

第2期水俣市地域公共交通網形成計画

2020年3月

熊本県水俣市

- 目次 -

| | |
|------------------------------|----|
| 第1章 計画の概要 | |
| 1-1 計画策定の趣旨 | 1 |
| 1-2 計画の位置付け | 2 |
| 1-3 計画の構成 | 3 |
| 1-4 計画区域と計画期間 | 4 |
| 第2章 地域公共交通の役割 | |
| 2-1 上位関連計画における取組内容 | 5 |
| 2-2 地域公共交通が果たすべき役割 | 6 |
| 第3章 これまでの取組状況 | |
| 3-1 前計画の方針と施策 | 7 |
| 3-2 目標達成状況の検証 | 8 |
| 第4章 地域公共交通を取り巻く現状と課題 | |
| 〈現状〉 | |
| 地域公共交通の現状 | 16 |
| 〈課題〉 | |
| 4-1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善 | 20 |
| 4-2 市民ニーズを把握する機会の確保 | 23 |
| 4-3 公共交通の維持に向けた収支の改善 | 27 |
| 4-4 利用低迷路線の運行内容を効率化 | 31 |
| 4-5 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進 | 35 |
| 4-6 公共交通を利用してもらうきっかけづくり | 36 |
| 4-7 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進 | 38 |
| 4-8 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実 | 40 |
| 4-9 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備 | 42 |
| 4-10 観光タクシーの企画・検討 | 44 |
| 4-11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化 | 44 |
| 〈方向性〉 | |
| 目標の達成状況と課題を踏まえた今後の方向性 | 46 |
| 第5章 持続可能な地域公共交通網のあり方 | |
| 5-1 基本理念及び基本方針 | 54 |
| 5-2 計画の目標 | 56 |
| 5-3 公共交通の役割と再編イメージ | 59 |
| 第6章 目標を達成するための実施事業 | |
| 6-1 事業体系 | 60 |
| 6-2 事業内容及び実施主体 | 61 |
| 6-3 事業スケジュール | 70 |
| 第7章 計画の推進体制 | |
| 7-1 事業の推進体制 | 71 |
| 7-2 事業進捗の評価方法 | 71 |

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の趣旨

(1) 背景

<本市の交通状況>

本市の最上位計画「第6次水俣市総合計画」に掲げられる将来像『みんなが幸せを感じ 笑顔あふれる元気なまち 水俣』の実現に向けてまちづくりを進めているところです。

本市の交通状況は、国道3号、南九州西回り自動車道が南北に走り、地域公共交通においては、みなくるバスや産交バス、南国交通の路線バス、乗合タクシー、その他一般タクシー、肥薩おれんじ鉄道、JR九州新幹線などの様々な公共交通機関が運行し、児童や生徒の通学、高齢者の通院や買い物、市民等の通勤など、安心して暮らし続けるために欠かすことのできない生活基盤となっています。

<社会情勢の変化に対応した公共交通のあり方>

人口減少や少子・高齢化による社会情勢の変化、日常生活における市民の自家用車利用が高いことから、公共交通の利用は減少しています。一方で、今後の高齢化により自動車が運転できなくなることで地域公共交通の利用に戻る、運転免許返納の増加により返納後の公共交通サービスに対する需要が高まることが予測されます。今後は、出来る限り現状の路線を集約しながら利用者にとって利用しやすい公共交通サービスの提供と効率的な運行を行い、持続的な維持が求められている状況です。

<計画策定後における地域公共交通の現況と課題>

本市では、平成21年度に策定した水俣市地域公共交通総合連携計画に基づき、新設・再編を行ったコミュニティバス・乗合タクシーの運行を開始しています。

平成26年度に策定した現行の水俣市地域公共交通網形成計画において、既存乗合タクシー路線の再編や、新水俣駅へのアクセス向上のための路線新設に取り組み、低炭素観光の推進、生活交通としての機能改善・向上に取り組みできました。

一方で、既存の公共交通の運行に対する市民要望が徐々に挙がってきており、更なる利便性向上が求められているほか、デマンド交通の導入、75歳以上の高齢者や身障者のコミュニティバス無料化施策などの新しい取り組みの実施可能性について検討を行い、ニーズに応じた適切な交通体系で持続可能な公共交通網を再構築する必要があります。

(2) 目的

本計画は、市民（利用者・非利用者等の潜在的な需要）のニーズを再検証し、第6次水俣市総合計画に基づき水俣市が目指す将来像を実現していくための公共交通のあり方を示します。交通事業者と連携して公共交通の利便性向上を図るとともに、将来にわたって水俣市が目指す持続可能な社会の実現に向けた公共交通体系を構築するための取組を定めるものです。

1-2 計画の位置付け

- ◆本市の上位計画である「第6次水俣市総合計画」が目指す将来像『みんなが幸せを感じる 笑顔あふれる元気なまち 水俣』の実現を見据え、公共交通の視点から基本方針等を定めます。
- ◆また、「水俣市地域公共交通網形成計画」における目標の達成状況や本市都市計画における関連事業の方向性やそのほか関連計画から求められる役割等も踏まえて方針を定めます。

<上位計画>

第6次水俣市総合計画 <2019~2026年度>

「みんなが幸せを感じる 笑顔あふれる元気なまち 水俣」

<公共交通に係る方針>

- みなくるバス等の路線維持と利便性向上
- 肥薩おれんじ鉄道の利用促進

水俣市環境モデル都市第二期行動計画

<公共交通に係る方針>

- 自転車まちづくりの推進
- エコカーの普及促進
- コミュニティバスやおれんじ鉄道等の利用による交通手段の転換

<関連計画>

水俣市都市計画マスタープラン

都市づくり

呼吸する都市（まち・むら）

公共交通
に係る方針

- 全市的な拠点・ゾーンの形成
- 流域地域と市街地地域を結ぶネットワーク
- 歩きたくなる、自転車に乗りたくなる環境の整備

連携

そのほか関連計画

第2期水俣市地域福祉計画

湯の鶴観光振興計画書

第7期水俣市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画

第2期水俣市地域公共交通網形成計画（2020~2024）

- 持続可能な社会の実現に向けた公共交通体系の再構築による維持・活性化の取組み

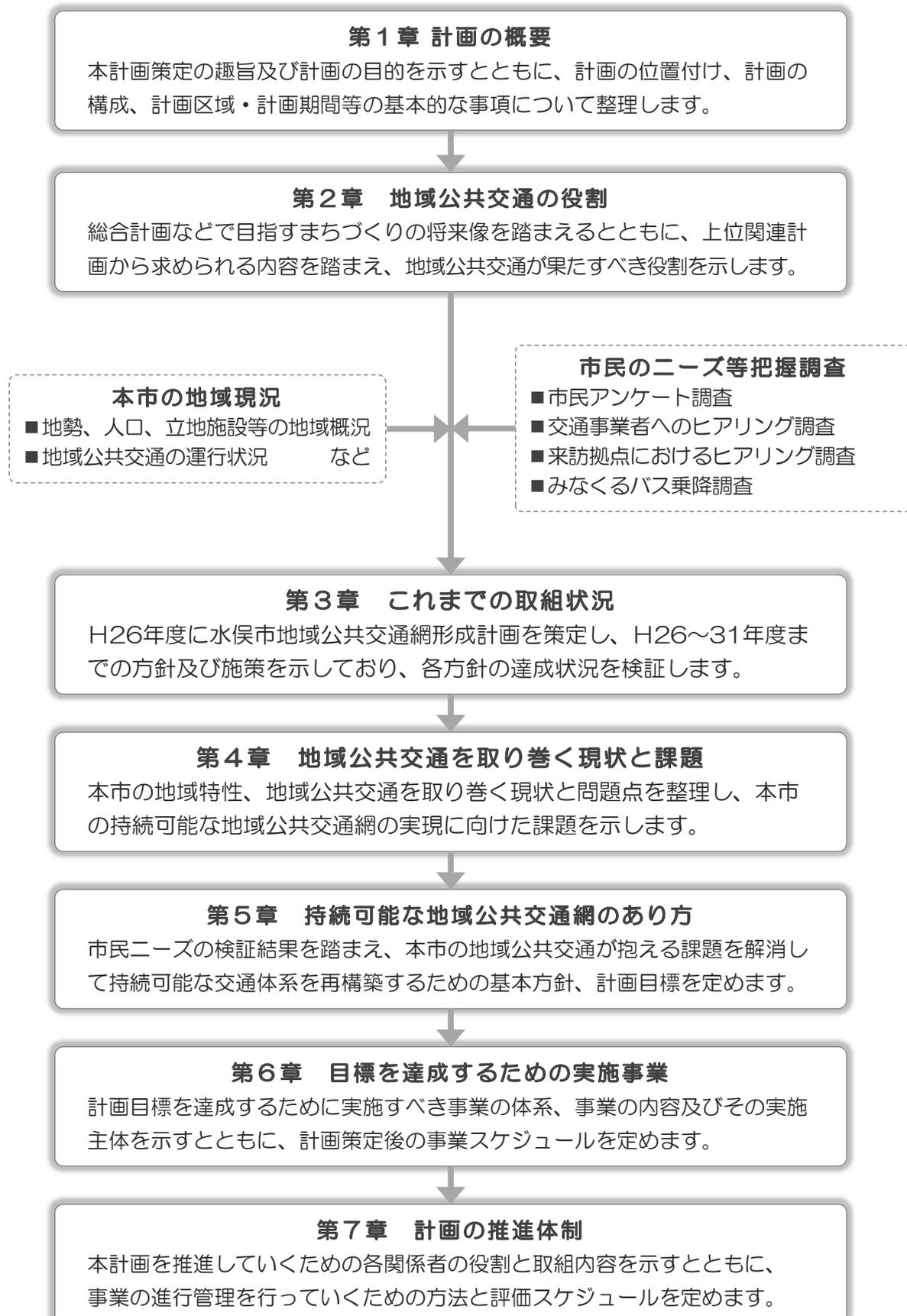
<前計画>

水俣市地域公共交通網形成計画（H26）

「環境モデル都市みなまた」ならではの“利用したくなる”公共交通の構築

1-3 計画の構成

- ◆本計画は、以下に示す内容で構成します。地域公共交通を取り巻く現状と課題を示した上で、計画期間内に取り組むべき事業を示します。



1-4 計画区域と計画期間

<計画期間>

- ◆計画期間は、社会・経済状況の変化に応じた見直し期間を考慮し、2020年度（令和2年度）～2024年度の5箇年とします。

<計画区域>

- ◆計画区域は、水俣市内全域と定めます。



図 計画区域

第2章 地域公共交通の役割

2-1 上位関連計画における取組内容

- ◆本市のこれからの豊かな生活環境を目指した様々な分野の施策（都市計画、環境、観光、福祉など）が進められており、これらの取組動向に応じた対応の検討が必要です。

<上位計画における取組内容>

| 計画 | 地域公共交通に係る内容 |
|--------------------------------------|---|
| 第6次水俣市 総合計画 (H31.4) | ○高齢者の通院・買い物等における外出など、日常生活に欠かすことのできない移動手段として公共交通の維持・利便性の向上を推進します。 ○地域住民の通勤・通学等における重要な交通手段となっており、利用促進を図る路線維持を推進します。 |
| 水俣市環境 モデル都市 第二期行動計画 (H26.4) | ○市街地におけるマイカー利用の抑制や利便性・快適性の向上を図るため、新水俣駅・水俣駅にシステムを設置し、自転車利用の普及を図ります。 ○みなくるバスやおれんじ鉄道における更なる利便性の向上を図ります。 ○エコカーの普及促進に取り組みます。 |

<関連計画における取組内容>

| 計画 | 地域公共交通に係る内容 |
|--|---|
| 水俣市都市計画 マスタープラン (H14.12) | ○市街地地域と流域地域（郊外部）を結ぶ公共交通、コミュニティバスなどの充実を図り、流域地域コミュニティの自立を助けていきます。 ○中心部や市街地における快適な歩行者ネットワークの形成や、全市的な自転車優先のまちづくりを目指します。 ○中心市街地においては、国道3号及びその周辺地域に沿って、コミュニティバスやその他公共交通機関（路面電車や電気バスなど簡易で乗り降り自由な交通手段）の充実を図り、快適な歩行者・自転車環境の形成を支えます。 ○バスの不便地域の解消を目指し、集落と市街地を結ぶ利用しやすいバス路線網を検討します。 |
| 第7期水俣市 高齢者福祉計画 及び介護保険 事業計画 (H30.3) | ○今後、安心できる住まいの確保と併せて、高齢者の外出に係る移動手段についても、運行範囲及び時間等の制約を受けている場合が想定されるため、より柔軟な移動手段のシステムを構築していく必要があります。 ○子どもから高齢者まで、すべての市民が生活しやすいまちづくりを推進するため、公共施設、道路等のバリアフリー化の推進による安全性・利便性の向上や、みなくるバス等の低床バス導入をはじめとする公共交通機関のバリアフリー化の推進、移送サービスの充実等、高齢者への身体的負担の少ない生活環境等の整備に民間活力等を活用します。 |
| 湯の鶴観光振興 計画書 (H22.3) | ○移動手段としてのレンタサイクルの導入や、太陽光発電、水力発電の導入により、環境負荷を低減させるための取り組みを推進します。 |

連携

第2期水俣市地域公共交通網形成計画（2020～2024）

- 持続可能な社会の実現に向けた公共交通体系の再構築による維持・活性化の取組

2-2 地域公共交通が果たすべき役割

- ◆上位・関連計画から地域公共交通に求められる内容を踏まえ、本市の将来都市像の実現に向けて「地域公共交通が果たすべき役割」を以下のように定めます。

▶▶▶ 地域公共交通が果たすべき役割

- ① 環境負荷の低減に貢献する公共交通体系を構築する役割
- ② 市民のニーズに合わせた利便性の高い公共交通サービスを確保する役割
- ③ 来訪者の観光移動を支える公共交通アクセスを確保する役割
- ④ 高齢者等の交通弱者にとっても利用しやすい公共交通環境を確保・維持する役割
- ⑤ 利便性の高いサービスを持続的に提供するための公共交通体系を維持する役割

〈各公共交通の位置付け〉

JR九州新幹線…熊本・福岡方面や鹿児島方面などの他都市（県内外）を跨ぐ幹線交通

肥薩おれんじ鉄道…他都市（八代～川内）への広域的な移動を担う幹線交通

路線バス…市外及び中心市街地部の移動手段

みなくるバス…市内の拠点間、及び拠点から中心市街地や観光拠点などの市民生活を支える移動手段

乗合タクシー…公共交通空白地から市内拠点やバス乗り場までをつなぐ移動手段

一般タクシー…ドア・ツー・ドアの輸送や24時間の対応が可能な移動手段

第3章 これまでの取組状況

3-1 前計画の方針と施策

- ◆平成26年度に策定した水俣市地域公共交通網形成計画では、水俣市全域を対象として平成27年～31年度までの方針及び目標値を示しています。
- ◆“利用したくなる”公共交通の構築を基本方針に本市が目指すまちづくりの将来像の実現に向けて以下の5つの方針を設定しました。

<基本方針>

「環境モデル都市みなまた」ならではの“利用したくなる”公共交通の構築

<計画方針>

方針1 市民の満足度向上に向けた公共交通サービスの強化

- 施策1：市民の外出に合わせた運行ルート・ダイヤ等の見直し
- 施策2：新水俣駅－市街地間のアクセス向上
- 施策3：市内における自転車の利用環境の維持・強化

方針2 来訪者に使い勝手がよい市内の周遊環境の整備

- 施策1：新水俣駅－市街地間のアクセス向上（再掲）
- 施策2：新水俣駅・市役所・水俣駅における乗り継ぎ機能・情報提供の強化
- 施策3：「1,000円得タクシー」実証実験終了後の継続

方針3 市民と共に守り育てる公共交通の仕組みづくり

- 施策1：市民・学校・事業者等を対象としたモビリティマネジメントの実施
- 施策2：公共交通の愛着向上に向けた情報発信・利用促進の強化
- 施策3：市民との協働による利用しやすい環境改善および維持
- 施策4：運転免許の返納者を対象とした公共交通のサポート企画

方針4 環境配慮・持続性向上に向けた公共交通の運行改善

- 施策1：環境配慮型の誰もが利用しやすいバス車両の導入
- 施策2：環境負荷・財政支援の軽減に向けた運行効率の改善
- 施策3：運行ルート上の課題箇所の解消

方針5 市民の外出を促進するための公共交通の連携企画

- 施策1：イベント活用、地域との協力による公共交通の利用促進

<達成状況の指標>

現状確認の一貫として、方針の目標ごとに達
 成状況を検証し、達成度を右の指標で評価を
 行い、今後の課題を明確にします。

達成度：○：達成できた

達成度：△：取り組んだが達成できなかった

達成度：×：取組に至らず達成できなかった

3-2 目標達成状況の検証

方針1 市民の満足度向上に向けた公共交通サービスの強化

目標1 水俣市民の公共交通利用の促進

(内容) 本計画(H26)の調査結果や市民から寄せられる要望意見等を踏まえ、バス停の設置位置や新水俣駅へのアクセス向上、外出したい施設へのニーズを再検証など、運行サービスの見直しによる利用者の減少割合抑制に取り組み、路線の持続性向上を目指します。また、水俣市内を運行する民間路線バスも対象として利用促進を図っていきます。ただし、民間路線バスは水俣市外で運行する区間が大部分を占めることを考慮し、水俣市内で完結する路線(みなくるバス・乗合タクシー)の利用者数をモニタリングの指標とします。

達成度：△

| 指標 | 目標値 | | 実績値 |
|-------------------|----------|-----------|----------|
| | 平成26年度 | 平成31年度 | 平成31年度 |
| みなくるバス・乗合タクシー利用者数 | 122,174人 | 約105,000人 | 104,767人 |

未達成

達成状況 ▶平成31年度のみなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数は、104,767人となり、目標値約105,000人まであと僅かでした。

取組み内容

- 市民のニーズに合わせた乗り場の新設などを行いました。
- 新水俣駅へのアクセス向上を図るためにH28年4月に市街地と新水俣駅間を結ぶさくらバス(市街地循環線)を導入しました。
- 民間路線バス(みなくるバス)を対象とした乗り方教室は行われていますが、乗合タクシーを対象とした利用促進は実施できませんでした。



↳ H28.4~さくらバス運行開始

図 みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数

出典：年間実績資料(H30.10~R1.9)

目標2 自転車利用の促進

(内容) これまで市内主要箇所を整備を進めてきた自転車市民共同利用システムの継続的な維持、情報発信に努めながら、中心部や観光拠点における移動手段として自転車利用を促進します。

達成度：○

| 指標 | 平成24年度 | 50人/年 増加⇒ | 目標値 | 実績値 |
|--------------------|--------|--------------|--------|--------|
| | | | 平成31年度 | 平成31年度 |
| 自転車市民共同利用システムの登録者数 | 714人 | | 1,064人 | 1,139人 |

※水俣市環境モデル都市第二期行動計画と同一の目標値

達成

達成状況 ▶平成31年度の自転車市民共同利用システムの登録者数は、1,139人となり目標値の1,064人を上回りました。(令和元年9月時点)

取組み内容 ○自転車市民共同利用システムの設置箇所を増やし、R1.9時点で市内4箇所に設置を行っており、自転車市民共同利用システム登録者数は増加傾向にあります。

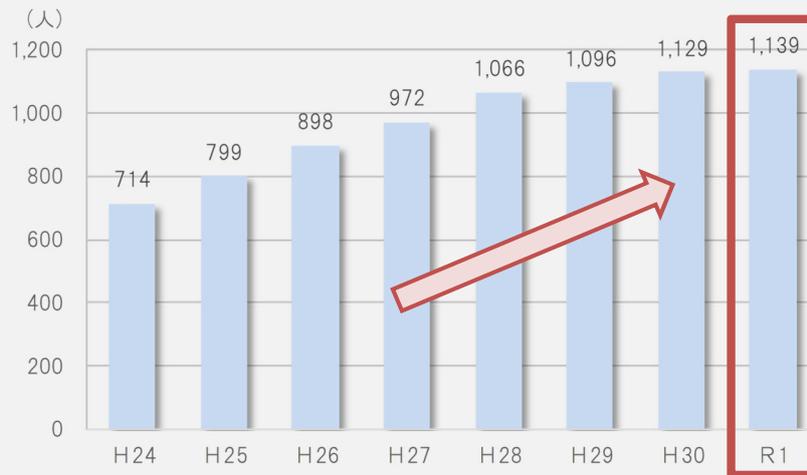


図 自転車市民共同利用システム登録者数の推移 (R1.9時点)



図 自転車市民共同利用システムの設置位置 (R1.9時点)

方針2 来訪者にとって使い勝手がよい市内の周遊環境の整備

目標1 来訪者の公共交通による観光アクセスの強化・維持

(内容) 来訪者が利用しやすい公共交通サービスの見直し及び利用促進を行うとともに、実証実験中である観光タクシー事業の維持に取り組み、来訪者が市内を周遊しやすい環境の維持を図っていきます。

達成度：△

| 指標 | 平成26年度 | 向上 ⇒ | 目標値 | 実績値 |
|---------------------|--------|---------|--------|--------|
| | | | 平成31年度 | 平成31年度 |
| 新水俣駅・水俣駅での公共交通の利用割合 | 4.1% | | 14%以上 | 3.7% |

※来訪拠点による聞き取り調査から把握（対象：レンタサイクル、路線バス、みなくるバス）

未達成

達成状況 ▶新水俣駅・水俣駅における公共交通の利用割合は、**3.7%**となり、目標値の14%以上に達しませんでした。

取組み内容 ○来訪者ニーズに合わせた運行サービスの見直しとして公共交通の利用啓発ポスターなどの作成が計画されましたが、実施には至りませんでした。
○乗り継ぎ強化としてバス停時刻表の更新や水俣駅構内に案内看板の設置を行いました。

| 指標 | 平成26年度 | ⇒ | 平成31年度 |
|---------------------|--------|---|--------|
| 新水俣駅・水俣駅での公共交通の利用割合 | 18.1% | | 14.8% |

※対象を路線バス、みなくるバス、レンタサイクル、タクシーとした場合
出典：来訪拠点におけるヒアリング調査結果

達成度：△

| 指標 | 平成26年度 | 維持 ⇒ | 目標値 | 実績値 |
|-----------------|---------------------|---------|---------------------|--------|
| | | | 平成31年度 | 平成31年度 |
| 1,000円得タクシーの利用者 | 1,300件 (約2,470人) | | 1,300件 (約2,470人) | — |

※平成26年度4月～12月の実績値から年間利用者数を推定

※目標年度において代替手段に変更されている場合は、代替手段の利用者数で評価

未達成

達成状況 ▶H25～27年で実証運行し、H28年の震災後観光客増加策として再開しましたが利用が少なく、H29年4月以降は継続できませんでした。

取組み内容 ○H28年の熊本地震発生後、水俣市でも観光客の減少がみられたため、経済観光課が観光客増加策の一つとして、みなまた観光物産協会に委託して観光客の維持に取り組みました。しかし、H29年の利用があまりみられず運行の継続には至っていません。

| H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 |
|----------|-----|--------|--------|----------|-----|
| ← 実証運行 → | | ← 震災 → | ← 再開 → | ← 運行なし → | |

方針3 市民と共に守り育てる公共交通の仕組みづくり

目標1 公共交通の維持および利用促進に向けた市民意識の醸成

(内容) 市民の公共交通への愛着を育てる取組みを進めながら、市民ひとり一人の自発的な公共交通利用を促し、「市民と共に公共交通を守り育てていく」という機運を高めていきます。

達成度：○

| 指標 | 平成26年度 | 向上 ⇒ | 目標値 | 実績値 |
|------------------|--------|---------|--------|--------|
| | | | 平成31年度 | 平成31年度 |
| モビリティマネジメントの取組み数 | 1回/年 | | 4回/年 | 7回/年 |

※平成26年時は水俣市環境モデル都市エコフェスタのバス体験イベント

達成

達成状況 ▶モビリティマネジメントを計7回実施し、目標値を上回りました。

取組み内容 ○公共交通利用の啓発として、R1年に園児を対象としたバスの乗り方教室を計7回実施しており、定期的なモビリティマネジメントを実施しました。

表 乗り方教室の実施箇所

| No. | 園名 | 参加人数 | 大人 | 園児 |
|-----|----------------|------|----|----|
| 1 | ちどり保育園 | 29 | 5 | 24 |
| 2 | 中央保育園西方寺認定こども園 | 22 | 2 | 20 |
| 3 | すすかけ保育園 | 31 | 4 | 27 |
| 4 | 水俣さくら保育園 | 19 | 3 | 16 |
| 5 | はつの・あそびの森こども園 | 17 | 3 | 14 |
| 6 | わかたけ保育園 | 17 | 3 | 14 |
| 7 | さわらびこども園 | 17 | 4 | 13 |

達成度：○

| 指標 | 平成26年度 | 向上 ⇒ | 目標値 | 実績値 |
|------------------|--------|---------|--------|--------|
| | | | 平成31年度 | 平成31年度 |
| 市民主体による公共交通の維持活動 | 2地区 | | 6地区 | 8地区 |

※平成26年時は湯の児地区、湯出地区

達成

達成状況 ▶市民主体による公共交通の維持活動を8地区で実施しています。

取組み内容 ○バスや乗合タクシーが運行している路線の草刈りや防草対策を市民の方が主体となって公共交通の維持に取り組んでいます。

表 市民主体の維持活動

| No. | 実施主体 | 該当路線 |
|-----|-----------------|---------------------|
| 1 | 24区自治会 | みなくるバス 大川線 |
| 2 | 25区自治会 | 乗合タクシー 寺床線 |
| 3 | 14区自治会 | みなくるバス 大川・中屋敷・葛彩館線 |
| 4 | 16区自治会 | みなくるバス 木臼野(茂川)・梅戸港線 |
| 5 | 11区自治会 | みなくるバス 中屋敷線 |
| 6 | 10区自治会 | みなくるバス 中屋敷線 |
| 7 | 8区小野川内組 | 乗合タクシー 小津奈木線 |
| 8 | 18区認可地縁団体 月浦自治会 | みなくるバス 茂道～頭石・招川内線 |

方針4 環境配慮・持続性向上に向けた公共交通の運行改善

目標1 運行効率化による公共交通の持続性向上

(内容) 利用率が低い路線等の運行効率の改善、車両の維持などを定期的実施しながら、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

