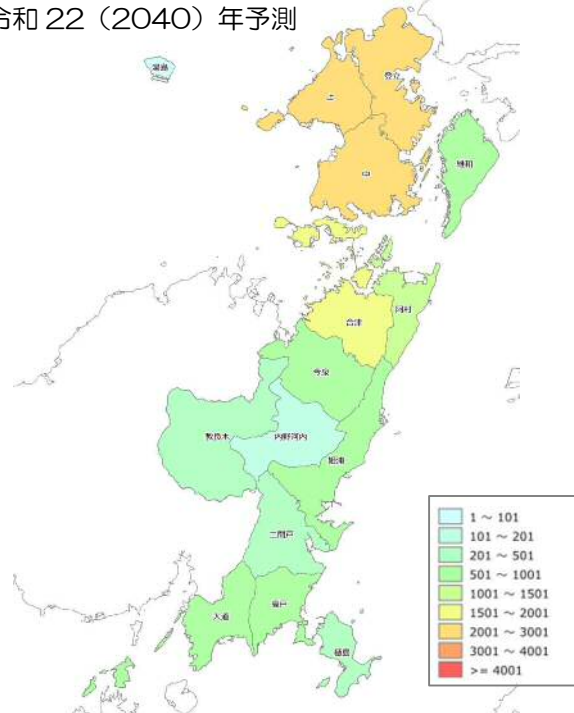


図 小地域別の将来人口（令和 2（2020）年～令和 22（2040）年）（コーホート要因法）

資料：将来人口・世帯予測プログラムより出力（国土技術政策総合研究所）

### ⑤ 世帯数の推移

世帯数は平成12（2000）年の11,576世帯から令和2（2020）年の10,001世帯と微減傾向となっています。一方で、65歳以上の単身世帯数は増加傾向にあり、全世帯に占める65歳以上の単身世帯割合は令和2（2020）年で約2割を占め、5世帯に1世帯は65歳以上の単身世帯となっています。

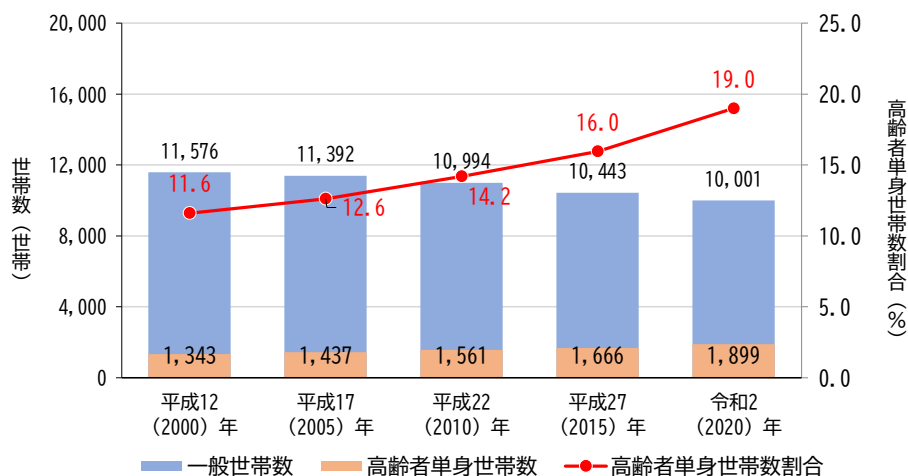


図 本市における世帯数と高齢者単身世帯数と割合の推移

資料：国勢調査（平成12（2000）年～令和2（2020）年）

### ⑥ 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おり、大矢野町では人口と同様に世帯数も多い傾向にあります。また、世帯数の多いエリアで高齢者単身世帯数も多い傾向となっています。



図 世帯数分布（250mメッシュ）

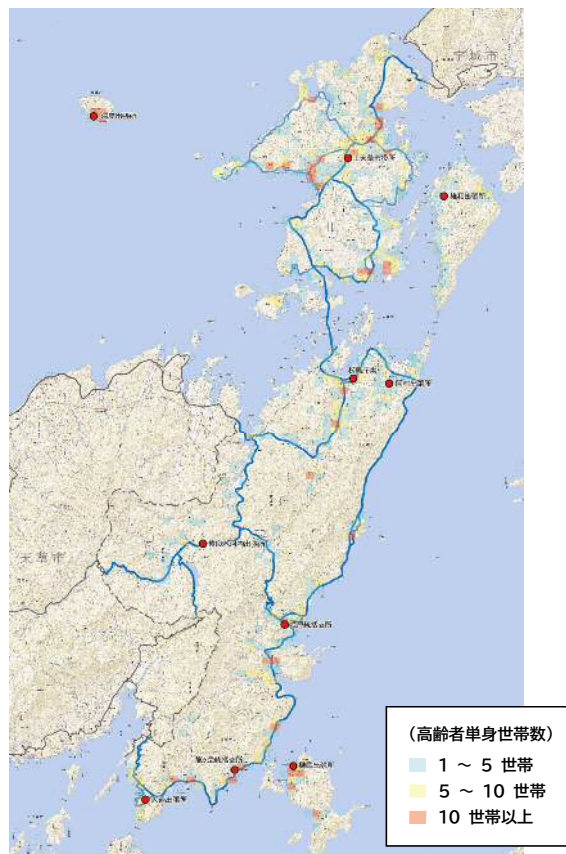


図 高齢者単身世帯数分布（250mメッシュ）

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

### (3) 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分かります。また、上島地域でも松島、教良木、姫戸、龍ヶ岳のそれぞれの中心部に施設が集中しています。

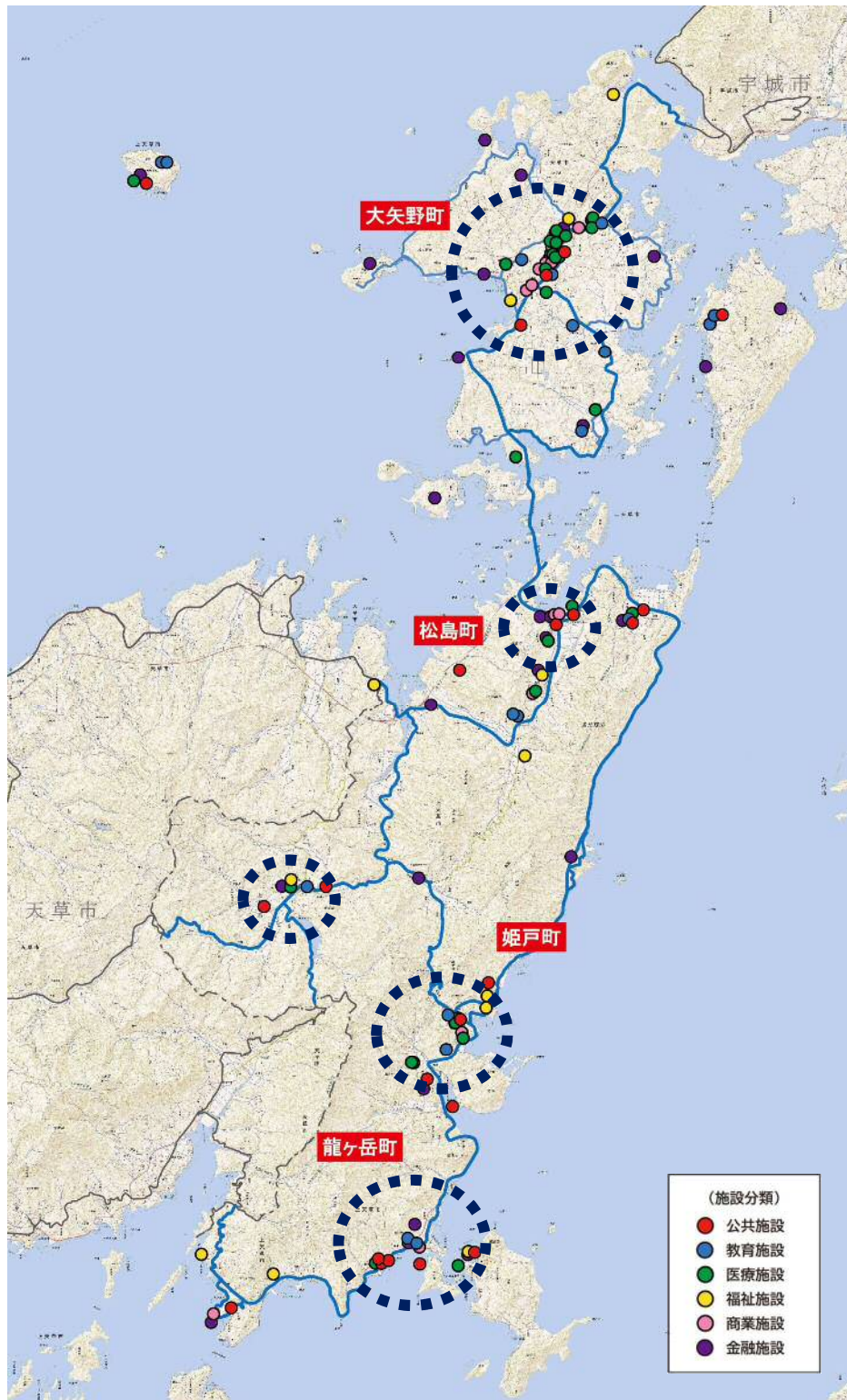


図 施設分布

資料：上天草市 HP、熊本県医療施設一覧、熊本県社会福祉協議会、  
金融機関・銀行検索、日本郵政グループ

## ②各施設配置

### 【公共施設】



資料：上天草市 HP

### 【教育施設】



資料：上天草市 HP

### 【医療施設】



資料：熊本県医療施設一覧

### 【福祉施設】



資料：熊本県社会福祉協議会

【商業施設】



資料：iタウンページ、JA あまくさ

【金融施設】



資料：金融機関・銀行検索、日本郵政グループ HP

## (4) 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分かります。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、上天草市総合観光パンフレット

## ②天草地域の観光客数

令和2（2020）年における、天草地域の入込観光客数は、熊本県全体の8%を占めています。

平成27年（2015）年からの入込観光客数の変化率を見ると、平成28（2016）年に発生した熊本地震の影響からか、熊本県全体では減少していましたが、天草地域では増加傾向にありました。

しかし、令和元（2019）年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響からか、減少傾向に転じており、令和2（2020）年は、約255万人にとどまっています。

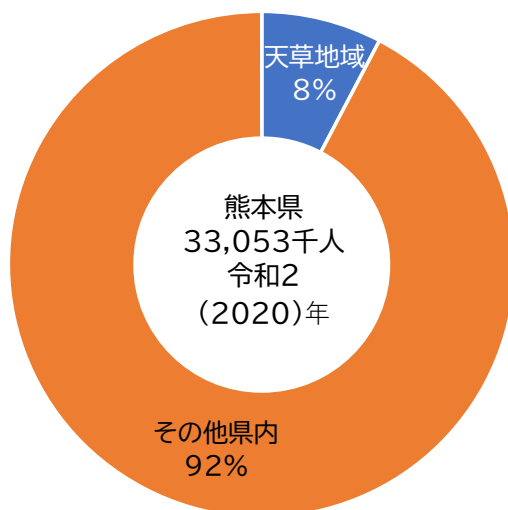


図 熊本県全体に占める観光客数の割合

資料：令和2（2020）年熊本県観光統計表（令和4年8月5日修正版）

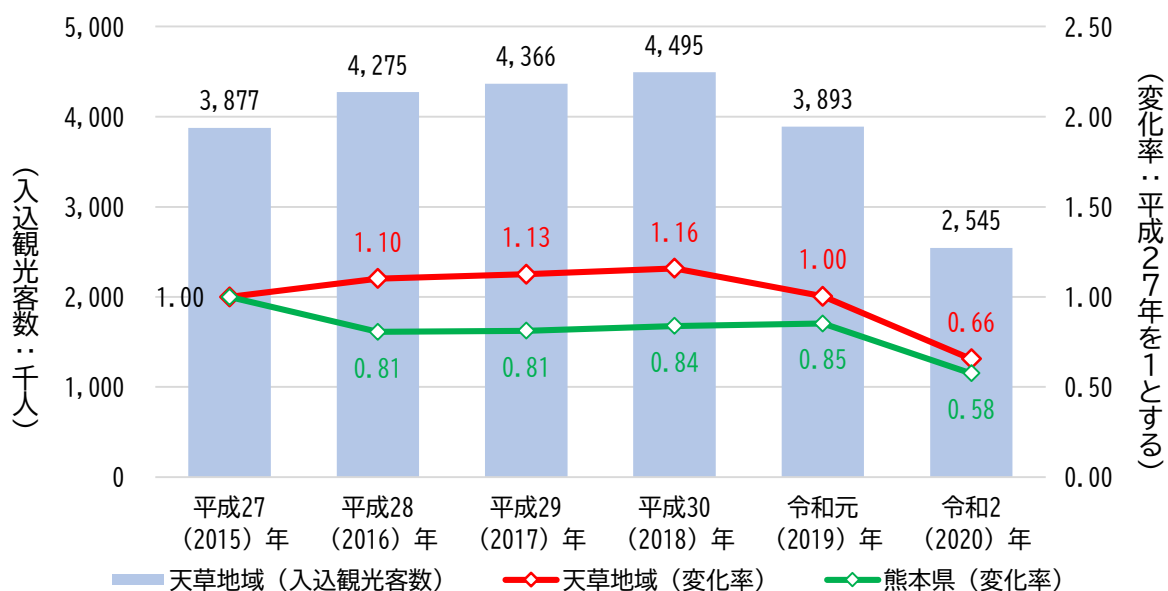


図 天草地域の観光入込客数の推移と天草地域・県全体の観光入込客数の変化率

資料：令和2（2020）年熊本県観光統計表（令和4年8月5日修正版）



### 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、令和2（2020）年時点で約147万人となっています。うち宿泊客数は20万人程度であり、入込客数の1割程度となっています。観光入込客数は令和2（2020）年以降を除いてみると平成27（2015）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。

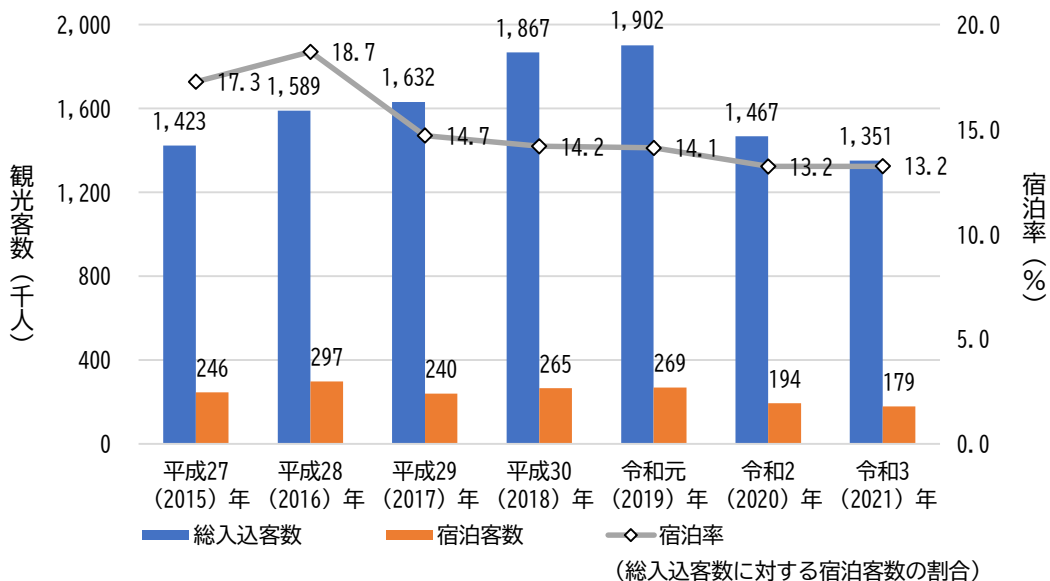


図 本市における観光入込客数及び宿泊客数の推移

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29（2017）年に大きく増加していますが、令和2（2020）年には平成30（2018）年のピーク時より9割減少、令和3（2021）年は更に減少しごくわずかとなっています。また、同様にインバウンド宿泊客率も減少しています。

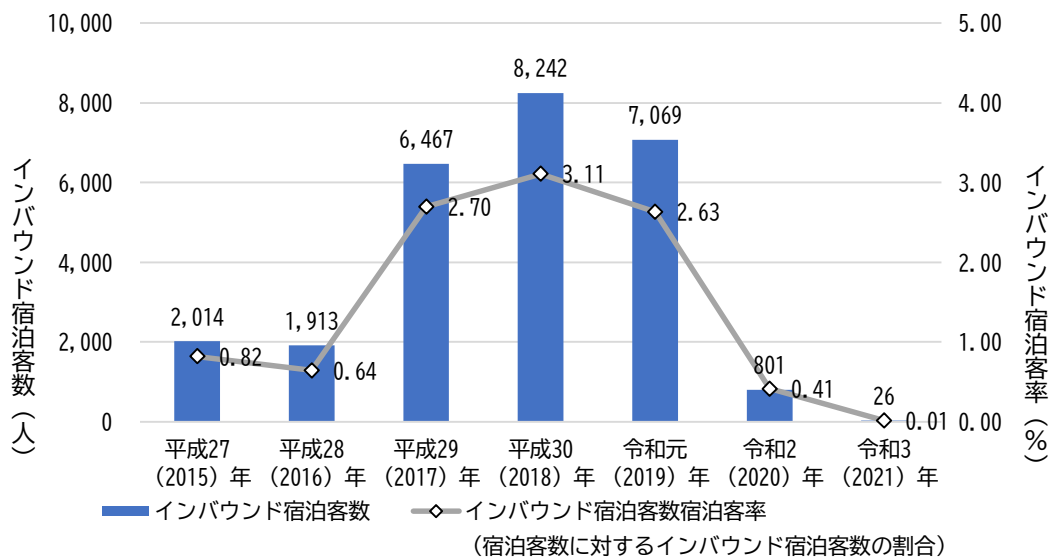


図 本市におけるインバウンド宿泊客数の推移

資料：市資料

## (5) 道路交通状況

本市は、宇城市三角から国道 266 号が連絡しており、1 号橋及び大矢野バイパスでつながっています。国道 266 号は、大矢野地域から 2 号橋、3 号橋、4 号橋、5 号橋で上島に連絡しており、松島、姫戸、龍ヶ岳を通じて、天草市方面に連絡しています。

松島からは、国道 324 号及び松島有料道路が上島の北側を通じて、天草市方面に連絡しています。道路網のほか、三角港から前島港や龍ヶ岳方面など、航路でもつながっています。



図 道路網図

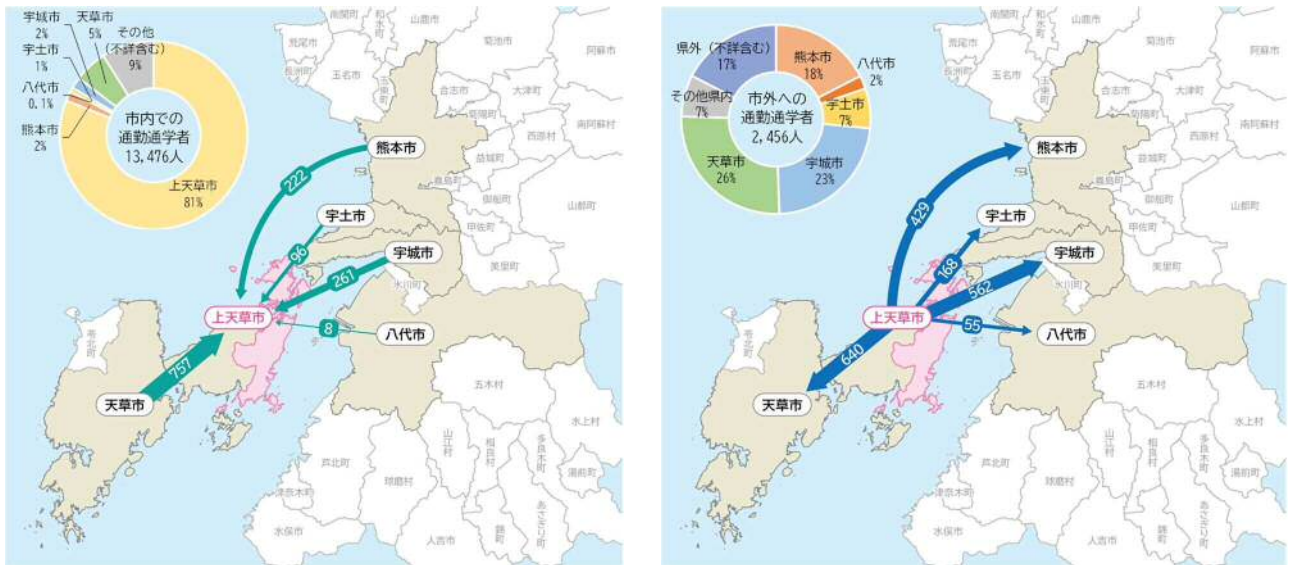
## (6) 人の流れ

### ① 通勤通学特性

通勤通学流動を見ると、本市内での通勤・通学者のうち、約80%が本市内の在住者となっており、隣接する天草市からは725人（5%）、宇城市からは261人（2%）が流入しています。

また、本市在住者のうち、約2,456人が他市町に通勤・通学しており、天草市へ640人（26%）、宇城市へ562人（23%）など隣接する市のほか、熊本市へ429人（18%）の通勤通学が見られます。

本市在住者の通勤・通学時の利用交通手段は、自家用車が約8割を占め、乗合バスの利用は約2%とごくわずかです。



【市内での通勤通学者流動】

【市外への通勤通学流出】

図 本市における通勤通学流動

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

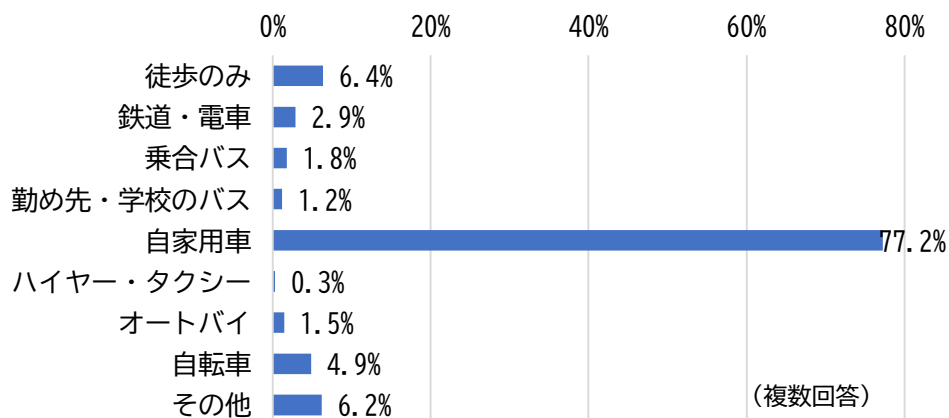


図 本市在住者の通勤通学時の利用交通手段

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

②市内外の流動（買い物・通院）

本市では、約9割が市内で買い物をしていますが、天草市に8%、宇土市1%といった近隣市での購買行動も見られます。

通院では、市内の病院への通院が約7割、宇城市と天草市に約1割で、近隣市への流動が見られます。



図 本市住民の買い物先

資料：住民アンケート調査結果（令和4（2022）年）



図 本市住民の通院先

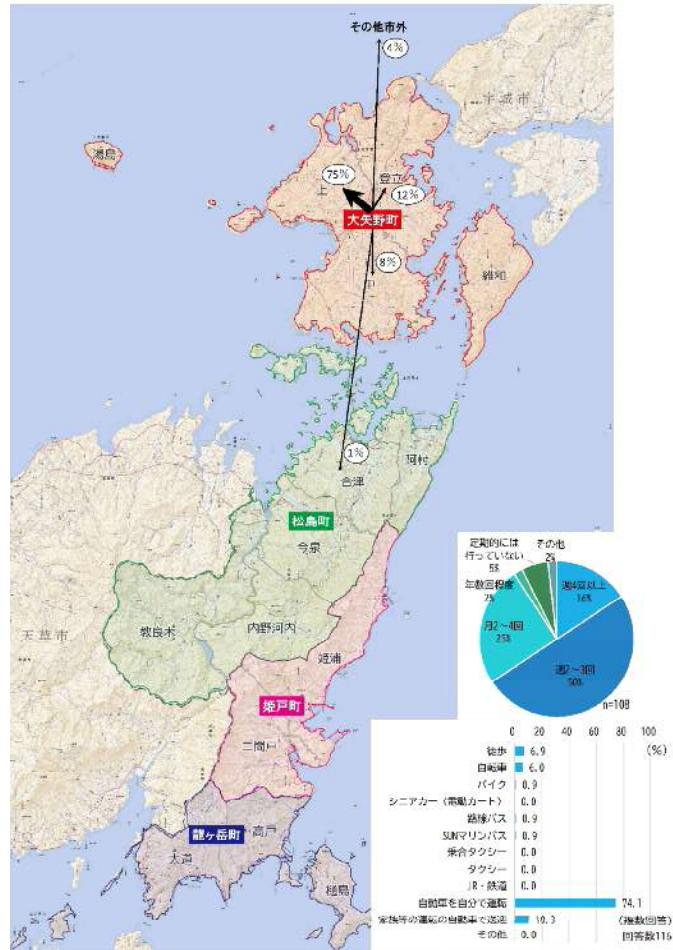
資料：住民アンケート調査結果（令和4（2022）年）

### ③地域ごとの流動（買い物）

大矢野町、松島町では約 8 割が自地域内で買い物している一方で、姫戸町、龍ヶ岳町では自地域内での買い物は 2 割程度で、姫戸町からは松島町へ約 5 割、龍ヶ岳町からは天草市へ約 5 割の方が出かけており、市域全域から大矢野町や松島町への移動が見られます。

