



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が高く、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

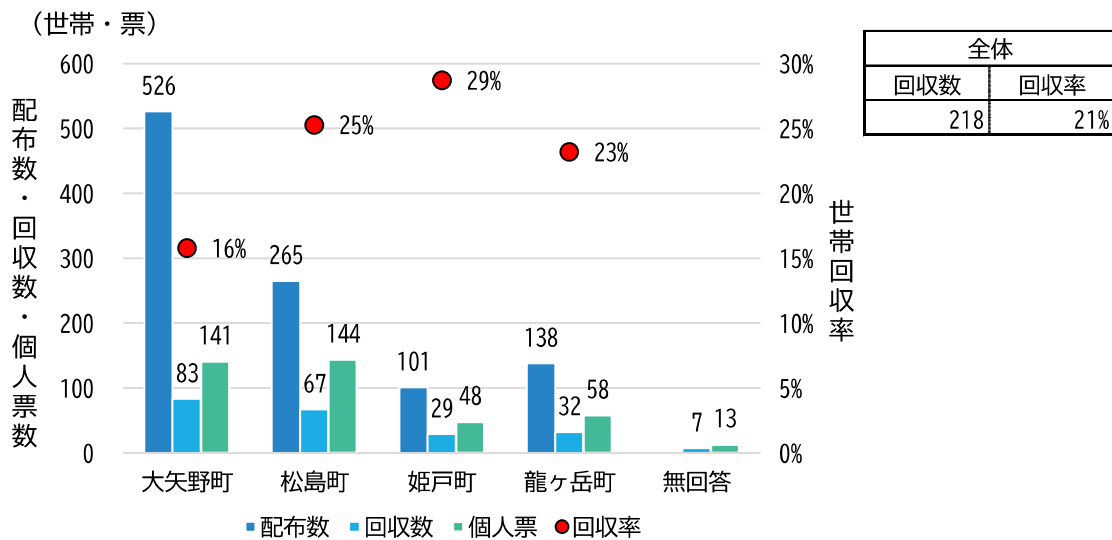


図 地域別の人口・配布数・回収状況

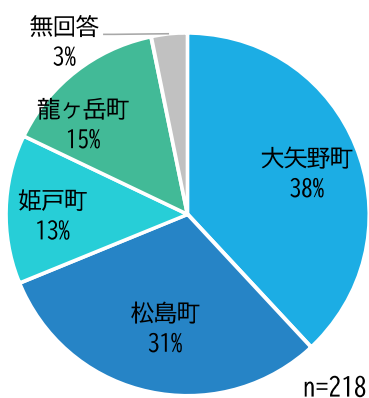
## 1) あなたの世帯について

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。

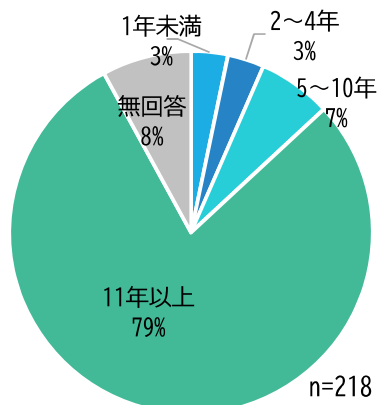
2人世帯の割合が多く、世帯人数1~2人に対し1台所有している世帯が多い状況です。自家用車を保有していない世帯は1割程度です。

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。

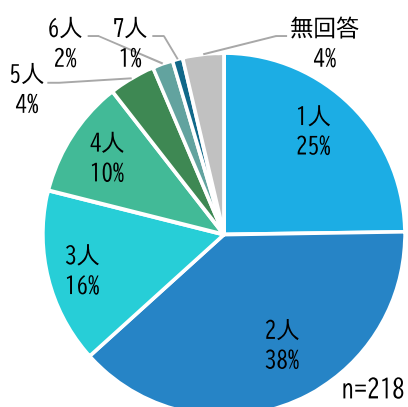
### ①お住まい



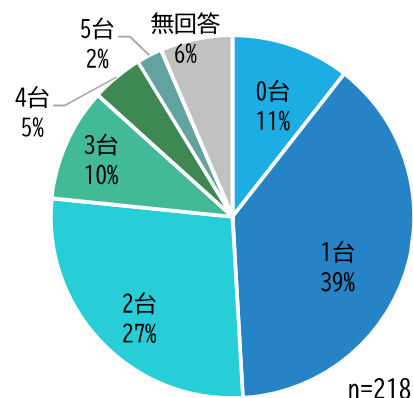
### ②居住年数



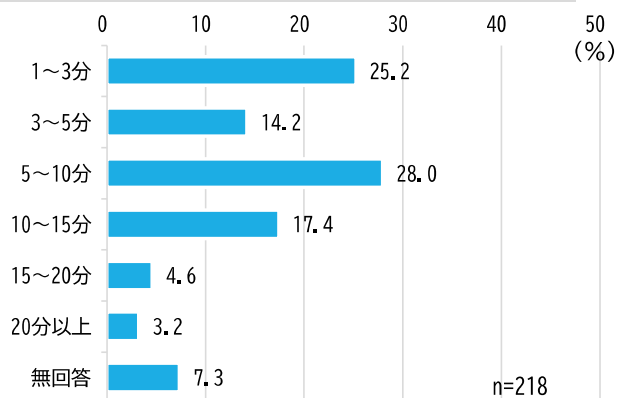
### ③世帯員人数



### 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





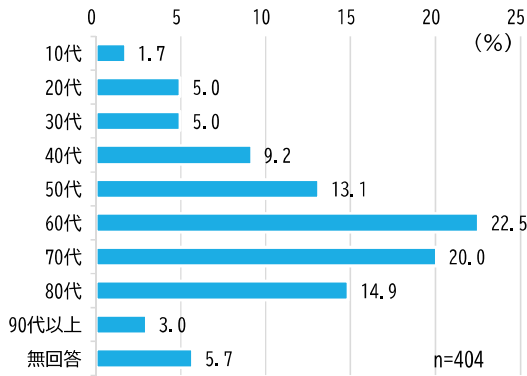
2) 回答者について

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。

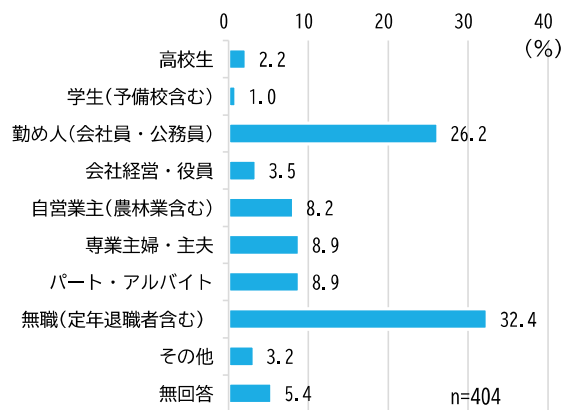
全年代の約8割が運転免許証を保有しており、70代でも8割以上、80代でも約4割が運転免許証を保有しています。高齢になるに従い免許を取ったことがない方も多く、免許返納も徐々に進んでいます。

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。

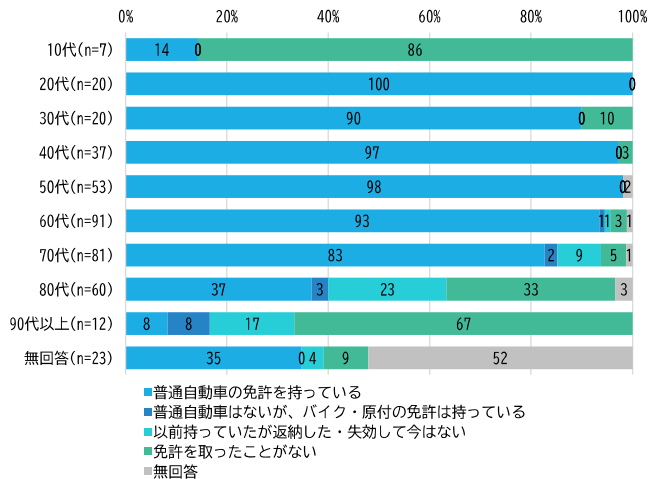
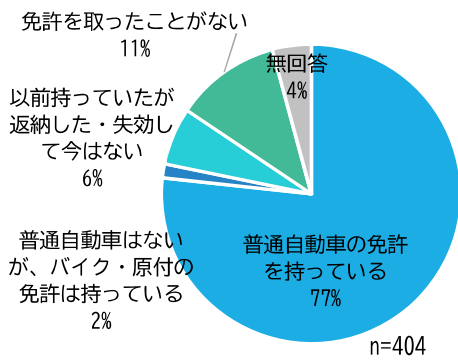
①回答者の年齢



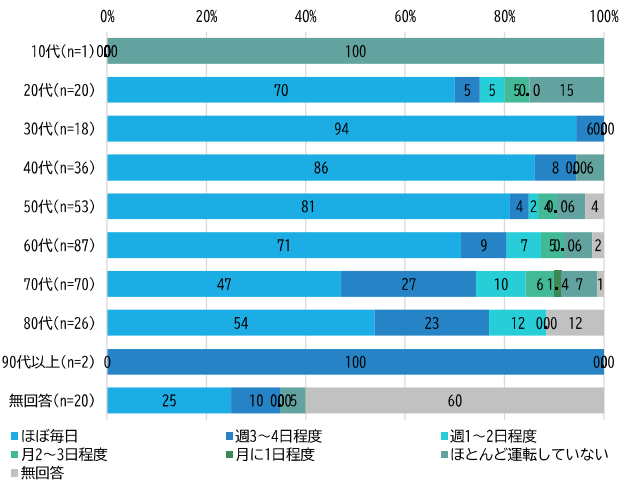
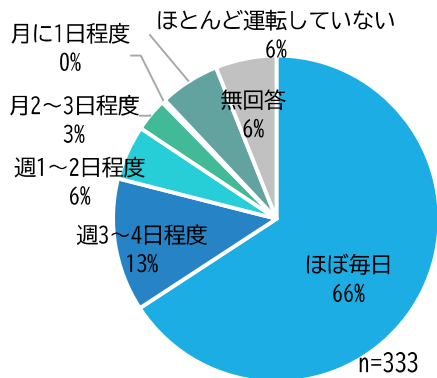
②回答者の職業



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

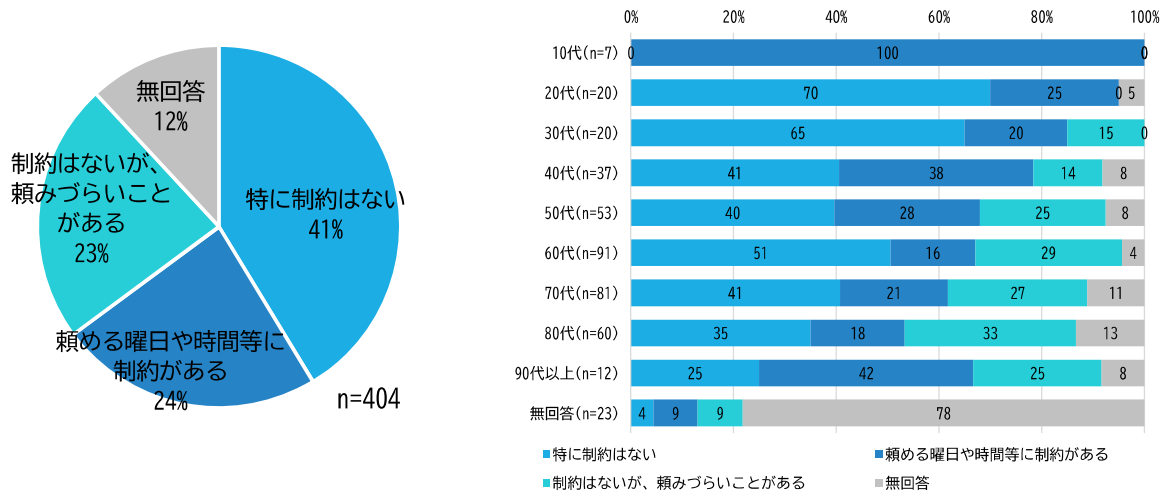


送迎の依頼に関しては、約 4 割が制約はないと回答していますが、曜日や時間での制約がある、頼みづらいことがある方も、それぞれ 2 割程度で、自由に気兼ねなく送迎を頼めない方も多くいます。

