

阿蘇山麓のまち



YAMATO-CHO KUMAMOTO/JPN

山都町 地域公共交通計画

山都町地域公共交通計画

目次

1. 計画の概要	1
1-1. 計画の背景と目的.....	1
1-2. 対象区域.....	1
1-3. 計画期間.....	1
1-4. 計画の位置づけ.....	2
2. 地域特性及び地域公共交通の現状	5
2-1. 地域ポテンシャル.....	5
2-2. 道路網.....	6
2-3. 人口特性.....	7
2-4. 土地利用状況と施設立地状況.....	14
2-5. 高齢者の運転状況.....	22
2-6. 地域旅客運送サービス.....	24
2-7. 町民の移動特性.....	47
3. 山都町地域公共交通網形成計画の検証	58
4. 地域公共交通の問題点・課題	59
5. 山都町地域公共交通の基本方針	62
5-1. 地域公共交通の基本方針.....	62
5-2. 目指すべき地域公共交通網.....	63
6. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業	67
6-1. 計画の目標.....	67
6-2. 目標達成に向けた施策・事業.....	68
7. 計画の推進体制	83
7-1. 計画の推進体制.....	83
7-2. 関係する主体と基本的な役割.....	83
7-3. 計画の評価方法.....	84
山都町地域公共交通活性化協議会 委員名簿	86
計画策定の経緯	87
計画策定に向けて実施した調査概要	88

1. 計画の概要

1-1. 計画の背景と目的

1) 計画の背景

本町は、熊本県の中央部に位置し、阿蘇カルデラの南外輪山の南麓一帯と九州脊梁山地に属する山岳地帯にあり、その町域は東西 33km、南北 27km におよび、面積は 544.67km² で、熊本県内自治体で3番目の広さを誇っています。

人口は昭和 30 年(1955)の 43,098 人をピークに急激に減少し、山都町が誕生した平成 17 年(2005)には 2 万人を割り込み、令和2年に行われた国勢調査では、13,503 人となるなど、人口減少が深刻化しています。また同調査における 65 歳以上の高齢人口は、6,771 人と、総人口における割合は 50.1%に達しており、人口の半分以上が高齢者という超高齢化が進んでいます。

公共交通に関しては、児童生徒等の通学や高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、平成 20 年 4 月より道路運送法に基づく市町村運営有償運送「山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)」を運行していますが、運行開始から 15 年近くが経過し、住民に広く認知され定着しているものの、人口減少等の影響により年々利用者の減少が続いている状況にあります。

また、幹線道路の国道 218 号、国道 445 号を運行する民間路線バス事業者(熊本バス)に対して、生活交通の維持・確保のための補助金を交付していますが、利用者の減少に伴う欠損額の拡大により、事業者への補助金額が増加傾向にあります。

更に、令和 2 年に発生した新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通を取り巻く環境はより一層厳しさを増し、本町の公共交通は根本から見直さなければならない状況にあります。

加えて、令和 6 年 2 月 11 日に九州中央自動車道山都通潤橋 IC が開通し、交通量や人の流れなど、本町の公共交通を取り巻く環境に変化があることも予想されます。

平成 31 年 3 月に策定した「山都町地域公共交通網形成計画」の計画期間が令和 6 年 3 月で終了するにあたり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)に基づき、引き続き、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを形成していくために「山都町地域公共交通計画」を策定し、地域公共交通の維持・活性化に取り組んでいく必要があります。

2) 計画の目的

このような背景を踏まえて、改めて町民や来訪者の公共交通に対するニーズ等を把握の上、地域公共交通の維持・活性化に向けた課題を整理し、本町における望ましい地域公共交通のあり方とその実現に向けた取り組み等をまとめるために「山都町地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2. 対象区域

本計画は、山都町全域を対象とします。

これに加え、町内外を行き来する路線バス等による、広域移動の活性化にも取り組みます。

1-3. 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年4月から令和11年3月の5か年とします。

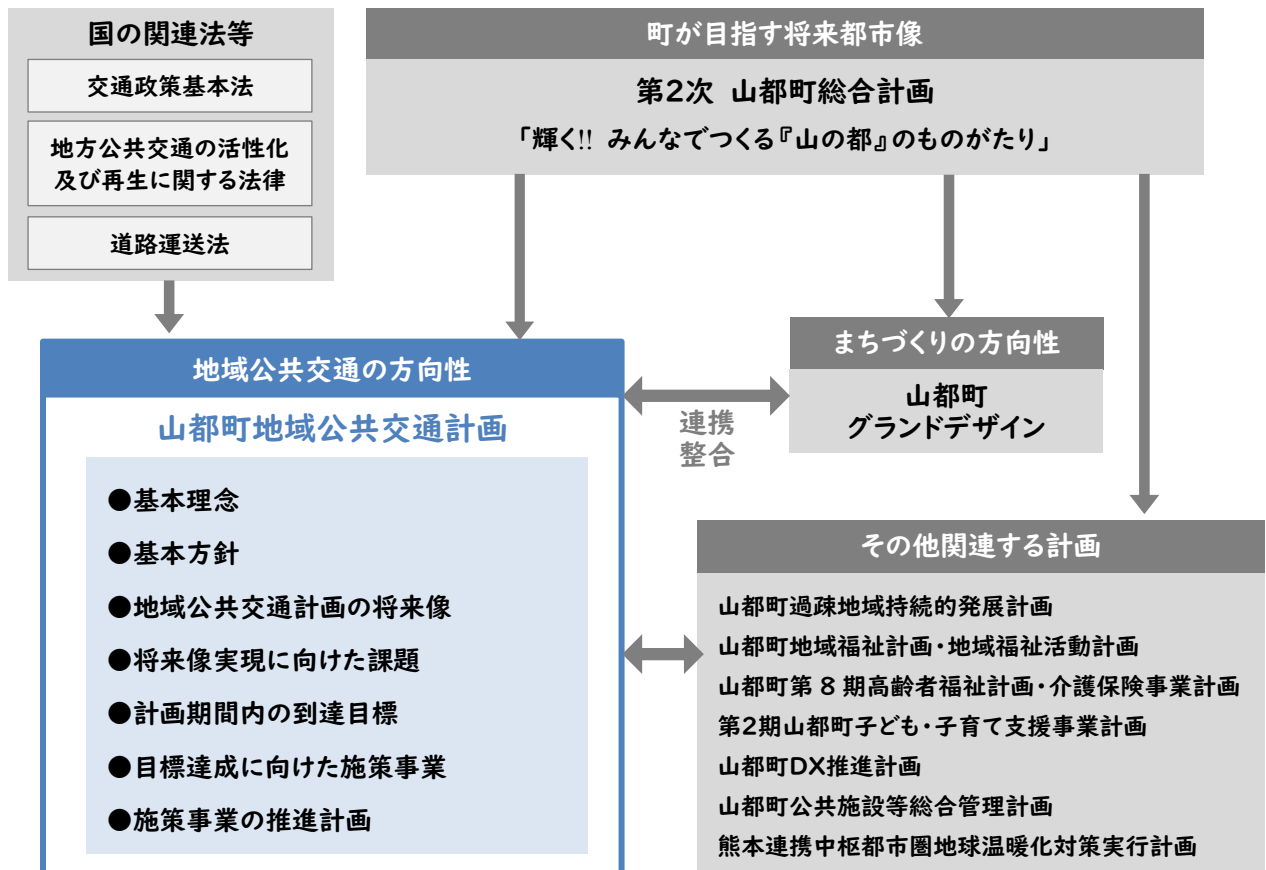
なお、期間内においても、必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「第2次山都町総合計画」に基づき、福祉計画や子育て計画などの各種計画と連携を図りながら、まちのにぎわいづくりを支え、利便性の高い移動環境の形成を推進していくための計画です。

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

■山都町地域公共交通計画の位置づけ

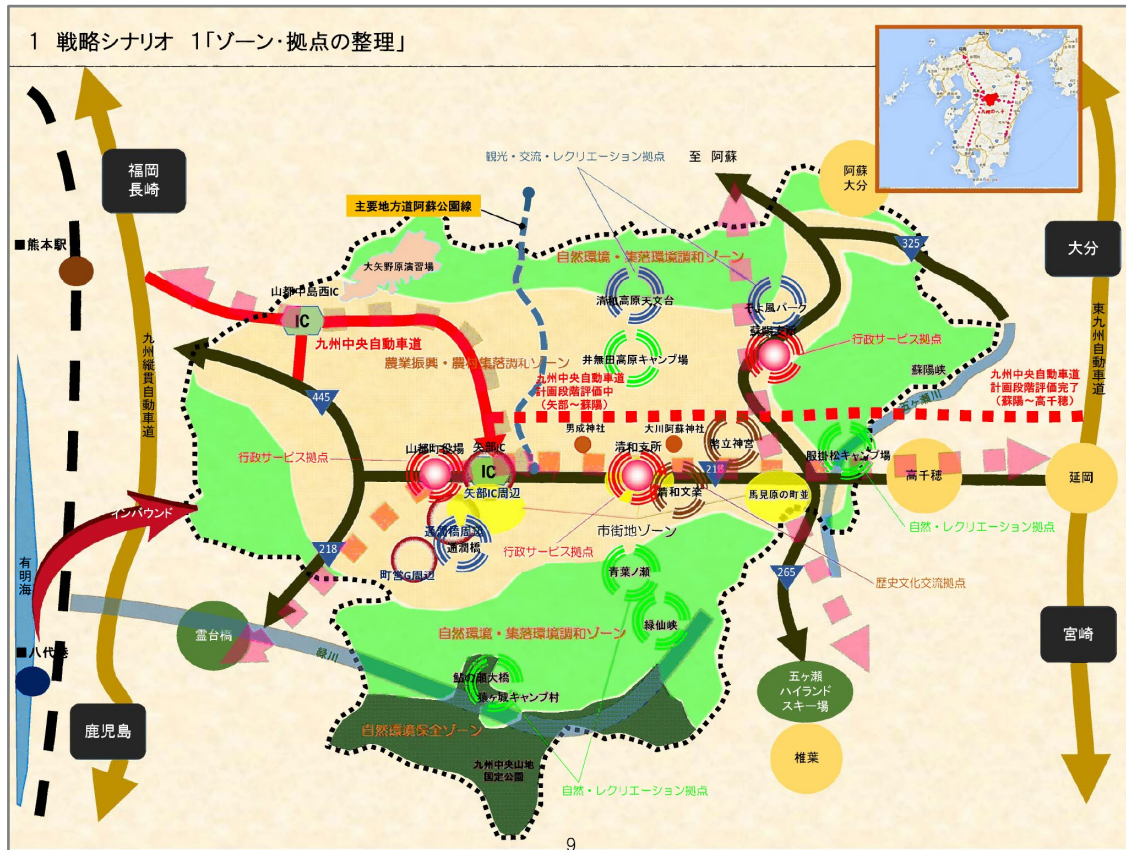


■ 上位・関連計画における公共交通の役割と関連施策

計 画	公共交通に期待される役割	公共交通に関連する施策
第 2 次山都町 総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 町民が将来にわたって安心して暮らし続けることのできるまちづくりを支援する役割 ● 地域資源を活かした魅力的なまちづくりを支援する役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通網の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスや民間路線バス、タクシーなどの限りある交通資源を活かし、平成 31 年度に策定した「山都町公共交通網形成計画」に基づき、町民のニーズに対応した交通体系の構築を推進する。 ● 路線バスの運行見直し <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用の少ない便については随時運行形態等の見直しを行い、効率化と利用者の利便性を図る。 ● 公共交通に関する最新技術の導入検討 <ul style="list-style-type: none"> ・小型モビリティ、AI バス・タクシー、新型輸送サービス（自動運転等）、MaaS などの最新技術の導入の可能性を検討する。
山都町ランド デザイン	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域で生活し続けられる環境の維持を支援する役割 ● 地域産業の活性化による観光需要拡大を支援する役割 	
山都町過疎地域 持続的発展計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 町民が将来にわたって安心して暮らし続けることのできるまちづくりを支援する役割 ● 地域資源を活かした魅力的なまちづくりを支援する役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスについては、高齢化社会における生活環境の充実を図るための基本的な交通手段と位置づけ、積極的な活用を推進します。 ・また、地域に密着した交通手段として、住民、特に子ども達・高齢者の移動手段として平成 20 年度からスクールバスを活用したコミュニティバスの運行を開始しました。これは町の総合交通ネットワークの確立のため、民間バス事業者等を巻き込んで発足したものであり、随時利用者形態に見合った見直しを行い、必要な路線の維持に努めます。
山都町地域福祉 計画・地域福祉活動 計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域福祉の啓発により安心して暮らすことができる環境づくりを支援する役割 ● 地域支え合い活動の推進を支援する役割 	
山都町第 8 期高齢者 福祉計画・介護保険 事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 住みなれた地域で生きがいを持ち、いきいきとした健康な生活を送り続けられるまちの実現に向けて、高齢者の移動を支援する役割 	
第 2 期山都町 子ども・子育て 支援事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 子どもを安心して生み育てられる環境の整備を支援する役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安心して外出できる環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、公共交通機関、建築物等のバリアフリー化を進める。
山都町 DX 推進 計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 町内におけるデジタル化の推進で住民の満足度向上を図ることを支援する役割 	
山都町公共施設 等総合管理計画	<ul style="list-style-type: none"> ● ユニバーサルデザインの推進によって誰もが安心して外出できる生活環境の整備を支援する役割 	
熊本連携中枢都市圏 地球温暖化対策実行 計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 再生可能エネルギーの積極利用によって地域資源の活用及び運用を支援する役割 ● 脱炭素社会の構築によって地域で生活し続けられる環境の維持を支援する役割 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通機能の充実、利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・ J R やバス等の結節機能向上のための施設整備やバス路線網の再編、コミュニティ交通の導入による利便性向上などを図ることにより、自家用車から公共交通機関への利用転換を促進する。 ● 利便性の高い公共交通の提供 <ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い公共交通を提供する。また、幅広い世代が公共交通等を利用してアクセスできる地域拠点内へ、医療や商業などの都市機能の施設を設置する。 ● スマートムーブ（公共交通機関の活用、徒歩や自転車の促進など）の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・都市圏において運輸部門からの温室効果ガス排出が多いという現状を踏まえ、定期的な公共交通機関の利用等の促進。

1. 計画の概要

山都町グランドデザインには、具体的な戦略展開として「ゾーン・拠点の整理」と「地域産業の活性化」が示されています。



資料：山都町グランドデザイン

2-2. 道路網

国道 445 号と 218 号が、西の御船町・美里町から山都町内を横断し、東の五ヶ瀬町へとつながっています。国道を挟んで、町内の北部側と南部側には複数の主要地方道と一般県道が通っています。

九州中央自動車道の山都中島西 IC～山都通潤橋 IC 間(10.4km)が令和5年度に開通となり、さらに、山都通潤橋 IC～清和 IC(仮称)間(10.3km)及び蘇陽 IC(仮称)～県境間(約 4km)も国による事業が進められています。

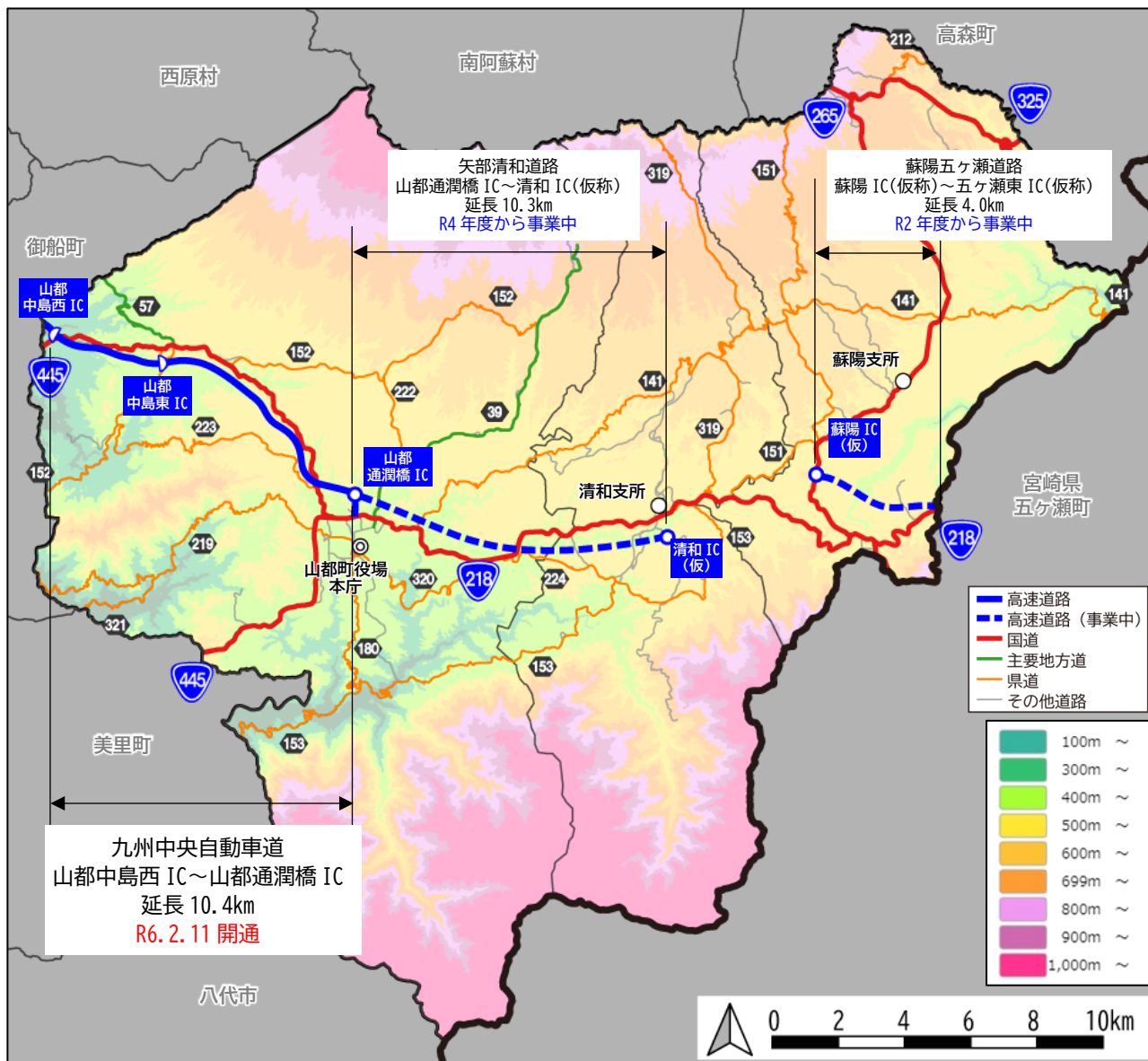
■主要地方道

路線番号	路線名
39号	矢部阿蘇公園線
57号	益城矢部線

■一般県道

路線番号	路線名
141号	河内矢部線
151号	清和高森線
152号	稻生野甲佐線
153号	清和砥用線
180号	南田内大臣線
212号	津留柳線
219号	横野矢部線
222号	柿原入佐線
223号	島木上寺線
224号	小峯川内線
319号	仏原高森線
320号	長原川野線
321号	囲砥用線

■道路網

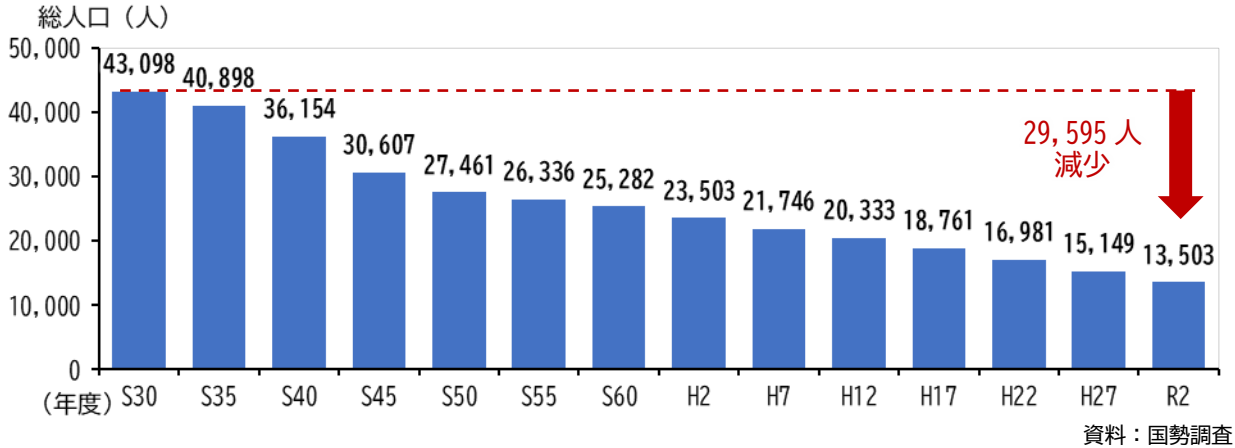


2-3. 人口特性

1) 総人口

総人口は、昭和 30 年度に人口のピークを迎えて以降減少傾向が続いており、令和2年の国勢調査では 13,503 人となっています。これは、ピーク時と比較すると 29,595 人の減少(▲68.7%)で、急激な人口減少が進んでいます。

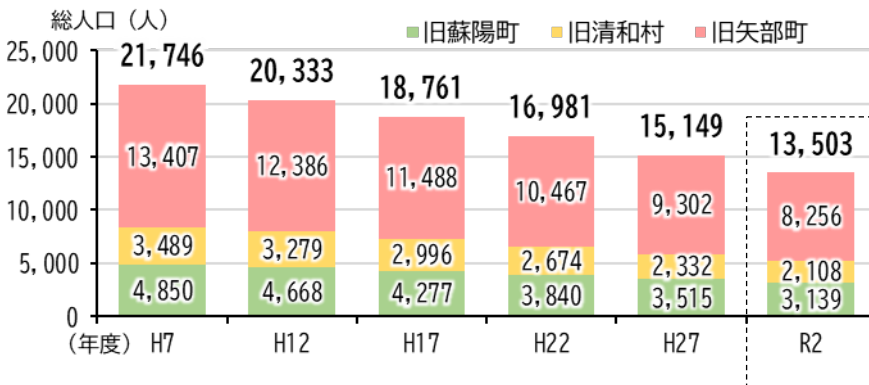
■総人口の推移



2) 地域別人口と世帯数

合併前の 3 地域(矢部町、清和村、蘇陽町)別に見ると人口・世帯数ともに減少傾向にあり、25 年間で人口 35~40%減、世帯数 13~20%減となっています。

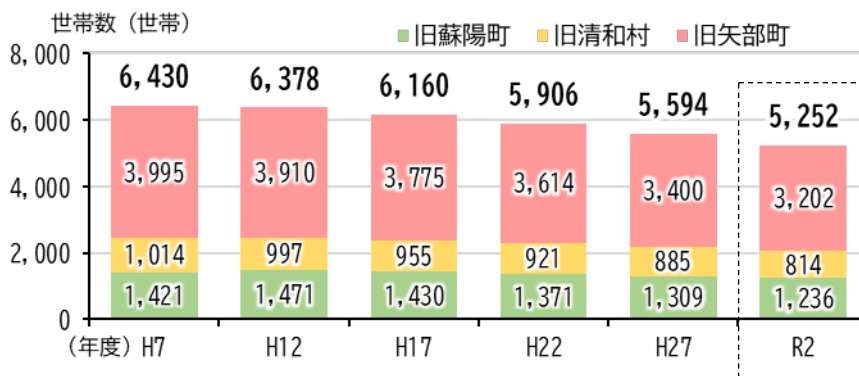
■地域別人口の推移



<R2人口 過去との比較>

	H7との比較	H27との比較
旧矢部町	▲ 38.4%	▲ 11.2%
旧清和村	▲ 39.6%	▲ 9.6%
旧蘇陽町	▲ 35.3%	▲ 10.7%
計	▲ 37.9%	▲ 10.9%

■地域別世帯数の推移



<R2世帯数 過去との比較>

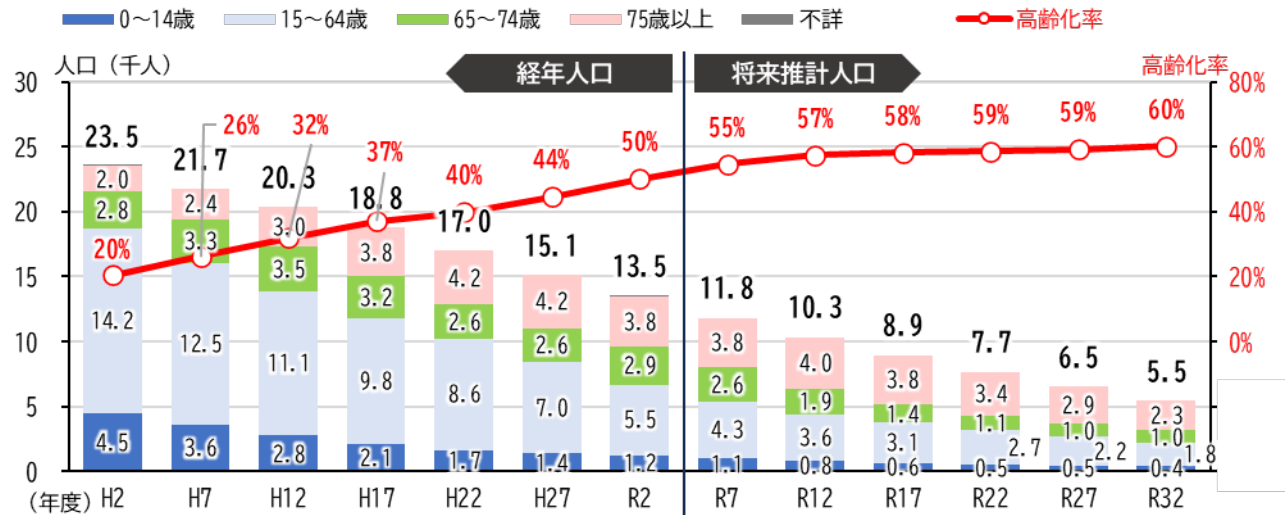
	H7との比較	H27との比較
旧矢部町	▲ 19.8%	▲ 5.8%
旧清和村	▲ 19.7%	▲ 8.0%
旧蘇陽町	▲ 13.0%	▲ 5.6%
計	▲ 18.3%	▲ 6.1%

資料：国勢調査

3) 年齢別人口と高齢化率

経年人口を見ると 0～14 歳の年少人口は年々減少しており、今後も減る見通しとなっています。15～64 歳の生産年齢人口も同様の傾向にあります。65～74 歳の前期高齢者人口は3千人前後での推移が続くものの、将来推計人口では減少傾向にあります。一方で、75 歳以上の後期高齢者は増加しており、今後も増加の見通しとなっています。結果的に高齢化率は上昇しており、令和 32 年度には高齢化率が 6 割となる見通しとなっています。若年層の人口は、高校や大学等への進学を契機とする転出が見られ、15～19 歳の社会減が大きくなっています。

■年齢区別の人口推移と将来推計人口

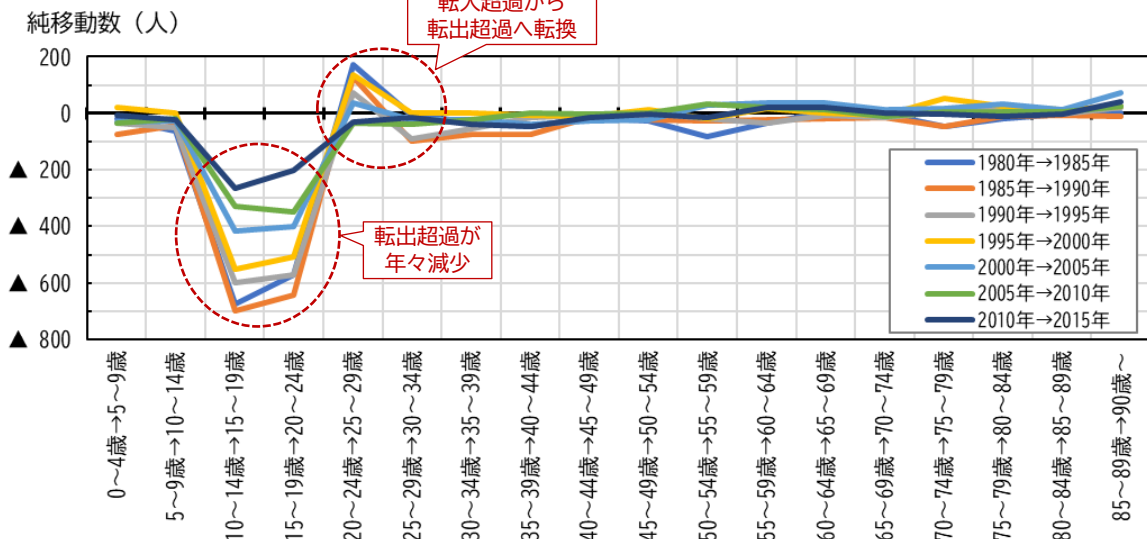


	将来推計人口													
	H2 (1990)	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)	R17 (2035)	R22 (2040)	R27 (2045)	R32 (2050)	
0～14歳	4,487	3,567	2,760	2,068	1,658	1,382	1,241	1,053	829	638	524	454	410	
15～64歳	14,201	12,472	11,083	9,750	8,569	7,030	5,455	4,312	3,566	3,102	2,657	2,202	1,770	
65～74歳	2,848	3,329	3,450	3,180	2,597	2,555	2,938	2,626	1,925	1,382	1,054	1,002	974	
75歳以上	1,966	2,378	3,040	3,763	4,157	4,182	3,833	3,839	3,992	3,812	3,447	2,864	2,312	
不詳	1	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0	
計	23,503	21,746	20,333	18,761	16,981	15,149	13,503	11,830	10,312	8,934	7,682	6,522	5,466	
高齢化率	20%	26%	32%	37%	40%	44%	50%	55%	57%	58%	59%	59%	60%	

※H2～R2 年度：経年人口、R7～R32 年：将来推計人口

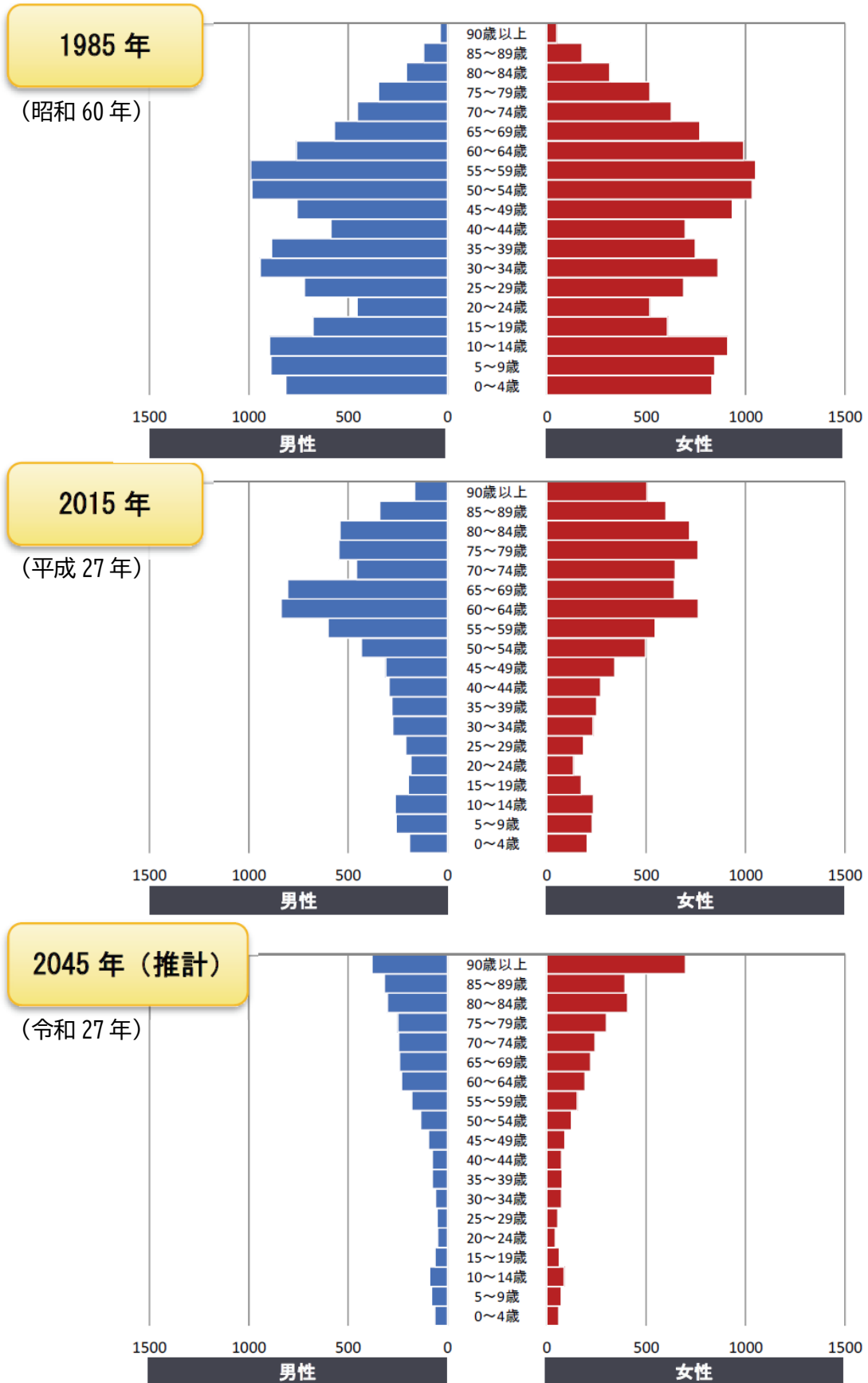
資料：経年人口/国勢調査(各年)、将来推計人口/国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)」

■年齢区別の人口移動の推移



資料：人口ビジョン

■人口ピラミッド



注) 1985年は、矢部町、清和村、蘇陽町の合計値

資料：山都町人口ビジョン

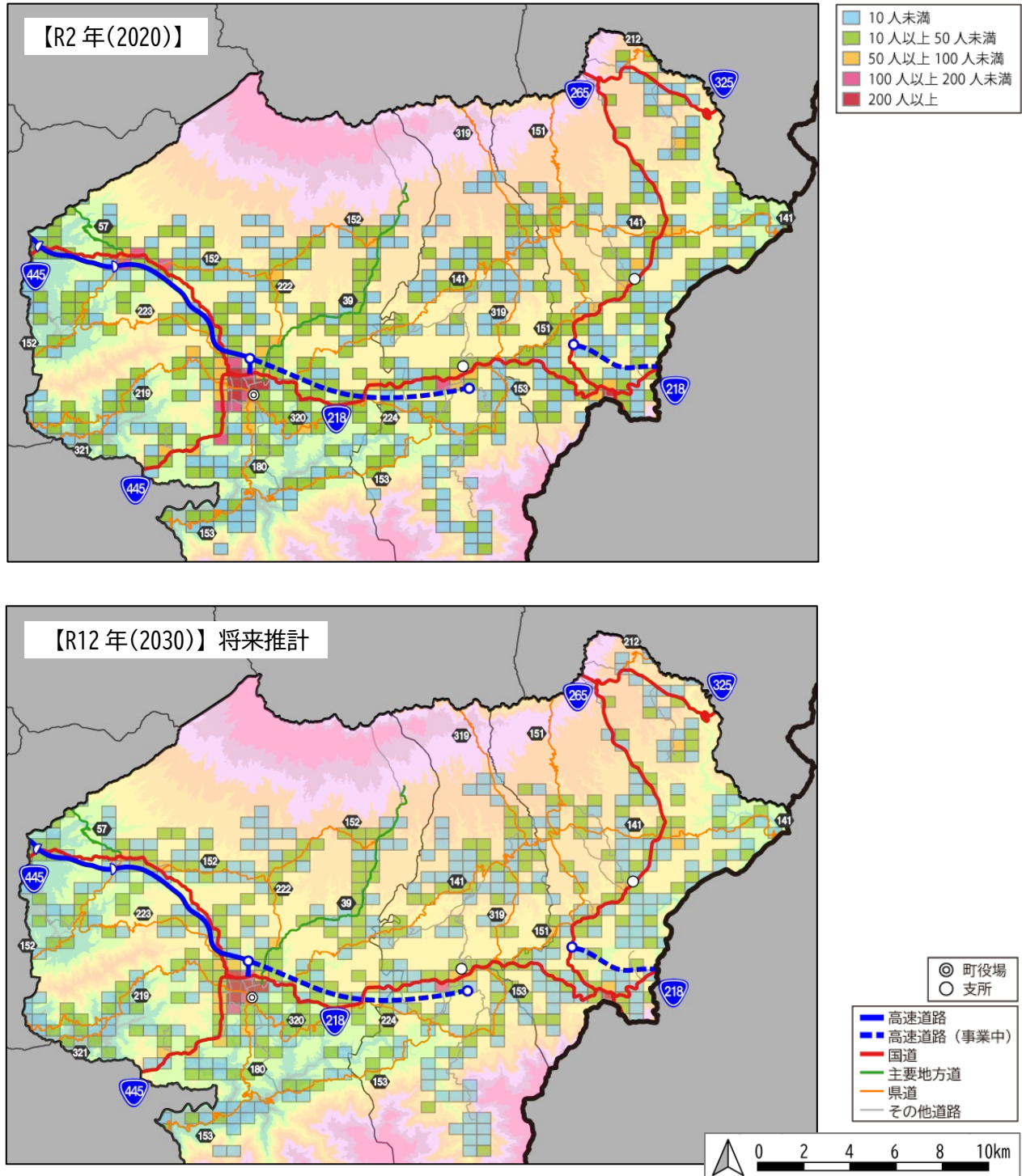
4) 人口分布

① 総人口の分布

人口は、地域の幹線道路である国道 218 号、265 号及び 445 号沿線に多く分布し、支線の沿線部にもまばらに分布しています。

10 年後の令和 12 年も分布の傾向は変わらず、周辺地域での人口減少(過疎化)が進む見通しとなっています。

■人口分布図(500mメッシュ)