買い物頻度は、大矢野町、松島町に比べ、姫戸町特に龍ヶ岳町が低い傾向にあります。移動手段は、どの地域も自動車へ依存傾向にあります。

#### a.大矢野町住民の買い物特性



#### b.松島町住民の買い物特性

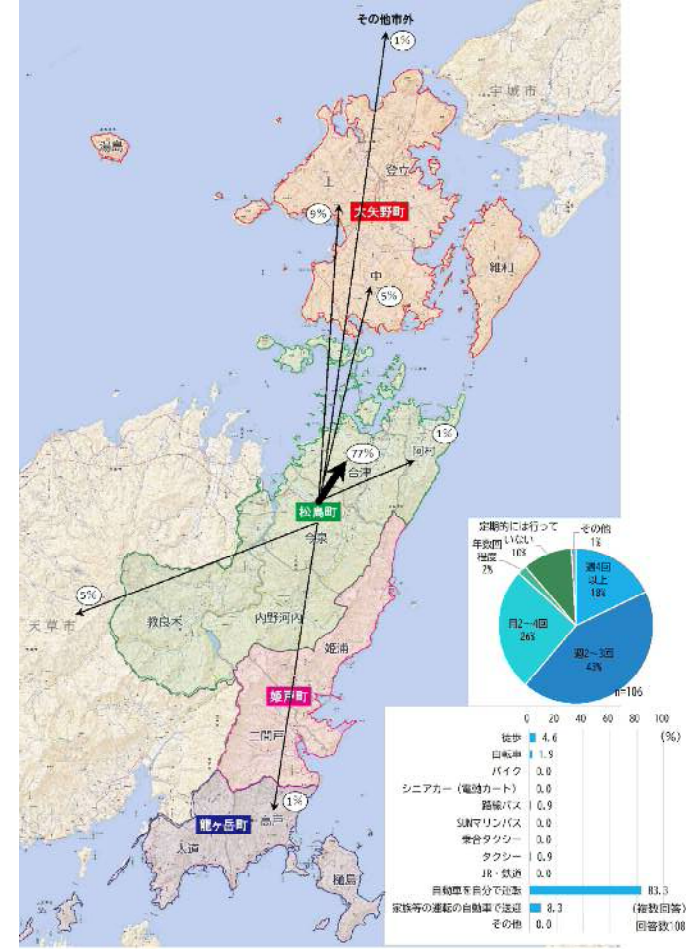
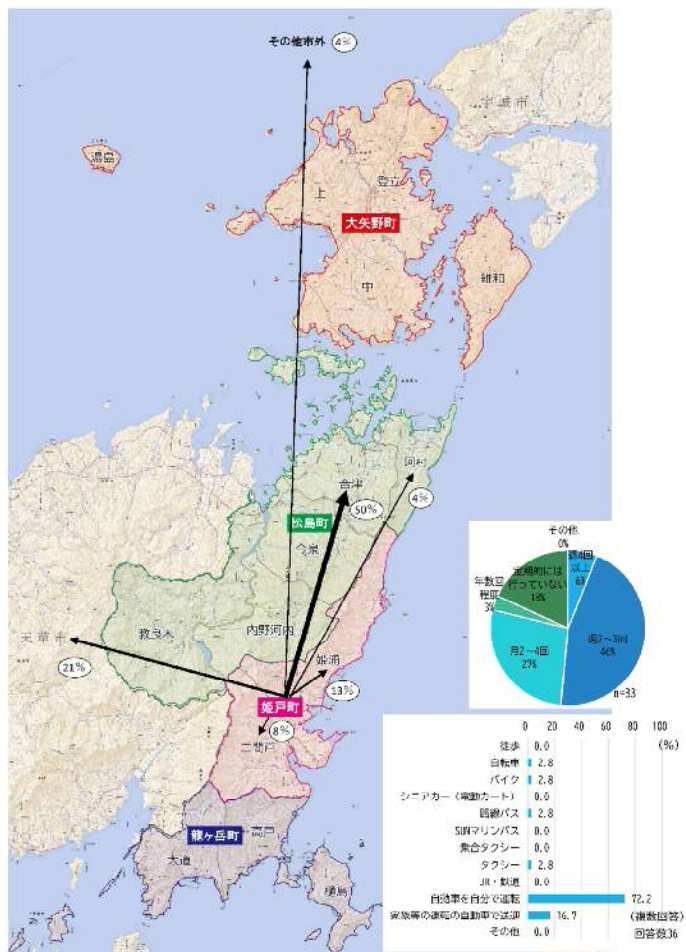


図 各地域の買い物特性 (1/2)

資料：住民アンケート調査結果（令和 4（2022）年）

c. 姫戸町住民の買い物特性



d. 龍ヶ岳町住民の買い物特性

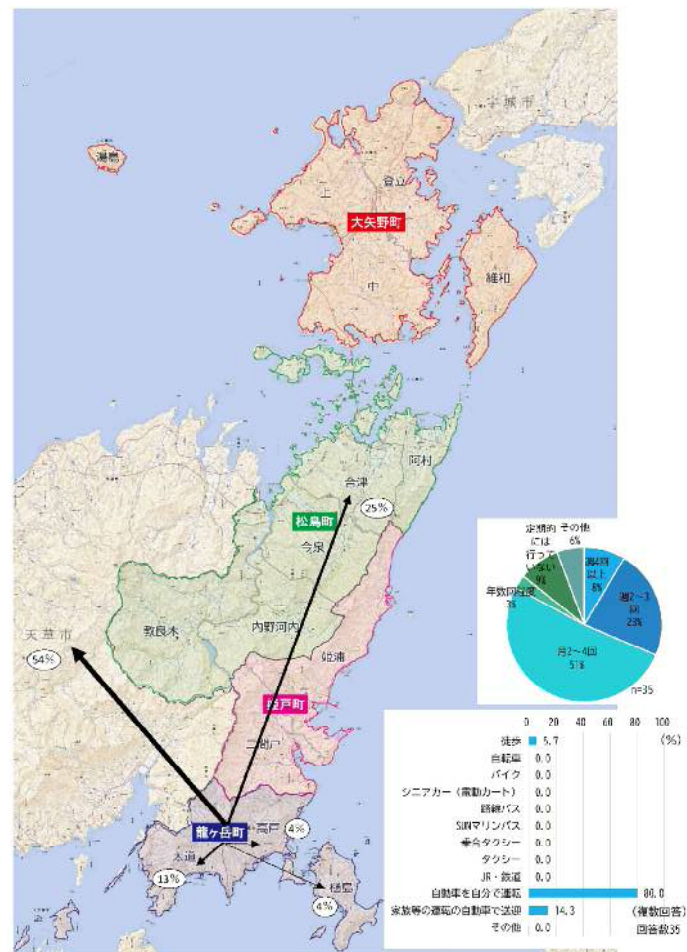


図 各地域の買い物特性 (2/2)

資料：住民アンケート調査結果（令和4（2022）年）

#### ④地域ごとの流動（通院）

大矢野町では約6割、松島町では約5割が自地域内に通院しています。姫戸町では約8割、龍ヶ岳町では約7割が龍ヶ岳町へ通院しており、買い物流動とは異なり、自地域内の他、龍ヶ岳町への流動が多く見られます。通院頻度は、龍ヶ岳町でやや低い傾向にあります。移動手段は、自動車を自分で運転が5〜7割と多いほか、送迎も2割程度となっています。また、姫戸町では路線バスを1割、龍ヶ岳町では乗合タクシーを約1割利用されています。

a.大矢野町住民の通院特性

b.松島町住民の通院特性

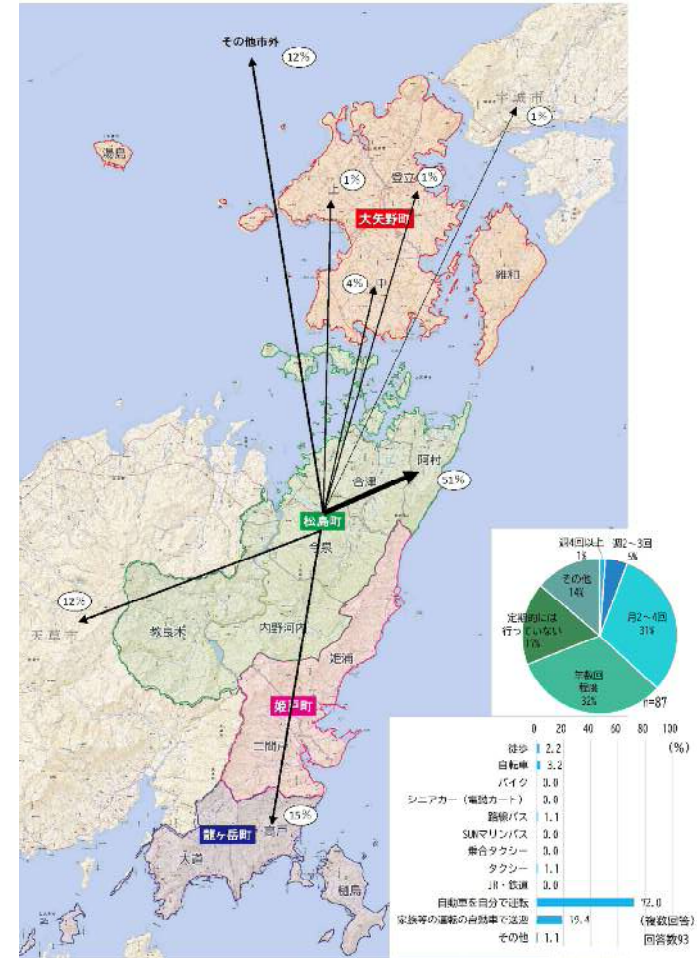
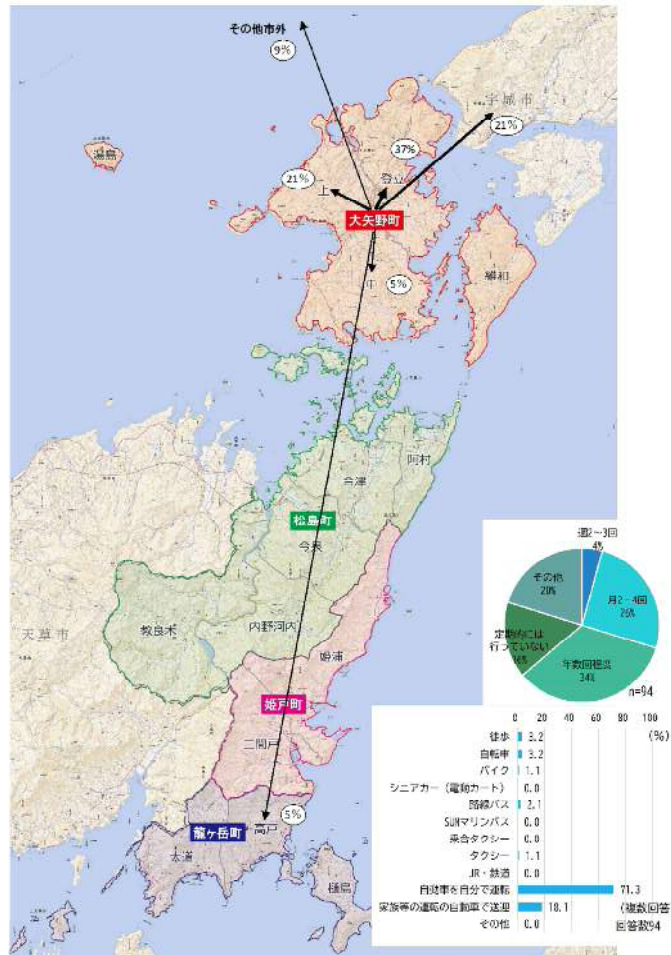
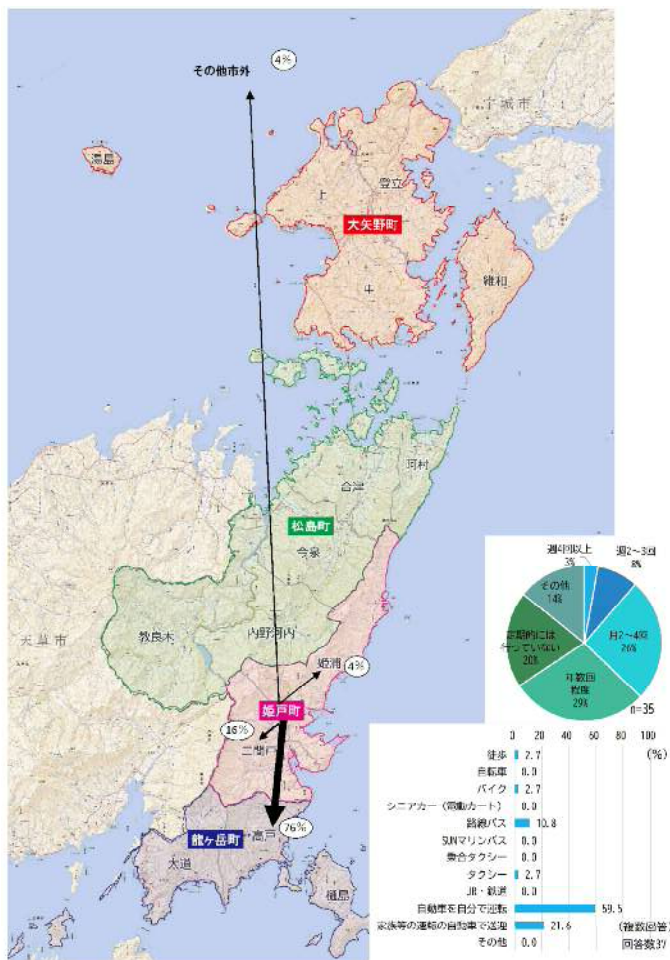


図 各地域の通院特性 (1/2)

資料：住民アンケート調査結果（令和4（2022）年）

c. 姫戸町住民の通院特性



d. 龍ヶ岳町住民の通院特性

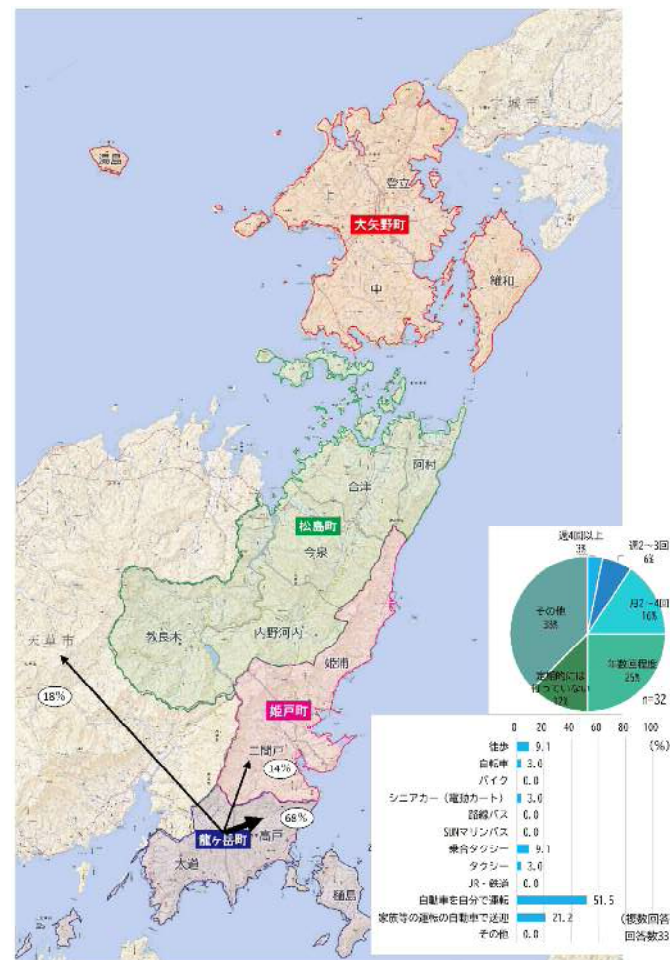


図 各地域の通院特性 (2/2)

資料：住民アンケート調査結果 (令和4 (2022) 年)



巻末 3 地域公共交通の現状整理

本市の公共交通網は、下図のとおり路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー及び定期船で構築されています。

- 路線バス 16 系統
- コミュニティバス 4 系統
- 乗合タクシー 8 地区
- 定期船 1 航路



図 上天草市の公共交通網

## 1) 公共交通のサービス水準・利用状況

### (1) 路線バス・SUN まりんバス

#### ① サービス水準

快速あまくさ号は、以前は1日当たり15往復の運行でしたが、令和2(2020)年5月から新型コロナウイルス感染症の影響により減便対策が実施されており、現在は1日当たり10往復の運行となっています。一方、「さんばーる～三角病院」は1時間に1往復程度の運行がありますが、それ以外の系統は1日当たり2往復から6往復程度の運行となっています。

大矢野町内を循環するSUN まりんバスは、登立循環は1日当たり3便の運行となっているものの、上循環及び中循環は1日当たり8、9便の運行となっています。

表 路線バス・SUN まりんバスのサービス水準

NO	系統名	所要時間	最大運賃	天草発(平日)	桜町BT発(平日)	合計(平日)
1	快速あまくさ号(桜町バスターミナル～本渡)	160分	2340円	10	10	20

NO	系統名	所要時間	最大運賃	上り(平日)	下り(平日)	合計(平日)
1	さんばーる～三角産交～三角病院	30分	540円	15	12	27
2	さんばーる～三角病院(三角西港経由)※土日祝のみ	30分	430円	3	3	6
3	赤崎～さんばーる(漁協前・上天草高校前経由)	60分	1250円	2	2	4
4	教良木(内野河内)～上天草高校前～さんばーる	60分	900円	2	2	4
5	松島庁舎～さんばーる	15分	440円	2	2	4
6	赤崎～松島	55分	1050円	2	3	5
7	赤崎～松島(内野河内・教良木)	65分	1050円	2	2	4
8	赤崎～教良木	43分	840円	1	1	2
9	松島～倉岳校前	75分	1250円	1	1	2
10	松島～本渡バスセンター(浦・下柿塚)	85分	1460円	6	5	11
11	松島～本渡バスセンター(大浦旧道・上津浦旧道)	65分	1060円	6	4	10
12	松島～本渡バスセンター(大浦新道・上津浦新道)	48分	1060円	0	2	2
13	教良木～本渡バスセンター(栖本方面)	55分	940円	3	4	7

#### 地域循環コミュニティバス SUNまりんバス

NO	系統名	所要時間	最大運賃	上り(平日)	下り(平日)	合計(平日)
1	上循環(野釜経由)	46分	160円	4	4	8
2	中循環(柳経由)	34分		2	4	6
3	中循環(瀬高・柳経由)	43分		1	2	3
4	登立循環(治郎田経由)	25分		2	1	3

## ②利用状況

快速あまくさ号は、新型コロナウイルス感染症の影響による減便により、利用者数は減少しましたが、1便当たりの利用者数は一定数を維持しています。

その他系統は、毎年、運行見直しを行い実車走行距離が減少しており、これに伴い利用者数も年々減少しています。SUNまりんバスは、1日当たりの運行回数の変更を行い、実車走行距離が微増している一方で、年間利用者数は減少傾向にあります。

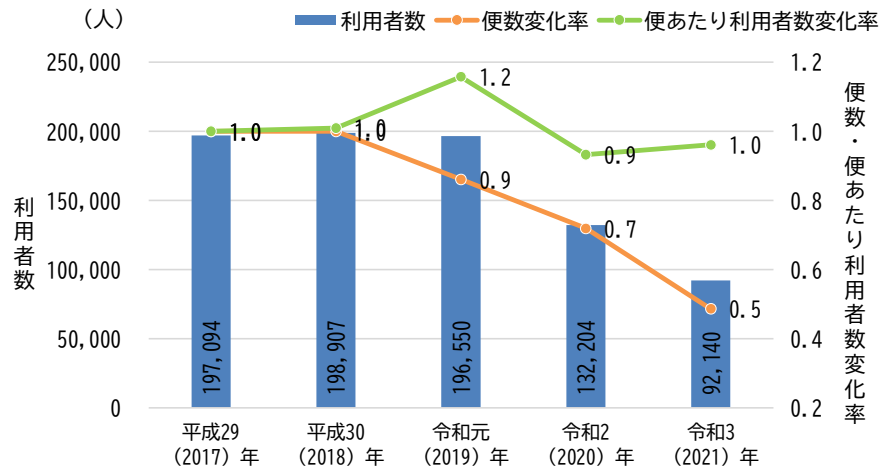


図 快速あまくさ号の利用者数と運行便数・便あたり利用者数の変化（10月～9月で年集計）

資料：運行事業者データ

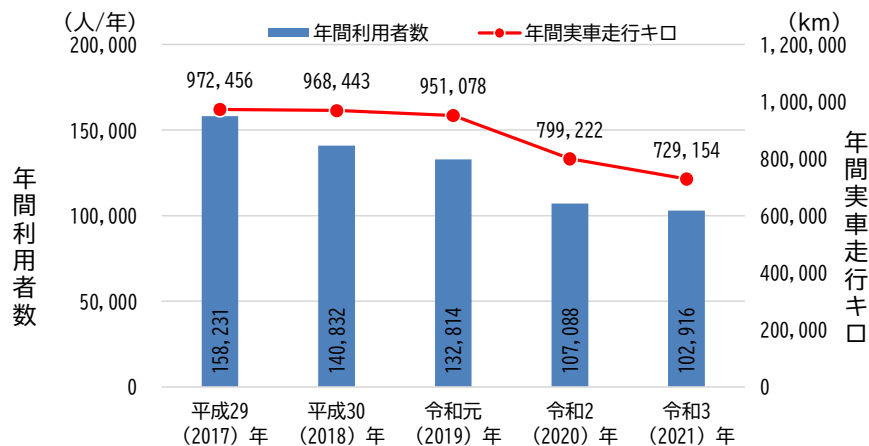


図 路線バスの利用者数と実車走行距離の推移（10月～9月で年集計）

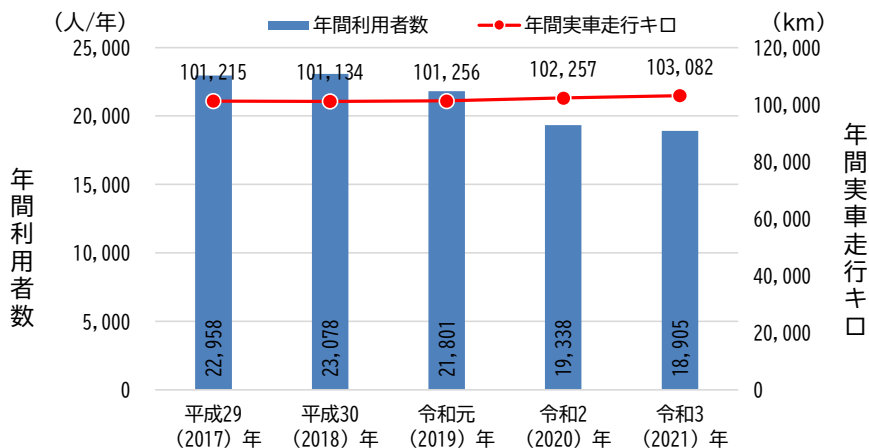


図 SUNまりんバス（コミュニティバス）の利用者数と実車走行距離の推移（10月～9月で年集計）

資料：上天草市

## (2) 乗合タクシー

### ① サービス水準

乗合タクシーは、事前予約制で、大矢野町の4地区では毎日4往復、松島町樋合地区では方面ごとに運行日を設定し1日当たり3、4往復、龍ヶ岳町の2地区では毎日3往復程度、樋島地区では平日のみで4往復程度の運行となっています。

表 乗合タクシーのサービス水準

運行地区		運行日	行き便数	帰り便数	片道運賃
大矢野町	維和A地区	毎日	4便	4便	500円
	維和B地区	毎日	4便	4便	500円
	長砂連・野米地区	毎日	4便	4便	300円
	白涛・東満地区	毎日	4便	4便	200円/300円
松島町	樋合地区(大矢野方面)	月・水・金	3便	3便	200円/500円
	樋合地区(松島方面)	火・木	4便	4便	200円/400円
龍ヶ岳町	夏・唐地区	毎日	2便	4便	400円
	大作山地区	毎日	3便	3便	500円
	樋島地区	平日のみ	4便	5便	A地区300円/400円 B地区200円/300円

### ② 利用状況

各地区の利用状況は、大矢野町では長砂連・野米地区での利用が多く、やや増加傾向にあり1日当たり10人程度利用されています。一方で、白涛・東満地区は減少傾向にあり、地区によって利用状況に差が生じています。

松島町又は龍ヶ岳町での運行地区のうち、平日のみ運行の樋島地区の利用は非常に多く、1日当たり15人程度の利用がある一方で、樋合地区や大作山地区は非常に利用が少ない結果となっています。

1台当たりの利用者数も、多くの地区で2.0人未満となっており、乗合利用がなされていない状況が伺えます。一方で、利用者数の多い樋島地区では、1台当たり2.5人と乗合利用が促進されています。

収支率は、多くの地区が令和元(2019)年度以降に減少傾向となり、令和3(2021)年度は、全体で29%となっています。

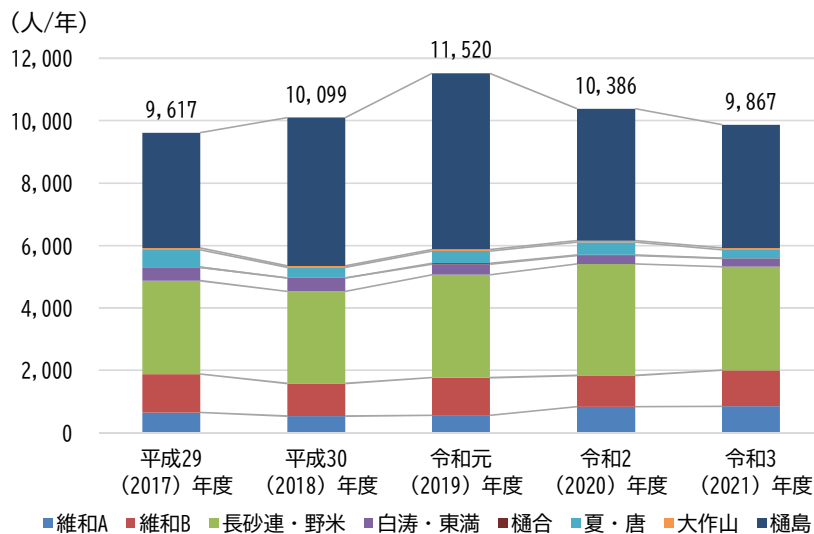


図 乗合タクシーの地区別利用者数の推移

資料：上天草市

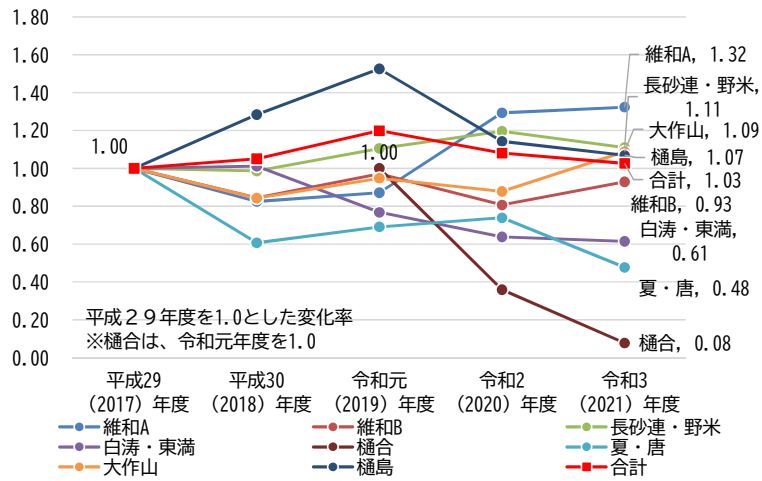


図 乗合タクシーの地区別利用者数の変化状況

資料：上天草市

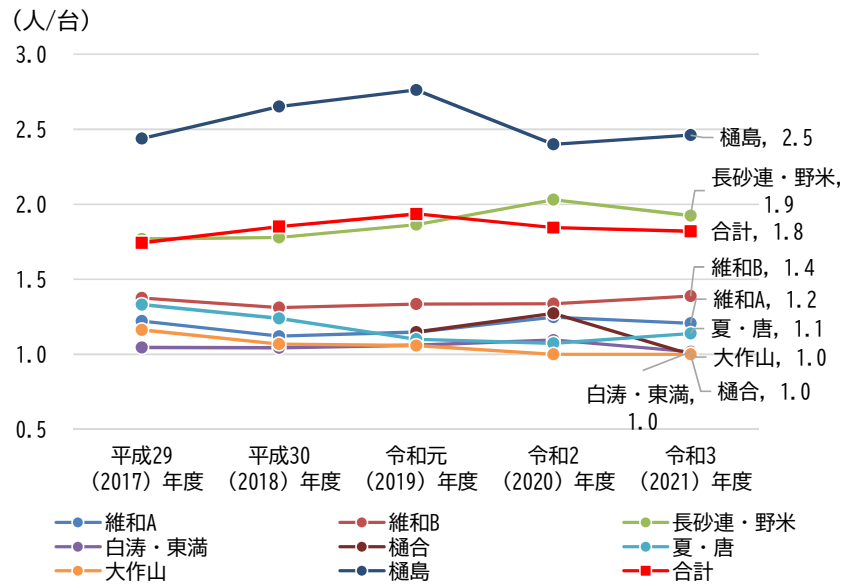


図 乗合タクシーの地区別の1台運行当たりの利用者数の推移

資料：上天草市

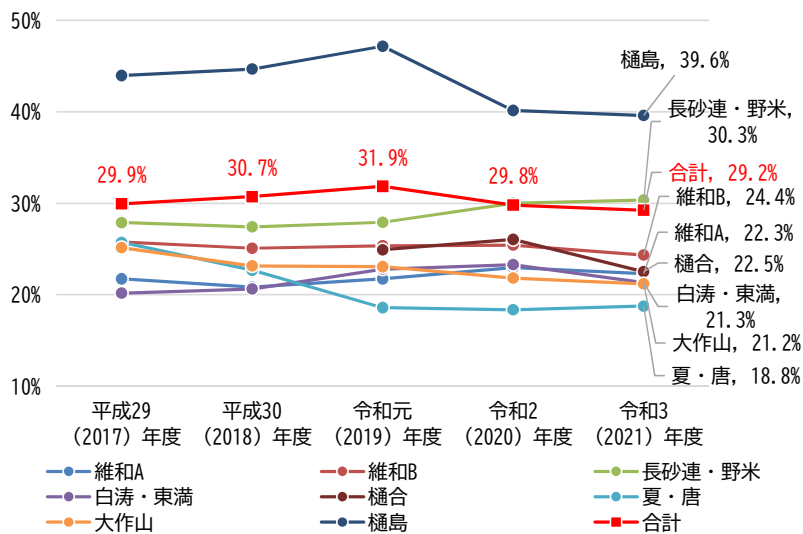


図 乗合タクシーの地区別の収支率の推移

資料：上天草市

### (3) タクシー

本市には、タクシー事業者が6者います。その内訳として、大矢野町に3者、松島町、姫戸町、龍ヶ岳町の各町にそれぞれ1者おり、地域住民の移動や観光客の移動を担っています。