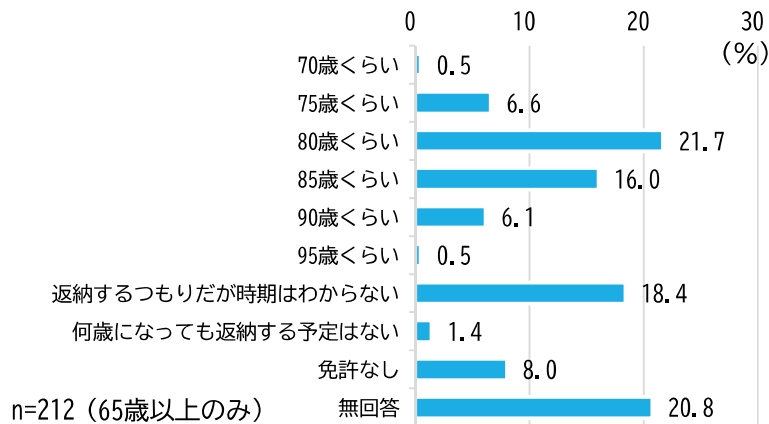
運転免許証の返納については、約 2 割は無回答と関心が低く、80 歳くらいや 85 歳くらいを予定されている方が多く、また、時期はわからないという方も多くいます。

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。

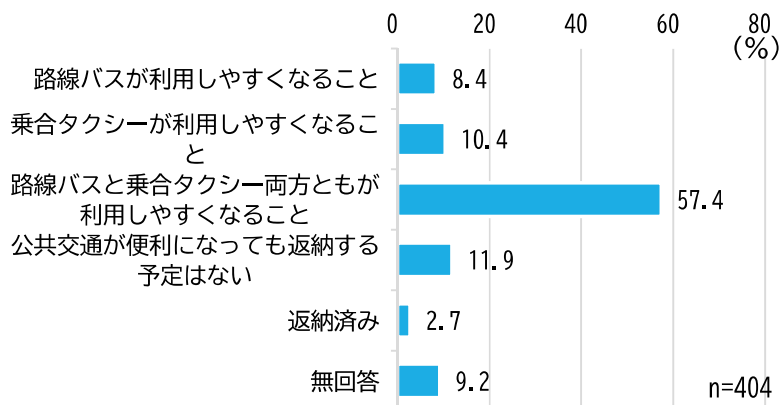
### ⑤送迎を依頼する場合の制約



### 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



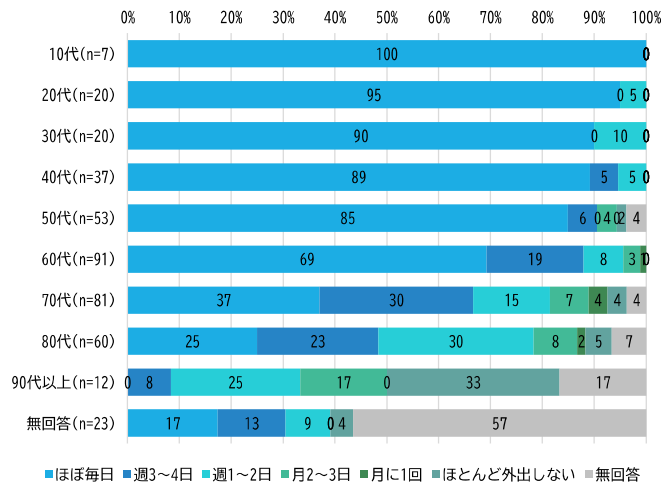
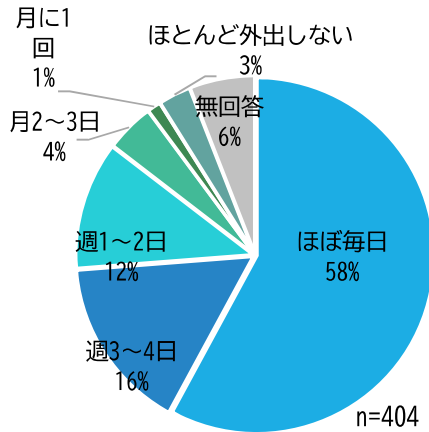


### 3) 日常の移動について

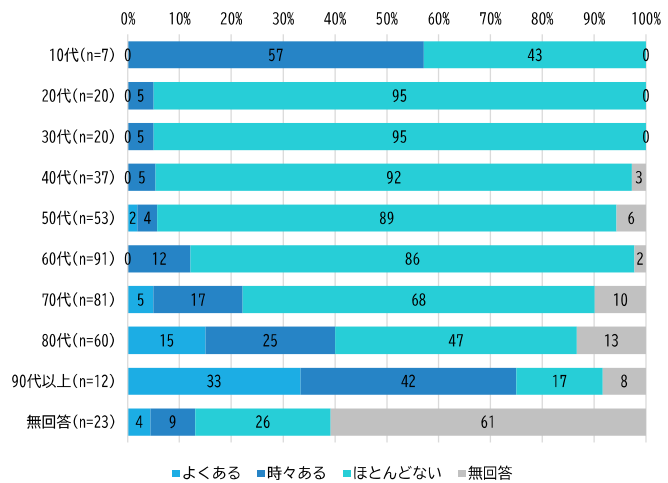
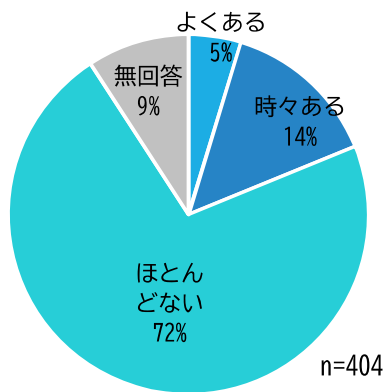
日常生活において、ほぼ毎日外出される人が6割以上を占めています。年代別では、高齢になるに従い、外出頻度が減っており、90代以上では約3割が「ほとんど外出しない」と回答しています。

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。

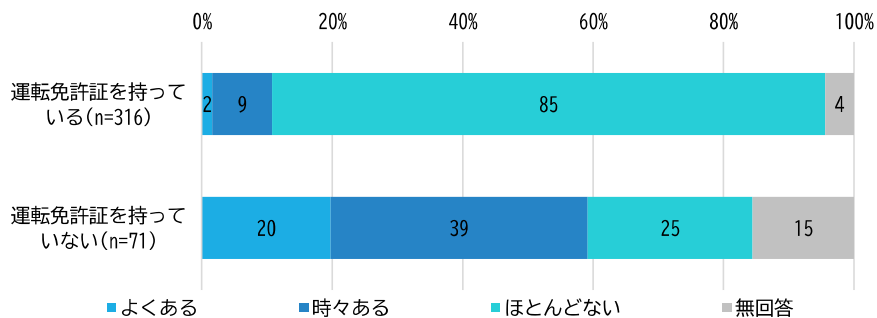
#### ①外出頻度



#### ②移動手段がなく外出をあきらめること



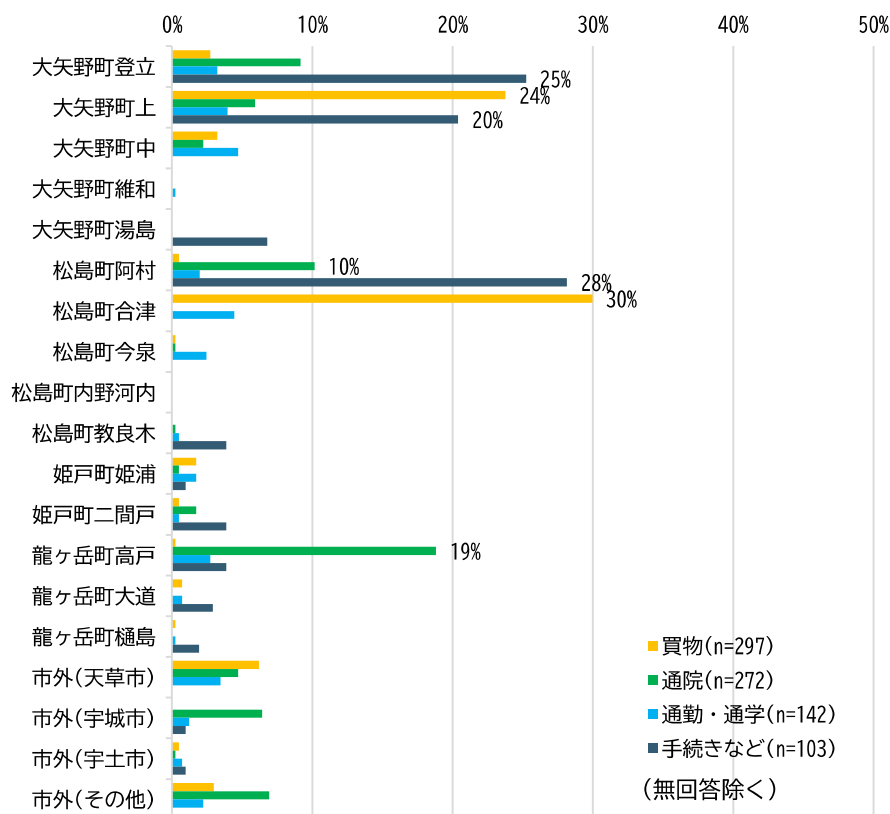
#### ②-1 運転免許証の保有状況別の移動手段がなく外出をあきらめること



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、龍ヶ岳高戸（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		龍ヶ岳		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	マリーナ	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		龍ヶ岳		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

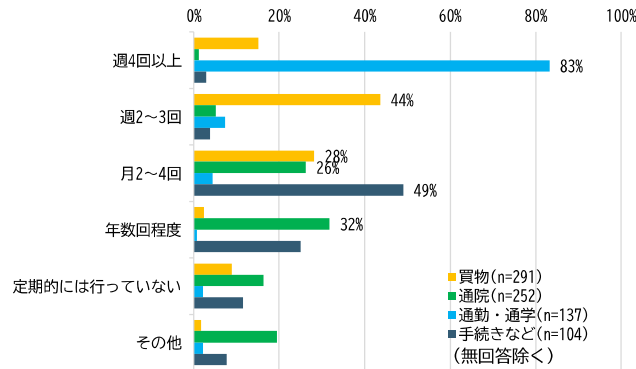


外出頻度については、買物では週2～3回、通院では月2～4回や年数回程度、通勤・通学では週4回以上、手続きなどでは月2～4回が最も多い傾向にあります。

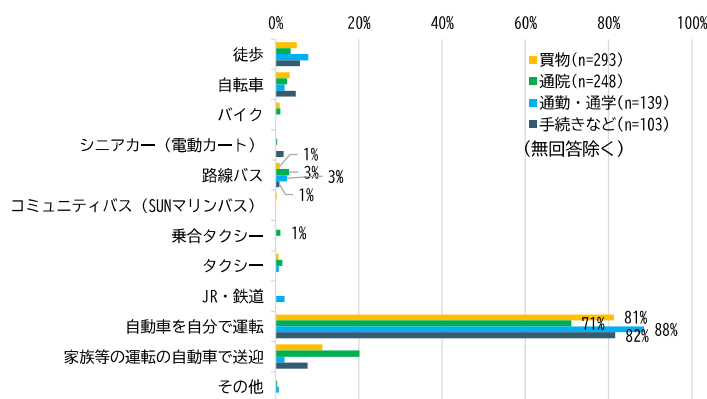
外出時の移動手段は、いずれの目的でも、自動車を自分で運転が7～8割を占めており、通院では家族等の運転の自動車で送迎が約2割となっています。路線バスの利用は、いずれもごくわずかで、1～3%に留まっています。