達成度：△

| 指標 | 平成26年度 | | 改善 ⇒ | 目標値 | 実績値 |
|----------------------|--------|---------|---------|--------------------|-----------------------------|
| | バス交通 | 乗合タクシー | | 平成31年度 現況値以下に抑制 | 平成31年度 |
| 利用者1人当たりの 公的資金投入額 | 768円 | 11,176円 | | | バス交通 881円 乗合タクシー 56,589円 |

※平成26年時は平成25年10月～平成26年9月の利用者数及び運行経費から算出

未達成

達成状況 ▶バス交通 881円、乗合タクシー56,589円となり、現況値以下に抑制できませんでした。

取組み内容 ○運行の効率化を図るための仕組みづくりとして、路線等の廃止・見直し基準を策定しましたが運用には至っていません。
○H28年にみなくるバス車両の改善として、液晶モニタの新規設置、カーテン、荷物かけの設置、座席の張替えや車両の入替などを実施しています。
○現況値以下に抑制できなかった原因は、乗合タクシーの一部路線で著しく利用が低迷しており、予約制や廃止・見直し基準の通知・運用など、今後の運行について検討が必要です。

表 バス・乗合タクシーの収支状況 (H30.10～R1.9)

| No. | 分類 | 運行 系統名 | 年間輸送実績 | | 経常費用 | | |
|-----|--------|------------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------|--------------|
| | | | 輸送 人員 (人) | 運送収入 (千円) | 経常費用 (千円) | 経常 欠損額 (千円) | 一人あたり 補助額 |
| 1 | みなくるバス | 木臼野(茂川)・梅戸港線 | 8,094 | 806 | 6,631 | -5,825 | 720円 |
| 2 | みなくるバス | 木臼野(茂川)・梅戸港線 | 4,160 | 421 | 4,334 | -3,913 | 941円 |
| 3 | みなくるバス | 大川線 | 13,329 | 1,793 | 16,677 | -14,884 | 1,117円 |
| 4 | みなくるバス | 中屋敷線 | 6,605 | 889 | 8,290 | -7,401 | 1,121円 |
| 5 | みなくるバス | 葛彩館線 | 4,104 | 554 | 5,216 | -4,662 | 1,136円 |
| 6 | みなくるバス | 湯の尻線 | 15,477 | 1,545 | 6,501 | -4,956 | 320円 |
| 7 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線(頭石発) | 11,002 | 1,135 | 9,085 | -7,950 | 723円 |
| 8 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線 | 25,050 | 2,511 | 12,279 | -9,768 | 390円 |
| 9 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線(頭石経由) | 6,381 | 644 | 3,702 | -3,057 | 479円 |
| 10 | みなくるバス | 市街地循環線 | 7,566 | 839 | 6,248 | -5,408 | 715円 |
| 11 | 産交バス | 水俣産交～道の駅たのうら | 22,188 | 5,339 | 28,646 | -23,306 | 1,050円 |
| 12 | 産交バス | 道の駅たのうら～水俣産交 | 22,834 | 6,285 | 31,816 | -25,531 | 1,118円 |
| 13 | 産交バス | 水俣産交～つなぎ温泉前 | 5,839 | 1,147 | 5,783 | -4,637 | 794円 |
| 14 | 産交バス | 水俣港～つなぎ温泉前 | 2,649 | 538 | 3,195 | -2,657 | 1,003円 |
| 15 | 南国交通 | 佐潟口・水俣車庫線 | 64,308 | 21,618 | 69,757 | -48,139 | 749円 |
| 16 | 南国交通 | 鹿児島連絡空港バス | 24,674 | 11,111 | 53,566 | -42,455 | 1,721円 |
| | | | 244,260 | 57,176 | 271,726 | -214,550 | 881円 |
| No. | 分類 | 運行 系統名 | 輸送 人員 (人) | 運送収入 (千円) | 経常費用 (千円) | 経常 欠損額 (千円) | 一人あたり 補助額 |
| 17 | 乗合タクシー | 猿郷線 | 2,729 | 409 | 4,612 | -4,203 | 1,540円 |
| 18 | 乗合タクシー | 大迫・牧ノ内線 | 32 | 10 | 653 | -643 | 20,093円 |
| 19 | 乗合タクシー | 市木線 | 160 | 79 | 1,037 | -957 | 5,983円 |
| 20 | 乗合タクシー | 寺床・寒川線 | 361 | 181 | 1,494 | -1,313 | 3,637円 |
| 21 | 乗合タクシー | 小津奈木線 | 25 | 8 | 842 | -834 | 33,378円 |
| 22 | 乗合タクシー | 鬼岳線 | 141 | 42 | 955 | -913 | 6,473円 |
| 23 | 乗合タクシー | 坂口・八ノ窪線 | 22 | 7 | 675 | -669 | 30,391円 |
| 24 | 乗合タクシー | 神川・湯堂線 | 2 | 1 | 703 | -702 | 351,220円 |
| | | | 3,472 | 736,150 | 10,970,350 | -10,234 | 56,589円 |

利用が低迷

方針5 市民の外出を促進するための公共交通の連携企画

目標1 イベント・地域行事等の参加を促す公共交通サービスの提供

(内容) イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画など、市民（特に高齢者）の外出を促していく取組を進めながら、公共交通利用の動機付け、利用促進を図ります。

達成度：○

| 指標 | 目標値 | | 実績値 |
|--------------------------|--------|-----------------|--------|
| | 平成26年度 | 平成31年度 | 平成31年度 |
| イベント等に対応した公共交通サービスの情報発信数 | — | 4回/年 ※四半期に1回 | 4回/年 |

達成

達成状況 ▶ イベント等に対応した公共交通サービスの情報発信を年4回行いました。

取組み内容 ○ 現状は、4件のイベント（春と秋のローズフェスタ、お宝鑑定団、NHKのど自慢）でバスによるアクセス情報を掲載しており、公共交通利用の動機付け、利用促進を図っています。

図 イベントにおける公共交通情報の発信（ローズフェスタ）

公共交通の利用案内

その他 環境負荷低減に向けた目標

(内容) 水俣市環境モデル都市第二期行動計画 (H26.4) には、「環境にやさしい多様な交通体系の整備」が目標の一つに挙げられており、公共交通の利用促進による環境負荷低減を以下のように設定します。

| 達成度：○ | 目標値 | 算出値 |
|------------|------------|------------|
| 指標 | 平成31年度 | 平成31年度 |
| CO2排出量の削減量 | 105.6t-CO2 | 156.5t-CO2 |

達成

達成状況 ▶CO2排出削減量は156.5t-CO2となり、目標値を上回りました。

○市民の自家用車から公共交通への利用転換
(削減量の算出)

- ・ R1市民アンケートの調査結果から、公共交通の必要性が高いと考えられる高齢者の65.2%が運転免許を保有しており、そのうち33.2%は5年以内、時期は未定だが免許返納の考えがあるとの考えを持っている。

⇒利用転換人数=9,456人 (R1住民基本台帳) × 65.2% × 8.3% = 511人

- ・ 5年以内に免許返納の意思を持つ高齢者の居住地区は、市街地区34.1%、東部地区9.1%、南部地区22.7%、久木野地区9.1%、長崎地区18.2%、湯出地区6.8% (R1市民アンケート結果)

- ・ 外出1回の移動距離は、市街地区1.5km、東部地区8.5km、南部地区6.1km、久木野地区15.5km、長崎地区5.0km、湯出地区9.2kmと設定

- ・ 外出頻度は「週3日」が多いため週3日を設定 (R1市民アンケート結果)

《CO2の排出削減量》

市街地区：511人 × 34.1% × 1.5km × 2 × 156日 × 119g-CO2 = 9.7t-CO2
 東部地区：511人 × 9.1% × 8.5km × 2 × 156日 × 119g-CO2 = 14.7t-CO2
 南部地区：511人 × 22.7% × 6.1km × 2 × 156日 × 119g-CO2 = 26.3t-CO2
 久木野地区：511人 × 9.1% × 15.5km × 2 × 156日 × 119g-CO2 = 26.8t-CO2
 長崎地区：511人 × 18.2% × 5.0km × 2 × 156日 × 119g-CO2 = 17.3t-CO2
 湯出地区：511人 × 6.8% × 9.2km × 2 × 156日 × 119g-CO2 = 11.7t-CO2
 計 106.5t-CO2

○来訪者のマイカー利用の低減 (自家用車を利用する来訪者の10%を公共交通へ転換)
(削減量の算出)

- ・ 来訪拠点における聞き取り調査では、「自動車・レンタカー」「家族・知人の送迎」を水俣市内の交通手段としている来訪者は63.6%

- ・ 新水俣駅の年間利用者数 (推定) 1,000人/日 × 365日 = 365,000人

- ・ 来訪者の観光アクセス 湯の児27.3% (6.4km) 湯の鶴4.7% (10.5km)
市街地68.8% (5.1km ※エコパーク水俣)

《CO2の排出削減量》

湯の児：36,500人 × 27.3% × 6.4km × 2 × 119g-CO2 = 15.2t-CO2
 湯の鶴：36,500人 × 4.7% × 10.5km × 2 × 119g-CO2 = 4.3t-CO2
 市街地：36,500人 × 68.8% × 5.1km × 2 × 119g-CO2 = 30.5t-CO2

計 50.0t-CO2

(参考) 達成状況の一覧表

◆平成26年度に策定した水俣市地域公共交通網形成計画の計画目標に対する達成状況を以下の表に整理します。

表 達成状況の一覧表

| 方針 | 目標 | 指標 | 現況値及び目標値 | 実績値・達成状況 |
|-----|-------------------------------|--------------------------|--|---|
| 方針1 | 1.水俣市民の公共交通利用の促進 | みなくるバス・乗合タクシー利用者数 | 現況値(H26): 122,174人 ↓ 目標値(H31): 約105,000人 | 実績値: 104,767人 未達成 |
| | 2.自転車利用の促進 | 自転車市民共同利用システムの登録者数 | 現況値(H24): 714人 ↓ 目標値(H31): 1,064人 | 実績値: 1,139人 達成 |
| 方針2 | 1.来訪者の公共交通による観光アクセスの強化・維持 | 新水俣駅・水俣駅における公共交通の利用割合 | 現況値(H26): 4.1% ↓ 目標値(H31): 14.1% | 実績値: 3.7% 未達成 |
| | | 1,000円得タクシーの利用者数 | 現況値(H26): 1,300件(2,470人) ↓ 目標値(H31): 1,300件(2,470人) | 実績値: 一件 未達成 |
| 方針3 | 1.公共交通の維持及び利用促進に向けた市民意識の醸成 | モビリティマネジメントの取組数 | 現況値(H26): 1回/年 ↓ 目標値(H31): 4回/年 | 実績値: 7回/年 達成 |
| | | 市民主体による公共交通の維持活動 | 現況値(H26): 2地区 ↓ 目標値(H31): 6地区 | 実績値: 8地区 達成 |
| 方針4 | 1.運行効率化による公共交通の持続性向上 | 利用者1人当たりの公的資金投入額 | 現況値(H26): バス交通 768円 乗合タクシー 11,176円 ↓ 目標値(H31): 現況値以下に抑制 | 実績値: バス交通881円 乗合タクシー56,589円 未達成 |
| 方針5 | 1.イベント・地域行事等の参加を促す公共交通サービスの提供 | イベント等に対応した公共交通サービスの情報発信数 | 現況値(H26): — ↓ 目標値(H31): 4回/年 | 実績値: 4回/年 達成 |

第4章 地域公共交通を取り巻く現状と課題

■ 地域公共交通の現状

(1) 路線バスの運行状況

- ◆ 路線バスは、八代方面の産交バス(株)、出水・鹿児島空港方面の南国交通(株)が運行を行っており、市外への移動手段としての幹線の役割を担っています。

表 運行概要

※2019年4月1日時点

| 分類 | 運行路線 | 方面 | キロ呈 | 運行便数 | |
|------|--------------|-----------|--------|------|-----|
| | | | | 平日 | 休日 |
| 産交バス | 水俣産交～道の駅たのうら | 道の駅たのうら方面 | 37.4km | 10便 | 8便 |
| | | 水俣産交方面 | 37.1km | 12便 | 10便 |
| | 水俣港～つなぎ温泉前 | つなぎ温泉方面 | 11.6km | 3便 | 3便 |
| | | 水俣港方面 | 12.6km | 2便 | 2便 |
| 南国交通 | 水俣～出水本町・佐潟口 | 出水・佐潟口方面 | 43.0km | 15便 | 10便 |
| | | 水俣方面 | 43.0km | 15便 | 10便 |
| | 鹿児島空港連絡バス | 鹿児島空港方面 | 76.1km | 4便 | 4便 |
| | | 水俣駅方面 | | 4便 | 4便 |

(2) みなくるバス・乗合タクシーの運行状況

- ◆ みなくるバスは赤バス、黄バス、青バス、おれんじバス、さくらバスの5色で計9路線が運行しており、年間利用者数は約10万4,000人となっています。
- ◆ 乗合タクシーは、計8路線が運行しており、バス路線から離れた山間部で市民の日常的な移動手段として役割を担っています。

表 運行概要

※2019年4月1日時点

| 分類 | 運行路線 | | キロ呈 | 運行便数 | |
|--------|---------|------------------|--------|-------|-------|
| | 路線名 | 運行曜日 | | 平日 | 休日 |
| みなくるバス | 赤バス | 木臼野(茂川)・梅戸港線 | 27.7km | 2.0往復 | 1.0往復 |
| | 黄バス | 大川線 | 24.8km | 4.0往復 | 3.0往復 |
| | | 中屋敷線 | 17.0km | 3.0往復 | 2.0往復 |
| | | 葛彩館線 | 12.3km | 3.0往復 | 2.0往復 |
| | 青バス | 湯の児線 | 7.6km | 5.5往復 | 3.0往復 |
| | おれんじバス | 茂道～頭石・招川内線(頭石発) | 24.9km | 2.0往復 | 2.0往復 |
| | | 茂道～頭石・招川内線 | 30.5km | 3.0往復 | 2.0往復 |
| | | 茂道～頭石・招川内線(頭石経由) | 25.3km | 1.0往復 | 0往復 |
| さくらバス | 市街地循環線 | 6.9km | 5.0往復 | 5.0往復 | |
| 分類 | 路線名 | 運行曜日 | キロ呈 | 平日 | 休日 |
| 乗合タクシー | 猿郷線 | 平日：月曜～金曜 休日：なし | 4.9km | 2.5往復 | — |
| | 大迫・牧ノ内線 | 平日：毎週月曜日 休日：なし | 8.8km | 1.5往復 | — |
| | 市木線 | 平日：毎週火曜日 休日：なし | 24.5km | 1.5往復 | — |
| | 寺床・寒川線 | 平日：毎週火曜日 休日：なし | 27.2km | 1.5往復 | — |
| | 小津奈木線 | 平日：毎週水曜日 休日：なし | 14.0km | 1.5往復 | — |
| | 鬼岳線 | 平日：毎週水曜日 休日：なし | 18.6km | 1.5往復 | — |
| | 坂口・八ノ窪線 | 平日：毎週金曜日 休日：なし | 9.1km | 1.5往復 | — |
| | 神川・湯堂線 | 平日：毎週金曜日 休日：なし | 12.7km | 1.5往復 | — |

(3) 鉄道の運行状況

- ◆鉄道駅は、JR九州新幹線及び肥薩おれんじ鉄道の新水俣駅、肥薩おれんじ鉄道の水俣駅と袋駅の4駅が立地し、運行を行っています。
- ◆肥薩おれんじ鉄道は、八代～川内間を運行するとともに観光列車「おれんじ食堂」を運行しています。

表 運行概要

※2019年3月1日時点

| 分類 | 区間 | 運行事業者 | 行き先 | 運行便数 | |
|--------------|--------------|-----------------|---------|------|-----|
| | | | | 平日 | 休日 |
| JR九州 新幹線 | 博多～ 鹿児島中央 | 九州旅客 鉄道(株) | 博多・熊本方面 | 24便 | 26便 |
| | | | 鹿児島中央方面 | 22便 | 23便 |
| 肥薩おれんじ 鉄道 | 八代～川内 | 肥薩おれんじ 鉄道(株) | 八代方面 | 19便 | 21便 |
| | | | 川内方面 | 19便 | 21便 |

(4) タクシーの運行状況

- ◆タクシーは計4者の事業者が運行し、通院や買い物など市民の日常的な移動手段を担っています。
- ◆水俣市が運行する乗合タクシーは、3者の事業者で共同運行を行っています。

表 運行概要

| 事業者名 | 拠点 | 内容 | 料金 |
|-----------|----------|----------------|---------|
| (資)君島タクシー | 営業所(水俣市) | 一般乗用 旅客運送事業 | 距離制・時間制 |
| (有)水俣タクシー | 営業所(水俣市) | | |
| (有)大洋タクシー | 営業所(水俣市) | | |
| 未来交通タクシー | 営業所(水俣市) | | |

(5) その他交通手段の状況

① スクールバスへの一般混乗

- ◆スクールバスの3路線が一般混乗を行っており、郊外部の市民が事前登録を行うことで利用することができます。

表 運行概要

| 運行路線 | 運行エリア | 運行便数 | 料金 |
|-------|------------|------|----|
| 越小場線 | 久木野小校区 | 3便 | 無料 |
| 桜野上場線 | 湯出小校区 | 2便 | |
| 石坂川線 | 葛渡小・緑東中学校区 | 3便 | |

② 福祉関連の移送サービス

- ◆重度の心身障がい者、寝たきり等の高齢者に対応する移送サービスとして、次のサービスが実施されています。

表 運行概要

| 事業名 | 対象者 | 内容 | 料金 |
|--------|------------------------------------|--------------------------|----|
| 福祉タクシー | 重度の心身障がいをもつ人 | タクシーを利用する場合にその運賃の一部を助成 | 無料 |
| 移送サービス | 家庭において移送することが困難な65歳未満の重度身体障がい者 | 移送専用車による移送 | |
| | 寝たきり等で公共交通機関を利用できない、概ね65歳以上の在宅高齢者等 | 専用の移送用車両により自宅と医療機関等の間を送迎 | |

(5) 地域公共交通の運行路線図





4-1 市民ニーズに合わせた運行サービスの確保

(1) 乗り場・ルート

▶▶ 市民からルート延伸、乗り場の移設に関する要望が寄せられています

- ◆ 水俣市地域公共交通網形成計画（H26）の策定以降、公共交通に関する市民の要望として、ルート延伸や乗り場の変更に関する意見が挙げられます。
- ◆ 各種調査結果からもバス利用者・非利用者から寄せられる要望があり、市民のニーズに合わせてルート延伸の可能性・乗り場の移設について検証します。

〈乗り場・ルートに関する市民要望〉

○みなくるバス・路線バス

- ・旧山海館前に設置されている「西湯の児」バス停を50mほど手前に移設できないか。（湯の児線）
- ・「古賀町」バス停を水光社本店周辺に移設できないか。（全路線）
- ・古賀町、八幡地区へはバスが走っていないため、バスを走らせてくれないか。（全路線）
- ・メモリアル方向にも民家が多く、高齢者も増えているため、延伸してほしい。（木臼野・梅戸港線）
- ・夕陽ヶ丘、祇園町へ延伸してほしい。（木臼野・梅戸港線）
- ・産交路線バスの「日新町」バス停を「天神町」バス停へ移設してはどうか。（路線バス）
- ・八幡町の住民からバスを通して欲しいとの要望があり、そのほか夕陽ヶ丘団地の住民からバスを通して欲しいとの声がある。（交通事業者）
- ・総合医療センターに停車してほしい。（茂道～頭石・招川内線）

○乗合タクシー

- ・白浜団地入口～猿郷間に停留所を一つ設けてほしい。（猿郷線）
- ・多々良町と山手町に乗合等を通してほしいとの声がある。（交通事業者）

出典：本市に寄せられた要望、市民アンケート調査、事業者ヒアリング調査、みなくるバス乗降調査

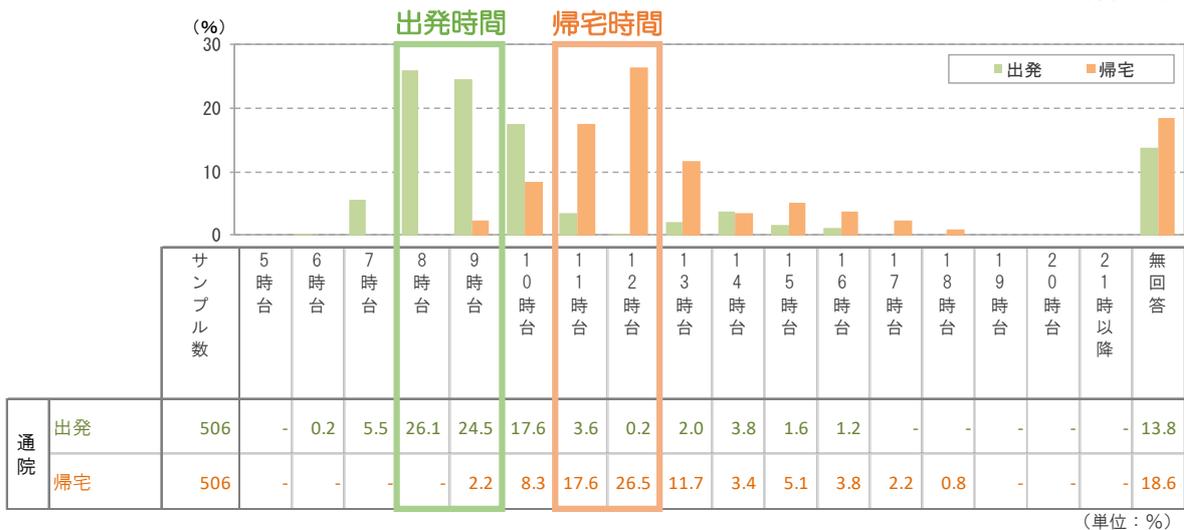
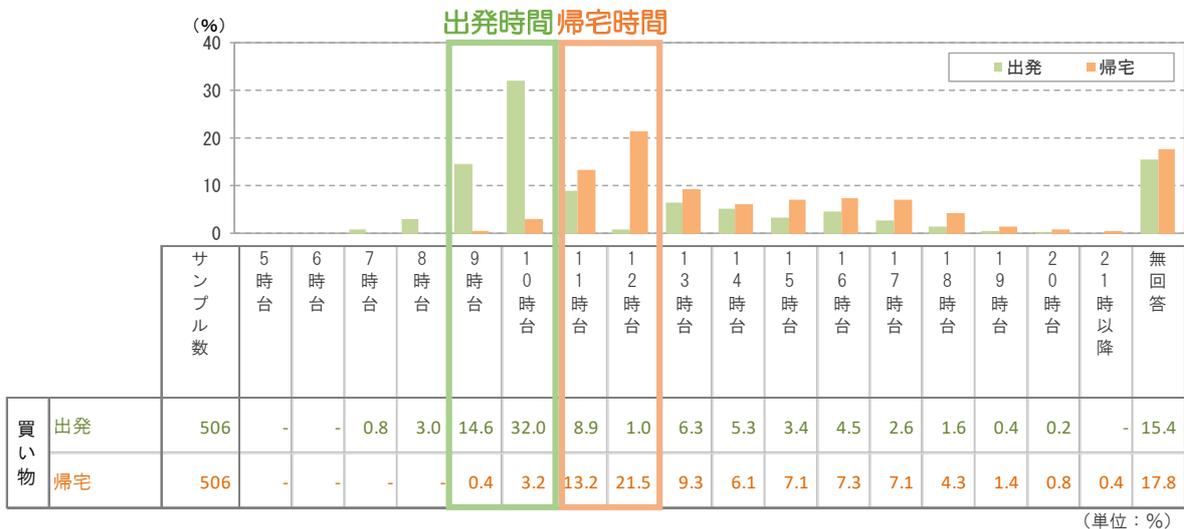


図 路線延伸の要望エリア

(2) 運行時刻

▶▶ 利用したい時間に合わず、午後の利用低迷や休日の利用しづらさが存在しています

- ◆ 高齢者の外出行動として午前中に買い物や通院を済ませる方が多く、午後には帰宅していることもあり、外出行動に合わせた運行時刻の再設定が必要です。
- ◆ 休日の温泉利用者より“温泉利用後に帰る時間が合わない”との意見があり、休日の施設利用を考慮した運行時刻を検証する必要があります。



出典：市民アンケート調査結果

図 買い物・通院する時間帯

〈運行時刻に関する市民要望〉

○みなくるバス

- ・ 9時台、12時台、13～16時台のバスがあると利用しやすい。(木臼野・梅戸港線)
- ・ 病院に行く時間に合わせて8時頃にバスがあると利用しやすい。(大川線)
- ・ 7時半、9時半、10時半のバスがあると利用しやすい。(湯の児線)
- ・ 土日の運行をもう少し遅くまでしてほしい。(湯の児線)
- ・ 土日の11時台、17時台にバスがあると利用しやすい。(茂道～頭石・招川内線)
- ・ 土日の黄バスを葛彩館入口までの14時半発を運行してほしい。(中屋敷・葛彩館線)

○乗合タクシー

- ・ 帰りの運行時間を11時台に早めて運行してほしい。(全路線)
- ・ 1便目を9時台にしてほしい。(猿郷線)