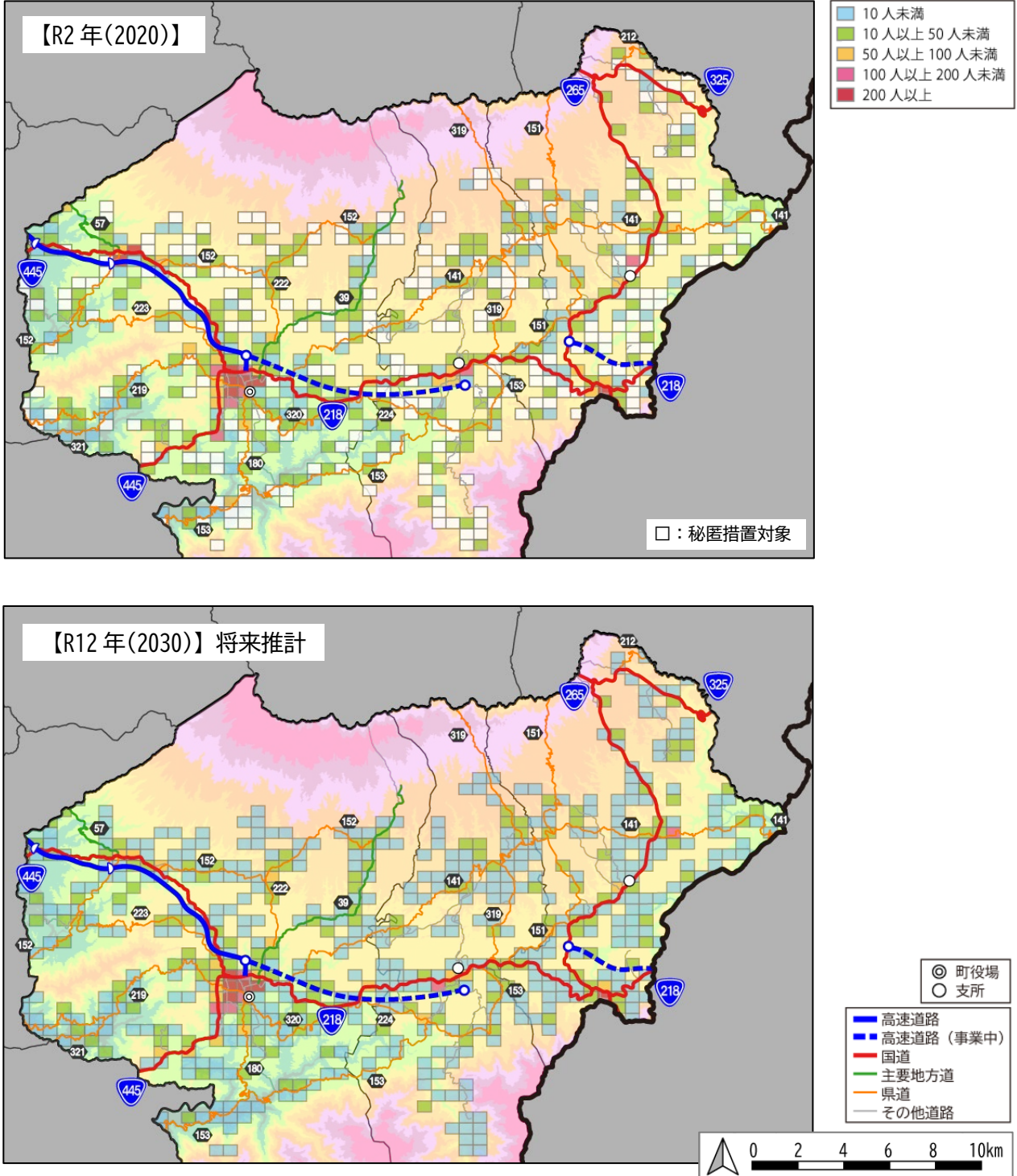
資料：R2 は国勢調査、R12 は総務省「平成 27 年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成 29 年 1 月推計）」の推計値、「日本の地域別将来推計人口（平成 30 年 3 月推計）」の推計値及び仮定値（生残率、子ども女性比、純移動率）

② 高齢者(65歳以上)人口の分布

65歳以上の高齢者人口は、国道や県道沿線を中心に広く薄く分布しています。

10年後の令和12年はさらに人口が減少し、低密度に点在する状況となる見通しです。

■ 65歳以上人口分布図(500mメッシュ)

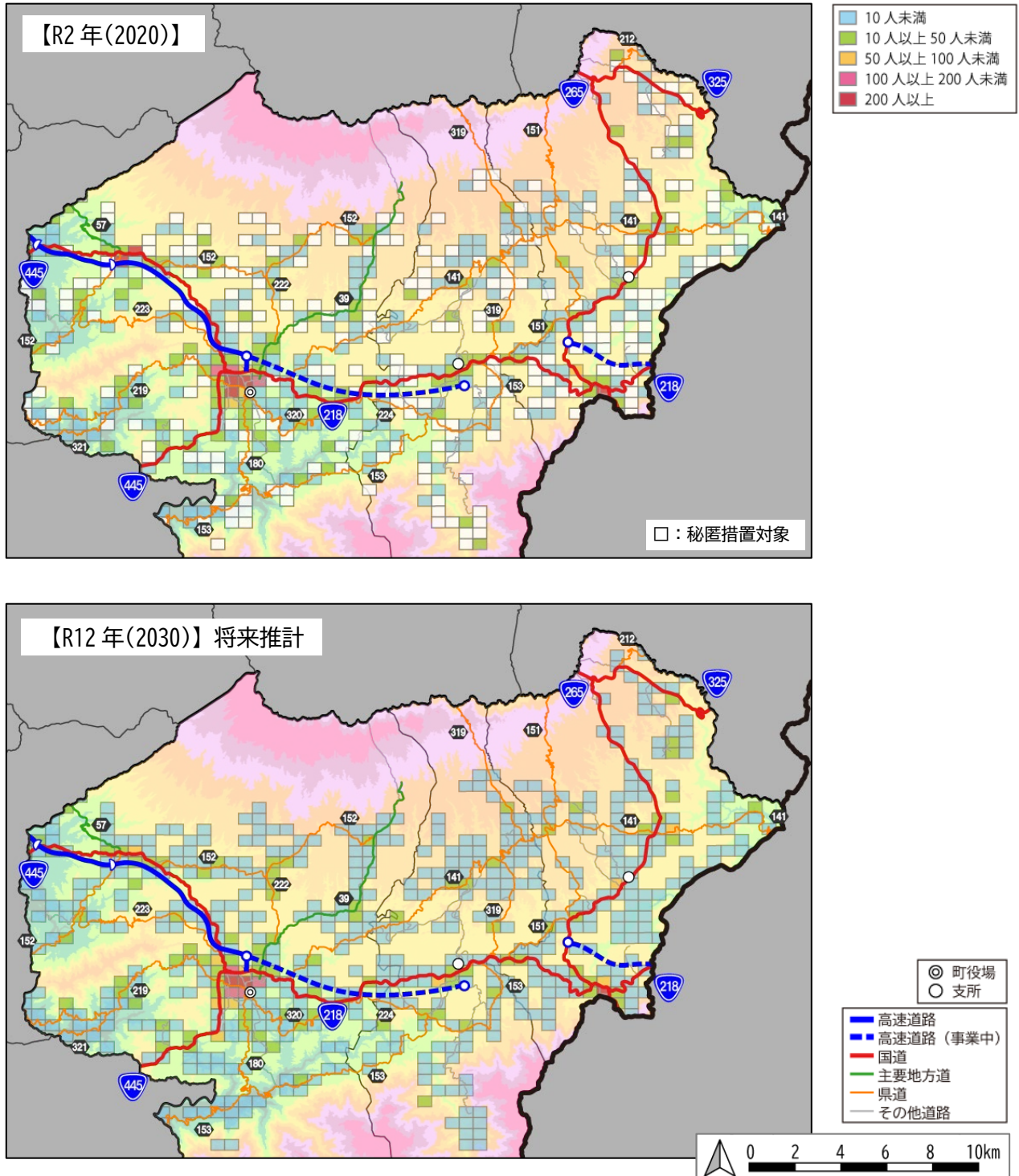


資料：R2は国勢調査、R12は総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年1月推計)」の推計値、「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」の推計値及び仮定値(生残率、子ども女性比、純移動率)

③ 後期高齢者(75歳以上)人口の分布

75歳以上の後期高齢者人口も、前期高齢者と同様の傾向にあります。

■75歳以上人口分布図(500mメッシュ)



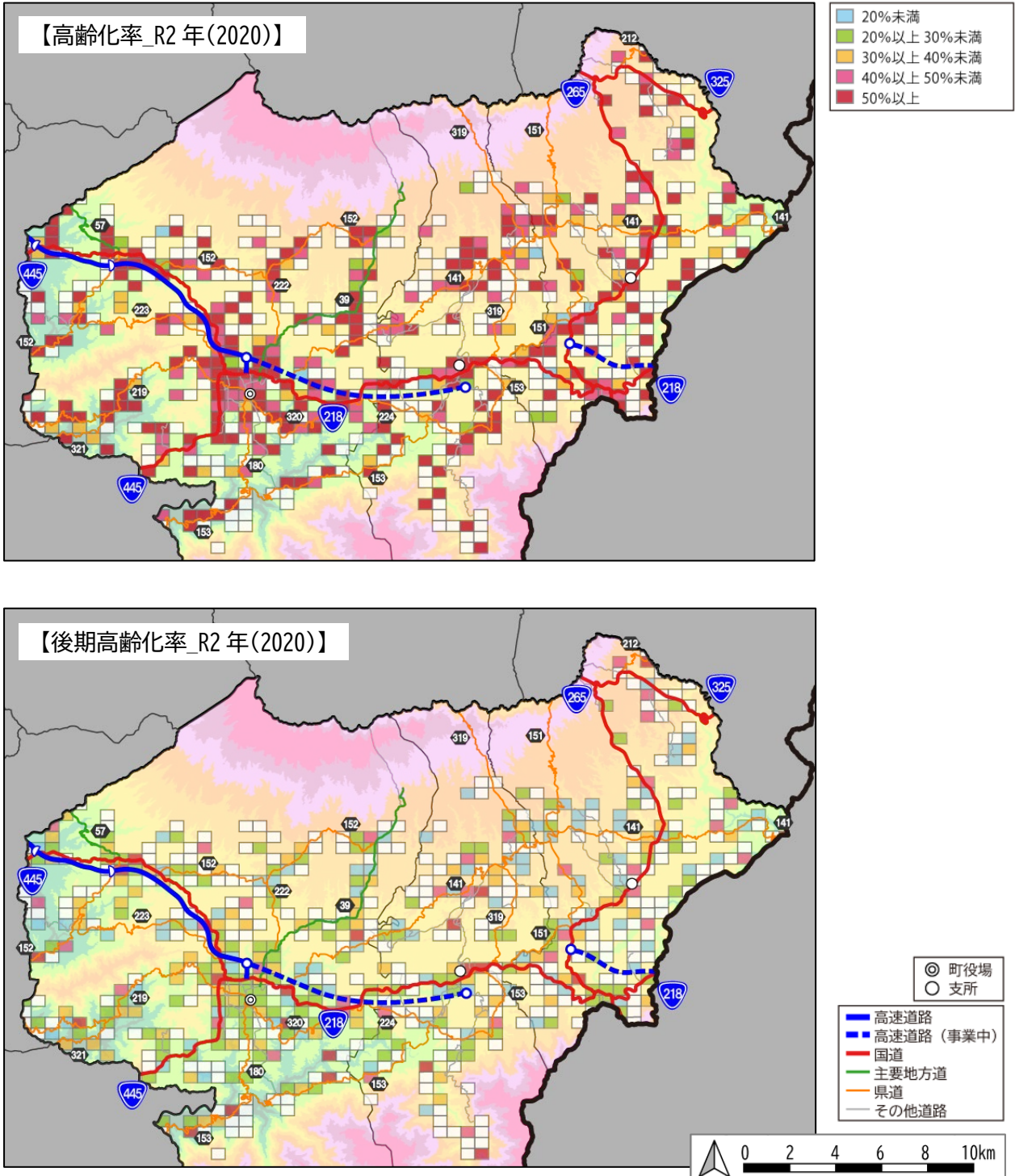
資料：R2は国勢調査、R12は総務省「平成27年国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年1月推計)」の推計値、「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)」の推計値及び仮定値(生残率、子ども女性比、純移動率)

④ 高齢化率・後期高齢化率の分布

令和2年時点で居住メッシュの大部分が高齢化率40%以上となっており、町全体を通して高齢化が広がっていることがみえます。

後期高齢化率も30%以上の地域が広く点在している状況にあります。

■ 高齢化率・後期高齢化率の分布図(500mメッシュ)



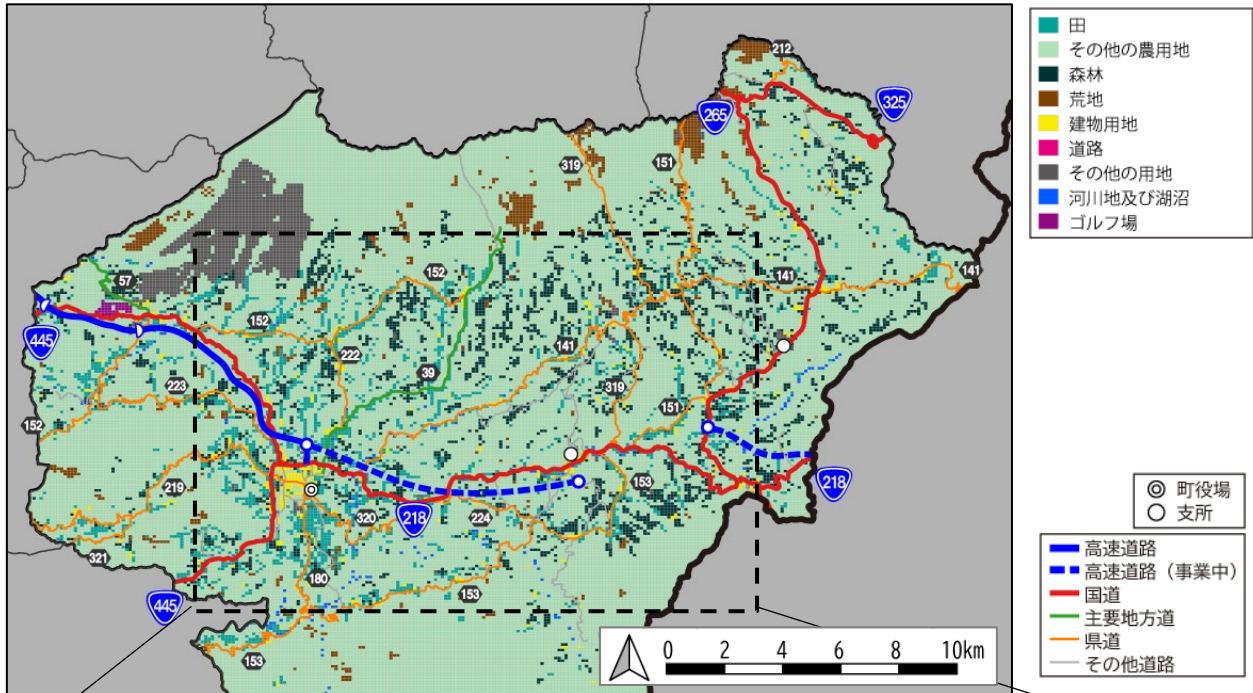
資料：令和2年国勢調査

2-4. 土地利用状況と施設立地状況

1) 土地利用状況

町全域に渡って森林や田、その他の農用地が広がる中、矢部地域中心部には建物用地が集中しています。また、建物用地は、国道 218 号を挟んで北側や南側の県道沿線にも広く薄く点在しています。

■土地利用状況図



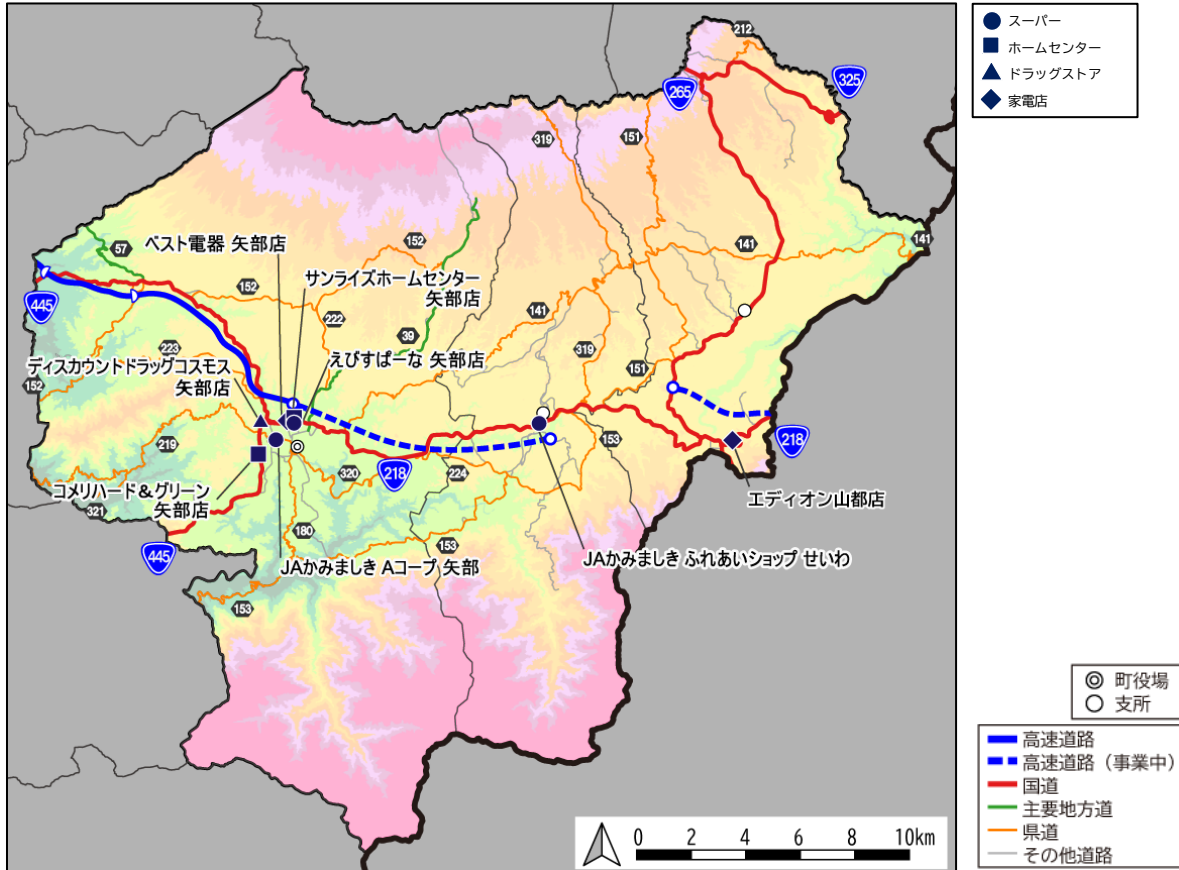
資料：令和3年国土数値情報土地利用細分メッシュデータ

2) 施設立地状況

① 商業施設

商業施設は矢部地域に 6 店舗、清和地域に1店舗、蘇陽地域に1店舗が営業しています。日用品を扱っているスーパーは広い町内にわずか3店舗しかなく、蘇陽地域には1店舗もありません。買物を目的とした日常の移動でも広域の移動とならざるを得ない状況にあります。

■商業施設の立地状況

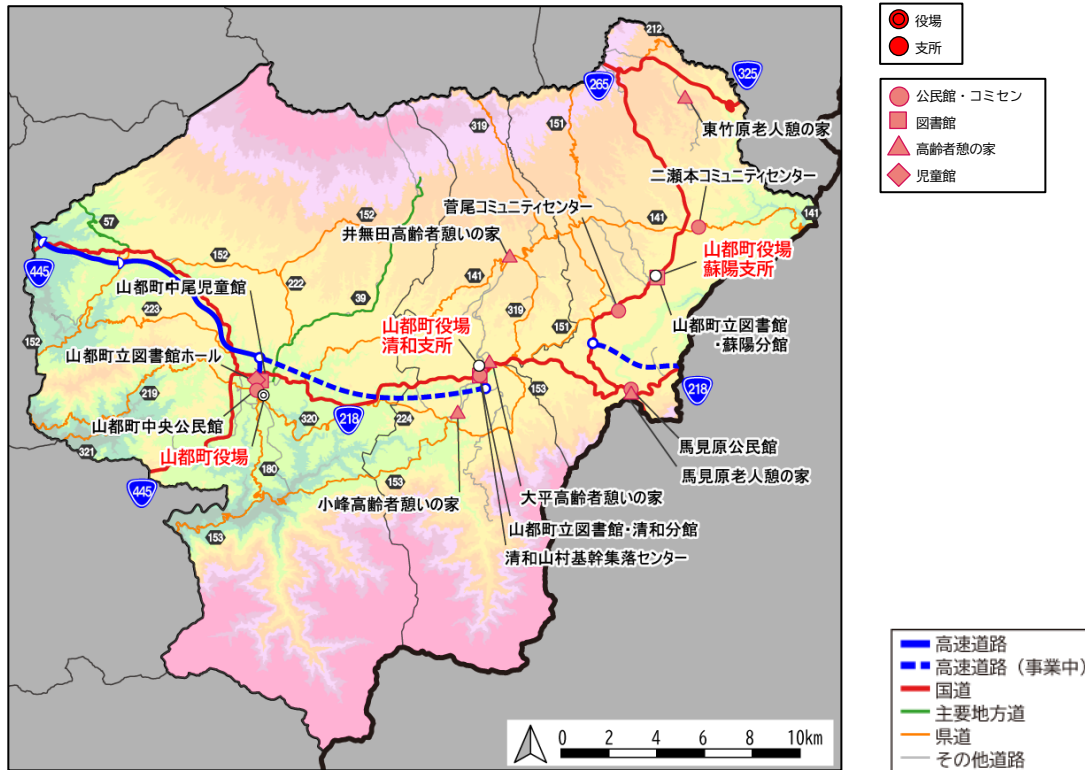


No.	カテゴリー	施設名	住所	エリア
1	スーパー	えびすばーな 矢部店	城平614	矢部
2		JAかみましき Aコープ 矢部	浜町233	
3		JAかみましき ふれあいショップ せいわ	大平322-1	
4	ホームセンター	サンライズホームセンター 矢部店	城平1013-1	矢部
5		コメリハード&グリーン 矢部店	南田320	
6	ドラッグストア	ディスカウントドラッグコスモス 矢部店	上寺2044	
7	家電店	ベスト電器 矢部店	城平603-2	
8		エディオン 山都店	馬見原794-8	蘇陽

③ 公共施設

町役場は矢部地域にあり、合併前の旧町である清和地域と蘇陽地域にもそれぞれ支所が置かれています。公民館・コミュニティセンターと図書館も、各地域にそれぞれ置かれています。

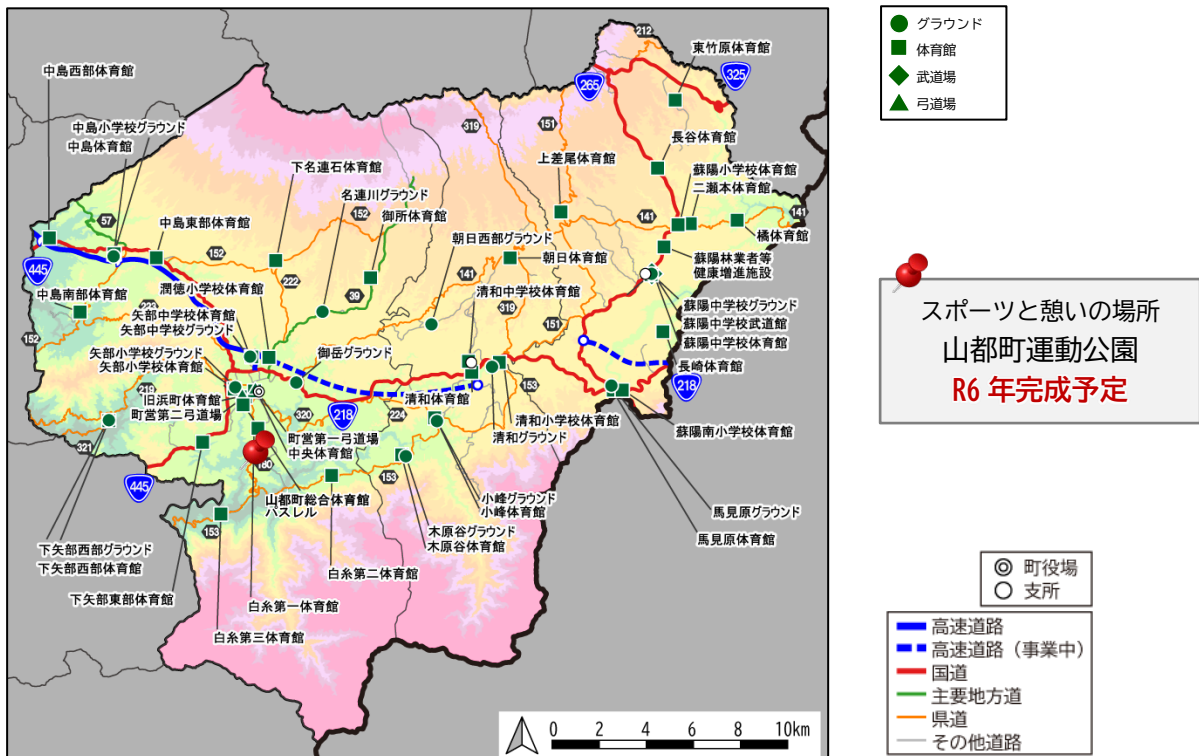
■公共施設の立地状況



④ 運動施設

運動施設は数多くの施設が町全域に広く点在しています。町のホームページから、施設の空状況確認や利用予約ができます。

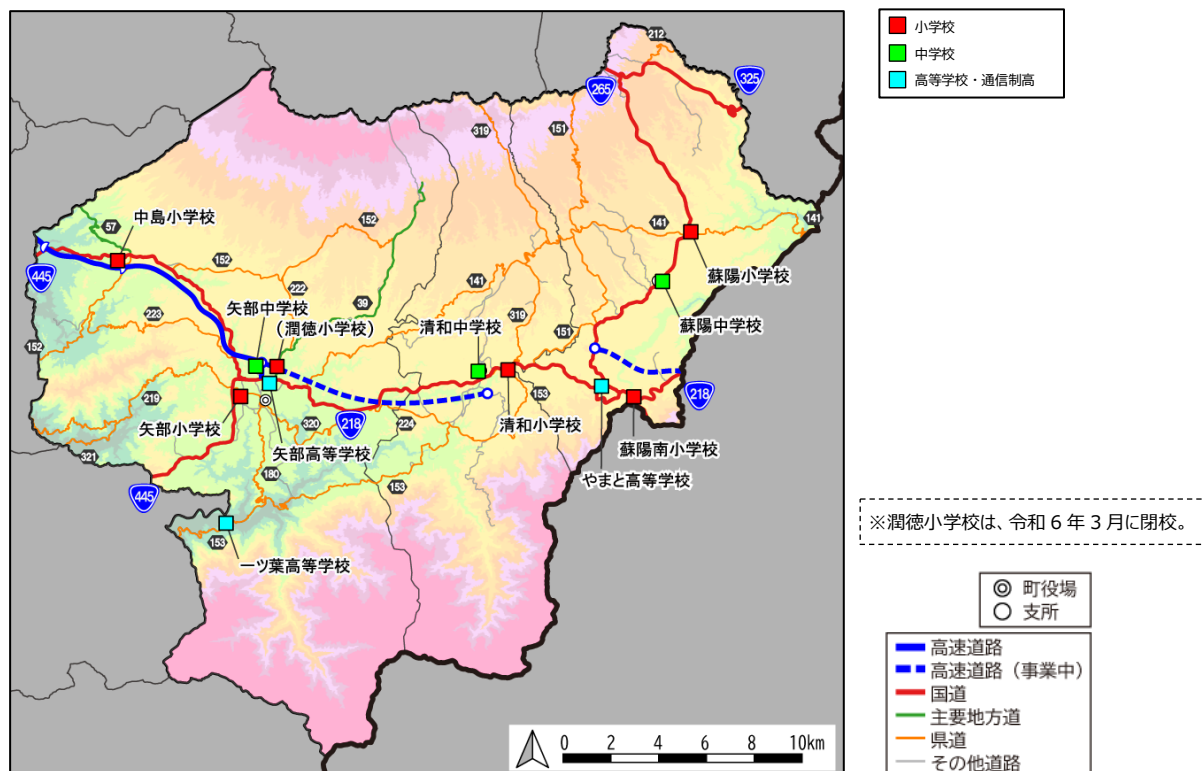
■運動施設の立地状況



⑤ 教育施設

教育施設は小学校が矢部地域に3校、清和地域に1校、蘇陽地域に2校の合計6校が置かれています。中学校は矢部・清和・蘇陽地域に各1校ずつの合計3校、高等学校は矢部地域に「熊本県立矢部高等学校」と通信制の「一ツ葉高等学校」の2校、蘇陽地域に通信制の「やまと高等学校」の合計3校が位置しています。

■教育施設の立地状況



この先の計画

9年間の連続性のある切れ目のない多様な学びを実現する教育活動を実施するため、「集団による教育の充実」、「指導体制の充実」、「適切な学校運営」の観点を踏まえて山都町立小中学校の再編を行い、小中一貫教育課程に基づく義務教育学校の導入が計画されています。

【義務教育学校開校の流れ】

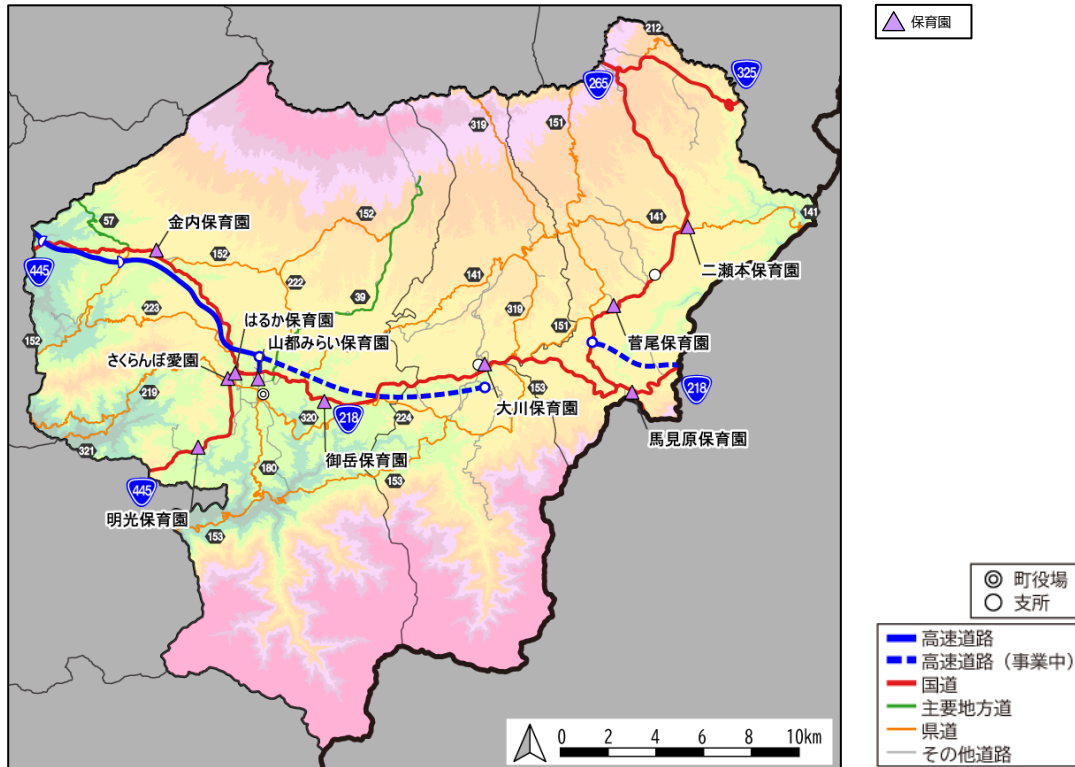
年度	内容	時期
令和3年度(2021)	○『山都町学校規模適正化基本方針』策定	
令和4年度(2022)	○義務教育学校開設に関する住民説明会	
令和4年度(2022) ～ 令和8年度(2026)	○「清和地区義務教育学校開設準備委員会(仮称)の設置・協議	第1時期
令和9年度(2027)	○「山都学園清和義務教育学校(仮称)開校	
	○「矢部地区義務教育学校開設準備委員会(仮称)」の設置・協議 ○「山都学園矢部義務教育学校(仮称)開校	第2時期
	○「蘇陽地区義務教育学校開設準備委員会(仮称)の設置・協議 ○「山都学園蘇陽義務教育学校(仮称)開校	
		第3時期

資料：山都町学校規模適正化基本方針 (R3.12.27)