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。

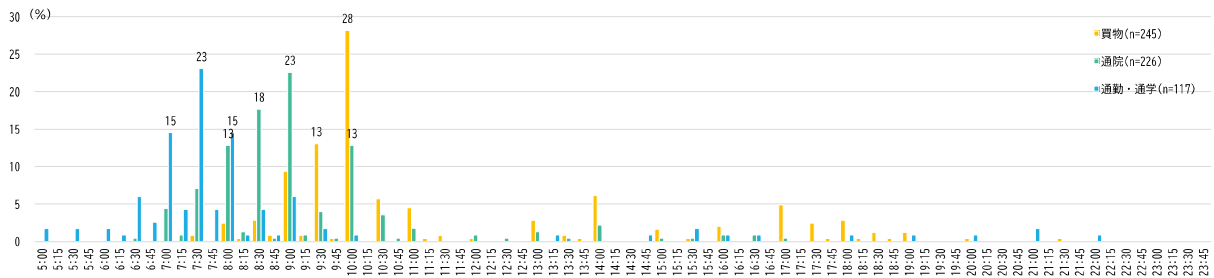
④日常生活・目的別での外出頻度について



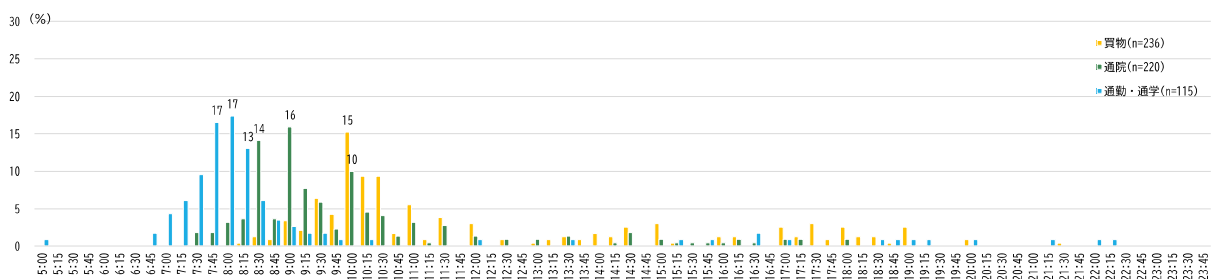
⑤日常生活・目的別での移動手段について



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



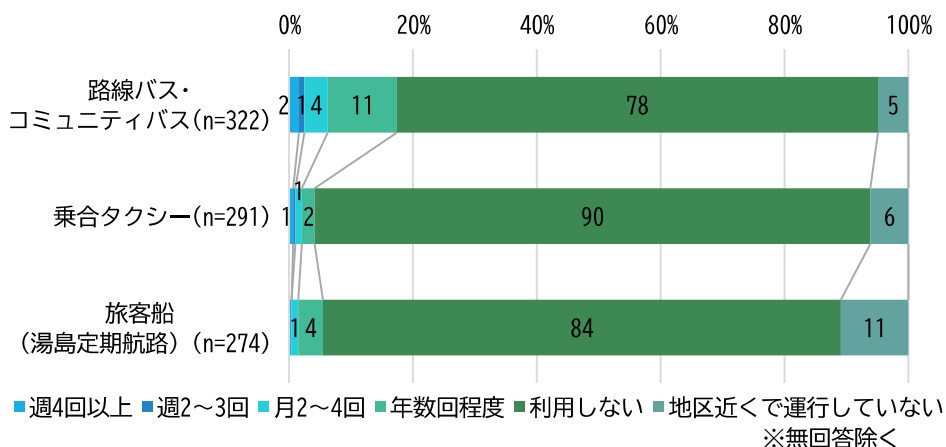
#### 4) 公共交通の利用状況について

##### 【公共交通の交通手段ごとの利用頻度】

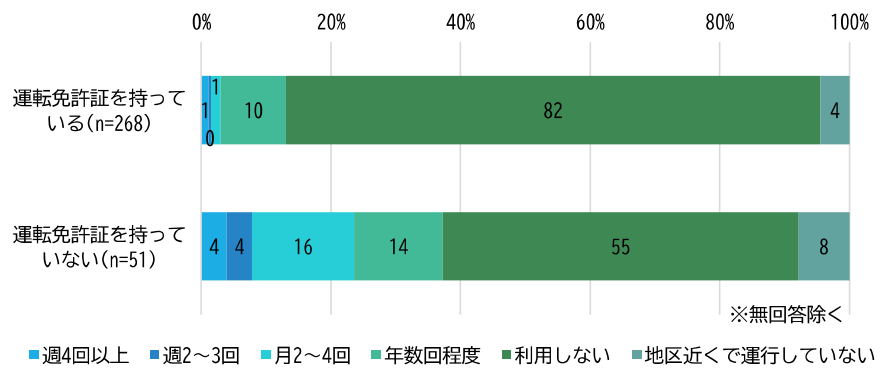
公共交通を「利用しない」人は、路線バス・コミュニティバスで約8割、乗合タクシーで約9割、旅客船で約8割を占めています。広域で運行されている路線バス・コミュニティバスでも、月に2回以上利用しているのは1割以下にとどまっています。

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





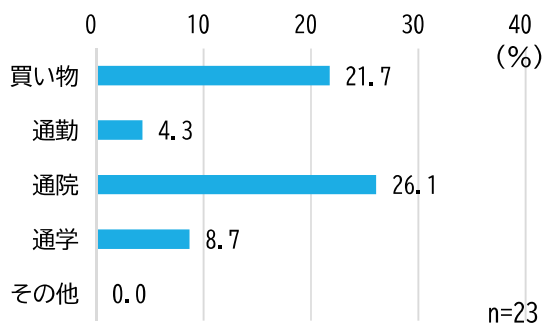


【公共交通利用時の移動目的・目的地・利用する理由】

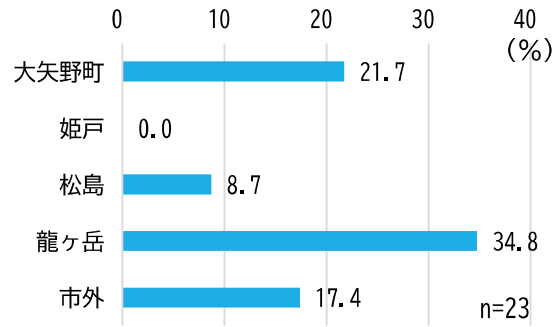
公共交通（バス・乗合タクシー）を利用する目的は、通院が最も多く、龍ヶ岳（上天草総合病院）が最も多く、次いで買い物目的や大矢野町への移動での利用が多い傾向にあります。

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。

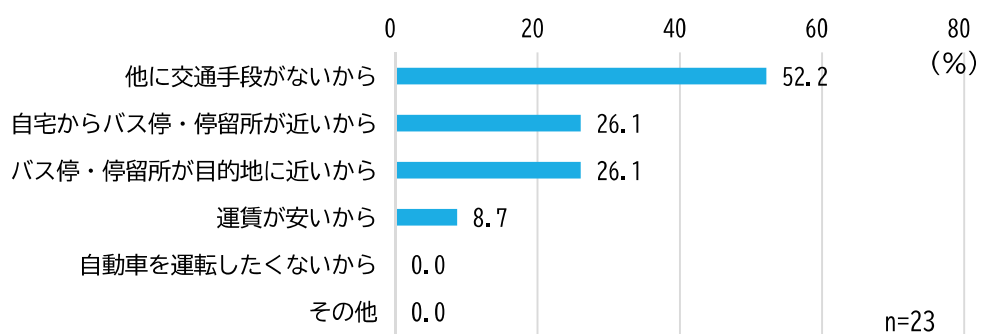
②公共交通（バス・乗合タクシー）を利用する主な移動目的



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

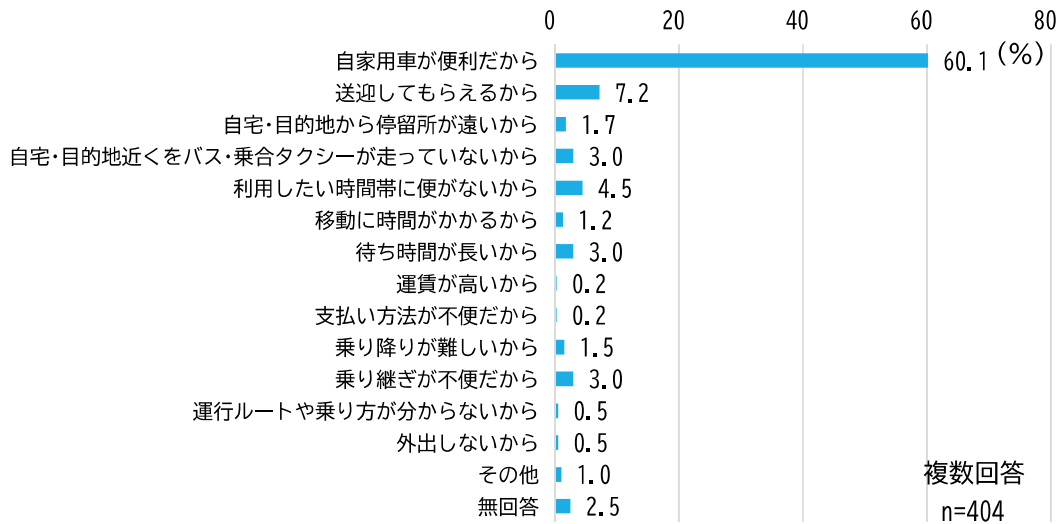


【利用しない理由・不便さ】

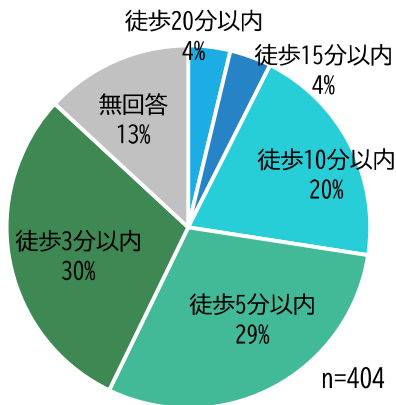
路線バス・乗合タクシーを利用しない理由としては、「自家用車が便利だから」が6割を占めています。無理なく利用できるバス停までの距離としては、徒歩5分（約400m）以内まで許容される人が約6割を占めています。

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。

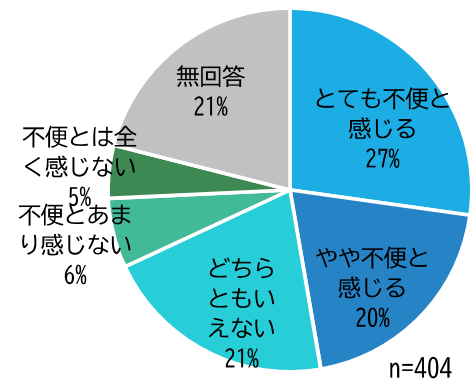
⑤バス・乗合タクシーを利用しない理由



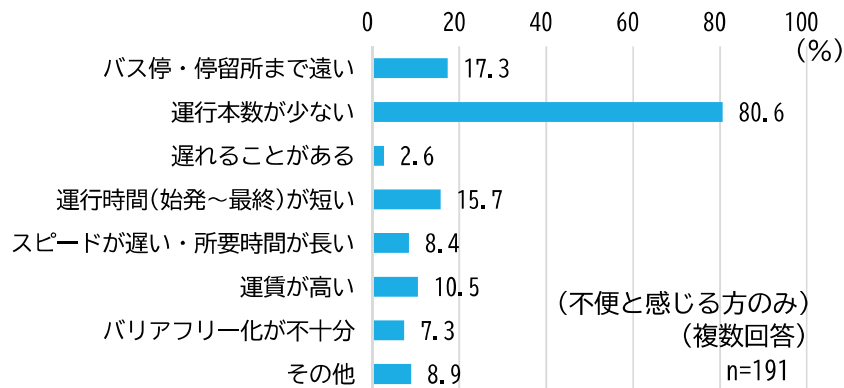
⑥無理なく利用できる自宅からバス停・停留所までの距離



⑦公共交通を不便だと感じるか



⑧不便だと感じる理由



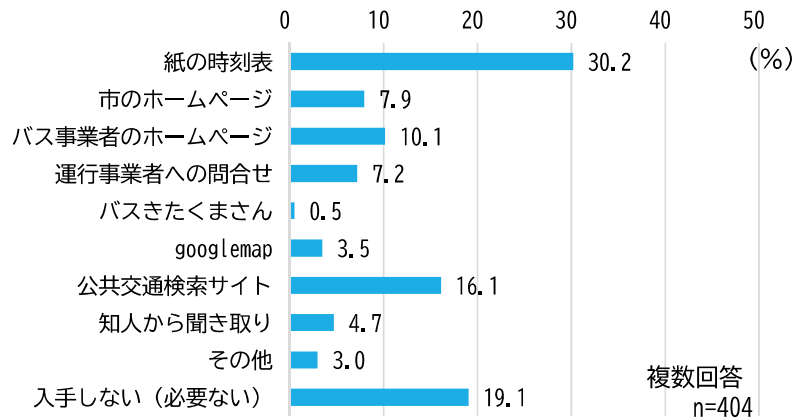


【情報取得・運転できなくなった時】

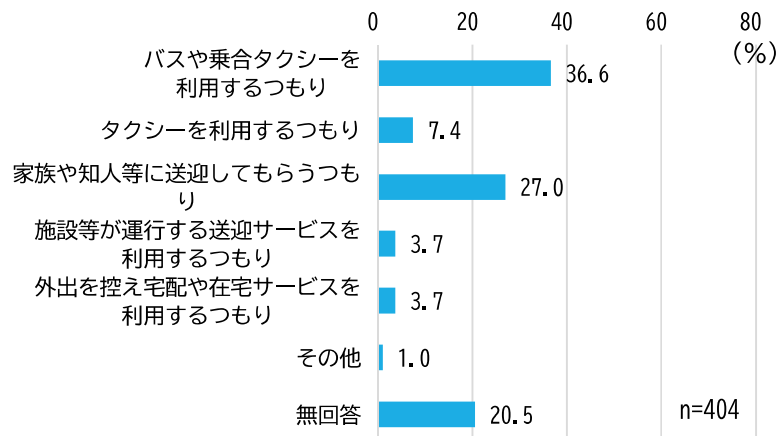
公共交通に関する情報取得方法として、「紙の時刻表」が最も多く、次いで「公共交通検索サイト」となっており、バスの利用率が低いこともあり、熊本県内で進められている「バスきたくまさん」や「googlemap」などリアルタイムの運行情報の取得方法は、あまり活用されていない状況です。