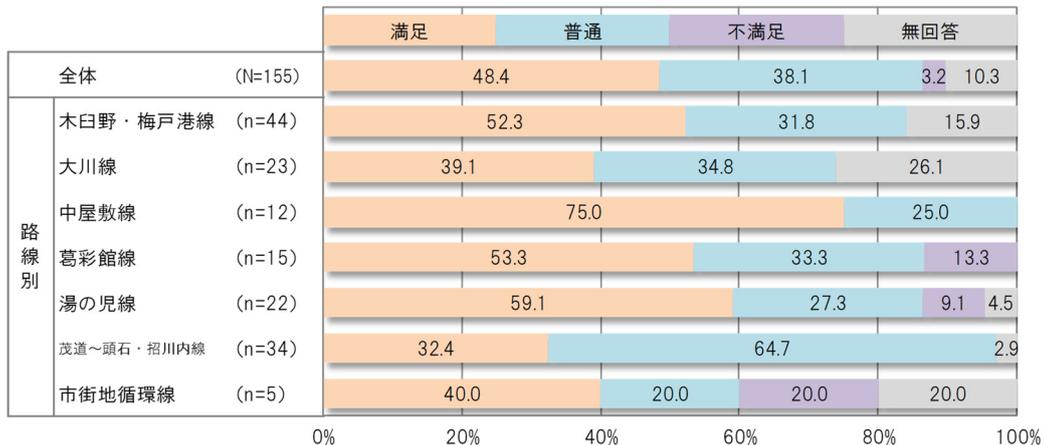
出典：市民アンケート、みなくるバス乗降調査

(参考) みなくるバスのサービス満足度

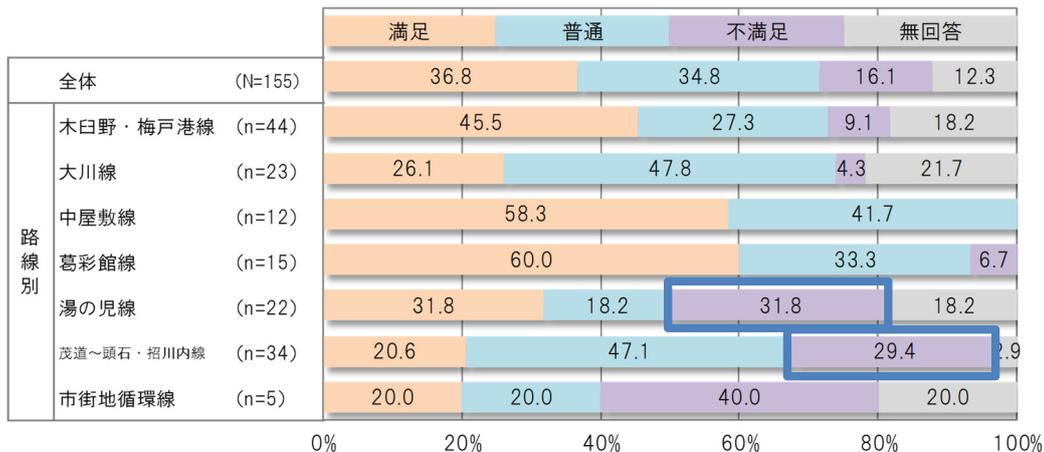
▶▶ 利用者のサービス満足度は良好ですが、一部路線に改善の要望があります

- ◆ みなくるバス乗降調査より、利用者の運行サービス満足度は、運行ルート・行先や情報のわかりやすさに関しては良好ですが、運行時刻に関する改善の要望があります。
- ◆ 現状運行している各路線の運行時刻を市民ニーズに合わせて見直し、更なる利用促進を図る必要があります。

〈運行ルート・行先に関する満足度〉

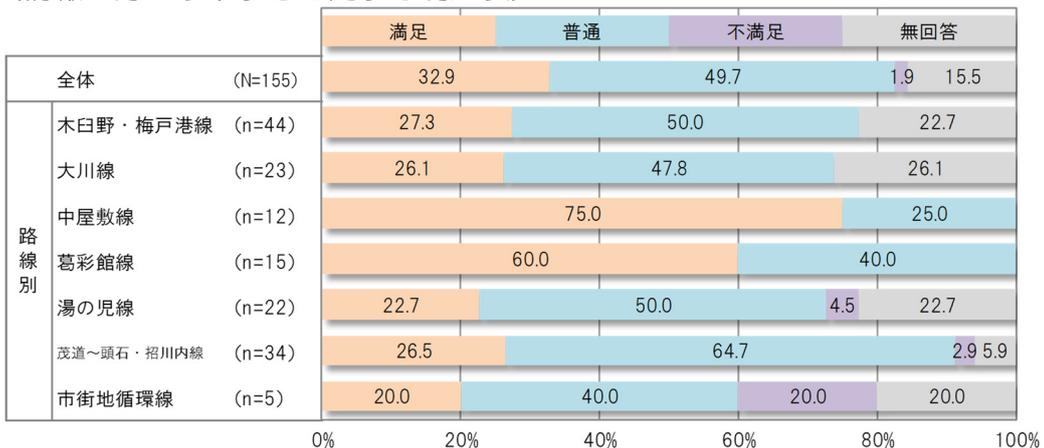


〈運行時刻に関する満足度〉



- 運行本数を増やしてほしい、夜の便がほしい。
- 土日に湯の鶴温泉へ行くのが不便、本数を増やしてほしい。 など

〈情報の分かりやすさに関する満足度〉



4-2 市民ニーズを把握する機会の確保

▶▶ 利用が低迷する地域のニーズを把握して運行内容を改善する必要があります

- ◆ 利用が低迷している路線の沿線地区を対象とした市民の意見を聴衆する場を提供し、今後の運行維持に向けて市民意見を踏まえた運行の改善を図る必要があります。
- ◆ 市民が考える今後の公共交通のあり方について、“地域の現状を考えて交通のあり方を考えるべき”との意見が最も多く、高齢化などの社会情勢に対応した運行改善を努めます。

表 1 便平均利用者2.0人未満の利用低迷路線

○みなくるバス

| 路線名 | 運行曜日 | ダイヤ | 系統名 | 年間利用者数 | 便平均利用者 |
|----------------------|------|--------|--------------------|--------|--------|
| 【黄バス】 大川線(平日・休日) | 平日 | 8:30発 | 水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前 | 223 | 0.9人 |
| | 土日・祝 | 9:00発 | 水俣駅前～深川・葛彩館～大川公民館前 | 124 | 1.0人 |
| | 平日 | 13:10発 | 大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前 | 459 | 1.9人 |
| | 土日・祝 | 13:40発 | 大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前 | 232 | 1.9人 |
| | 平日 | 15:30発 | 大川公民館前～葛彩館・深川～水俣駅前 | 363 | 1.5人 |
| 【青バス】 湯の児線(平日・休日) | 土日・祝 | 16:30発 | 湯の児～水俣市役所～水俣駅前 | 227 | 1.9人 |
| | 平日 | 17:20発 | 湯の児～水俣市役所～水俣駅前 | 447 | 1.8人 |

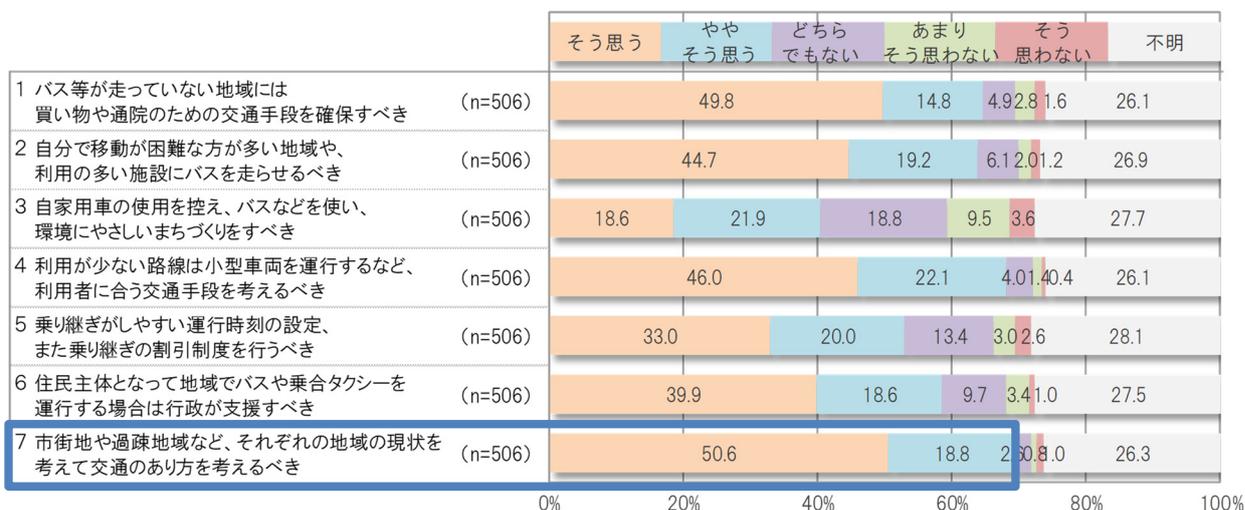
○乗合タクシー

| 路線名 | 運行曜日 | ダイヤ | 系統名 | 年間利用者数 | 便平均利用者 |
|--------------------|------|--------|--------------------|--------|--------|
| 大迫・牧ノ内線 (毎週月曜日) | 月曜日 | 7:50発 | 大迫団地～総合医療センター～水俣駅前 | 23 | 0.43人 |
| | 月曜日 | 12:20発 | 水俣駅前～総合医療センター～大迫団地 | 8 | 0.15人 |
| | 月曜日 | 14:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～大迫団地 | 1 | 0.02人 |
| 小津奈木線 (毎週水曜日) | 水曜日 | 7:50発 | 合畑入口～総合医療センター～水俣駅前 | 17 | 0.33人 |
| | 水曜日 | 12:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～合畑入口 | 6 | 0.12人 |
| | 水曜日 | 14:30発 | 水俣駅前～総合医療センター～合畑入口 | 2 | 0.04人 |
| 坂口・八ノ窪線 (毎週金曜日) | 金曜日 | 7:30発 | 葛原～八ノ窪上～総合医療センター | 17 | 0.33人 |
| | 金曜日 | 12:10発 | 総合医療センター～八ノ窪上～葛原 | 4 | 0.08人 |
| | 金曜日 | 14:10発 | 総合医療センター～八ノ窪上～葛原 | 1 | 0.02人 |
| 神川・湯堂線 (毎週金曜日) | 金曜日 | 7:40発 | 神川小茂道～湯堂～総合医療センター | 1 | 0.02人 |
| | 金曜日 | 12:20発 | 総合医療センター～湯堂～神川小茂道 | 0 | 0.00人 |
| | 金曜日 | 14:20発 | 総合医療センター～湯堂～神川小茂道 | 1 | 0.02人 |

※前年比の割合が減少傾向にある路線を抜粋

○公共交通の利用向上に向けた考え（市民アンケート結果より）

- ・ 公共交通のあり方について事業者、行政、住民による話し合いの場を設けて、意見を具体化する場があってもよいのではないかと。
- ・ 行政、地区の住民等で話し合い、助け合って移動できる体制を作るべきだと思ふ。



出典：市民アンケート調査結果

図 水俣市における今後の公共交通のあり方

(参考) 市内の人口密度

市街地に人口が集積して郊外には低密度な居住地が広がっています

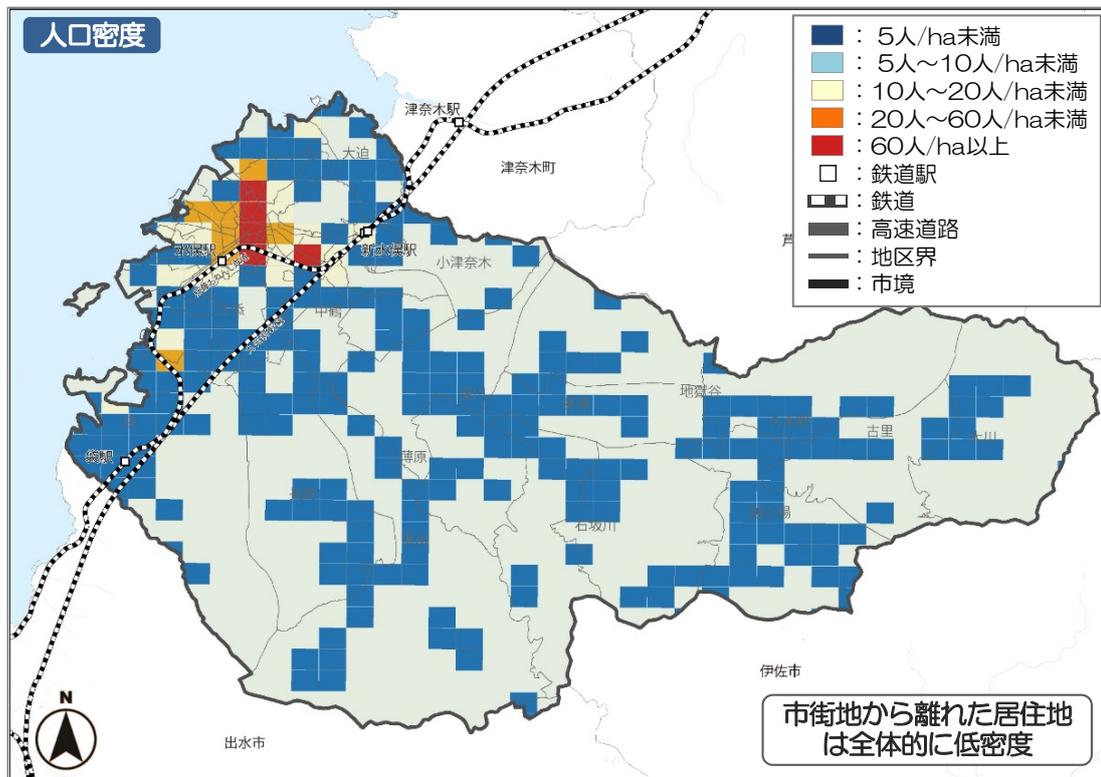


図 人口密度 (H27)

出典: H27国勢調査 500mメッシュデータより作成

(参考) 生活サービス施設の集積

機能集積は市街地中心部に集中しています

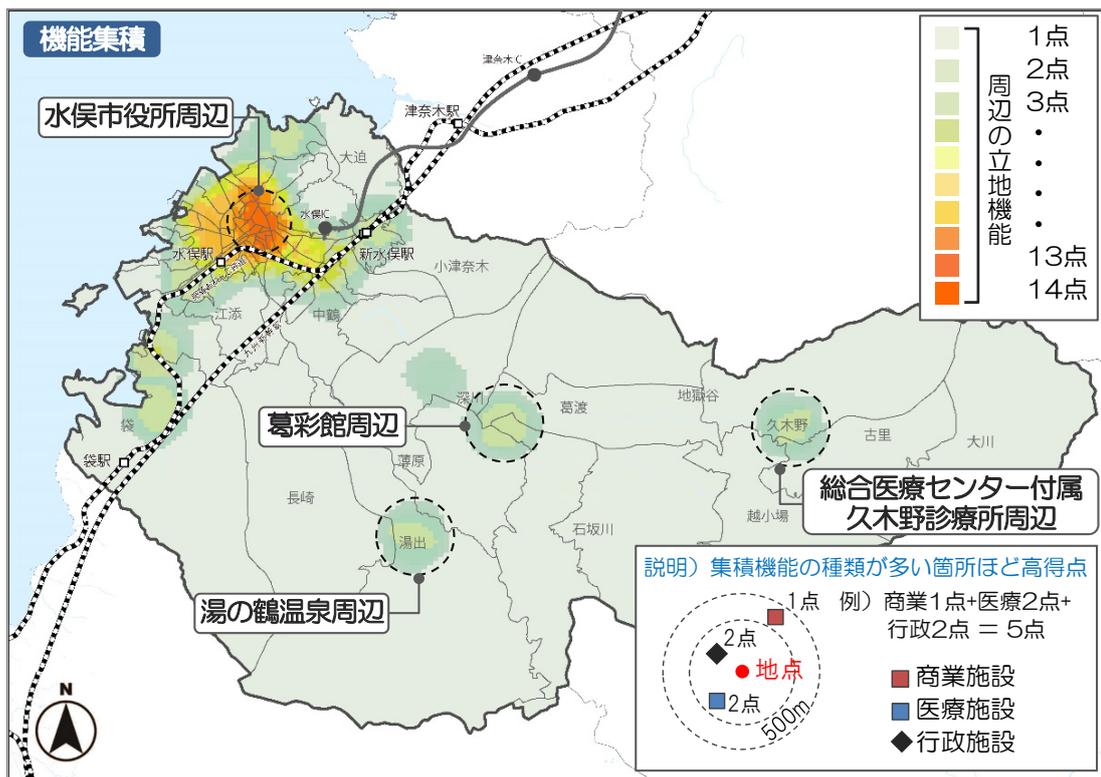


図 機能集積の度合い (商業・医療・金融・行政・教育・福祉・子育て支援)

(参考) 将来の高齢化率

▶▶ 市内全域において将来の高齢化の進展がみられます

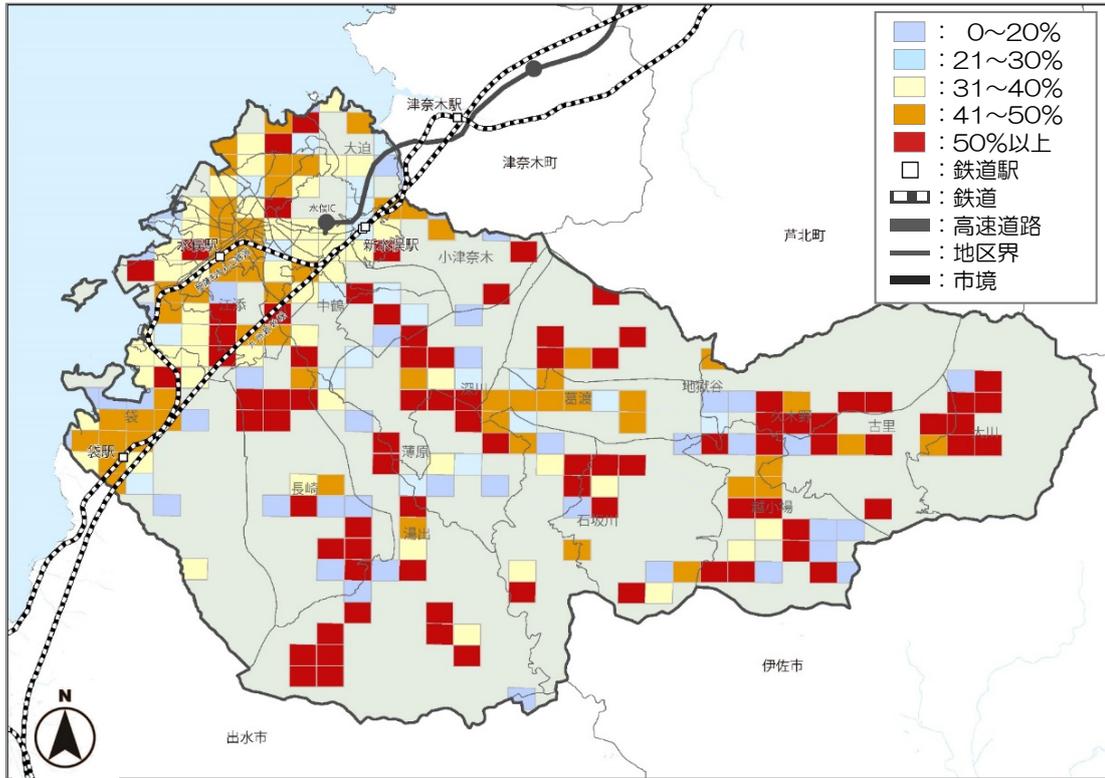


図 将来の高齢化率 (R2)

出典:国土数値情報 将来人口より作成(社人研H27ベース)

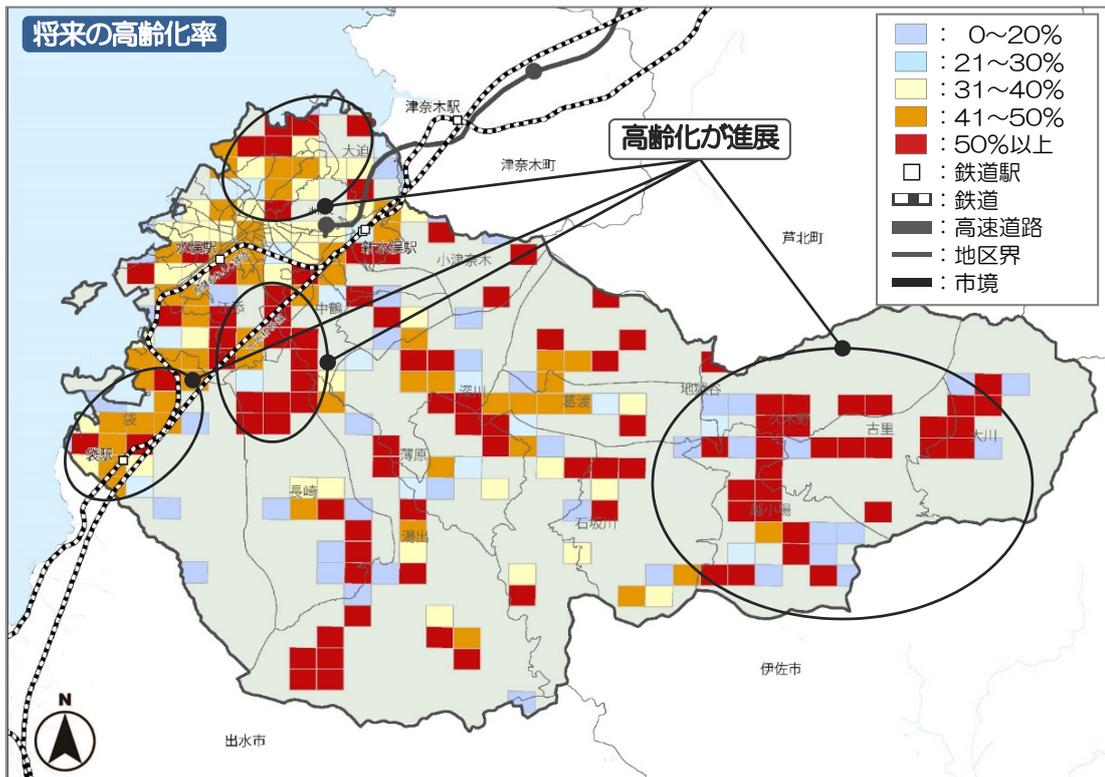


図 将来の高齢化率 (R7)

出典:国土数値情報 将来人口より作成(社人研H27ベース)

4-3 公共交通の維持に向けた収支の改善

(1) 路線維持の公的資金投入額

▶▶ 収支の改善による路線維持が必要となっています

- ◆ 運行が補助されているみなくるバス・路線バス・乗合タクシーは、年間約1.0億円の公的資金が投入されています。
- ◆ 今後の路線維持においては、運行の効率化や収支改善を図りながら、市民等の暮らしを支えるための移手段を維持・確保していく必要があります。

表 H31運行補助路線の財政負担額 (みなくるバス・路線バス)

| No. | 分類 | 運行路線 運行系統名 | 年間輸送実績 | | 経常費用 | | |
|-----|--------|------------------|-------------|--------------|--------------|-------------------|----------------|
| | | | 輸送人員 (人) | 運送収入 (千円) | 経常費用 (千円) | 経常 欠損額 (千円) | 補助負担額 (水俣市) |
| 1 | みなくるバス | 木臼野(茂川)・梅戸港線 | 8,094 | 806 | 6,631 | -5,825 | 5,252千円 |
| 2 | みなくるバス | 木臼野(茂川)・梅戸港線 | 4,160 | 421 | 4,334 | -3,913 | 3,529千円 |
| 3 | みなくるバス | 大川線 | 13,329 | 1,793 | 16,677 | -14,884 | 13,423千円 |
| 4 | みなくるバス | 中屋敷線 | 6,605 | 889 | 8,290 | -7,401 | 7,401千円 |
| 5 | みなくるバス | 葛彩館線 | 4,104 | 554 | 5,216 | -4,662 | 4,205千円 |
| 6 | みなくるバス | 湯の児線 | 15,477 | 1,545 | 6,501 | -4,956 | 4,956千円 |
| 7 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線(頭石発) | 11,002 | 1,135 | 9,085 | -7,950 | 7,950千円 |
| 8 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線 | 25,050 | 2,511 | 12,279 | -9,768 | 8,809千円 |
| 9 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線(頭石経由) | 6,381 | 644 | 3,702 | -3,057 | 2,757千円 |
| 10 | みなくるバス | 市街地循環線 | 7,566 | 839 | 6,248 | -5,408 | 5,408千円 |
| 11 | 産交バス | 水俣産交～道の駅たのうら | 22,188 | 5,339 | 28,646 | -23,306 | 7,415千円 |
| 12 | 産交バス | 道の駅たのうら～水俣産交 | 22,834 | 6,285 | 31,816 | -25,531 | 8,189千円 |
| 13 | 産交バス | 水俣産交～つなぎ温泉前 | 5,839 | 1,147 | 5,783 | -4,637 | 3,495千円 |
| 14 | 産交バス | 水俣港～つなぎ温泉前 | 2,649 | 538 | 3,195 | -2,657 | 1,946千円 |
| 15 | 南国交通 | 佐潟口・水俣車庫線 | 64,308 | 21,618 | 69,757 | -48,139 | 850千円 |
| 16 | 南国交通 | 鹿児島連絡空港バス | 24,674 | 11,111 | 53,566 | -42,455 | 2,099千円 |
| | | | 244,260 | 57,176 | 271,726 | -214,550 | 87,684千円 |

出典:年間輸送実績資料

表 H31運行補助路線の財政負担額 (乗合タクシー)

| No. | 分類 | 運行路線 運行系統名 | 年間輸送実績 | | 経常費用 | | |
|-----|--------|---------------|-------------|--------------|--------------|-------------------|----------------|
| | | | 輸送人員 (人) | 運送収入 (千円) | 経常費用 (千円) | 経常 欠損額 (千円) | 補助負担額 (水俣市) |
| 17 | 乗合タクシー | 猿郷線 | 2,729 | 409 | 4,612 | -4,203 | 4,203千円 |
| 18 | 乗合タクシー | 大迫・牧ノ内線 | 32 | 10 | 653 | -643 | 643千円 |
| 19 | 乗合タクシー | 市木線 | 160 | 79 | 1,037 | -957 | 957千円 |
| 20 | 乗合タクシー | 寺床・寒川線 | 361 | 181 | 1,494 | -1,313 | 1,313千円 |
| 21 | 乗合タクシー | 小津奈木線 | 25 | 8 | 842 | -834 | 834千円 |
| 22 | 乗合タクシー | 鬼岳線 | 141 | 42 | 955 | -913 | 913千円 |
| 23 | 乗合タクシー | 坂口・八ノ窪線 | 22 | 7 | 675 | -669 | 669千円 |
| 24 | 乗合タクシー | 神川・湯堂線 | 2 | 1 | 703 | -702 | 702千円 |
| | | | 3,472 | 736 | 10,970 | -10,234 | 10,234千円 |