各事業者においては、3台から5台程度の小型車両を保有しており、ジャンボタクシーを保有しているものも2者います。輸送人員及び輸送距離は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前から減少傾向にありましたが、令和2（2020）年以降輸送人員が急激に減少しています。

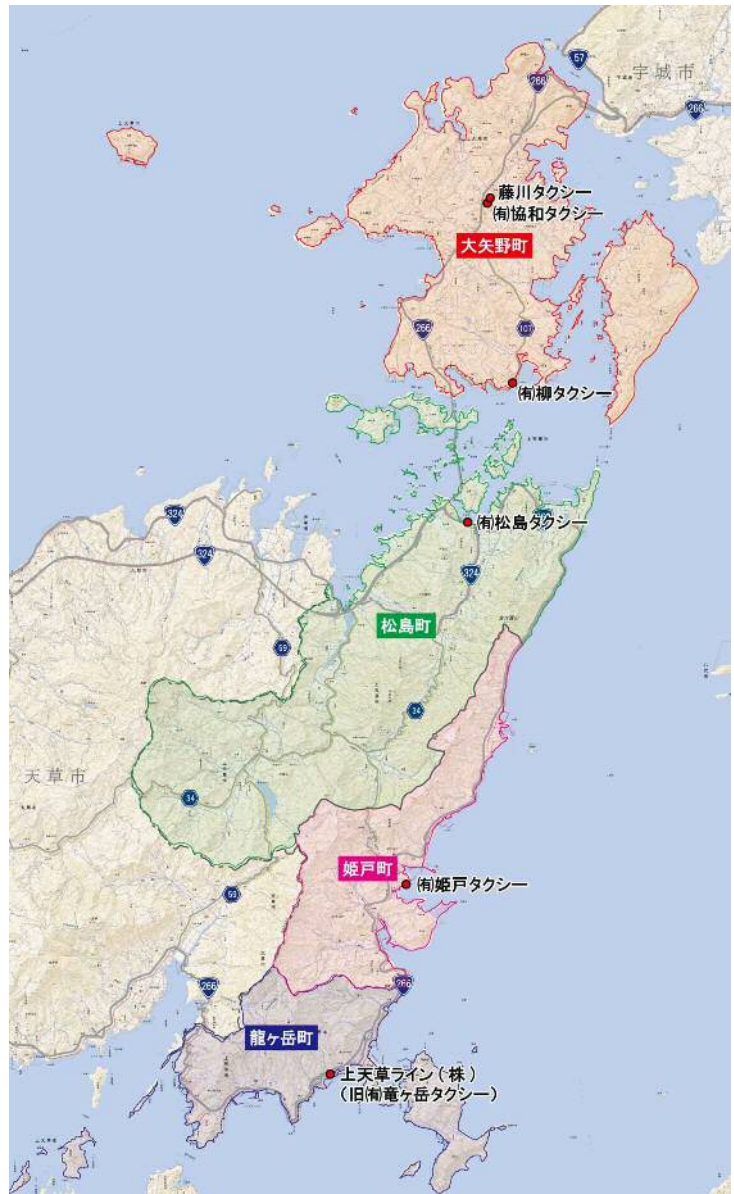


図 タクシー事業者の所在地

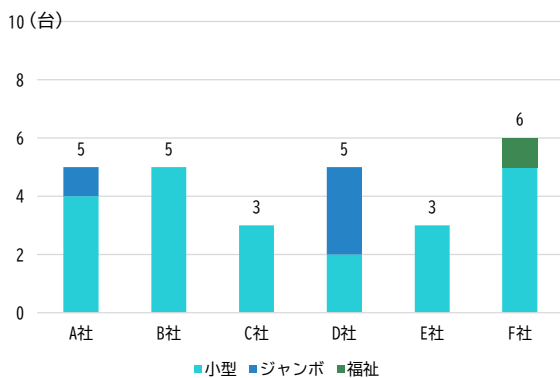


図 タクシー事業者ごとの車両保有台数

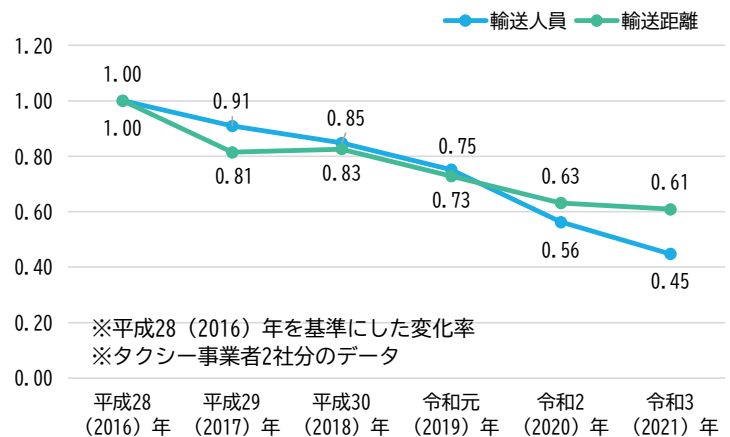


図 タクシー事業の輸送人員と輸送距離の変化

資料：ヒアリング調査

#### (4) 航路

##### ① サービス水準

「湯島～江樋戸航路」は1日当たり5往復、「松島～三角航路」は観光列車「A列車で行こう」の運行と合わせて1日当たり3往復運航されています。「御所浦～棚底航路」は1日当たり5往復、「御所浦～大道航路」は1日当たり2往復運航されています。

表 各航路の主なサービス水準

種別	事業者	出発地	到着地	運行便数	片道運賃	所要時間
湯島～江樋戸航路	(有)湯島商船	湯島港	江樋戸港	5便	600円	30分
		江樋戸港	湯島港	5便	600円	30分
松島～三角航路	(株)シークルーズ	三角港	松島(前島港)	3便	1000円	20分
		松島(前島港)	三角港	3便	1000円	20分
御所浦～棚底航路 ～大道航路	共同フェリー(株)	棚底港	御所浦港	5便	600円	40分
		御所浦港	棚底港	5便	600円	45分
		大道港	御所浦港	2便	400円	45分
		御所浦港	大道港	2便	400円	45分

##### ② 利用状況

「湯島～江樋戸航路」の利用者数は、一般旅客数が増加傾向にあり、令和3(2021)年は平成29(2017)年と比較して約1.5倍に増加しています。

通勤・通学利用者数は、やや減少傾向にありましたが、令和3(2021)年は増加傾向に転じています。

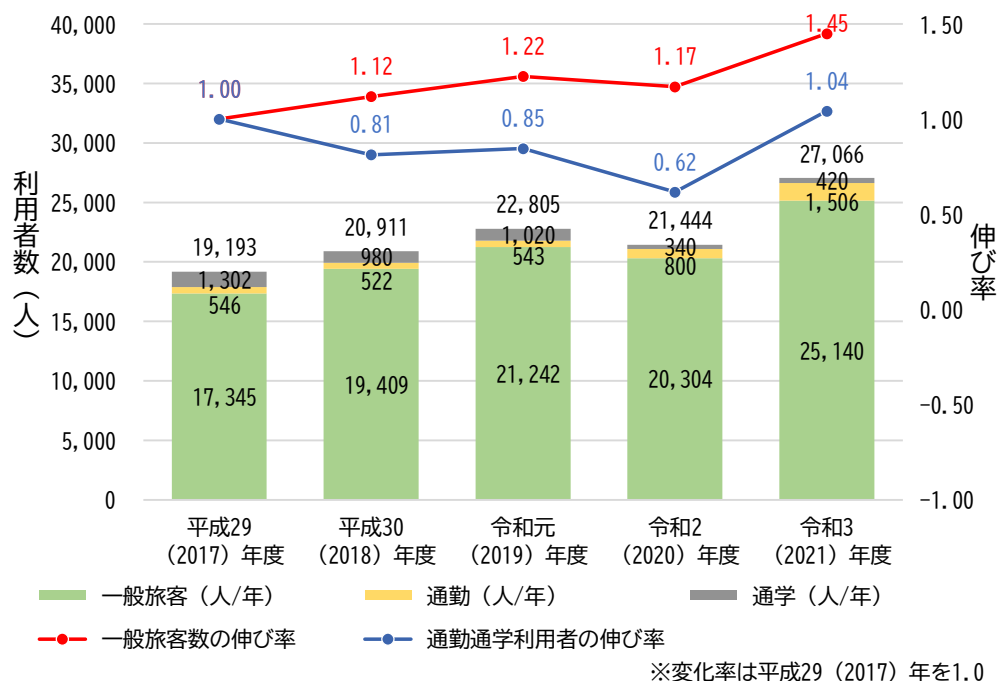


図 「湯島～江樋戸航路」の利用者数(一般、通勤、通学別)の推移(10月～9月で年集計)

資料：上天草市

また、「松島～三角航路」は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、運航本数を減らし、運休月を設けるなどの対応がとられており、令和2（2020）年以降大幅に減少しています。

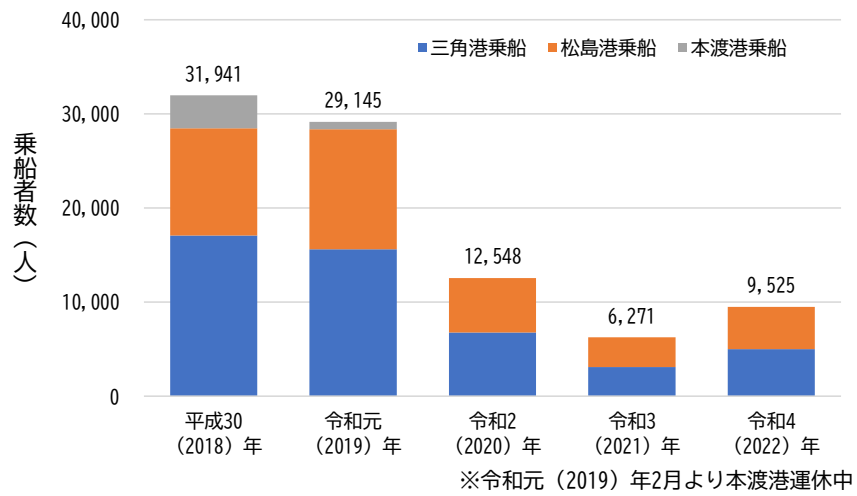


図 「松島～三角航路」の利用者数の推移（10月～9月で年集計）

資料：運航事業者



## 2) 運行に係る収支と行政負担額

### (1) 路線バス・SUN まりんバス

路線バスは、運行見直しを行うことで、令和元（2019）年以降、経常収入も利用者数の減少により減少傾向にあるものの、経常費用が抑えられ、本市（一部県支出金を含む。）が負担する経常欠損額は減少していますが、年間約166百万円（本市分のみで89百万円）（令和3（2021）年実績）負担しています。

SUN まりんバスは、実車走行距離がやや増加しているほか、1 km当たりの輸送単価も上昇していることから、経常費用が増加している一方で、利用者数はやや減少傾向にあるため、経常欠損額が増加傾向にあり、年間2,600万円（令和3（2021）年実績）支出しています。

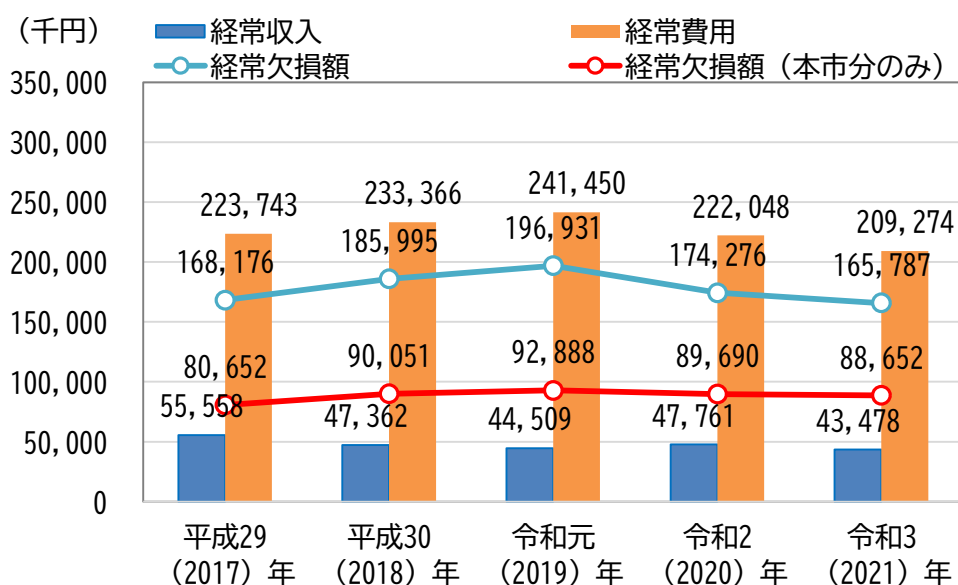


図 路線バスの収入・費用・欠損額の推移

資料：上天草市

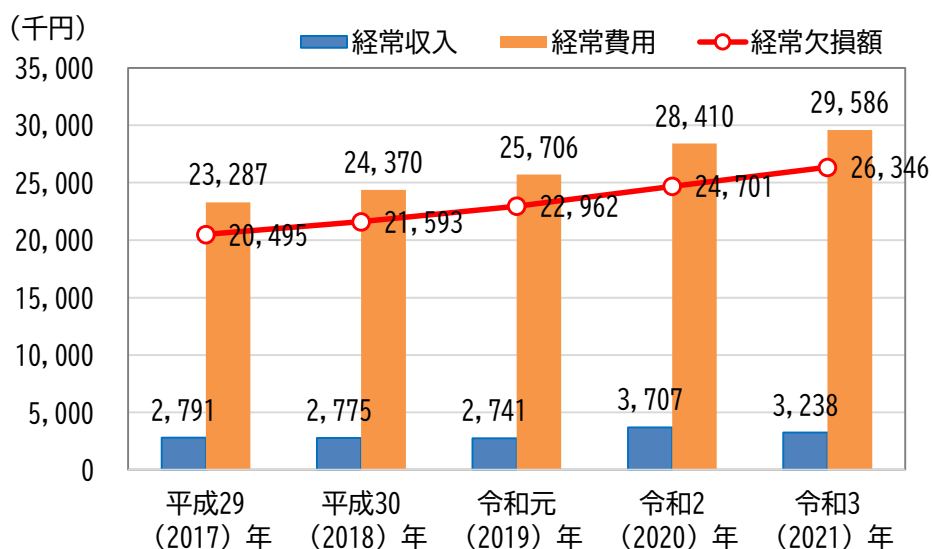


図 SUN まりんバス（コミュニティバス）の収入・費用・欠損額の推移

資料：上天草市

## (2) 乗合タクシー

乗合タクシーは、8 地区合わせて年間約 740 万円（令和 3（2021）年度実績）支出しています。地区ごとの市負担額は、運行頻度や距離などによって差があり、利用者数の多い長砂連・野米や樋島の割合がやや高くなっています。

一方で、利用者数 1 人当たりの市負担額は、大作山地区で最も高く、約 1,900 円となっています。利用者数が多く乗合利用が促進されている樋島地区は 1 人当たり 415 円の支出となっています。

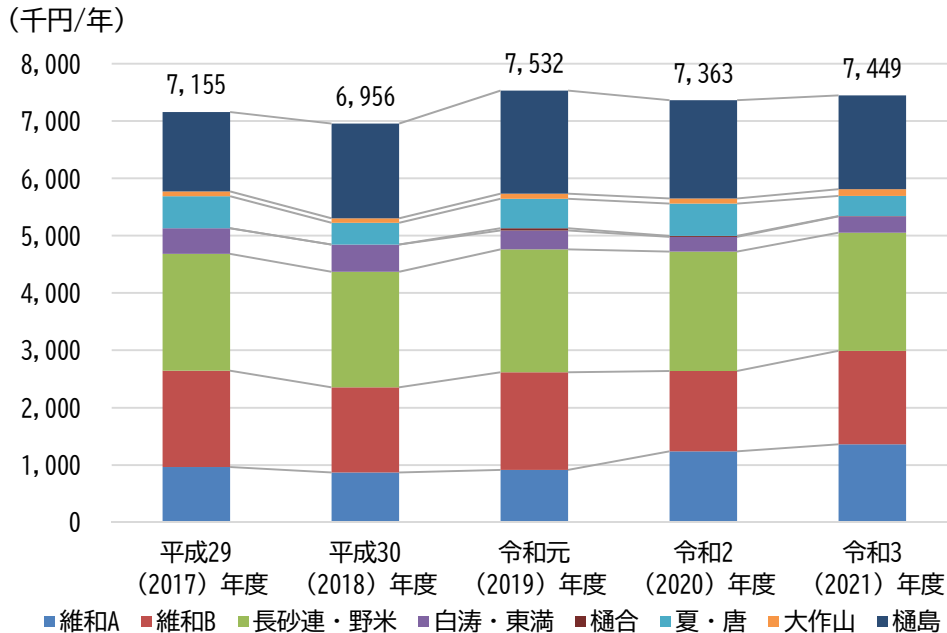


図 乗合タクシーの運行に係る市負担額の推移

資料：上天草市

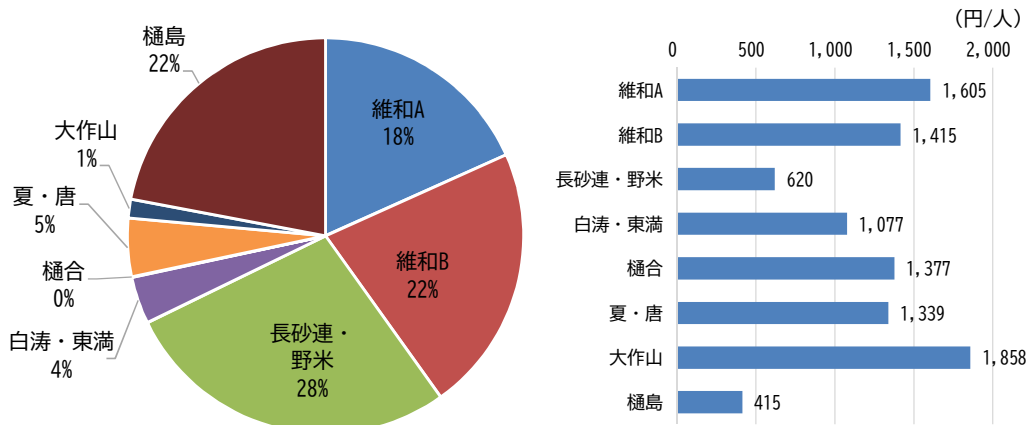


図 乗合タクシーの運行に係る市負担額の地区別割合（令和 3（2021）年度）

図 乗合タクシー利用 1 人当たりの市負担額（令和 3（2021）年度）

資料：上天草市

### (3) 航路

本市は、「湯島～江樋戸航路」に年間約 182 万円（令和 3（2021）年度実績）（うち半額程度を県が補助）を助成しています。

「湯島～江樋戸航路」においては、本市が令和 2（2020）年の下半期頃から島民を対象に運賃割引事業を実施したこともあり、利用者が増加し、収益が増え、市助成金は減少傾向となっています。

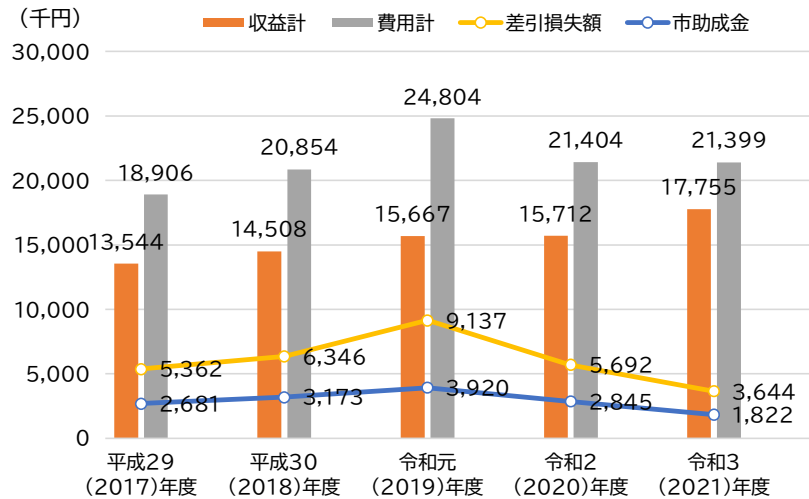


図 「湯島～江樋戸航路」の収益・費用・損失額・市助成金の推移

資料：上天草市

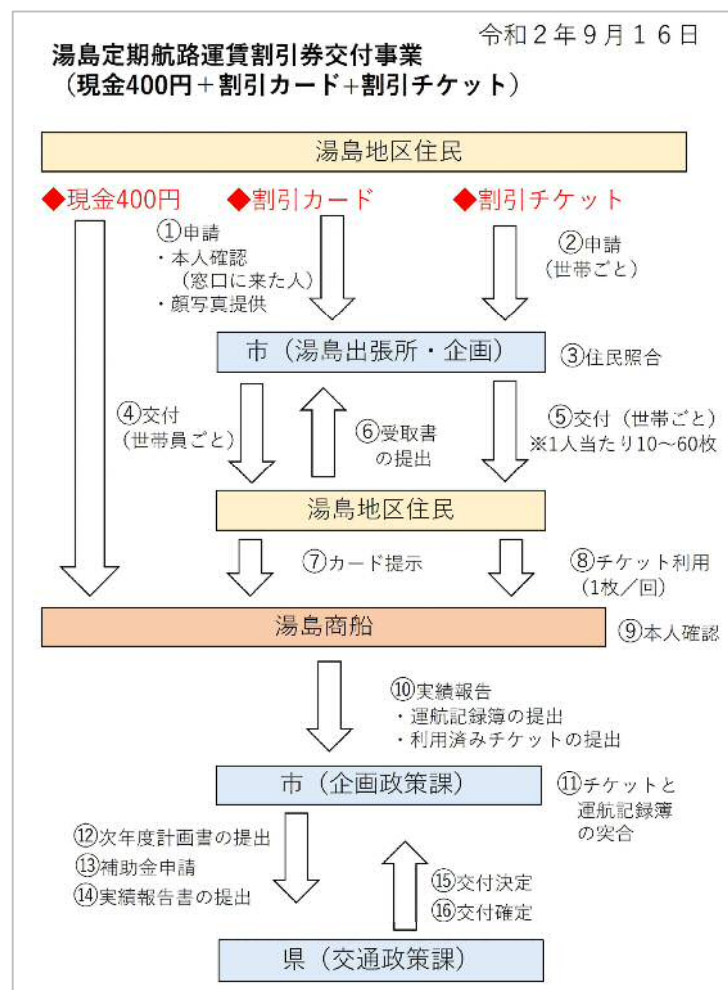


図 湯島定期航路運賃割引券交付事業の概要

資料：上天草市

### 3) その他移動サービス資源

#### (1) スクールバス

本市では、小学校5校、中学校2校を対象に9路線のスクールバスを運行しています。スクールバスの運行委託費は、年間1億円程度となっています。令和5(2023)年度からは、維和中学校が大矢野中学校に統廃合されることにより、新たにスクールバスが導入されますので、委託費用の増加が見込まれます。