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。

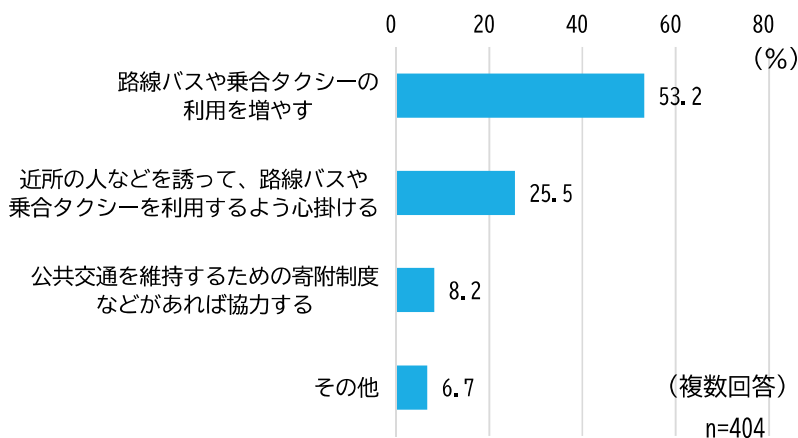
⑨公共交通に関する情報の取得方法



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

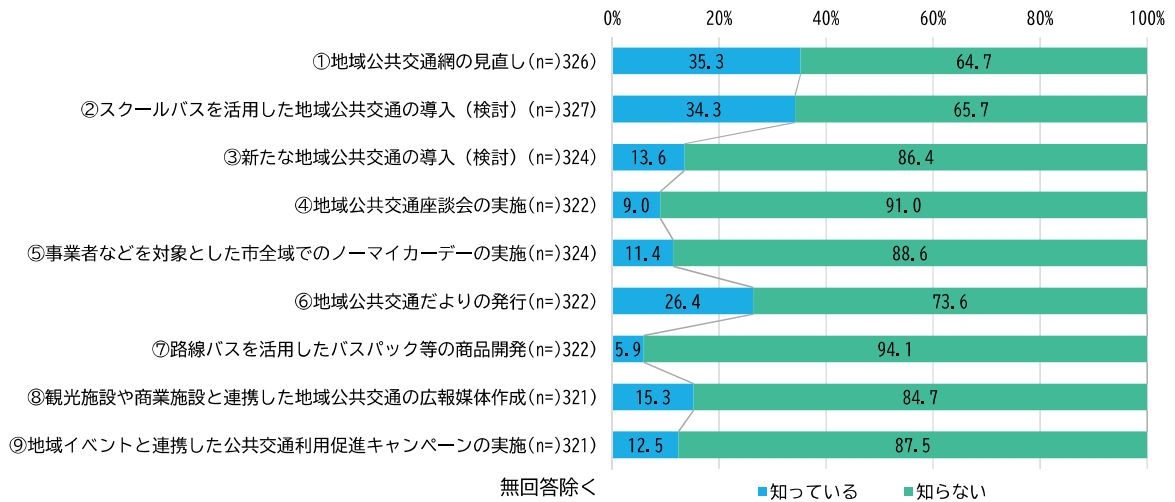


5) 上天草市地域公共交通網形成計画の評価について

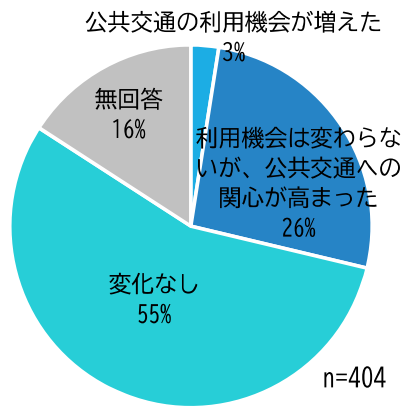
平成 30 年 3 月に策定した「上天草市地域公共交通網形成計画」で進めてきた施策・事業について、「スクールバスを活用した地域公共交通の導入」、「地域公共交通網の見直し」については約 4 割、「地域公共交通だよりの発行」については約 3 割の認知度がありました。

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

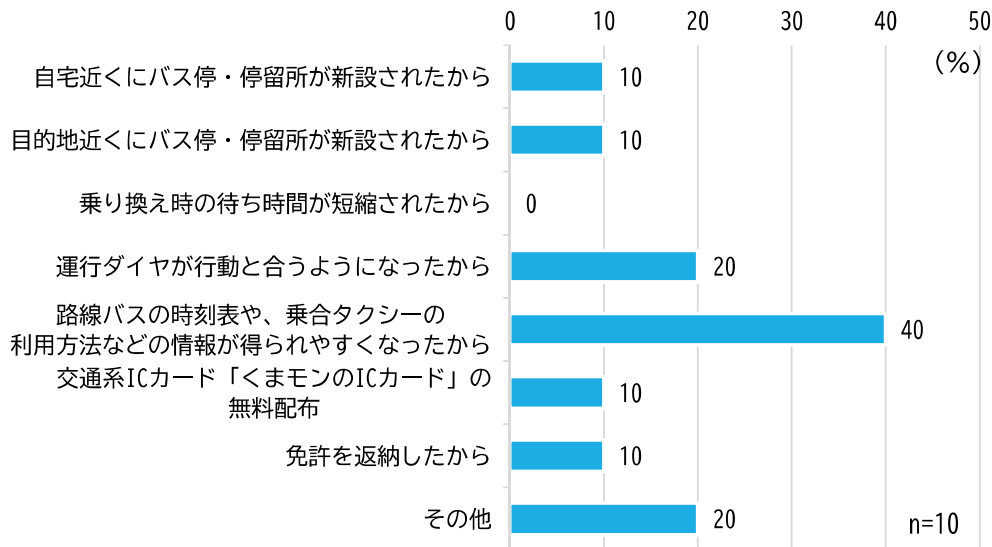




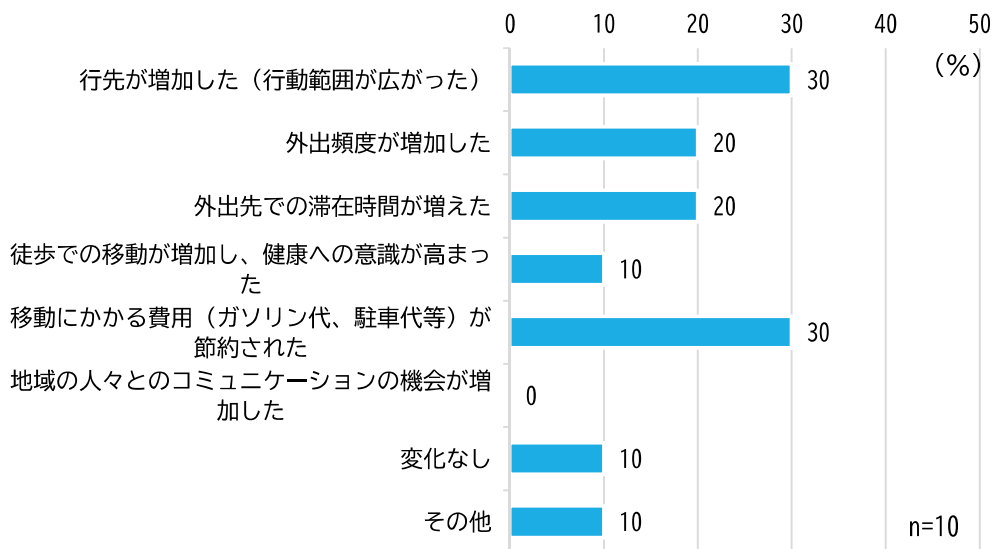
利用機会が増えた方の理由では、「路線バスの時刻表や、乗合タクシーの利用方法などの情報が得られやすくなったから」が最も多く、情報発信の重要性が伺えます。

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



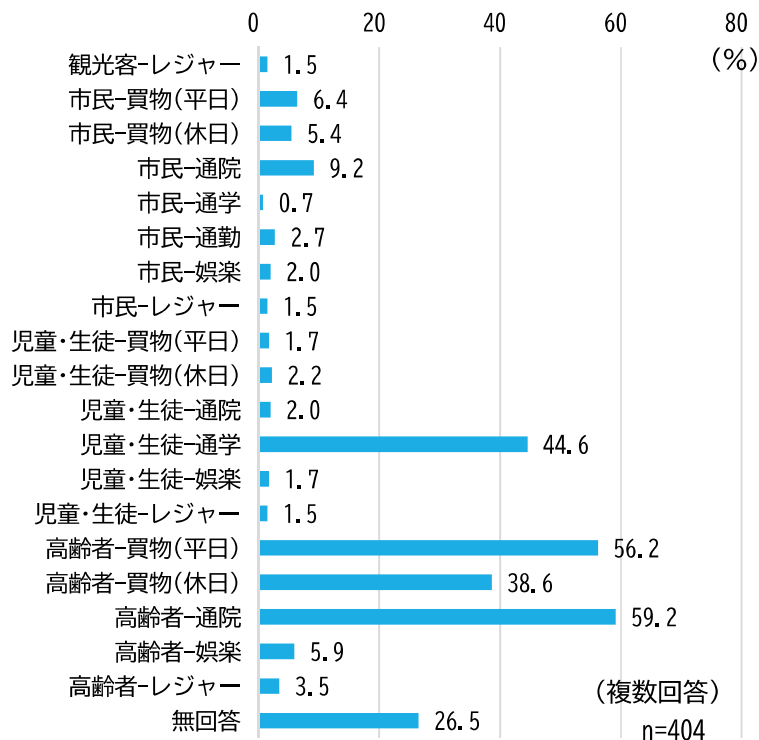
6) 公共交通サービスのあり方について

【公共交通として維持すべき範囲・維持について】

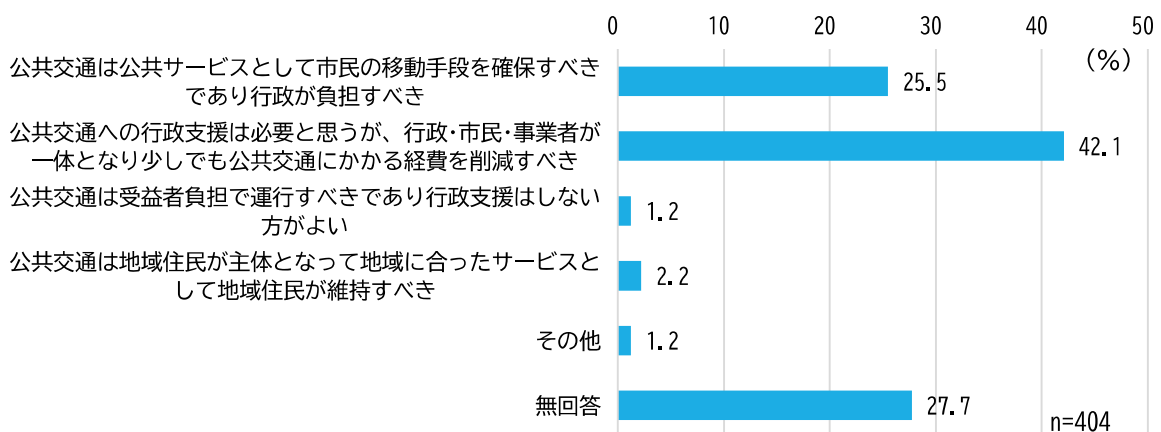
公共交通として、自分で運転できない児童や、運転が難しくなる高齢者の生活に必要な移動（通学・買い物・通院）をカバーすべきと考えられています。