出典:年間輸送実績資料

(参考) 利用者1人当たりの補助額の推移 H26～H31

直近5年の利用者1人当たり公的資金投入額は増加傾向にあります

表 H26～H31公的資金投入額の推移（みなくるバス・路線バス）

| No. | 分類 | 運行系統名 | 経常費用 | | | | | |
|-----|--------|------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | 一人あたり補助額 | | | | | |
| | | | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 |
| 1 | みなくるバス | 木白野（茂川）・梅戸港線 | 406円 | 451円 | 514円 | 595円 | 617円 | 720円 |
| 2 | みなくるバス | 木白野（茂川）・梅戸港線 | 423円 | 473円 | 642円 | 790円 | 826円 | 941円 |
| 3 | みなくるバス | 大川線 | 663円 | 697円 | 683円 | 751円 | 989円 | 1,117円 |
| 4 | みなくるバス | 中屋敷線 | 550円 | 675円 | 740円 | 907円 | 1,102円 | 1,121円 |
| 5 | みなくるバス | 葛彩館線 | 806円 | 936円 | 995円 | 1,121円 | 1,126円 | 1,136円 |
| 6 | みなくるバス | 湯の児線 | 156円 | 168円 | 203円 | 242円 | 286円 | 320円 |
| 7 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線（頭石発） | 450円 | 464円 | 570円 | 628円 | 686円 | 723円 |
| 8 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線 | 207円 | 218円 | 240円 | 325円 | 376円 | 390円 |
| 9 | みなくるバス | 茂道～頭石・招川内線（頭石経由） | 259円 | 287円 | 319円 | 409円 | 446円 | 479円 |
| 10 | みなくるバス | 市街地循環線 | - | - | 716円 | 691円 | 748円 | 715円 |
| 11 | 産交バス | 水俣産交～道の駅たのうら | - | - | 853円 | 897円 | 934円 | 1,050円 |
| 12 | 産交バス | 道の駅たのうら～水俣産交 | - | - | 885円 | 944円 | 970円 | 1,118円 |
| 13 | 産交バス | 水俣産交～つなぎ温泉前 | - | - | 670円 | 657円 | 831円 | 794円 |
| 14 | 産交バス | 水俣港～つなぎ温泉前 | - | - | 846円 | 796円 | 931円 | 1,003円 |
| 15 | 産交バス | 新水俣駅～水俣産交線 | 1,927円 | 1,915円 | - | - | - | - |
| 16 | 産交バス | 新水俣駅～水俣港線 | 1,060円 | 954円 | - | - | - | - |
| 17 | 産交バス | 平国線（佐敷車庫前～水俣産交） | 1,103円 | 1,685円 | - | - | - | - |
| 18 | 産交バス | 平国線（水俣産交～佐敷車庫前） | 973円 | 1,184円 | - | - | - | - |
| 19 | 産交バス | 平国線（社教センター～水俣産交） | 2,829円 | 3,807円 | - | - | - | - |
| 20 | 産交バス | 平国線（福浦～水俣産交） | 640円 | 861円 | - | - | - | - |
| 21 | 産交バス | 平国線（平国～水俣港） | 604円 | 713円 | - | - | - | - |
| 22 | 産交バス | 平国線（平国～水俣産交） | 467円 | 589円 | - | - | - | - |
| 23 | 南国交通 | 佐潟口・水俣車庫線 | 359円 | 427円 | 508円 | 428円 | 482円 | 749円 |
| 24 | 南国交通 | 出水本町・水俣車庫線 | 436円 | 458円 | 370円 | - | - | - |
| 25 | 南国交通 | 鹿児島連絡空港バス | 1,448円 | 1,536円 | 1,556円 | 1,549円 | 1,674円 | 1,721円 |
| 平均額 | | | 768円 | 925円 | 665円 | 733円 | 814円 | 881円 |

表 H26～H31公的資金投入額の推移（乗合タクシー）

| No. | 分類 | 運行系統名 | 一人あたり補助額 | | | | | |
|-----|--------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|----------|
| | | | 一人あたり補助額 | | | | | |
| | | | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | H31 |
| 26 | 乗合タクシー | 猿郷線 | 2,176円 | 1,353円 | 1,250円 | 1,443円 | 1,588円 | 1,540円 |
| 27 | 乗合タクシー | 大迫・牧ノ内線 | 41,867円 | 16,209円 | 28,404円 | 17,102円 | 12,145円 | 20,093円 |
| 28 | 乗合タクシー | 市木線 | 2,413円 | 3,326円 | 4,495円 | 4,569円 | 5,308円 | 5,983円 |
| 29 | 乗合タクシー | 寺床・寒川線 | 4,568円 | 6,161円 | 4,194円 | 4,499円 | 3,940円 | 3,637円 |
| 30 | 乗合タクシー | 小津奈木線 | 1,667円 | 2,344円 | 2,667円 | 5,301円 | 11,956円 | 33,378円 |
| 31 | 乗合タクシー | 鬼岳線 | 3,025円 | 3,789円 | 3,461円 | 3,489円 | 3,942円 | 6,473円 |
| 32 | 乗合タクシー | 坂口・八ノ窪線 | 52,692円 | 7,952円 | 17,573円 | 15,642円 | 31,583円 | 30,391円 |
| 33 | 乗合タクシー | 神川・湯堂線 | 59,500円 | 66,317円 | 35,266円 | 42,805円 | 732,784円 | 351,220円 |
| 平均額 | | | 11,176円 | 13,431円 | 12,164円 | 11,856円 | 100,406円 | 56,589円 |

※利用者1人あたりの公的資金投入額＝年間運行欠損額÷年間利用者数

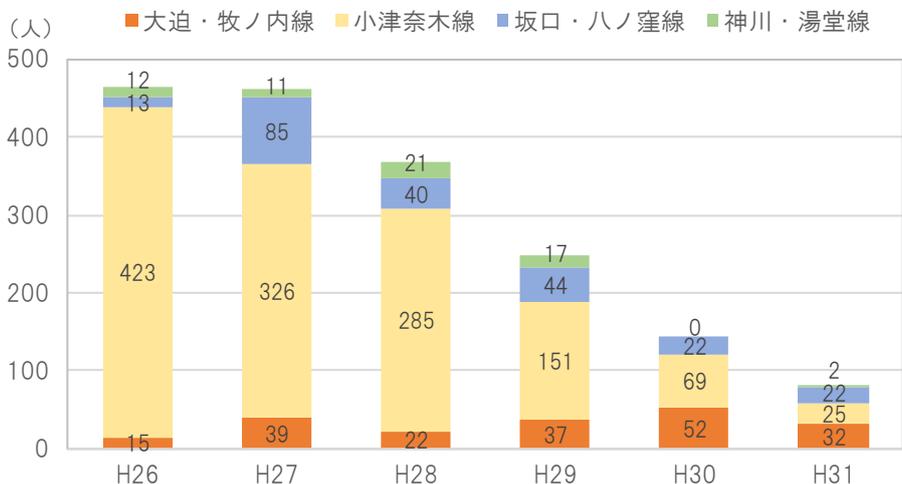


図 公的資金投入額が高い路線の輸送実績

(2) 高齢者が考える路線の維持

▶▶ 高齢者にとって使いやすい車両の導入が必要です

◆ 高齢者が考える公共交通の維持・利用向上のための考えは、“ノンステップバスなど、高齢者にとっても使いやすい車両導入を進める”（44.0%）が最も多く挙げられています。



図 バス利用者の公共交通の維持・利用向上のための考え
 (複数回答のため合算値は100%を超える) 出典: 市民アンケート調査結果

▶▶ 今後の車両の維持管理や更新時期を踏まえて車両規格の検討が必要です

◆ 高齢者の意見として、利用が少ない路線についてはバスの小型化を導入したほうが良いと思うなど、バス交通の将来を見据えて車両規格（小型化など）を検討する必要があります。



図 みなくるバス車両

○バス車両の規格に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・ みなくるバスの乗客が少ない路線では、小さいバスで良いと思う。
- ・ バスでは大きすぎるので小型マイクロにするなどしてほしい。
- ・ ワゴン車等、小型車両の循環を期待する。
- ・ もう少し小さいバスでも良いとおもう。
- ・ 小型の自動車に変えてほしい。
- ・ 満員で走っているバスを見たことがない。10人乗り程度のマイクロバスで十分。

(3) 市民が考える事業継続の意向

▶▶ 市民が考える事業継続については、今後も継続すべきと考えています

- ◆多くの高齢者が自家用車を利用し、公共交通の利用が減少することで運行サービスが低下していくため、公共交通を必要とする高齢者が利用しづらい(できない)状況となっています。
- ◆市民がもつ事業継続の意向では継続すべきとの意見が多く、継続すべきでない意見は全体の2.0%に留まっています。

○事業継続に関する意見(市民アンケート結果)

- ・現在は自分で運転できるが、免許を返納したら公共交通を利用すると思うため、今のままで続けてほしいと思う。

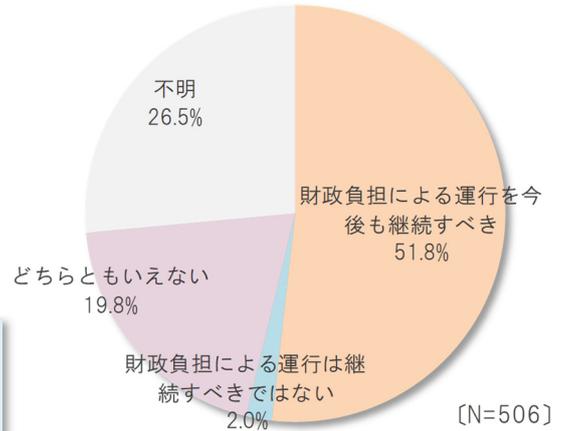


図 事業継続意向
出典:市民アンケート調査結果

▶▶ 事業継続については、財政負担の軽減に向けた工夫と運行の効率化が求められています

- ◆事業継続意向をもつ市民の考えでは、財政負担の軽減に向けた工夫が必要との意見が比較的多くなっており、今後の維持については路線の短縮・減便など運行の効率化を求めています。

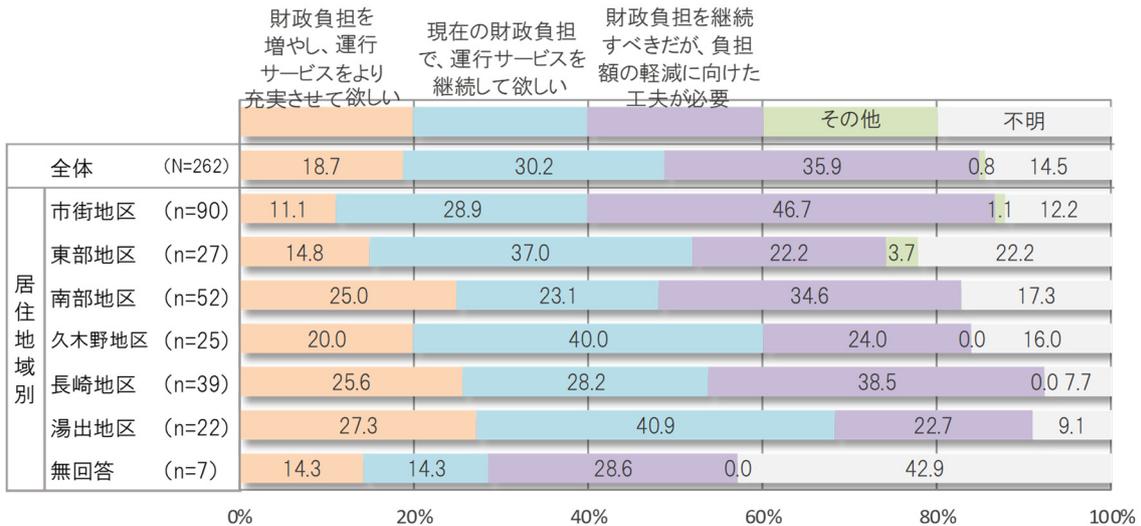


図 財政負担のあり方についての意向

出典:市民アンケート調査結果(財政負担による運行を今後も継続すべきの回答者)

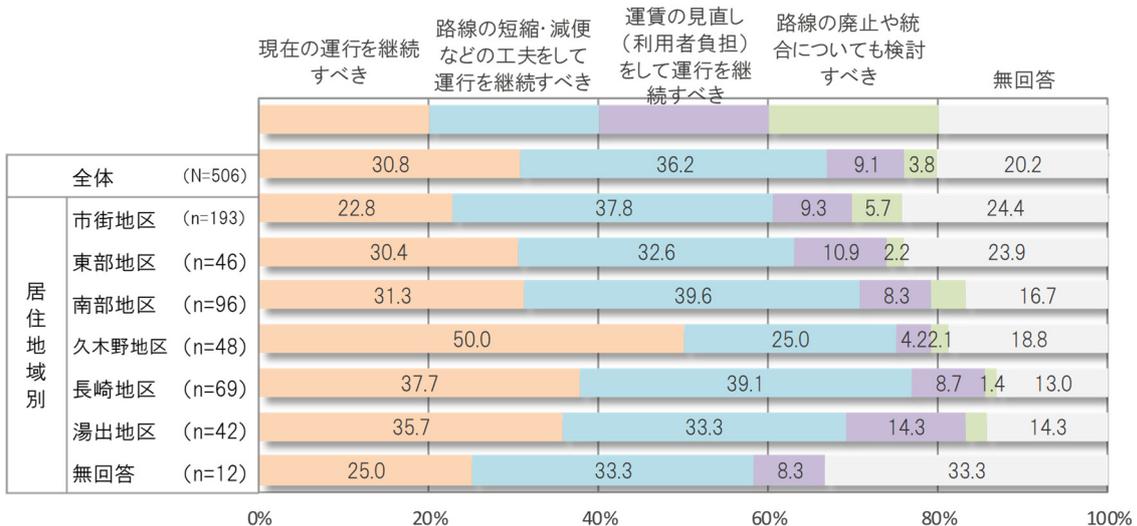


図 利用の少ない路線の今後の維持について

4-4 利用低迷路線の運行内容を効率化

▶▶乗合交通としての機能が損なわれている路線が存在しています

(1) みなくるバスの利用状況

◆みなくるバスの中には、1便平均利用者数2.0人未満など、提供サービスに見合った利用が得られていない路線が存在しています（運行1回に2人以上が乗り合っていない）。

表 各路線の便別利用率（H30.10～R1.9）

| 路線名 | 運行曜日 | ダイヤ | 系統名 | 年間利用者数 | 便平均利用者 | |
|---|--------|--------------------|-------------------------|--------|--------|------|
| 【赤バス】 木臼野・梅戸港線 (土日・祝:往路1便 目運休) | 平日 | 6:54発 | 総合医療センター～水俣駅前: 双子島～木臼野上 | 2,394 | 9.8人 | 9.8 |
| | 平日・休日 | 9:14発 | 総合医療センター～水俣駅前: 双子島～木臼野上 | 4,131 | 11.3人 | 11.3 |
| | 平日・休日 | 12:00発 | 総合医療センター～双子島・木臼野～水俣駅前 | 4,156 | 11.4人 | 11.4 |
| | 平日・休日 | 16:00発 | 総合医療センター～水俣駅前: 双子島～木臼野上 | 1,561 | 4.3人 | 4.3 |
| 【黄バス】 葛彩館線 (平日・休日) | 土日・祝 | 7:20発 | 水俣駅前～水俣市役所～葛彩館 | 54 | 0.4人 | 0.4 |
| | 平日 | 9:20発 | 葛彩館～水俣市役所～水俣駅前 | 1,239 | 5.1人 | 5.1 |
| | 平日 | 10:50発 | 葛彩館～水俣市役所～水俣駅前 | 874 | 3.6人 | 3.6 |
| | 平日 | 13:00発 | 水俣駅前～水俣市役所～葛彩館 | 769 | 3.2人 | 3.2 |
| | 平日 | 14:00発 | 葛彩館～水俣市役所～水俣駅前 | 322 | 1.3人 | 1.3 |
| | 平日 | 15:00発 | 水俣駅前～水俣市役所～葛彩館 | 566 | 2.3人 | 2.3 |
| | 平日 | 17:00発 | 葛彩館～水俣市役所～水俣駅前 | 225 | 0.9人 | 0.9 |
| 土日・祝 | 17:55発 | 葛彩館～水俣市役所～水俣駅前 | 55 | 0.5人 | 0.5 | |
| 【黄バス】 大川線 (平日・休日) | 平日 | 7:20発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 2,427 | 9.9人 | 9.9 |
| | 土日・祝 | 7:50発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 473 | 3.9人 | 3.9 |
| | 平日 | 8:30発 | 水俣駅前～深川: 葛彩館～大川公民館前 | 223 | 0.9人 | 0.9 |
| | 土日・祝 | 9:00発 | 水俣駅前～深川: 葛彩館～大川公民館前 | 124 | 1.0人 | 1.0 |
| | 平日 | 9:50発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 2,250 | 9.2人 | 9.2 |
| | 土日・祝 | 10:20発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 862 | 7.1人 | 7.1 |
| | 平日 | 11:50発 | 水俣駅前～深川: 葛彩館～大川公民館前 | 2,726 | 11.2人 | 11.2 |
| | 平日 | 12:15発 | 水俣駅前～深川: 葛彩館～大川公民館前 | 707 | 5.8人 | 5.8 |
| | 平日 | 13:10発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 459 | 1.9人 | 1.9 |
| | 平日 | 13:40発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 232 | 1.9人 | 1.9 |
| | 平日 | 14:20発 | 水俣駅前～深川: 葛彩館～大川公民館前 | 1,603 | 6.6人 | 6.6 |
| | 平日 | 15:30発 | 大川公民館前～葛彩館: 深川～水俣駅前 | 363 | 1.5人 | 1.5 |
| 【黄バス】 中屋敷線 (平日・休日) | 平日 | 7:20発 | 水俣駅前～葛彩館～中屋敷 | 325 | 1.3人 | 1.3 |
| | 平日・休日 | 8:20発 | 中屋敷～葛彩館～水俣駅前 | 2,437 | 6.7人 | 6.7 |
| | 平日 | 12:15発 | 水俣駅前～葛彩館～中屋敷 | 1,277 | 5.2人 | 5.2 |
| | 平日 | 13:15発 | 中屋敷～葛彩館～水俣駅前 | 526 | 2.2人 | 2.2 |
| | 平日 | 14:00発 | 中屋敷～葛彩館～水俣駅前 | 171 | 1.4人 | 1.4 |
| | 平日・休日 | 16:40発 | 水俣駅前～葛彩館～中屋敷 | 1,095 | 3.0人 | 3.0 |
| | 平日 | 17:40発 | 中屋敷～葛彩館～水俣駅前 | 371 | 1.5人 | 1.5 |
| 【青バス】 湯の尻線 (平日・休日) | 平日 | 7:35発 | 湯の尻～水俣市役所～水俣駅前 | 1,353 | 5.5人 | 5.5 |
| | 平日・休日 | 8:15発 | 水俣駅前～水俣市役所～湯の尻 | 1,473 | 4.0人 | 4.0 |
| | 平日・休日 | 9:30発 | 湯の尻～水俣市役所～水俣駅前 | 3,724 | 10.2人 | 10.2 |
| | 平日・休日 | 12:00発 | 水俣駅前～水俣市役所～湯の尻 | 2,298 | 6.3人 | 6.3 |
| | 平日・休日 | 12:40発 | 湯の尻～水俣市役所～水俣駅前 | 1,502 | 4.1人 | 4.1 |
| | 平日 | 14:00発 | 水俣駅前～水俣市役所～湯の尻 | 1,103 | 4.5人 | 4.5 |
| | 平日 | 14:40発 | 湯の尻～水俣市役所～水俣駅前 | 572 | 2.3人 | 2.3 |
| | 平日 | 15:15発 | 水俣駅前～水俣市役所～湯の尻 | 872 | 3.6人 | 3.6 |
| | 平日 | 15:30発 | 水俣駅前～水俣市役所～湯の尻 | 292 | 2.4人 | 2.4 |
| | 平日 | 16:00発 | 湯の尻～水俣市役所～水俣駅前 | 871 | 3.6人 | 3.6 |
| | 平日 | 16:35発 | 水俣駅前～水俣市役所～湯の尻 | 658 | 2.7人 | 2.7 |
| | 平日 | 17:20発 | 湯の尻～水俣市役所～水俣駅前 | 447 | 1.8人 | 1.8 |
| 【おれんじバス】 茂道～頭石・招川内 線 (平日・休日) | 平日 | 7:20発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～頭石 | 1,329 | 5.4人 | 5.4 |
| | 平日 | 7:20発 | 招川内～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 1,443 | 5.9人 | 5.9 |
| | 平日 | 7:30発 | 頭石～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 357 | 3.0人 | 3.0 |
| | 平日 | 8:35発 | 頭石～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 2,354 | 9.6人 | 9.6 |
| | 平日 | 8:40発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～招川内 | 5,326 | 21.8人 | 21.8 |
| | 平日 | 8:45発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～招川内 | 1,761 | 14.6人 | 14.6 |
| | 平日 | 9:50発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～招川内 | 3,964 | 16.2人 | 16.2 |
| | 平日 | 10:00発 | 招川内～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 6,029 | 16.5人 | 16.5 |
| | 平日 | 11:30発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～頭石 | 1,688 | 14.0人 | 14.0 |
| | 平日 | 11:30発 | 招川内～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 3,813 | 15.6人 | 15.6 |
| | 平日 | 12:20発 | 茂道漁港～水俣駅前: 頭石～招川内 | 3,374 | 13.8人 | 13.8 |
| | 平日 | 12:50発 | 頭石～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 1,280 | 10.6人 | 10.6 |
| | 平日 | 14:00発 | 招川内～頭石: 水俣駅前～茂道漁港 | 3,007 | 12.3人 | 12.3 |
| | 平日 | 14:30発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～招川内 | 650 | 5.4人 | 5.4 |
| | 平日 | 15:40発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～頭石 | 1,492 | 6.1人 | 6.1 |
| | 平日 | 15:50発 | 招川内～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 991 | 8.2人 | 8.2 |
| | 平日 | 17:00発 | 頭石～流合橋: 水俣駅前～茂道漁港 | 1,456 | 6.0人 | 6.0 |
| | 平日 | 17:40発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～頭石 | 670 | 5.5人 | 5.5 |
| 平日 | 17:40発 | 茂道漁港～水俣駅前: 流合橋～招川内 | 1,073 | 4.4人 | 4.4 | |
| 【さくらバス】 市街地循環線 (平日・休日) | 平日・休日 | 7:00発 | エコパーク～新水俣駅 | 1,084 | 3.0人 | 3.0 |
| | 平日・休日 | 7:40発 | 新水俣駅～エコパーク | 271 | 0.7人 | 0.7 |
| | 平日・休日 | 9:53発 | エコパーク～新水俣駅 | 1,512 | 4.1人 | 4.1 |
| | 平日・休日 | 10:22発 | 新水俣駅～エコパーク | 1,036 | 2.8人 | 2.8 |
| | 平日・休日 | 12:56発 | エコパーク～新水俣駅 | 743 | 2.0人 | 2.0 |
| | 平日・休日 | 13:25発 | 新水俣駅～エコパーク | 779 | 2.1人 | 2.1 |
| | 平日・休日 | 16:05発 | エコパーク～新水俣駅 | 586 | 1.6人 | 1.6 |
| | 平日・休日 | 16:34発 | 新水俣駅～エコパーク | 624 | 1.7人 | 1.7 |
| | 平日・休日 | 17:56発 | エコパーク～新水俣駅 | 324 | 0.9人 | 0.9 |
| | 平日・休日 | 18:25発 | 新水俣駅～エコパーク | 607 | 1.7人 | 1.7 |

(2) 乗合タクシーの利用状況

◆乗合タクシー路線には、1便平均利用者数1.0人未満が多く、利用が少ない路線のデマンド化や路線の廃止・見直し基準を運用する必要があります（運行1回に1人以上が乗車していない）。

表 各路線の便別利用率（H30.10～R1.9）

| 路線名 | 運行曜日 | ダイヤ | 系統名 | 年間利用者数 | 便平均利用者 |
|--------------------|------|--------|--------------------|--------|--------|
| 猿郷線 (平日) | 月～金 | 8:00発 | 猿郷団地～総合医療センター～水俣駅前 | 366 | 1.40人 |
| | 月～金 | 9:30発 | 猿郷団地～総合医療センター～水俣駅前 | 1,016 | 3.89人 |
| | 月～金 | 12:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～猿郷団地 | 562 | 2.15人 |
| | 月～金 | 13:00発 | 猿郷団地～総合医療センター～水俣駅前 | 428 | 1.64人 |
| | 月～金 | 14:30発 | 水俣駅前～総合医療センター～猿郷団地 | 357 | 1.37人 |
| 大迫・牧ノ内線 (毎週月曜日) | 月曜日 | 7:50発 | 大迫団地～総合医療センター～水俣駅前 | 23 | 0.43人 |
| | 月曜日 | 12:20発 | 水俣駅前～総合医療センター～大迫団地 | 8 | 0.15人 |
| | 月曜日 | 14:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～大迫団地 | 1 | 0.02人 |
| 市木線 (毎週火曜日) | 火曜日 | 7:30発 | 市の木～総合医療センター～水俣駅前 | 88 | 1.69人 |
| | 火曜日 | 12:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～市の木 | 52 | 1.00人 |
| | 火曜日 | 14:30発 | 水俣駅前～総合医療センター～市の木 | 20 | 0.38人 |
| 寺床・寒川線 (毎週火曜日) | 火曜日 | 7:30発 | 寺床～総合医療センター～水俣駅前 | 134 | 2.58人 |
| | 火曜日 | 12:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～寺床 | 110 | 2.12人 |
| | 火曜日 | 13:30発 | 水俣駅前～総合医療センター～寺床 | 117 | 2.25人 |
| 小津奈木線 (毎週水曜日) | 水曜日 | 7:50発 | 合畑入口～総合医療センター～水俣駅前 | 17 | 0.33人 |
| | 水曜日 | 12:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～合畑入口 | 6 | 0.12人 |
| | 水曜日 | 14:30発 | 水俣駅前～総合医療センター～合畑入口 | 2 | 0.04人 |
| 鬼岳線 (毎週水曜日) | 水曜日 | 7:50発 | 鬼岳上～総合医療センター～水俣駅前 | 66 | 1.27人 |
| | 水曜日 | 12:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～鬼岳上 | 62 | 1.19人 |
| | 水曜日 | 14:10発 | 水俣駅前～総合医療センター～鬼岳上 | 13 | 0.25人 |
| 坂口・八ノ窪線 (毎週金曜日) | 金曜日 | 7:30発 | 葛原～八ノ窪上～総合医療センター | 17 | 0.33人 |
| | 金曜日 | 12:10発 | 総合医療センター～八ノ窪上～葛原 | 4 | 0.08人 |
| | 金曜日 | 14:10発 | 総合医療センター～八ノ窪上～葛原 | 1 | 0.02人 |
| 神川・湯堂線 (毎週金曜日) | 金曜日 | 7:40発 | 神川小茂道～湯堂～総合医療センター | 1 | 0.02人 |
| | 金曜日 | 12:20発 | 総合医療センター～湯堂～神川小茂道 | 0 | 0.00人 |
| | 金曜日 | 14:20発 | 総合医療センター～湯堂～神川小茂道 | 1 | 0.02人 |