⑥ 保育所

保育所は公立の保育園が 5 ヶ所、私立の保育園が 5 ヶ所の合計 10 ヶ所が置かれており、一時預かり保育も実施されています。

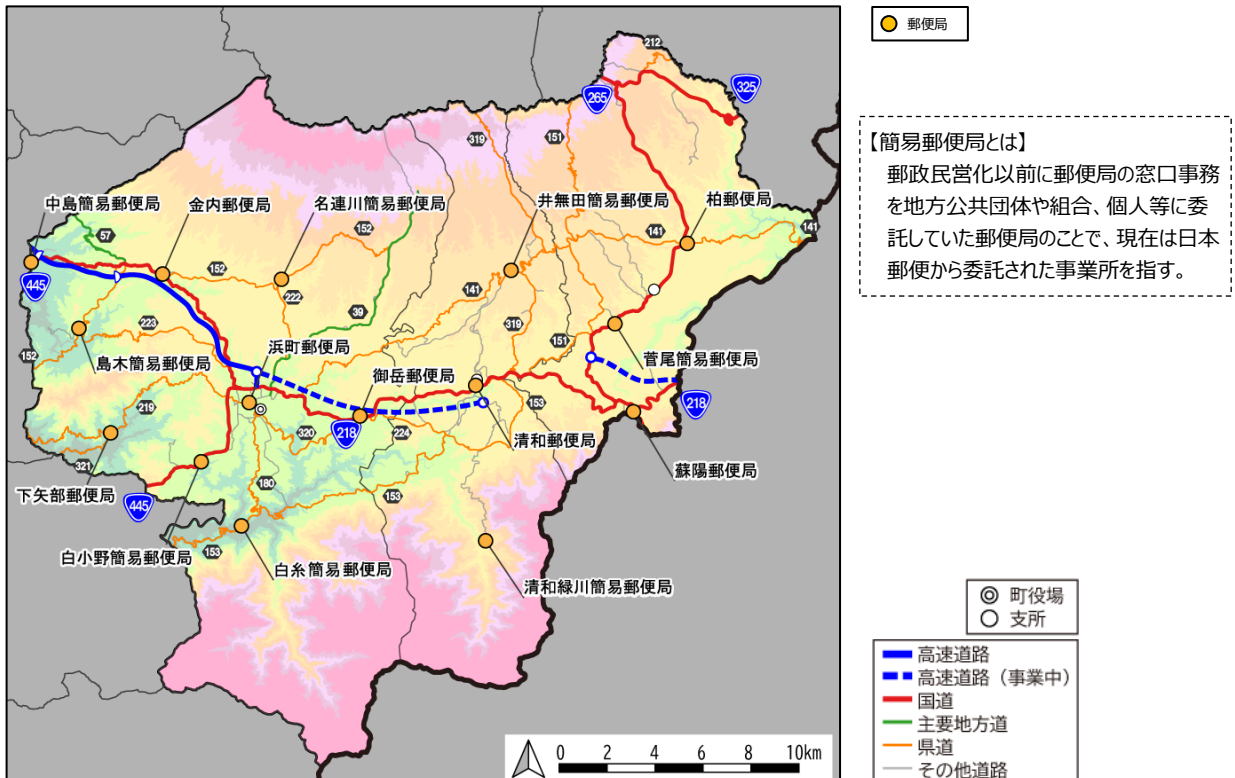
■保育所の立地状況



⑦ 郵便局

郵便局は矢部地域に 9 ヶ所、清和地域に 3 ヶ所、蘇陽地域に 3 ヶ所の合計 15 ヶ所が置かれています。そのうち 8 ヶ所は簡易郵便局です。

■郵便局の立地状況



⑧ 観光施設

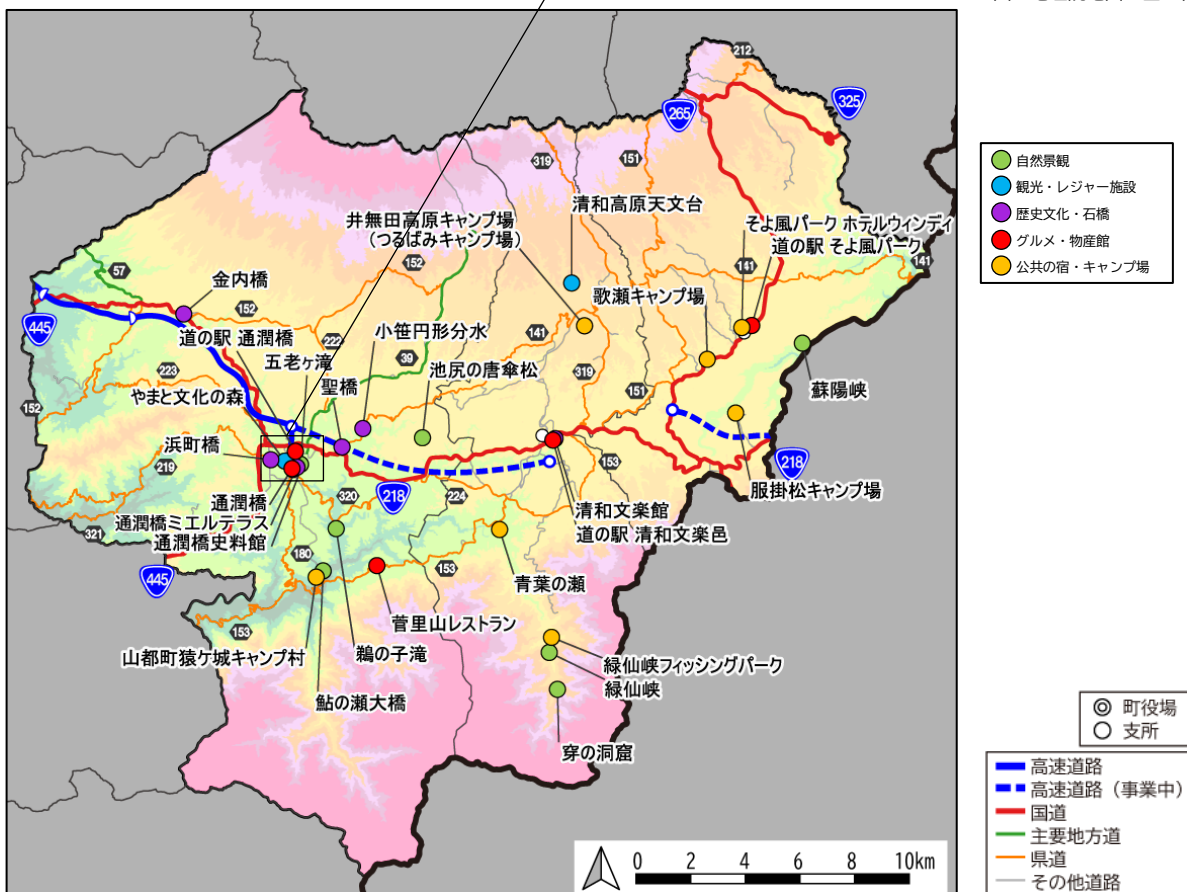
令和5年9月に国宝指定された通潤橋は町の中心部に位置しており、通潤橋周辺には物産館や史料館が整備されています。道の駅は、矢部・清和・蘇陽地域にそれぞれ1ヶ所ずつ置かれています。

また、九州のグランドキャニオンと呼ばれる蘇陽峡やキャンプが楽しめる緑仙峡などの美しい景勝地や県指定の天然記念物である五老ヶ滝など、風光明媚な観光地が数多く存在しています。



国土地理院地図を基に作成

■観光施設の立地状況



【通潤橋】

令和5年9月25日(月)に「国宝」指定

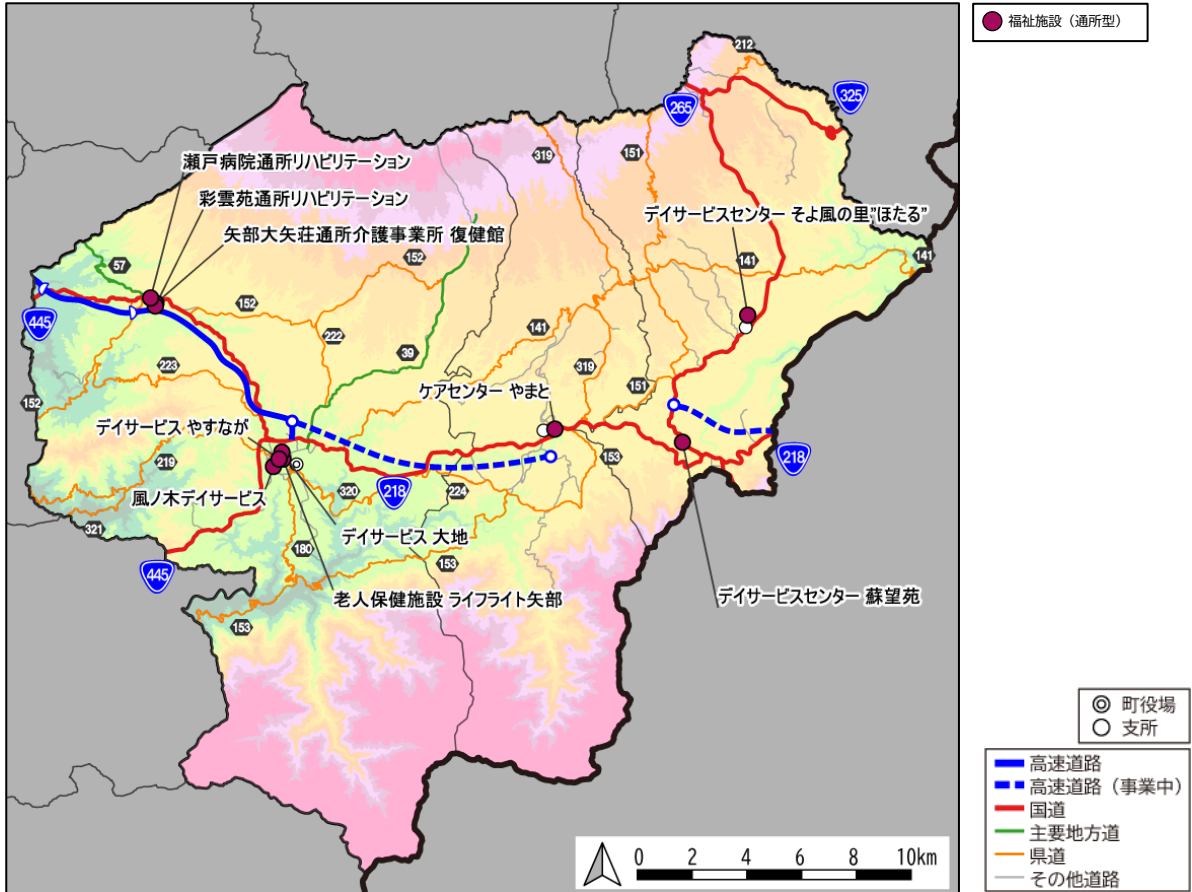
令和6年2月11日開通の山都通潤橋 IC
付近に新しく「道の駅通潤橋」も整備



⑨ 介護保険サービス事業者

介護保険サービスは訪問介護や通所介護、入所施設など多様な施設及び事業者が運営しています。通所型の介護施設は、矢部地域に7ヶ所、清和地域に1ヶ所、蘇陽地域に2ヶ所あります。

■福祉施設(通所型のみ)の立地状況

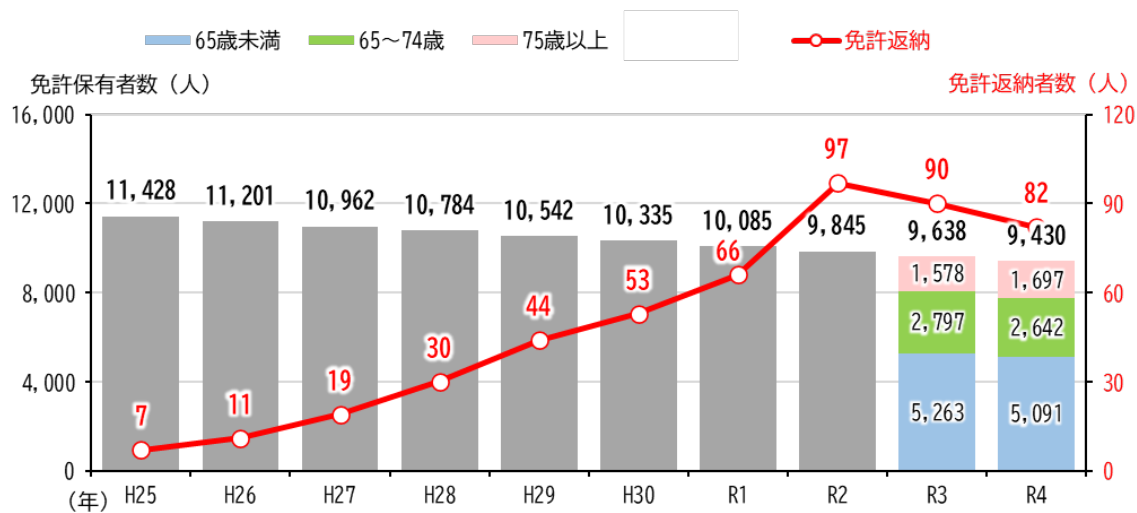


2-5. 高齢者の運転状況

1) 運転免許保有者数と免許返納者数

山都警察署管内における高齢者の免許保有者数は減少傾向にあり、約10年間で2,000人ほど減少しています。一方で、免許返納者数は増加傾向にあり、平成25年は7人だった返納者数が令和2年には97人まで増加、以降も毎年80~90人が運転免許を返納している状況にあります。

■山都警察署管内の免許保有者数と返納者数の推移

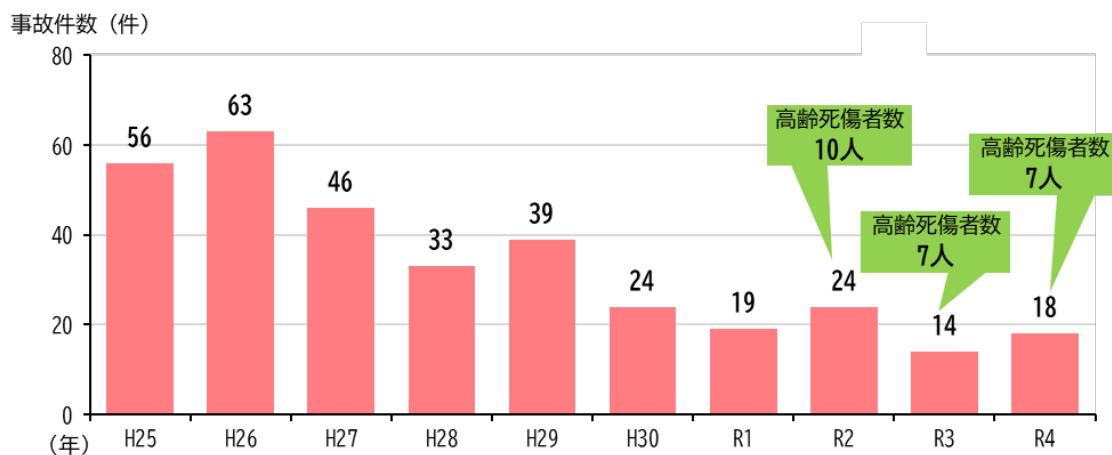


注) 各年12月末の数値
資料: 山都警察署提供資料

2) 交通事故件数

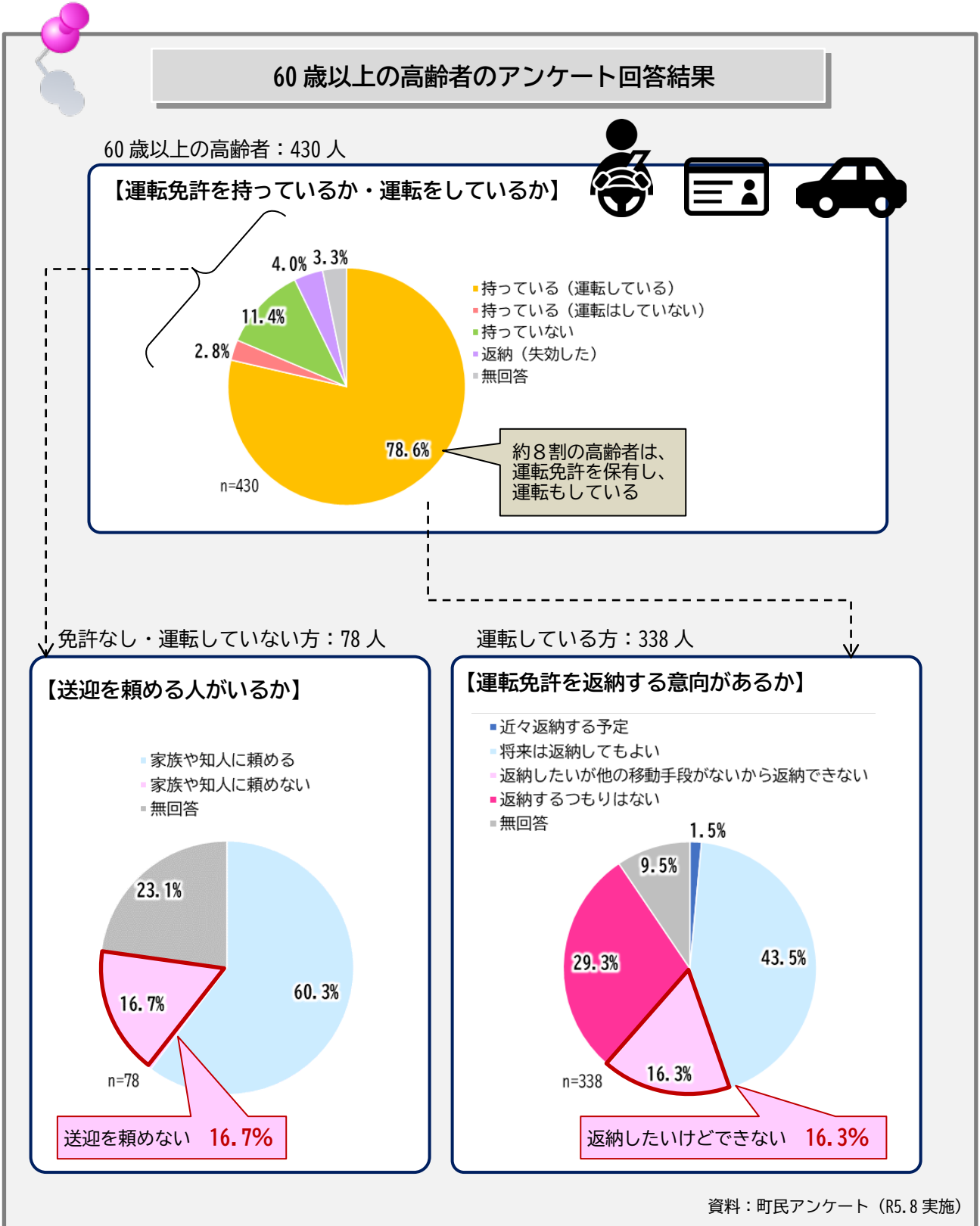
山都町内の交通事故件数の推移をみると、平成26年の63件をピークにその後は減少傾向にあります。直近3年間の事故件数は14~24件、そのうち高齢死傷者数が7~10人でした。

■町内の交通事故件数



資料: 山都警察署提供資料

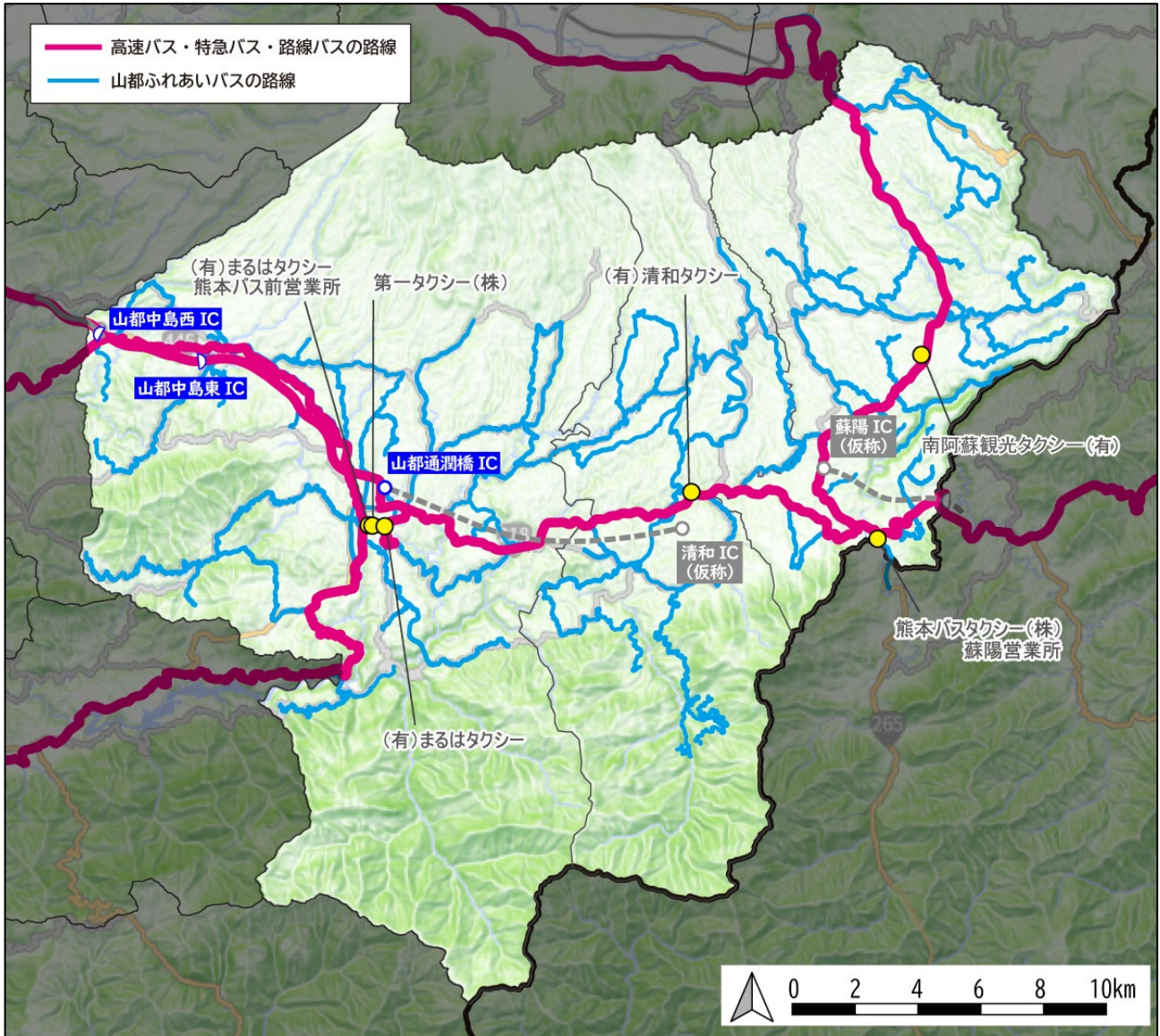
町民アンケートによると、60歳以上の高齢者のうち約8割の方は運転免許を保有し、かつ、運転もしていると回答しています。そのうち、運転免許の返納を考えている方は43.5%、返納するつもりがない方が29.3%でした。16.3%の方は、「返納したいが他の移動手段がないから返納できない」と回答しています。一方、免許を持たない方や運転をしていない方のうち16.7%は「家族や知人に送迎を頼めない」と回答しています。



2-6. 地域旅客運送サービス

町内には、高速バス・特急バス、路線バス、山都町コミュニティバス(ふれあいバス)、タクシーが運行されています。

■町内の公共交通ネットワーク



国土地理院地図を基に作成

1) 高速バス・特急バス

① 路線概要

本町内に停車する高速バス・特急バスとして、高速バス「ごかせ号」と特急バス「たかちほ号」があります。

「ごかせ号」は福岡市 - 基山町 - 久留米市 - 八女市 - 山都町 - 高千穂町 - 延岡市を通る路線であり、町内は矢部地域の停留所「山都町」に停車します(令和5年9月現在)。

■高速バス「ごかせ号」運賃表

		八女IC	久留米IC	高速基山	福岡空港 国際線	博多 バスターミナル	西鉄天神高速 バスターミナル
	山都町	2,200	2,510	2,780	3,250	3,250	3,250
五ヶ瀬 町役場	690	2,690	2,910	3,200	3,770	3,770	3,770
高千穂 バスター	1,000	2,910	3,210	3,510	4,100	4,100	4,100
青雲橋	1,260	3,230	3,450	3,770	4,320	4,320	4,320
早日渡	1,730	3,550	3,770	4,090	4,750	4,750	4,750
延岡駅	2,250	3,880	4,100	4,450	5,060	5,060	5,060

※子ども・大人障がい者は片道運賃の半額、子ども障がい者はその半額(身体障がい者手帳、療育手帳の提示が必要)ただし、精神障がい者手帳交付者は、割引対象外

資料：西鉄バスホームページ、宮崎交通ホームページ(R5年9月時点)

■高速バス「ごかせ号」時刻表

■福岡 → 延岡

	運行会社	西鉄	西鉄	宮交	宮交
	便番号	53302	53304	53306	53308
西鉄天神高速バスターミナル	乗車のみ	8:05	10:05	15:30	17:30
博多バスターミナル		8:25	10:25	15:50	17:50
福岡空港国際線		8:45	10:45	16:10	18:10
高速基山		9:04	11:04	16:29	18:29
久留米IC		9:15	11:15	16:40	18:40
八女IC		9:24	11:24	16:49	18:49
山都町		乗降可	10:56	12:56	18:21
五ヶ瀬役場前	降車のみ	11:26	13:26	18:51	20:51
高千穂バスター		11:46	13:46	19:11	21:11
青雲橋		12:11	14:11	19:33	21:33
早日渡		12:28	14:28	19:50	21:50
延岡駅		12:53	14:53	20:15	22:15

■延岡 → 福岡

	運行会社	宮交	宮交	西鉄	西鉄	
	便番号	53301	53303	53305	53307	
延岡駅	乗車のみ	7:50	10:00	15:30	17:30	
早日渡		8:15	10:25	15:55	17:55	
青雲橋		8:32	10:42	16:12	18:12	
高千穂バスター		8:57	11:07	16:37	18:37	
五ヶ瀬役場前		9:17	11:27	16:57	18:57	
山都町		乗降可	9:47	11:57	17:27	19:27
八女IC		降車のみ	11:19	13:29	18:59	20:59
久留米IC	11:28		13:38	19:08	21:08	
高速基山	11:36		13:49	19:19	21:19	
福岡空港国際線	11:56		14:06	19:36	21:36	
博多バスターミナル	12:16		14:26	19:56	21:56	
西鉄天神高速バスターミナル	12:32		14:42	20:10	22:10	

※途中、高千穂バスター(10分間)、北熊本SA(20分間)休憩あり

資料：西鉄バスホームページ、宮崎交通ホームページ(R5年9月時点)

【道の駅通潤橋バス停】

九州中央自動車道の山都中島西IC～山都通潤橋IC間の開通後は、「道の駅通潤橋」内のバス停に停車予定

② 利用状況

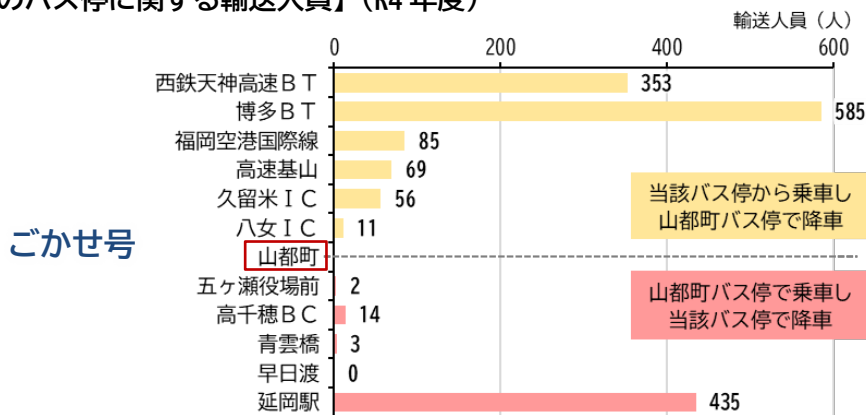
平成30年から令和元年にかけて「ごかせ号」は45,000人/年程度、「たかちほ号」も35,000～40,000人/年の利用がありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度以降は輸送人員が激減しています。少しずつ回復傾向にはありますが、コロナ禍前の状況には未だ至っていません。

高速バス「ごかせ号」と特急バス「たかちほ号」の輸送人員

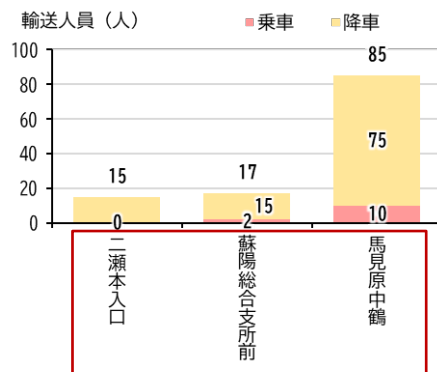
【輸送人員の推移】



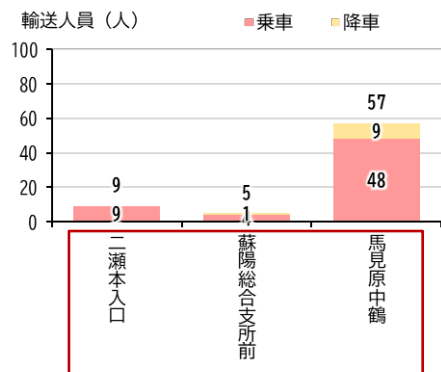
【山都町内のバス停に関する輸送人員】(R4年度)



<熊本発 → 延岡行>



<延岡発 → 熊本行>



資料：西鉄バス、宮崎交通、産交バス提供資料（令和4年度）

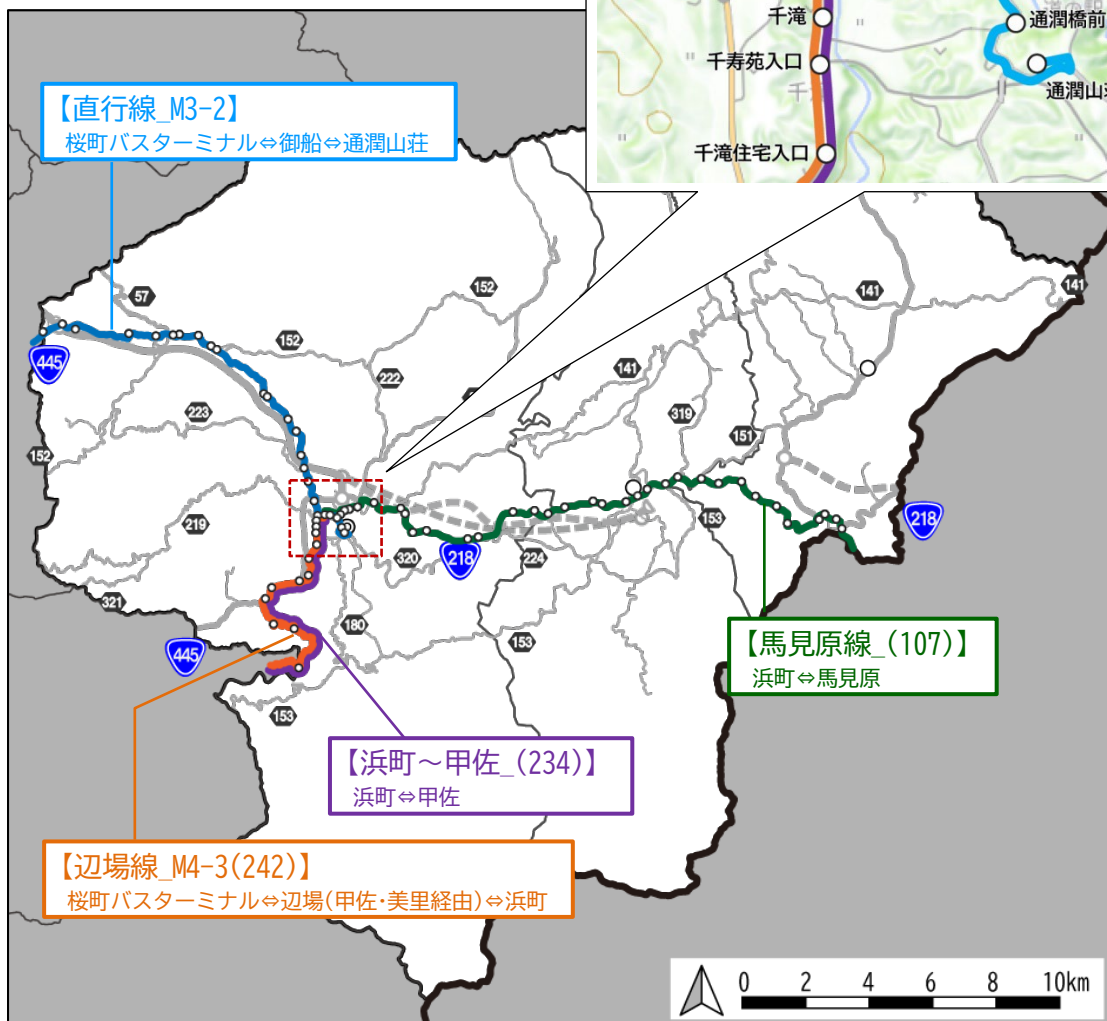
2) 路線バス(熊本バス)

① 路線概要

高校生の通学手段として、また熊本市等の都市圏と接続する唯一の地域間幹線系統として、路線バス(熊本バス)が運行しています。

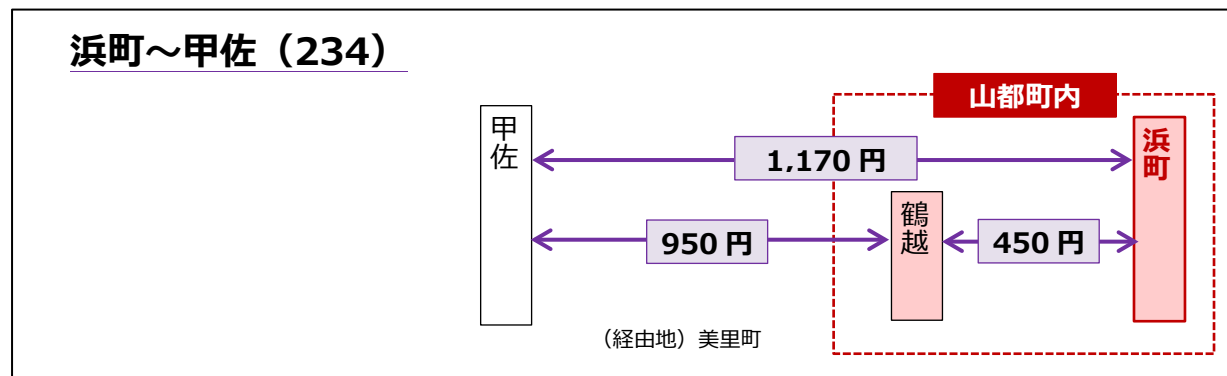
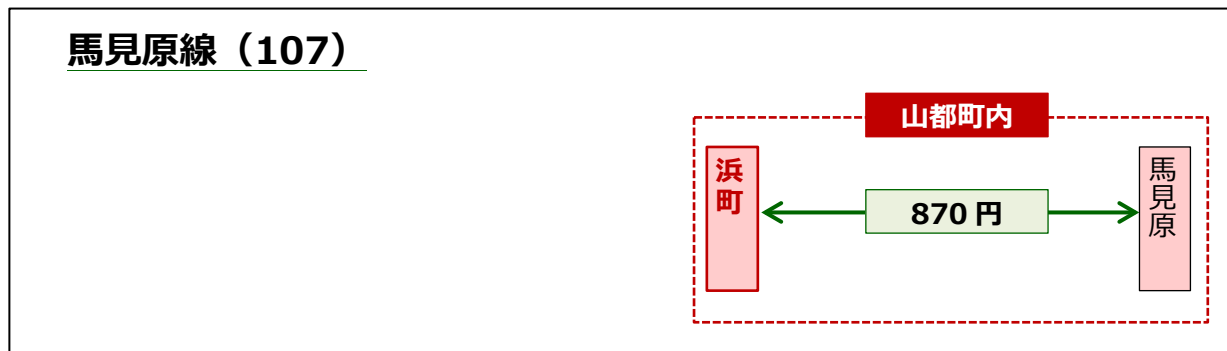
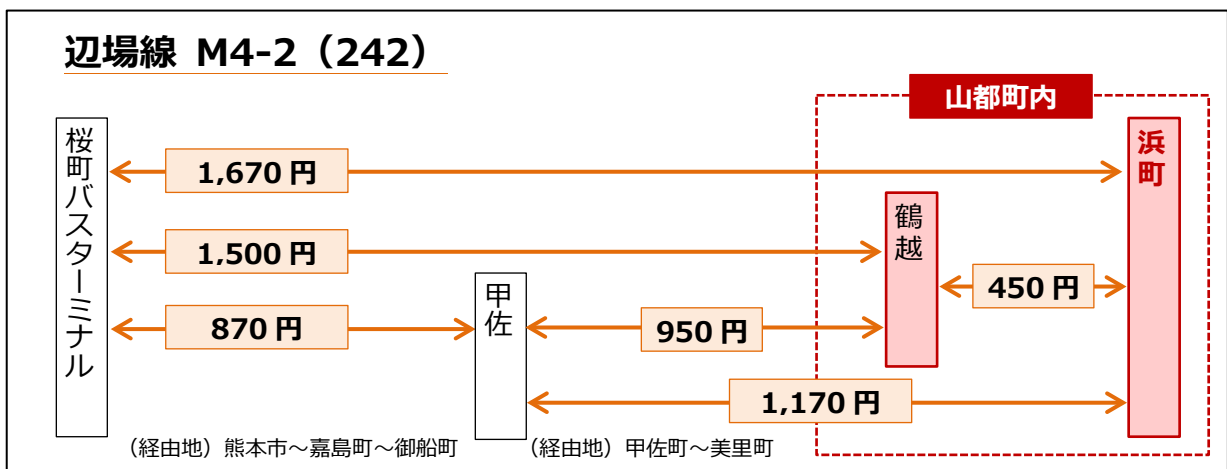
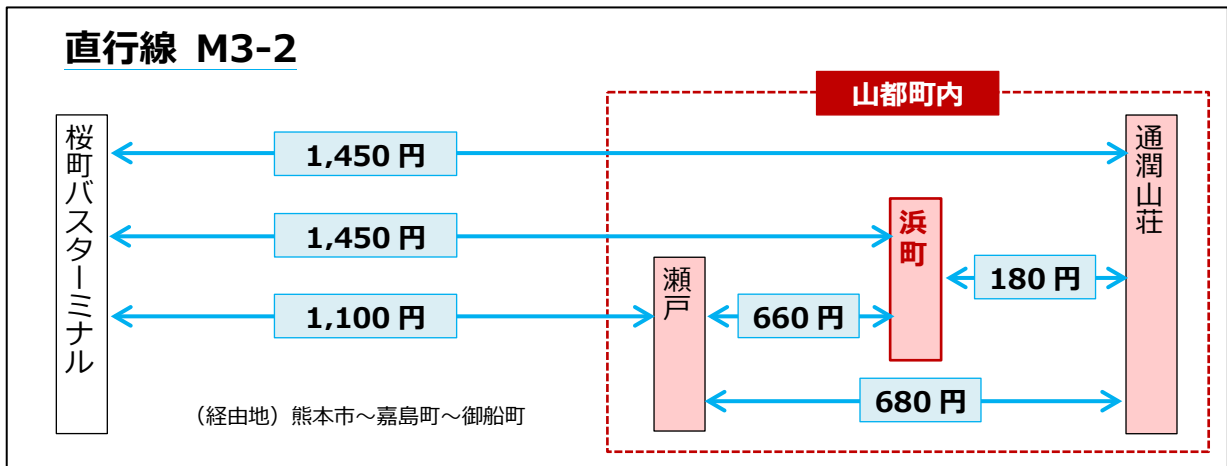
町外西側(御船町、甲佐町、美里町)と町の中心部(浜町周辺)を繋ぐ「直行線」と「辺場線」、浜町から甲佐を結ぶ路線、蘇陽地域から清和地域を抜けて町の中心部(浜町周辺)を繋ぐ「馬見原線」の4路線が運行しています。