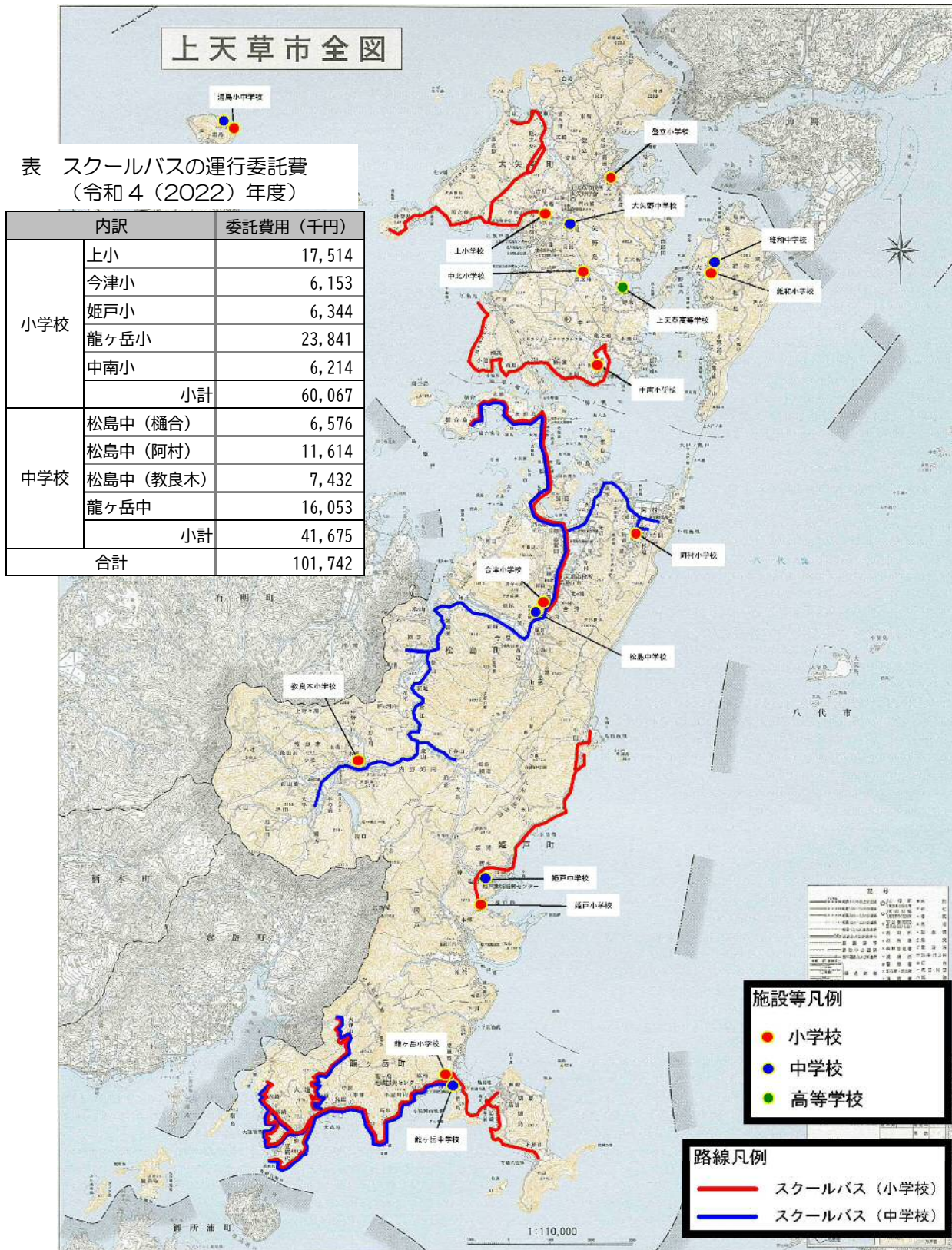


図 スクールバスの運行ルート(令和4(2022)年度)

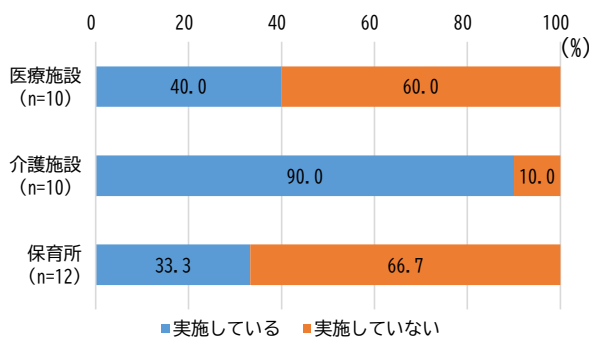
## (2) 医療、福祉等

本市では、3、4割の医療施設及び保育所、9割の介護施設が送迎サービスを実施されています。多くの施設が直営で送迎サービスを実施していますが、上天草市シルバー人材センターへ委託している施設もあります。送迎サービスの多くは、軽自動車を含む乗用車や中型車を使用されており、1施設当たりの使用台数に大小はありますが、合計で約70台にのびります。

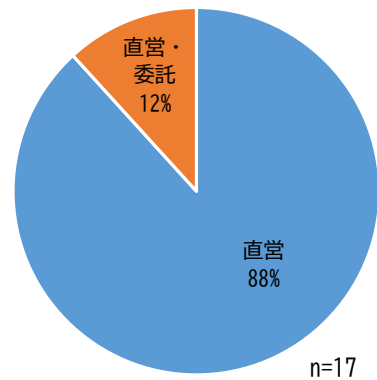
運行時間は、午前8時30分前後の時間帯でのお迎えと、医療施設は正午前、介護施設や保育所では午後4時頃が多い時間帯です。

運行エリアとしては、湯島を除く全域で送迎サービスが実施されています。

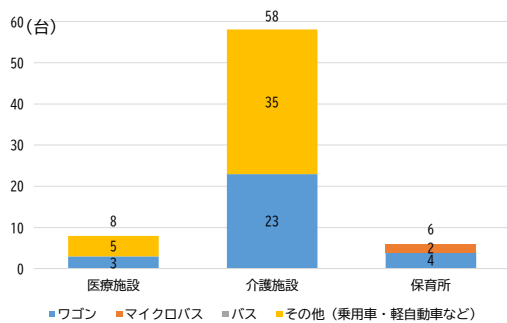
### ①送迎サービス実施有無



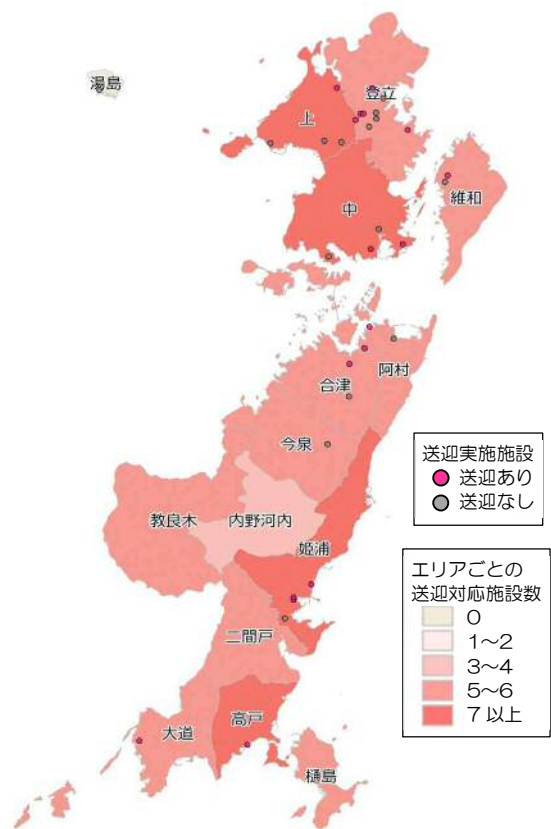
### ②送迎サービス実施方法



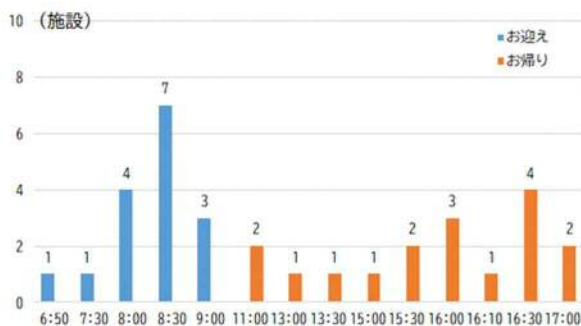
### ③送迎用車両の保有台数



### ⑤送迎サービス実施状況



### ④送迎時間帯



上天草市地域公共交通網形成計画で掲げる施策・目標等の進捗状況等を把握するとともに、背景にある問題点・課題を明らかにし、本計画への反映方法などを検証します。

▼ 網形成計画における目標と数値指標

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

【評価一覧】

目標①：地域公共交通の維持・確保					
数値目標	目標値 (令和4年度)	現況 (平成29年度)	評価時期	実績値	評価結果(令和3年度時点)
				令和3年度	
①路線バスの年間利用者数	161,000人	181,189人	毎年	121,821人 (141,880人) 【未達成見込】	<ul style="list-style-type: none"> <li>毎年、ダイヤ改正や運行見直し、<u>利用促進の取組みを実施したものの、利用者数は低迷し未達成見込み。</u></li> <li><u>赤字補てん額も、利用者数低迷と予測以上の輸送単価の上昇により未達成見込み。</u></li> </ul> ※利用者数については、新型コロナウイルス感染症による九州管内全体の減少率で補正した場合でも未達成。赤字補てん額については、計画策定時の予測による輸送単価を用いた場合も未達成。
路線バスの年間赤字補てん額	93,000千円	100,889千円	毎年	114,998千円 (98,169千円) 【未達成見込】	
②乗合タクシーの年間利用者数	8,890人	(H28)8,890人	毎年	9,867人 【達成見込】	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民との意見交換会を受け、ダイヤ見直しや乗降所の追加、座談会やチラシの全戸配布、公共交通だよりの発刊、CATVなどで利用促進を実施。</li> <li><u>利用者数は増加していたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少に転じたものの、現時点では達成見込み。</u></li> <li><u>収支率は利用者増加に伴い上昇していたが、減少に転じたことや乗合率が上がらず、収支率が悪化し未達成見込み。</u></li> </ul>
乗合タクシーの収支率	33%	(H28)30%	毎年	29% 【未達成見込】	
目標②：地域資源を活用した地域公共交通の導入					
数値目標	目標値 (令和4年度)	現況 (平成29年度)	評価時期	実績値	評価結果(令和3年度時点)
				令和3年度	
①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	3地域	0地域	毎年	0地域 【未達成見込】	<ul style="list-style-type: none"> <li>教育委員会との協議を行っているが、<u>導入には至っておらず、現時点では未達成。</u></li> </ul>
目標③：新たな地域公共交通の導入					
数値目標	目標値 (令和4年度)	現況 (平成29年度)	評価時期	実績値	評価結果(令和3年度時点)
				令和3年度	
①新たな地域公共交通の導入地域数	1地域	0地域	R4年度	1地域 【達成】	<ul style="list-style-type: none"> <li>教良木河内地区における<u>自家用有償運送の実証運行を実施し達成。</u>実験の結果、タクシー事業者での対応が可能と判断。</li> </ul>
目標④：地域公共交通に対する市民の意識改善					
数値目標	目標値 (令和4年度)	現況 (平成29年度)	評価時期	実績値	評価結果(令和3年度時点)
				令和3年度	
①地域公共交通座談会の実施件数	4件/年	0件/年	毎年	未実施 【未達成見込】	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度は実施したが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の感染状況に鑑み、座談会の開催や<u>人を集めてのイベント実施が困難となり未達成。</u></li> <li>令和元年度は実施したものの参加者は少なく、令和2年度以降は<u>新型コロナウイルス感染症拡大の影響や対応等もあり、実施できず未達成。</u></li> </ul>
②市役所職員を対象としたノーマイカーデーの実施件数	1回/週	1回/週	毎年	未実施 【未達成見込】	
目標⑤：観光客などの地域公共交通の利便性向上					
数値目標	目標値 (令和4年度)	現況 (平成29年度)	評価時期	実績値	評価結果(令和3年度時点)
				令和3年度	
①路線バスを活用した観光施策の件数	3件	1件	毎年	継続1件 新規1件(実験) 【達成】	<ul style="list-style-type: none"> <li>あまくさ乗り放題きっぷが継続して実施されているほか、個人旅行向け旅行商品の販売、快速あまくさ号の車両へのラッピング、バス事業者による実証実験が実施され<u>達成。</u></li> </ul>
目標⑥：地域公共交通に関する新たな仕組みづくり					
数値目標	目標値 (令和4年度)	現況 (平成29年度)	評価時期	実績値	評価結果(令和3年度時点)
				令和3年度	
①地域と連携した利用促進の実施件数	1件/年	0件/年	毎年	0件/年 【未達成見込】	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和2年に、バスの乗り方教室を実施。それ以降は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を受け、<u>未実施のため未達成。</u></li> </ul>

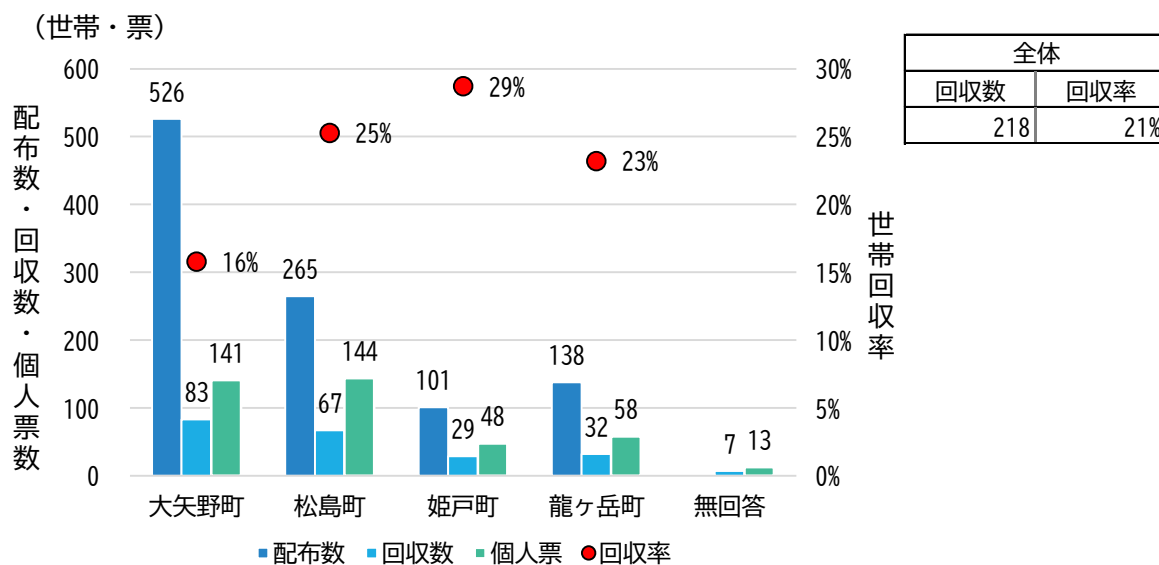
## 巻末 5 地域公共交通の現状把握及びニーズ調査

市民等の移動の状況や公共交通の利用実態、ニーズ及び既存サービスに対する利用者の評価を把握するためのアンケート調査等を実施しました。

人口分布割合に応じ、各行政区単位で配布し、218 世帯、404 人分（個人票）の回答が得られました。町単位では回収率は姫戸町で高く、大矢野町は低い結果となり、地域により関心の深さが異なることが推察されます。

表 住民アンケート調査の実施方針

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■地域住民 全市域を対象に、地区別人口の割合に応じて無作為抽出。</li> <li>■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）</li> <li>■回収目標：250 票以上（回収率 25%目標）</li> </ul>
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
実施時期	■発送：9 月 12 日（月） 投函期限：9 月 30 日（金）
調査内容	1.世帯 2.回答者個人属性 3.日常の移動について 4.公共交通の利用状況について 5.網形成計画の評価 6.公共交通のサービスのあり方について 7.その他



全体	
回収数	回収率
218	21%

図 地域別の人口・配布数・回収状況



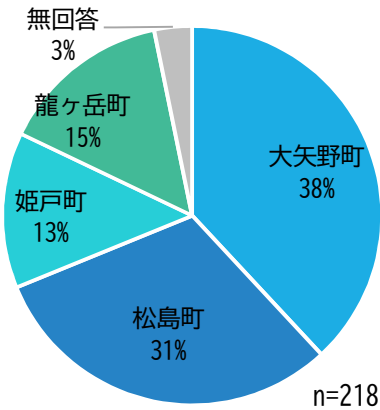
## 1) あなたの世帯について

回答世帯は、大矢野町が最も多く4割を占めていますが、人口割合ごとに配布した配布数に対する回収率は、龍ヶ岳町、姫戸町が多く、大矢野町は最も低い傾向にあります。

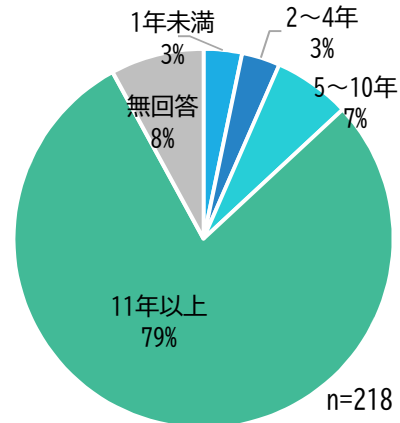
2人世帯の割合が多く、世帯人数1~2人に対し1台所有している世帯が多い状況です。自家用車を保有していない世帯は1割程度です。

最寄りのバス停または乗合タクシー停留所までの時間は、5分以内が約4割、10分以内（5分以内含む）が約7割となっています。

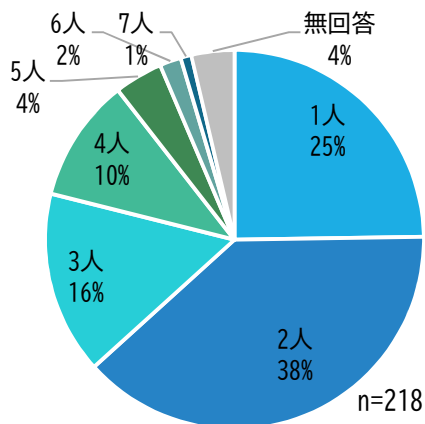
①お住まい



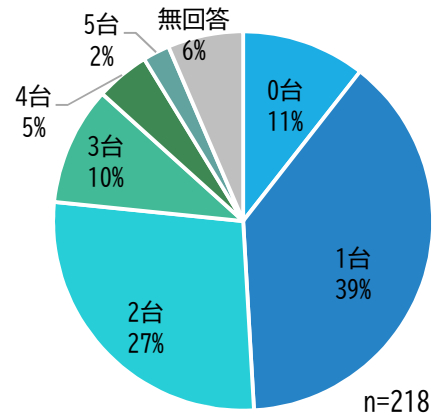
②居住年数



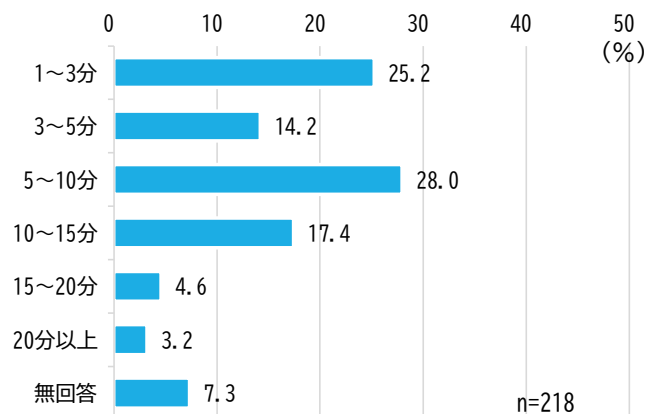
③世帯員人数



④世帯の自家用車保有台数



⑤最寄りのバス停または乗合タクシー停留所までの距離 ※80m/分を目安



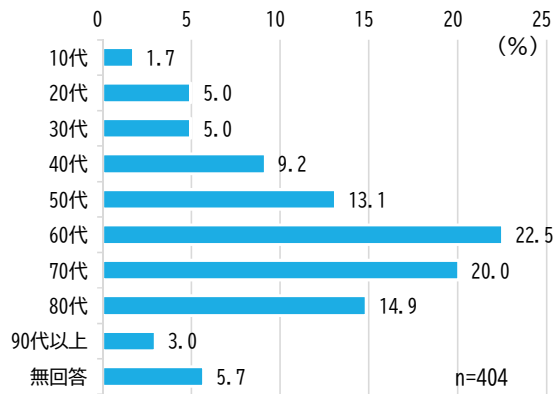
## 2) 回答者について

回答者は、60代が約3割、無職（定年退職者含む）が約3割を占めています。

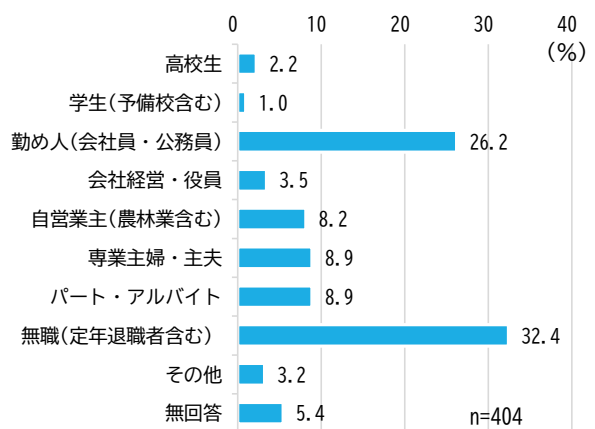
全年代の約8割が運転免許証を保有しており、70代でも8割以上、80代でも約4割が運転免許証を保有しています。高齢になるに従い免許を取ったことがない方も多く、免許返納も徐々に進んでいます。

運転免許証保有者のうち、半数以上がほぼ毎日、自動車やバイクの運転をしています。

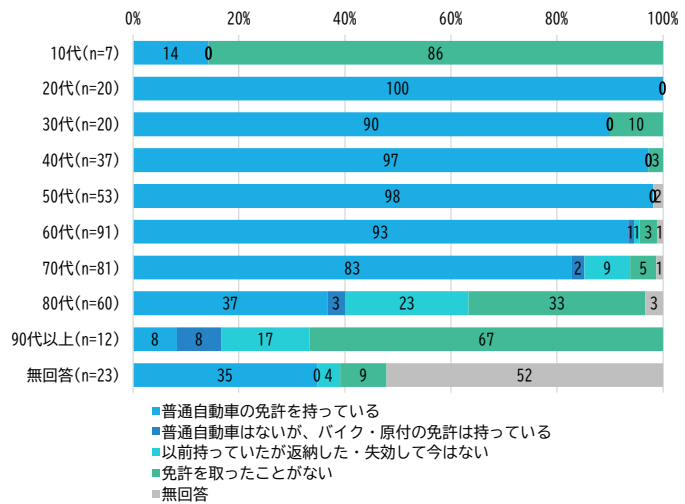
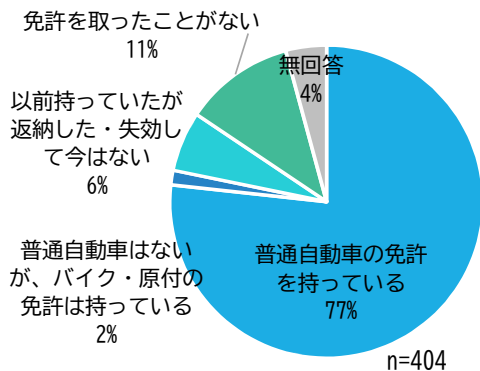
### ①回答者の年齢



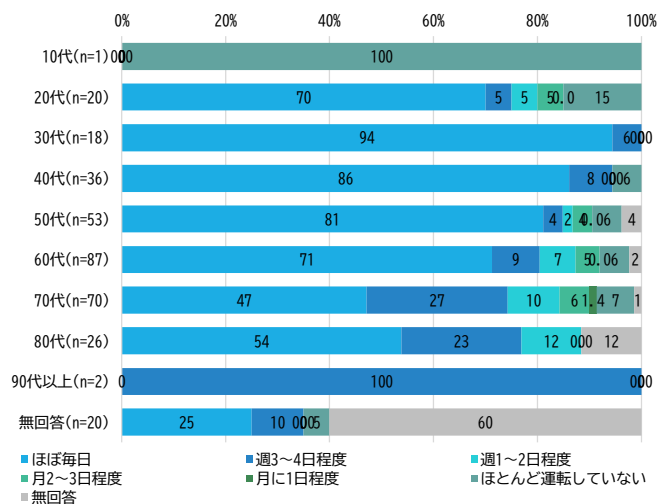
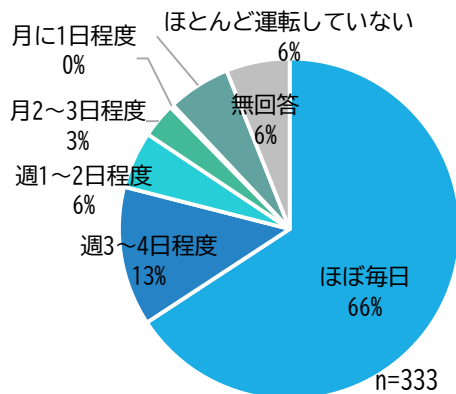
### ②回答者の職業



### ③運転免許証の保有状況



### ④自動車及びバイクの運転頻度 ※運転免許保有者のみ

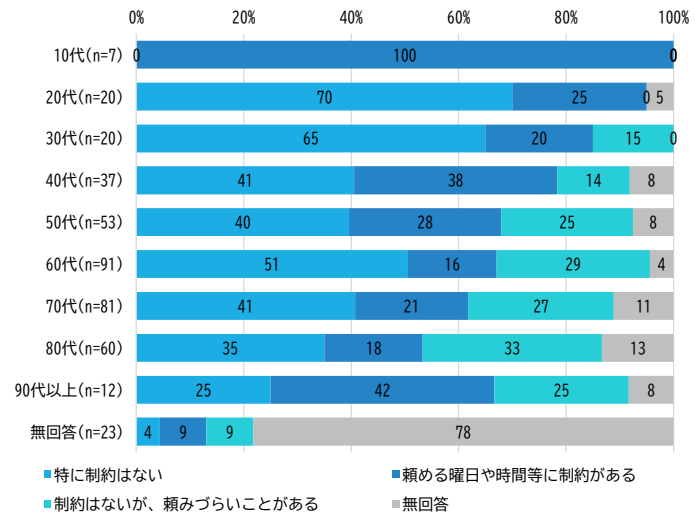
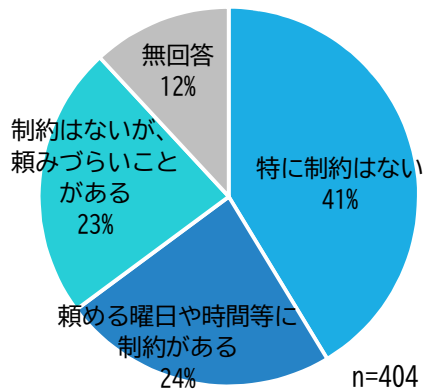


送迎の依頼に関しては、約 4 割が制約はないと回答していますが、曜日や時間での制約がある、頼みづらいことがある方も、それぞれ 2 割程度で、自由に気兼ねなく送迎を頼めない方も多くいます。

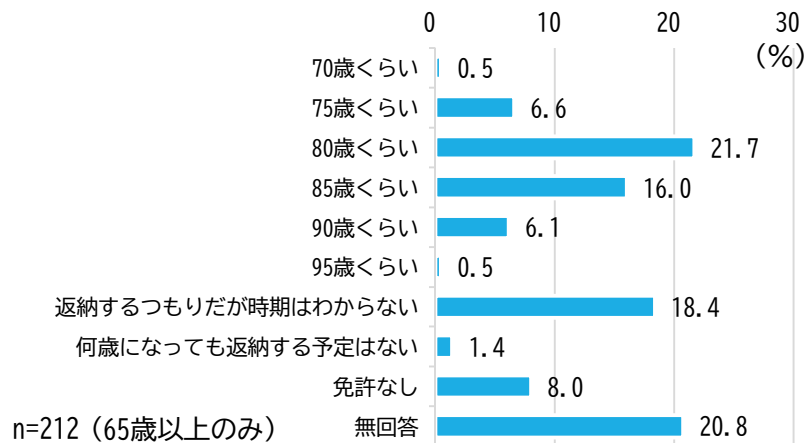
運転免許証の返納については、約 2 割は無回答と関心が低く、80 歳くらいや 85 歳くらいを予定されている方が多く、また、時期はわからないという方も多くいます。