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



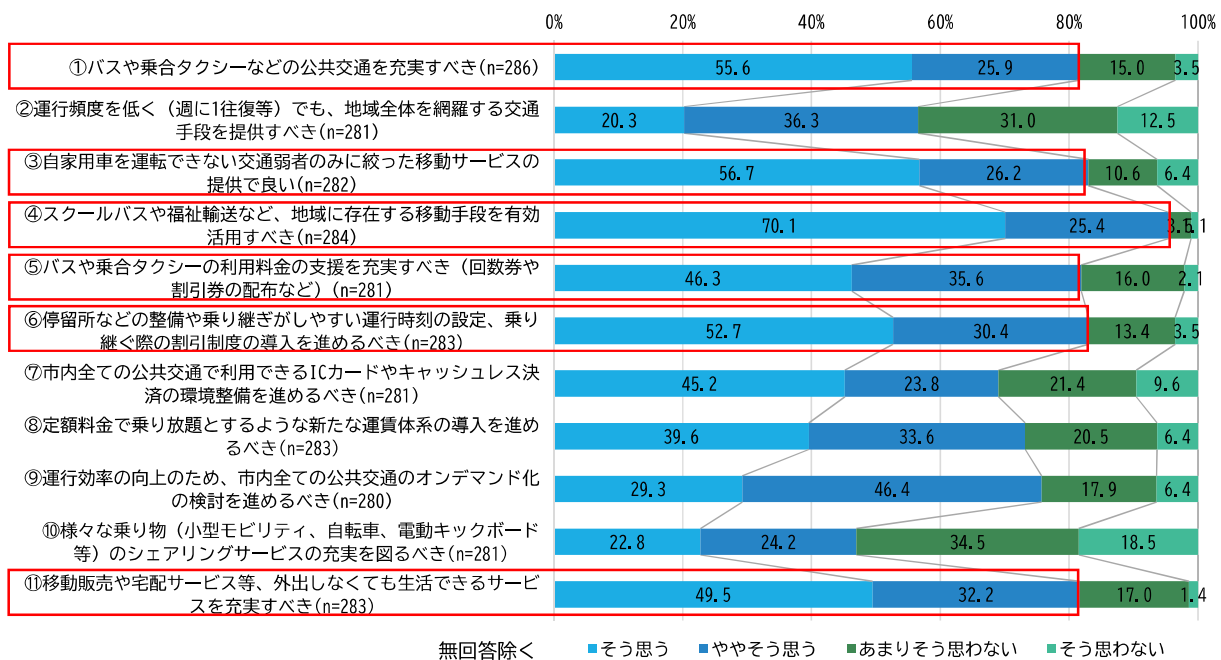


【今後の在り方】

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。

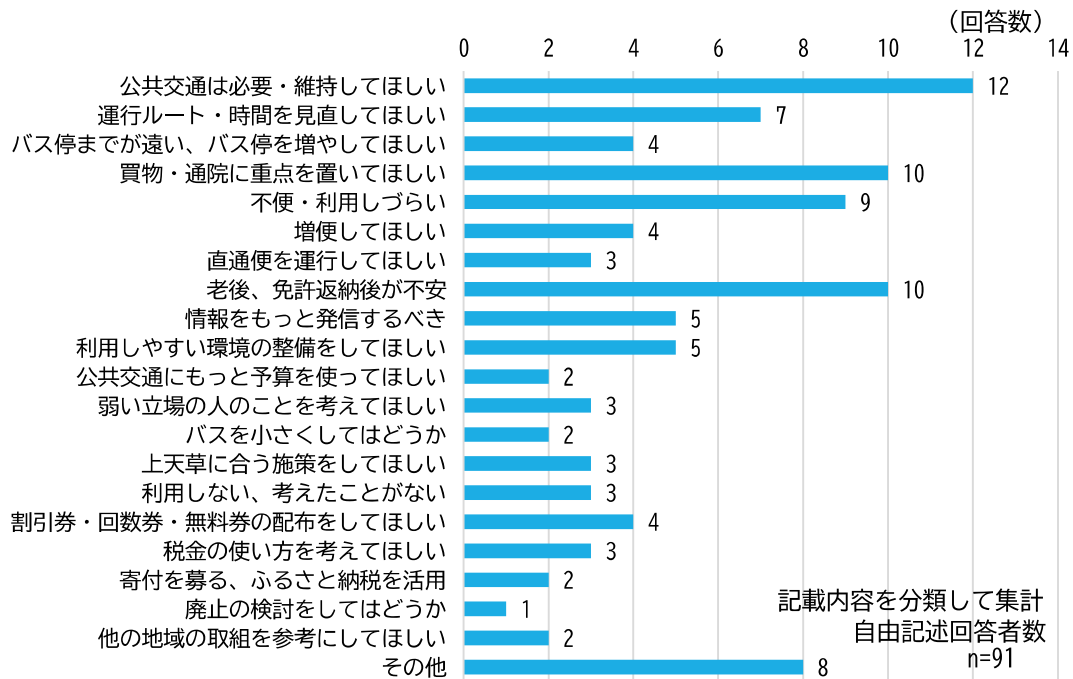
③今後の上天草市の公共交通や移動手段の確保のあり方についてのお考え



## 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らしてもらいたい。





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

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	・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"> <li>・<u>運転手の高齢化・人材不足</u></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>
	利用促進 需要創発 <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒<u>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</u></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	〔他の公共交通との連携〕 <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></li> <li>⇒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></li> <li>⇒観光客等が戻ってきた場合の対応が困難</li> <li>⇒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></li> <li>⇒歩合制でなく給料制で募集</li> <li>⇒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></li> <li>⇒<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></li> <li>⇒<u>タクシー事業者同士での連携</u>も必要</li> <li>⇒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</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るのではないか</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	三角～松島航路	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乗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>松島港（前島）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、道の駅上天草さんばーる、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>・樋島地区は乗合タクシーの利用が多く、4人集まったら呼びなど、積極的に乗合利用されている。</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>・ 雨天時など、<u>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い人もいる。</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を進めなければならない。</u></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となる。</u></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が、商業施設での送迎サービスの実施は難しい。</u></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</u>は現在 1 台のみだが、<u>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、三角港と松島港（前島）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 以上位置する行政区」という基準に基づき判断しています。

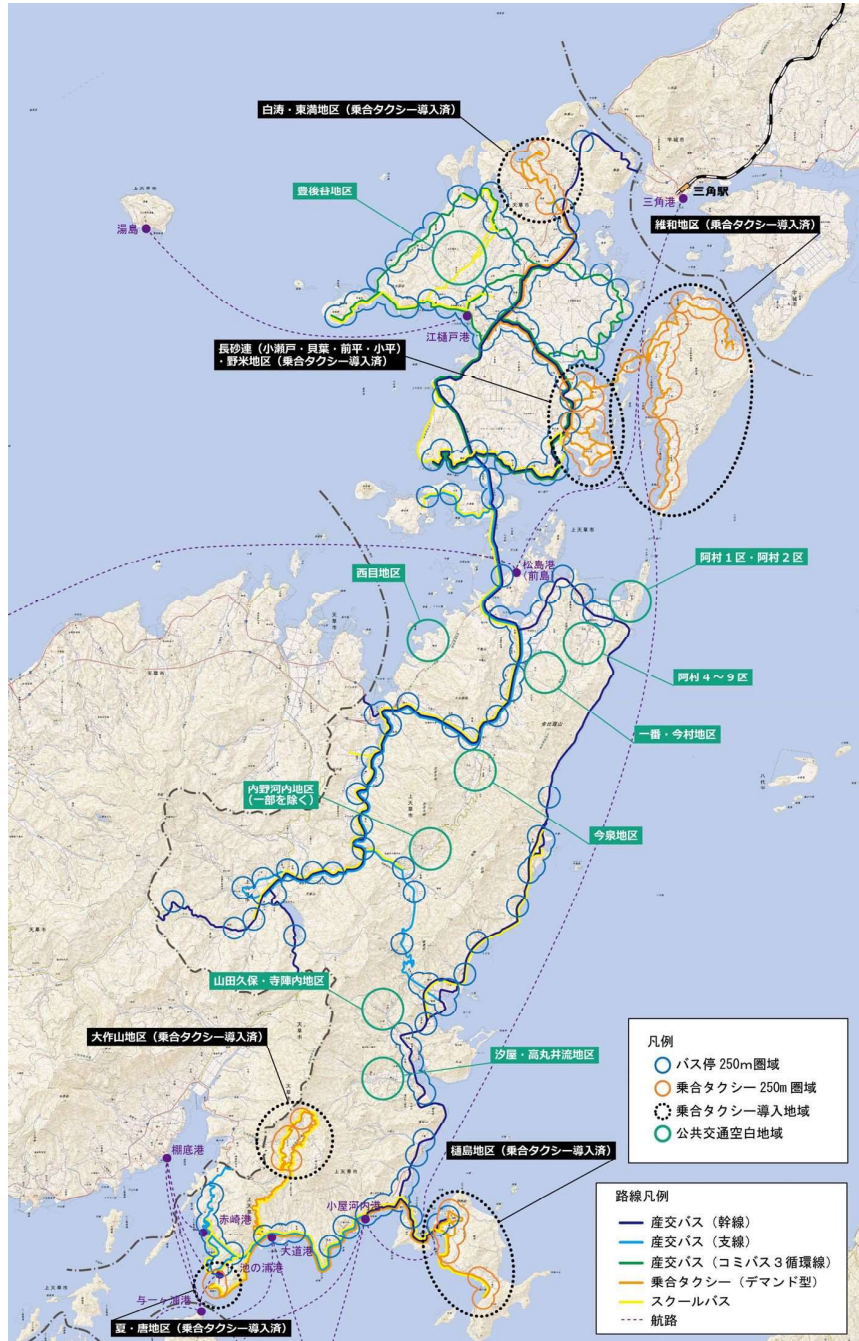


図 上天草市地域公共交通網形成計画策定時の公共交通空白地

■ 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わかります。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代以上の高齢者で必要とされているものとなっています。

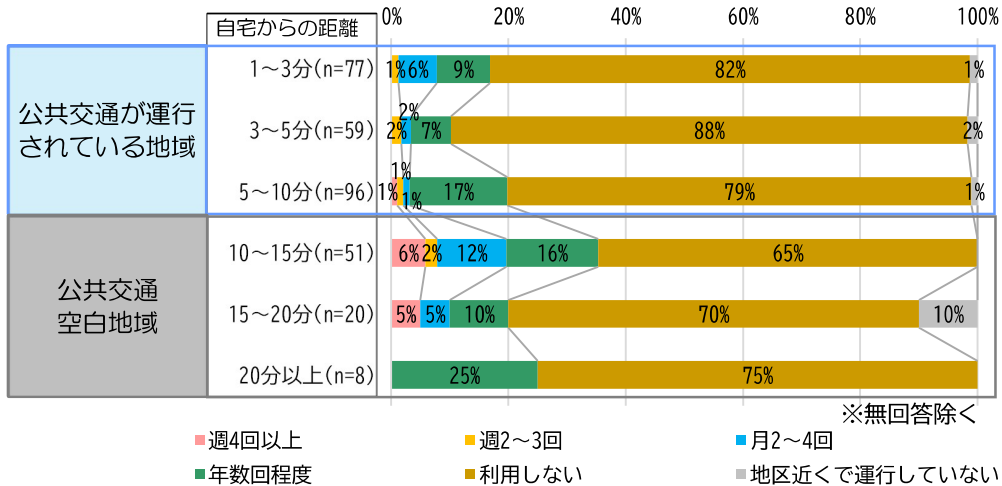


図 自宅からバス停・停留所までの徒歩での時間別のバス又は乗合タクシーの利用頻度  
 ※路線バス・コミュニティバスと乗合タクシーの利用頻度の高い方を採用  
 出典：住民アンケート調査結果