出典：年間輸送実績資料

〈交通事業者の視点〉

○みなくるバス

- ・土日の朝に湯の鶴温泉へ行っても帰りの時刻が遅く利用しづらい（運行の時間間隔があいている）との市民の声があり、湯の児・湯の鶴の路線は、土日の運行便数を増やしたほうが利用しやすいと思う。
- ・木臼野・梅戸港線は、運行時間が長く運転手の負担となっているため、梅戸方向と木臼野方向で路線を分けるなどルートを短縮して運行時間を短くすることが望ましい。

○乗合タクシー

- ・各路線の運行時間を11時台に早めて運行しても良いと思う。
- ・利用の少ない路線については、予約制の運行にしても良いと思う。
- ・高齢者は午前中に買い物などを済ませて帰る方が多いので、乗合タクシー各路線の帰りの便を11時台にしても良いと思う。14時台の利用者は少ない。
- ・寺床・寒川線は12時～13時台の利用が少なく、利用者のニーズに合っていないので11時台に変更しても良いと思う。

(3) 路線等の廃止・見直し基準の周知と運用

- ◆みなくるバス、乗合タクシーにおける利用が著しく低迷している路線については、H28年に各路線の評価方法と廃止・見直し基準を策定しています。
- ◆1便平均の利用者数が2.0人未満など、乗合としての機能が損なわれている路線を対象として評価を行い、地域住民への周知、自治会への通知・説明会を実施し、廃止・見直し基準の運用を行います。

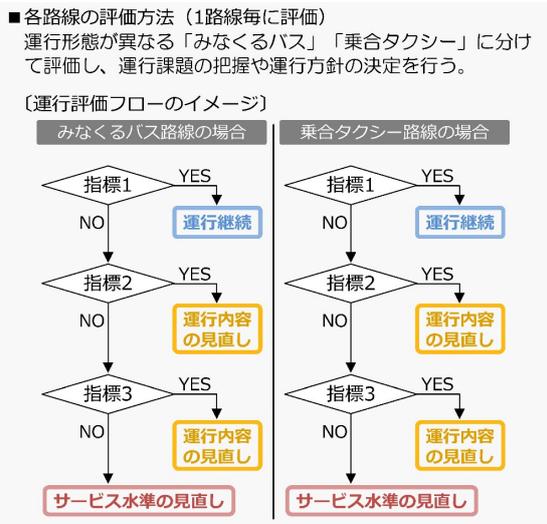


図 各路線の評価方法

① 1便あたりの平均利用者数 2人以上

視点 平均値でみた時に、“乗合交通”として最低限必要な数値（1回の運行に対して2人以上が乗り合って利用している）

対象 各路線の便毎（みなくるバス・乗合タクシー）
条件 年間利用者数 ÷ 年間運行便数 > 2人

② 1便あたりの平均利用者数 1人以上

視点 平均値でみた時に“空車”の運行がない数値（1回の運行に対して1人以上が利用している）

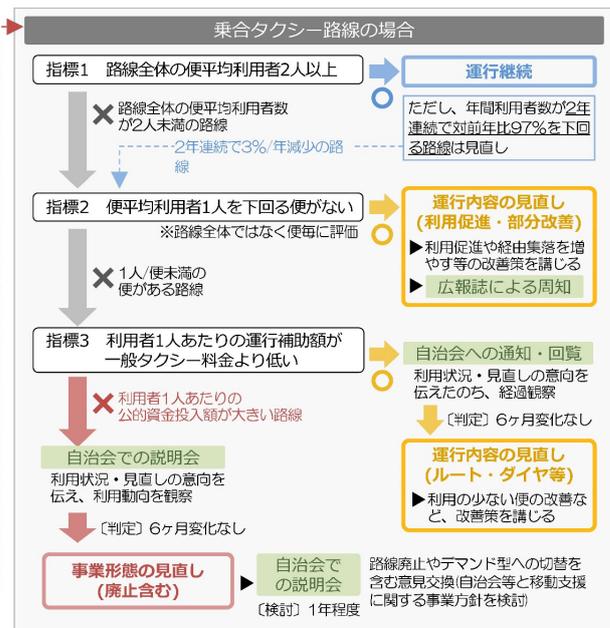
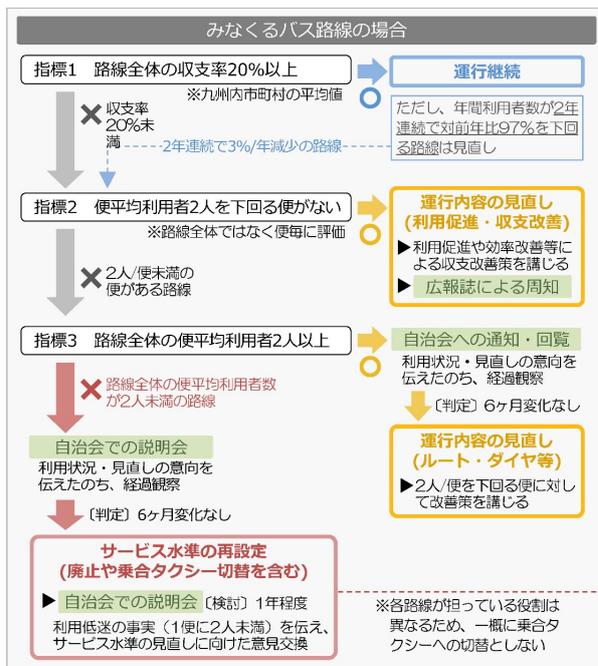
対象 各路線の便毎（みなくるバス・乗合タクシー）
条件 年間利用者数 ÷ 年間運行便数 > 1人

③ 利用者1人あたりの運行補助額が一般タクシー料金より低い

視点 利用者1人に対する公的資金投入額が、ドア・ツー・ドアで利用できる“タクシー”の料金よりも高額とならない（行政によるバスサービス等の提供が適当でない）

対象 路線毎（路線バス・みなくるバス・乗合タクシー）
条件 運行補助額 ÷ 利用者数 < 1回のタクシー料金(起～終)

図 評価指標



市民との“公共交通を守り育てる”意識の共有

定期的に自治会へ利用状況を通知するなど、目標を市民と共有し、“路線廃止になる可能性がある”問題（危機感）を理解してもらう仕組みを検討（インセンティブ制等）

図 路線の廃止・見直し基準の策定

出典：水俣市地域公共交通網再編等実施計画策定調査業務

(参考) みなくるバス

サービス改善等

- ◆みなくるバスは、年間101,295人（H30）に利用されていますが、利用者数は減少傾向にあります（H26年から8.5%減少）。
- ◆主に高齢者の通院や買い物など、生活に必要なサービスを提供していますが、サービス改善とともに更なる利用促進が必要です。

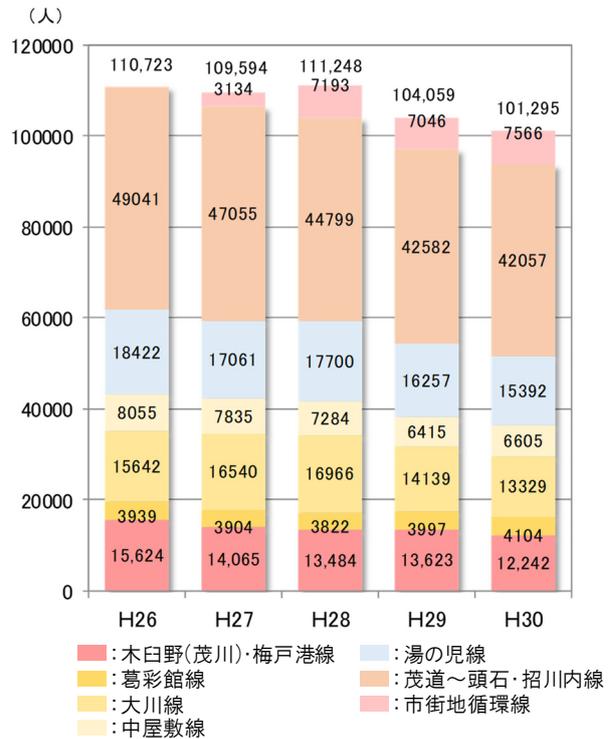


図 みなくるバスの年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料(各年10月～9月)

(参考) 乗合タクシー

路線廃止・サービス改善

- ◆乗合タクシーは、年間3,472人（H30）に利用されていますが、利用者数は減少傾向にあります（H26年から22.9%減少）。
- ◆主に郊外部における高齢者の移動手段を担っていますが、利用しにくい運行内容を改善し、更なる利用促進が必要です。

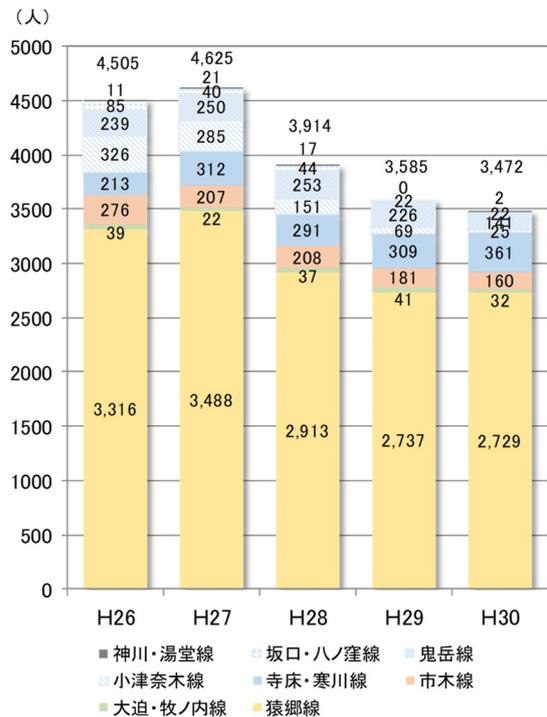


図 乗合タクシーの年間輸送人員

出典：年間輸送実績資料(各年10月～9月)

4-5 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進

市内の乗り継ぎ拠点・主要施設における自転車利用案内の充実を図ります

- ◆自転車市民共同利用システムの登録者数は増加傾向にあるものの、利用者数は減少傾向にあるため、市民・来訪者に向けた自転車の利用案内を充実し、利用促進を図ります。（H29年に熊本地震の影響で稼働台数が大きく減少している）
- ◆市民・来訪者の過度な自家用車利用を低減するために乗り継ぎ拠点となる駅や主要施設で市内を回遊する移動手段としての利用啓発を図ります。



図 自転車市民共同利用システム



図 自転車市民共同利用システムの利用回数

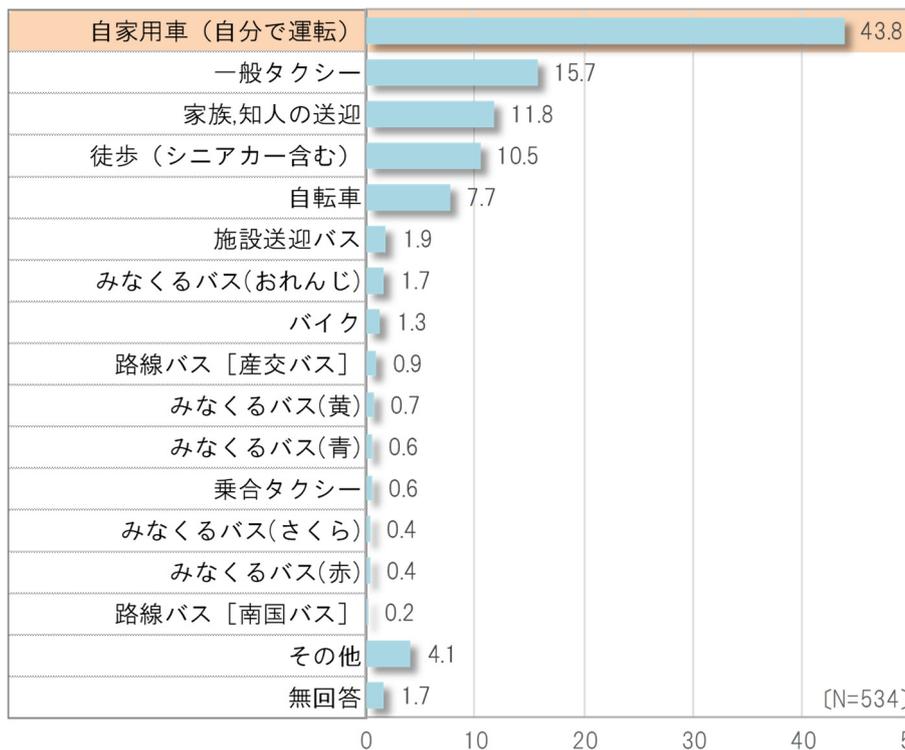


図 駅・施設からの(までの)移動手段(複数回答のため合算値は100%を超える)

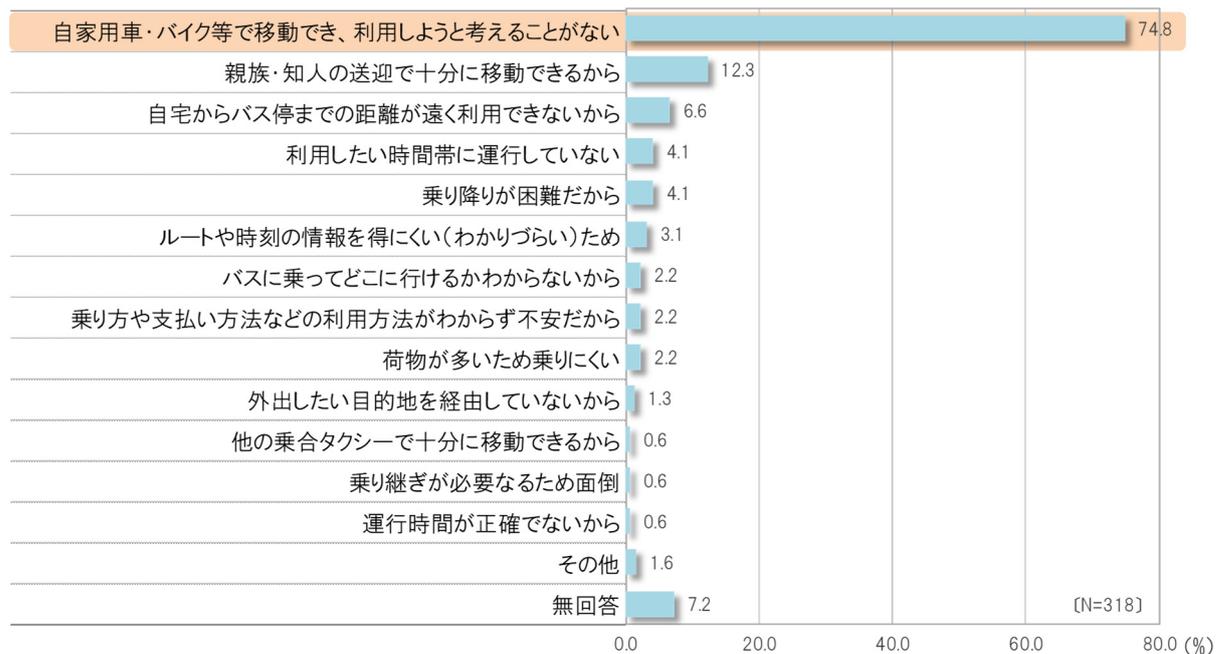
出典: 来訪拠点における聞き取り調査

4-6 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

(1) 公共交通へ利用を転換

▶▶ 自家用車を利用する高齢者に公共交通を利用できるきっかけが必要です

- ◆自家用車への依存度が高い市民意識では、公共交通を利用しようと思えることがないとの意向が大きな割合を占めています。
- ◆自家用車に頼る暮らしから、バス等を適度に利用することを考えてもらうためのきっかけが必要であり、公共交通を利用する習慣の定着を図る必要があります。



出典：市民アンケート調査結果

図 バスを利用しない理由（複数回答のため合算値は100%を超える）

(2) 公共交通を利用しない高齢者の心理

▶▶ 自家用車利用・送迎などにより、公共交通の利用意識が低くなっています

- ◆みなくなるバスや路線バス、乗合タクシーは乗り場が近い等を理由に利用されている一方で、自家用車利用の定着により、公共交通の利用割合は低くなっています。

表 バス交通の利用状況（要約）

| 項目 | 利用率 | 利用状況 | 利用しない理由 |
|--------------------------|-------|---|--|
| 路線バス ・ みなくなる バス | 19.8% | (利用頻度) ・月1回程度 (利用目的) ・通院、買い物 (利用する理由) ・他に交通手段がない ・自宅がバス停に近い | ・自家用車等を利用(利用を考える事がない) ・親族等の送迎で十分に移動できる ・自宅からバス停までの距離が遠い ・利用したい時間帯に運行していない など |
| 乗合 タクシー | 2.0% | (利用頻度) ・月2～3回 (利用目的) 買い物、通院 (利用する理由) ・自宅がバス停に近い ため | ・自家用車等を利用(利用を考える事がない) ・親族等の送迎で十分に移動できる ・自宅からバス停までの距離が遠い ・利用したい時間帯に運行していない など |

出典：市民アンケート調査結果

(3) 利用促進企画

▶▶ 継続した利用促進を行うとともに高齢者等をターゲットとした利用促進が必要です

◆個々の市民が生活行動を変えることは難しく、公共交通を利用する習慣として普段の生活に定着していくよう、ターゲット（高齢者など）に応じた乗り方教室、自発的な公共交通選択を促す呼びかけなど、企画の定期的な実施などに取り組むことが重要です。



図 市の広報誌（H29.2）

〈現在までの取り組み実績〉



図 園児に向けたバスの乗り方教室

○利用促進に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・フリー乗降区間があることを知らなかったので、もっと無料体験する機会があれば良いと思う。
- ・介護者がいたらバスに車イスでも乗れるのか分からないので情報提供・PRなどを行ってほしい。

○交通事業者の視点

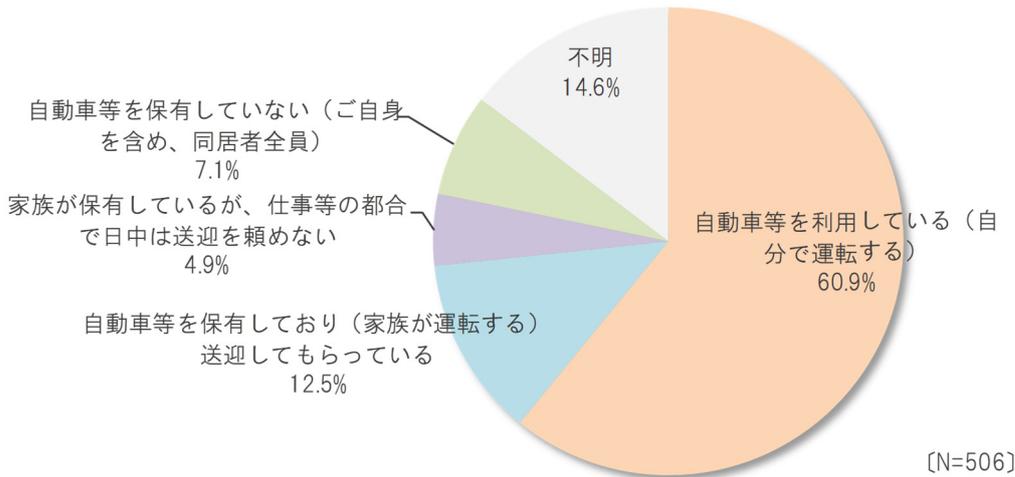
- ・今後は高齢化が進むため、高齢者を対象とした乗り方教室の実施も良いと思う。湯の鶴温泉センターや葛彩館などで乗り方教室を実施し、帰りは実際にバスを利用して帰宅する方法も考えられる。バスの乗り方と同様にステップの距離感などを認知してもらうことも必要だと思う。

4-7 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進

(1) 高齢者の自家用車利用状況と返納意思

▶▶ 高齢者による自家用車利用の移動環境が多くみられます

- ◆市民の生活行動では、全体の60.9%が自家用車を利用（自分で運転）し、高齢者の自家用車への依存度も高い状況が確認されます（高齢ドライバーによる事故危険性が懸念）。
- ◆一方で、全体の12.0%は「自家用車を保有していない」または「家族等に送迎を頼めない」等の移動困難な方が存在しています。

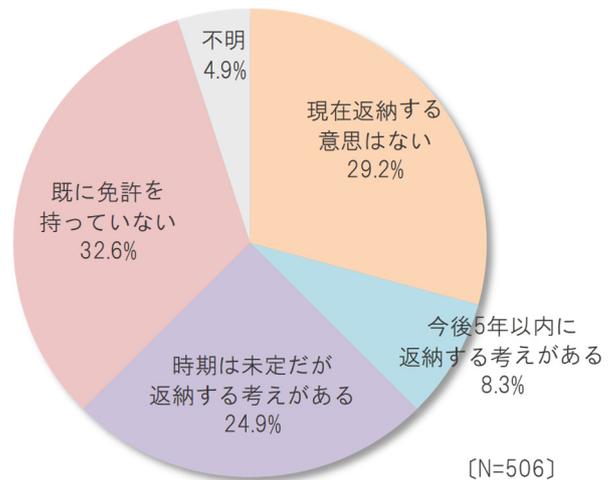


出典：市民アンケート調査結果

図 市民の自動車等の利用状況

▶▶ 高齢者の多くが免許を保有しながらも、免許返納の必要性を感じています

- ◆高齢者は、全体の約1/3（32.6%）が既に運転免許を持っていませんが、全体の65.2%は運転免許を保有しています。
- ◆運転免許を保有する高齢者の半数以上は、時期未定を含めて、免許返納の必要性を感じながら暮らしている状況です。



出典：市民アンケート調査結果

図 運転免許の返納についての考え

○免許返納に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・免許を返納したが、みなくるバス、乗合タクシーの停留所まで距離があり、回数券を使用できない。免許返納の特典を高齢者の身になって再検討してほしい。
- ・高齢者の増加に伴い、自家用車に乗れなくなった場合に公共交通が必要になる。
- ・免許を返納しようと思ってもバスの時間が合わなかったりするので高齢者に利用しやすいものを希望する。

(2) 現状の免許返納特典制度

▶▶ 免許返納特典の申請者数は増加傾向にあります

- ◆平成28年度10月より免許自主返納特典制度を実施していますが、調査結果より返納特典の制度を知らない方もいるため、地域住民へ周知・宣伝の強化を図る必要があります。
- ◆免許返納特典制度の申請者数は、上昇傾向にあり、公共交通への利用転換が見込まれます。



図 免許返納特典ポスター

○運転免許返納特典

- ・みなくるバスの回数券 / 150円 (50回分)
- ・乗合タクシーの回数券
150円 (50回分) / 猿郷線
300円 (25回分) / 大迫・牧ノ内線、小津奈木線、鬼岳線、坂口・八ノ窪線、神川・湯堂線
500円 (15回分) / 市木線、寺床・寒川線

社会的にも免許証返納の機運が高まっていることもあり、令和元年度は例年でない勢いで申請が来ている状態です

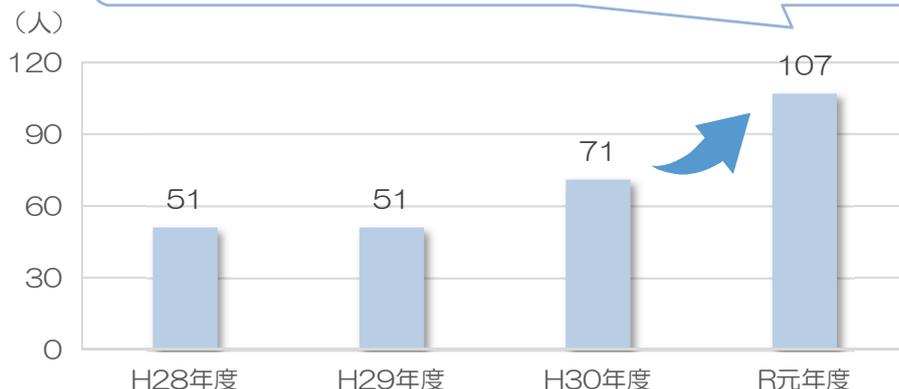


図 免許返納特典制度の申請者数 (R1.12末時点)

4-8 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実

▶▶ 来訪者の公共交通割合は低くなっています

- ◆ 来訪拠点におけるヒアリング調査結果より、駅までの（からの）移動手段として公共交通を利用している割合が3.7%と前計画時（H26）よりも低くなっています。
- ◆ 来訪者にとって利用しやすいバスの乗り継ぎ案内を充実させ、利用を啓発するポスターの作成など、利用案内の強化を図る必要があります。
- ◆ また、来訪者が多く集まるイベント時に公共交通を利用してもらうように公共交通の利用案内の周知活動、利用促進策の推進などを行う必要があります。