運転免許証を返納できる条件として、路線バスと乗合タクシー両方の利便性向上が求められています。

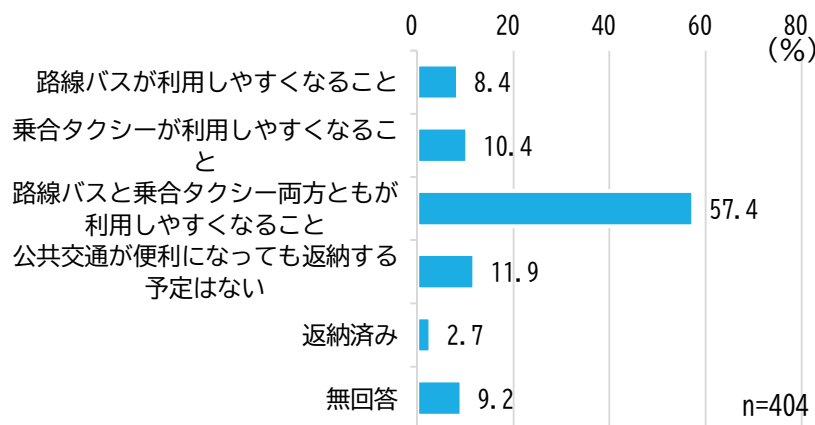
### ⑤送迎を依頼する場合の制約



### ⑥運転免許証の返納意向 ※65歳以上のみ



### ⑦運転免許証を返納できると思う条件

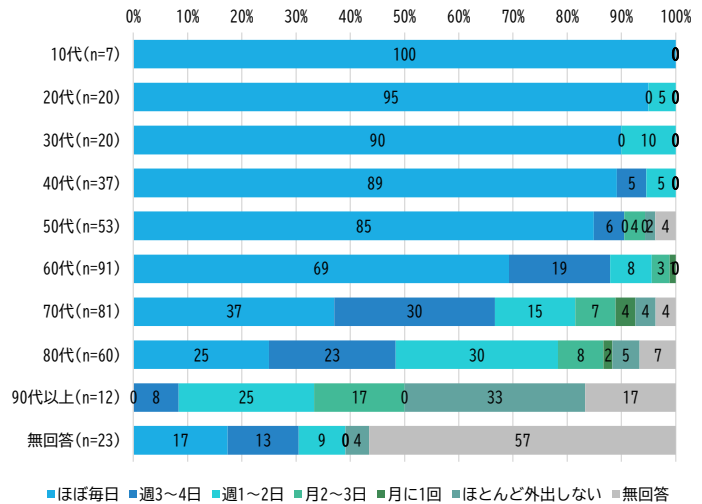
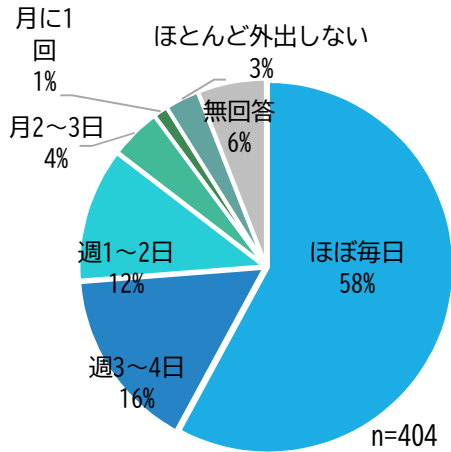


### 3) 日常の移動について

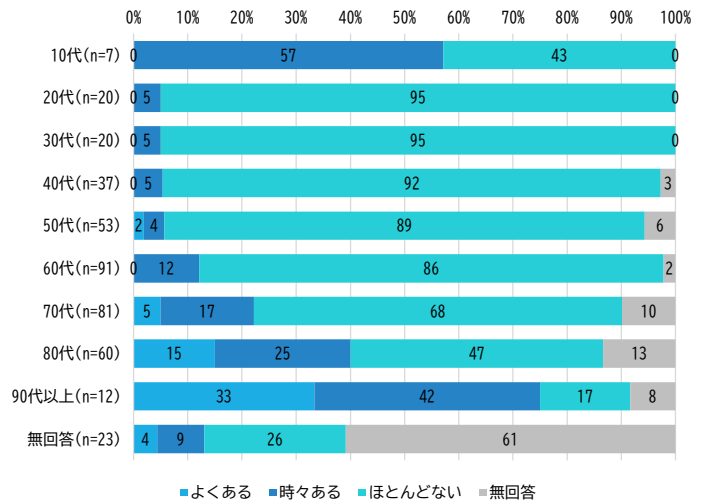
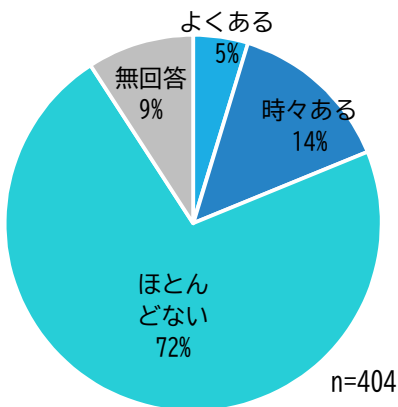
日常生活において、ほぼ毎日外出される人が6割以上を占めています。年代別では、高齢になるに従い、外出頻度が減っており、90代以上では約3割が「ほとんど外出しない」と回答しています。

移動手段がなく外出をあきらめることがある方が2割程度おり、10代と70代以上で高齢になるに従い増えており、90代以上では約8割を占め、運転免許証を持っていない人では、約6割を占めています。

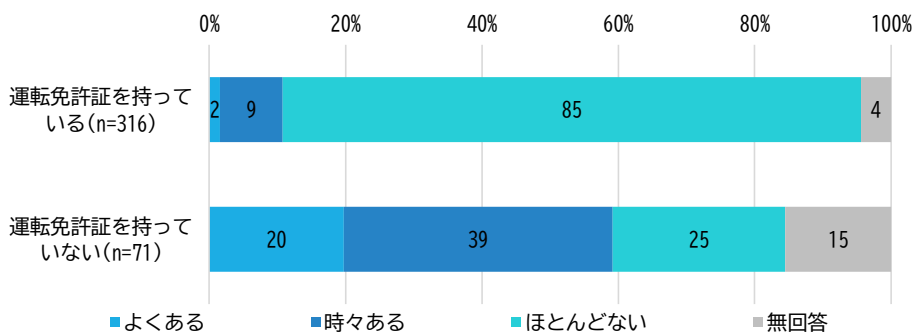
#### ①外出頻度



#### ②移動手段がなく外出をあきらめること



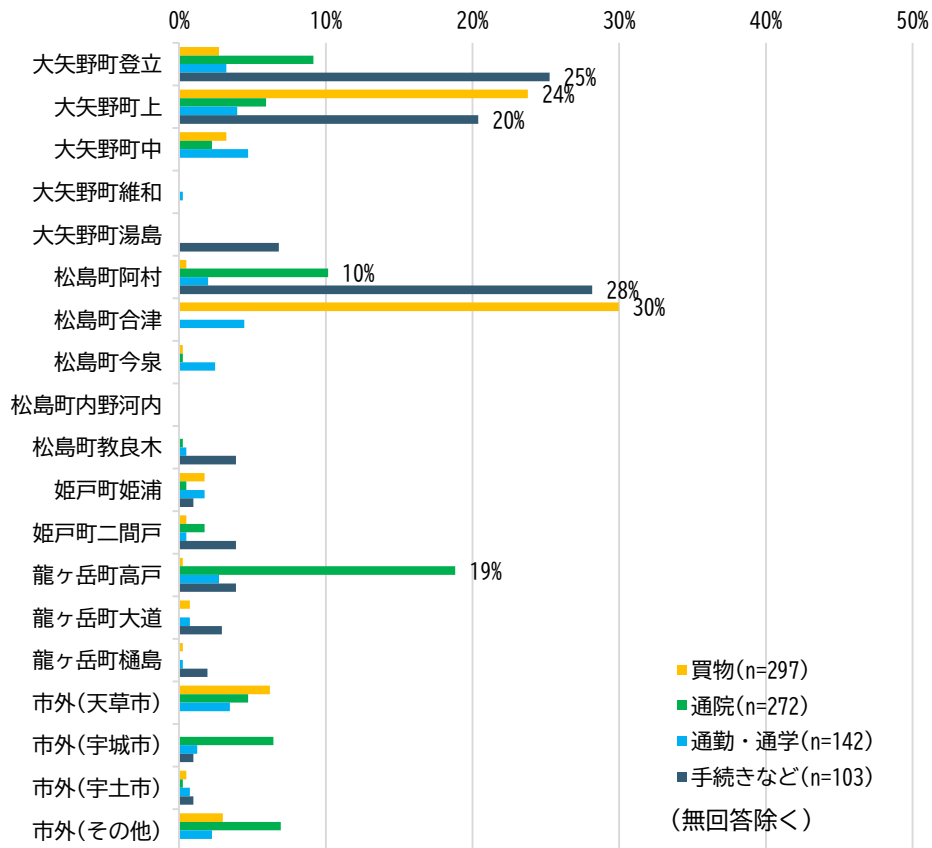
#### ②-1 運転免許証の保有状況別の移動手段がなく外出をあきらめること



日常生活における移動における目的地は、買物では大矢野町上、松島町合津が2~3割と高い結果となっています。大矢野町ではAコープやコスモス、松島ではゆめマートやコスモスでの買物が多い傾向にあります。

通院での目的地は、龍ヶ丘高戸（上天草総合病院）の割合が最も高く、約2割を占めています。

### ③日常生活・目的別での外出先について



### ○買い物での利用の多い目的地

大矢野町		松島		姫戸		龍ヶ丘		市外	
施設名	回答数	施設名	回答数	施設名	回答数	施設名	回答数	施設名	回答数
Aコープ	69	コスモス	43	浦本ストア	6	酒店	1	ジャスコ	3
コスモス	23	ゆめマート	66	村上商店	1	Aコープ	1	コスモス	3
キャモン	6	マリーン	8			鬼塚商店	1	クレア	3
サンパール	6	コメリ	7					タイヨー	8
ジバング	4	トライアル	2					ナフコ	3
ナフコ	3								
セブンイレブン	2								

### ○通院での利用の多い目的地

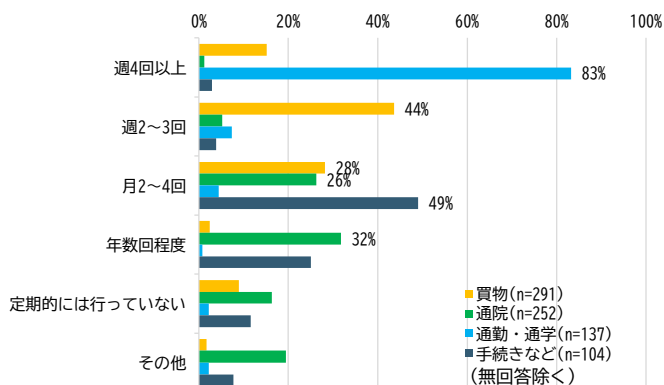
大矢野町		松島		姫戸		龍ヶ丘		市外	
施設名	回答数	施設名	回答数	施設名	回答数	施設名	回答数	施設名	回答数
中村医院	9	やまうち医院	24	竹中医院	7	上天草総合病院	74	済生会みすみ病院	18
(上) 中村病院	9	春田医院	17	村上医院	1			みすみクリニック	4
毛利医院	20			姫戸医院	1			済生会熊本病院	7
宮崎外科胃腸科医院	9							天草中央総合病院	5
上天草内科呼吸器科クリニック	4							熊大病院	2
天草皮膚科	4							森都病院	2
としなが歯科	3							松橋耳鼻科	2

外出頻度については、買物では週 2～3 回、通院では月 2～4 回や年数回程度、通勤・通学では週 4 回以上、手続きなどでは月 2～4 回が最も多い傾向にあります。

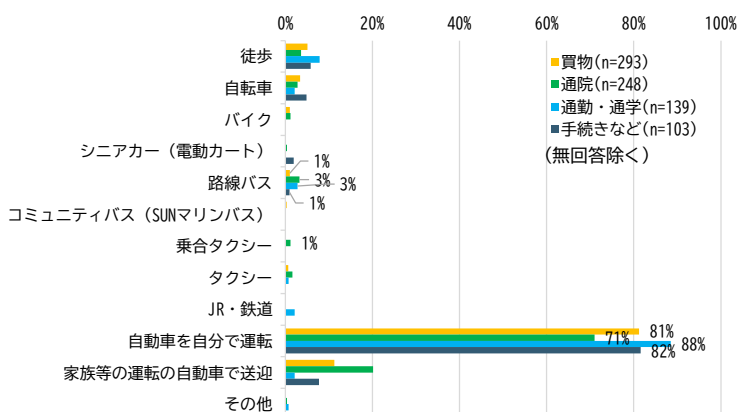
外出時の移動手段は、いずれの目的でも、自動車を自分で運転が 7～8 割を占めており、通院では家族等の運転の自動車で送迎が約 2 割となっています。路線バスの利用は、いずれもごくわずかで、1～3%に留まっています。

目的別の出発・到着時間は、買い物は 10 時頃が多く、通院は買物よりもやや早い 9 時頃の移動が多い傾向にあります。

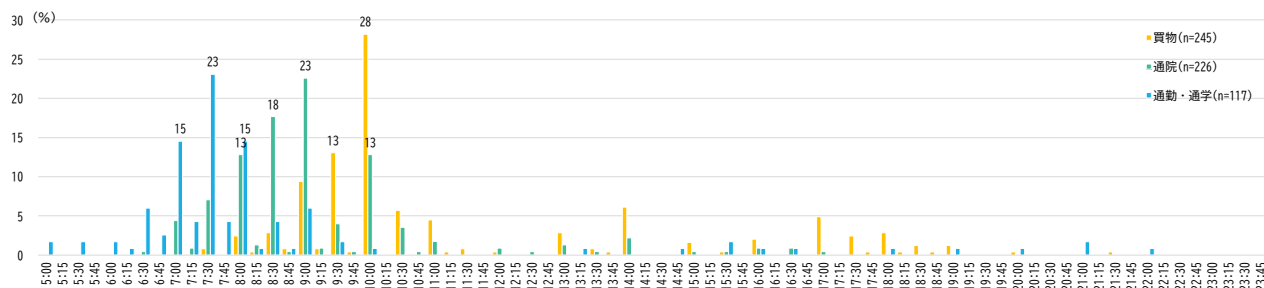
#### ④日常生活・目的別での外出頻度について



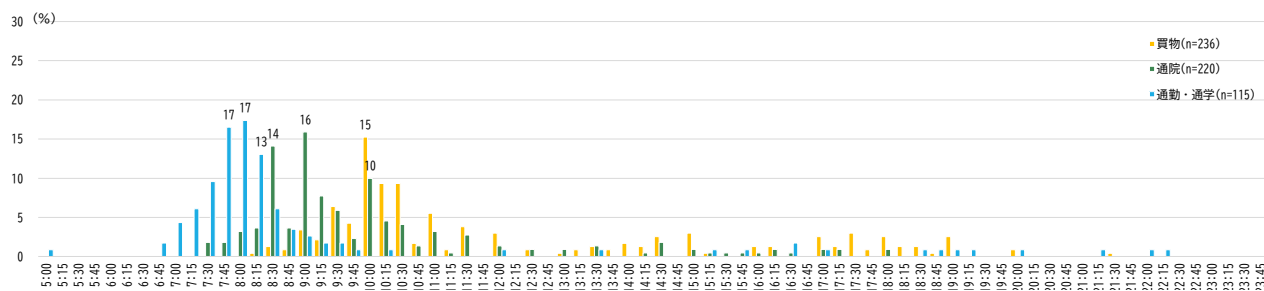
#### ⑤日常生活・目的別での移動手段について



#### ⑥日常生活・目的別の自宅出発時間について



#### ⑦日常生活・目的別の目的地到着時間について



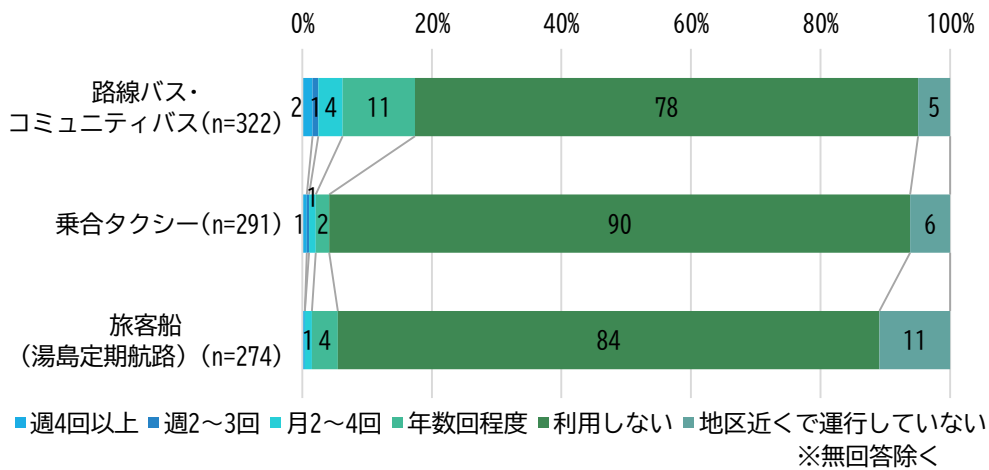
#### 4) 公共交通の利用状況について

##### 【公共交通の交通手段ごとの利用頻度】

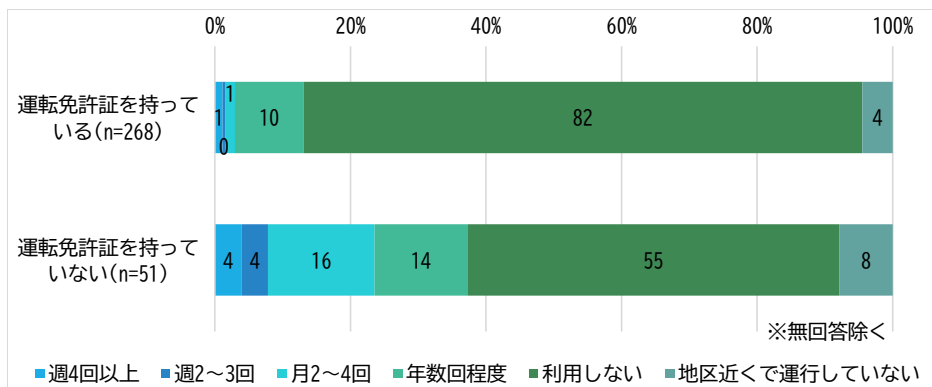
公共交通を「利用しない」人は、路線バス・コミュニティバスで約8割、乗合タクシーで約9割、旅客船で約8割を占めています。広域で運行されている路線バス・コミュニティバスでも、月に2回以上利用しているのは1割以下にとどまっています。

自家用車の運転ができない運転免許証非保有者では、2割以上が月に2回以上は路線バス・コミュニティバスを利用しています。一方で、運転できない人も、半数以上がバスを利用していない結果となっています。

##### ①公共交通の交通手段ごとの利用頻度



##### ①-1 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

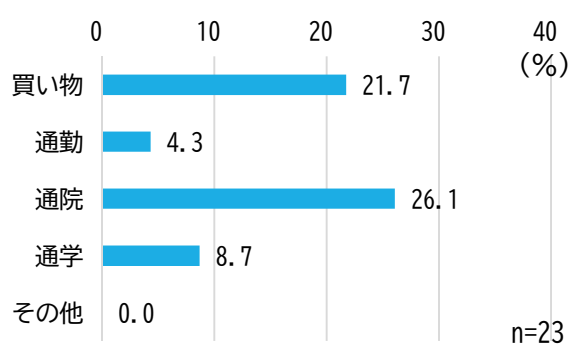


【公共交通利用時の移動目的・目的地・利用する理由】

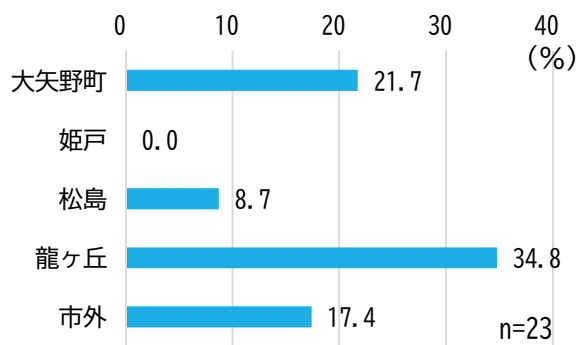
公共交通（バス・乗合タクシー）を利用する目的は、通院が最も多く、龍ヶ岳（上天草総合病院）が最も多く、次いで買い物目的や大矢野町への移動での利用が多い傾向にあります。

利用する理由としては、「他に交通手段がないから」が半数以上となっています。

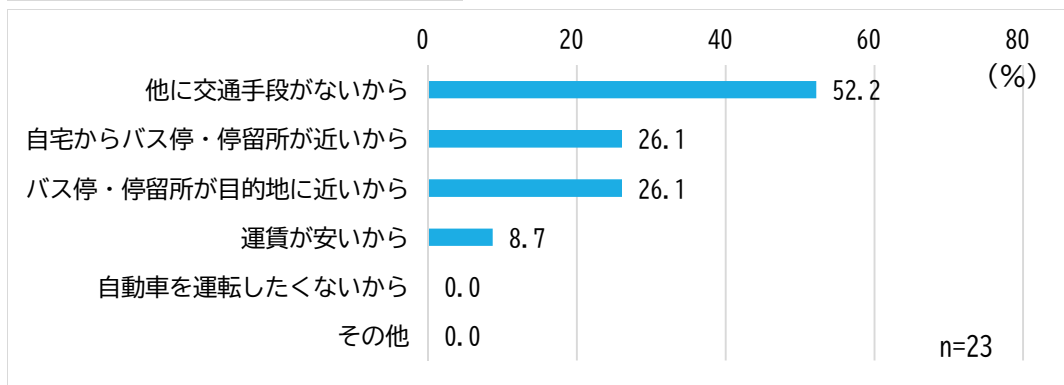
②公共交通（バス・乗合タクシー）を利用する主な移動目的



③公共交通（バス・乗合タクシー）を利用する移動の目的地



④バス・乗合タクシーを利用する理由



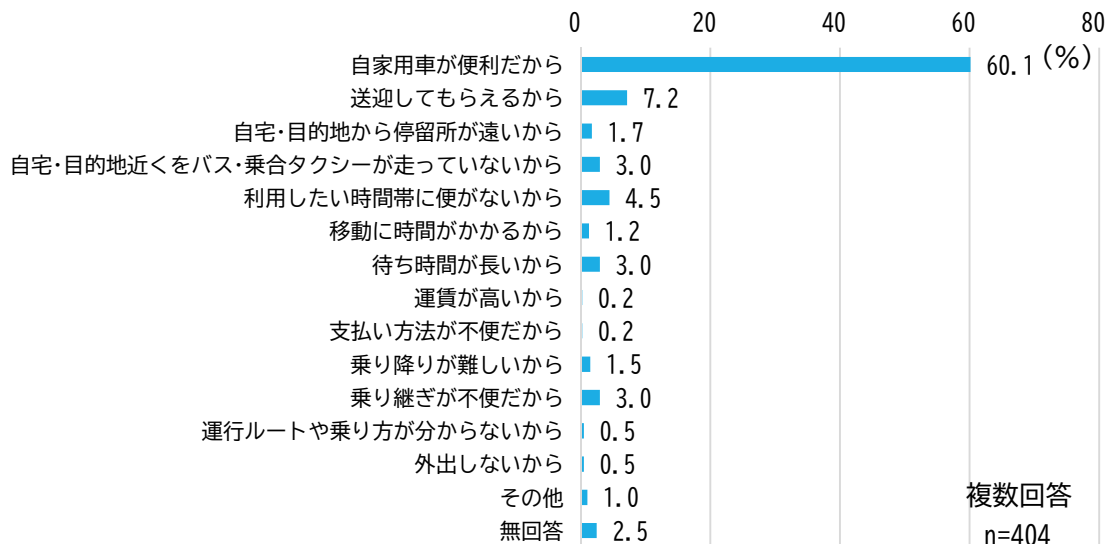


【利用しない理由・不便さ】

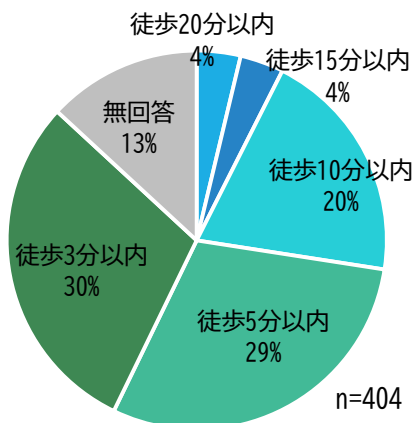
路線バス・乗合タクシーを利用しない理由としては、「自家用車が便利だから」が6割を占めています。無理なく利用できるバス停までの距離としては、徒歩5分（約400m）以内まで許容される人が約6割を占めています。

公共交通の不便さについては、半数以上が「とても不便と感じる」「やや不便と感じる」と回答しており、運行本数が少ないことが原因として挙げられています。

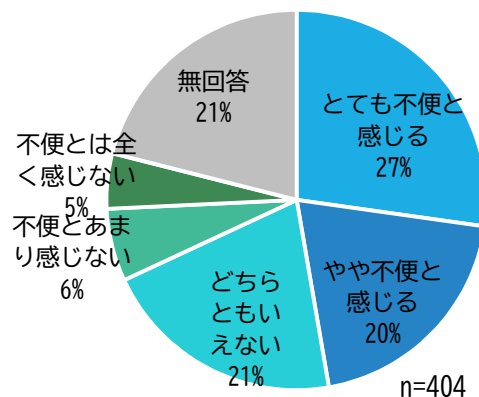
⑤バス・乗合タクシーを利用しない理由



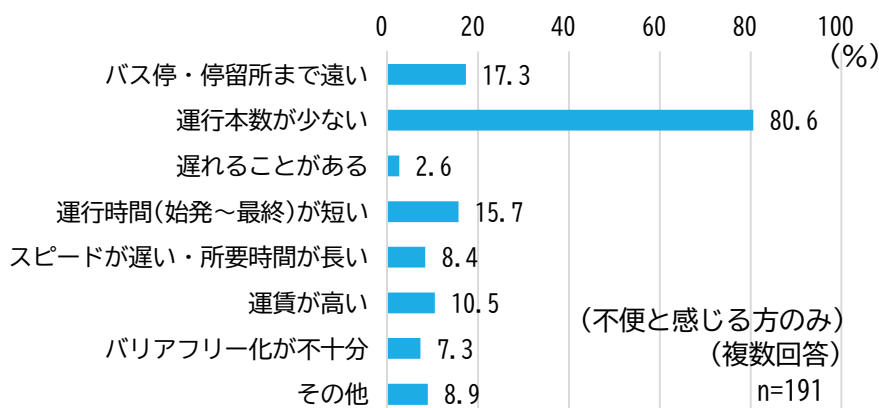
⑥無理なく利用できる自宅からバス停・停留所までの距離



⑦公共交通を不便だと感じるか



⑧不便だと感じる理由

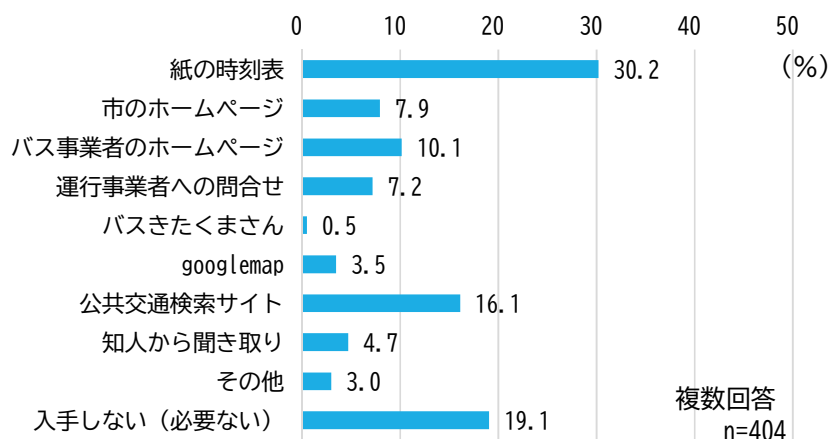


【情報取得・運転できなくなった時】

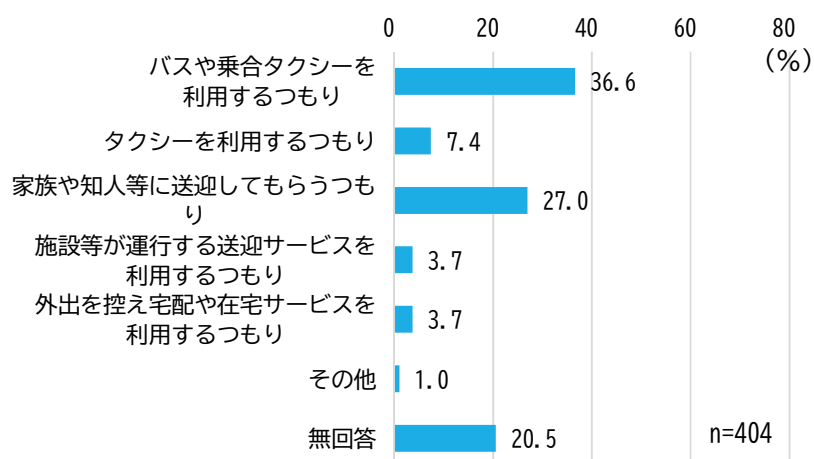
公共交通に関する情報取得方法として、「紙の時刻表」が最も多く、次いで「公共交通検索サイト」となっており、バスの利用率が低いこともあり、熊本県内で進められている「バスきたくまさん」や「googlemap」などリアルタイムの運行情報の取得方法は、あまり活用されていない状況です。