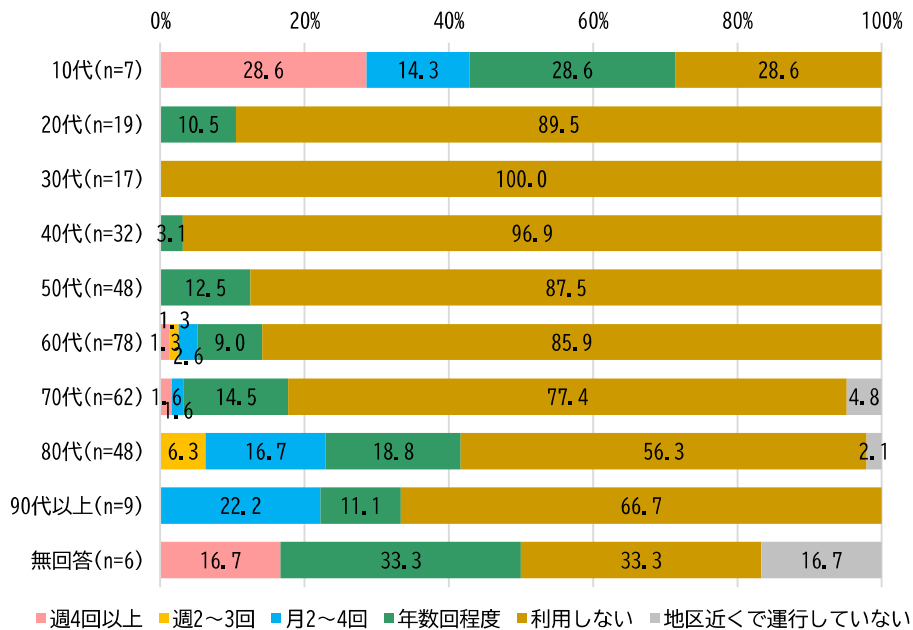


図 年代別のバス又は乗合タクシーの利用頻度  
 ※路線バス・コミュニティバスと乗合タクシーの利用頻度の高い方を採用  
 出典：住民アンケート調査結果

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、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。

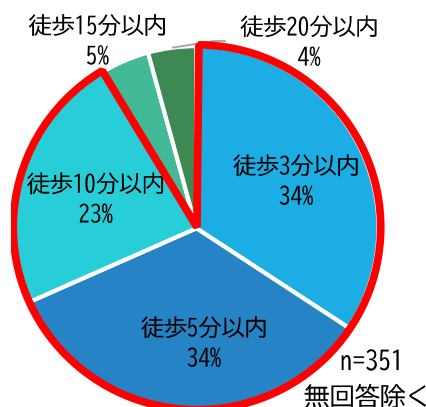


図 無理なく利用できる自宅からバス停・停留所までの距離

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。

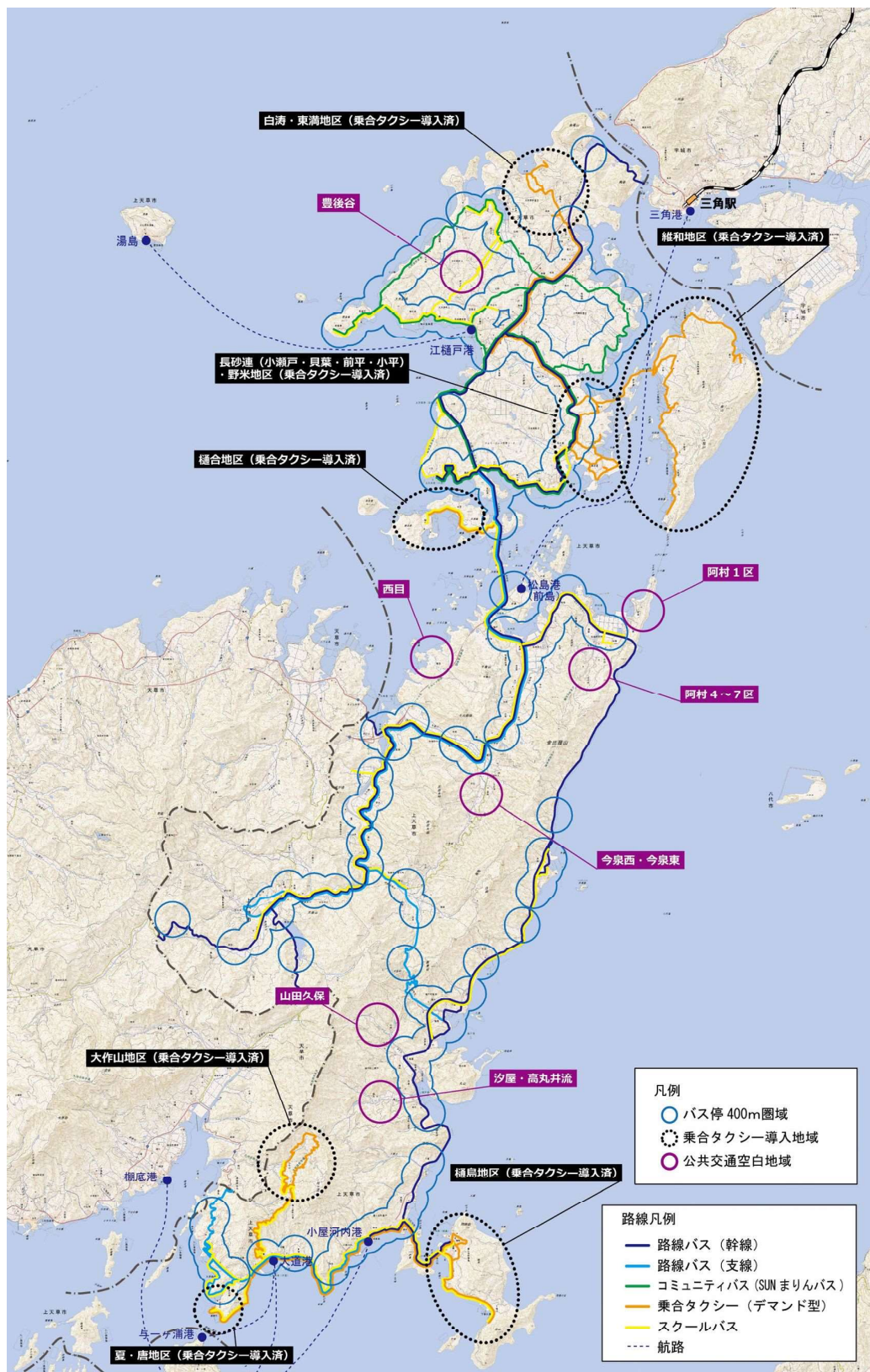


図 上天草市の公共交通空白地域 (見直し)

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。

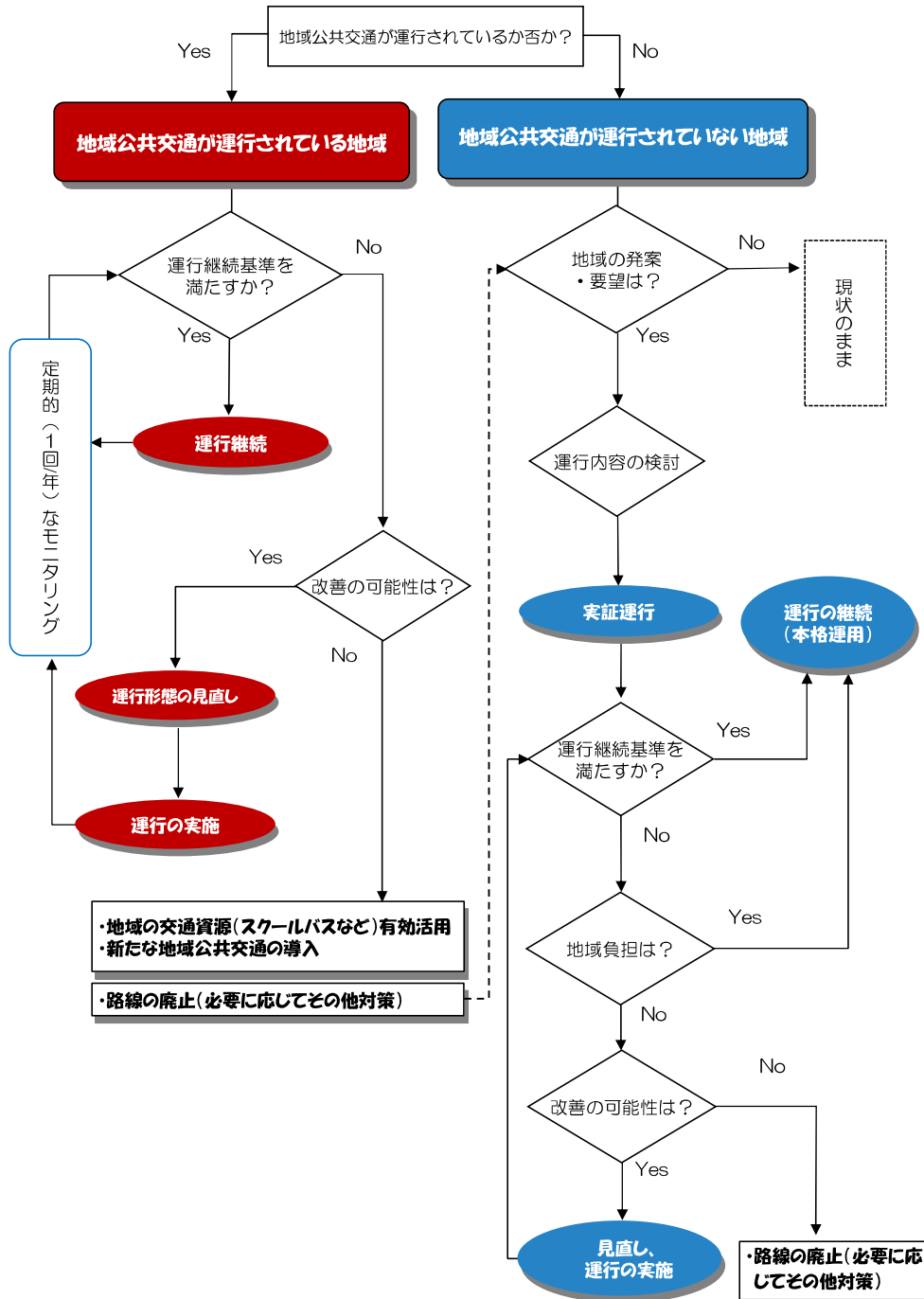


図 現行の生活交通導入フロー



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 1.0人以上かつ 平均乗車密度	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 ●両基準達成 △片方の基準 のみ達成 ×両基準未達	輸送人員 (人)	経常欠損額(円) うち申請団体 負担分(円)
						うち 上天草市 (km)	年間実車走行キロ(km)	始期	終期						
1	さんぼる	大矢野行舎前	三角産交	三角産交	14.3	10,553	5,756	202.10.01	202.09.30	3.0	0.7	2.1	×	1,446	1,381,000
2	三角産交	三角産交	さんぼる	さんぼる	10.1	40,491	28,464	202.10.01	202.09.30	5.4	0.5	2.7	×	10,414	7,014,000
3	さんぼる	大矢野行舎前	三角産交	三角防災拠点センター	14.1	45,346	22,834	202.12.01	202.09.30	8.0	0.9	7.2	▲	9,672	5,340,000
4	さんぼる	糖舎入口	天草宝島3号乗場前	松島行舎	10.0	14,440	14,440	202.10.01	202.09.30	1.9	0.3	0.5	×	1,521	3,693,000
5	教良木	知十	上天草高校前	さんぼる	28.3	34,186	34,186	202.10.01	202.09.30	1.6	3.2	5.1	●	6,561	5,130,000
6	さんぼる	松島	新道牟田漁港	赤崎(天草・池の浦)	41.8	53,170	53,170	202.10.01	202.09.30	1.7	4.3	7.3	●	16,731	6,875,000
7	赤崎	竜ヶ岳	牟田	赤崎	31.0	22,537	22,537	202.10.01	202.09.30	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	202.10.01	202.09.30	1.3	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	202.10.01	202.09.30	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	202.10.01	202.09.30	1.0	0.1	0.1	×	300	3,181,000
11	松島	内野河内	竜ヶ岳学校前	倉岳校前	42.1	20,376	17,182	202.10.01	202.09.30	1.0	0.9	0.9	×	2,097	4,225,000
12	本渡川"ステッカー" 浦	本渡東小学校	大河内	教良木	31.8	64,936	10,006	202.10.01	202.09.30	2.7	0.5	1.3	×	4,910	2,576,000
13	本渡川"ステッカー" 浦	教良木	松島	松島	45.4	88,479	32,936	203.04.01	202.09.30	5.3	0.9	4.7	▲	8,299	8,042,000
14	松島	大浦港	上津浦漁協前	本渡川"ステッカー" 浦	34.2	22,435	4,723	202.10.01	202.09.30	0.9	5.0	4.5	●	8,570	465,000
15	松島	大浦港	上津浦	本渡川"ステッカー" 浦	39.7	9,607	1,742	202.10.01	202.09.30	0.5	2.1	1.0	▲	1,830	372,000
16	本渡川"ステッカー" 浦	さざ波の湯	大浦港	松島	40.3	107,331	19,176	202.10.01	202.09.30	3.6	1.3	4.6	●	11,890	4,543,000
17	さんぼる	漁協前	さんぼる	さんぼる	15.8	32,595	32,595	202.10.01	202.09.30	5.6	1.2	6.7	●	9,157	7,970,000
18	さんぼる	漁協前	瀬高	さんぼる	19.2	13,939	13,939	202.10.01	202.09.30	3.0	1.0	3.0	●	3,370	3,467,000
19	さんぼる	治郎田	宮島	さんぼる	11.0	7,975	7,975	202.10.01	202.09.30	2.9	0.3	0.8	×	866	2,105,000
20	さんぼる	南(新釜)	さんぼる	さんぼる	19.1	48,573	48,573	202.10.01	202.09.30	6.9	0.6	4.1	▲	5,512	12,804,000