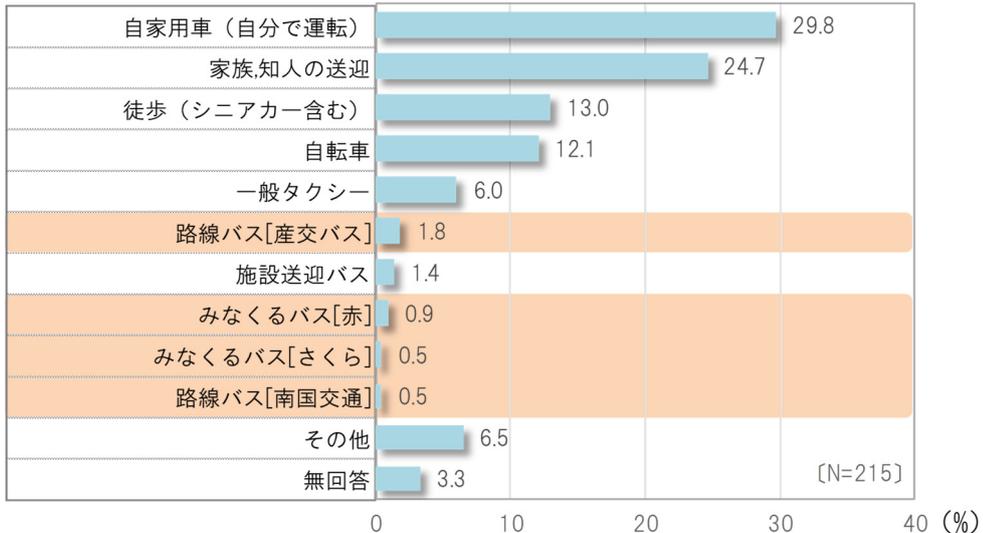


図 駅まで（からの）の移動手段（再掲）
出典：来訪拠点におけるヒアリング調査結果

▶▶ 来訪者が集まるイベントにおける公共交通利用案内の充実が必要です

- ◆ 来訪者が多く集まるイベントのローズフェスタなどにおける公共交通の利用増加を図るためにわかりやすい利用案内と事前の周知・宣伝が必要です。



図 ローズフェスタのチラシ（再掲）

公共交通の
利用案内

▶▶ 乗り継ぎを促進する分かりやすい案内が必要です

- ◆ 新水俣駅における新幹線降車後のバス乗り継ぎ案内は、駅構内にはバス乗り場の方向案内のみとなっており、運行時刻表の設置や乗り継ぎを促進するポスターの設置などが必要です。
- ◆ 乗り継ぎの拠点となるバス乗り場の時刻表に他のバス交通の乗り継ぎ時刻表を案内し、バス移動による利便性向上を図ります。

○ 乗り継ぎに関する高齢者の声（市民アンケート結果）
 ・ 新幹線から降りてもバスの時間連絡がなく、連携していない。

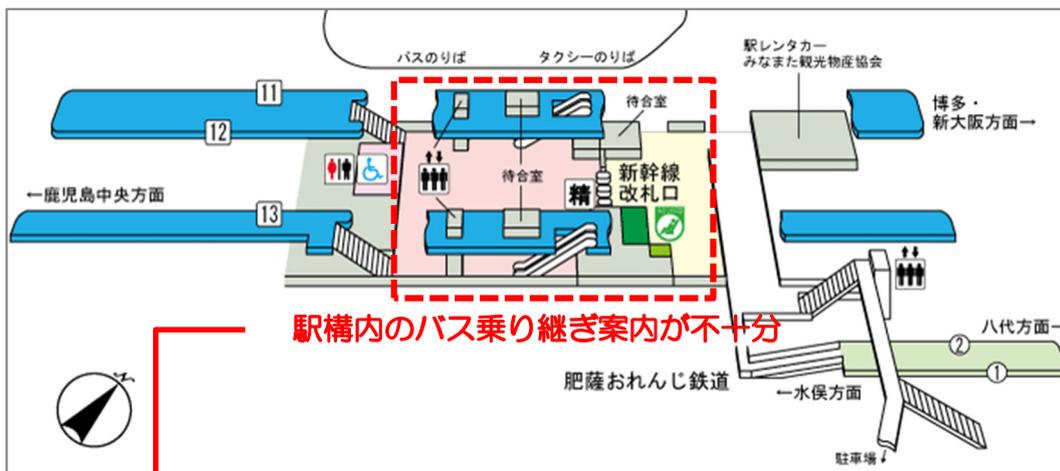


図 新水俣駅の構内図（JRおでかけネットHP）



駅構内の乗換案内



駅前広場の乗換案内

(参考) 乗り継ぎ強化を図る取り組み状況

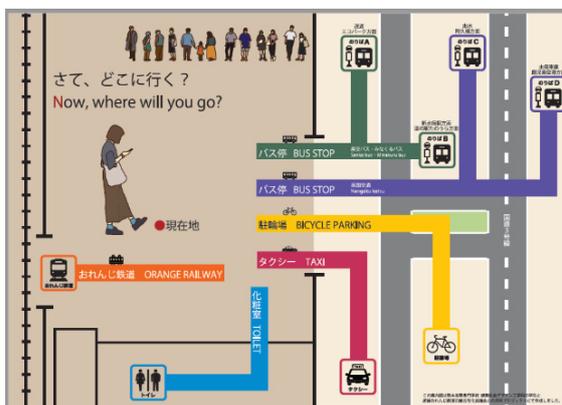


図 案内看板（水俣駅構内）



図 バス沿線ガイドマップ

4-9 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

(1) 市役所仮庁舎までの移動に不便を感じた経験

▶▶ 利用者の中には市役所仮庁舎までバスが停まらず、不便を感じている方が存在します

◆ 市民に利用される市役所は、仮庁舎までバスが停まらず不便を感じる方がバス利用者の約4割、乗合タクシー利用者の3割を占めています。

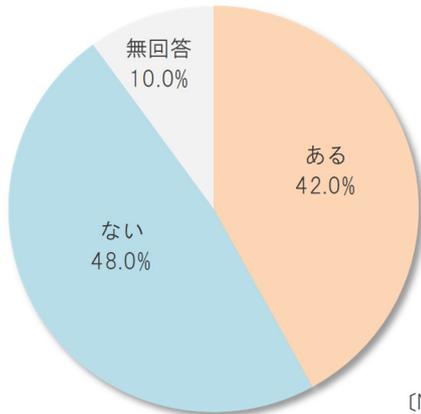


図 バス利用者が不便を感じた経験

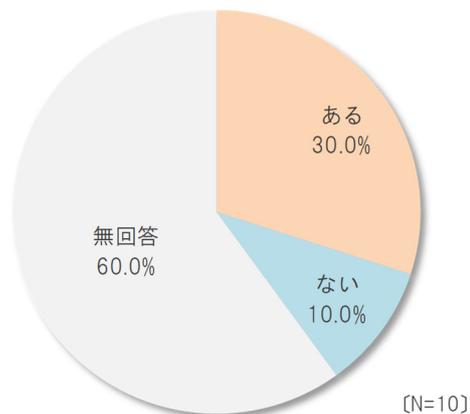


図 乗合タクシー利用者が不便を感じた経験

出典：市民アンケート調査結果

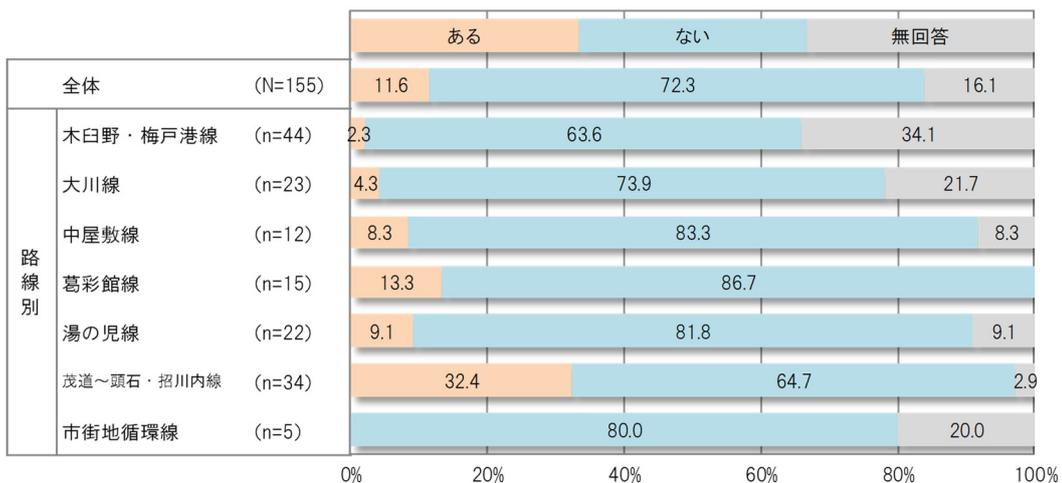


図 不便を感じた経験（路線別）

出典：みなくるバス乗降調査結果



図 市役所仮庁舎周辺の路線図

(2) 市役所本庁舎の乗り継ぎ機能

市役所本庁舎の完成後も乗り継ぎ機能の強化が必要です

◆市民要望として、みなくるバスの乗り継ぎの利便性向上と乗り場の待合環境の充実が挙げられ、本庁舎完成後の乗り継ぎ案内の強化やベンチ等の設置による待合サービス・利便性の向上が必要です。



図 本庁舎完成後の乗り場

○乗り継ぎ機能に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・湯の鶴から新水俣駅への直接ルートか、乗り継ぎの利便性を向上させてほしい。
- ・足の悪い人がいるのでバス停に座るイスがほしい。



図 公共交通の維持・利用向上のための考え

(複数回答のため合算値は100%を超える) 出典:市民アンケート調査結果

(参考) みなくるバスの情報案内状況

◆平成31年4月のダイヤ改正にあわせて、みなくるバスの停留所208箇所全ての張替えを実施しました。またバス停留所の時刻表更新にあわせて、紙媒体の時刻表の改訂を実施しました。



図 バス時刻表（紙媒体）



図 バス停留所の看板

4-10 観光タクシーの企画・検討

▶▶ H29年度以降実施していない1,000円得タクシーは再開の要望が多いです

◆再開の要望が多い1,000円得タクシーの代替手段として、実現可能な観光タクシーの運行について、交通事業者や関係者と相互に協力して検討を行います。

○1,000円得タクシーに関する交通事業者の視点

- ・利用促進の一つとして1,000円得タクシーの運行内容を見直して復活することも良いと思う。
- ・1,000円得タクシーは非常に良かったと利用者の声を聞く。
- ・利用者から1,000円得タクシーは非常に良かったと聞くので、財政的な負担があると思うが条件を変えてもう一度やってみてはどうか。



図 H26年時のチラシ

4-11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化

▶▶ 公共交通を使って外出する際の“目的”を創出する企画が必要です

- ◆公共交通サービスは“安全で便利な移動”を提供するものですが、外出目的がなければ移動が生まれることはなく、単に移動手段を用意しても利用は見込むことはできません。
- ◆バス利用者の利用目的は、買い物・通院が多くを占めており、買い物・通院目的に合わせた利用促進企画が必要です。

○交通事業者の視点

- ・市内の高齢者が減少しているので、外出を促進してバスを利用してもらうような企画が今後必要になると思う。

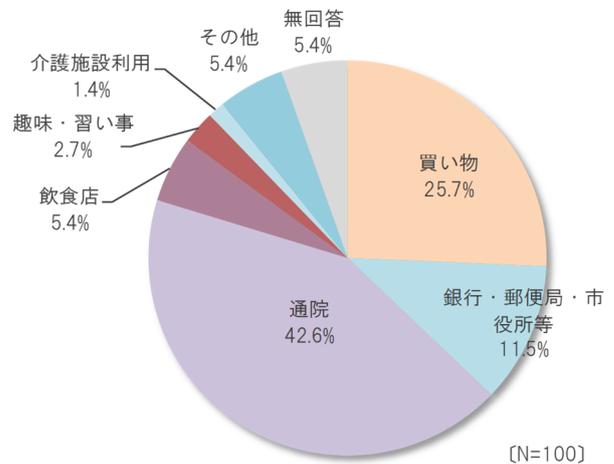


図 バスを利用する主な目的

出典：市民アンケート調査結果

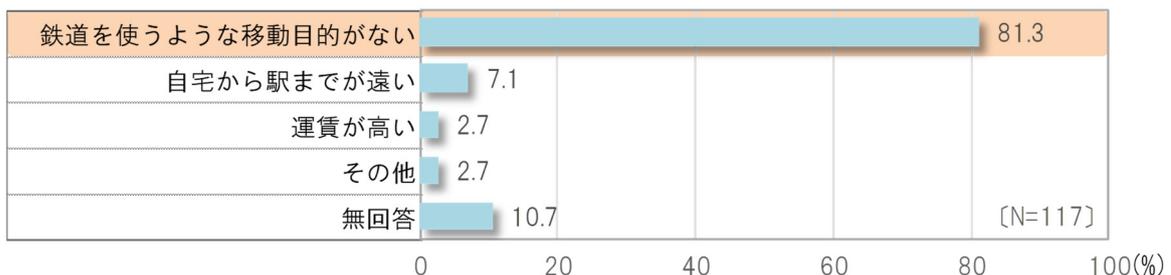


図 肥薩おれんじ鉄道を利用しない理由

出典：みなくるバス乗降調査結果

▶▶ イベントに合わせた臨時便の運行など、交通事業者等と連携した取組が必要です

- ◆ 水俣市地域公共交通網形成計画（H26）の策定後、イベントや地域行事に合わせた公共交通の利用企画などの取組が実施されていないため、交通事業者等と連携してイベントにおける公共交通の利用促進が必要です。



図 第8回みかんかんかん祭のチラシ



図 でかくっかみなまたスタンプラリーのチラシ

出典：みなまた観光物産協会

▶▶ 公共交通の維持・利用促進を図るために地域住民や観光客への周知が必要です

- ◆ 本市には、他の自治体ではみられない色つきのみなくるバスがあります。みなくるバスを目当てに訪れる観光客が増えるように交通結節点となる鉄道駅や観光地であるエコパーク水俣にみなくるバスの周知が必要です。
- ◆ 第6次水俣市総合計画にも掲げられる肥薩おれんじ鉄道の利用促進を図るために、鉄道を利用したイベントの企画・周知が必要です。

○交通事業者の視点

- ・ 色つきのバスは、他の自治体でみても少なく珍しいと思うので、駅やエコパークなどの観光名所でみなくるバスの絵はがきなどを配布して宣伝することも必要だと思う。

○周知・宣伝に関する高齢者の声（市民アンケート結果）

- ・ 市民全体への広報、教宣が不足していると思う。小中高生や日頃働いている人に聞いてみなくるバスのルートや乗合タクシーについて感心もないので学校や職場で機会を作り、教宣してほしい。



図 本市の観光入込客数の推移



図 肥薩おれんじ鉄道の案内

■ 目標の達成状況と課題を踏まえた今後の方向性

方針1 市民の満足度向上に向けた公共交通サービスの強化

目標1 水俣市民の公共交通利用の促進

H26計画の調査結果や市民から寄せられる要望意見等を踏まえ、バス停の設置位置や新水俣駅へのアクセス向上、外出したい施設へのニーズを再検証など、運行サービスの見直しによる利用者の減少割合抑制に取り組み、路線の持続性向上を目指す。
また、水俣市内を運行する民間路線バスも対象として利用促進を図る。

達成度：△

※みなくるバス・乗合タクシー利用者数

目標：約105,000人（H31） → 実績：104,767人（H31）

<達成状況>

▶ 市民ニーズに合わせた運行サービスの見直しが行われたか

- ・市民が外出したい施設ニーズに合った路線が設定されているのか？
- ・市民が求めるバス停の位置になっているのか？

H26市民アンケートより外出したい施設で病院、新水俣駅が多くそのほか水光社や湯の鶴温泉が挙げられ、市民が外出したい施設を経由するルートとなっていた。市民が求めるバス停の位置については、H28年におれんじバス（下大森）、H29年に赤バス（はげ集荷場前）の停留所を市民要望に対応して新設を行っている。しかし、現状市民から乗り場移設やルート延伸、運行時刻の見直しなどの要望がある。バス利用者からの改善要望として「利用しやすい運行時間にしてほしい」が最も多い。また、今後は行政と地区住民が話し合い、助け合って移動できる体制が必要との意見も挙げられる。

- ・新水俣駅へのアクセスが向上されたのか？

新水俣駅のバス接続を強化するために新幹線利用の多い時間帯に接続できるダイヤを設定し、平成28年4月に新水俣駅と市街地間を循環するさくらバスを新設して新水俣駅へアクセスの向上を図った。

▶ 民間路線バスも対象とした利用促進が行われたのか？

民間路線バス（みなくるバス）を対象とした園児の乗り方教室を実施しており、H31年度には計7回の乗り方教室を実施している。一方で、乗合タクシーを対象とした乗り方教室などの利用促進が行われていない。

目標2 自転車の利用促進

市内主要箇所を整備を進めてきた自転車市民共同利用システムの継続的な維持、情報発信に努めながら中心部や観光拠点における移動手段として自転車利用を促進。

達成度：○

※自転車市民共同利用システムの登録者数

目標：1,064人（H31） → 実績：1,134人（H31）

<達成状況>

▶ 自転車市民共同利用システムは維持できたのか？

市のHP上で自転車市民共同利用システムに関する情報発信を行っており、R1年9月時点では市内4箇所（道の駅みなまた、新水俣駅、水俣駅、Ms City）に設置がされており、登録者数は1,139人と目標値を上回っている。

▶ 自転車利用を促進できたのか？

新水俣駅における公共交通利用啓発ポスターの作成が計画されていたが、ポスターを設置した利用促進の実施には至らなかった。

前計画の取組結果と市民ニーズの再検証からみえる課題

課題1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善

(乗り場・ルート)

○現状の路線は市民の外出したい施設を経由している一方で、乗り場を水光社など主要施設の近くに移設してほしいとの要望があるため、市民にとってより利用しやすい乗り場の移設を検証する

○市民の要望で挙がる現状のバス路線が乗り入れていない地域（夕陽ヶ丘団地、祇園町、八幡町など）に接続する路線のルート延伸・乗合等の導入を検討する

(運行時刻)

○バスの年間利用実績・市民の外出行動より、午後の利用が低迷していることを踏まえて、市民の外出行動にあわせた運行時刻を再検証する

○市民から“休日に温泉を利用した後に帰る時間が合わない”との意見が挙がっており、休日の施設利用を考慮した運行時刻を検証する

課題2 市民ニーズを把握する機会の確保

○利用が低迷している路線（みなくるバス大川線や乗合タクシー小津奈木線、坂口・八ノ窪線、神川・湯堂線など）の沿線地区、主に郊外部を対象とした市民の意見を聴取できる意見交換会やアンケート調査などを実施する

○市民の意見結果を踏まえて、対象路線の乗り場・ルート変更や運行時刻の見直しなど、市民ニーズに合わせた運行改善を図る

※課題7と同様

課題3 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進

○自転車市民共同利用システムの登録者数が伸びているが、市民の過度な自家用車利用を抑えることや来訪者の移動手段として利用される自転車の継続した利用促進を図る。(来訪拠点、鉄道駅、主要施設における自転車利用案内の強化)

方針2 来訪者に使い勝手がよい市内の周遊環境の整備

目標1 来訪者の公共交通による観光アクセスの強化・維持

来訪者が利用しやすい公共交通サービスの見直し及び利用促進を行い、実証実験中である観光タクシー事業の維持に取り組み、来訪者が市内を周遊しやすい環境の維持を図る。

達成度：△

※新水俣駅・水俣駅での公共交通の利用割合

目標：14%以上（H31） → 実績：3.7%（H31）

達成度：△

※1,000円得タクシーの利用者数

目標：1,300件（H31） → 実績：一件（H31）

<達成状況>

▶来訪者のニーズに合わせた運行サービスの見直し・利用促進がされたのか？

H26来訪者のニーズより、新水俣駅のバス乗り継ぎが不便などの意見が挙げられた。サービスの見直しとして公共交通の利用啓発ポスターの作成など、新水俣駅において利用案内の強化を計画したが実施には至らなかった。また、駅までの（からの）移動手段で公共交通を利用した割合は、前回調査時の4.1%から3.7%に減少している。市役所の乗り継ぎ強化としてバス停時刻表の更新を行った。現状では、バス利用者の約4割が市役所仮庁舎までの移動に不便を感じており、市役所前の乗り場について検討してほしいなどの要望が挙げられる。利用促進としては、H28年にバス路線沿線ガイドの作成、R1年に水俣駅構内に乗り継ぎを案内する案内看板を設置した。

▶観光タクシー事業の維持に取り組んだのか？

H28年の熊本地震発生後、水俣市でも観光客の減少がみられたため、経済観光課が観光客増加策の一つとして、みなまた観光物産協会に委託して観光客の維持に取り組んだ。現状、タクシー事業者に1,000円得タクシーの再開を望む声が挙げられる。

方針3 市民と共に守り育てる公共交通の仕組みづくり

目標1 公共交通の維持および利用促進に向けた市民意識の醸成

市民の公共交通への愛着を育てる取り組みを進めながら、市民ひとり一人の自発的な公共交通利用を促し、「市民と共に公共交通を守り育てていく」という機運を高める。

達成度：○

※モビリティマネジメントの取り組み回数

目標：4回 / 年（H31） → 実績：7回 / 年（H31）

達成度：○

※市民主体による公共交通の維持活動

目標：6地区（H31） → 実績：8地区（H31）

<達成状況>

▶公共交通への愛着を育てる取り組みを実施したのか？

公共交通利用の啓発として、H31年度に園児を対象としたバスの乗り方教室を計7回実施しており、定期的なモビリティマネジメントの実施ができています。さくらバスの導入とダイヤの改訂にあわせてバスの乗り方や運賃の支払い方法、区間制運賃表を記載した紙媒体のバス時刻表を更新した。市民主体による公共交通の維持活動として、計8地区で路線沿線の除草作業等を実施している。現状市民が外出する際の移動手段は、H26年調査時よりも自家用車利用が増加し、公共交通利用が低下している。

▶市民ひとり一人の自発的な公共交通利用を促したのか？

高齢者を公共交通へ転換を図るために免許返納の利用特典を付与する仕組みを構築し導入した。免許返納者数は増加傾向にある一方で、高齢者の中には乗り場まで遠く、返納してもバスを利用しづらいなど、返納特典制度を見直してほしいとの要望がみられる。

前計画の取組結果と市民ニーズの再検証からみえる課題

課題4 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実

- 新水俣駅・水俣駅からの公共交通利用割合を向上するために、バスの乗り継ぎ案内を充実させ、利用を促す周知など利用案内の強化を図る
- ローズフェスタなど来訪者が多く集まるイベント時に公共交通を利用してもらう周知活動、利用促進策（施設と公共交通を利用した割引制度など）を検討する

課題5 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

- バス利用者が不便を感じている市役所仮庁舎までのアクセスを確保するとともに現状の市役所前の乗り場について見直しを行う
- 市役所本庁舎の完成後もあわせてみなくるバスの乗り継ぎ案内を強化、本庁舎における公共交通の利用案内・待ち合い環境の充実を図る（ベンチの設置や乗り継ぎ時刻表の設置など）

課題6 観光タクシーの企画・検討

- 再開要望が多い1,000円得タクシーの代替手段として、実現可能な観光タクシーについて、交通事業者・関係者と相互に協力し検討する

課題7 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

- 路線バス、みなくるバス、乗合タクシーを運行する交通事業者が一体となって過度に自家用車を利用する高齢者を公共交通へ転換するような意識啓発の推進を図る乗り方教室の実施、他の交通を知って利用を促すための周知・広報活動に取り組む
- 市街地部におけるバス路線沿線の主要な拠点や飲食店などを掲載し、最寄の乗り場等を案内したバス沿線ガイドマップの企画・作成を行い、バス利用を促進する
- 高齢者の外出目的である買い物と合わせたお出かけ企画など、公共交通を利用するイベントを企画し利用促進を図る

課題8 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進

- 高齢者の意見より、免許返納特典制度の見直しが挙げられるため、免許返納後に安心して公共交通を利用してもらえるような制度を再検証する
- 現状免許を持っていて返納の意思がある方や免許返納特典制度を認知していない高齢者に向けて市の広報やチラシによる回覧などの周知を行う

方針4 環境配慮・持続性向上に向けた公共交通の運行改善

目標1 運行効率化による公共交通の持続性向上

利用率が低い路線等の運行効率の改善、車両の維持などを定期的実施しながら、将来にわたって持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

達成度：△

※利用者1人当たりの公的資金投入額

目標：バス交通768円
(H31) 乗合タクシー11,176円

実績：バス交通881円
(H31) 乗合タクシー56,589円

<達成状況>

▶利用率が低い路線の運行効率を改善したのか？

運行の効率化を図る仕組みづくりとして、路線等の廃止・見直し基準を策定したが自治会への通知や回覧、説明会等の実施はできていない。現状、乗合タクシー路線の小津奈木線、大迫・牧ノ内線、坂口・ハノ窪線、神川・湯堂線については、便平均1.0人未満の利用となっており、利用が著しく低迷している。また市民から、市街地部のルートは目的地まで時間がかかりすぎているなどの意見が挙がっている。

▶車両の維持を行ったのか？

H28年にみなくるバス車両の改善として、液晶モニタの新規設置、カーテン、荷物かけの設置、座席の張替えや車両の入れ替えなどを実施している。一方で、市民から段差のない車両の導入や現状のバス車両の小型化などの要望が挙がっている。

▶持続可能な公共交通体系の構築はできたのか？

過去に路線延伸のために住民の土地をバスの転回場所として寄付してもらうなど、持続可能な公共交通体系の構築を行った。現状、市民が考える利用の少ない路線の今後の維持については、「路線の短縮・減便などの工夫をして運行を継続すべき」(36.2%)の割合が最も高くなっている。また、市民が考える今後の公共交通の財政負担については、「負担額の軽減に向けた工夫が必要」(35.9%)の割合が高くなっている。

方針5 市民の外出を促進するための公共交通の連携企画

目標1 イベント・地域行事等の参加を促す公共交通サービスの提供

イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画など、市民(特に高齢者)の外出を促していく取組みを進めながら、公共交通利用の動機付け、利用促進を図る。

達成度：○

※イベント等に対応した公共交通サービスの情報発信数

目標：4回/年(H31)

実績：4回/年(H31)