■路線バス(熊本バス)の町内運行ルート



資料：熊本バスホームページ

■路線バス(熊本バス)の運賃



資料：熊本バスホームページ (R5年10月時点)

■路線バス(熊本バス)の時刻表

直行線_M3-2

■通潤山荘 バス停

路線	M3-2		
行先	桜町バスターミナル		
	平日	土曜	日祝
6	20	03	
7	12	10	08
8	40	36	
9			08
10		16	
11	20	57	08
12			
13	46		
14		09	03
15	46		
16			
17	46	46	03
18			50
19	06	11	
20			
21			

■浜町 バス停

路線	M3-2			M3-2			
行先	桜町バスターミナル			通潤山荘			
	平日	土曜	日祝	平日	土曜	日祝	
6	24	07					
7	16	14	12	58			
8	44	40			19	18	
9			12	01	57		
10		20				32	
11	24		12				
12		01		10	54	37	
13	50						
14		13	07	55			
15	50				29	07	
16					40	18	
17	50	50	07	05			
18			54	35	50	23	
19	10	15					
20					17	42	31
21					22	28	

■桜町バスターミナル

路線	M3-2		
行先	通潤山荘		
	平日	土曜	日祝
6	28	50	50
7	25		
8		25	
9			00
10	35		
11		20	05
12			
13	20	55	35
14			45
15	30	00	
16	55		45
17		10	
18	45		
19	50	10	00
20		00	
21			

辺場線_M4-3 (242)

■浜町 バス停

路線	M4-3		
行先	桜町バスターミナル		
	平日	土曜	日祝
6			
7	03		
8		17	17
9			
10		17	
11			
12			
13			17
14			
15			
16		17	07
17	37		
18			
19			
20			
21			

■甲佐 バス停

路線	M4-3		
行先	浜町		
	平日	土曜	日祝
6			
7	14	34	
8			
9			
10			42
11			
12			
13			
14			02
15	05	55	25
16			
17			
18	27	40	08
19			
20			
21			

■桜町バスターミナル

路線	M4-3		
行先	浜町		
	平日	土曜	日祝
6	25	45	
7			
8			
9			50
10			
11			
12			
13			10
14	11	30	
15	01		
16			
17	25	40	10
18			
19			
20			
21			

馬見原線_(107)

■浜町 バス停

路線	馬見原		
行先	平日	土曜	日祝
6			
7			
8			
9	10		
10			
11			
12			
13	30		
14			
15			
16			
17	30		
18			
19	15		
20			
21			

■馬見原 バス停

路線	浜町		
行先	平日	土曜	日祝
6			
7	35		
8			
9			
10	15		
11			
12			
13			
14	30		
15			
16			
17			
18	10		
19			
20			
21			

浜町～甲佐_(234)

■浜町 バス停

路線	馬見原		
行先	平日	土曜	日祝
6			
7			
8			
9	55		
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

■甲佐 バス停

路線	浜町		
行先	平日	土曜	日祝
6			
7			
8	19		
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18	53		
19			
20			
21			

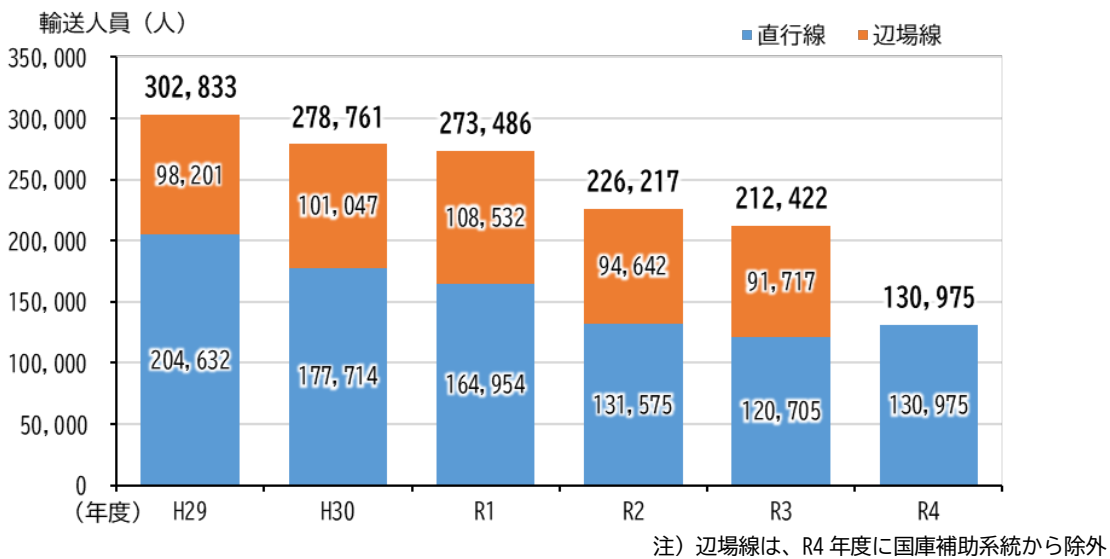
資料：熊本バスホームページ (R5年10月時点)

② 利用状況

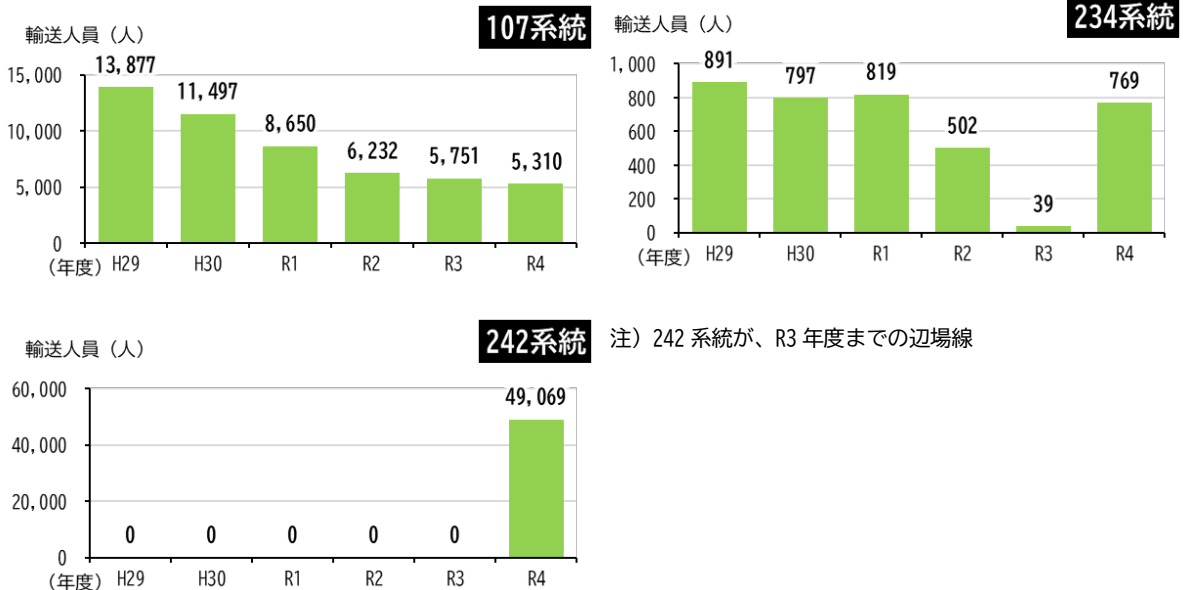
「直行線」の年間輸送人員は減少傾向でしたが、令和4年度はやや増加しています。「辺場線(242系統)」は令和元年度までは10万人/年前後を維持していましたが、令和2年度以降は減少し、令和4年度からは国庫補助系統から外れています。「馬見原線(107系統)」の輸送人員も著しく減少しており、令和4年度は5,310人/年まで減少、5年前の半数以下となっています。

熊本バスの路線別年間輸送人員

【年間輸送人員（国庫補助系統）】



【年間輸送人員（地方バス系統）】



資料：熊本バス提供資料

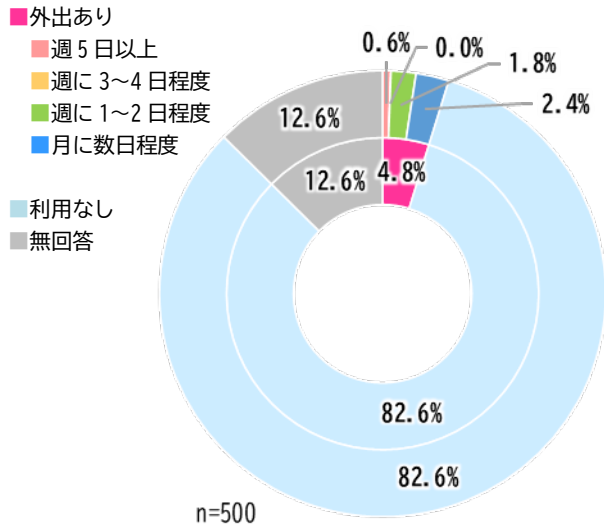
③ 利用特性

町民アンケートによると、回答者 500 人のうち熊本バスを利用する方は 24 人 (4.8%) と非常に少ない結果となりました。

「直行線」を利用する方が多く、主な外出目的は 62.5% が「通院・介護・見舞」、利用する時間帯をみると、午前中に出発して午後には帰宅しているようです。

熊本バスに対する満足度では、満足より不満の方が多い結果となりました。

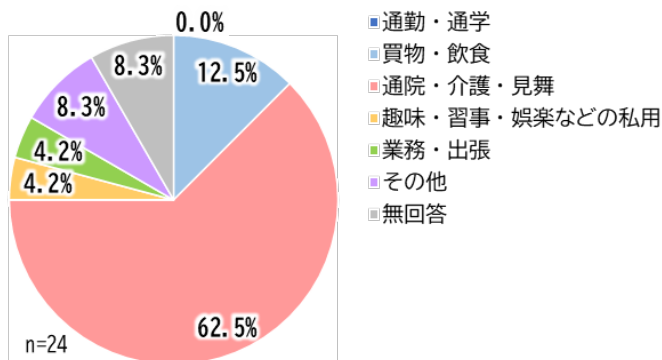
■熊本バスの利用頻度



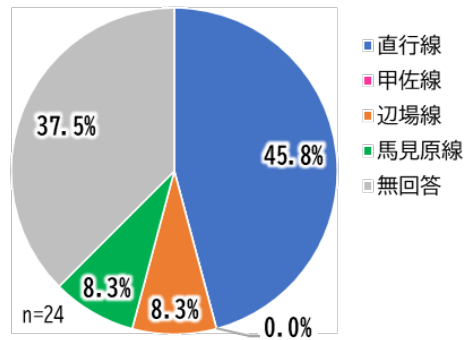
熊本バスを利用する方のアンケート回答結果

熊本バスの利用者：24人

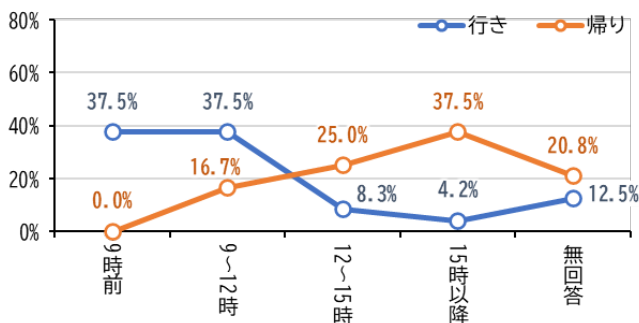
【利用の際の主な外出目的】



【最も利用する路線】

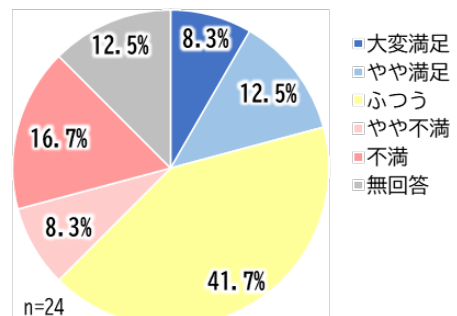


【利用する時間帯】



【満足度】

満足 20.8% < 不満 25.0%



資料：町民アンケート（R5.8実施）

④ 現状の課題

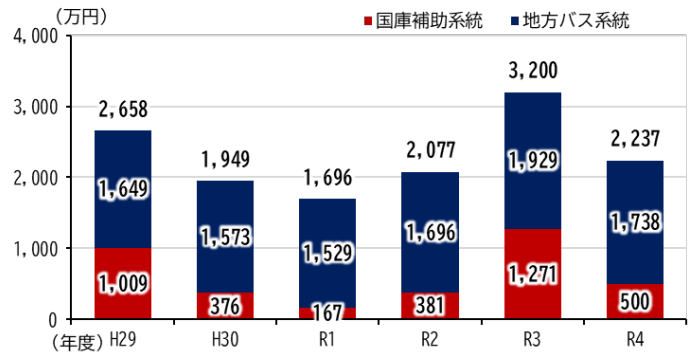
路線バスは赤字運行となっており、本町は国・県・沿線市町と連携して赤字補填を行っています。

補助額は新型コロナウイルスの影響もあり、令和3年度に大きく増加しましたが、令和4年度は網形成計画策定当時と同等の水準となっています。

直行線は、地域間幹線系統として位置づけられ、地域間幹線系統補助(国庫補助)を受けています。

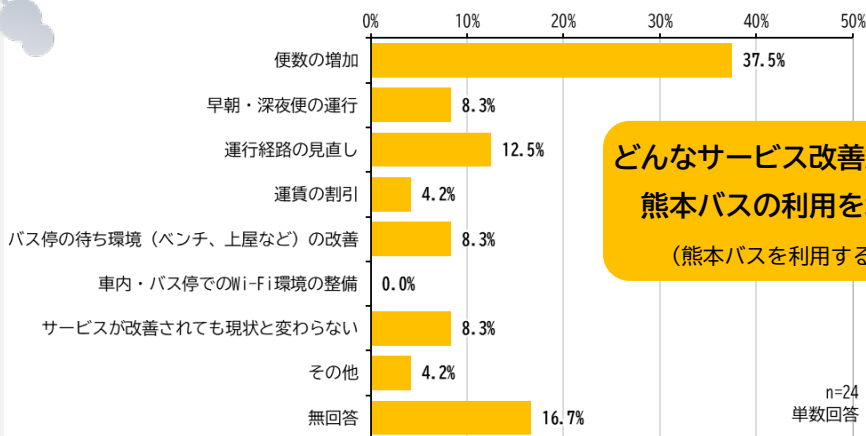
辺場線、馬見原線は、地方バス運行等特別対策(運行費)路線として運行しています。

■山都町の補助金交付額の推移



【交通事業者の声】 交通事業者ヒアリング (R5.12実施)

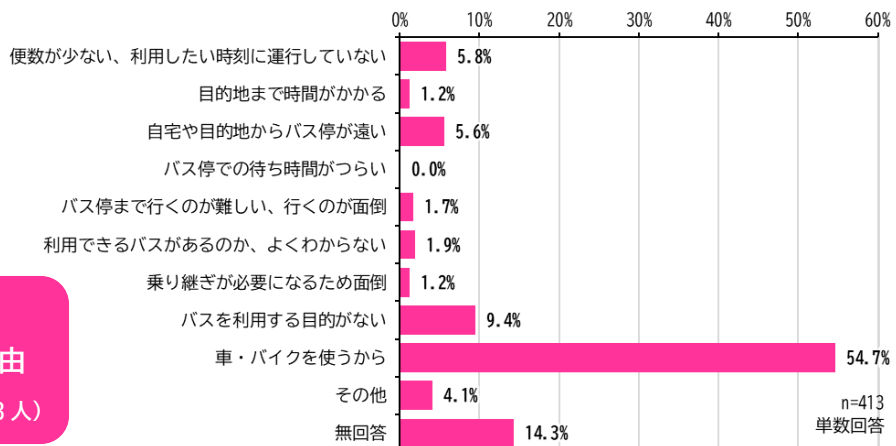
- 今後も広域移動を支える交通として運行していきたい。
- 一方で、運転手不足が深刻化しており、将来的な運行が不安定な状況にある。
- 地域と連携して利用促進に取り組みたい。



どんなサービス改善が図られたら
熊本バスの利用を増やせるか

(熊本バスを利用する方：24人)

熊本バスを
利用しない理由
(利用しない方：413人)



資料：町民アンケート (R5.8実施)

3) 山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)

① これまでの経緯

山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)は平成 14 年度から運行を開始しています。運行開始から令和5年度までの経緯を以下に示します。

■山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)の経緯

年度	経緯
H14	旧蘇陽町において、福祉バス「ふれあいバス」(スクールバスの一般利用(無償))の運行が開始される(～平成 19 年度末)。
H16	●H17.2.11 : 『山都町誕生』合併協定において、地方バス路線維持に関して「合併後は、住民生活の維持・向上を図るため、効率的な交通ネットワークシステムを検討する。」と定められる。
H17	山都町総合交通ネットワーク構築事業完了(町内における、民間路線バス、タクシー、スクールバス、福祉バス「ふれあいバス」、病院バス等に係る公共交通を総合的見地から調査、分析を行い、新しい交通体系へ結びつけるビジョンを作成)
H18	●H19.3.31 : 山都町総合交通体系運行計画策定 事業完了(昨年度事業により作成した報告を基に、バス路線を大幅に見直すとともにスクールバスの一般利用を念頭に置いた新交通体系を構築するための運行計画書を作成) 産交バス(株)の馬見原～高森間(廃止代替)の廃止
H19	●H19.4.1 : 馬見原～高森間を福祉バス「ふれあいバス」の実証実験路線として運行開始(～平成 20 年 3 月 31 日) ●H20.2.1 : 平成 13、14、16、17 年度へき地児童生徒援助費等補助金(スクールバス・ボート購入費補助)により取得したスクールバスの住民利用に関する承認申請 ●H20.2.21 : へき地児童生徒援助費等補助金(スクールバス・ボート購入費補助)により取得したスクールバスの住民利用の承認 ●H20.3.11 : 道路運送法に基づく自家用有償旅客運送の登録の申請 ●H20.3.28 : 道路運送法に基づく自家用有償旅客運送者登録 山都町コミュニティバス出発式及び安全祈願祭 福祉バス「ふれあいバス」、熊本バス(株)の町内完結 8 路線(廃止代替)の廃止
H20	●H20.4.1 : 山都町コミュニティバス運行開始 ●H20.7.17 : 山都町コミュニティバスの愛称募集(9 月 5 日まで) ●H20.10.1 : ダイヤの一部変更(浜町バス停関係路線) ●H21.3.2 : 熊本バス(株)浜町出張所乗り入れ開始
H21	●H21.4.1 : 減便(矢部地域)及びダイヤの変更(矢部地域及び清和地域が主) ●H21.10.1 : 運賃割引対象者の追加(以下の所持者) / ○精神障害者保健福祉手帳 ○自立支援医療受給者証
H22	●H22.4.1 : 路線(経路)の変更並びにバス停の新設及び移動、ダイヤの変更(清和地域が主)、定期券を導入
H23	●H23.4.1 : 路線(経路)の変更並びにバス停の新設及び移動、ダイヤの変更(矢部・蘇陽地域が主) ●H23.10.1 : ダイヤの変更(矢部地域・白木谷線) ●H24.3 : 山都町バスセンター(ふれあいバスセンター)竣工

年度	経緯
H24	<ul style="list-style-type: none"> ●H24.4.1 : 蘇陽南小学校統合に伴うスクール便 2 路線新規運行（児童専用）/路線（経路）の変更、追加/ダイヤの変更（区間運休、通学生徒への対応、病院利用者への対応） ●H24.11.12 : 蘇陽病院移転に伴う路線（経路）の廃止※旧病院への進入道路の廃止/路線（経路）の登録※新病院への進入道路の登録/バス停移動/ダイヤの変更 ●H25.3 : 山都町総合交通体系運行計画（第 2 次）策定
H25	<ul style="list-style-type: none"> ●H25.4.1 : 路線（経路）の新規登録及び変更（延長）（清和地域が主）/ダイヤの変更/お盆（8 月 15 日）運休の実証運行/フリー降車の実証運行（上菅線、緑川線、滝下線）
H26	<ul style="list-style-type: none"> ●H26.4.1 : スクールバス運行経路の統合による路線の変更/お盆（8 月 15 日）の運休実施 ●H26.10.1 : 住民要望による新路線の実証運行（日名田線）/住民要望による交通空白地への路線延長（実証運行・東竹原地区）/フリー降車の実施（上菅線、緑川線、滝下線）/フリー降車区間の追加実証（小柏原線、目丸線、木原谷線、郷野原線、花上線、長崎線）
H27	<ul style="list-style-type: none"> ●H27.4.1 : 日名田線の本格運行開始/路線延長及びバス停の設置（北中島池の久保地区）/運行経路の変更及びバス停の設置（郷野原線）/葛原線、瀬峰線の運行経路の変更/フリー降車区間の追加（小柏原線、目丸線、木原谷線、郷野原線、花上線、長崎線）
H28	<ul style="list-style-type: none"> ●H28.4.1 : バス停の新設（下名連石線） ・平成 28 年 4 月 14 日 熊本地震（前震）発生 ・平成 28 年 4 月 16 日 熊本地震（本震）発生 ・その後、梅雨前線豪雨災害が発生 熊本地震及び豪雨災害に伴い、各路線終日運休や一部運休、迂回運行
H29	<ul style="list-style-type: none"> ●H29.4.1 : 滝下線の減便/馬見原高森線の平日 1 便目の路線延長/御所線の登下校便の変更/緑川線の交通空白地への乗り入れ
H30	<ul style="list-style-type: none"> ●H30.4.1 : 木原谷線の路線延長及びバス停設置（川の口集落）/馬見原・高森線の路線延長及びバス停設置（加勢群）/大見口線のバス停設置（花里） ●H30.7.28 : バス停の移設（金内） ●H30.10.9 : バス停の移設（大見口三叉路）/野原線の登下校便の運行経路の変更 ●H31.3 : 山都町地域公共交通網形成計画策定
R 元	<ul style="list-style-type: none"> ●H31.4.1 : 御岳小学校閉校に伴う田所線の路線変更/御岳小学校閉校に伴う麻山線の新設 ●R1.10.1 : 蘇陽地域においてデマンド型の実証運行（下山線、花上線の沿線地域、大野線、土戸線、長崎線の沿線地域、滝下線の沿線地域）
R2	<ul style="list-style-type: none"> ●R2.4.1 : 蘇陽地域においてデマンド型の運行開始（下山線、花上線、土戸線、大野線、長崎線、滝下線） ●R2.10.1 : 蘇陽地域においてデマンド型の運行を追加（大見口線）
R3	<ul style="list-style-type: none"> ●R3.4.1 : バス停の移設（上鶴） ●R3.10.1 : バス停の移設（元仁田尾）
R5	<ul style="list-style-type: none"> ●R5.4.1 : 矢部・清和地域においてデマンド型の運行を開始（瀬峰線、田所線、下名連石線、白木谷線、福良線、川口線、木原谷線、緑川線）/フリー降車区間の拡大、原則全ての路線でフリー降車 ●R5.7.3 : 豪雨災害により国道 445 号の金内橋崩落 ●R5.7.5 : 金内橋崩落に伴う路線の変更（小柏原線、福良線） ●R5.9.4 : バス停の移設（A コープ清和）に伴う路線の変更（清和地域） ●R5.11.21 : 金内橋（仮設橋）開通に伴う路線の変更（小柏原線、福良線）/金内橋（仮設橋）開通に伴うバス停の移設（金内（下り））

② 路線概要

町が所有する車両を用いて町内を主とした 34 路線(スクールバス専用路線含む)を運行しています。運行の基本は大きく分けて、朝夕のスクール混乗便(一部スクール専用便)と日中のコミュニティ便の 2 種類があり、それ以外に小中学生の専用便(スクール専用便)があります。定時定路線を基本としつつ、一部の地区・路線においては予約型(デマンド型)運行も行っています。

■山都ふれあいバスの概要(R5年度時点)

適用法令	道路運送法第 79 条	
運送種別	自家用有償旅客運送	
運営者	山都町	
委託先	山都交通	
車両台数	35 台 (中型 10 台、マイクロ 15 台、15 人乗り以下小型バス 8 台、10 人乗り以下ワゴン車 2 台)	
運行便	平日__1 便目：登校便 (一部の便は一般利用不可) 2・3 便目：一般利用便 4 便目：小学校低学年下校便 (一般利用不可) 5 便目：下校便 (一部の便は一般利用不可) 6 便目：部活対応便 (一般利用不可)	土曜__1 便目：一般利用便 2 便目：一般利用便
運行形態	定時定路線運行が基本 ※一部の地区(路線)においては、予約型(デマンド型)運行	
路線数	34 路線 (通学時：28 路線、一般利用時：11 路線 + デマンド：12 路線)	
運賃	初乗り 200 円、利用区域に応じて 100 円ずつ加算 (中学生以下は無料。身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳・自立支援医療受給者証保持者・高校生については半額)	
運行日	日曜日、祝祭日、8 月 15 日、12 月 29 日～1 月 3 日を除く期間の運行 ※ただし、運休期間中でも、町長が特に必要と認める場合には、臨時運行を実施する場合あり	

【補足】ふれあいバスにおけるフリー降車制度

1. フリー降車制度とは

フリー降車とは、バスの乗客がバスを降車するために、バス停以外の場所でバスの停車を依頼し、降車することです。(乗車は、バス停でしかできません)ただし、バス路線から外れた箇所に停車し、降車することはできません。

2. ふれあいバスにおけるフリー降車区間の設定方針

「安全に」降車できる箇所

次の箇所は、安全に降車できる箇所に含めません。

- ・国道上
- ・道路交通法で駐停車が禁止されている箇所(交差点など)
- ・車両交通量が多い箇所(浜町地区の商店街など)
- ・道路工事等の実施箇所
- ・その他運転手が危険と判断した箇所

3. フリー降車の運用

フリー降車する場所は、バスへの乗車時(遅くとも降りる箇所の 1 つ手前のバス停到着まで)に運転手に申請していただきます。

申請いただいた箇所が、上記の危険箇所の事項に該当した場合には、安全な場所まで移動して停車いたします。

4. 注意事項

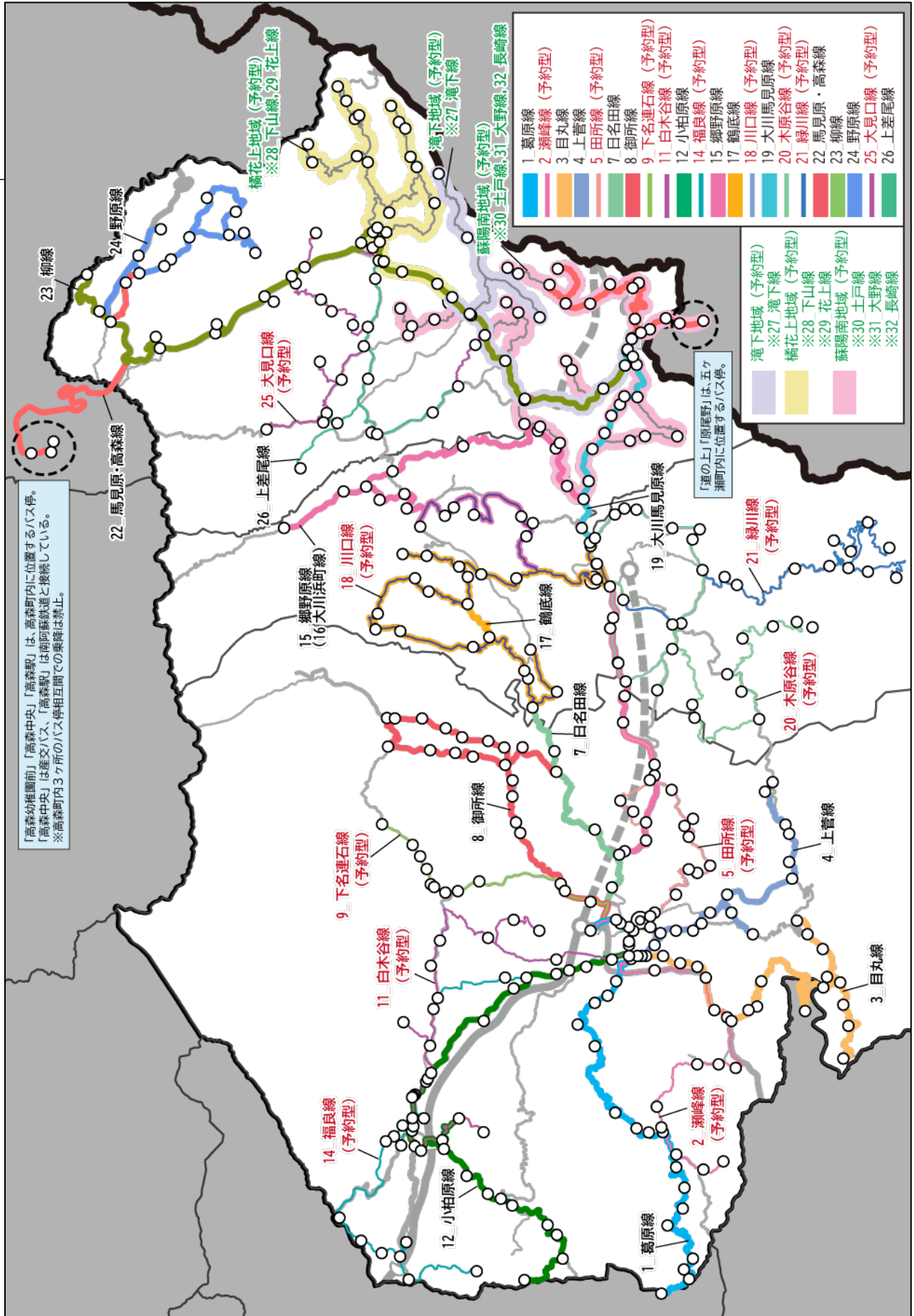
- ①降車される直前で申請されても、安全に停車できないため、対応できません。余裕をもって運転手に申請してください。
- ②車両が停車するまでは危険ですので、車内で立ち上がったたり、場所を移動したりしないでください。
- ③バスから降りることのみ、フリー区間を設定しています。バスへの乗車は、バス停以外ではできません。
- ④ふれあいバスは、認可を受けた路線を走行しています。決められた路線から外れた運行はできません。

■山都ふれあいバスの路線一覧

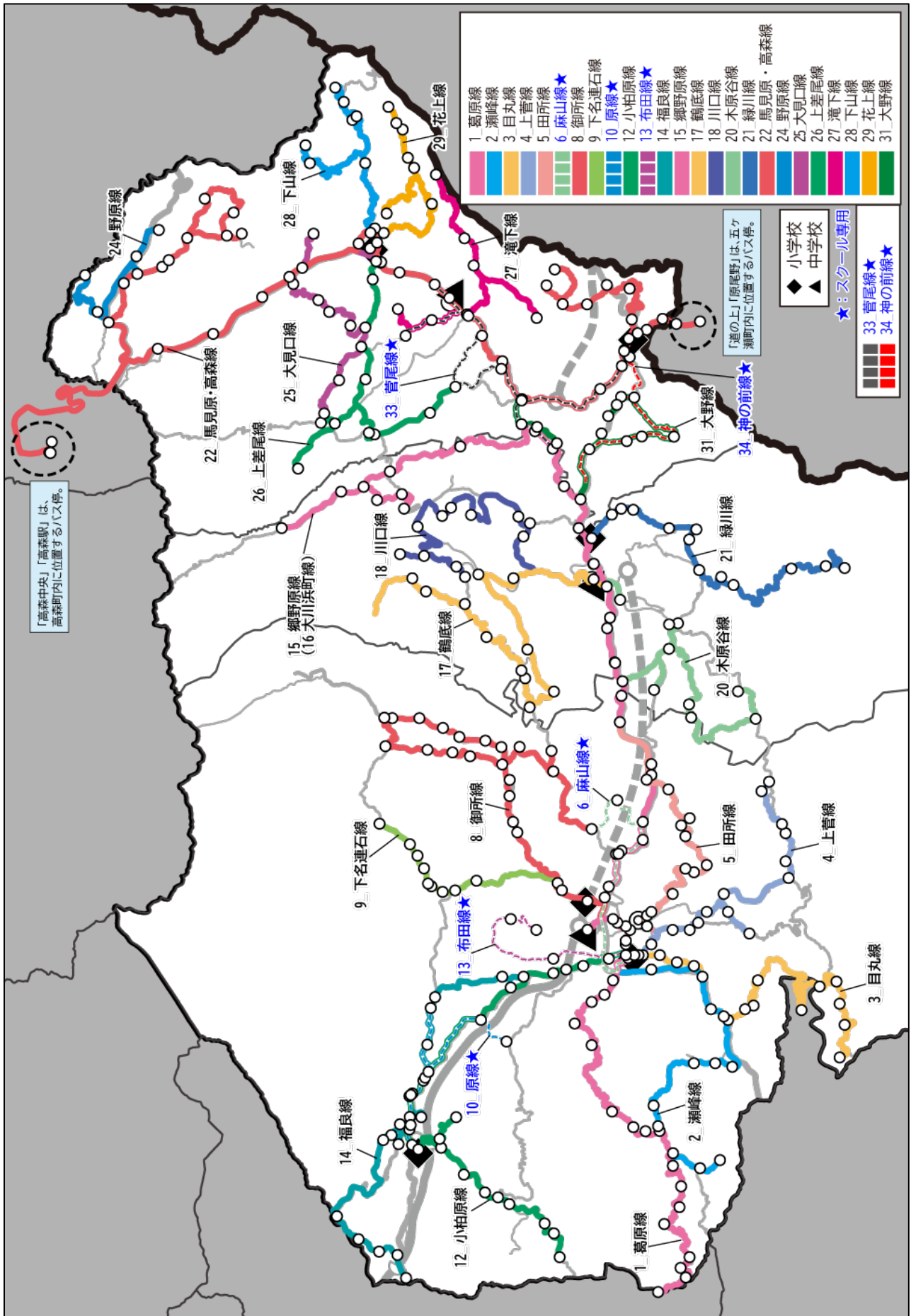
★★：小中学生しか利用しない便
 ■：予約型（デマンド型）運行

路線 番号	路線名	混乗	一般利用	一般利用	混乗	混乗	混乗	混乗	
		スクール	スクール	スクール	スクール	スクール	スクール	スクール	
		平日	平日		土	土			
		1便目	2便目	3便目	4便目	5便目	6便目	1便目	2便目
		登校便	コミュニティ便		低学年 下校便	下校便	部活便	登校便	下校便
			行き1	帰り1	★		★		
1	葛原線	○	○ 月・木	○ 月・木	★	○	★	○	○
2	瀬峰線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★	○	○
3	目丸線	○	○ 月・木	○ 月・木	★	○	★	○	○
4	上菅線	○	○ 火・金	○ 火・金	★	○	★	○	○
5	田所線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★	○	○
6	麻山線 ★	★			★	★			
7	日名田線		○ 月・木	○ 月・木					
8	御所線	○	○ 月・木	○ 月・木	★	○	★	○	○
9	下名連石線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★	○	○
10	原線 ★	★			★	★			
11	白木谷線		○ 月・木 ※予約型	○ 月・木 ※予約型					
12	小柏原線	○	○ 月・木	○ 月・木	★	○	★	○	○
13	布田線 ★	★			★	★			
14	福良線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★	○	○
15	郷野原線	○	○ 火・金	○ 火・金	★	○	★	○	○
16	大川浜町線	「郷之原線」の路線に含まれる							
17	鶴底線	○			★	○	★	○	○
18	川口線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★		
19	大川馬見原線		○ 火・金	○ 火・金					
20	木原谷線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★	○	○
21	緑川線	○	○ 火・金 ※予約型	○ 火・金 ※予約型	★	○	★	○	○
22	馬見原高森線	○	○	○		○	★	○	○
23	柳線		○ 火・金	○ 火・金	★				
24	野原線	○	○ 月・水	○ 月・水		○	★	○	○
25	大見口線	○	○ 火・木 ※予約型	○ 火・木 ※予約型	★	○	★	○	○
26	上差尾線	○			★	○	★		
27	滝下線	○	○ 月・金 ※予約型	○ 月・金 ※予約型	★	○	★		
28	下山線	○	○	○	★	○	★	○	○
29	花上線	○	○ 月・水 ※予約型	○ 月・水 ※予約型		○			
30	土戸線								
31	大野線	○	○ 木・金 ※予約型	○ 木・金 ※予約型	★	○	★	○	○
32	長崎線								
33	菅尾線 ★	★			★	★			
34	神の前線 ★	★			★	★			
	混乗・一般利用	23	23	23	-	22	-	18	18
	スクール便 ★	-	-	-	20	-	21	-	-
	スクール専用 ★	5	-	-	5	5	0	-	-
	合計	28	23	23	25	27	21	18	18