出典：市資料

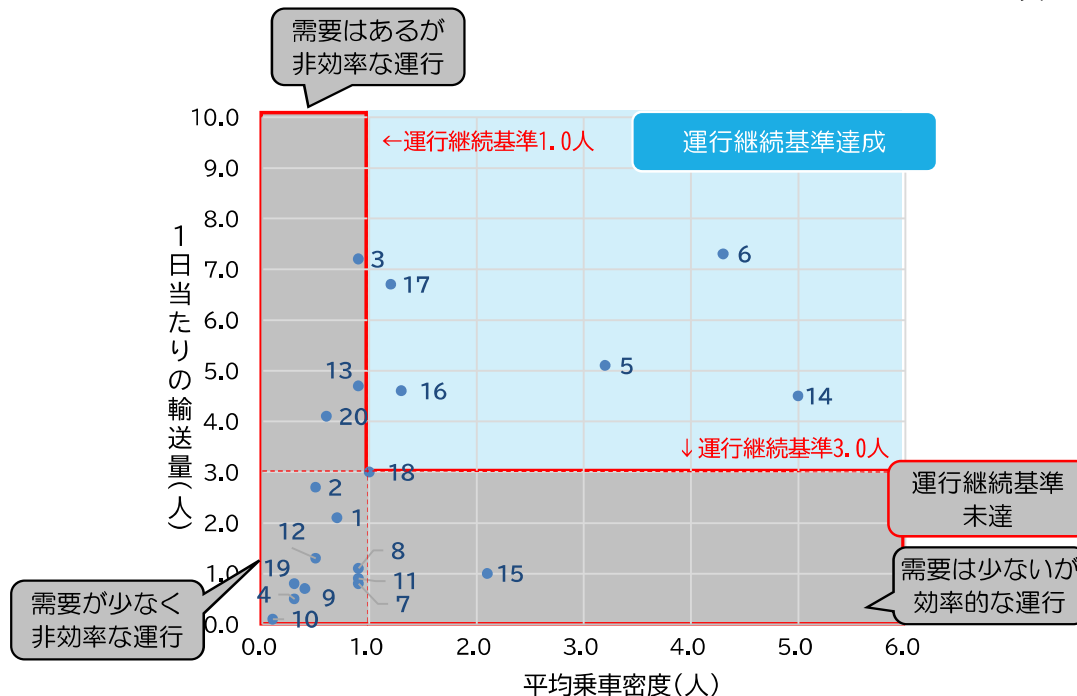


図 系統ごとの平均乗車密度と 1 日当たりの輸送量の分布

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基準を達成しており、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 ●両基準達成 △片方の基準の み達成 ×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	大矢野庁舎前	三角西港前	三角産交	0.7	2.1	×	有	〔基準未達〕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	〔基準未達〕路線バスを継続し運行改善を図る
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	0.9	7.2	▲	有	〔基準未達〕路線バスを継続し運行改善を図る
4	さんばー	樋合入口	天草宝島うら乗場前	松島庁舎	0.3	0.5	×	無	〔基準未達〕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	〔基準達成〕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	〔基準達成〕路線バス継続
7	赤崎	竜ヶ岳	牟田	松島	0.9	0.8	×	無	〔基準未達〕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	〔基準未達〕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	〔基準未達〕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	〔基準未達〕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	〔基準未達〕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	〔基準未達〕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	〔基準未達〕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	〔基準達成〕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	〔基準未達〕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	〔基準達成〕路線バス継続
17	さんばー	漁協前		さんばー	1.2	6.7	●	無	〔基準達成〕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	〔基準達成〕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	〔基準未達〕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	0.6	4.1	▲	無	〔基準未達〕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。

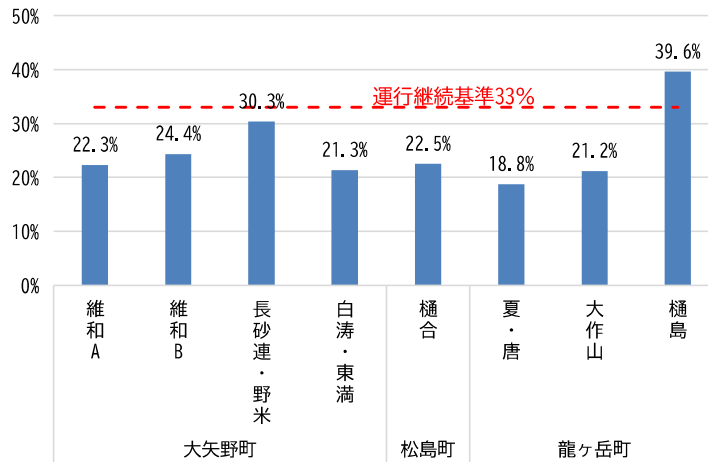


図 乗合タクシーの運行地区別収支率

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	日当たり利用者数	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。	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	利用促進策を固り、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
	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 白湊・東湊	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、ほぼ利用していないため、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。	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
	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

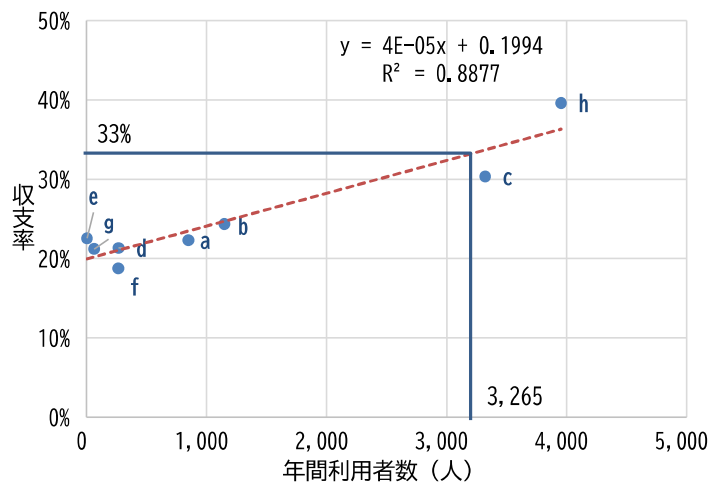


図 収支率と年間利用者数の関係

- 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見込め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、地域からの要望等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。