<達成状況>

▶イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画などの取組を実施したのか？

イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画などの取組は実施できていない。みなくるバス乗降調査より、みなくるバス利用者の約7割は肥薩おれんじ鉄道の利用経験がなく、利用しない理由として「鉄道を使うような移動目的がない」(81.3%)が多く挙げられる。

▶公共交通利用の動機付け、利用促進を図れたのか？

現状は、4件のイベント(春と秋のローズフェスタ、お宝鑑定団、NHKのど自慢)でチラシにバスによるアクセス情報を掲載しており、公共交通利用の動機付けと利用促進を図れている。

前計画の取組結果と市民ニーズの再検証からみえる課題

課題9 公共交通の維持に向けた収支の改善

- バス利用者の減少によって、近年増加傾向にある市の財政負担額を抑制するために市民ニーズに合わせて減便や運行ルート of 縮小などを検証する
- みなくなるバスは、ほぼ全車両が低床バスになっているが、現状利用が減少しているバス交通の将来を見据えて今後の車両の維持管理や更新時期を踏まえ、バス車両の規格（小型化など）を検討する

課題10 利用低迷路線の運行内容を効率化

- バス交通の中で乗合交通としての機能が損なわれている路線（1便平均の利用者が2人未満）を減便やルート短縮などの改善を行い、運行を効率化する
- 古賀町周辺の市街地部の運行ルートにおいて、目的地までの所要時間を短縮できるようなルートの効率化を再検証する
- 利用の低迷が著しい乗合タクシー路線などについては、予約制の仕組みづくり、廃止・見直しの基準を地域住民への周知・自治会への通知を図り、基準の運用を行い運行の効率化を図る

課題11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化

- バスの運行時間に合わせたイベント開催やイベントに合わせてバス臨時便の運行など地域関係者と相互に連携し、協力した利用促進企画
- 市のイベントや地区の行事に合わせて、公共交通の利用を推進するために市のHPにおける周知やチラシなどに公共交通利用を掲載する案内の強化を図る
- 公共交通を利用する目的を創出し、市役所の関連部局などと連携した利用促進を企画

<前計画の取組状況と市民ニーズの再検証からみえる課題>

課題1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善

市民ニーズに合わせた乗り場移設、ルート延伸、運行時刻の見直しを検証

課題2 市民ニーズを把握する機会の確保

公共交通利用者・非利用者の意見を把握する機会を創出し、運行内容を改善

課題9 公共交通の維持に向けた収支の改善

路線の減便やルート縮小の検証、維持管理や更新を見据えてバス車両の規格を検討

課題10 利用低迷路線の運行内容を効率化

効率化を図る路線の減便やルート見直し、路線の予約制、廃止・見直し基準の運用

課題3 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進

来訪拠点や鉄道駅、主要施設における自転車利用案内の強化

課題7 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

高齢者に自家用車から公共交通へ転換するような意識啓発の推進

課題8 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進

免許返納特典制度の再検証、免許返納特典制度の周知・広報活動

課題4 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実

駅における乗り継ぎ案内の充実、イベント時の公共交通利用を促す周知

課題5 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

仮庁舎へのアクセスを検討、本庁舎完成後の乗り継ぎ案内・待合環境の強化

課題6 観光タクシーの企画・検討

実現可能な観光タクシーについて、交通事業者・関係者と相互に協力し検討

課題11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化

イベントに合わせた公共交通利用や臨時便の運行など地域関係者と相互に連携

<今後の方向性>

市民ニーズに合った運行の効率化・
路線を維持するための仕組みづくり

継続した利用促進・公共交通へ転換を促す
取組の充実

市民・来訪者に分かりやすい利用案内

関係者との連携促進

第5章 持続可能な地域公共交通網のあり方

5-1 基本理念及び基本方針

<基本理念>

将来にわたって持続可能な公共交通体系の再構築

水俣市の公共交通は、市民の日常生活に欠かすことの出来ない移動手段として長年支え続けられ、市民の外出行動に合わせて運行内容の見直しなどに取り組んできました。しかし、社会情勢や市民ニーズの変化によって公共交通の利用は低迷しており、市民の利便性に配慮が行き届いていない運行サービスが存在しています。今後、路線を維持していくために、市民ニーズに対応した運行サービスの向上が必要です。

本計画では、市民の暮らしや生活行動の変化に合わせて持続可能な公共交通体系の再構築を実現し、市民・来訪者に利用しやすい交通サービスの構築や交通事業者等と連携した利用促進を図り、公共交通体系の再構築に取り組みます。また、SDGs^(※)の考え方に基づき、「住み続けられるまちづくり」を推進していきます。

※SDGs…国連加盟193か国が2016年～2030年までの15年間で達成するために掲げた国際目標
持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成されている

<基本方針>

基本方針1 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

市民の外出行動に合わせた運行サービスの見直しを図り、ルートの再検証や運行内容の見直しなど運行の効率化を進めます。

- 目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続
- 目標2 路線維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上

基本方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上

過度な自家用車利用の解消に向けて、ターゲットに応じた公共交通を利用するきっかけとなるイベントの実施により、意識の転換を進めます。

- 目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化
- 目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換

基本方針3 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

地域の乗り継ぎ拠点において、市民・来訪者にとって分かりやすい公共交通の利用案内、乗り継ぎ案内を充実し利用案内の強化を進めます。

- 目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上
- 目標2 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなる情報案内の提供

基本方針4 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

交通事業者・施設関係者と協力したモビリティマネジメントの実施、公共交通の利用を推進するための宣伝や公共交通の利用案内を強化し、地域公共交通の維持を目指します。

- 目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進
- 目標2 市内のイベント・行事における地域関係者との連携促進

＜水俣市の地域公共交通を取り巻く現状と課題＞

市民アンケート調査 乗降調査

- 高齢者の外出時間は8～10時に出発し11～12時に帰宅（買い物/通院）
- 外出時間と合わない運行時間が存在
- みなくるバス/乗合タクシーの運行内容の改善に関する要望が寄せられる
- ダイヤに関する不満の割合が高い

4-1 市民ニーズに合わせた運行サービスの改善
 ○市民の外出行動に合わせた運行ダイヤの改善
 ○ニーズに合わせた乗り場の位置・ルートの見直しを検証

市民アンケート調査 利用度分析

- 路線沿線の利用ニーズが離れている現状（主に郊外部で利用減少）
- 事業者・行政・住民で話し合って公共交通を考える場が必要

4-2 市民ニーズを把握する機会の確保
 ○利用が低迷している路線の沿線ニーズ等を把握し、ニーズ等を踏まえた運行内容の見直し

市民アンケート調査 収支分析

- 年間の公的資金投入額は1.0億円
- 1人当り損補てんが大きい路線が存在
- 今後の事業継続・維持は負担の軽減に向けた工夫と効率化が求められる

4-3 公共交通の維持に向けた収支の改善
 ○収支改善による生活路線の維持・持続性向上

サービス提供度-利用度分析

- 便平均利用者が2人に満たない路線が存在する（乗り合って利用されない）
- 利用者が少ない・いない便が存在
- 路線の廃止・見直し基準の周知と運用が実施できていない

4-4 利用低迷路線の運行内容を効率化
 ○利用の低迷が著しい路線の運行形態の見直し
 ○路線の廃止・見直し基準運用による効率化

利用状況の分析 来訪拠点ヒアリング

- 自転車市民共同利用システムの利用者数が減少傾向にある
- 来訪拠点までの（からの）移動手段は主に自家用車の利用が多い

4-5 観光拠点や主要施設における回遊手段の利用促進
 ○市内拠点・主要施設で自転車の利用案内を充実

市民アンケート調査 事業者ヒアリング

- 高齢者の自家用車に対する依存度は高い（バス非利用者の約7割以上）
- 今後は高齢化が進むため高齢者に向けた利用促進が必要

4-6 公共交通を利用してもらうきっかけづくり
 ○意識啓発を図るモビリティマネジメント
 ○外出目的を創出するような利用促進の企画

市民アンケート調査

- 高齢者の約6割が自家用車を日常利用
- 返納の必要性を感じる割合は約3割
- 免許返納特典の申請者数は増加傾向

4-7 高齢者に向けた公共交通の利用転換を促進
 ○免許返納特典制度の積極的な周知・広報活動

来訪拠点ヒアリング調査

- 来訪者の公共交通利用割合は減少傾向
- 新幹線から降りた際のバス連絡が不足

4-8 来訪者に利用しやすい交通サービスの充実
 ○駅における公共交通の乗り継ぎ案内の充実
 ○イベント時の公共交通の利用を促す周知

市民アンケート調査 乗降調査

- バス利用者の約4割、乗合タクシー利用者の約3割が仮庁舎までの移動に不便を感じている

4-9 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備
 ○仮庁舎までのアクセスを検討、本庁舎完成後の乗り継ぎ拠点機能の強化

事業者ヒアリング

- タクシー事業者に1,000円得タクシーの再開を望む声が挙げられる

4-10 観光タクシーの企画・検討
 ○1,000円得タクシーの代替手段の企画・検討

取組み状況 事業者ヒアリング 乗降調査

- イベントや地区行事に合わせた公共交通の利用企画を実施できていない
- 高齢者の外出を促進してバスを利用してもらうような企画が必要
- 鉄道を利用しない理由として“鉄道を使う移動目的がない”（81.3%）

4-11 公共交通の維持に向けた交通事業者等との連携強化
 ○イベントに合わせた公共交通の利用促進企画
 ○公共交通を利用する目的の創出・利用促進企画

＜本計画の基本理念＞

将来にわたって持続可能な公共交通体系の再構築

＜4つの基本方針と目標＞

基本方針1 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

- 目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続**
 目標値① みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数
 現況値：104,767人 ▶ 目標値：約90,000人
 目標値② 利用者1人当たりの公的資金投入額
 現況値：バス交通881円 乗合タクシー56,589円
 ▶ 目標値：現況値以下に抑制
- 目標2 路線の維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上**
 目標値③ 利用低迷路線（便平均利用者数2.0人未満）の解消
 現況値：該当6路線 ▶ 目標値：該当0路線

基本方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上

- 目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化**
 目標値④ 自転車市民共同利用システムの1台当たりの稼働率
 現況値：46.2% ▶ 目標値：現況値以上
- 目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換**
 目標値⑤ 運転免許返納特典の申請者数
 現況値：107人/年 ▶ 目標値：149人/年
 目標値⑥ モビリティマネジメントの実施数
 現況値：7回/年 ▶ 目標値：10回/年

基本方針3 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

- 目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上**
 目標値⑦ 市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数
 現況値：－ ▶ 目標値：3事業
- 目標2 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなる情報案内の提供**
 目標値⑧ 来訪者の公共交通の利用割合
 現況値：14.8% ▶ 目標値：現況値以上

基本方針4 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

- 目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進**
 目標値⑨ 公共交通の利用促進に関係者と協力した回数
 現況値：－ ▶ 目標値：2回/年
- 目標2 市内のイベント・行事における地域関係者との連携促進**
 目標値⑩ イベントに合わせて地域関係者と連携した公共交通の利用促進の企画
 現況値：0回/年 ▶ 目標値：2回/年

＜目標を達成するための事業＞

- 事業1 みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善**
 ①運行ダイヤの見直し
 ②利用者の需要に合わせた運行の効率化
- 事業2 乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討**
 ①デマンド型運行の検討
 ②路線の見直し・廃止基準の通知・運用
- 事業3 意見交換会の開催**
 ①意見交換会の実施
- 事業4 自転車と公共交通の連携促進**
 ①鉄道利用者・バス利用者に向けた情報案内の強化
 ②一時利用会員の申請窓口を増設
- 事業5 多角的なモビリティマネジメントの実施**
 ①継続した乗り方教室の実施
 ②路線沿線の施設情報案内
 ③免許返納特典制度の周知・広報活動
- 事業6 市役所庁舎の乗り継ぎ拠点整備**
 ①市役所庁舎の拠点整備
- 事業7 来訪者の目に触れる公共交通の情報提供**
 ①新水俣駅の公共交通利用案内を充実
 ②イベントにおける公共交通の利用案内・PRの強化
- 事業8 観光振興とタイアップした移動手段の確保**
 ①実現可能な運行形態を検討
- 事業9 施設関係者と連携した公共交通の利用促進企画**
 ①市関連部局・施設関係者と連携した利用促進・お出かけ企画
 ②観光施設と連携した企画乗車券の検討
- 事業10 市内のイベント・行事における公共交通の利用促進**
 ①イベントや行事の需要に応じたバス臨時便の運行
 ②イベント時の公共交通利用者への特典

5-2 計画の目標

- ◆本計画の基本方針に基づき、取組みを推進するうえで達成すべき目標を以下のように定めるとともに、具体的な目標値の達成を目指す指標として掲げます。

(1) 基本方針1 ▶ 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続

目標値① みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数

現況値（2019） 104,767人 ▶▶▶ 目標値（2024） 約90,000人

- ◆前計画の目標に掲げている水俣市民の公共交通利用の促進により、利用者の減少を抑制し路線の持続性向上を目指してきましたが、目標値を下回る結果となりました。
- ◆今後は、本計画で実施した市民ニーズの再検証結果を踏まえて、ニーズに合わせた運行サービスの見直し・改善を行い、路線の維持を目指します。

※現状維持が望ましいが、過去の利用実績・人口減少などの社会情勢の変化を考慮して、前計画の「年間減少割合-3.0%以下に抑制」を継続的な目標として設定



図 みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者の推移

目標値② 利用者1人当たりの公的資金投入額

現況値（2019） バス交通881円 乗合タクシー56,589円

▶▶▶ 目標値（2024） 現況値以下に抑制

- ◆前計画の目標に掲げている運行効率化による公共交通の持続性の向上により、将来にわたって持続可能な公共交通体系を目指してきましたが、目標値を下回る結果となりました。
- ◆今後は、利用が著しく低迷する乗合タクシー路線を主な対象に運行形態の見直しや路線の見直し・廃止基準の運用を行い、運行の効率化を目指します。

※利用を高めながら運行効率の改善に取り組み、財政負担の低減を目標として設定
(利用者1人当たりの公的資金投入額…年間運行欠損額÷年間利用者数)

目標2 路線維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上

目標値③ 利用低迷路線（便平均利用者2.0人未満）の解消

現況値（2019） 該当6路線 ▶▶▶ 目標値（2024） 該当0路線

◆みなくるバス及び乗合タクシーは、市民の生活等を支える重要な交通ネットワークです。交通ネットワークのうち、利用が低迷している路線（便平均利用者2.0人未満）の運行改善を図るとともに、路線の廃止・見直し基準の運用を行い、沿線地区にとって必要とされる地域交通の実現を目指します。

| 分類 | 利用低迷路線 | |
|------------|------------------------|-----------------------|
| 乗合 タクシー | ①大迫・牧ノ内線（便平均利用者数0.20人） | ④鬼岳線（便平均利用者数0.90人） |
| | ②市木線（便平均利用者数1.02人） | ⑤坂口・八ノ窪（便平均利用者数0.14人） |
| | ③小津奈木線（便平均利用者数0.16人） | ⑥神川・湯堂線（便平均利用者数0.01人） |

※H30.10～R1.9の年間利用実績より

(2) 基本方針2 ▶ 地域公共交通に対する利用意識の向上

目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化

目標値④ 自転車市民共同利用システムの自転車1台当たりの稼働率

現況値（2019.9時点） 46.2% ▶▶▶ 目標値（2024） 現況値以上

- ◆市内の回遊手段として利用されている自転車市民共同利用システムの利用者数は、市内の利用者、一時利用者（観光客等）ともに減少傾向にあります。
- ◆市民・観光客等の利用の減少に歯止めをかけ、自転車市民共同利用システムの維持を目指します。

※自転車の稼働台数の維持を目標として設定(1ヶ月の稼働率…利用回数÷月間日数÷稼働台数)

目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換

目標値⑤ 運転免許返納特典の申請者数

現況値（2019.12末時点） 107人/年 ▶▶▶ 目標値（2024） 149人/年

- ◆高齢者の主な移動手段として、自家用車の利用が最も多い割合を占めています。
- ◆高齢者が持つ自家用車への高い依存度の低減、免許返納による公共交通へ利用を転換する意識啓発に取り組み、高齢者の公共交通利用の推進を目指します。

※R1市民アンケートの結果より、「5年以内に返納意思のある方」の割合分が増加するとして目標を設定

目標値⑥ モビリティマネジメントの実施数

現況値（2019） 7回/年 ▶▶▶ 目標値（2024） 10回/年

- ◆みなくるバス・乗合タクシーの主な利用者層である高齢者を中心として、幅広い層をターゲットに公共交通を利用してみようという意識の醸成を図り、持続可能な地域公共交通を目指します。

※園児・高齢者などの幅広い層を対象にモビリティマネジメントの実施を目標として設定

(3) 基本方針3 ▶ 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上

目標値7 市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数

現況値(2019) — ▶▶▶ 目標値(2024までに) 3事業

- ◆公共交通が相互に乗り継ぎしやすい交通結節点としての機能充実に向けて、待ち時間を快適に過ごせる待合環境の充実とともに、乗り継ぎ機能の強化を目指します。
- ◆公共交通を利用する市民の乗り継ぎ拠点として、バスロケーションシステムの導入やバス時刻表の設置、イベントに対応した公共交通の情報発信などの利便性向上を目指します。

目標2 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなる情報案内の提供

目標値8 来訪者の公共交通の利用割合

現況値(2019) 14.8% ▶▶▶ 目標値(2024) 現況値以上

- ◆水俣ICの開通など、来訪者にとって自家用車の移動による利便性が向上しています。H26年時よりも来訪者の自家用車利用が増加しており、公共交通の利用割合が減少しています。
- ◆来訪者の目に触れる公共交通の利用案内の強化に取り組み、公共交通を利用するきっかけとなるような情報案内の提供を目指します。

※水俣駅・新水俣駅を訪れる来訪者が公共交通を利用する割合(2024年にアンケート調査を実施して把握)
対象:路線バス、みなくるバス、乗合タクシー、一般タクシー、レンタサイクル

(4) 基本方針4 ▶ 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進

目標値9 公共交通の利用促進に関係者と協力した回数

現況値(2019) — ▶▶▶ 目標値(2024) 2回/年

- ◆高齢者の主な外出目的である買い物や通院など、市民の外出目的を創出して公共交通を利用する利用促進企画に取り組み、施設関係者や関係団体と連携強化を目指します。

※買い物で利用する商業施設と通院の病院施設、または趣味・娯楽の温泉施設などを対象として目標を設定

目標2 市内のイベント・行事における地域関係者との連携促進

目標値10 イベントに合わせて地域関係者と連携した公共交通の利用促進の企画

現況値(2019) 0回/年 ▶▶▶ 目標値(2024) 2回/年

- ◆イベントや市内の行事に合わせた公共交通の利用促進企画などに取り組み、市民・来訪者に公共交通利用の動機付けを図るとともに、公共交通の維持を目指します。

※交通事業者、施設関係者、市関連部局が協力して行う利用促進の企画(ローズフェスタ等を想定)として目標を設定

5-3 公共交通の役割と再編イメージ

(1) 公共交通の役割

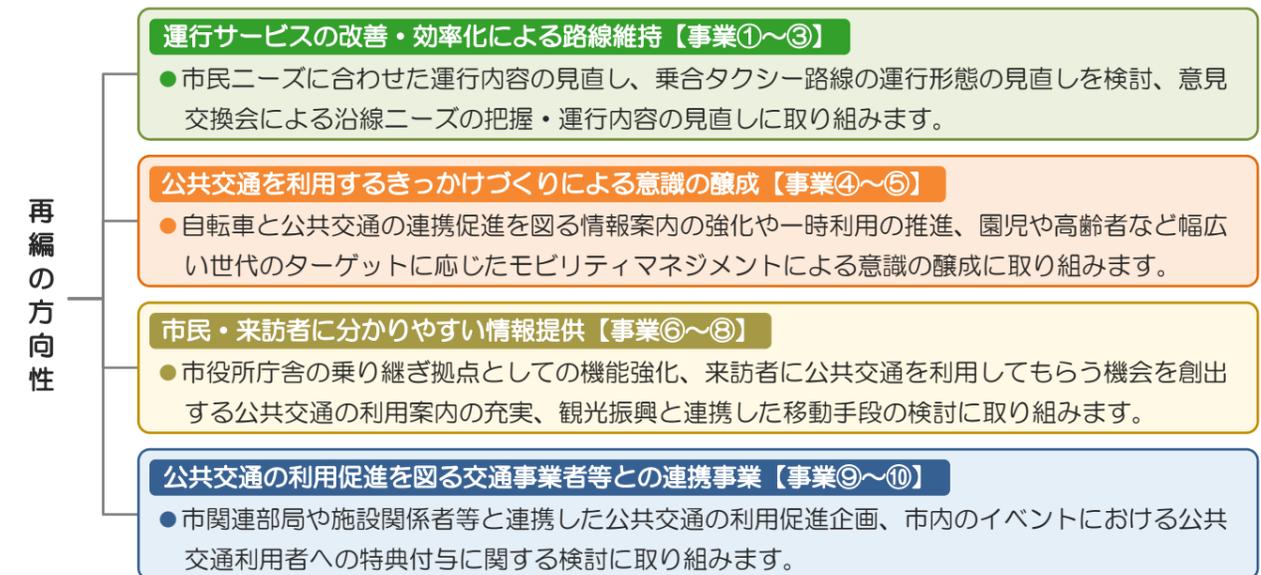
◆地域が目指す将来像の実現に向けて、様々な公共交通の役割分担を明確にしなが、効果的・効率的な公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

表 公共交通の役割分担

| 区分 | 交通モード | 路線名 | 役割分担 |
|--------|-------|--------------|--|
| 広域幹線交通 | 鉄道 | JR九州新幹線 | 他都市（県内外）への広域移動を支える幹線 |
| | | 肥薩おれんじ鉄道 | 他都市（八代～川内）への広域移動を支える幹線 |
| 幹線交通 | 幹線バス | 産交バス(株) | 津奈木方面及び鹿児島方面、中心市街地の移動を支える幹線 |
| | | 南国交通(株) | |
| 支線交通 | 支線バス | みなくるバス | 市内の拠点間及び市内拠点から中心市街地・観光拠点への移動を支える幹線 |
| | | 乗合タクシー | 郊外部における市内拠点までの移動を支える幹線 |
| | フィーダー | スクールバス（一般混乗） | 既存資源の活用を前提として、郊外部から幹線交通の乗り場までの移動を支える幹線 |
| | | 一般タクシー | 市内全域 |