■山都ふれあいバスの路線図（一般利用時）

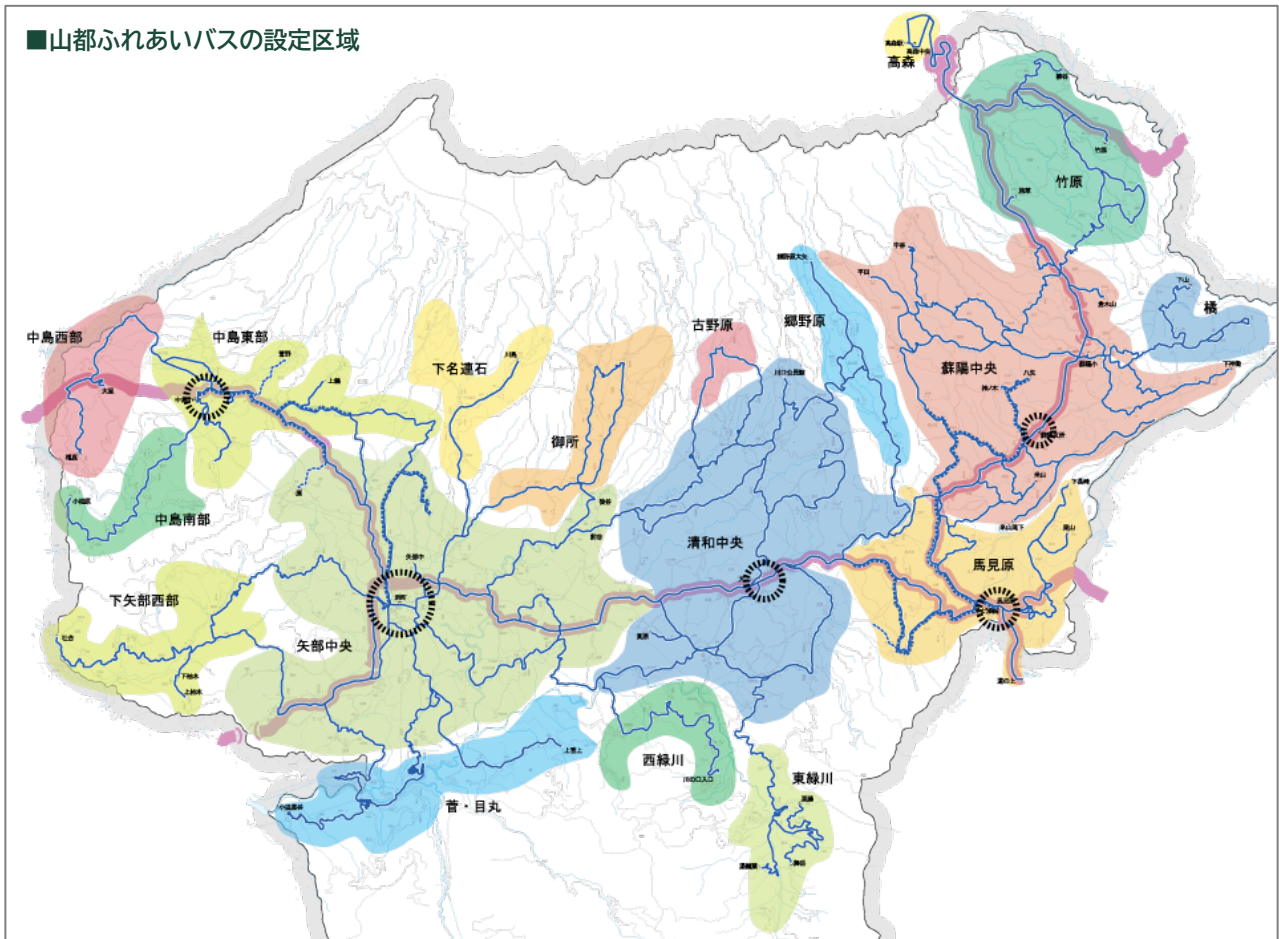


■山都ふれあいバスの路線図（通学時）



2. 地域特性及び地域公共交通の現状

運賃は町内を 18 区域(ゾーン)に分けて設定されており、乗車区域と降車区域が同じ場合は 200 円、区域を越える毎に 100 円加算され、高森区域と馬見原区域間の 500 円が最大運賃として設定されています。



■山都ふれあいバスセンター(浜町)



■山都ふれあいバス



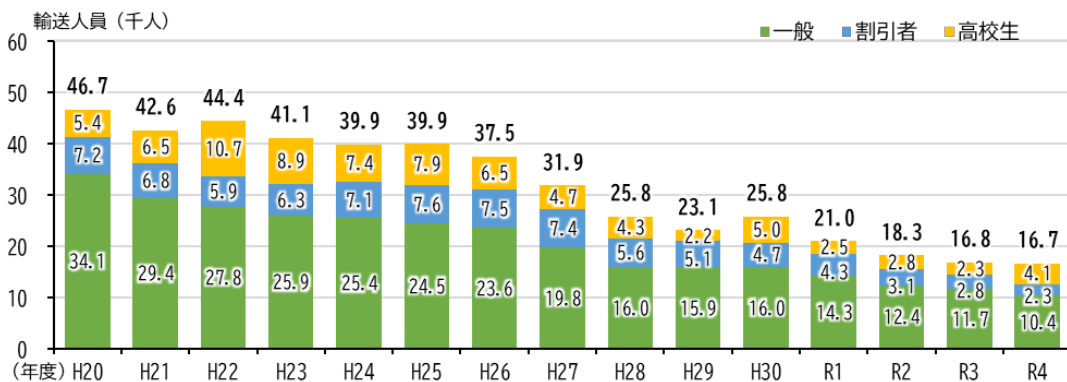
③ 利用状況

年間輸送人員の推移をみると、平成 27 年度までは 3 万人以上を維持していましたが、平成 28 年度以降は 2 万人台に減少、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度以降は 2 万人台を下回っています。

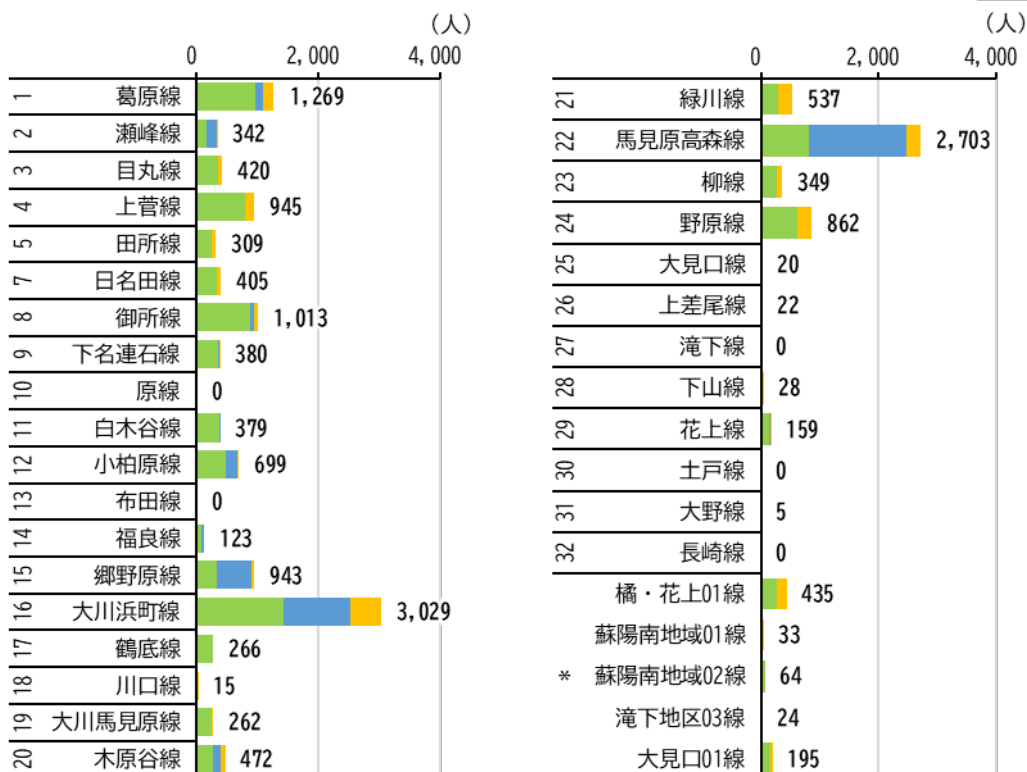
令和4年度の路線別年間輸送人員をみると、大川浜町線や葛原線、上菅線、御所線、馬見原高森線は一般の利用が多い路線となっています。馬見原高森線や大川浜町線、郷野原線は高校生の利用が多い路線となっています。

山都ふれあいバスの輸送人員

【年間輸送人員の推移】※全路線の合計



【路線別年間輸送人員 (R4 年度)】



資料：町資料

④ 利用特性

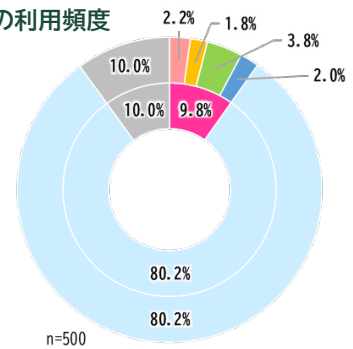
町民アンケートによると、回答者 500 人のうち山都ふれあいバスを利用する方は 49 人(9.8%)と非常に少ない結果となりました。

主な外出目的は「通院・介護・見舞」と「買物・飲食」が多く、「上菅線」や「葛原線」、「目丸線」を利用する方が多かったです。

山都ふれあいバスに対する満足度では、不満より満足の方が多結果となりました。

■山都ふれあいバスの利用頻度

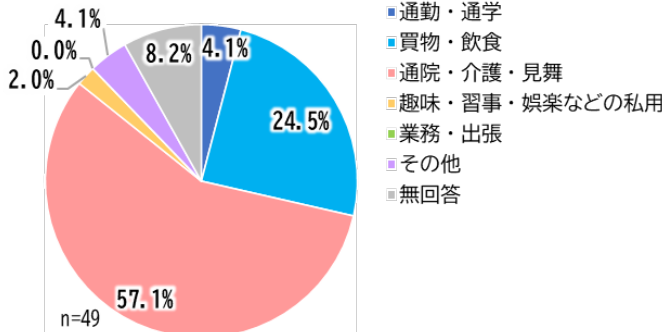
- 外出あり
- 週 5 日以上
- 週に 3~4 日程度
- 週に 1~2 日程度
- 月に数日程度
- 利用なし
- 無回答



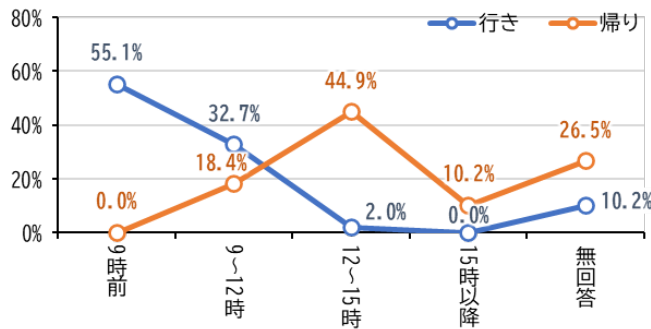
山都ふれあいバスを利用する方のアンケート回答結果

山都ふれあいバスの利用者：49 人

【利用の際の主な外出目的】

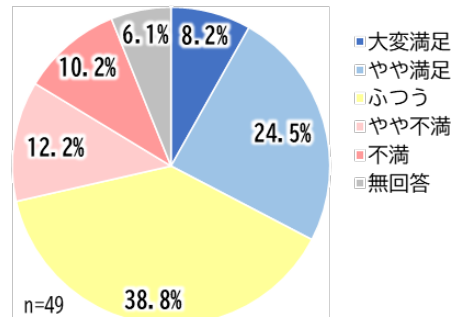


【利用する時間帯】

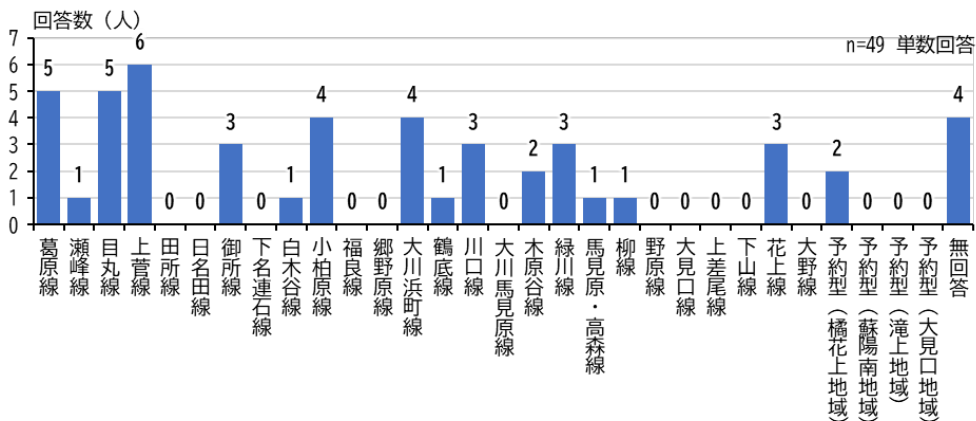


【満足度】

満足 32.7% > 不満 22.4%



【最もよく利用する路線】

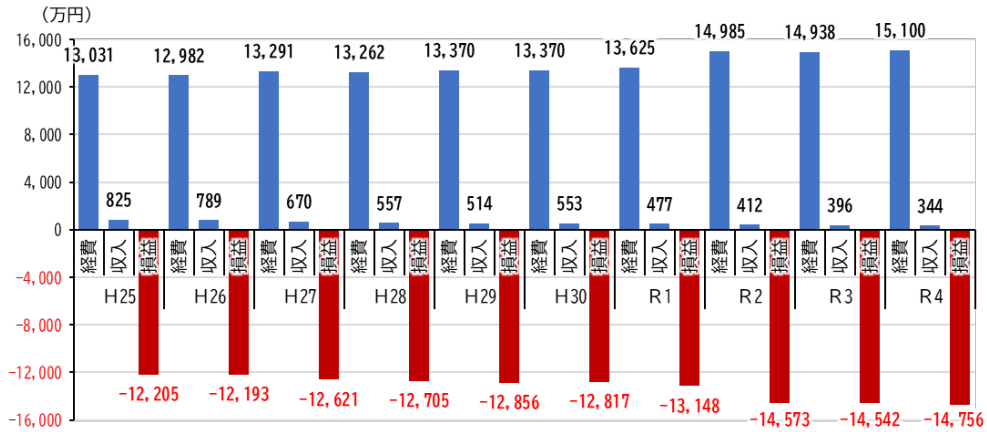


資料：町民アンケート (R5.8 実施)

⑤ 現状の課題

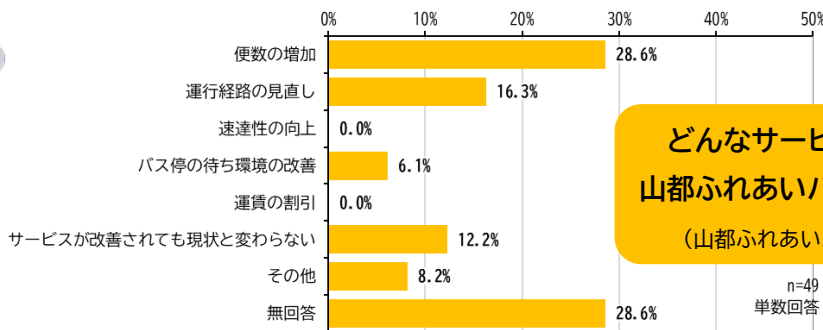
ふれあいバスは、燃料費の高騰等を背景に運行経費が増加しています。そうした中で、利用者の減少に伴い運賃収入は減少し、結果的に赤字額(損益)が増加しています。令和4年度は1億4700万円の負担となっています。

■山都ふれあいバスの運営状況の推移

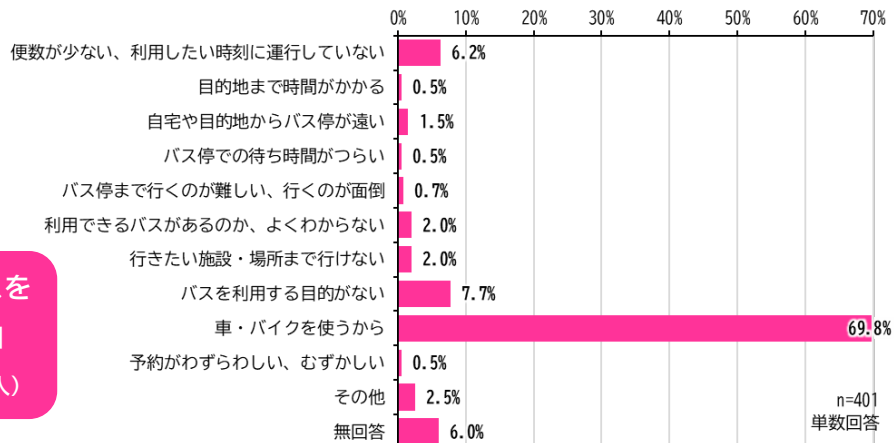


【交通事業者の声】 交通事業者ヒアリング (R5.12実施)

- スクール需要の対応車両を有効活用するためにコミュニティ便を運行していることがランニングコストの増大につながっている。
- コミュニティ交通をデマンド化して効率化を図ってもスクール便のために運転手は削減できない。
- 車両、運転手、運行が、町と山都交通で分かれているため、中長期的な運営の判断を難解にしている。
- コミュニティバスでカバーしようとする需要が小さく、タクシー事業との役割分担ができていない。



山都ふれあいバスを利用しない理由 (利用しない方：401人)

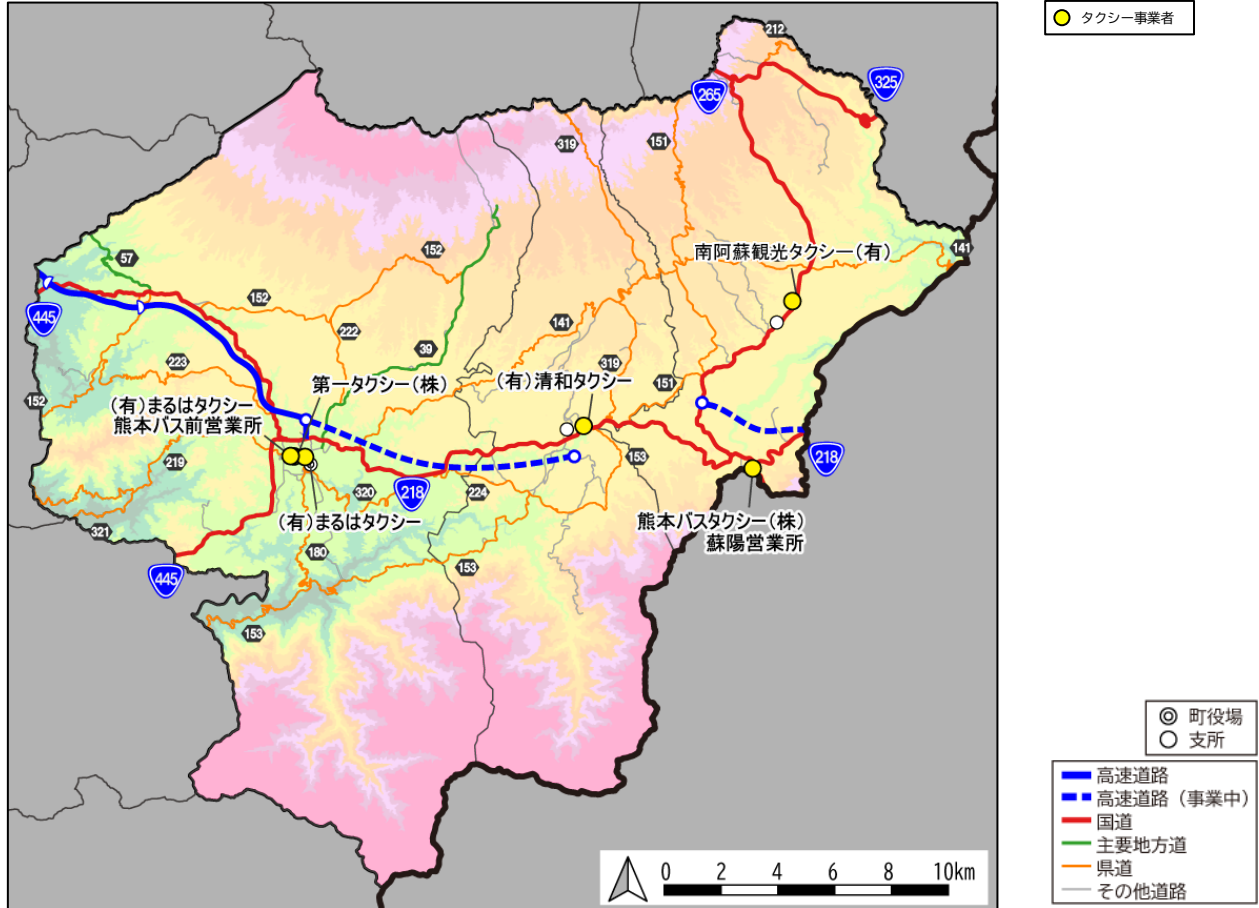


資料：町民アンケート (R5.8実施)

4) タクシー

山都町内には5つのタクシー事業者が営業しています。

■タクシー事業者の位置図



熊本バスタクシー(株)蘇陽営業所は営業停止中 (R6.3月現在)

【交通事業者の声】 交通事業者ヒアリング

- タクシーの利用はかなり少ない。夜の運転代行があるから営業できている状況。(新型コロナウイルスの影響で大きく減少し、回復しきっていない)
- 利用は、通院の利用が多い。高校生の送迎もある。
- 運転手の高齢化が一層進んでいる。新たな成り手も少なく、運転手不足が深刻化している。運転手が少ないために、配車に時間を要するケースもある。



5) 地域の輸送資源

町は、公共交通の利用が困難な高齢者・障害者等を対象に、外出支援サービス及び地域生活支援事業（移動支援事業）を実施しています。

■山都町外出支援サービス事業の概要

運行主体	運行概要
山都町	要介護認定者、重度心身障害者等に対して医療機関への送迎サービスを実施
<委託事業者> ■特別養護老人ホーム そよ風の里ほたる 住所：山都町今 322 番 1 登録車両：車椅子移動車 2 台	・ 利用対象者 ① 要介護 4、5 の要介護認定を受けている方 ② 身体障害者手帳（1、2 級）の交付を受けている方のうち交通機関等を利用する事が困難とされている方 ③ 精神障害保健福祉手帳（1 級）の交付を受けている方 ④ 療育手帳（A1、A2）の交付を受けている方 ・ 利用料：30km 未満片道 500 円、30km 以上片道 1000 円

■山都町地域生活支援事業(移動支援事業)の概要

運行主体	運行概要
山都町	以下の基準を満たし、町が認定した方に対して移動支援事業を実施
<委託事業者> ■社会福祉法人 山都町社会福祉協議会 住所：山都町大平 91 ■上益城農業協同組合 住所：山都町甲佐町白旗 543-1 ■合同会社 点天 住所：山都町御船町水越 1756	・ 利用対象者 ① 身体障害者手帳の交付を受けている方のうち、屋外で活動するのに著しい困難を伴う程度の障害がある方 ② 療育手帳の交付を受けている方 ③ 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 ④ 医師から発達に障害があると診断された方 ・ 利用料：事業に要した費用の 1/10 を利用者が負担

社会福祉法人や NPO 法人等でも、利用者等を対象とした送迎支援をしています。

■社会福祉法人、NPO 法人等が運営

障害福祉サービス事業所	法人名	事業所名	所在地	主な提供サービス
	社会福祉法人 御陽会	障害者支援施設 サポートハウス明星学園	山ノ神242-15	生活介護、短期入所、日中一時支援（地域生活支援事業）
		就労継続支援センター 井無田作業所	井無田1124-5	就労継続支援 B 型
		生活介護 あけぼの	八木1140-3	生活介護
	NPO法人 山風華	ライフレーニングさんぶうか	下名連石582	就労継続支援 B 型
	NPO法人 上益城きぼうの家	障がい者支援センター 上益城きぼうの家	下馬尾298-4	就労継続支援 B 型
株式会社キッチンプレス	児童発達支援多機能型事業所 エルサ 山都教室	小峰759-1	放課後デイサービス、児童発達支援	

介護保険関連施設サービス事業所	法人名	事業所名	所在地	分類
	医療法人 幸翔会	彩雲苑	北中島2701	介護老人保健施設、介護（予防）通所リハビリ（デイケア）、介護（予防）短期入所療養介護
		瀬戸病院	北中島2806	介護（予防）通所リハビリ（デイケア）
	医療法人 潤幸会	ライフライト矢部	下市60	介護老人保健施設、介護（予防）通所リハビリ（デイケア）、介護（予防）短期入所療養介護
		伴病院	浜町167	介護（予防）短期入所療養介護
	社会福祉法人 三和会	デイサービスセンター そよ風の里“ほたる”	今322-1	介護（予防）通所介護（デイサービス）、介護（予防）短期入所生活介護
	社会福祉法人 蘇清会	デイサービスセンター 蘇望苑	滝上223-1	介護（予防）通所介護（デイサービス）
		蘇望苑	滝上223-1	介護（予防）短期入所生活介護
	社会福祉法人 蘇南会	矢部大矢荘通所介護 復健館	北中島2684-2	介護（予防）通所介護（デイサービス）
		矢部大矢荘	北中島2684-2	介護（予防）短期入所生活介護
	社会福祉法人 徳生会	風ノ木 デイサービス	千滝211	介護（予防）通所介護（デイサービス）
		風ノ木	千滝211	介護（予防）短期入所生活介護
	社会福祉法人 山都町社会福祉協議会	ケアセンターやまと	大平91	介護（予防）通所介護（デイサービス）
	上益城農業協同組合	JA上益城地域密着型通所介護 大地	下馬尾299-1	介護（予防）通所介護（デイサービス）
		さくら荘	野尻1026-1	小規模多機能型居宅介護
		あおぞら	野尻999-2	介護予防拠点施設
有限会社 ひまわり・コーポレーション	デイサービス やすなが	浜町259-20	介護（予防）通所介護（デイサービス）	

2. 地域特性及び地域公共交通の現状

町内の医療施設のうち、「矢部広域病院」、「瀬戸病院」、「伴病院」、「山都包括医療センターそよう病院」でも、利用者を対象とした送迎支援をしています。

■医療機関が行っている送迎支援

病院名	運行者	利用対象者	送迎の範囲	運行本数※1	送迎の時間帯	車両と台数	利用料金
矢部広域病院	当院職員	当院受診患者	町内 曜日で決まったルートあり	1~3 便	8:30~15:00	車両_8人乗り 台数_1台	無料
瀬戸病院	当院職員	外来患者様	片道30分内のエリアで同じ方向に利用患者様が いる場合	2 便	7:30~8:30	車両_9人乗り 台数_2台	無料
伴病院	パート職員	伴病院かかりつけ患者(1人暮らし、交通手段が難しい等)	清和・中島・御岳・下矢部・下名連石・白糸	1 便	朝_伴病院到着 9:00 昼_伴病院出発 12:30~13:00	車両_9人乗り 台数_1台	無料
山都包括医療センター そよう病院	事務職員・ 会計年度 任用職員	①馬見原地区 商店街付近 ②井無田診療 所付近 ③緑川診療所 付近 ④北部診療所 付近 四方面運行		1 便	①8:45~9:00 ②14:00~16:00 (毎週火曜日) ③13:30~14:30 (原則第1 月曜日) ④13:00~16:00 (毎週金曜日)	車両_10人乗り 台数_1台	無料

※1 一日あたりの運行本数

そのほか、「A コープ矢部」では、1,000 円以上のお買い上げ 1 回につき 100 円の配送料で、購入品の配送サービスを行っています。

■その他(A コープ矢部の宅配サービス)

曜日	地区
月・水	新町・桐原・片平・大川町・畑・中尾・古川町・御岳地区・名連川地区
火・木	下市・千滝・下馬尾・仲町・染野・旧会所・水道町・白糸地区
金	上寺・長田・山田・市原・南田・杉・梅木・大野・中島地区・下矢部地区

※1,000 円以上のお買い上げ、1 回につき 100 円の配達料

2-7. 町民の移動特性

ここでは、国勢調査や公共交通の利用実績データ、町民アンケート調査結果(令和5年8月実施)を基に、町民の移動特性を整理しました。

1) 通勤・通学

① 移動状況

山都町に常住する就業者総数は7,452人で、そのうちの6,380人(85.6%)が町内で就業しています。町外の通勤先として多いのは熊本市や高森町、御船町です。

山都町で従業している7,574人のうち、町外から通勤している人は1,194人(15.8%)で、熊本市や五ヶ瀬町、御船町からの通勤が多くみられます。

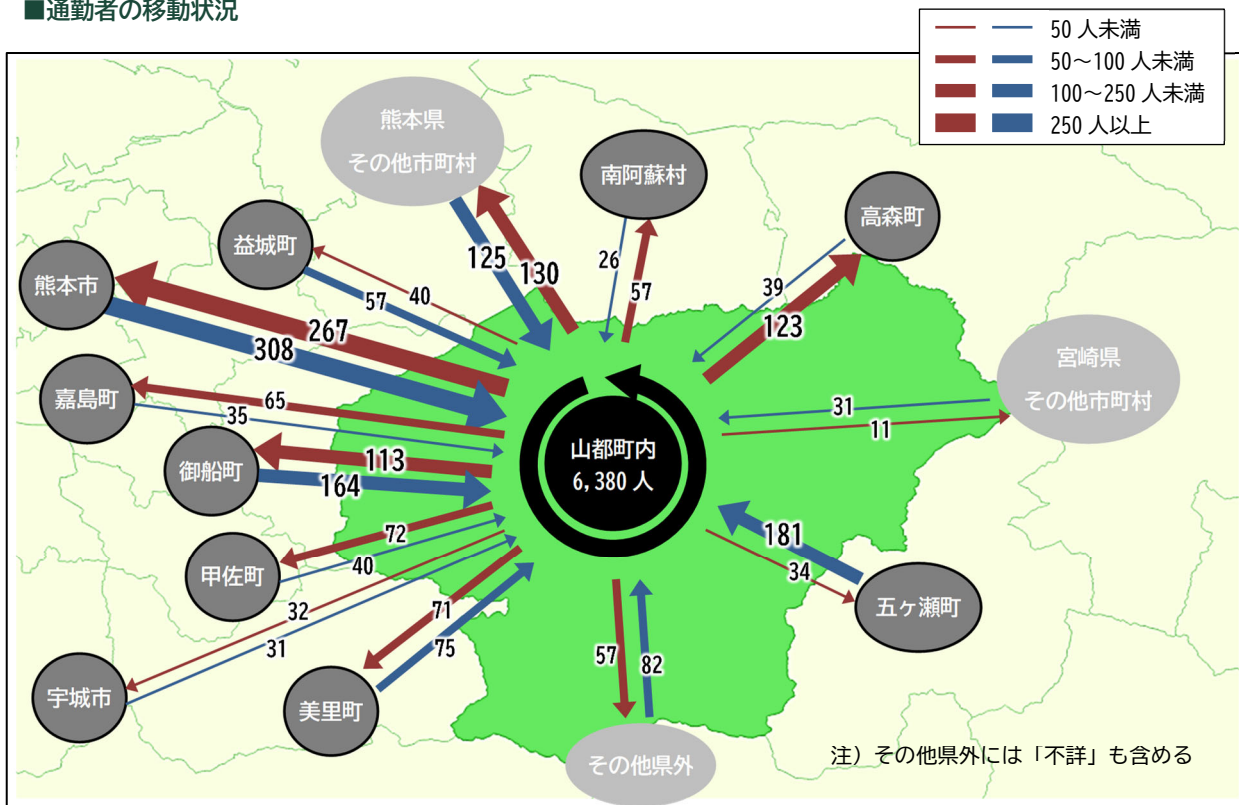
■就業者の内訳

【就業者総数】 山都町に常住			【就業者総数】 山都町で従業		
山都町内で就業	6,380	85.6%	山都町内に常住	6,380	84.2%
熊本県(山都町外)で就業	970	13.0%	熊本県(山都町外)に常住	900	11.9%
熊本市	267	3.6%	熊本市	308	4.1%
高森町	123	1.7%	御船町	164	2.2%
御船町	113	1.5%	美里町	75	1.0%
甲佐町	72	1.0%	益城町	57	0.8%
美里町	71	1.0%	甲佐町	40	0.5%
嘉島町	65	0.9%	高森町	39	0.5%
南阿蘇村	57	0.8%	嘉島町	35	0.5%
益城町	40	0.5%	宇城市	31	0.4%
宇城市	32	0.4%	南阿蘇村	26	0.3%
阿蘇市	22	0.3%	大津町	24	0.3%
西原村	21	0.3%	合志市	19	0.3%
大津町	17	0.2%	菊陽町	17	0.2%
菊陽町	17	0.2%	宇土市	15	0.2%
合志市	12	0.2%	西原村	14	0.2%
その他市町村	41	0.6%	その他市町村	資料：R2国勢調査	2.8%
宮崎県で就業	45	0.6%	宮崎県に常住	212	2.8%
五ヶ瀬町	34	0.5%	五ヶ瀬町	181	2.4%
その他市町村	11	0.1%	その他市町村	31	0.4%
その他(不詳を含む)	57	0.8%	その他(不詳を含む)	82	1.1%

※15歳以上の就業者

※15歳以上の就業者

■通勤者の移動状況



資料：R2 国勢調査

2. 地域特性及び地域公共交通の現状

山都町に常住する高校生以上の通学者総数は198人で、そのうちの106人(53.5%)が町内で通学しています。町外の通学先として多いのは、熊本市や高森町、御船町です。

山都町で就学している高校生以上の通学者134人のうち、町外から通学している人は21人で、美里町や熊本市からの通学がみられます。

■高校生以上の通学者の内訳

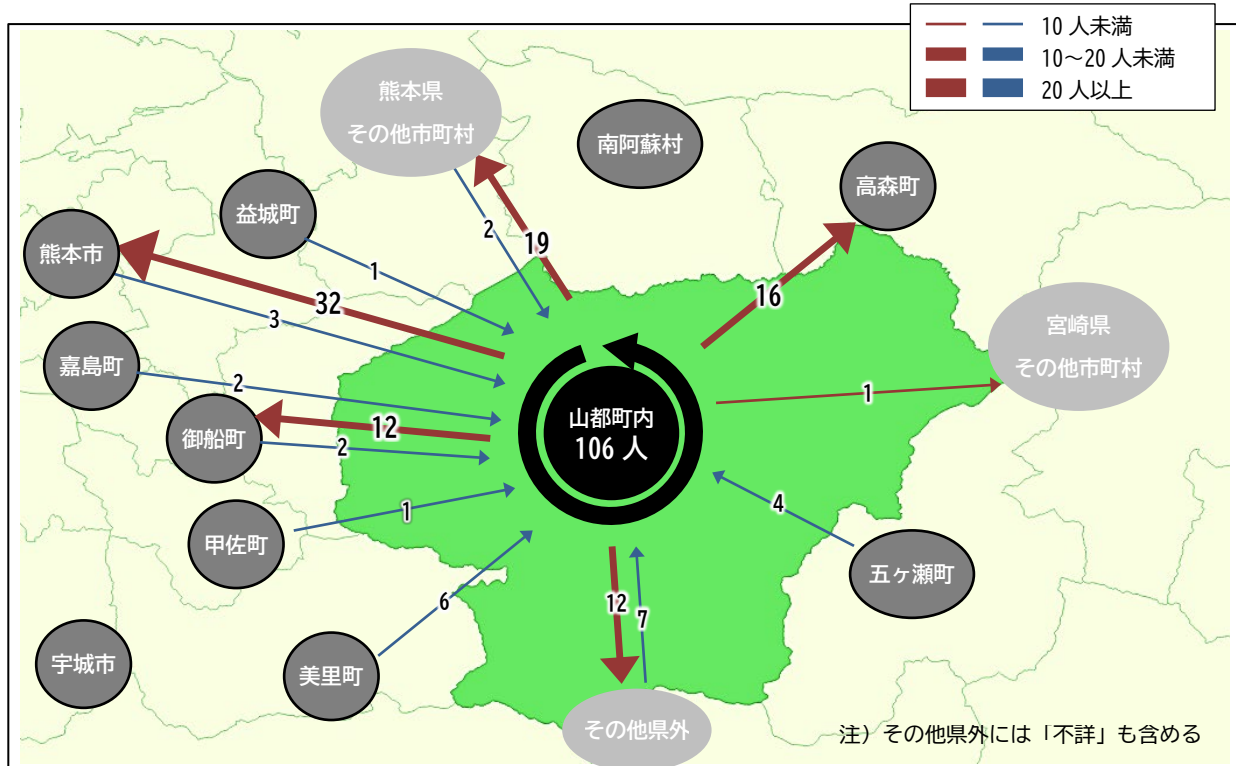
【就学者総数】 山都町に常住			198	100.0%
通 学 地	山都町内で通学 ※	106	53.5%	
	熊本県（山都町外）で通学	79	39.9%	
	熊本市	32	16.2%	
	高森町	16	8.1%	
	御船町	12	6.1%	
	宇土市	3	1.5%	
	合志市	2	1.0%	
	大津町	2	1.0%	
	玉名市	1	0.5%	
	阿蘇市	1	0.5%	
	その他市町村	10	5.1%	
	宮崎県で通学	1	0.5%	
	五ヶ瀬町	0	0.0%	
	その他市町村	1	0.5%	
	その他（不詳を含む）	12	6.1%	