利用率の低いバスや乗合タクシーですが、運転ができなくなった場合には3割の方が利用すると回答しており、運行を維持するため、5割以上の方は利用を増やしたいと回答しています。

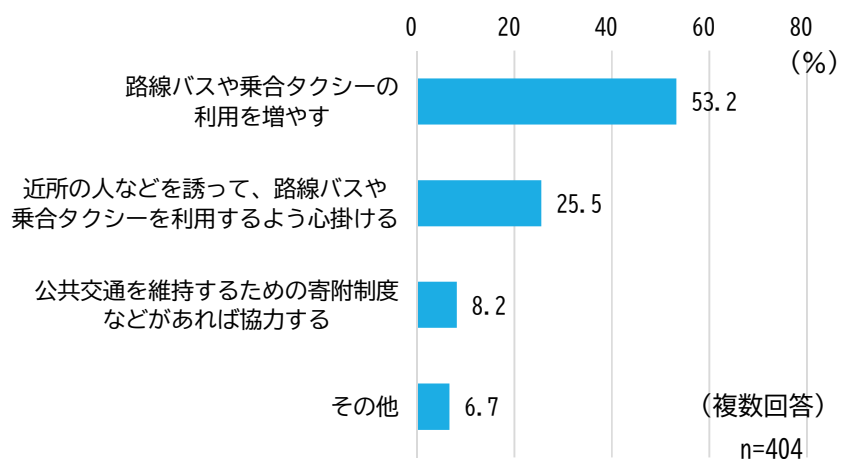
⑨公共交通に関する情報の取得方法



⑩車やバイクを運転できなくなった際の移動手段



⑪バスや乗合タクシーを維持するためにできる行動

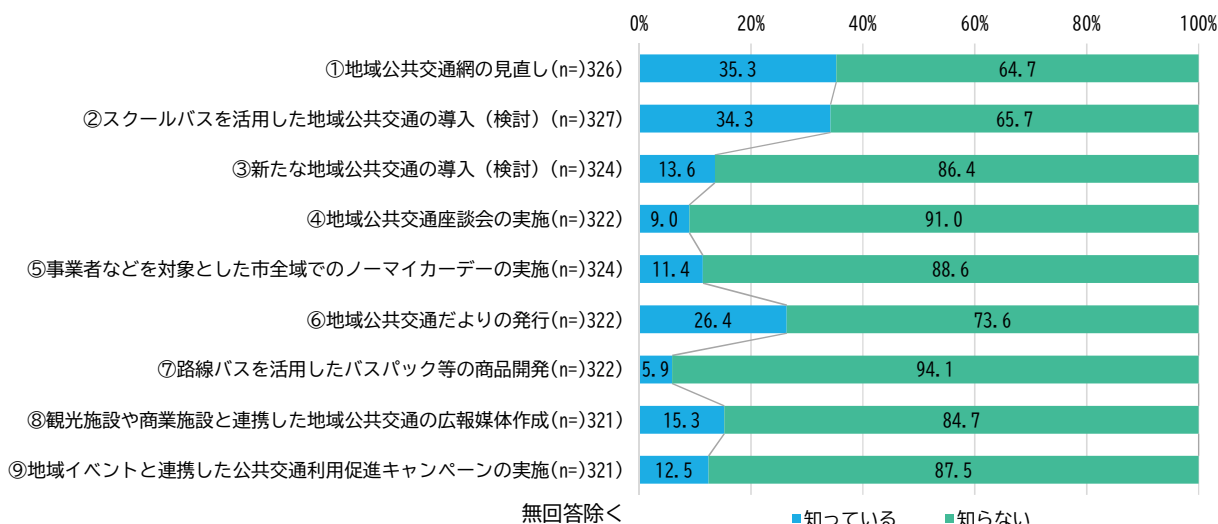


## 5) 上天草市地域公共交通網形成計画の評価について

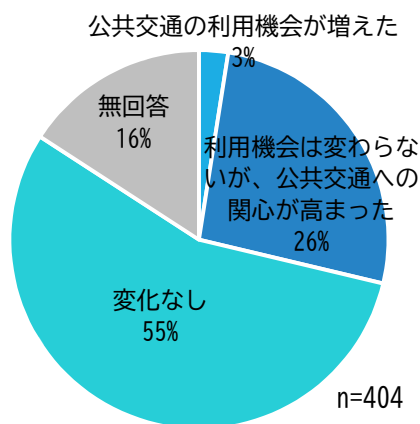
平成30年3月に策定した「上天草市地域公共交通網形成計画」で進めてきた施策・事業について、「スクールバスを活用した地域公共交通の導入」、「地域公共交通網の見直し」については約4割、「地域公共交通だよりの発行」については約3割の認知度がありました。

上天草市地域公共交通網形成計画の期間中の変化として、「変化なし」が約6割を占めますが、「公共交通への関心が高まった」方が3割おり、自家用車への依存が高い地域においては、一定の効果と考えられます。

### ①上天草市地域公共交通網形成計画で進めてきた施策・事業の認知度



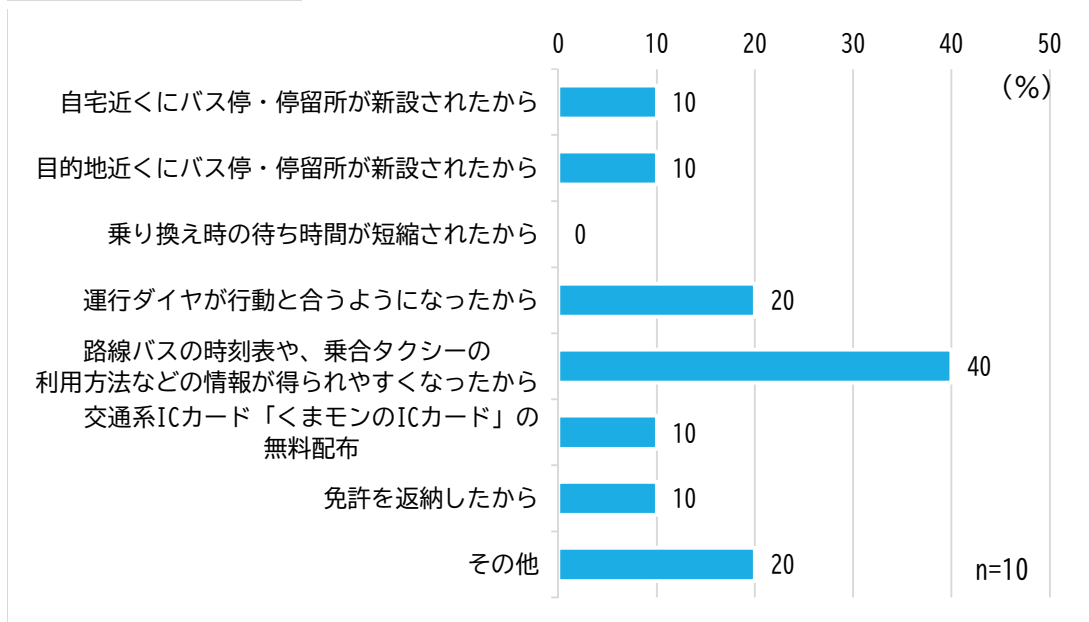
### ②この5年間（平成30年～令和4年）での公共交通の利用の変化



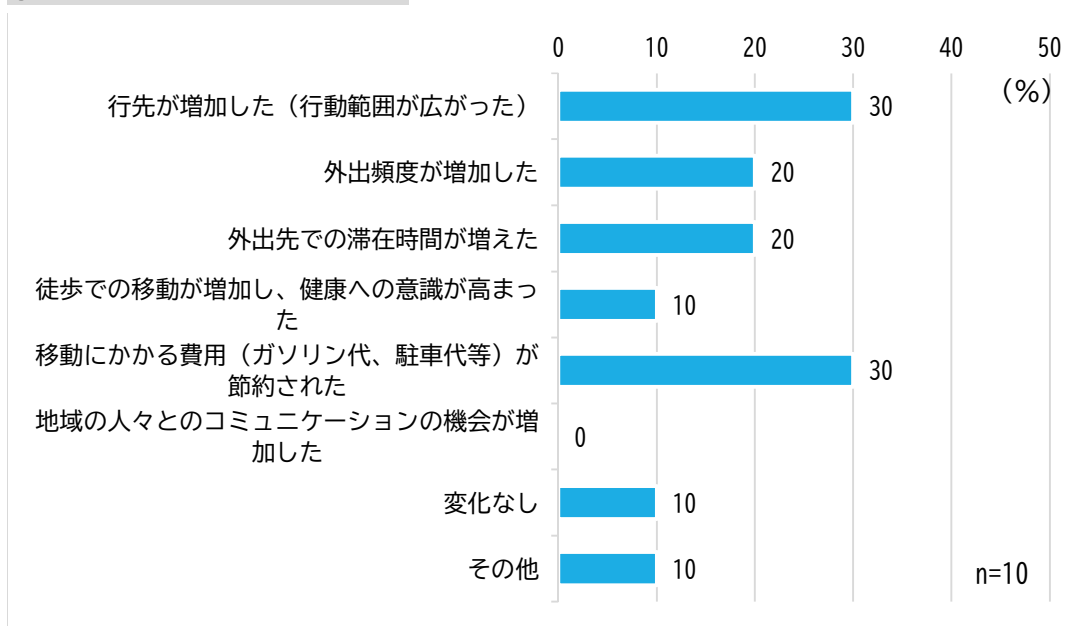
利用機会が増えた方の理由では、「路線バスの時刻表や、乗合タクシーの利用方法などの情報が得られやすくなったから」が最も多く、情報発信の重要性が伺えます。

利用機会が増えたことで、「行先が増加した」「移動にかかる費用が節約された」ことが挙げられています。

### ③利用機会が増えた理由



### ④利用機会が増えたことでの変化



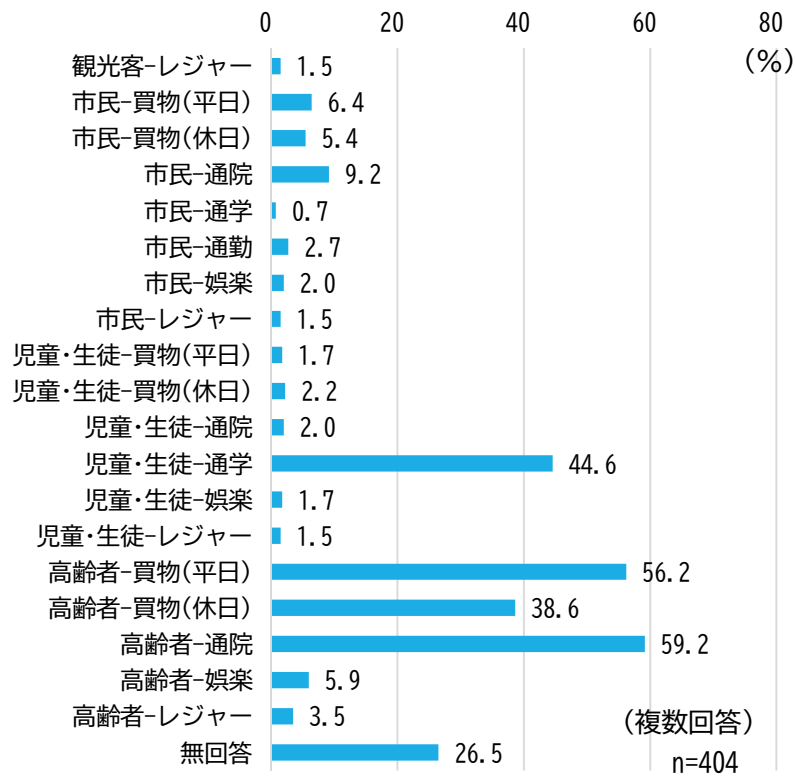
## 6) 公共交通サービスのあり方について

### 【公共交通として維持すべき範囲・維持について】

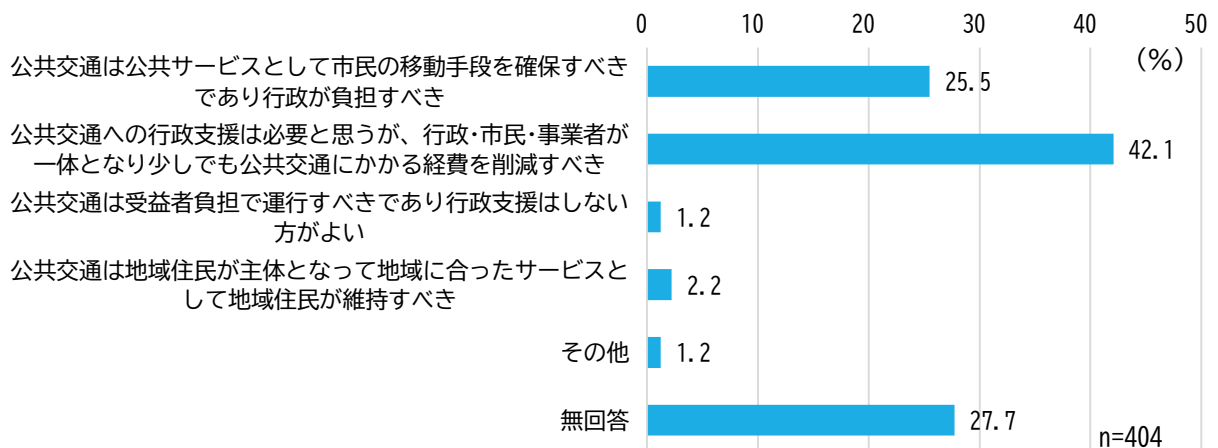
公共交通として、自分で運転できない児童や、運転が難しくなる高齢者の生活に必要な移動（通学・買い物・通院）をカバーすべきと考えられています。

また、公共交通を維持するためには、行政支援が必要であるが、経費削減を図るべきとの考えの方が多い結果となっています。

#### ①公共交通がカバーすべき「対象者」「移動目的」



#### ②公共交通を維持するための費用負担についてのお考え

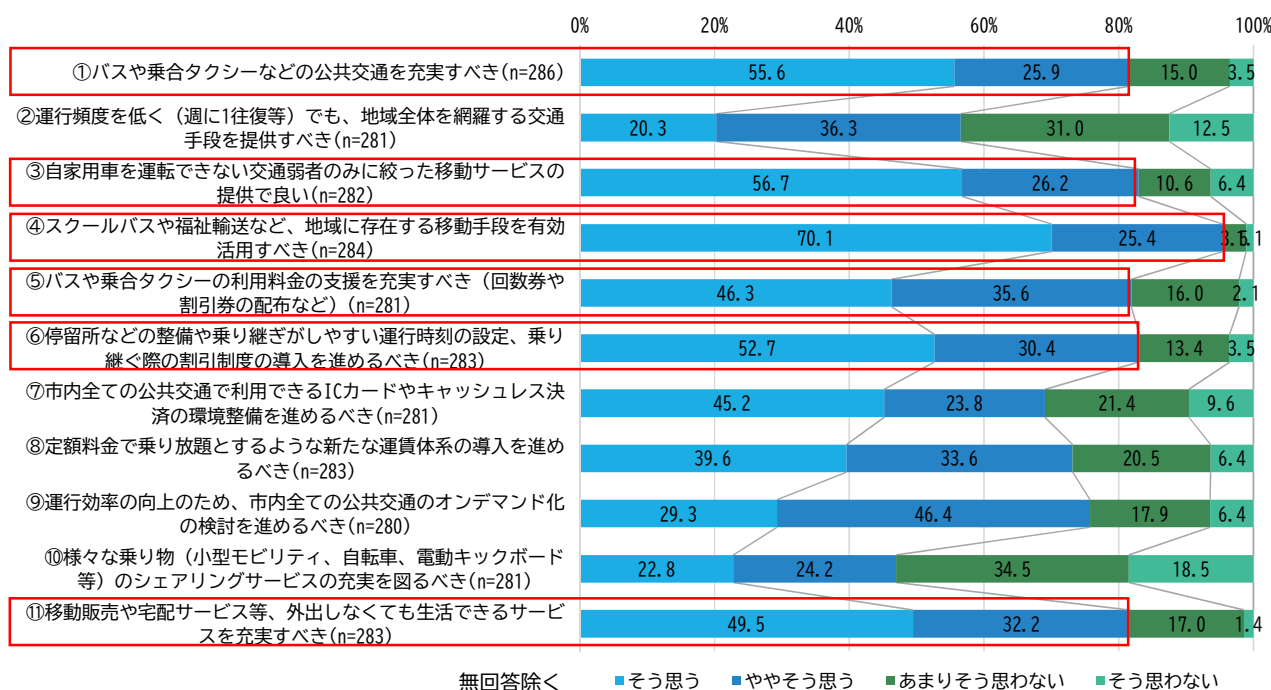


【今後の在り方】

今後の上天草市での公共交通のあり方については、「④スクールバスや福祉輸送など、地域に存在する移動手段を有効活用すべき」が最も多いほか、「①バスや乗合タクシーなどの公共交通を充実すべき」、「③自家用車を運転できない交通弱者のみに絞った移動サービスの提供でよい」、「⑤バスや乗合タクシーの利用料金の支援を充実すべき」、「⑥停留所などの整備や乗り継ぎがしやすい運行時刻の設定、乗り継ぐ際の割引制度の導入を進めるべき」といった意見が同程度挙げられています。

また、移動手段の確保に向けた意見のほか、「移動販売や宅配サービス等、外出しなくても生活できるサービスを充実すべき」という利用者が移動しないサービスの充実も求められています。

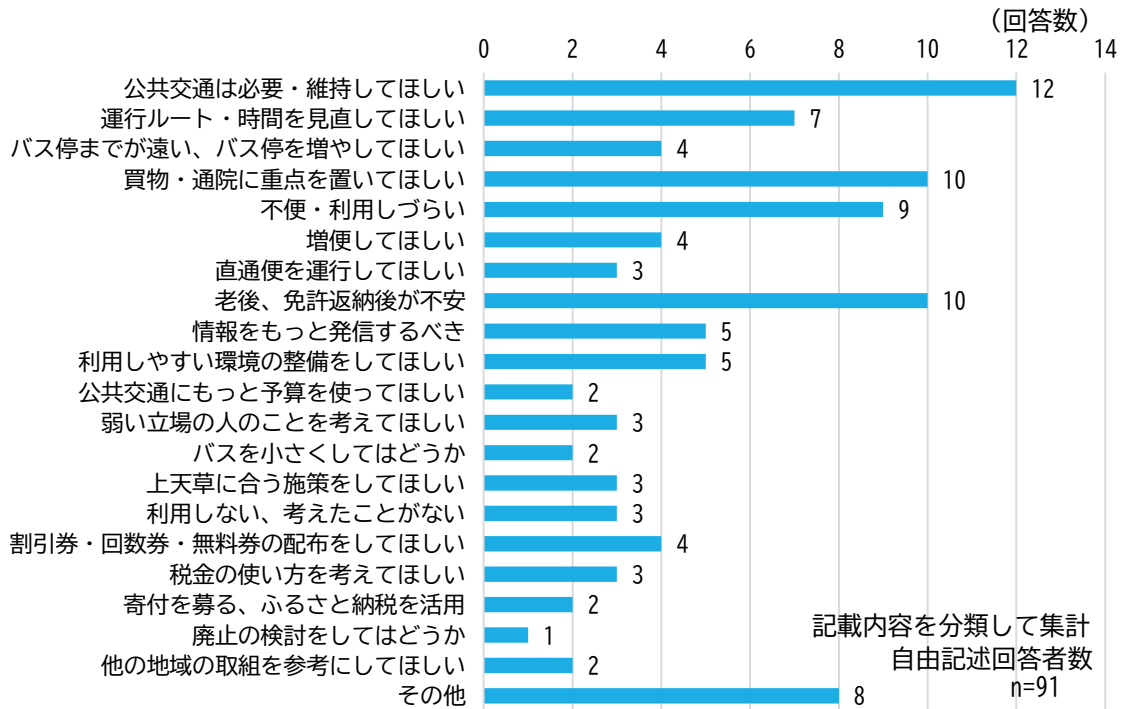
③今後の上天草市の公共交通や移動手段の確保のあり方についてのお考え



## 7) 公共交通に関するご意見・ご要望

公共交通のあり方や公共交通へのご意見・ご要望では、公共交通は必要であり維持して欲しいというご意見のほか、買物や通院に重点を置いたサービスの提供を望む声が多くありました。また、老後や免許返納後の移動手段について不安を持たれている方も多く、自家用車を運転できない方や運転できなくなった際の移動手段として必要なものとして認識されています。

### 〔自由記述〕



### 〔主な意見（抜粋）〕

- 便数が増えて、町内全てを網羅するバスか乗り合いバスがあればベストだが、現状のバス利用者を見ると多くは望めない。現状のままで良いので路線バスが維持される事を望む。
- 今日まで利用した経験がないが、運行の実情がわからない。いずれ運転免許証を返納し、その時には公共交通を利用する予定であるため、減便してでも運行を継続してもらいたい。
- 利用者の多くは市内の高校生や高齢者と思われ、利用者の母数が少ないこともあり運営は大変厳しいものと思っている。運転できる人は良いが、足がない人は通学、通院にも困っていると思う。
- 移動販売やコンビニとの提携で自宅への配送ができれば良いですが、高齢者はシステムの理解が難しいと考えられるため、地域での自助、他助に頼らざるを得ない状況だと思う。
- 病院は事業者の送迎バスを取り入れたりしてもらいたい。

1) 公共交通事業者ヒアリング調査

公共交通に関する課題を詳細に把握していると考えられる市内の公共交通事業者に対するヒアリングを実施しました。

表 公共交通事業者ヒアリング調査の実施方針

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■路線バス事業者（産交バス（株））</li> <li>■乗合タクシー運行事業者（（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、上天草ライン（株））</li> <li>■タクシー事業者（（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、上天草ライン（株））</li> <li>■航路事業者（（有）湯島商船、（株）シークルーズ、共同フェリー（株））</li> </ul>
調査方法	■直接訪問し、聞き取り（状況に応じて、電話はメールを活用）
実施時期	■9月16日より実施
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通利用者の実態・ニーズ（利用者からの意見・要望等）</li> <li>・運行上の問題、運行に関するドライバーの意見（改善点等）</li> <li>・サービス充実に向けた意向 等</li> <li>・将来展望（人材及び車両確保、制度面、事業継続に当たっての要望等）等</li> </ul>

■調査結果概要

■路線バス事業について	
利用者からのニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
事業が抱える課題と解決策	<p>経営面</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>運転手の高齢化・人材不足</b></li> <li>・ワークライフバランスを重視する傾向</li> <li>・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</li> </ul>
	<p>利用促進 需要創発</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒<b>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</b></li> <li>⇒ICカードの利用促進（スムーズな支払いの実現）</li> <li>⇒バスの行先表示のLED化</li> <li>⇒全国旅行支援との連携、旅行セット券の販売</li> <li>⇒あまくさ乗り放題きっぷの販売</li> </ul>
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"> <li>・JR や航路などとの連携</li> <li>・快速あまくさ号を活用した、バスからバスへの連携</li> </ul>



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

■タクシー事業について		
事業が抱える課題と解決策	経営面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>ドライバー不足、高齢化</u> ⇒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<u>契約社員を確保</u>している</li> <li>・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</li> <li>・<u>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</u></li> </ul>
	利用促進面	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒<u>高齢者の現金での支払い負担軽減</u>のため、初乗り運賃の <u>10 枚券を販売</u></li> <li>⇒買い物代行を実施</li> <li>⇒車内では現金の他、pay 払いも対応可能</li> <li>⇒ホームページやリーフレットを作成しPR を実施</li> </ul>

■乗合タクシー及びタクシー事業の将来展望について		
事業に関する将来展望	人材及び車両確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>人材不足が一番の問題</u> ⇒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</li> <li>・運転手の高齢化</li> <li>・<u>若い世代の車離れや労働環境に対する要望との乖離</u> ⇒<u>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</u></li> <li>・<u>乗合タクシーを優先させる必要があり、タクシー配車を断ることがある</u> ⇒<u>タクシー事業者同士での連携</u>も必要 ⇒地域の移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</li> </ul>
	他の公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・さんばーる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でも利用されている</li> </ul>
地域公共交通に対する提案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>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</u></li> <li>・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のではないか</li> <li>・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。</li> <li>・<u>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</u>する。</li> </ul>	