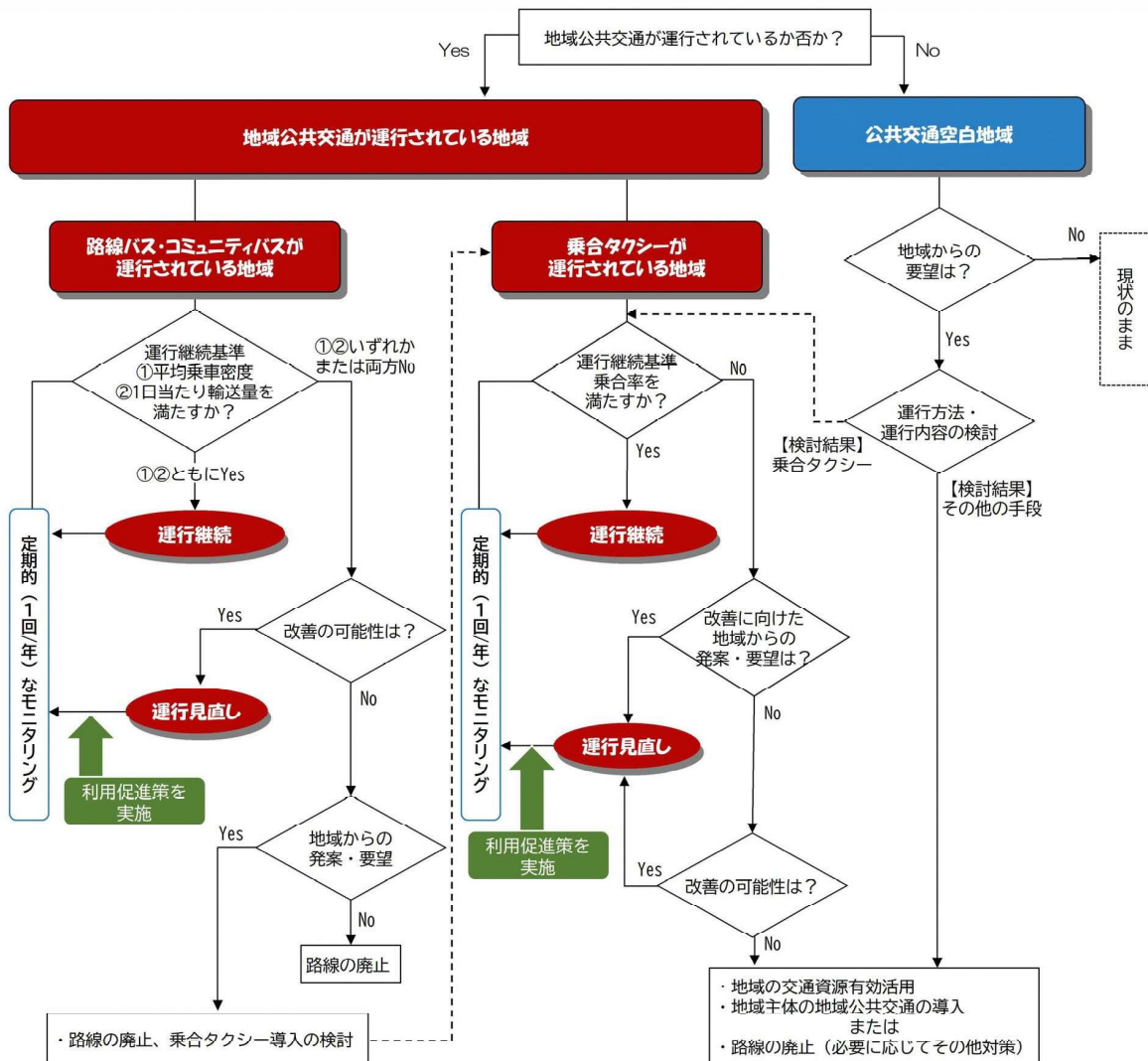


図 生活交通導入の見直しフロー

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。

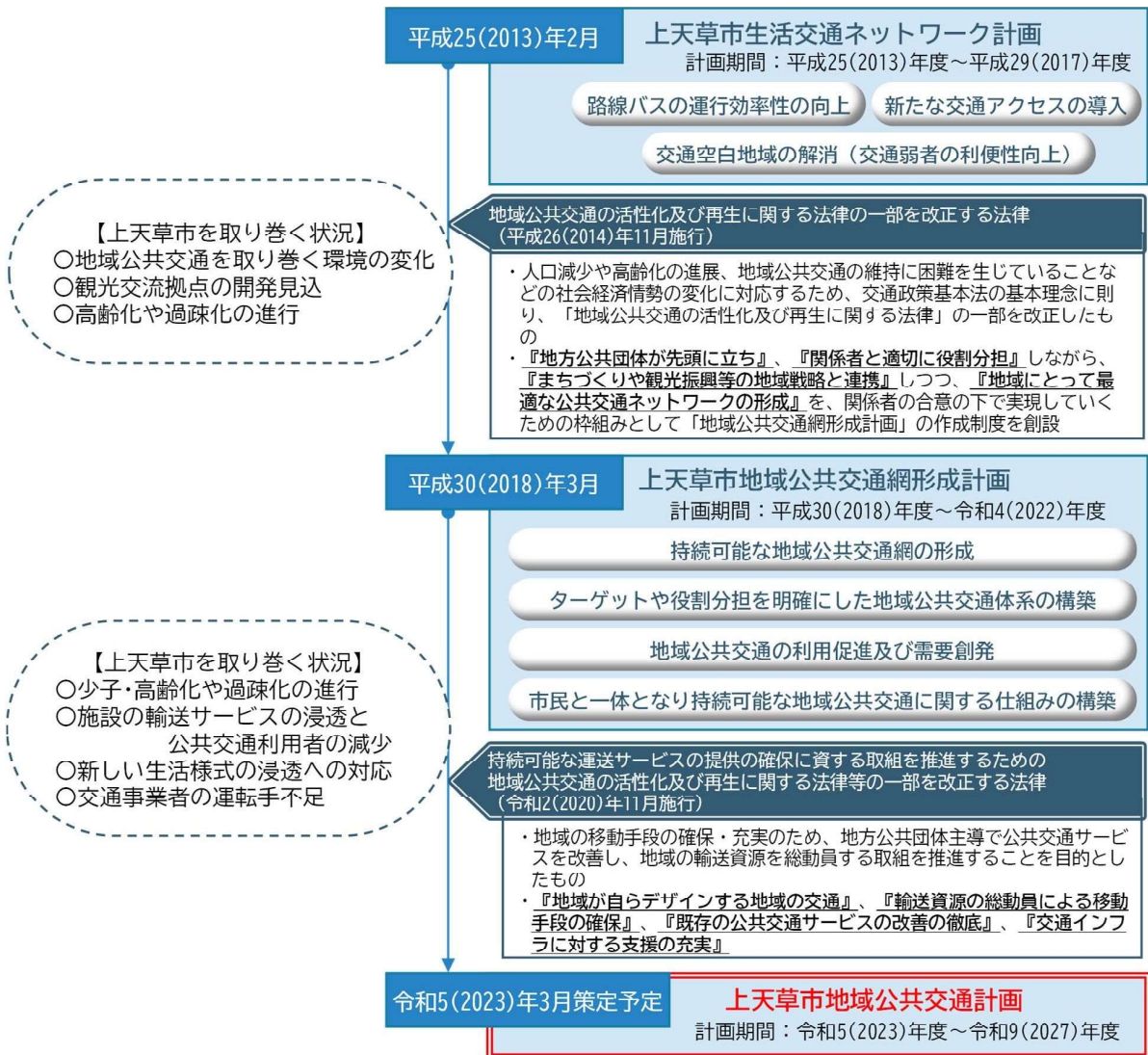


図 上天草市生活交通ネットワーク計画策定以降の変化



ア 路線バス

平均乗車密度とは、ある系統のバス 1 便当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。

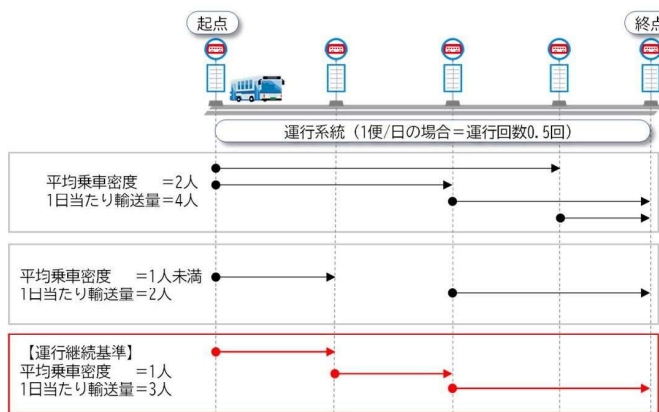


図 平均乗車密度と輸送量

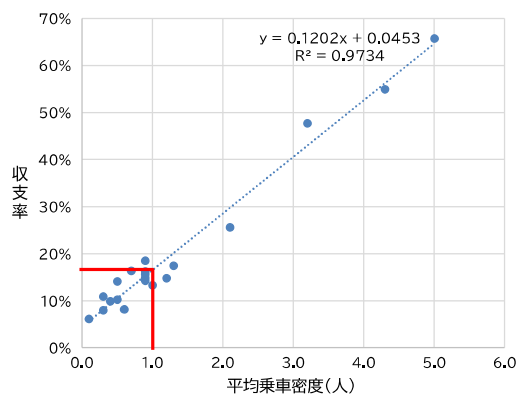


図 平均乗車密度と収支率の関係  
(令和 3 (2021) 年実績)

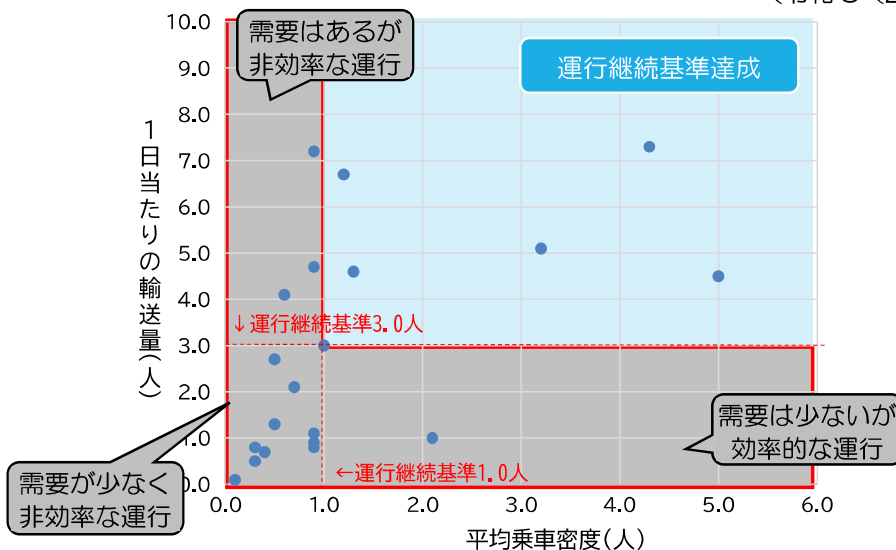


図 系統ごとの平均乗車密度と 1 日当たりの輸送量の分布 (再掲)

## 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。

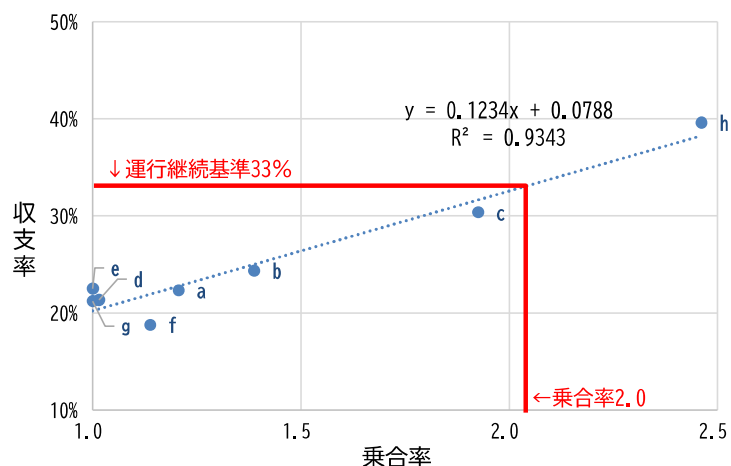


図 乗合タクシーの収支率と乗合率の分布

### 【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）。

巻末9 評価指標の考え方

各目標の達成状況を評価するための評価指標の目標値の考え方を以下に示します。また、各施策・事業が相互に連携し合うことで、各数値目標を達成することを目指していることから、評価指標と施策・事業の関係性を示します。

指標	現況 (令和3 (2023)年度)	目標値 (令和7 (2025)年度)	目標値 (令和9 (2027)年度)	施策1 路線バス・乗合タクシー等の維持・確保			施策2 公共交通・移動 手段としての担 い手確保	施策3 観光需要の取込み		施策4 まちの将来像を 見据えた交通網 の形成	施策5 情報提供・利用案内		施策6 利用機会の創出		
				事業1-1	事業1-2	事業1-3	事業2	事業3-1	事業3-2	事業4	事業5-1	事業5-2	事業6-1	事業6-2	事業6-3
				路線 バス の 運 行 改 善	運 乗 行 合 効 率 ク シ ー の 化	負 担 進 合 軽 と 減 運 ク シ ー 事 業 の 利 用	導 共 医 交 入 創 療 通 の に ・ 事 し よ 福 業 く る 社 者 移 施 × づ 動 設 地 域 の ×	の と と 観 連 各 し 光 携 種 た 客 モ 公 を ビ 共 タ リ 交 テ 通 ゲ イ 機 と 関 ト	連 港 携 ・ 強 航 路 を 活 か し た	交 需 通 要 モ に 一 応 じ た の 適 再 切 編 な	イ す と 来 ト る し 訪 の 情 た 者 を 構 報 移 タ 手 段 ゲ ル に タ サ 関 ト	通 ゲ 市 に ツ 民 関 ト ・ 世 帯 を 情 た 報 共 タ 信 交	意 見 交 換 会 の 実 施	乗 り 方 教 室 の 実 施	連 市 携 し た の 消 費 促 進 と
①公共交通に対する満足度	22%	35%	40%				○	○		●	○	○	○	○	○
路線バスの利便性向上を図る一方で、路線バスの運行継続基準に満たない系統を廃止し、ドアtoドアでのサービスが可能な乗合タクシーに移行するとともに利用促進を図るほか、公共交通に関する情報提供や利用機会の創出により認知度を高め、公共交通の存在価値を認識してもらうことで利用促進を進め、満足度の向上を図ります。				●	●	●	○	○		○	○	○	○	○	○
②-1 路線バスの収支率	19.6%	18%	17%	●						○		○	○	○	○
路線バスの適切な運行のため、運行の効率化や運行継続基準に満たない系統の廃止、利用促進を図りますが、運行経費の継続的な値上がりが見込まれるため、収支率は改善しない目標値を設定します。ただし、施策・事業を実施しない場合、これ以上の悪化が見込まれます。				●						○		○	○	○	○
②-2 乗合タクシーの収支率	29.2%	33%	33%		●	●				○		○	○	○	○
乗合タクシーの利用促進策などを実施し、情報提供や利用案内の強化や利用機会の創出する事業を実施することで利用促進を図り、乗合タクシーの運行継続基準を達成することを目指します。					●	●				○		○	○	○	○
③ 路線バス・乗合タクシーへの市民1人当たりの公的資金投入額	5,200円	5,700円	6,000円	○	○		●			○		○	○	○	○
予測される運行経費の値上がり、人口減少に伴い、1人当たりの公的資金投入額は上昇する目標値を設定します。ただし、施策・事業を実施しない場合、これ以上の上昇が見込まれます。				○	○		●			○		○	○	○	○
④観光客等の公共交通利用者数 (快速あまくさ号、天草宝島ライン、湯島～江 樋戸航路(島民以外))	105,671人	140,700人	148,400人												
快速あまくさ号	92,140人	125,000人	132,200人												
天草宝島ライン	3,140人	5,300人	5,800人					●	●		○		○		
湯島～江樋戸航路(島民以外)	10,391人	10,400人	10,400人												
新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の状況に戻ることは難しいと考えられることから、快速あまくさ号及び天草宝島ラインについては令和2(2020)年度の実績まで戻すことを目標とします。湯島商船の利用者数は現在ピーク値となっていることから、令和3(2021)年度実績を維持し推移することを目標とします。															
⑤公共交通カバー率	95%	99%	99%				○			●					
運行継続基準に満たない路線バスの系統を廃止し、ドアtoドアでのサービスが可能な乗合タクシーに移行することで、公共交通空白地域の縮小(公共交通カバー率の拡大)を見込みます。							○			●					
⑥公共交通サービスに関する認知度	-	61%	75%								○	●	●	●	
情報提供・利用案内を強化し、利用機会の創出する事業を実施することにより、公共交通の関心を高め認知度の向上を目指します。											○	●	●	●	
⑦公共交通の利用者数 (路線バス・乗合タクシー・湯島～江樋戸航路 (島民))	146,437人	147,300人	144,400人												
路線バス	121,821人	109,600人	104,100人												
乗合タクシー	9,867人	25,400人	29,100人	●	●	●				●		○	○	●	●
湯島～江樋戸航路(島民)	14,749人	12,300人	11,200人	●	●	●				●		○	○	●	●
運行を継続する路線バスの利用促進を図るものの、運行継続基準に満たない路線バスの系統を廃止し、乗合タクシーに移行することで、路線バス自体の利用者数の減少を見込みます。乗合タクシーは、路線バスからの転換と運行継続基準を達成する利用者数を目標値に設定します。湯島商船の利用者数は現在ピーク値となっていることから、令和3(2021)年度を基準に湯島の人口推移予測に比例し、やや減少することを見込みます。				●	●	●				●		○	○	●	●

●関連が深い事業 ○関連する事業





上天草市地域公共交通計画

発行日:令和 5(2023)年 3月

発行・編集:熊本県上天草市

〒869-3692

熊本県上天草市大矢野町上 1514

TEL:0964-26-5546

URL:<https://www.city.kamiamakusa.kumamoto.jp/>