【就学者総数】 山都町で通学			134	100.0%
常 住 地	山都町内に常住 ※	106	79.1%	
	熊本県（山都町外）に常住	17	12.7%	
	美里町	6	4.5%	
	熊本市	3	2.2%	
	御船町	2	1.5%	
	嘉島町	2	1.5%	
	宇土市	1	0.7%	
	益城町	1	0.7%	
	甲佐町	1	0.7%	
	あさぎり町	1	0.7%	
	その他市町村	0	0.0%	
	宮崎県に常住	4	3.0%	
	五ヶ瀬町	4	3.0%	
	その他市町村	0	0.0%	
	その他（不詳を含む）	7	5.2%	

※山都町内に常住し、山都町内で通学する人数（106人）は、矢部高校のR2年生徒数（127人）から山都町外に常住し、山都町内で通学する通学者（21人）を減じて算定

資料：R2 国勢調査

■通学者の移動状況



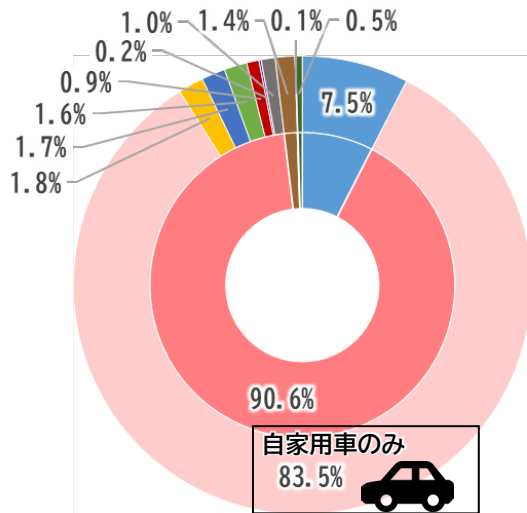
資料：R2 国勢調査

町内、町外問わず「自家用車のみ」の利用が非常に多く、大半がマイカー通勤をしています。

自家用車以外をみると、町内で従業・通学している人の7.5%が「徒歩」、そのほか2%弱ずつの割合で「オートバイ」、「勤め先・学校のバス」、「自転車」利用者がいます。

町外で就業・通学している人では、2種類や3種類の交通手段を利用しているケースもみられるものの、約9割は自家用車のみ利用です。

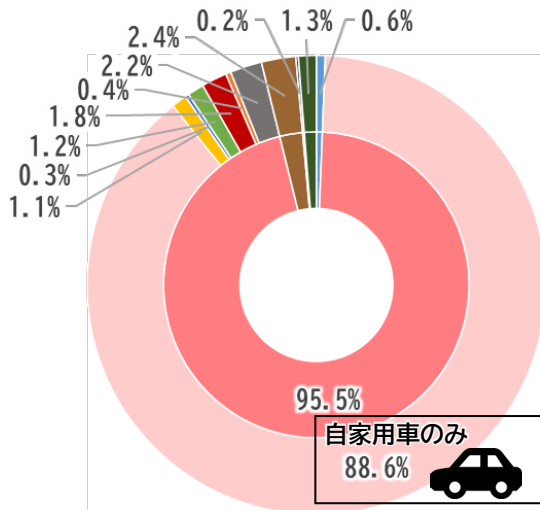
■山都町内で従業・通学している人の通勤・通学時の交通手段



常住地：山都町 従業・通学地：山都町
n=3,682

手段	構成比
徒歩のみ	7.5%
交通手段1種類	90.6%
自家用車のみ	83.5%
オートバイのみ	1.8%
勤め先・学校のバスのみ	1.7%
自転車のみ	1.6%
乗合バスのみ	0.9%
ハイヤー・タクシーのみ	0.2%
その他のみ	1.0%
交通手段2種類	1.4%
交通手段3種類以上	0.1%
不詳	0.5%

■山都町外で従業・通学している人の通勤・通学時の交通手段



常住地：山都町 従業・通学地：山都町外
n=1,116

手段	構成比
徒歩のみ	0.6%
交通手段1種類	95.5%
自家用車のみ	88.6%
オートバイのみ	1.1%
勤め先・学校のバスのみ	0.3%
自転車のみ	1.2%
乗合バスのみ	1.8%
鉄道・電車のみ	0.4%
その他のみ	2.2%
交通手段2種類	2.4%
鉄道・電車及び乗合バス	0.2%
鉄道・電車及び自転車	0.2%
鉄道・電車及び自家用車	0.1%
その他手段2種類	2.0%
交通手段3種類以上	0.2%
不詳	1.3%

資料：R2年国勢調査

2) 買物

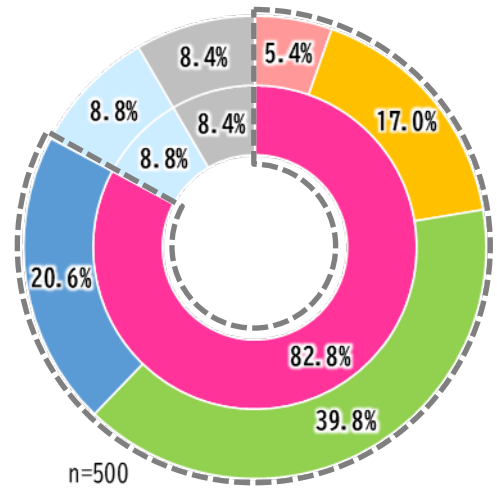
① 移動状況

町民アンケートによると、回答者の8割は買物目的での外出をされており、週に1日以上は買物に行かれる方が多いです。

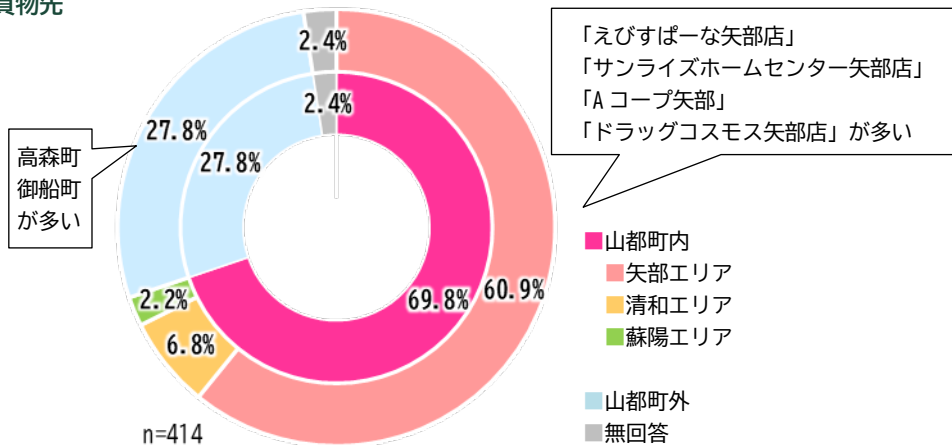
そのうち、7割の方が町内の店舗を利用しており、「えびすぱーな矢部店」や「サンライズホームセンター矢部店」、「A コープ矢部」、「ドラッグコスモス矢部店」などが多いです。町外への買物は、高森町や御船町が多いです。

■買物での外出頻度

- 外出あり
 - 週5日以上
 - 週に3~4日程度
 - 週に1~2日程度
 - 月に数日程度
- 外出なし
- 無回答



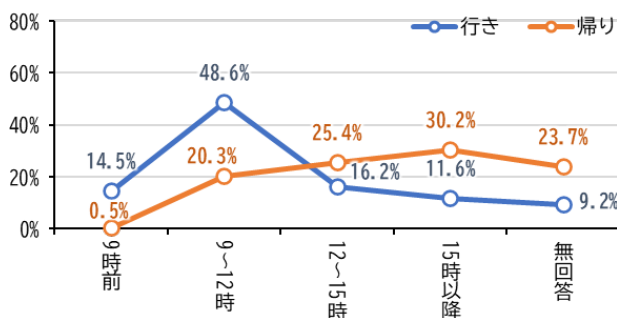
■買物先



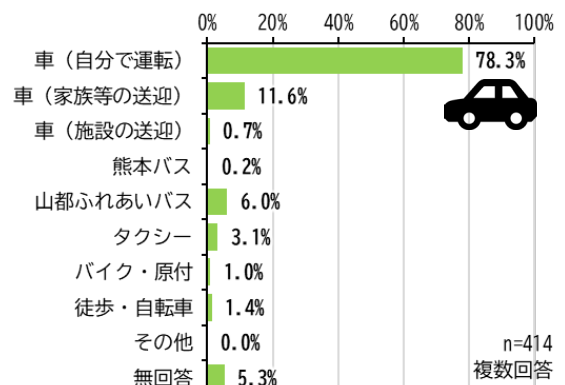
買物で外出する時間帯は、出発は9~12時が多く、帰宅は午前から午後にかけてばらつきがありました。買物だけで帰宅する方もいれば、いくつかの用事を済ませて午後の時間帯に帰宅する方もいるようです。

移動手段は約8割の回答が「自分で運転」でした。それ以外では「家族の送迎」や「ふれあいバス」の利用もみられました。

■買物で外出する時間帯



■買物で外出する際の移動手段

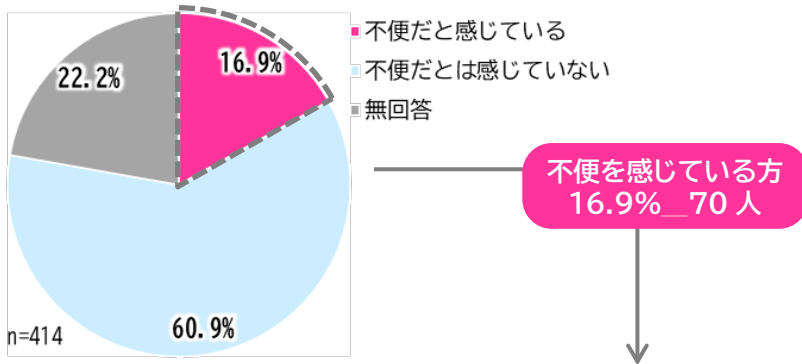


② 移動に関する困りごと

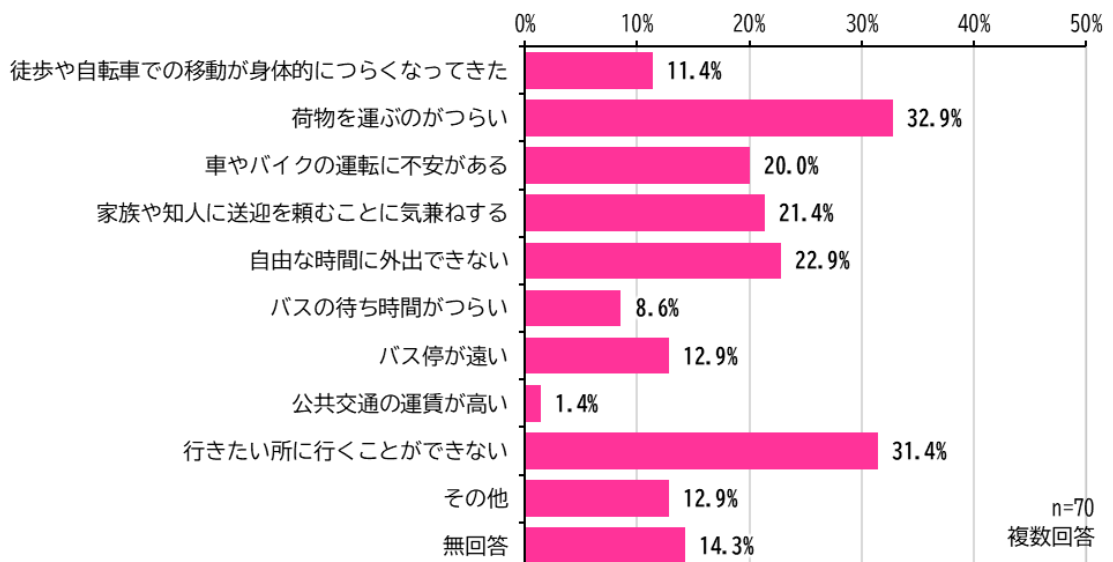
買物時の移動に対しては 16.9%の方が不便さを感じています。不便の内容としては「荷物を運ぶのがつらい」や「行きたい所に行くことができない」の指摘が多いです。

また、「自由な時間に外出できない」や「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」など、車を運転できない方が公共交通での移動に不便さを感じている様子もみられます。

■買物時の移動に不便を感じているか



■どんな不便を感じているか



【町民の声】 民生委員アンケート (R5.8 実施)

- 自分の車で移動できるのがあと2～3年、その後のことを思うと買物等心配
- 買物や役場・郵便局等へ行ける車があってほしい
- 食料品等の移動販売車を兼ねたコミュニティ交通を運行したらどうか

3) 通院

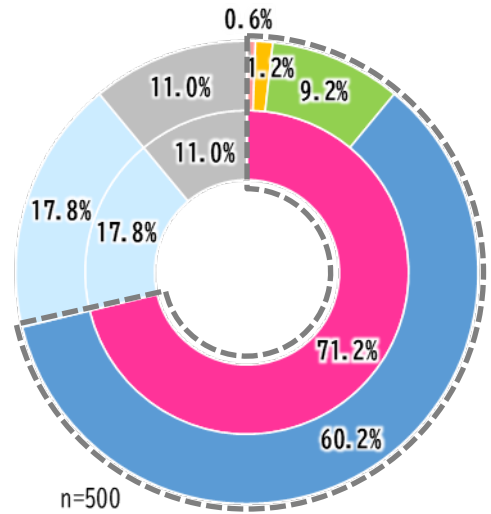
① 移動状況

町民アンケートによると、回答者の7割は通院目的での外出をされていますが、外出頻度は月に数日程度です。

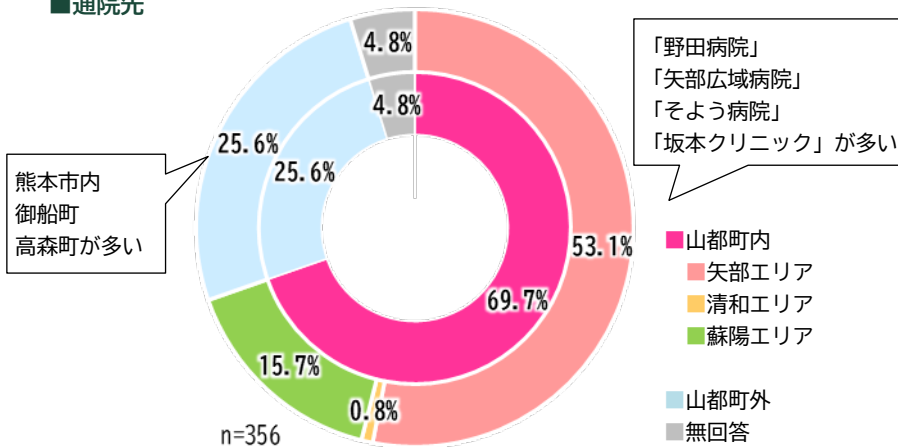
そのうち、7割の方が町内の医療機関を利用しており、「野田病院」や「矢部広域病院」、「そよう病院」、「坂本クリニック」などが多いです。町外への通院は、熊本市内や御船町、高森町が多いです。

■通院での外出頻度

- 外出あり
 - 週5日以上
 - 週に3~4日程度
 - 週に1~2日程度
 - 月に数日程度
- 外出なし
- 無回答



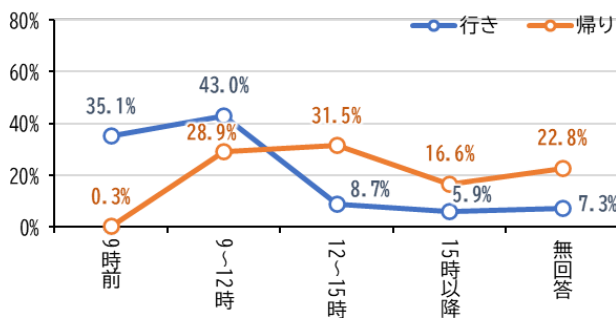
■通院先



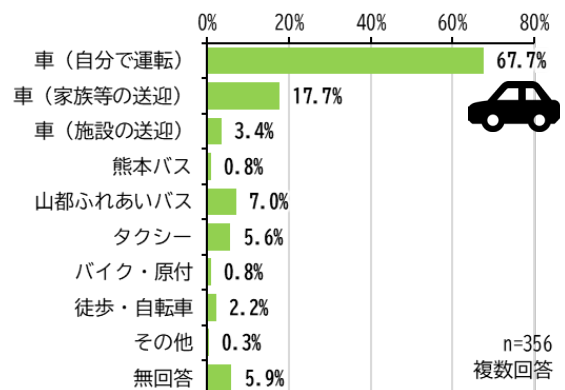
通院で外出する時間帯は、出発は午前中が多く、帰宅は昼前後が多いです。病院の受付をするために早めに出発し、午前中の診察を受けて昼前後に帰宅する方が多いようです。

移動手段は約7割の回答が「自分で運転」でした。それ以外では「家族の送迎」や「ふれあいバス」、「タクシー」の利用もみられました。

■通院で外出する時間帯



■通院で外出する際の移動手段

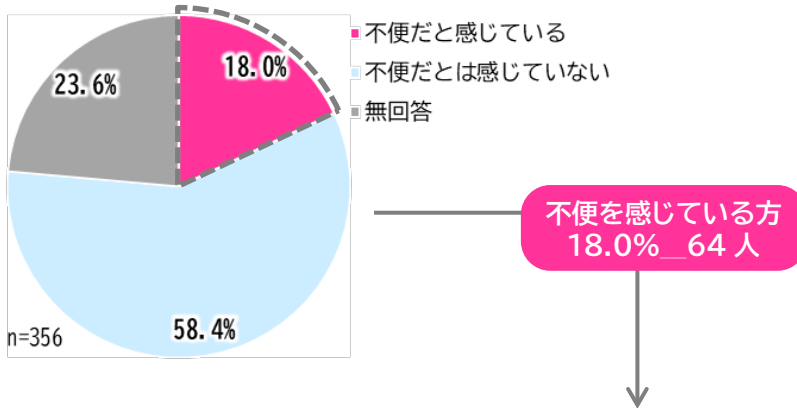


② 移動に関する困りごと

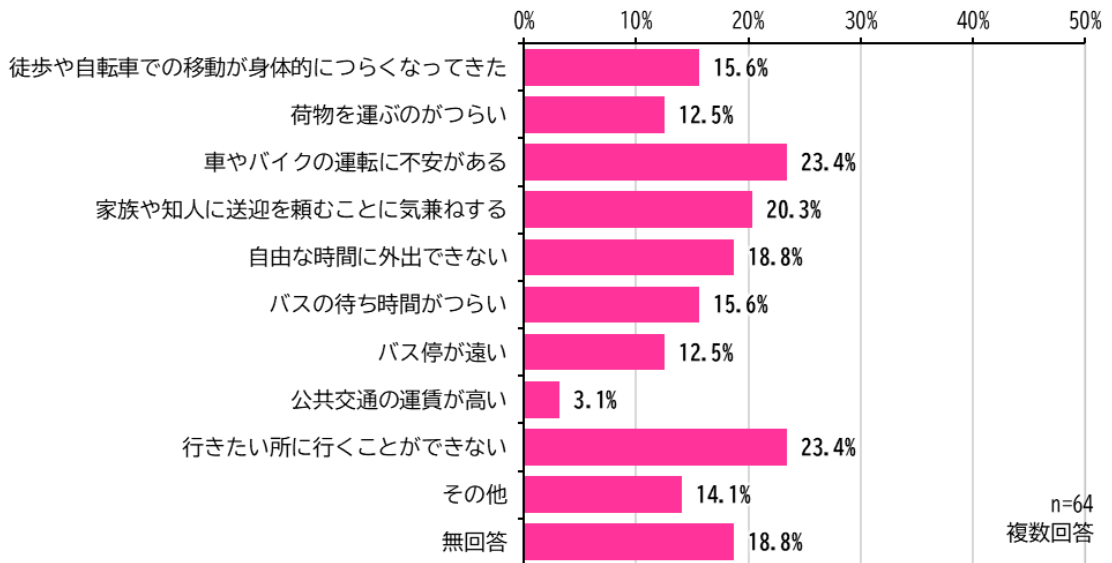
通院時の移動に対しては 18.0%の方が不便さを感じています。不便の内容としては「車やバイクの運転に不安がある」や「行きたい所に行くことができない」の指摘が多いです。

また、「家族や知人に送迎を頼むことに気兼ねする」や「自由な時間に外出できない」など、車を運転できない方が公共交通での移動に不便さを感じている様子もみられます。

■通院時の移動に不便を感じているか



■どんな不便を感じているか



【町民の声】 民生委員アンケート (R5.8 実施)

- 近くなら歩くのにちょうどいいけど、眼科のある瀬戸病院や高田整形など、距離のある施設へのバスを要望したい
- 病院や買物など、予約制のタクシー感覚で乗れたら利用もしやすいのでは

4) 小中学生の通学

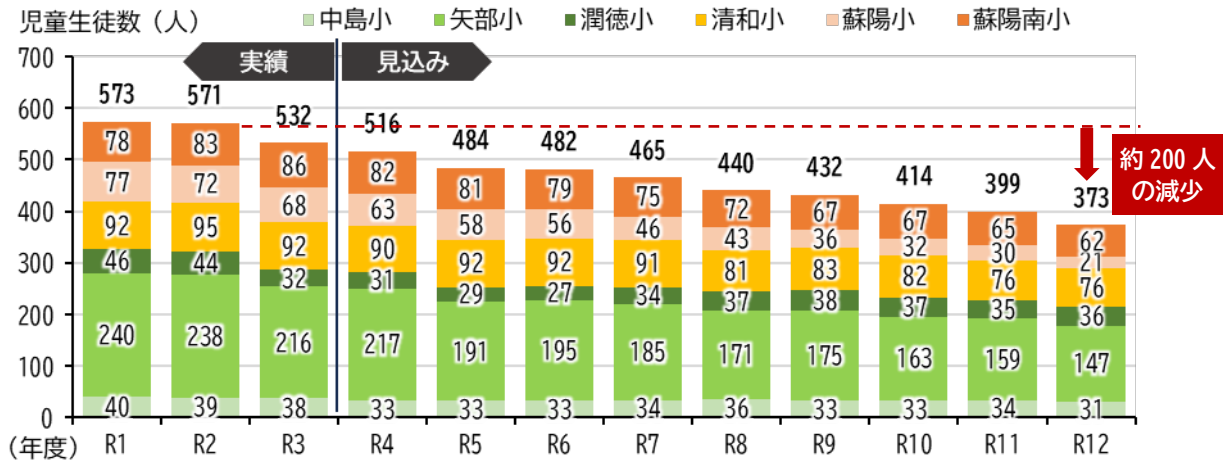
① 生徒数の推移

町内には小学校が6校と中学校が3校ありますが、ほとんどの小中学校で児童生徒数は減少しています。

小学校においては、令和2年度以降の10年間で約200人の減少が見込まれています。

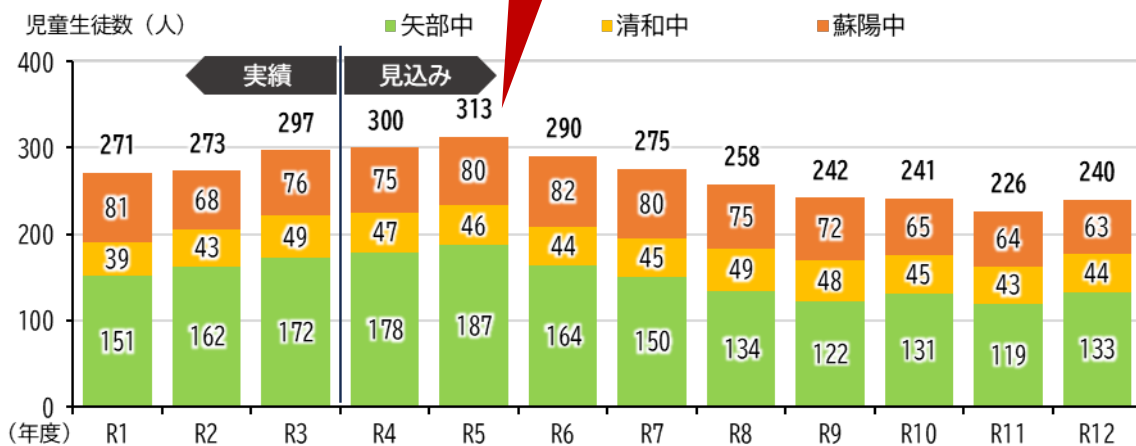
中学校においても、令和5年度をピークとして、以降は減少が見込まれています。

■小学校別児童生徒数の推移



資料：山都町学校規模適正化基本方針（R3.12.27）

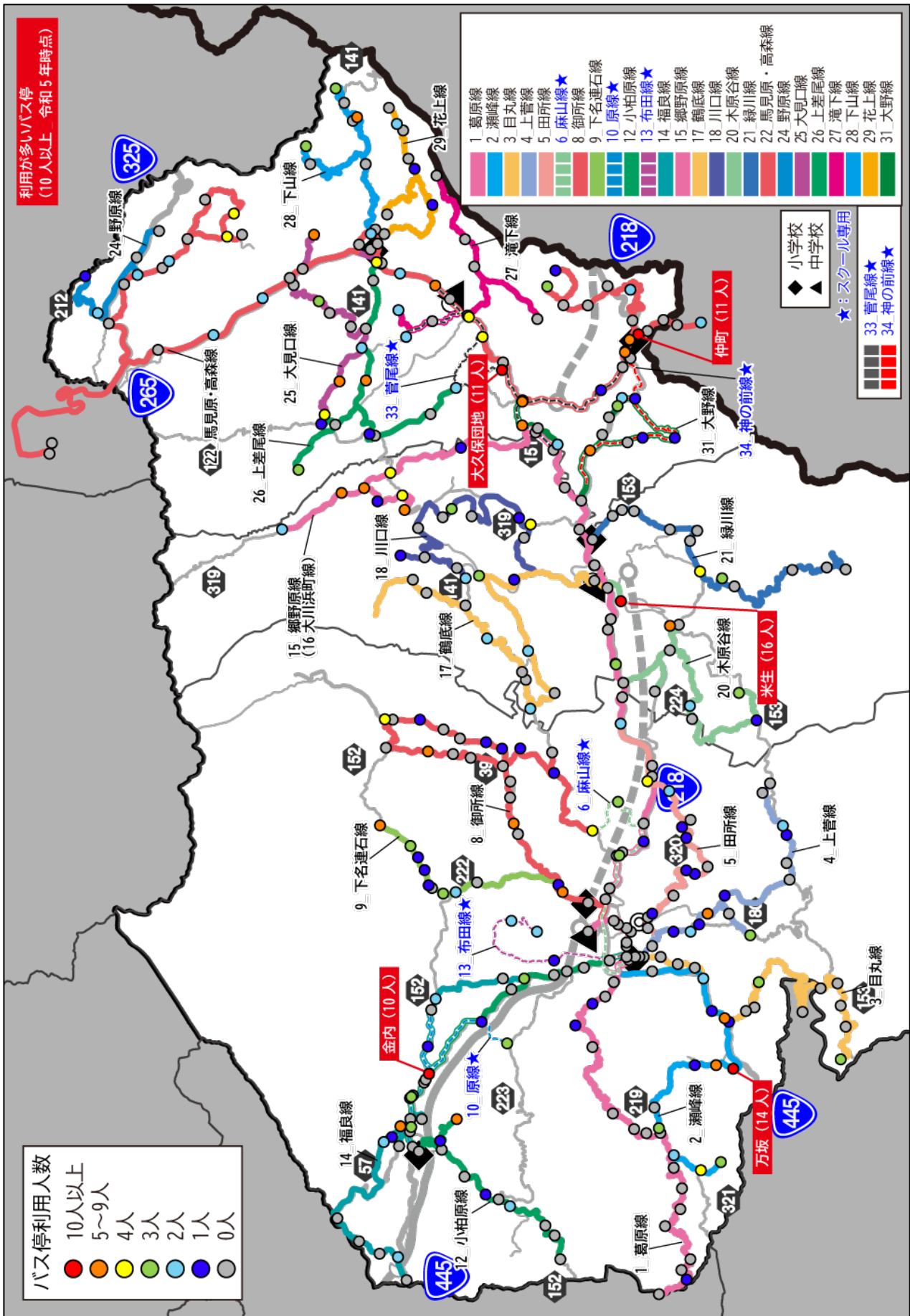
■中学校別児童生徒数の推移



資料：山都町学校規模適正化基本方針（R3.12.27）

② 利用状況

■小中学生のスクールバスにおけるバス停別利用者数ランク分け図(R5年時点)



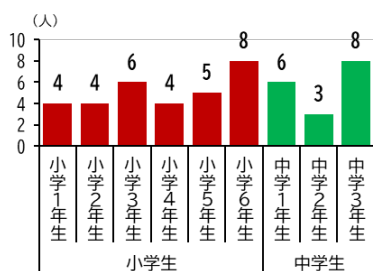
5) 小中学生の通学以外の移動

小中学生が習い事や塾に通う際の移動手段は、「家族の送迎」が100%となっています。町内の体育館やグラウンドに加えて、町外の施設や学習塾に通っているケースもありますが、保護者の声としては、週に数回の送迎が家族の負担となっていることや、送迎ができない日は習い事をお休みすること、習い事自体をあきらめることもあるという意見が出ています。

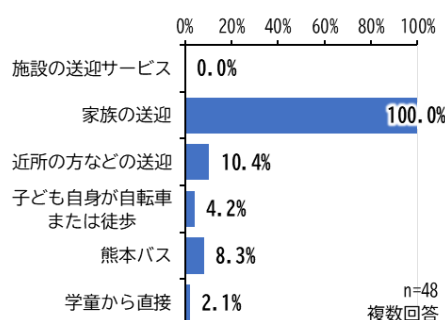
小中学生の通学以外の移動

山都町役場の職員（30名）の回答

【習い事や塾に通っている子供の人数】



【どのように移動しているか】



【主な習い事】

- ・サッカー
- ・卓球
- ・バレーボール
- ・テニス
- ・トランポリン
- ・公文
- ・学習塾
- ・習字
- ・ピアノ など

【主な行き先】

- 中央体育館・グラウンド
- 矢部小学校 矢部中学校
- 清和小学校 清和中学校
- 清和体育館 清和グラウンド
- 馬見原グラウンド 蘇陽中学校
- 美里町林業総合センター 蘇陽支所
- 高森町町民体育館 休暇村南阿蘇
- 立岡総合グラウンド 八代東陽運動公園
- 八代スポーツランド 町外の学習塾 など

【保護者の声】 山都町役場の職員へのアンケート

- 家族の**送迎が負担**になっている。
- 送迎に係るガソリン代の負担が大きい。
- 土日も送迎が必要となるため、親の予定が立てづらい。
- 送迎ができずに習い事をお休み**する家庭もある。
- 兄弟が多いと送迎の手が回らず、他の家庭にお願いすることがある。
- 社会体育（夜間）参加や部活動の社会体育移行に向けて、**子供たちの活躍の機会が広がるような交通手段が増えるとありがたい。**
- ダイヤ改正に伴って**夕方の塾に間に合わなくなった。**
- 徒歩や自転車は交通量が多く危険、イノシシやシカも危ない。
- 新たなスポーツクラブに参加させたいが送迎がネックとなって見送っている。
- 送迎者不在時の送迎手段の確保**（いないときは休んでいる）



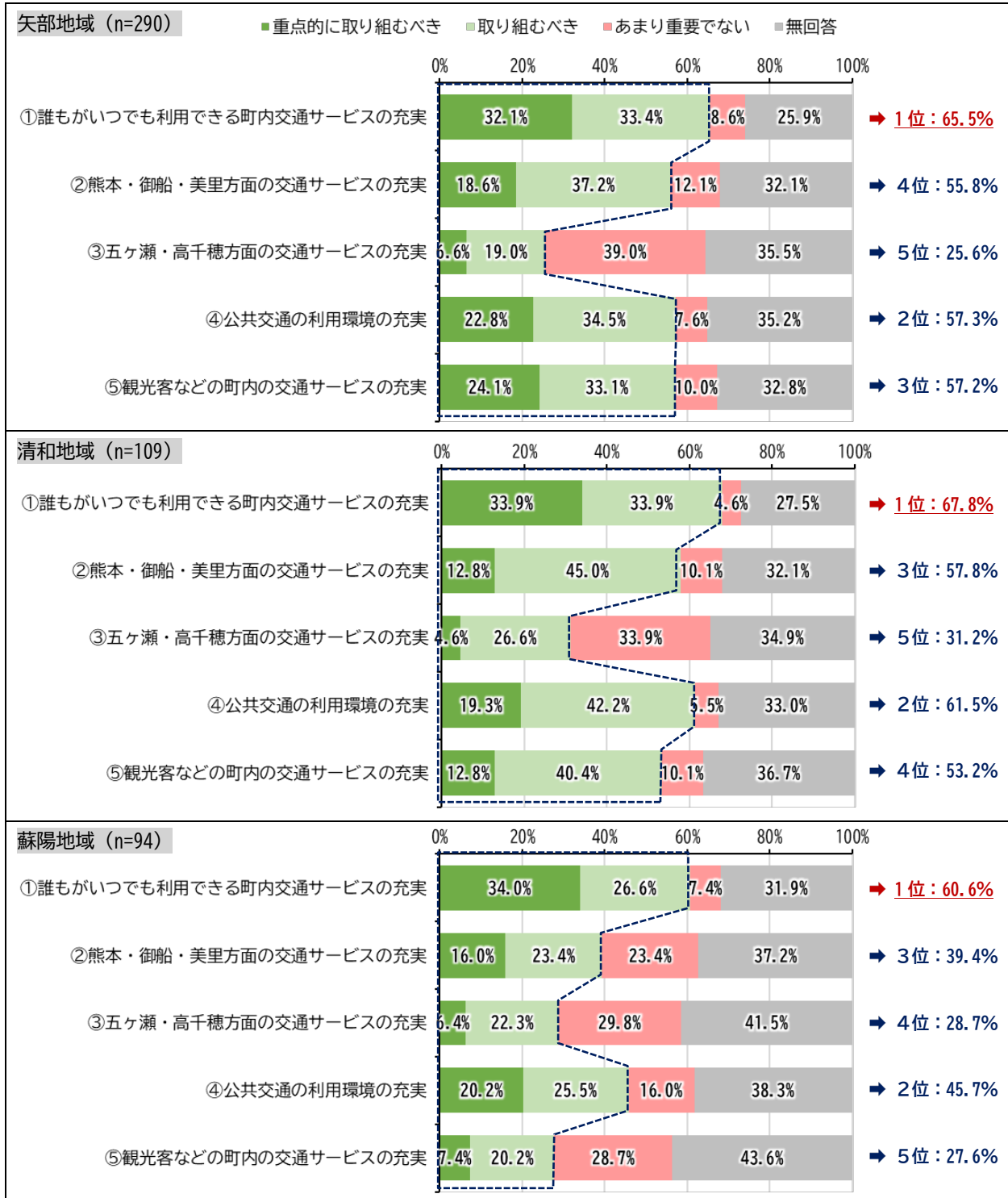
資料：山都町役場の職員アンケート

6) 本町の公共交通のあり方(重点的に取り組むべき施策)

取り組むべきとの意向が高かったのは、どの地域においても「①誰もがいつでも利用できる町内交通サービスの充実」でした。

地域別の特徴をみると、矢部地域では「⑤観光客などの町内の交通サービスの充実」を、蘇陽地域では「③五ヶ瀬・高千穂方面の交通サービスの充実」の順位が、他地域よりも上位にあがっています。