■ 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	・ <b>燃料費の高騰</b> ⇒運賃値上げを検討	・乗船客の減少 ・ <b>燃料費の高騰</b> ⇒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	・ <b>燃料費の高騰</b> ・部品価格の高騰 ⇒一括購入により安く購入するようにしている
	利用促進 ・ 需要創発	・ <b>港の駐車場不足</b> ⇒駐車場の有料化 ⇒駐輪場整備	⇒新型コロナウイルス感染症の収束に期待	⇒恐竜博物館の改装オープンに期待
事業に関する将来展望	人材及び船舶維持	・船員の高齢化は進んでいるが現状問題ない ・船舶の更新も問題ない	・船舶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	・ <b>公設民営</b> ・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おり、労働環境の整備を進めている。
	他の公共交通との連携	・ <b>航路と路線バスの接続</b> ・江樋戸港から三角方面への直通便を希望。 ・港からタクシー利用も多い。	・ <b>JRと接続運航実施中</b>	・路線バスやタクシーに乘客を乗せたまま乗船する取組（バスフロート事業）の推進
地域公共交通に対する提案		・ <b>SUNまりんバスの運行情報</b> が分かりづらく、利用しづらい。	・高齢者等が公共交通を利用しやすくなるよう <b>事業者や自治体での連携が必要</b> 。 ・快速あまくさ号の三角駅での接続 ・ <b>前島港や三角港での路線バスの接続</b>	・救急船から救急車への迅速な搬送のため、 <b>小屋川内港の棧橋の更新が必要</b> 。

## 2) 関係団体ヒアリング調査

交通計画を策定に当たり、意見が必要と考える観光協会や商工会などの関係団体への公共交通に関するヒアリングを実施しました。

表 関係団体ヒアリング調査の実施方針

項目	実施方法・内容等
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>■医療関連（上天草市立上天草総合病院）</li> <li>■社会福祉関連（上天草市社会福祉協議会）</li> <li>■教育関連（教育委員会、熊本県立上天草高等学校）</li> <li>■商業関連（上天草市商工会）</li> <li>■観光関連（一社天草四郎観光協会、道の駅上天草さんぱーる、mio camino AMAKUSA）</li> <li>■市役所内部（経済振興部観光おもてなし課、健康福祉部高齢者ふれあい課、健康福祉部健康づくり推進課、建設部建設課、企画政策部企画政策課）</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>■直接訪問し、聞き取り ※市役所内各部課は、記述式回答（状況に応じて、電話はメールを活用）</li> </ul>
実施時期	<ul style="list-style-type: none"> <li>■9月16日より実施</li> </ul>
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各分野での移動やまちづくりに関する施策等の方向性</li> <li>・地域住民や来訪者の移動手段、移動に関する問題点</li> <li>・地域公共交通の状況、問題点</li> <li>・地域住民の移動等に対するニーズ</li> <li>・移動支援施策等の実態・今後の対応策等の展開可能性 など</li> </ul>

### ■調査結果概要

■医療関連	
来訪者の移動手段等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・介助が必要な人もおり、送迎を含む自家用車が多い。</li> <li>・送迎する人は、診察中待たれる方もおり、駐車場不足の一因となっている。</li> <li>・<u>樋島地区は乗合タクシーの利用が多く、4人集まったら呼ぶなど、積極的に乗合利用されている。</u></li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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、予約代行は頼まれれば受付で対応。</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・コロナ対応のため、玄関にスタッフがいる際は、乗合タクシーが来た際に案内を行っている。</li> <li>・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。</li> <li>・地区ごとに、診察曜日を決めることができれば、移動支援を効率的に行いやすいが、診察曜日が限られ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。</li> </ul>

■ 社会福祉関連	
生活移動の実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>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。</u></li> <li>・ <u>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。</u></li> <li>・ 移動販売や行商などが充実している地域もある。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ <u>家族の送迎が必要なため、仕事を制限している方もいる。</u></li> <li>・ <u>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。</u></li> <li>・ <u>雨天時など、買い物に行けず、食事の量を減らして凌いでいる人もいる。</u></li> </ul>
利用者の移動手段等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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町と大道（龍ヶ岳町）地域では実施しているが、委託内容には含まれておらず、<u>事故などのリスクがあるため、実施したくない。</u></li> <li>・ 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のマッチングを実施している。</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>乗合タクシーは、他の乗客を待たせてしまうこと、知らない人との乗合いを避けたがる人もいる。</u></li> <li>・ <u>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。</u></li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ <u>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り組みが必要。</u></li> <li>・ 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。</li> <li>・ 福祉・介護タクシーの導入も必要（車両のバリアフリー化や、車いす対応車両での移動に対する助成）</li> <li>・ タクシー割引やチケットの導入</li> <li>・ 松島町から上天草総合病院への乗合タクシーの乗り入れの要望がある。</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 送迎事業として成り立てば、ニーズはあると思う。</li> <li>・ <u>移動の負担の少ないまちづくり</u>を進めなければならない。</li> <li>・ 高齢者等の健康を維持するための「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。</li> </ul>

■教育関連		
	小・中学校	高等学校
通学移動の実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>小中学校の統廃合等に伴い、令和4年度現在、小学校5校(5路線)、中学校2校(4路線)で<u>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。</u></li> <li>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する。</li> <li>少子化に伴い、利用者数は減少傾向だが、<u>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。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大矢野町からの通学が約7割を占め、自転車や徒歩、送迎での通学が多数。</li> <li><u>その他の市内他町や市外からは路線バス、</u>地域によっては船や自転車を利用。</li> <li>家族などによる送迎も多い。</li> <li>市内からの通学者に対して、上天草高校生徒通学バス定期購入補助金がある。</li> <li>バス事業者には、<u>定期券購入時の学校への出張販売や、学校行事に合わせた臨時バスの運行</u>など対応してもらっている。</li> </ul>
通学移動における課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>路線バスの運行状況により、進学を諦める生徒がいる。</u></li> <li><u>進学希望のある地域からのバス路線の充実や、通学に利用されているバス路線を維持</u>してほしい。</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>以前、<u>スクールバスの一般混乗実証実験</u>を実施したが、一般利用が進まなかった。</li> <li>混乗では、<u>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</u>となる。</li> <li>スクールバスは、朝の乗車率が高いが、帰りの便は乗車率が低く有効活用できれば良い。</li> <li>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。</li> </ul>	—

■商業関連	
買い物の実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>大矢野町・松島町からは大矢野町へ、松島町・姫戸町からは松島町へ、龍ヶ岳町は姫戸町や本渡方面への買物移動がある。</li> <li>買い物難民も存在している。</li> <li>樋島では移動販売が実施されている。</li> <li>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。</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停までの距離が遠い。公共交通空白地域はバス停から250m以上と設定されているが、高齢者には遠い。</li> <li>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。</li> <li>大型の商業施設の出店により、個人商店の衰退しており、<u>徒歩で行ける個人商店の閉店に伴い、ドア to ドアのサービスの必要性が高まっている。</u></li> <li><u>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</u>が、商業施設での送迎サービスの実施は難しい。</li> <li><u>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。</u></li> </ul>

■観光関連	
地域公共交通の利用実態等	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客の公共交通利用は<u>ごくわずか</u>で、<u>自家用車での来訪が多く</u>を占めており、<u>繁忙期は駐車場不足や渋滞が発生</u>。</li> <li>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の利用が多い。</li> <li><u>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、天草宝島ラインの利用が多い</u>。</li> <li>高齢者の観光客は、観光バスでの来訪が多い。</li> <li><u>宿泊施設の多くは、マイクロバスで団体客の送迎</u>を行っている。</li> <li>サイクルツーリズムの人気により<u>レンタサイクル利用は増えている</u>。</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客が増えれば、観光施設を繋ぐ周遊バスや、<u>拠点でのシェアリングサービスの可能性</u>もある。</li> <li><u>快速あまくさ号の便数を元に戻してもらいたい</u>。特に、午前中の来訪、夕方の帰宅時間帯。</li> <li><u>上天草市への観光来訪者は、非日常的な体験を求めている</u>ため、住民利用のために運行されている<u>路線バスや乗合タクシーの利用は避けられる</u>。</li> <li>乗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。</li> <li>JR 三角駅から上天草市の松島方面までのバスの運行。</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者に対する割引サービスなど、<u>来訪者が増える可能性が見えれば検討や協力可能</u>。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li><u>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</u>。</li> <li><u>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</u>。</li> </ul>

■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"> <li>I ターン移住者には、近所での送迎依頼が難しく、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。<u>公共交通の充実は、移住者を誘引するための大きな要素</u>となる。</li> <li>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。</li> <li><u>交通結節点として、三角港と前島港を位置付けている</u>。</li> </ul>
地域公共交通に求めるニーズ	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、<u>熊本空港からのアクセスの改善を検討</u>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）</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
地域公共交通との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>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</u>。</li> <li>移住検討者が上天草市にお試し滞在する際の、<u>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</u>。</li> <li><u>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</u>。</li> <li>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。</li> </ul>

1) 現行の公共交通空白地域の妥当性の検証・定義の見直し

(1) 公共交通空白地域の基準

本市の公共交通空白地域は、路線バスが運行されている地域の判断基準として、「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」という基準に基づき判断しています。

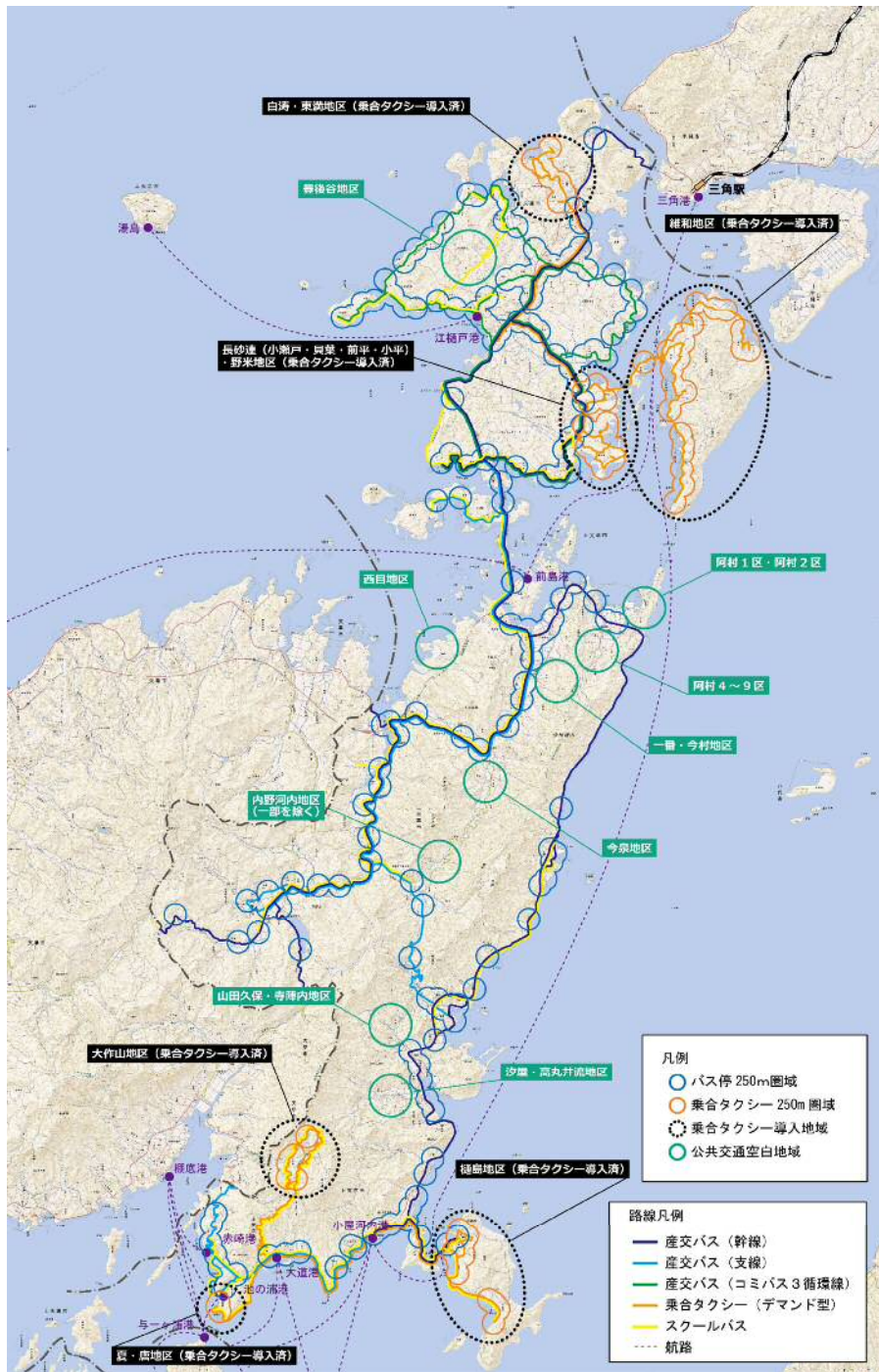


図 上天草市地域公共交通網形成計画策定時の公共交通空白地

■250mの根拠

※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/分であり、250m とした場合、概ね 10 分以内でアクセス可能な距離です。

※本市で実施したバス利用者への調査（H19.9.28）によると、バス停までの所要時間は 10 分以内が約 9 割を占めており、抵抗なくバスを利用できる環境と考えられていました。

(2) 公共交通空白地域の妥当性の検証・見直し

住民アンケート調査より把握した、自宅からバス停・乗合タクシー停留所（以下「停留所」という）までの距離と、路線バス・コミュニティバス又は乗合タクシーの利用頻度の関係性を確認したところ、自宅からバス停までの距離が近ければ、利用率が高いわけではないことが分かります。一方で、自宅からの距離が、20分以上の方は日常的に利用されていない状況にあり、利用できる環境でないといえます。

路線バス・コミュニティバス又は乗合タクシーの利用頻度は、年齢や運転免許証の所有状況による違いが見られ、運転免許証の保有率の低い10代の若年者や80代以上の高齢者が必要とされているものとなっています。

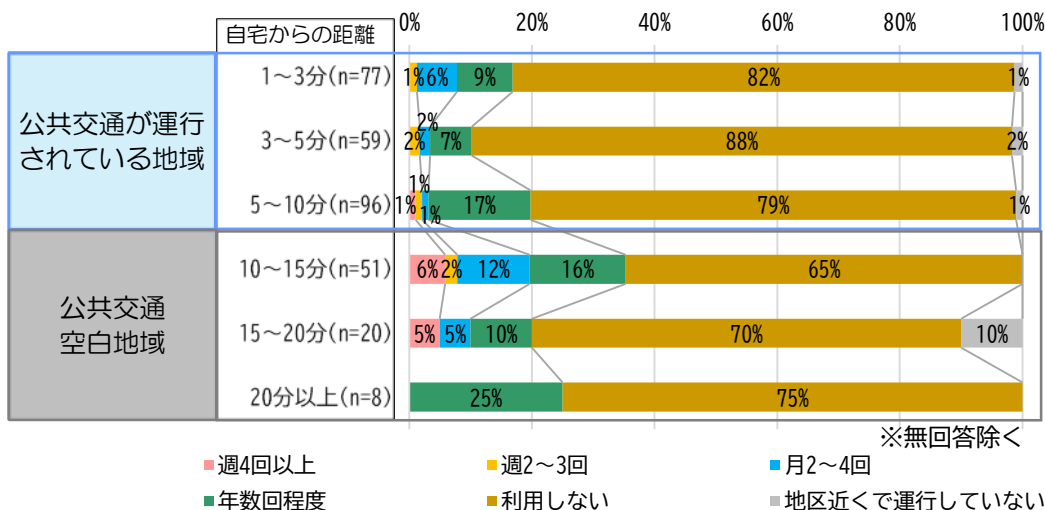


図 自宅からバス停・停留所までの徒歩での時間別のバス又は乗合タクシーの利用頻度  
 ※路線バス・コミュニティバスと乗合タクシーの利用頻度の高い方を採用  
 出典：住民アンケート調査結果

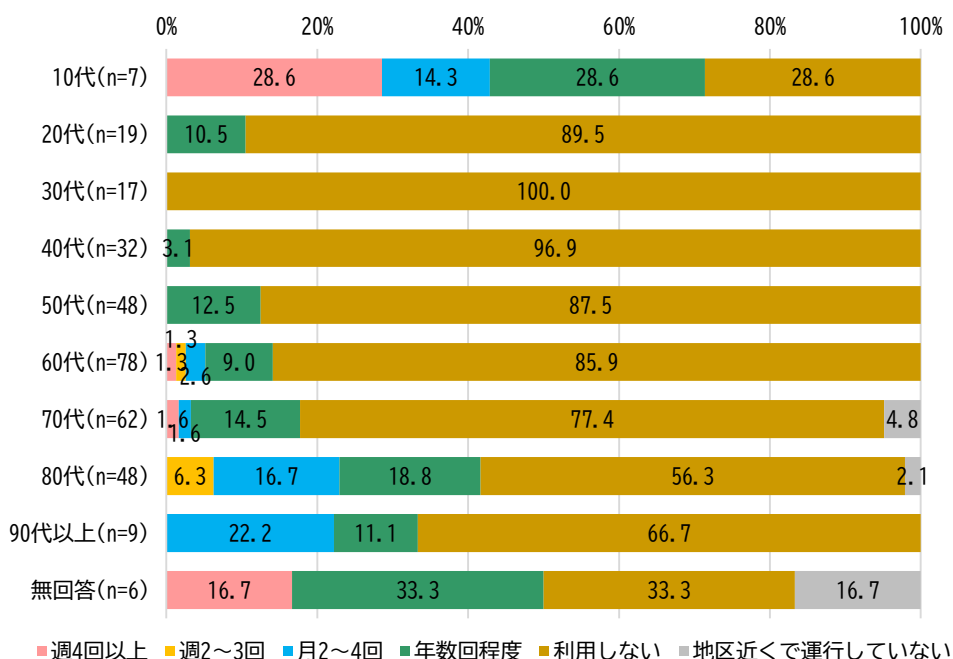


図 年代別のバス又は乗合タクシーの利用頻度  
 ※路線バス・コミュニティバスと乗合タクシーの利用頻度の高い方を採用  
 出典：住民アンケート調査結果



一方で、無理なく利用できる自宅からバス停・停留所までの距離については、今年度実施した住民アンケート調査において、徒歩での所要時間 10 分以内が約 9 割を占めています。

今回のアンケート調査では、約 80m/分の速度を目安として回答を得ていますが、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/分とされており、最も遅い速度 48m/分としたときの 10 分での歩行距離は 480mとなります。

しかし、自宅からバス停・停留所までの道のりは直線ではないことを考慮し、利用される公共交通を提供するうえでは、バス停・停留所から半径 400mまでを公共交通が運行されている地域とし、「公共交通空白地域」はバス停・停留所から半径 400m以遠に位置する行政区に再設定します。

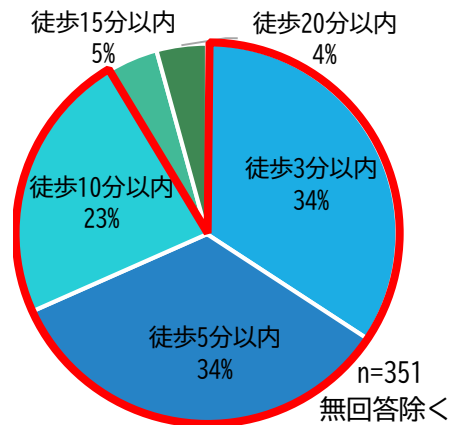


図 無理なく利用できる自宅からバス停・停留所までの距離

出典：住民アンケート調査結果

#### ■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、下記の通り設定します。

#### 【公共交通空白地域の定義（見直し）】

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。

#### 〔参考資料〕「地域公共交通づくりハンドブック」（国土交通省）

##### ○空白地域の捉え方

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m以上、バス停から半径 300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

前述の見直しを行った判断基準「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」による「公共交通空白地域」は下図のとおりとなります。

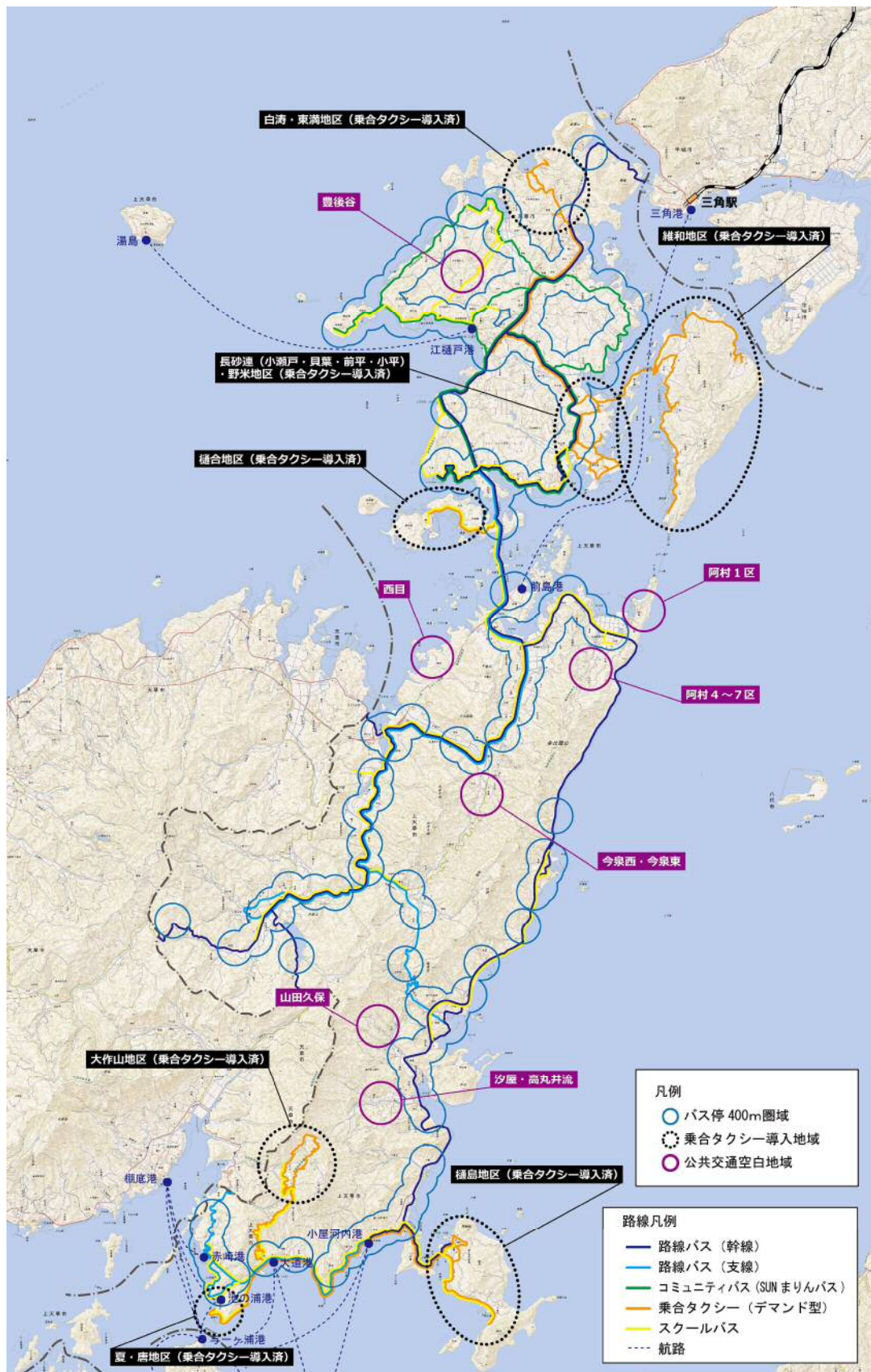


図 上天草市の公共交通空白地域 (見直し)

1) 現行の生活交通導入の流れ並びに路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準

①生活交通導入の流れ

本市では、下図のとおり運用を行ってきました。

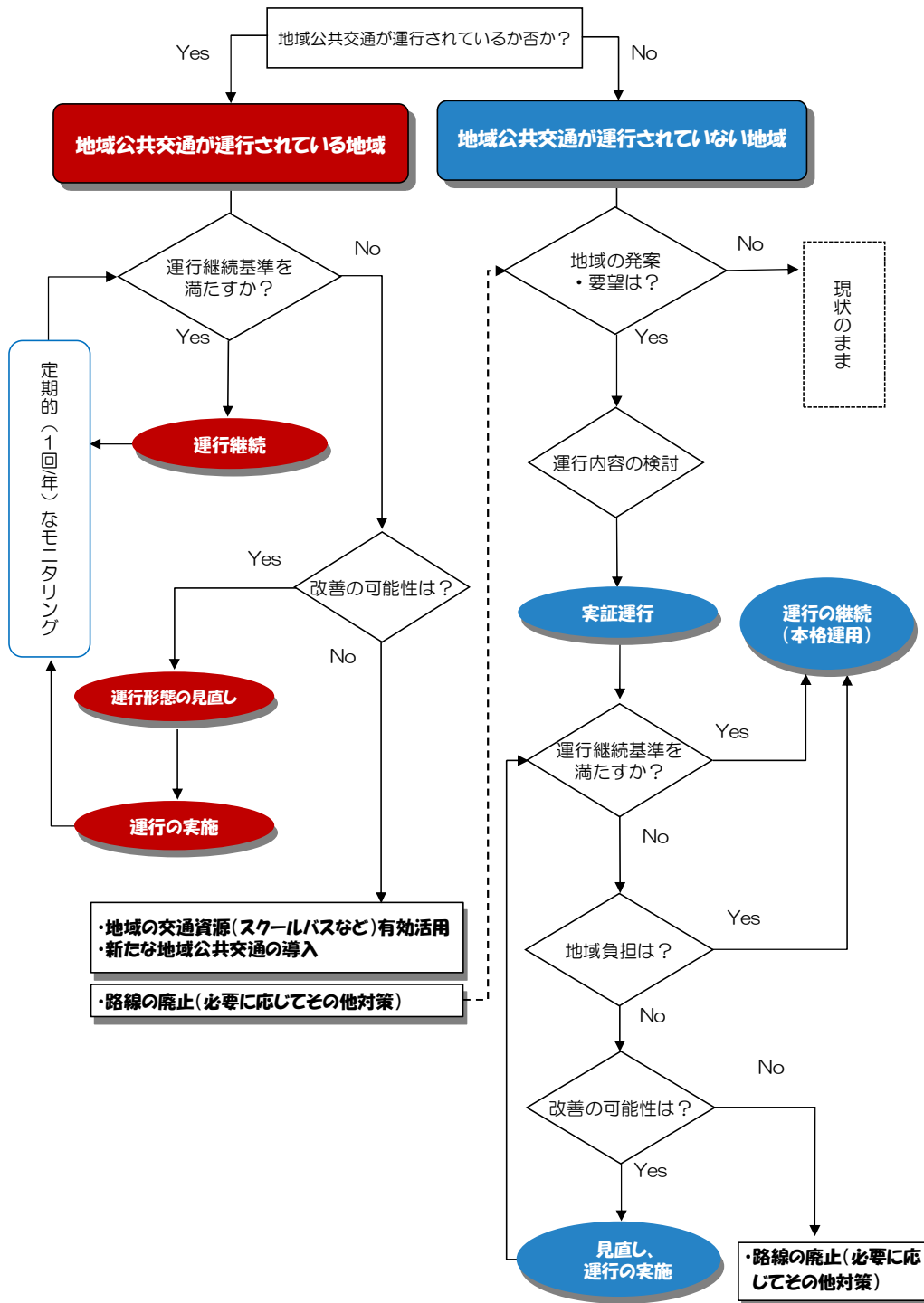


図 現行の生活交通導入フロー

②路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準

路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準は、次のとおりです。

- 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

ア 路線バス

現在、路線バス・コミュニティ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」と設定していますが、全 20 系統のうち運行継続基準を満たしているのは 6 系統、満たしていないのは 14 系統となっています。