■公共交通に臨むサービス改善<地域別>



3. 山都町地域公共交通網形成計画の検証

平成 31 年 3 月に策定した山都町地域公共交通網形成計画について、施策の取り組み状況や達成状況の検証を行いました。

■事業の進捗状況と目標の達成状況

目指す姿		限りある交通資源(人材・基盤・原資)を活かし、地域との連携・協働の中で子どもや高齢者等の交通弱者に対応した利便性の高い持続可能な公共交通システム				
基本方針： 限りある交通資源を活用した効率的な交通体系の構築						
目標	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の効率的な運行方法導入による利便性向上 山都町の行財政支出増加の抑制 					
	施策	山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の効率的な運行の実施			実施	
		路線バスの路線再編・競合解消とダイヤの見直し			実施	
		高齢者等交通弱者の外出状況(外出時間、滞在時間)を考慮した交通手段の提供			実施	
		主要施設や各団体と連携した市街地の回遊性向上の取り組み			未実施	
		住民の社会参加のための取り組み			未実施	
		町内公共交通(山都ふれあいバス・路線バス・タクシー)を維持するための取り組み			実施	
		交通サービスを提供する医療・福祉機関との連携促進			実施見込み	
評価指標	●山都町コミュニティバス(コミュニティ便)における新たな運行方法の導入路線数					
		従前値(2018年度)	目標値(2023年度)	最新値(2023年度)	達成見込み	
		0路線	7路線	15路線	達成	
	●山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の利用者一人あたりの運行経費					
		従前値(2017年度)	目標値(2023年度)	最新値(2022年度)	達成見込み	
		1,617円	1,365円	1,856円	未達成	
	●路線バスの年間補助金額					
		従前値(2017年度)	目標値(2023年度)	最新値(2022年度)	達成見込み	
		2,658万円	2,144万円	2,237万円	未達成	
	基本方針： 通学時の移動を支える交通サービスの提供と確保					
目標	<ul style="list-style-type: none"> 小中学生の通学時の安全を確保するためのスクール便の運行 矢部高校通学者の路線バス等による交通手段の確保 					
	施策	各路線利用予定者(小中学生)の状況に応じた路線の最適化			実施	
		スクール便の利用者数に見合った車両の更新			未実施	
		小中学生におけるスクール便の利用方針の整備			未実施	
		矢部高校通学者の移動手段の確保			実施	
評価指標	●スクール便の運行継続					
		従前値(2018年度)	目標値(2023年度)	最新値(2023年度)	達成見込み	
		運行中	運行継続	運行継続	達成	
	●路線バス及び新たな交通サービス導入による矢部高校生の移動手段の確保					
		従前値(2018年度)	目標値(2023年度)	最新値(2023年度)	達成見込み	
	3路線	3路線	3路線	達成		
基本方針： 高齢者を支える公共交通サービスの認知度向上						
目標	高齢者における公共交通サービスの認知度向上					
施策	公共交通利用促進のための情報発信			実施		
	運転免許証の自主返納者への特典の検討			実施		
評価指標	●高齢者(65歳以上)の山都町コミュニティバスの利用率					
		従前値(2018年度)	目標値(2023年度)	最新値(2023年度)	達成見込み	
		9%	14%	10.7% ※60歳以上の利用率	未達成	

4. 地域公共交通の問題点・課題

① 問題点の整理

本章では、2章、3章で整理した本町の地域特性や公共交通の現状、地域公共交通網形成計画の検証結果を基に、山都町地域公共交通の問題点を整理しました。

山都町地域公共交通の問題点

問題点① 高齢者等の車を運転できなくなった際の不安

- 高齢人口は年々増加しています。中でも後期高齢者は今後も増加傾向が見込まれます。そうした高齢者人口の分布は現在よりも低密度に広がるのが想定されます。
- 高齢者の外出時の交通手段は90%が自家用車を利用しています。そうした中で、町内の交通事故件数の約半数が高齢死傷者となっています。
- 免許返納しない意向は45%を占め、返納後の生活に対する不安の声が上がっています。

問題点② 小中学生の放課後の移動手段の不足

- 小学生は放課後に、自宅(64%)以外に、習い事(39%)や放課後児童クラブ(36%)、部活動(13%)、祖父母宅や友人・知人宅(12%)で過ごしています。
- 習い事等への移動手段は「家族の送迎」が突出して高い状況です。送迎について、保護者からは「負担になっている」「送迎がネックとなって習い事を控えている」「子どもたちの活躍の機会が広がるような交通手段が欲しい」といった困りごとや要望等が上がっています。

問題点③ 高校生の町内外へ通学しにくい公共交通

- 町内に居住する16~18歳のうちの79人が町外に通学しており、主に自家用車(送迎)を利用しています。また、矢部高校への町内通学者は106人いて、主に自家用車(送迎)で通学しています。高校生の通学手段は町内外ともに公共交通の利用が非常に少なくなっています。
- 15~19歳の社会減は、以前よりは減ってきてはいますが、転出者の内訳の中では大きく、高校や大学等への進学を機に転出しています。

問題点④ 町内にない都市機能へ行きにくい公共交通

- 町民は衣料品や身回り品、文化品等の買物には熊本市や嘉島町などの施設を利用しています。町内には、文化施設(美術館や博物館など)や医療機関(産婦人科など)、イベント(コンサートや演劇など)などもなく、特別な買物以外の外出でも町外に出かける必要があります。
- しかしながら、町外への外出でバス利用する場合に、便数や運賃が要因となって、気軽にはバスを利用しにくい状況があります。こうした状況に対して、町外への交通サービスの充実には、町民の52%が「重点的に取り組むべき」「取り組むべき」と回答しています。

問題点⑤ 高森町方面への交通サービスの不足

- 旧蘇陽町の住民は日常的に高森町の施設を利用しており、専ら自家用車で移動しています。しかし、「車やバイクの運転の不安」や「家族等への送迎の気兼ね」などの意見があります。
- 山都ふれあいバスは、馬見原・高森線が3.5往復運行しており、主に高校生が利用しているものの、一般利用は15%程度にとどまっています。
- 住民からは、高森方面への公共交通サービスの拡充を求める意見が上がっています。

問題点⑥ 高速バスの活用不足

- 町内には高速バスと特急バスが運行しており、熊本方面、福岡方面、延岡方面への広域移動を支えています。しかし、利用は低調で、うまく活用されていません。
- 九州中央自動車道山都通潤橋 IC が開通し、それに伴い「道の駅通潤橋」が開業、通潤橋周辺整備も進められ、観光客の誘客が期待されています。

問題点⑦ 町内の周遊交通サービスの不足

- 山都町ランドデザインでは、市街地ゾーンでは住民が集う地域内交流空間の形成を図り、また、観光客を浜町商店街周辺、清和文楽邑周辺、馬見原商店街周辺へ回遊させる仕組みづくりを推進することとしています。特に、山都通潤橋 IC 付近の「道の駅通潤橋」から浜町への誘導、浜町と通潤橋との接続、浜町と町営中央グラウンドとの接続を図ることとしています。
- そうした中で、山都ふれあいバスが町内全域にわたって運行していますが、浜町や馬見原の中心部などでの距離が短い移動にはバス停間が広く、高齢者など徒歩や自転車での移動が困難な人にとっては不便な状況があります。結果的に、町内では歩いている人の姿を見かけることは少なく、近傍への移動であっても自家用車に頼っている状況にあります。

問題点⑧ 山都ふれあいバスの運行効率性の低下

- 山都ふれあいバスは、少子化に伴うスクール需要の縮小、高齢者のニーズの変化などにより利用者が、運行開始当初から約 65%減少しています。一方で、燃料費の高騰などにより運行経費は増加して、町の財政負担額は約 1 億 4700 万円（対 H20 111%）となっており、利用 1 回に対する財政負担額は平成 23 年度時点 500 円/回から令和 4 年度は 830 円/回へ増加し、運行効率性が低下しています。
- こうした状況に対して、運行サービスの見直し等を検討するも、車両の有効活用を念頭に置いていることや、中長期的な運営判断が難解であることが支障となって、再編が進んでいない状況にあります。

問題点⑨ 公共交通サービスへの関心や利用意識の低迷

- 町民の普段の交通手段は専ら自家用車となっており、山都ふれあいバスや路線バスの利用は僅かとなっています。山都ふれあいバスに対して、便数やバス停位置、運行ルートなどに対する改善要望が上がっている一方で、利用しない理由には「自家用車やバイクがあるから」という意見が多数を占めています。
- 町民アンケートでは、「将来はバスが必要」といった意見が多数見られますが、高齢者免許保有者が増えていること、山都ふれあいバスの新規利用が増えていないことを踏まえると、そもそも町民の公共交通サービスに対する関心や利用意識が低いことがうかがえます。

② 課題の整理

町民や来訪者が利用しやすい公共交通を、将来に渡って持続的に提供していくための課題を以下に整理しました。

山都町地域公共交通の課題

課題① 山都ふれあいバスの事業スキームの抜本的改善

- 今後も増加していくことが見込まれる高齢者が、将来にわたって安全・安心に移動できるよう、現在の山都ふれあいバス（コミュニティ便）の運行サービスを見直し、利便性を高める必要があります。

課題② 町民の公共交通利用の意識の醸成

- 山都ふれあいバスの運行サービスの改善に取り組むことと合わせて、町民、特に高齢者の公共交通に対する理解や、関心、利用意欲などの醸成を図っていく必要があります。

課題③ 外出目的を達成する手段の多様化

- 高齢者の増加が今後も見込まれる中、移動需要は小規模化・多様化することが想定されます。一方で、町内の交通事業者では成り手不足や高齢化を背景に運転手不足が深刻化しており、公共交通資源が限られています。
- そのため、生じる外出目的に対して、交通サービスに加えて、移動販売や宅配、インターネットショッピングなどのモノの移動サービスも視野に、多様な手段を確保していく必要があります。

課題④ 多様な移動に対応する持続可能な公共交通協働スキームの構築

- 小中学生の安全・安心な移動の確保や家族等の送迎負担の軽減に向けて、放課後や休日などに地域のスポーツクラブや学習塾に通う小中学生の交通サービスを確保していく必要があります。
- 高校生の通学における、自宅から路線バス停までの移動や、路線バスが運行していない時間帯の町外からの帰宅を支える交通サービスを確保していく必要があります。
- しかしながら、地域内の公共交通事業者は運転手不足が深刻化しており、新たなサービスの提供は困難な状況にあります。そのため、地域の協働による移動サービスの確保に取り組むことが必要です。

課題⑤ 町外に行きやすい公共交通利用環境の充実

- 衣料品や身回り品、文化品等の特別な買物、文化施設（美術館や博物館など）、専門科医の医療機関（産婦人科など）、イベント（コンサートや演劇など）など、町外にも公共交通で気軽に出かけられる環境が必要です。
- 特急バス、高速バス、路線バスのバス停でのパーク＆ライドの整備、主要バス停での各種バスの情報発信（ダイヤ、運賃、バスロケーションシステム など）、利用しやすい運賃施策など、包括的な取り組みが必要です。

課題⑥ 観光客のまちなか回遊とまちなかにぎわいを創出する交通サービスの充実

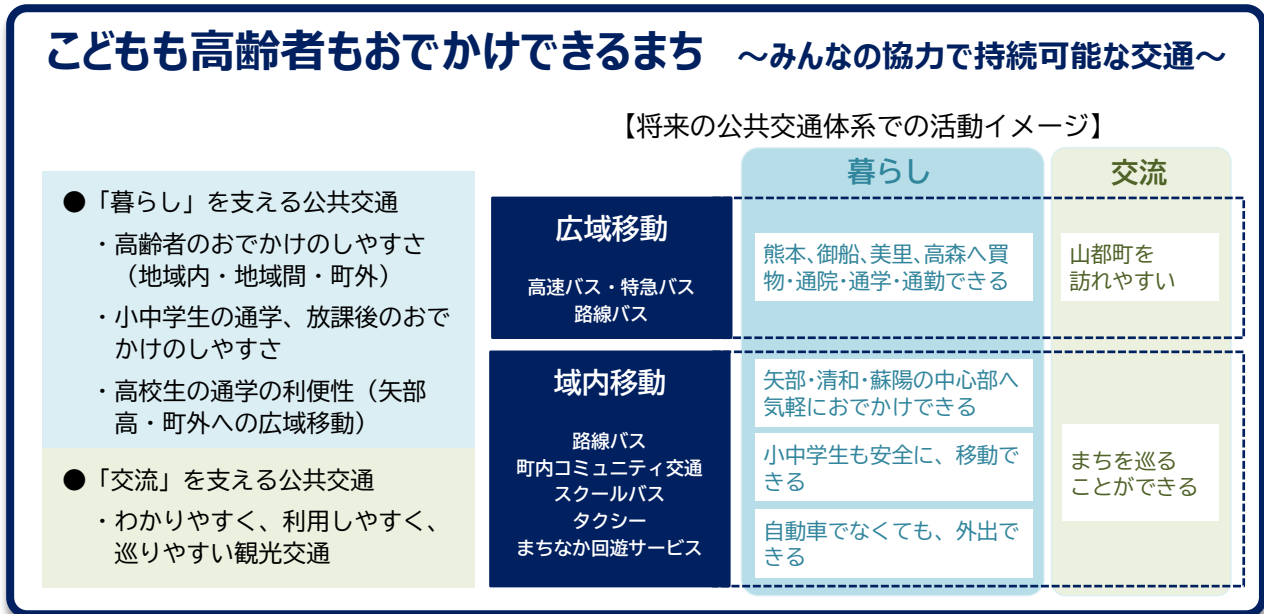
- 令和元年9月の「県内バス無料の日」では、平時の6倍の利用増加となっており、観光資源と連携した交通サービスの充実による新たな需要獲得のポテンシャルが確認されています。
- 山都町グランドデザインで狙う、市街地ゾーンでの住民が集う地域内交流空間の形成、観光客を浜町商店街周辺、清和文楽邑周辺、馬見原商店街周辺へ回遊させる仕組みづくりを、交通の面から支えるための公共交通サービスの拡充が必要です。
- また、市街地内での距離が短い移動を支える交通手段の充実を図り、高齢者の健康増進を促し、まちなかを歩いたり、談笑したりする人の姿が見えるにぎわいの向上につなげていくことが重要です。

5. 山都町地域公共交通の基本方針

5-1. 地域公共交通の基本方針

地域が目指す将来像を基本に、地域公共交通の基本方針を整理しました。

■本計画の目指す将来像



■山都町の公共交通の課題

- 課題① 山都ふれあいバスの事業スキームの抜本的改善
- 課題② 町民の公共交通利用の意識の醸成
- 課題③ 外出目的を達成する手段の多様化
- 課題④ 多様な移動に対応する持続可能な公共交通協働スキームの構築
- 課題⑤ 町外に行きやすい公共交通利用環境の充実
- 課題⑥ 観光客のまちなか回遊とまちのにぎわいを創出する交通サービスの充実

■山都町地域公共交通の基本方針

基本方針1 高齢者等が自動車でなくても外出できる交通サービスの構築

高齢者等が自動車を運転できなくても将来にわたって安全・安心に移動できる交通サービスを確保する。

基本方針2 小中高生が自分で学校や習い事に通うことのできる交通サービスの構築

小中高生が自分で通学できる交通サービスを確保する。さらに、小中学生の習い事や高校生の部活、学習塾等へも不自由なく通うことのできる交通環境の構築を検討する。

基本方針3 観光客が来訪しやすく、巡りやすい交通サービスの構築

山都町へ公共交通で来訪し、町内を回遊できる、観光客が利用しやすい交通サービスを確保する。

基本方針4 持続可能な町内公共交通体系の運営スキームの構築

資金面、人材面などの運営上の課題に対して、持続的に持続可能な運営スキームを追求する。

基本方針5 町民の公共交通を支える意識の醸成

公共交通の維持確保に向けて、町民の公共交通に対する関心・利用意識を醸成する。

5-2. 目指すべき地域公共交通網

山都町地域公共交通の将来像に向けて、各交通機関がそれぞれの役割を果たし、有機的に組み合わせ、町民の日常生活や来訪者の移動を支え、まちの活性化に資する持続可能な地域公共交通網を構築します。

1) 公共交通機関の役割

町内の公共交通機関について、その役割を再定義します。

■公共交通機関の役割

区分	交通機関	役割
広域幹線	高速バス 特急バス	熊本や福岡、高千穂方面への町外移動を支える骨格軸として、町民の特別な買物等の移動や、観光などでの来訪者の円滑な移動を担う。
	路線バス	熊本や御船、美里など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。
域内幹線	路線バス	矢部、清和、蘇陽の中心部をつなぐ町内幹線軸として、各中心部間のアクセスや買物、通院等の日常生活での移動を担う。
支線交通	町内コミュニティ交通	各集落から矢部、清和、蘇陽の中心部までの移動を支えるサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、町民の日常生活における多様な移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。
その他	スクールバス	小中学生の通学を支える。
	タクシー	乗降場所、時間帯を限らず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。
	まちなか回遊サービス	道の駅通潤橋、通潤橋、浜町商店街、体育館など市街地内での距離が短いまちなか回遊移動を支える。

町内には、町が実施している外出支援サービス事業や医療・福祉機関が運行する送迎サービスなどの目的に特化した交通サービスもあります。これらは誰もが利用できる公共交通機関ではありませんが、町内の移動を担う旅客輸送サービスです。持続可能な地域公共交通網の構築に向けては、これらのサービスとの役割も勘案しながら検討を進めます。

2) 交通結節点の役割

本町の交通結節点としては、以下の5地点を位置づけます。

■交通結節点

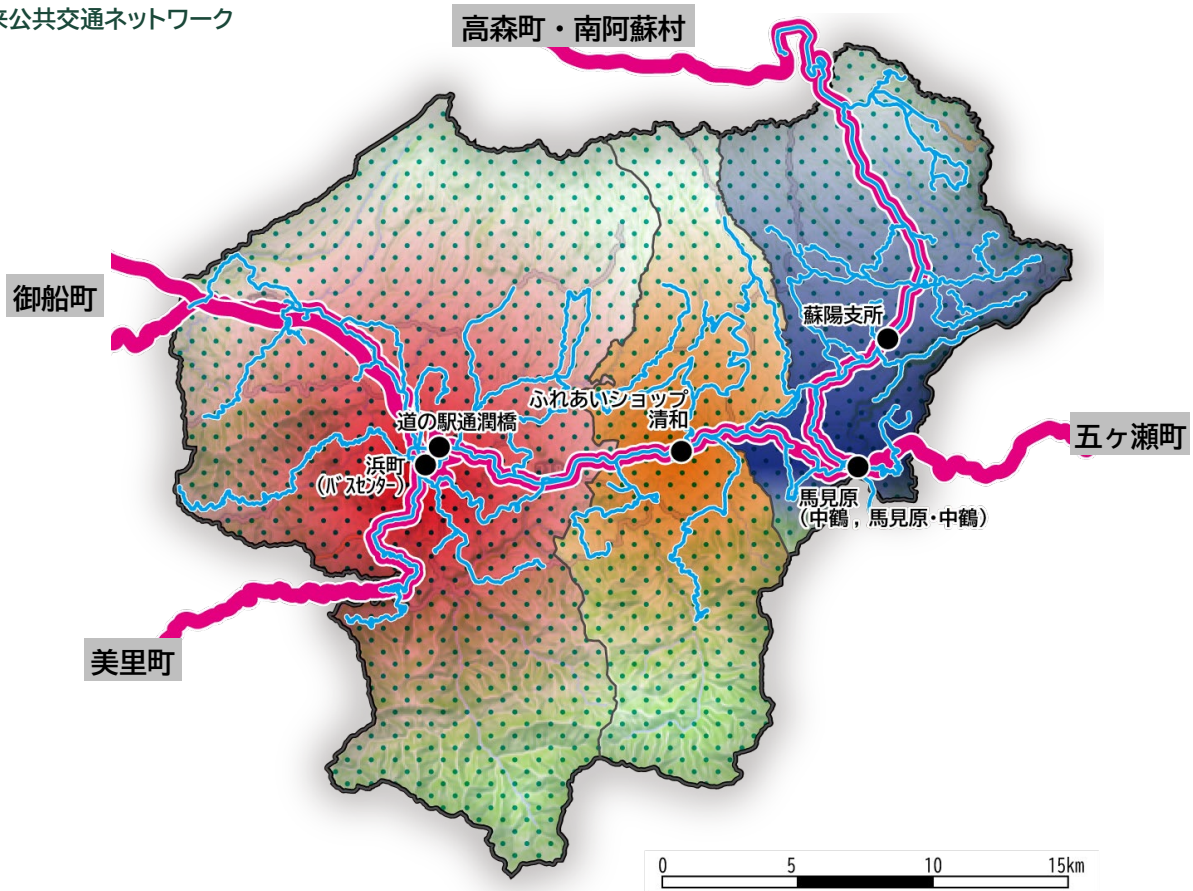
※スクールバスは各集落と小中学校を結ぶ交通サービスであるため表記を省略

交通結節点	高速バス	特急バス	路線バス	町内コミュニティ交通	タクシー	まちなか回遊サービス
浜町（バスセンター）			●	●	●	●
ふれあいショップ 清和			●	●	●	
馬見原 （中鶴, 馬見原・中鶴）		●	●	●	●	
蘇陽支所		●		●	●	
道の駅通潤橋	●			●	●	●

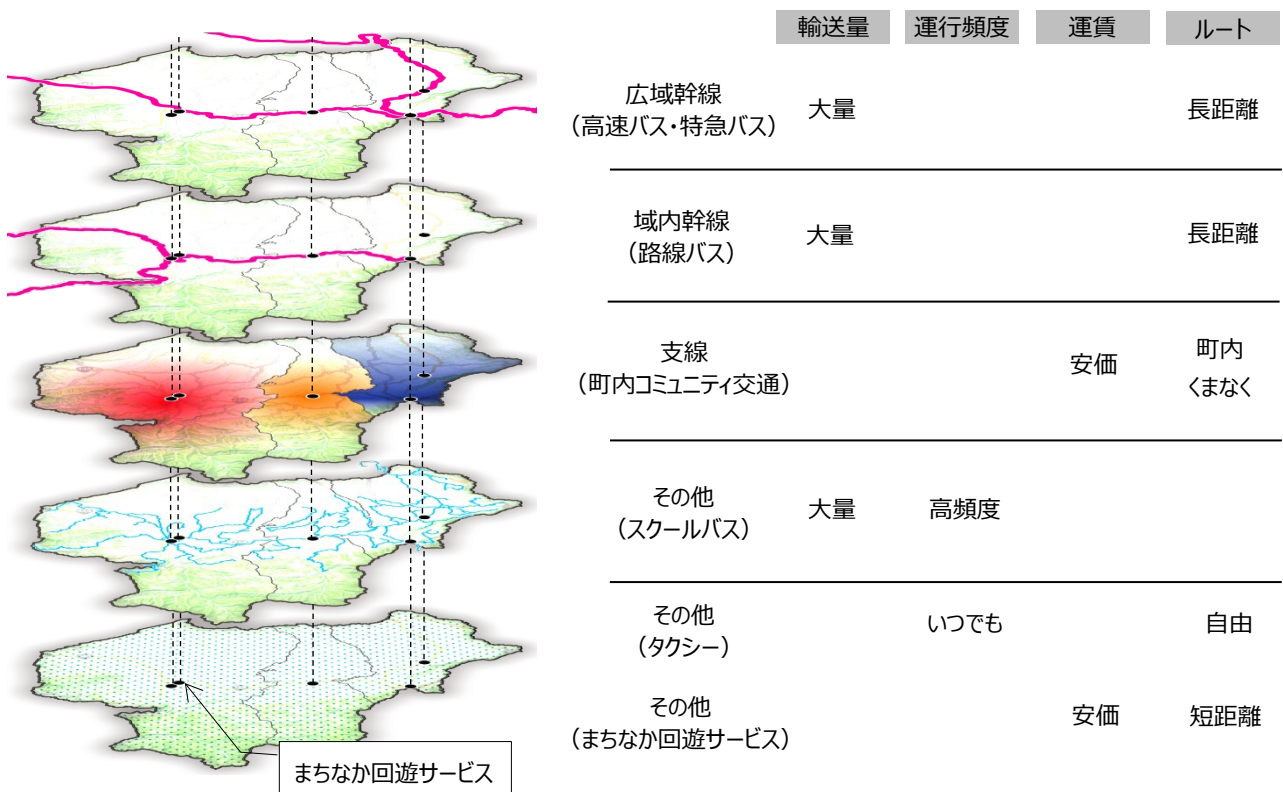
3) 将来公共交通ネットワーク

町民及び来訪者の広域移動から地域内移動までの多様な移動に、広域幹線や地域間幹線、地域内交通が役割に基づく階層性をもち、交通結節点で円滑に接続する、持続可能な公共交通ネットワークを目指します。

■将来公共交通ネットワーク



■交通機関と交通結節点の階層的構造とサービス水準



国土地理院地図を基に作成

①各運行系統の位置づけ・役割・必要性

■各運行系統の位置づけ・役割・必要性

位置づけ	運行系統	役割・必要性	確保・維持策
広域幹線交通	高速バス 「ごかせ号」	福岡や高千穂方面への町外移動を支える骨格軸として、町民や観光客の円滑な広域移動を担う。	・市内の二次交通の充実 ・道の駅通潤橋での交通結節機能の充実
	特急バス 「たかちほ号」	熊本や高千穂方面への町外移動を支える骨格軸として、町民の特別な買物等の移動や、観光客の円滑な広域移動を担う。	・市内の二次交通の充実 ・市内バス停における交通結節機能の充実
	熊本バス「直行線」 [M3-2]	熊本や御船など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。	・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(P&R、企画乗車券など) ・運転手確保支援
	熊本バス [242]	熊本や美里、甲佐など町外自治体への移動を支える骨格軸として、町民の通学を中心に日常生活での移動や、特別な用事などでの円滑な移動を担う。	
	熊本バス 浜町～甲佐 [234]		
域内幹線交通	熊本バス 馬見原線 [107]	矢部、清和、蘇陽の中心部をつなぐ町内幹線軸として、各中心部間のアクセスや買物、通院等の日常生活での移動を担う。	
支線交通	町内コミュニティ交通	各集落から矢部、清和、蘇陽の中心部までの移動を支えるサービスとして公共交通ネットワークの支線部分を担い、町民の日常生活における多様な移動需要に応じて柔軟なサービスを提供する。	・運行サービスの改善 ・運営スキームの持続性追求 ・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(相談窓口など) ・運転手確保支援
その他	スクールバス	小中学生の通学を支える。	・運行サービスの改善 ・運営スキームの持続性追求
	タクシー	乗降場所、時間帯を限らず、自由度の高い交通サービスを提供し、町民・来訪者のあらゆる移動ニーズを支える。	・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(相談窓口など) ・運転手確保支援
	まちなか回遊サービス	道の駅通潤橋、通潤橋、浜町商店街、体育館など市街地内での距離が短いまちなか回遊移動を支える。	・利用啓発(乗り方教室など) ・利用環境改善(相談窓口など)

②補助系統に係る事業及び実施主体の概要

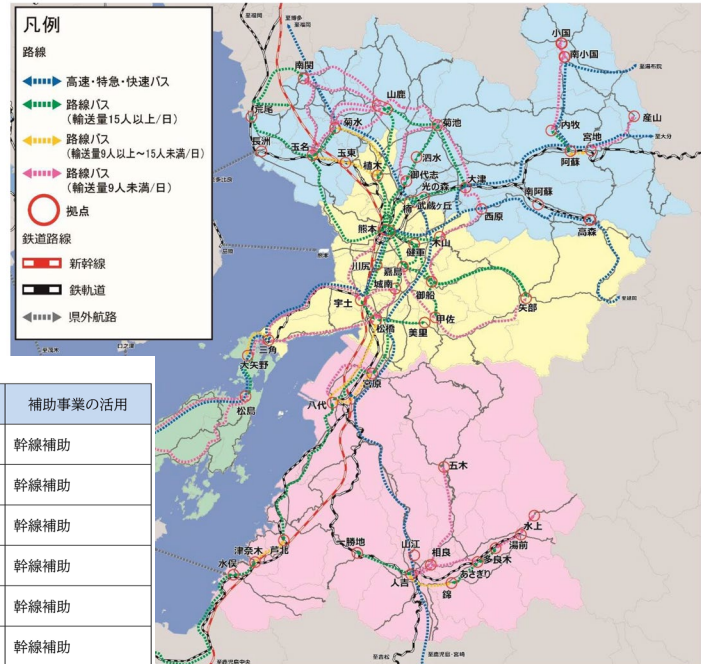
路線バスのうち、広域幹線を担う直行線は、熊本県地域公共交通計画において、地域間幹線系統として位置づけられ、地域間幹線系統補助(国庫補助)を受けています。また、辺場線と馬見原線は地方バス運行等対策補助を受けています。

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	運行系統	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
広域幹線	直行線 [M3-2]	桜町バスターミナル	御船	通潤山荘	4条乗合	路線 定期運行	熊本バス	幹線補助 (国庫補助)
	[242]	桜町バスターミナル	辺場・佐俣	浜町	4条乗合	路線 定期運行	熊本バス	地方バス補助
	[234]	浜町	内大臣・佐俣	甲佐	4条乗合	路線 定期運行	熊本バス	地方バス補助
域内幹線	[107]	浜町	大野・そよう病院	馬見原	4条乗合	路線 定期運行	熊本バス	地方バス補助

熊本県地域公共交通計画における 直行線の地域間幹線系統としての 位置づけ

■幹線公共交通ネットワーク図



■地域公共交通確保維持事業に係る地域間幹線系統一覧

実施主体	系統名	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
熊本バス(17)	直行線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	砥用線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	辺場・甲佐線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	御船・甲佐線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍・砥用線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍・イオン線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助

交通機関	役割	維持・確保の方針									
③ 路線バス	県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。	<table border="1"> <tr> <td>1日当たりの輸送量</td> <td>15人以上</td> <td>国・県による支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9人以上～15人未満</td> <td>県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9人未満</td> <td>沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。</td> </tr> </table>	1日当たりの輸送量	15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。		9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。		9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。
1日当たりの輸送量	15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。									
	9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。									
	9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。									

資料：熊本県地域公共交通計画を基に編纂

6. 計画の目標と目標達成に向けた施策・事業

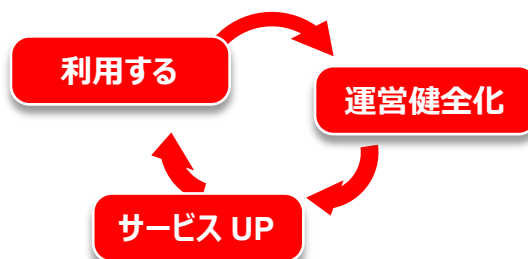
6-1. 計画の目標

基本方針を踏まえて、本計画における4つの目標を設定しました。

■基本方針と計画の目標

基本方針	計画の目標
基本方針1 高齢者等が自動車でもなくとも外出できる交通サービス	目標1 町内の移動しやすさを向上させる ・ 町内の公共交通サービスの確保・改善 ・ 運転手の確保
基本方針2 小中高生が自分で学校や習い事に通うことのできる交通サービス	目標2 町外への公共交通をもっと使いやすくする ・ 町外公共交通サービスの利便性向上 ・ 交通サービス情報の一元化
基本方針3 観光客が来訪しやすく、巡りやすい交通サービス	目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する ・ 環境負荷の軽減
基本方針4 持続可能な町内公共交通体制の運営スキームの追求	目標4 公共交通の利用を促進する ・ 利用啓発 ・ 他分野との連携推進
基本方針5 町内の公共交通を支える意識の醸成	

〈みんなの協力で目指す持続可能な交通体系に向けたスパイラルアップ〉



6-2. 目標達成に向けた施策・事業

本計画で設定した目標を達成するための施策と事業を示します。

さらに、目標の達成状況を確認するための評価指標と数値目標を設定し、計画期間(5年間)での達成を目指していきます。

目標1 町内の移動しやすさを向上させる

- 山都町ふれあいバスの運行サービスを見直すとともに、まちなかの回遊や子どもの移動を支える新たな交通サービスの導入等に取り組み、町内の交通体系を充実させ移動しやすさを向上させることを目指します。

■目標達成に向けた施策・事業

施策		事業
施策1	町内の公共交通サービスの確保・改善	事業 1-1) 山都ふれあいバス（コミュニティ便）の運行サービス改善
		事業 1-2) 山都ふれあいバス（スクール便）の再編
		事業 1-3) 町内公共交通の運営スキームの継続的な持続性の追求
		事業 1-4) まちなか回遊サービスの導入
		事業 1-5) 公共交通協働スキームの研究
		事業 1-6) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究
施策2	運転手の確保	事業 2-1) 運転手募集の広報
		事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進
		事業 2-3) 二種免許取得支援制度の検討

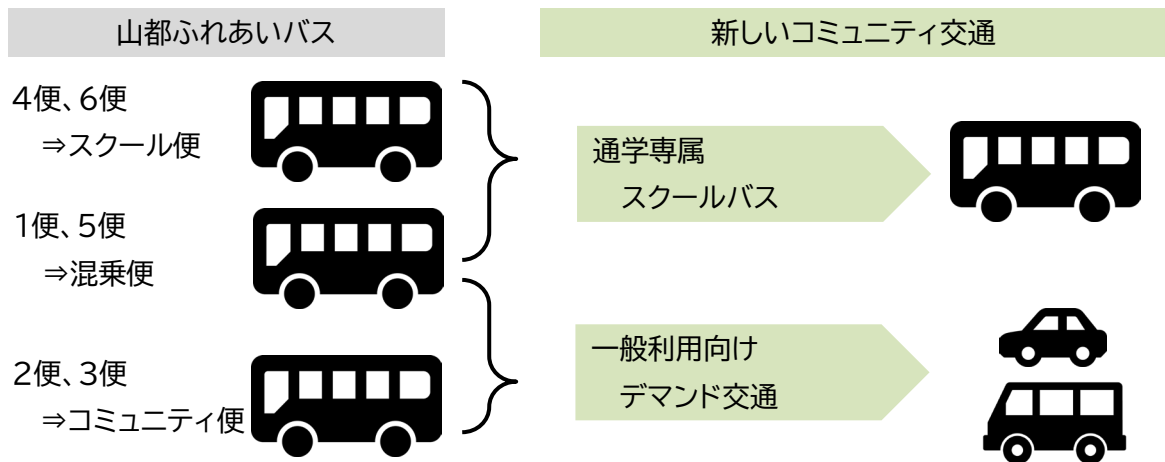
施策1 町内の公共交通サービスの確保・改善

目標①「町内の移動しやすさを向上させる」の達成に向けて、山都ふれあいバスのサービス改善や運営スキームの見直し、山都ふれあいバスを補う新たな交通サービスの検討などの町内の公共交通サービスの改善に取り組みます。