表 系統別の利用状況

番号	起点	経由地1	経由地2	終点	系統 キロ程 (km)	年間実車走行キロ(km)		運行期間		1日当たり 運行回数 (回)	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	輸送人員 (人)	経常欠損額(円) うち申請団体 受持分(円)
						うち 上天草市 (km)	うち 上天草市 (km)	始期	終期						
1	さんばー	大矢野庁舎前	三角西港前	三角産交	14.3	10,553	5,756	R02.10.01	R03.09.30	3.0	0.7	2.1	×	1,446	1,381,000
2	三角産交	三角港入口	さんばー	さんばー	10.1	40,491	28,464	R02.10.01	R03.09.30	5.4	0.5	2.7	×	10,414	7,014,000
3	さんばー	大矢野庁舎前	三角産交	三角防災拠点センター	14.1	45,346	22,834	R02.12.01	R03.09.30	8.0	0.9	7.2	▲	9,672	5,340,000
4	さんばー	樋合入口	天草宝島ライン東場前	松島庁舎	10.0	14,440	14,440	R02.10.01	R03.09.30	1.9	0.3	0.5	×	1,521	3,693,000
5	教良木	知十	上天草高校前	さんばー	28.3	34,186	34,186	R02.10.01	R03.09.30	1.6	3.2	5.1	●	6,561	5,130,000
6	さんばー	松島	新道牟田漁港	赤崎(天草・池の浦)	41.8	53,170	53,170	R02.10.01	R03.09.30	1.7	4.3	7.3	●	16,731	6,875,000
7	赤崎	竜ヶ岳	牟田	松島	31.0	22,537	22,537	R02.10.01	R03.09.30	0.9	0.9	0.8	×	1,901	5,454,000
8	松島	牟田	竜ヶ岳	赤崎	31.4	30,427	30,427	R02.10.01	R03.09.30	0.9	0.9	1.1	×	3,000	7,311,000
9	松島	教良木	姫戸港	赤崎(天草・池の浦)	37.4	54,380	54,380	R02.10.01	R03.09.30	1.9	0.4	0.7	×	3,047	14,058,000
10	教良木	内野河内	竜ヶ岳学校前	赤崎(天草・池の浦)	24.4	11,810	11,810	R02.10.01	R03.09.30	1.0	0.1	0.1	×	300	3,181,000
11	松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	竜ヶ岳学校前	42.1	20,376	17,182	R02.10.01	R03.09.30	1.0	0.9	0.9	×	2,097	4,225,000
12	本渡ハステター	本渡東小学校	大河内	教良木	31.8	64,936	10,006	R02.10.01	R03.09.30	2.7	0.5	1.3	×	4,910	2,576,000
13	本渡ハステター	浦	教良木	松島	45.4	88,479	32,936	R03.04.01	R03.09.30	5.3	0.9	4.7	▲	8,299	8,042,000
14	松島	大浦	上津浦漁協前	本渡ハステター	34.2	22,435	4,723	R02.10.01	R03.09.30	0.9	5.0	4.5	●	8,570	465,000
15	松島	大浦港	上津浦	本渡ハステター	39.7	9,607	1,742	R02.10.01	R03.09.30	0.5	2.1	1.0	▲	1,830	372,000
16	本渡ハステター	さざ波の湯	大浦港	松島	40.3	107,331	19,176	R02.10.01	R03.09.30	3.6	1.3	4.6	●	11,890	4,543,000
17	さんばー	漁協前	さんばー	さんばー	15.8	32,595	32,595	R02.10.01	R03.09.30	5.6	1.2	6.7	●	9,157	7,970,000
18	さんばー	漁協前	瀬高	さんばー	19.2	13,939	13,939	R02.10.01	R03.09.30	3.0	1.0	3.0	●	3,370	3,467,000
19	さんばー	治郎田	宮島	さんばー	11.0	7,975	7,975	R02.10.01	R03.09.30	2.9	0.3	0.8	×	866	2,105,000
20	さんばー	南(野釜)	さんばー	さんばー	19.1	48,573	48,573	R02.10.01	R03.09.30	6.9	0.6	4.1	▲	5,512	12,804,000

出典：市資料

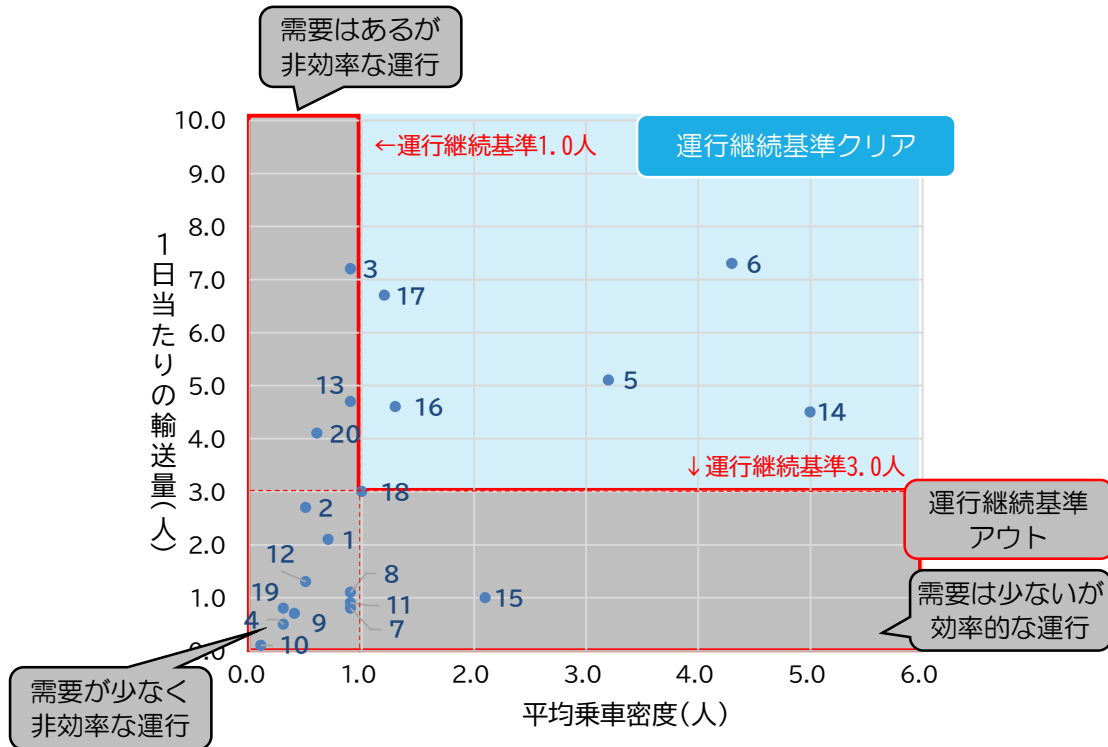


図 系統ごとの平均乗車密度と1日当たりの輸送量の分布

平均乗車密度は、運行効率性を判断しており、収支率と相関があります。また、1日当たりの輸送量は、運行効率性に関わらず需要の大きさを評価しています。

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。

表 路線バスの運行継続基準に対する対応方針

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-る	大矢野庁舎前	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-る	さんば-る	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-る	大矢野庁舎前	三角産交	三角防災拠点センター	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-る	種合入口	天草宝島3の乗場前	松島庁舎	0.3	0.5	×	無	〔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-る	3.2	5.1	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
6	さんば-る	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-る	漁協前		さんば-る	1.2	6.7	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
18	さんば-る	漁協前	瀬高	さんば-る	1.0	3.0	●	無	〔基準クリア〕路線バス継続
19	さんば-る	治郎田	宮島	さんば-る	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-る		南(野釜)	さんば-る	0.6	4.1	▲	無	〔基準アウト〕路線バス継続し運行改善を図る

出典：市資料

## イ 乗合タクシー

乗合タクシーの運行継続基準は、「収支率 33.0%以上」と設定していますが、現在運行している 8 地区のうち、基準を満たしている地区は 1 地区のみとなっています。

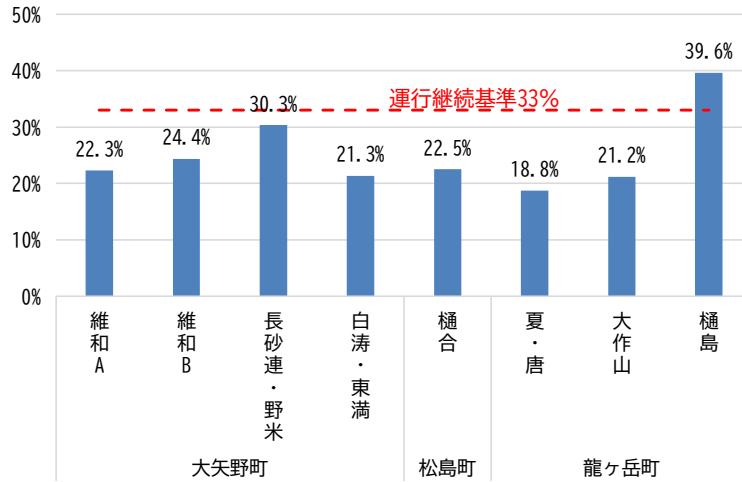


図 乗合タクシーの運行地区別収支率

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。

表 乗合タクシーの運行継続基準に対する対応方針

		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、改善しない場合には、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 白涛・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、サービス過剰となっている。	週3日運行に変更し、運行改善を図る
松島町	e 樋合	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
龍ヶ岳町	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、サービス過剰となっている。	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
	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、サービス過剰となっている。	
	h 樋島	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	-	-

※交通弱者人口は住民基本台帳（令和4（2022）年4月1日時点）

※収支率、年間利用者数は令和3年度実績

◆収支率 33%を確保するために

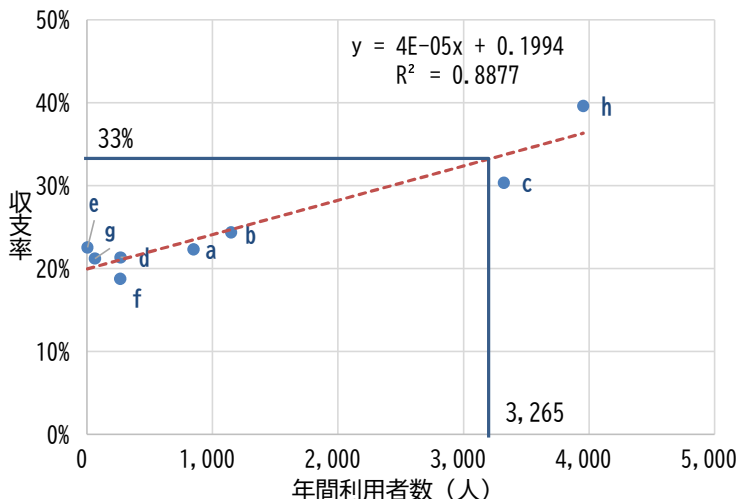


図 収支率と年間利用者数の関係

- 収支率 33%を達成するためには、年間利用者数 3,265 人が必要となるという算定結果が出ています。
- 乗合タクシー導入地域全体での交通弱者 1 人当たりの年間利用回数が 6.9 回であることを踏まえ、収支率 33%を達成するためには、交通弱者が 480 人以上在住する地区への導入が必要と考えられます。  
(3,265/6.9≒480)
- その他、1 人当たりの年間利用回数を向上させることや、480 人以下の地区への導入においては、運行日数を減らすなどの対応が必要となると考えられます。

表 令和 5 (2023) 年 10 月からの乗合タクシー運行地区の交通弱者人口

R5.10乗合タクシー導入地区	交通弱者人口	現在の収支率	R5.10以降の運行日
大矢野町	維和A	201	22.3% 毎日運行
	維和B	212	24.4% 毎日運行
	長砂連・野米	367	30.3% 毎日運行
	白涛・東満	95	21.3% 週3日運行に変更
	登立	418	- 週3日運行で新規導入
松島町	樋合	109	22.5% 2ルートを隔日で平日のみ運行
姫戸町	上島	1,931	- 平日のみ運行で新規導入
龍ヶ岳町	大道	467	- 地区を拡大し平日のみ運行に変更
	樋島	407	39.6% 平日のみ運行
合計	4,207		

⇒全地区で利用促進策を実施

【達成できなかった場合】

- ⇒維和 A：運行曜日の限定、維和 B との地区統合（交通弱者 413 人に）
- ⇒維和 B：運行曜日の限定、維和 A との地区統合（交通弱者 413 人に）
- ⇒長砂連・野米：運行曜日を限定
- ⇒白涛・東満：運行便数を減少、その他送迎サービスや自家用有償運送への移行を検討
- ⇒樋合：運行便数を減少、その他送迎サービスや自家用有償運送への移行を検討

## 2) 生活交通導入の流れ並びに路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準の見直し

### ①生活交通導入の流れ

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、下図のとおり生活交通導入フローを見直します。

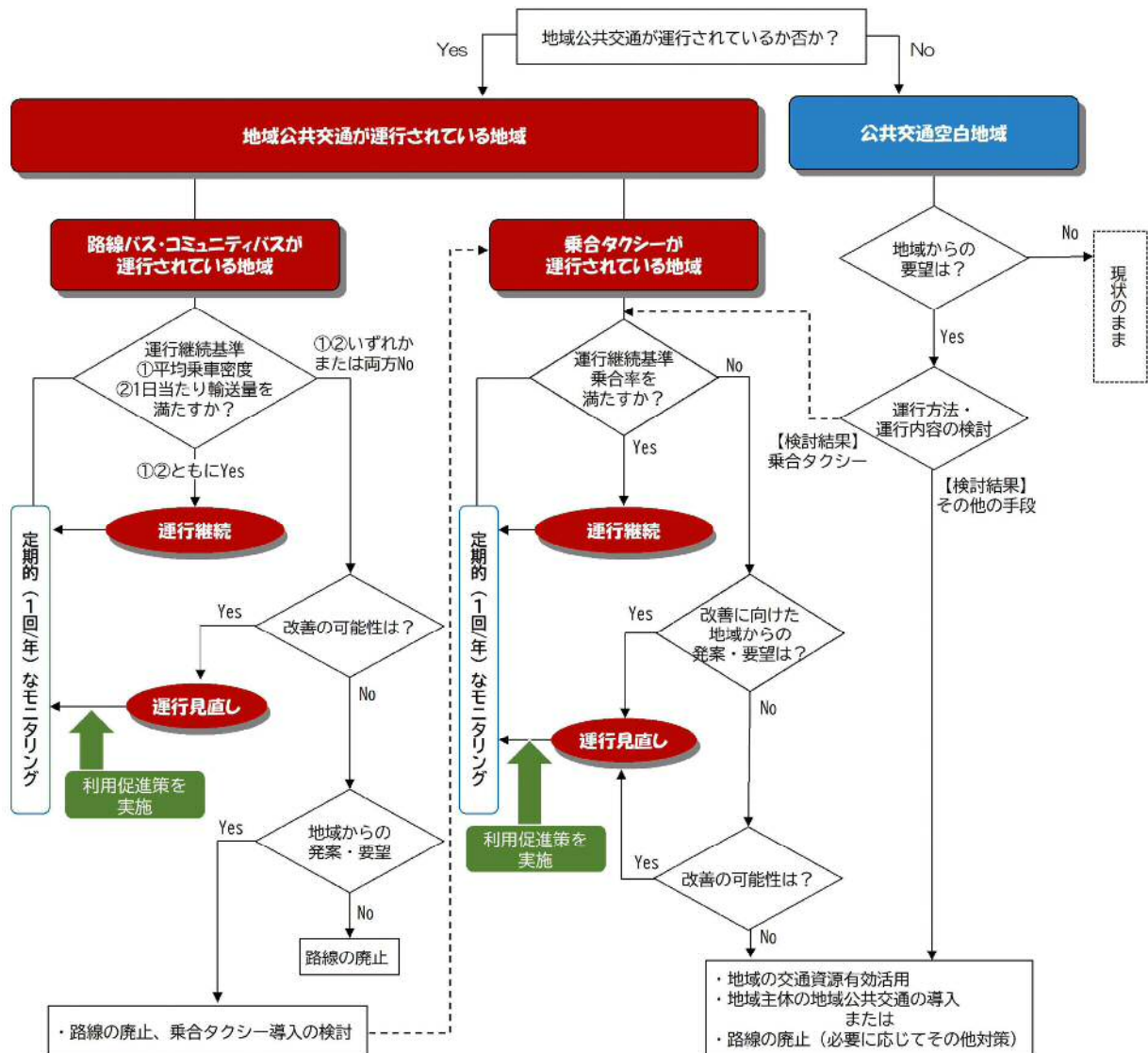


図 生活交通導入の見直しフロー



## ②路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準

現行の路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準は、平成25(2013)年2月に策定した「上天草市生活交通ネットワーク計画」において、増加することが見込まれていた当時の路線バスに係る補助金（経常損失額を補填）の増加を抑え、維持することを基準として設定しました。

一方で、「上天草市生活交通ネットワーク計画」策定後、変化する社会情勢を踏まえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」の施行や、「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」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。

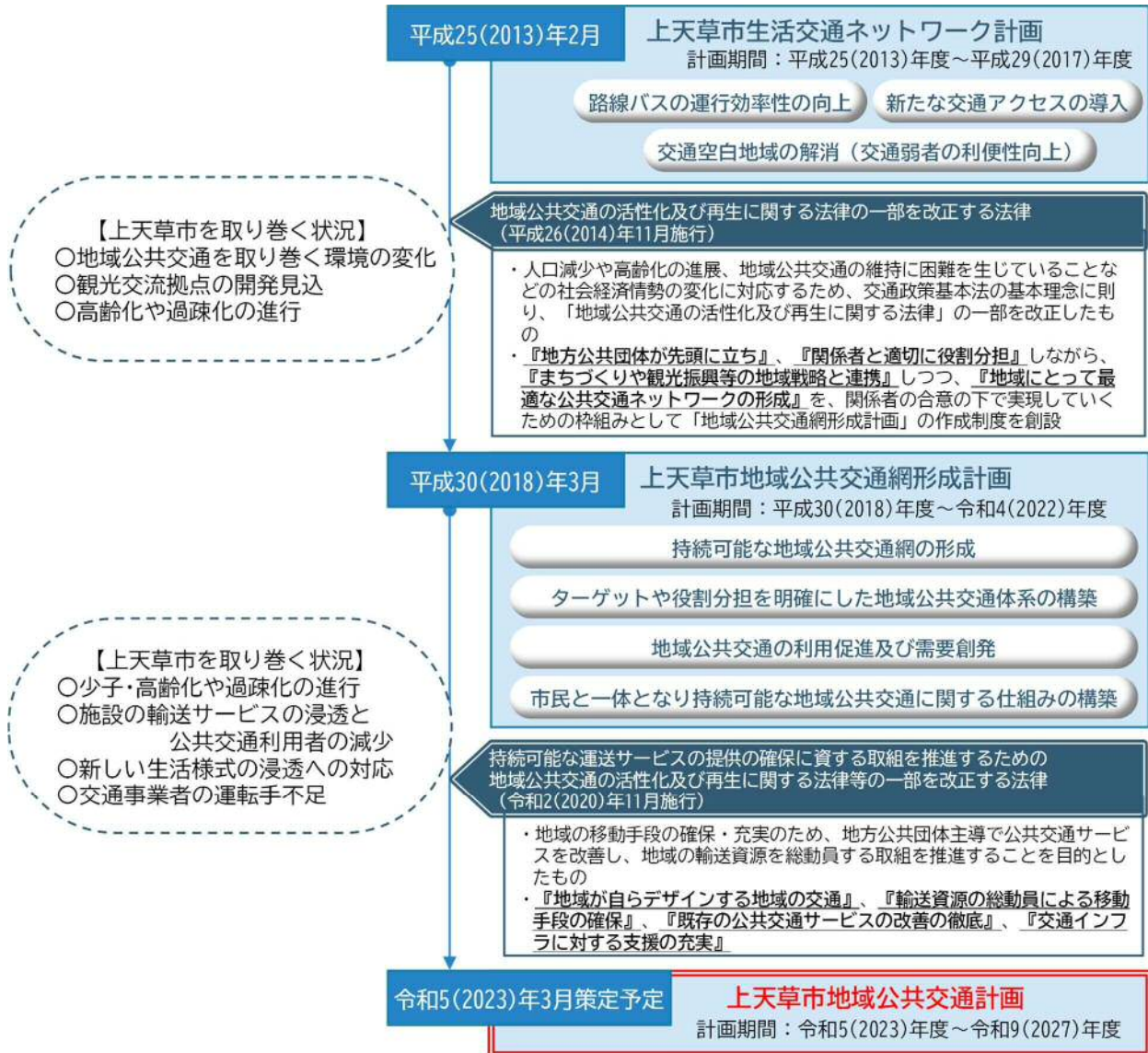


図 上天草市生活交通ネットワーク計画策定以降の変化

## ア 路線バス

平均乗車密度とは、ある系統のバス 1 便あたりの平均利用者数で、起点から終点まで平均して常時車内に乗車している人数のことです。これが 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。

上天草市関連の路線バス系統において、平均乗車密度と収支率の関係から、平均乗車密度が 1.0 人の時の収支率は約 20%となっており、残りの約 80%が経常欠損額として行政が負担（他市に跨る系統は延長で按分）しています。

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と 1 日当たりの輸送量により行うこととし、「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」を運行継続基準とします。

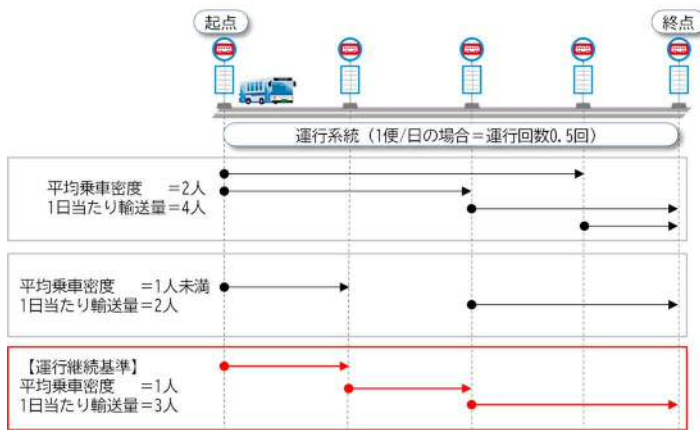


図 平均乗車密度と輸送量

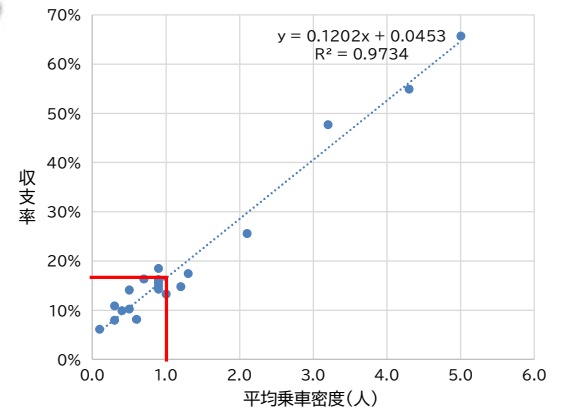


図 平均乗車密度と収支率の関係  
（令和 3（2021）年実績）

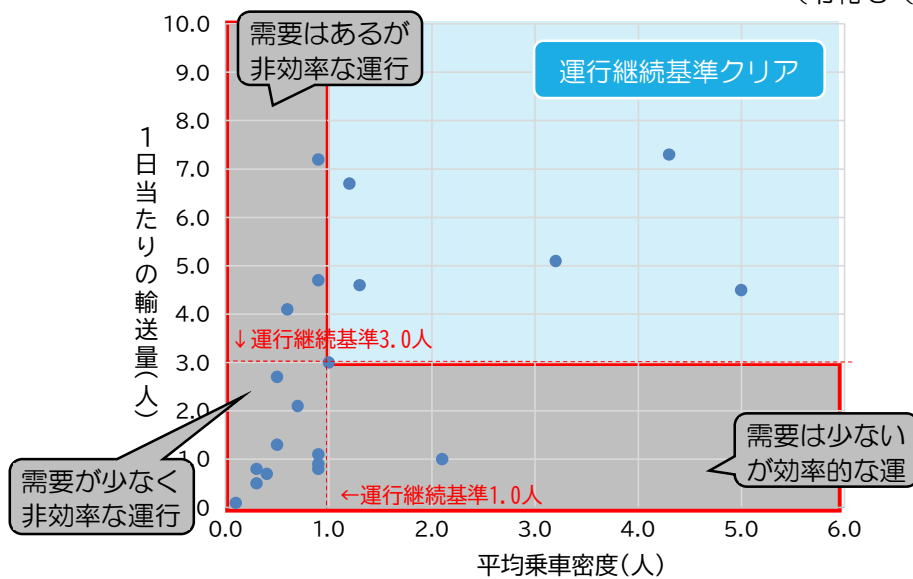


図 系統ごとの平均乗車密度と 1 日当たりの輸送量の分布（再掲）

## イ 乗合タクシー

乗合タクシーの運行継続基準は、収支率 33%における乗合率は約 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 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、引き続き、収支率 33%を運行継続基準として運用します。

一方で、利用が定着していない地域が多く見られることから、利用促進策を十分に図っていく必要があります。

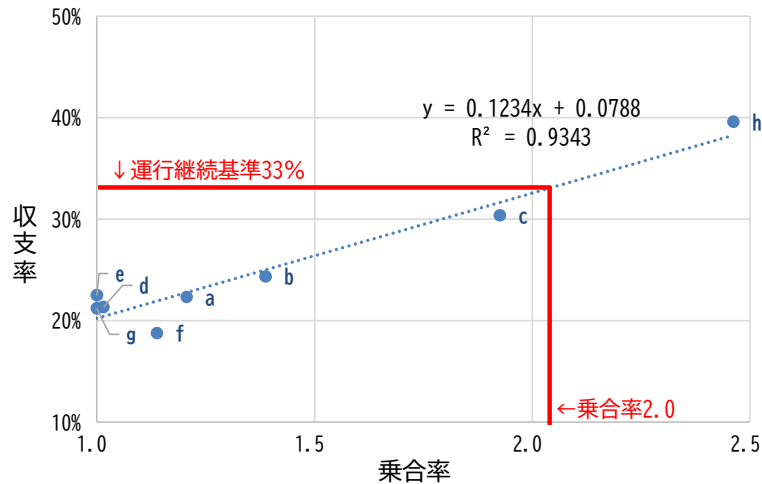


図 乗合タクシーの収支率と乗合率の分布

### 【上天草市生活交通導入ガイドラインの今後の取扱いについて】

本市は、平成 25（2013）年 2 月に策定した『上天草市生活交通ネットワーク計画』において、持続可能な生活交通ネットワークを構築するための生活交通導入の基本的な考え方や導入フローなどを示す「上天草市生活交通導入ガイドライン（以下「ガイドライン」という。）」を定めました。

本市では、これまで生活交通の導入について検討・実施してきましたが、人口減少・高齢化が著しく進展する中、ガイドラインで定める導入要件が地域の実情に鑑みた生活交通導入の実態と合わないケースがあります。また、近年は路線バスからコミュニティバスへの転換など、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しており、ますます地域の実情に合った公共交通を構築することが求められます。

このことから、ガイドラインは廃止することとし、上記のとおり生活交通導入の流れ並びに路線バス及び乗合タクシーの運行継続基準を改めて定めます（現行の運行継続基準の引継ぎ）。