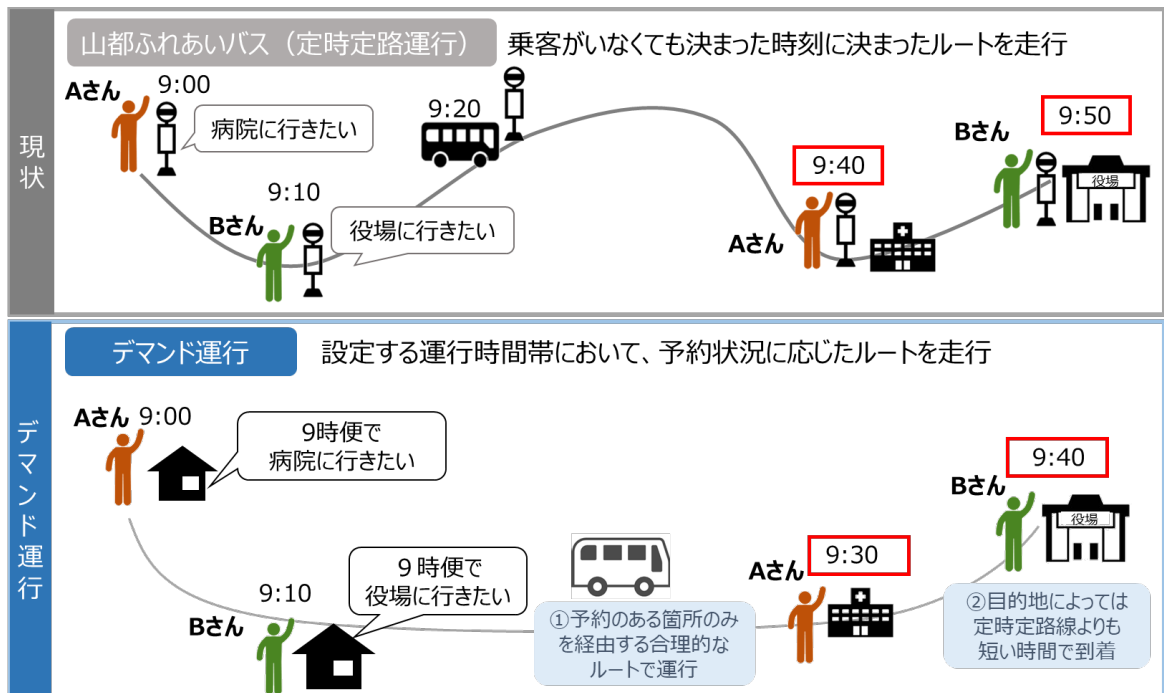
事業 1-1) 山都ふれあいバス(コミュニティ便)の運行サービス改善

山都ふれあいバスのコミュニティ便について、町民のニーズを踏まえ、デマンド交通へ運行形態を見直し、利便性の向上を図ります。

■山都ふれあいバスの運行形態の見直しイメージ



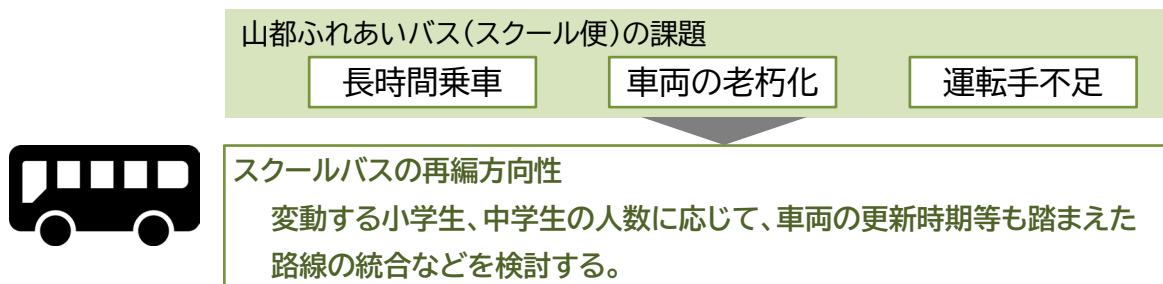
■山都ふれあいバス(コミュニティ便)のデマンド交通への運行形態の見直しイメージ



事業 1-2) 山都ふれあいバス(スクール便)の再編

山都ふれあいバスのスクール便をスクールバスとして運営形態を切り替えます。その上で、小中学生の需要に応じて路線の見直し等を行い、持続可能なサービスを構築します。

■山都ふれあいバス(スクール便)の再編の方向性イメージ



事業 1-3) 町内公共交通の運営スキームの継続的な持続性の追求

デマンド交通への移行に伴い、デマンド交通、スクールバスそれぞれの車両の保有、運行体制、資金調達等の仕組みについて、状況に応じた持続的な運営スキームを検討します。

■町内公共交通の持続的な運営スキームの検討イメージ

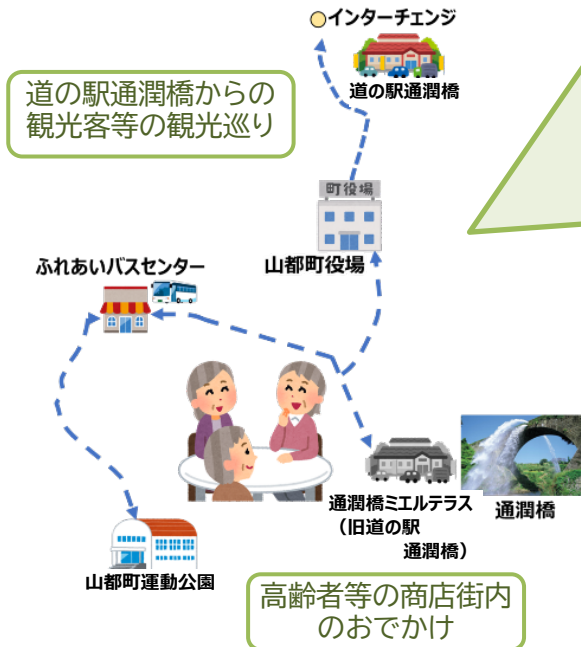
生徒数や運転手の状況に応じて継続的に検討

	現在	今後	
	山都町ふれあいバス	新たなデマンド交通	スクールバス
運営主体	山都町	山都町	山都町
運行	山都交通へ委託	運行事業者へ委託	山都交通へ委託(当面)
車両	町が保有	運行事業者の所有車両を運用	町が保有(耐用年数に応じて適宜整理)
運転手	山都交通が雇用	運行事業者で雇用 (山都交通の運転手も雇用)	山都交通が雇用(当面)
資金	企画関連費用で運行経費を確保	企画関連費用で運行経費を確保	教育関連費用で運行経費を確保

事業 1-4) まちなか回遊サービスの導入

道の駅通潤橋、通潤橋、浜町商店街、運動公園など市街地内での距離が短い移動を支える、新たな交通手段を導入します。

■まちなか回遊サービスイメージ



■グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス



7人乗り



11人乗り

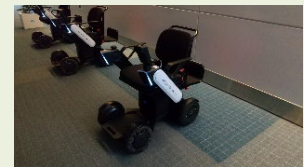
資料:国土交通省総合政策局

■シェアリング

自転車や自動車、三輪車、車椅子などのレンタルサービス



電動三輪車シェアリング
撮影:GOGO!シェア(那覇市内)

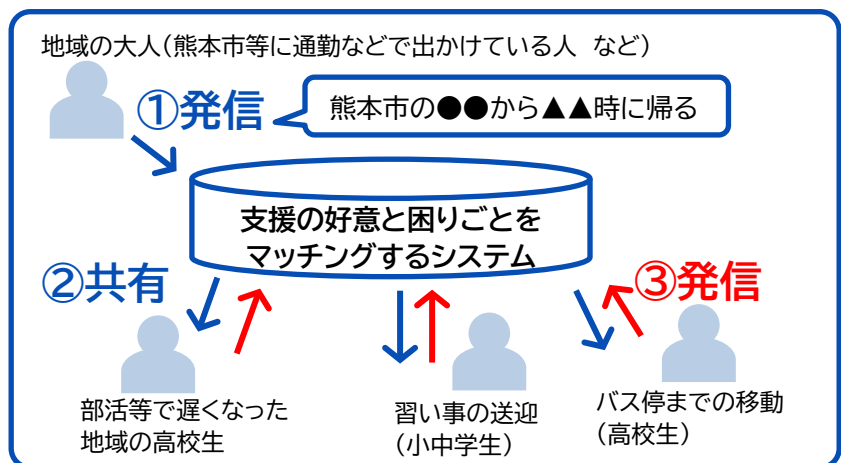
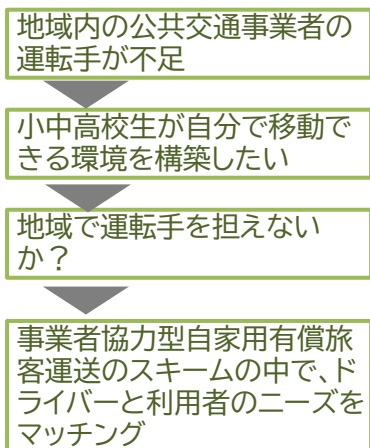


自動運転車いすシェアリング
撮影:WHILL(羽田空港)

事業 1-5) 公共交通協働スキームの研究

町内コミュニティ交通で対応が難しい時間帯の小中学生の習い事や高校生の通学等の移動について、地域の大人が輸送するサービスの導入を研究します。

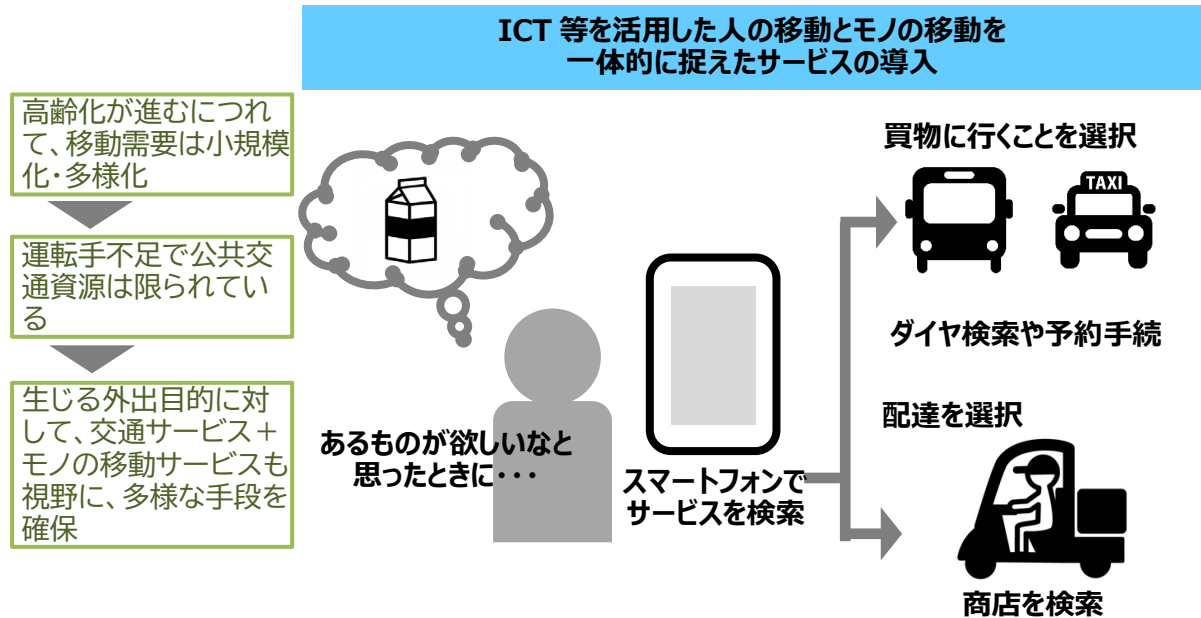
■公共交通協働スキームイメージ



事業 1-6) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究

生じる外出目的に対して、交通サービスに加えて、移動販売や宅配などのモノの移動サービスも利用できる包括的なサービスの導入を研究します。

■人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスのイメージ



施策2 運転手の確保

目標①「町内の移動しやすさを向上させる」の達成に向けて、交通サービスを維持していくために運転手の確保に取り組みます。

事業 2-1) 運転手募集の広報

交通事業者の広報物を役場やハローワーク等に掲出します。

■運転手募集広報物の掲載イメージ



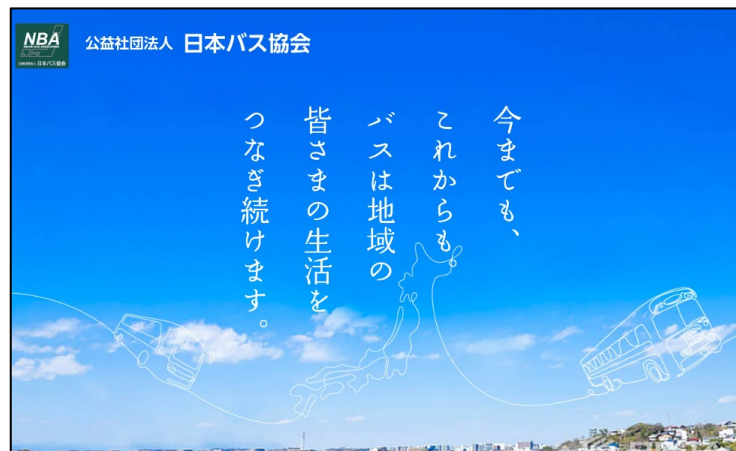
事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進

定年退職後のセカンドキャリアを希望する町民に向けて、運転手や窓口対応など公共交通分野への就業をあっせんします。

■公共交通の運転士 PR ポスターイメージ



資料:中部運輸局

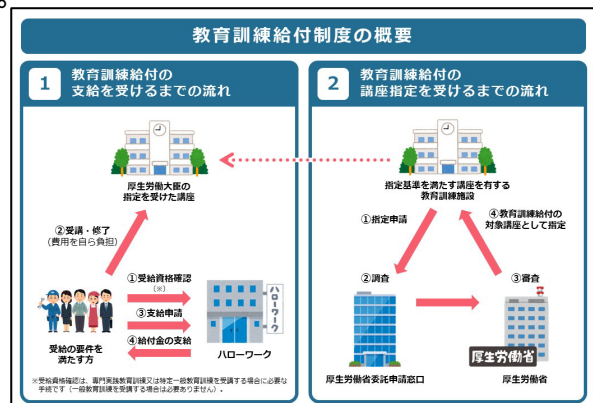


資料:日本バス協会

事業 2-3) 二種免許取得支援制度の検討

町民等の二種免許取得の支援制度を検討します。

■教育訓練給付制度(厚生労働省)



■実施主体とスケジュール

目標1 町内の移動しやすさを向上させる

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策1】 町内の公共交通サービスの確保・改善	事業 1-1) 山都ふれあいバス(コミュニティ便)の運行サービス改善	山都町 タクシー事業者	試験運行 →	→	本格運行 →	→	→
	事業 1-2) 山都ふれあいバス(スクール便)の再編	山都町 山都交通	検討 →	検討 →	検討 →	検討 →	検討 →
	事業 1-3) 町内公共交通の運営スキームの継続的な持続性の追求	山都町 山都交通 タクシー事業者	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →	状況確認 検討 →
	事業 1-4) まちなか回遊サービスの導入	山都町	検討 →	→	試験運行 → → 検証	本格運行 →	→
	事業 1-5) 公共交通協働スキームの研究	山都町 交通事業者 地域		構想 →	スキーム検討 →	実証 → → 検証	運用 →
	事業 1-6) 人の移動とモノの移動を一体的に捉えたサービスの研究	山都町 交通事業者 地域 商業関係者			構想 → スキーム検討 →	実証 → → 検証	運用 →
【施策2】 運転手の確保	事業 2-1) 運転手募集の広報	山都町 バス事業者 タクシー事業者 山都交通	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →	企画 → 広報 →
	事業 2-2) セカンドキャリア希望者の公共交通分野への就業促進	山都町 バス事業者 タクシー事業者 山都交通	企画 → 広報 →	→	→	→	→
	事業 2-3) 二種免許取得支援制度の検討	山都町	制度検討 →				

■目標達成を確認するための評価指標

目標1の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 1	コミュニティ交通利用者数	人/年	12,645 (R4年度)	16,600 (R10年度)
指標 2	公共交通運転手数	人	44 (R4年度)	44 (R10年度)

【指標1の定義】

山都町ふれあいバスのコミュニティ便の一般及び割引者の年間輸送人員とします。新たなコミュニティ交通では全利用者数とします。

【指標1の目標値の考え方】

コミュニティ交通の利便性向上と利用促進に取り組み、高齢者人口が減少する中、公共交通利用実人数や利用頻度の向上を狙い、年間輸送人員を16,600人とします。

(R12時点高齢者推計人口5,900人、コミュニティ交通分担率5%、利用頻度週1回 \div 16,000人)

【指標2の定義】

町内コミュニティ交通やタクシーを担う、山都交通及び町内タクシー事業者の運転手数とします。

【指標2の目標値の考え方】

運転手の高齢化が進む中、運転手の確保施策に取り組み、運転手数の現状維持に努めます。

目標2 町外への公共交通をもっと使いやすくする

- 路線バス、高速バス・特急バスのバス待ち環境やP&R利用環境などを整え、既存公共交通サービスを活用した広域移動を支える公共交通ネットワークを充実していくために、もっと利用しやすい環境の形成を目指します。

■目標達成に向けた施策・事業

施策		事業
施策3	町外公共交通サービスの利便性向上	事業3-1) 道の駅通潤橋等のバス待ち環境の向上
		事業3-2) 道の駅通潤橋等へのP&R導入
		事業3-3) 利用しやすい運賃施策の検討
施策4	交通サービス情報の一元化	事業4-1) 公共交通相談窓口の開設

施策3 町外公共交通サービスの利便性向上

目標②「町外への公共交通をもっと使いやすくする」の達成に向けて、路線バスや高速バス・特急バスの利用環境の改善に取り組みます。

事業3-1) 道の駅通潤橋等のバス待ち環境の向上

道の駅通潤橋等のバス停を対象に、上屋やベンチの設置、デジタル技術を活用した情報案内強化を検討します。

■デジタル技術を活用した情報案内イメージ

●デジタルサイネージ

デジタルサイネージを用いて、交通情報や観光情報を詳細に案内可能。バーチャルコンシェルジュが説明。



資料: 福井県永平寺町

●バスロケーションシステム



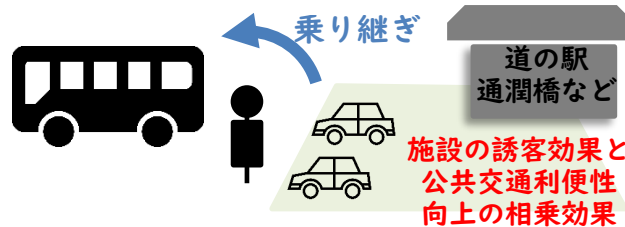
資料: 熊本共同経営推進室

事業 3-2) 道の駅通潤橋等への P&R 導入

道の駅通潤橋等のバス停に、パークアンドライドの駐車場やサイクルアンドライドの駐輪場の設置を検討します。

■P&R イメージ

道の駅通潤橋等の駐車場等を活用して、バス利用者の駐車を可能とすることでバス停までのアクセス利便性を高め、バスの利用しやすさを向上させる。



資料:山都町

事業 3-3) 利用しやすい運賃施策の検討

割引企画券の発行など、外出促進&バス利用促進を組み合わせた施策を検討します。

■休日学生限定 往復乗車券

割引企画券の発行など、外出促進&バス利用促進を組み合わせた施策

ターゲットイメージ

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

資料:産交バス

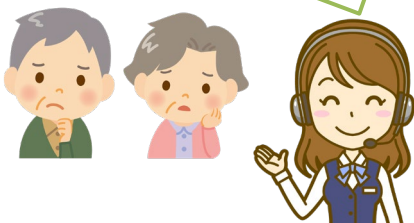


施策4 交通サービス情報の一元化

目標②「町外への公共交通をもっと使いやすくする」の達成に向けて、町内の交通サービスについて問い合わせや相談ができる相談窓口の開設や特設ページの設置に取り組みます。

事業 4-1) 公共交通相談窓口の開設

町内の交通に関する相談窓口を役場内に開設します。また、町ホームページ内に特設ページを設けます。



山都町ホームページの内容拡充

コミュニティ交通に加えて、路線バスやタクシー、外出支援、地域内の旅客輸送サービスなどの情報を掲載して、交通に関する情報を一元的に集約する。

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)					
			R6	R7	R8	R9	R10	
【施策3】 町外公共交通サービスの利便性向上	事業3-1) 道の駅通潤橋等のバス待ち環境の向上	山都町	検討・準備 →	●開設				
	事業3-2) 道の駅通潤橋等へのP&R導入	山都町	検討・準備 →	実証 →	運用 →	→	→	
	事業3-3) 利用しやすい運賃施策の検討	山都町 バス事業者		企画 →	実証 →			
【施策4】 交通サービス情報の一元化	事業4-1) 公共交通相談窓口の開設	山都町	検討 →	●開設				

■目標達成を確認するための評価指標

目標2の評価指標		単位	現況値	目標値
指標3	高速バス・特急バスの町内バス停利用者数	人/年	3,457 (R4年度)	3,700 (R10年度)
指標4	路線バス利用者数	人/年	186,405 (R4年度)	207,000 (R10年度)

【指標3の定義】

ごかせ号及びたかちほ号の山都町内バス停での年間乗降者数とします。

【指標3の目標値の考え方】

まちなか回遊手段など道の駅通潤橋からの二次交通の確保を進めるとともに、観光振興策と連携したバスの利用促進に取り組み、土日祝日の実利用者数を1人/日(利用者数:1人/日×往復(2回)×120日=240人/年)増加させます。

【指標4の定義】

町内を運行する、直行線(M3-2系統)、辺場線(M4-2系統(242系統))、馬見原線(107系統)、浜町～甲佐(234系統)の年間輸送人員とします。

【指標4の目標値の考え方】

路線バスの利用者のうち、高齢者等の通院等での利用と高校生の通学利用にターゲットを据えて目標値を設定します。高齢者等の通院等利用は、人口減少・高齢化する中、利用促進や利用環境改善に取り組み、現状の利用者数を維持することで実質的な利用増を狙うこととします。

高校生の通学利用も、利用促進や利用環境改善に取り組み、熊本市や御船町への将来推計通学者数のバス利用率を高め、現状よりも多くの利用者数の獲得を狙います。(将来推計通学者数42人、期待利用者数20,800人)

目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する

- 公共交通機関の環境配慮型車両への更新に取り組み、環境的にも持続可能な交通体系を目指します。

■目標達成に向けた施策・事業

施策	事業
施策5 環境負荷の軽減	事業5-1) 環境配慮型車両への更新

施策5 環境負荷の軽減

目標③「人と環境にやさしい交通体系を構築する」の達成に向けて、公共交通機関の温室効果ガスの排出抑制に取り組みます。

事業5-1) 環境配慮型車両への更新

路線バス、町内コミュニティ交通、スクールバス、タクシーにおいて、それぞれの運行事業者が車両更新時に、電気自動車や天然ガス自動車、燃料電池自動車等環境配慮型車両の導入を検討します。

■環境配慮型先進バス導入加速事業(環境省)対象車両

環境配慮型先進バス



- ・電気(EV)バス
- ・プラグインハイブリッド(PHV)バス
- ・ハイブリッド(HV)バス
- ・天然ガス(NGV)バス

■商用車の電動化促進事業(環境省)対象車両

対象となるタクシー



- ・電気自動車(BEV)
- ・プラグインハイブリッド自動車(PHEV)
- ・燃料電池自動車(FCV)

資料:環境省

■実施主体とスケジュール

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策5】 環境負荷の軽減	事業5-1) 環境配慮型車両への更新	バス事業者 タクシー事業者 山都町	随時検討・更新				
			→	→	→	→	→

■目標達成を確認するための評価指標

目標3の評価指標		単位	現況値	目標値
指標5	環境配慮型車両の導入台数	台	— (R4年度)	7 (R10年度)

【指標5の定義】

環境配慮型車両は、バスは環境省の「環境配慮型先進バス導入加速事業」、タクシーは環境省の「商用車の電動化促進事業」でそれぞれ対象車両と定められている車両とします。(上述参照)

【指標5の目標値の考え方】

バスで2台(路線バス1台、スクールバス1台を想定)、タクシーで5台(各タクシー事業者で1台 町内コミュニティ交通適応車両)の計7台とします。

目標 4 公共交通の利用を促進する

- 町民への公共交通への関心の喚起、応援する気持ちの醸成に向けた利用啓発に取り組み、また、福祉や観光等と連携した移動需要の創出に取り組んで、公共交通の利用が活発になることを目指します。

■目標達成に向けた施策・事業

施策	事業
施策6 利用啓発	事業 6-1) モビリティマネジメントの推進
	事業 6-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催
施策7 他分野との連携推進	事業 7-1) 高齢者の免許返納の推進
	事業 7-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出

施策6 利用啓発

目標④「公共交通の利用を促進する」の達成に向けて、町民の公共交通に対する理解や関心、利用意向等を醸成するためにモビリティマネジメントを推進し、実際に利用してもらうための乗り方教室開催などに取り組めます。

事業 6-1) モビリティマネジメントの推進

町民に、継続的に公共交通に関する情報提供・啓発活動を実施します。

■公共交通の啓発冊子イメージ

美里町 公共交通のすすめ

クルマはとても便利で、快適な乗り物です。でも、「クルマばかりの生活」には、困ったことも少なくありません。このパンフレットを読んで、「クルマとバスを使い分ける生活」を、じっくり考えてみてはいかがでしょうか？

公共交通を利用すると歩くことが増えるので健康的です。1時間クルマで移動する代わりに公共交通を使えば、それだけで消費カロリーは2倍以上になります。

移動にも消費カロリー

移動手段	消費カロリー (kcal)
クルマ	約 100
公共交通	約 200

一生のうちに23%のドライバーが人身事故を起こします。78人に1人のドライバーが死亡事故を起こします。美里町内で発生した乗客・ドライバー死亡事故の推移

過去10年間の死者数をみると、クルマの交通事故が一番高くなっています。鉄道と比べると約50倍、バスでは約150倍となっています。

交通事故と自然災害の死者数(平成18年～27年)

交通事故	自然災害
49,094	21,226

クルマ利用と「健康」

9歳児の肥満傾向と出現率

年齢	肥満傾向	出現率
9歳	5.26%	6.87%
10歳	6.88%	9.22%
11歳	8.63%	11.57%

クルマ利用と「お金」

1年あたり約63万円マイカーに費用がかかります

項目	費用 (円)
車体購入費	2,000,000円
自動車税	22,000円
自動車重量税	24,000円
自動車保険	200,000円
自動車維持費(燃料)	60,000円
自動車維持費(メンテナンス)	100,000円
自動車維持費(修理)	20,000円
駐車場代(月10,000円×12ヶ月)	120,000円
その他	50,000円
合計	3,166,560円

資料：熊本県美里町

※モビリティ・マネジメント(MM)：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

事業 6-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催

公共交通の利用方法等について、教室を開催します。

■小学生向けバス乗り方教室



資料：熊本県甲佐町

■高齢者向けアプリ教室



資料：福岡県柳川市

施策7 他分野との連携推進

目標④「公共交通の利用を促進する」の達成に向けて、高齢者の免許返納の推進や、実際に利用してもらったための公共交通を利用したおでかけ企画などに取り組みます。

事業 7-1) 高齢者の免許返納の推進

警察や福祉部署等と連携して、運転免許返納者への特典の充実などに取り組みます。

■山都町高齢者運転免許証自主返納支援事業

対象者：高齢者（70歳以上）

特典：①、②のいずれか

- ①山都ふれあいバスの1年間無料乗車券
- ②町内タクシー利用券（24,000円分）

■交通事業者の運転免許返納特典

バス	対象者：高齢者（65歳以上） 特典：普通運賃が半額
----	------------------------------

事業 7-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出

高齢者の外出促進・健康増進、観光振興、地域のコミュニティ向上などと連携し、公共交通を利用したおでかけ機会の創出等を企画します。

■フレイル予防と連携した公共交通利用促進

路線バスの沿線の商業施設と連携してフレイル予防の教室の開催や、フレイル予防のバスツアーを実施。教室参加を続けてもらうことで、路線バスを使ったおでかけが日常化を図り、さらには、健康寿命が延びることで、バスを利用できる年齢を引き上げ、バスの利用者数増を図っている。

■フレイル予防事業の今後の展開



資料：神姫バス

■実施主体とスケジュール

目標 4 公共交通の利用を促進する

施策	事業	実施主体	スケジュール(年度)				
			R6	R7	R8	R9	R10
【施策6】 利用啓発	事業 6-1) モビリティマネジメントの推進	山都町 バス事業者 タクシー事業者 山都交通	ツール準備 →	実施 →	→	→	→
	事業 6-2) 乗り方教室・アプリ教室の開催	山都町 バス事業者 タクシー事業者	企画 →	実施 → 随時実施	→	→	→
【施策7】 他分野との連携 推進	事業 7-1) 高齢者の免許返納の推進	山都町	→	→	広報 →	→	→
	事業 7-2) 福祉、観光、地域と連携した移動需要の創出	山都町 地域	企画 →	実証 →	企画 →	実証 →	→
				企画 →	実証 →	企画 →	実証 →

■目標達成を確認するための評価指標

目標4の評価指標		単位	現況値	目標値
指標 6	コミュニティ交通分担率	%	1.4 (R4 年度)	5 (R10年度)

【指標6の定義】

コミュニティ交通分担率は、65 歳以上の高齢者人口に対するコミュニティ交通の実利用者数の割合とします。現況値は、令和4年度に実施した山都ふれあいバス利用者調査で把握した実利用者数を基に、住民基本台帳から把握した高齢者人口をもって算出しています。

【指標6の目標値の考え方】

町内コミュニティ交通の利便性向上、利用促進に取り組み、公共交通、特にコミュニティ交通の分担率を高めることを目指します。

(R4 年度コミュニティ便実利用者数 98 人、高齢者人口(R4.4 住民基本台帳)6,882 人、コミュニティ交通分担率 1.4%)

7. 計画の推進体制

7-1. 計画の推進体制

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

■山都町地域公共交通活性化協議会の構成員と役割

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

7-2. 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるに当たっては、交通政策基本法(平成 25 年法律第 92 号)第6条(連携等による施策の推進)の規定に基づき、「住民」、「交通事業者」、「行政」が連携し、一体となって計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、新たな交通体系を構築していきます。

■関係する主体と基本的な役割

主体	役割	関連法等
住民	交通サービスを楽しむだけでなく、主体的に公共交通に関わり、町が実施する交通に関する施策に協力するよう努める。	交通政策基本法 第11条 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第8条第1項第5号
交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。	交通政策基本法 第10条 地域交通法 第4条第4項
関係機関	行政や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。	
道路管理者 交通管理者	道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 第2条第3項第1号
有識者	計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。	
国	全体的な統括の視点から、計画の推進について助言等を行う。	交通政策基本法 第8条 地域交通法 第4条第1項
県	主に広域交通について、広域的な見地から公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条 地域交通法 第4条第2項
町 (交通担当)	計画の管理を行う。必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善の取組を行う。	交通政策基本法 第9条
町 (関連部署)	都市計画、まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組む。	地域交通法 第4条第3項

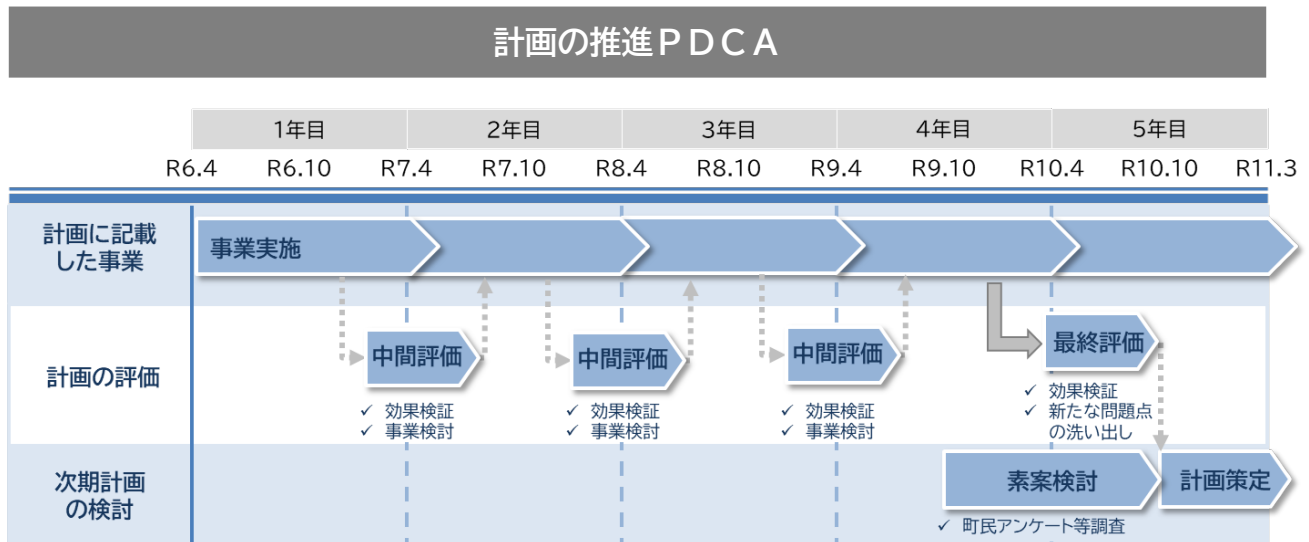
7-3. 計画の評価方法

本計画は、設定した目標及びその指標の達成状況をみながら計画の進捗状況を管理していきます。

事業年度の後半に事業進捗や指標のモニタリングを実施しながら効果検証をするとともに、次年度の事業内容について検討を行いながら効果の積み上げを図っていきます。

計画4年目時点には最終評価を行い、計画5年目時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。

なお、小中学校の再編やその他社会情勢の変化等、計画の見直しが必要となった場合は、適宜見直しを検討していきます。



■計画の目標と指標

目 標	指 標	単 位	現 状 値	目 標 値	
目標1 町内の移動しやすさを向上させる	【指標1】	コミュニティ交通利用者数	人/年	12,645 (R4年度)	16,600 (R10年度)
	【指標2】	公共交通運転手数	人	44 (R4年度)	44 (R10年度)
目標2 町外への公共交通をもっと使いやすくする	【指標3】	高速バス・特急バスの町内バス停利用者数	人/年	3,457 (R4年度)	3,700 (R10年度)
	【指標4】	路線バス利用者数	人/年	186,405 (R4年度)	207,000 (R10年度)
目標3 人と環境にやさしい交通体系を構築する	【指標5】	環境配慮型車両の導入台数	台	— (R4年度)	7 (R10年度)
目標4 公共交通の利用を促進する	【指標6】	コミュニティ交通分担率	%	1.4 (R4年度)	5 (R10年度)

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

卷末資料

山都町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

関係機関・団体等	氏名
熊本大学	柿本 竜治
山都町長	梅田 穰
熊本バス(株)	荒木 明美
南阿蘇交通(株)	深瀬 俊一
(株)大栄エクスプレス	込山 憲太郎
第一タクシー(株)	渡辺 大祐
(有)まるはタクシー	浜田 征紀
(有)清和タクシー	古閑 高年
熊本バスタクシー(株)	藤本 剛
南阿蘇観光タクシー(有)	深瀬 晋吾
(一社)熊本県タクシー協会	吉田 光義
上益城地域振興局土木部	澤田 誠一
山都町区長連絡協議会	甲斐 正直
山都町区長連絡協議会	日隈 雄一郎
山都町区長連絡協議会	佐藤 秀成
山都町シニアクラブ連合会	原田 俊光
山都町社会福祉協議会	芹口 芳三
山都町小中学校校長会	江原 誠
山都町医師会	野田 秀喜
山都町歯科医師会	豊田 彩
山都町商工会	田辺 成一
山都町観光協会	山下 泰雄
国土交通省九州運輸局熊本運輸支局(企画調整担当)	白石 勇人
国土交通省九州運輸局熊本運輸支局(輸送監査担当)	田村 正宜
山都警察署	白石 幸二
山都町議会	西田 由未子
熊本県交通政策課	高松 江三子

計画策定の経緯

年月日	会議名等	内容
令和5年7月	山都町地域公共交通計画 改訂着手	
令和5年 7月12日～7月13日	交通事業者ヒアリング (タクシー事業者)	・現状、利用特性、利用者からの要望、問題課題について
令和5年8月 (約2週間)	地域住民アンケート (配布・回収ともに郵送)	・日常の移動、公共交通の利用状況、公共交通の今後のあり方について
令和5年8月 (約1ヶ月間)	民生委員アンケート調査 (支部会で配布・郵送返信)	・山都町コミュニティバスへの評価、山都町ふれあいバス改善の方向性について
令和5年 10月27日	第2回山都町地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・地域特性、公共交通等の現状について ・現計画の検証結果について ・各種調査結果について ・地域公共交通の問題点・課題について
令和5年 12月4日	交通事業者ヒアリング (路線バス事業者、 山都町コミュニティバス事業者)	・現状、利用特性、利用者からの要望、問題課題について
令和5年 12月15日	第3回山都町地域公共交通活性化協議会	・計画の目指す将来像、基本方針、目標について
令和6年 1月22日	第4回山都町地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・山都町地域公共交通計画(素案)について ・パブリックコメントの実施について
令和6年 1月26日～2月9日	パブリックコメント	
令和6年 2月19日	第5回山都町地域公共交通活性化協議会	・山都町地域公共交通計画の最終決定

計画策定に向けて実施した調査概要

調査項目	調査実施概要	実施状況
交通事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー事業者を対象に調査 ・ 直接訪問による聞き取り方式 	令和5年7月12日 第一タクシー 令和5年7月13日 まるはタクシー 清和タクシー 南阿蘇観光タクシー 熊本バスタクシー
住民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ ふれあいバスの利用者が多い路線上に位置する行政区や町の中心部から遠い行政区を抽出 ・ 1,000世帯-2,000票 (1世帯あたり2票を配布) ・ 配布：設定した行政区内の全世帯を対象に、行政文書と一緒に配布 ・ 回収：郵送回収 	令和5年8月中旬(約2週間) 【回収】 矢部エリア：290票 清和エリア：109票 蘇陽エリア：94票 地域不明：7票 計：500票
民生委員アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各支部（矢部・清和・蘇陽）の民生委員を対象に調査 ・ 民生委員の各支部（矢部・清和・蘇陽）の支部会において調査票を配布・回収 	令和5年8月～9月中旬 (約1ヶ月間) 【回収】 矢部エリア：22票 清和エリア：8票 蘇陽エリア：10票 計：40票
交通事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス事業者、山都町コミュニティバス事業者を対象に調査 ・ 直接訪問による聞き取り方式 	熊本バス：令和5年12月4日 山都交通：令和5年12月4日
小中高校生保護者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小中高校生のお子さんがある山都町職員を対象に調査 ・ 該当する職員にアンケート調査票をメール送信、回答票もメールで返信 	令和5年10月 【回収】 矢部エリア：18票 清和エリア：6票 蘇陽エリア：6票 計：30票



防衛省

(特定防衛施設周辺整備調整交付金事業)

山都町地域公共交通計画

発行日 令和6年3月

作成 山 都 町