(2) 路線の再編イメージ

◆市民ニーズの再検証結果を踏まえながら、運行内容の改善・効率化・運行形態の見直し等を行い、持続可能な地域公共交通網の再構築を目指して路線の再編を行っていきます。



現状

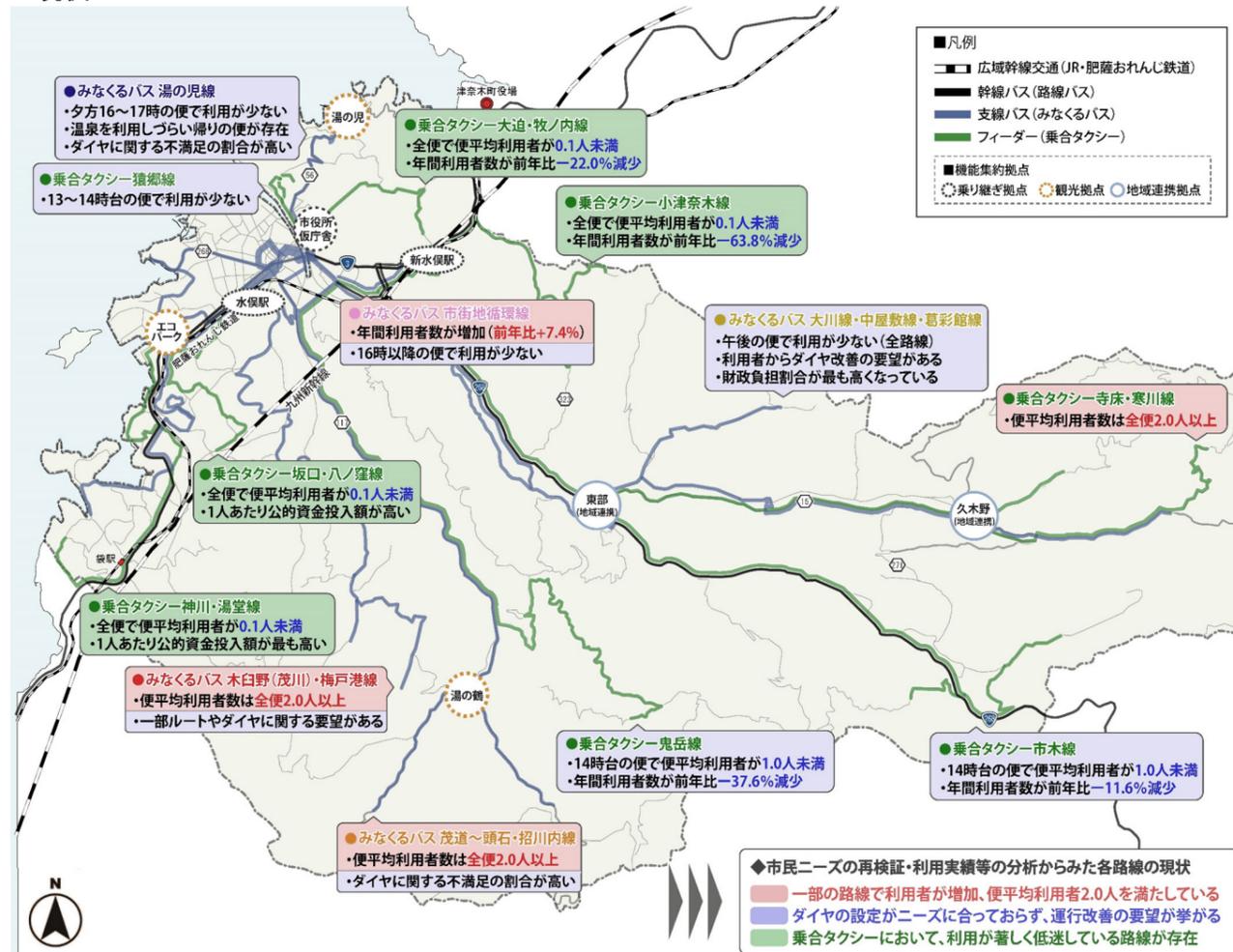


図 各路線の現状図

将来

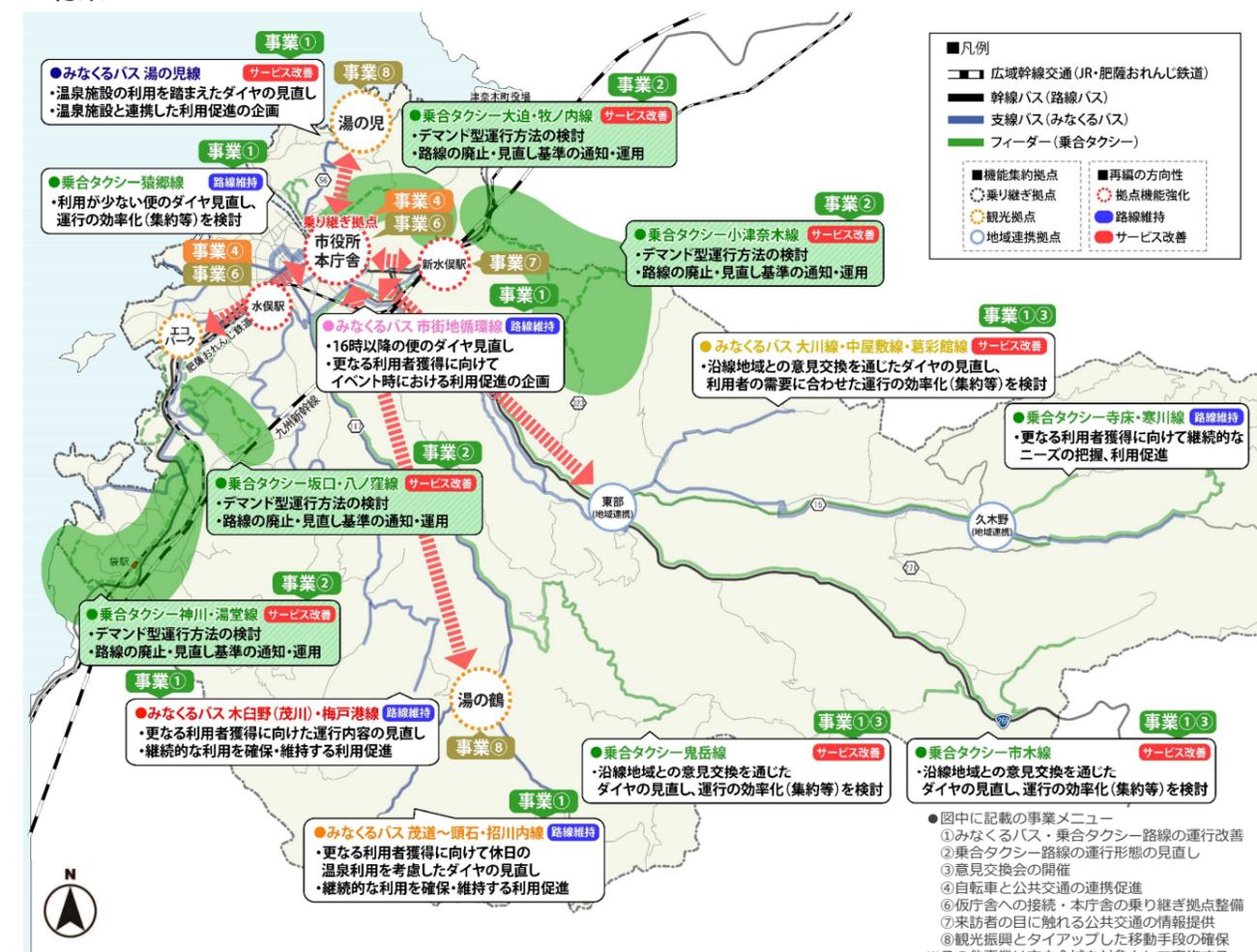


図 各路線の将来図

第6章 目標を達成するための実施事業

6-1 事業体系

- ◆本計画で定めた目標の達成に向けて、4つの基本方針に基づく事業を展開しながら、持続可能な地域公共交通網の再構築を図っていきます。

基本方針1 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化

- | | |
|--|--------|
| ① みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善 | 路線維持 |
| 市民のニーズに合わせた運行ダイヤの見直し、ルート効率化、乗り場環境の整備 市民の外出行動や休日の施設利用時間などを踏まえて、利用しやすい運行内容に改善 | |
| ② 乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討 | 路線維持 |
| 利用の低迷が著しい路線を対象として、路線の維持を図るためのデマンド型運行の検討 路線の見直し・廃止基準を沿線地域の住民に周知・基準の運用 | |
| ③ 意見交換会の開催 | サービス改善 |
| 利用が低迷する路線の沿線地域を対象とした意見交換会を実施し、運行内容を改善 | |

基本方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上

- | | |
|---------------------------------------|------|
| ④ 自転車と公共交通の連携促進 | 利用促進 |
| 自転車と公共交通を相互に利用する情報案内の強化、一時利用会員申請窓口の増設 | |
| ⑤ 多角的なモビリティマネジメントの実施 | 利用促進 |
| 園児・高齢者など幅広い層のターゲットに応じたモビリティマネジメントの実施 | |

基本方針3 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実

- | | |
|--|---------|
| ⑥ 市役所庁舎の乗り継ぎ拠点整備 | 拠点機能強化 |
| 本庁舎完成後の乗り継ぎ拠点としての機能を強化 | |
| ⑦ 来訪者の目に触れる公共交通の情報提供 | 情報案内充実 |
| 来訪者に公共交通を利用してもらう機会を創出するために公共交通の利用案内の充実 | |
| ⑧ 観光振興とタイアップした移動手段の確保 | 二次交通の確保 |
| 公共交通で訪れた来訪者に利用してもらえるような二次交通の運行形態を企画・検討 | |

基本方針4 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持

- | | |
|--|------|
| ⑨ 施設関係者と連携した公共交通の利用促進企画 | 連携事業 |
| 市関連部局や施設関係者等と連携して施設・公共交通の双方に効果のある利用促進企画 | |
| ⑩ 市内のイベント・行事における公共交通の利用促進 | 連携事業 |
| 市内のイベント・行事における来訪者等の需要に合わせたバス臨時便の運行を検討、公共交通利用者への特典付与の検討など、イベント・地域行事における利用促進企画 | |

6-2 事業内容及び実施主体

◆計画の目標を達成するために行う事業及び実施主体、取組み方針等を定めます。

事業1 みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善

路線維持

事業の方針

- 市民のニーズに合わせた運行ダイヤの見直しや乗り場の見直し、路線を維持するための運行の効率化等を検証し、運行内容の改善を図ります。
- 市民の外出行動や休日の施設利用時間などを踏まえて、利用しやすい運行内容へ改善を図るとともにみなくるバス・乗合タクシー路線の維持に取り組みます。

取組の課題

- 市民ニーズに合わせた運行内容の改善・運行の効率化

実施時期 2020年度～ 計画・検討
2021年度～ 実施

実施主体 水俣市、交通事業者

取組の内容

①運行ダイヤの見直し

みなくるバス・乗合タクシーの利用実績と利用者ニーズをみると、利用者の外出行動（買い物、通院など）に運行ダイヤが合っておらず、市民の利便性に配慮が行き届いていない運行サービスとなっているため、利用が少ない時間帯の運行ダイヤを見直します。主な利用者層である高齢者の外出時間を考慮した利用しやすい運行を目指します。

表 みなくるバス・乗合タクシーの利用実績（H30.10～R1.9）

| 路線名 | 運行曜日 | ダイヤ | 年間利用者数 | 便平均利用者 | 路線名 | 運行曜日 | ダイヤ | 年間利用者数 | 便平均利用者 |
|------------------------------|--------|--------|--------|-------------------|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| 【黄バス】 葛彩館線 (平日・休日) | 土日・祝 | 7:20発 | 54 | 0.4人 | 猿郷線 (平日) | 月～金 | 8:00発 | 366 | 1.40人 |
| | 平日 | 14:00発 | 322 | 1.3人 | | 月～金 | 13:00発 | 428 | 1.64人 |
| | 平日 | 17:00発 | 225 | 0.9人 | | 月～金 | 14:30発 | 357 | 1.37人 |
| | 土日・祝 | 17:55発 | 55 | 0.5人 | 大迫・牧ノ内線 (毎週月曜日) | 月曜日 | 7:50発 | 23 | 0.43人 |
| 平日 | 8:30発 | 223 | 0.9人 | 月曜日 | | 12:20発 | 8 | 0.15人 | |
| 土日・祝 | 9:00発 | 124 | 1.0人 | 月曜日 | | 14:10発 | 1 | 0.02人 | |
| 【黄バス】 大川線 (平日・休日) | 平日 | 13:10発 | 459 | 1.9人 | 市木線 (毎週火曜日) | 火曜日 | 7:30発 | 88 | 1.69人 |
| | 土日・祝 | 13:40発 | 232 | 1.9人 | | 火曜日 | 12:10発 | 52 | 1.00人 |
| | 平日 | 15:30発 | 363 | 1.5人 | | 火曜日 | 14:30発 | 20 | 0.38人 |
| | 平日 | 7:20発 | 325 | 1.3人 | 小津奈木線 (毎週水曜日) | 水曜日 | 7:50発 | 17 | 0.33人 |
| 土日・祝 | 14:00発 | 171 | 1.4人 | 水曜日 | | 12:10発 | 6 | 0.12人 | |
| 平日 | 17:40発 | 371 | 1.5人 | 水曜日 | | 14:30発 | 2 | 0.04人 | |
| 【青バス】 湯の尻線 | 土日・祝 | 16:30発 | 227 | 1.9人 | 鬼岳線 (毎週水曜日) | 水曜日 | 7:50発 | 66 | 1.27人 |
| | 平日 | 17:20発 | 447 | 1.8人 | | 水曜日 | 12:10発 | 62 | 1.19人 |
| 【さくらバス】 市街地循環線 (平日・休日) | 平日・休日 | 7:40発 | 271 | 0.7人 | | 水曜日 | 14:10発 | 13 | 0.25人 |
| | 平日・休日 | 16:05発 | 586 | 1.6人 | 坂口・八ノ窪線 (毎週金曜日) | 金曜日 | 7:30発 | 17 | 0.33人 |
| | 平日・休日 | 16:34発 | 624 | 1.7人 | | 金曜日 | 12:10発 | 4 | 0.08人 |
| | 平日・休日 | 17:56発 | 324 | 0.9人 | | 金曜日 | 14:10発 | 1 | 0.02人 |
| 平日・休日 | 18:25発 | 607 | 1.7人 | 神川・湯堂線 (毎週金曜日) | 金曜日 | 7:40発 | 1 | 0.02人 | |
| | | | | | 金曜日 | 12:20発 | 0 | 0.00人 | |
| | | | | | 金曜日 | 14:20発 | 1 | 0.02人 | |

※便平均利用者2.0人未満の路線を抜粋

②利用者の需要に合わせた運行の効率化

持続可能な公共交通を実現していくためには、無駄なく効率的にサービスを提供することが重要になります。利用が低迷している路線については、利用者の需要に合わせてサービス水準の見直しを行い、路線の減便・ルート効率化を検証し、乗り場環境も含めた運行の改善を図ります。

ルートの検討については、沿線地域の需要把握や交通事業者と合同現地踏査の実施、運行経費の算出などを行い、協議会にて議論を行います。

また、同一路線多方面系統の集約化、及び高齢者の外出機会創出のための運賃無償化についても検討します。

〈各路線の現状と対策の方向性〉

◆各路線の現状などを踏まえて、以下のような対策の方向性を念頭に各路線の利用状況や市民ニーズなどを考慮し、改善を進めていきます。

| 分類 | 路線 | 現状（2019年） | 対策の方向性 |
|----------------------------|------------------------|--|--|
| み な く る バ ス | 【赤バス】 木臼野(茂川)・梅戸港線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-10.1% 便平均利用者数は全便2.0人以上、最も多い便で11.4人となっている | <ul style="list-style-type: none"> 路線の維持に向けて、市民ニーズに合わせた継続的な運行内容の見直し |
| | 【黄バス】 大川線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比+2.6% 便平均利用者数が2.0人未満の便が多く存在している 利用者1人あたりの欠損額が大きい | <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域との意見交換を通じてダイヤの見直し、運行の効率化（ルートの見直し・減便等）を検討 路線維持に向けた利用促進 |
| | 【黄バス】 中屋敷線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-5.7% 便平均利用者数が2.0人未満の便が多く存在している 利用者1人あたりの欠損補額が大きい | |
| | 【黄バス】 葛彩館線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比+3.0% 土日・祝の便平均利用者数が1.0人未満となっている 利用者1人あたりの欠損額が大きい | |
| | 【青バス】 湯の尻線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-5.3% 16時～17時台の便平均利用者数が2.0人未満となっている | <ul style="list-style-type: none"> 温泉施設の利用を踏まえたダイヤの見直し 路線維持に向けた利用促進 |
| | 【おれんじバス】 茂道～頭石・招川内線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-1.2% 便平均利用者数は全便2.0人以上、他の路線の中で利用者が最も多い | <ul style="list-style-type: none"> 路線の維持に向けて、市民ニーズに合わせた継続的な運行内容の見直し |
| | 【さくらバス】 市街地循環線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比+7.4% 16時以降の便平均利用者数が2.0人未満となっている | <ul style="list-style-type: none"> 利用が少ない16時以降のダイヤの見直し 路線維持に向けた利用促進 |
| 乗 合 タ ク シ ー | 猿郷線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-0.3% 午後の2便で便平均利用者数が2.0未満となっている | <ul style="list-style-type: none"> 利用が少ない便のダイヤ見直し、効率化（減便等）を検討 路線維持に向けた利用促進 |
| | 大迫・牧ノ内線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-22.0% 全便で便平均利用者数が1.0未満となっている 利用者1人あたりの欠損額が大きい | <ul style="list-style-type: none"> デマンド型の運行方法の検討 路線の廃止・見直し基準を自治会長へ通知、沿線住民へ説明会を実施し、基準を運用 |
| | 市木線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-11.6% 14時台の便は便平均利用者が1.0人未満となっている | <ul style="list-style-type: none"> 沿線との意見交換を通じて運行内容（ダイヤ等）の見直し、効率化（減便等）を検討 路線維持に向けた利用促進 |
| | 寺床・寒川線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比+16.8% 便平均利用者が全便2.0人以上となっている | <ul style="list-style-type: none"> 路線の維持に向けて、市民ニーズに合わせた継続的な運行内容の見直し |
| | 小津奈木線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-63.8% 全便で便平均利用者数が1.0未満となっている 利用者1人あたりの欠損額が大きい | <ul style="list-style-type: none"> デマンド型の運行方法の検討 路線の廃止・見直し基準を自治会長へ通知、沿線住民へ説明会を実施し、基準を運用 |
| | 鬼岳線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-37.6% 14時台の便は便平均利用者が1.0人未満となっている | <ul style="list-style-type: none"> 沿線との意見交換を通じて運行内容（ダイヤ等）の見直し、効率化（減便等）を検討 路線維持に向けた利用促進 |
| | 坂口・八ノ窪線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比±0% 全便で便平均利用者数が1.0人未満となっている 利用者1人あたりの欠損額が大きい | <ul style="list-style-type: none"> デマンド型の運行方法の検討 路線の廃止・見直し基準を自治会長へ通知、沿線住民へ説明会を実施し、基準を運用 |
| | 神川・湯堂線 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移は前年比-（前年の利用が0人のため） 利用者1人あたりの欠損額が大きく、利用が最も少ない路線である | |

事業2 乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討

路線維持

事業の方針

- 乗合タクシー利用の低迷が著しい路線を対象として、路線の維持を図るためにデマンド型運行を検討します。また、利用が少ない路線の沿線地域の住民に対して、路線の見直し・廃止基準を周知するとともに基準の運用に取り組みます。

取組の課題

- 利用低迷路線の運行効率化

実施時期

2020年度～ 計画・制度設計
2021年度～ 実証運行・導入判断

実施主体 水俣市、交通事業者、自治会

取組の内容

①デマンド型運行の検討

乗合タクシー路線の利用が少ない路線については、運行時間の柔軟化に向けた予約型の乗合タクシーについて検討します。住民の予約を受けて運行する形態となり、予約がない場合は運行を行わないため効率的な運行が可能となります。

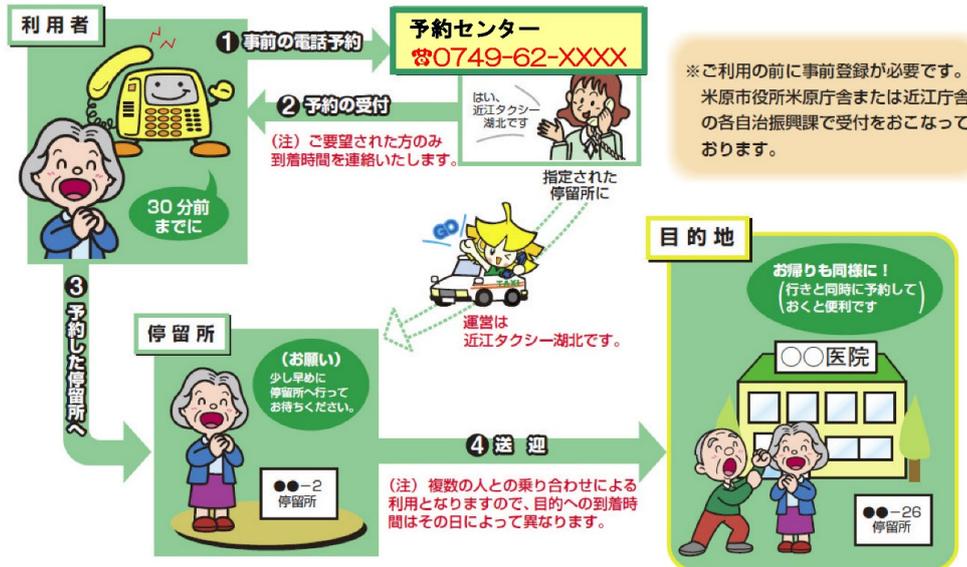


図 デマンド型運行のながれ(事例)

出典:滋賀県米原市 らくらタクシー まいちゃん号利用案内

②路線の廃止・見直し基準の通知・運用

水俣市地域公共交通網再編等実施計画策定調査業務で策定している路線の廃止・見直し基準を運用していくために、利用が低迷している路線の沿線自治会へ通知を行い、地域住民へ説明会を実施します。

説明後も利用が見込めない場合は、廃止・見直し基準に基づき、路線の運行見直しや路線の廃止について検討します。

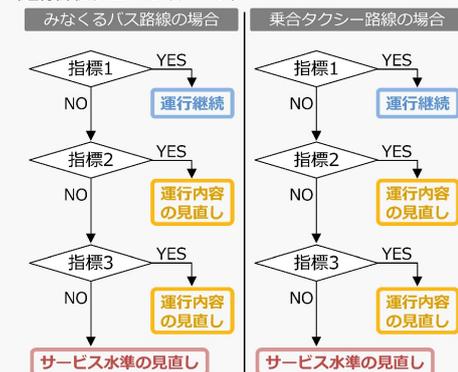
右図 各路線の評価方法(再掲)

出典:水俣市地域公共交通網再編等実施計画策定調査業務

■各路線の評価方法(1路線毎に評価)

運行形態が異なる「みなくるバス」「乗合タクシー」に分けて評価し、運行課題の把握や運行方針の決定を行う。

〔運行評価フローのイメージ〕



事業3 意見交換会の開催

サービス改善

事業の方針

- 利用が低迷する路線の沿線地域を対象として、地域住民と行政・交通事業者で意見を交換する場を設けて、市民ニーズに合わせた運行改善と利用低迷路線の解消を目指します。

取組の課題

- 利用低迷路線における市民ニーズの把握

実施時期

2020年度～ 計画・実施

実施主体

水俣市、交通事業者、自治会、沿線地域の住民

取組の内容

①意見交換会の実施

利用が低迷する路線の沿線地域を対象とした意見交換会を実施し、利用しづらい運行内容の改善に取り組みます。

また、路線の維持に係る問題等を市民の方に認識してもらい、将来に地域公共交通を残していくために必要な取組などの意見交換を行います。



図 沿線利用者が参加する地域検討会
出典：大分県大分市 地域検討会

事業4 自転車と公共交通の連携促進

利用促進

事業の方針

- 自転車市民共同利用システムの利用者数は減少傾向にあるため、鉄道・バス等の公共交通と自転車との交通結節機能を向上させ、自転車と公共交通の連携促進を目指します。

取組の課題

- 継続した自転車の利用促進

実施時期

2020年度～ 計画・準備 2021年～実施

実施主体

水俣市、交通事業者

取組の内容

①鉄道利用者・バス利用者に向けた情報案内の強化

自転車市民共同利用システムが設置されている駅構内や施設内に公共交通⇄自転車の乗り換え利用を啓発するポスターや駐輪場案内マップの設置など、情報案内の強化を図ります。

②一時利用会員の申請窓口を増設

現状、市内の3箇所（水俣市役所・道の駅みなまた・新水俣駅）では一時利用会員の登録ができます。自転車と公共交通の連携促進を目指すために、乗り継ぎ拠点の水俣駅（肥薩おれんじ鉄道）においても、一時利用会員の登録ができるよう協議を行います。



図 レンタサイクル利用案内
出典：長野県東御市 チラシ

事業5 多角的なモビリティマネジメントの実施

利用促進

事業の方針

- 普段から自家用車を利用している市民や公共交通の利用意識が低い高齢者、公共交通の運行内容を認知していない学生など、各ターゲットに応じたモビリティマネジメントを実施し、公共交通を利用してもらうためのきっかけづくりに取り組みます。

取組の課題

- 公共交通を利用してもらうきっかけづくり

実施主体 水俣市、交通事業者

実施時期 2020年度～ 企画・実施

取組の内容

① 継続した乗り方教室の実施

R1年には園児に向けた乗り方教室を計7回実施できており、今後も継続して取り組みます。
 高齢者などの幅広い世代を対象としたみなくるバス・乗合タクシーの乗り方教室を行い、外出目的の買い物や通院に公共交通を利用してもらえるようなきっかけづくりに取り組みます。



図 高齢者が参加した乗り方教室
 出典：宮崎県門川町 乗り方教室

② 路線沿線の施設情報案内

高齢者の主な外出目的である買い物や通院の際に公共交通を利用してもらうきっかけづくりとして、路線の沿線に立地する施設情報と最寄りの乗り場案内を分かりやすく掲載したページを時刻表（紙媒体）に組み込みます。



図 施設情報等を掲載したガイドブック
 出典：宮崎県延岡市 バスコースガイドブック

③ 免許返納特典制度の周知・広報活動

普段から自家用車を運転する高齢者や運転免許を持っている後期高齢者、地域住民の方から運転に不安がある方を中心に福祉・市民課などの関連部局と協力し、高齢世帯が集中している地域などで免許返納制度の説明会等を行います。（事業2と連携）
 また、ご自宅への直接訪問等を行い、返納特典の制度を説明する周知や市のHP、チラシの配布などによる広報活動に取り組みます。

事業6 市役所庁舎の乗り継ぎ拠点整備

拠点機能強化

事業の方針

- みなくるバス・乗合タクシー路線において、本庁舎完成後のバス乗り継ぎ利用案内や待合環境の整備など、乗り継ぎ拠点としての整備に取り組みます。

取組の課題

- 市民の乗り継ぎ拠点における交通環境の整備

実施主体 水俣市、交通事業者

実施時期 2021年10月～ 計画・実施

取組の内容

①市役所庁舎の拠点整備

本庁舎の完成後、みなくるバス・乗合タクシーの乗り継ぎ拠点として駅や温泉施設等への乗り継ぎ案内の強化、公共交通の利用案内・待合環境の整備に取り組みます。

また、乗り継ぎ拠点としての機能に加えて、市民の交流や公共交通に関する情報提供ができるような待合スペースの活用方法について検討します。



図 本庁舎乗り継ぎ拠点イメージ



右図 新庁舎1階の平面図
出典:水俣市HP

事業7 来訪者の目に触れる公共交通の情報提供

情報案内充実

事業の方針

- 観光客やビジネス客の玄関口となっている新水俣駅からの（までの）移動手段として公共交通を利用している割合が減少しています。来訪者に公共交通を利用してもらう機会を増やすために駅構内や待合室における公共交通の利用案内の充実に取り組みます。

取組の課題

- 来訪者が公共交通を利用するきっかけとなるような利用案内の充実

実施主体

水俣市、交通事業者

実施時期

2020年度～ 計画 2021年度～ 実施

取組の内容

①新水俣駅の公共交通利用案内を充実

新水俣駅を利用する来訪者の目に留まる公共交通の情報提供を行うために、駅構内や待合室における他の公共交通の利用案内として案内看板やポスター等の設置、乗り継ぎ時刻表やバス運行情報の提供など、水俣市の公共交通を知ってもらう機会を創出します。

②イベントにおける公共交通の利用案内・PRの強化

来訪者で初めて利用する方に、実際に利用する際に必要な“時刻”や“バス停位置”等がわかりやすく・入手しやすい情報環境を整備するため、市のHPによる総合的な利用案内を行うとともに、イベントの告知と併せて、SNS等による情報発信・マップ等の掲示による情報提供などを行います。

事業8 観光振興とタイアップした移動手段の確保

二次交通の確保

事業の方針

- 1,000円得タクシーの運行が終了して以降（H25～H28）、観光タクシーの運行は行われていません。公共交通で訪れた来訪者が幹線拠点から二次交通として周遊でき、市の魅力を堪能してもらえるように、財政的に継続可能な観光振興と連携した移動手段を検討します。

取組の課題

- 市内における来訪者の二次交通の確保

実施時期

2020年度～ 企画・検討
2021年度～ 試行

実施主体

水俣市、交通事業者

取組の内容

①実現可能な運行形態を検討

二次交通として市の観光施設（湯の児・湯の鶴温泉など）の回遊を目的とする移動手段について、財政的負担などを踏まえて、実現可能な運行形態を検討します。関係者と協議を行いながら、実現に向けて課題の解消を目指します。



図 二次交通手段の事例 出典：鳥取県鳥取市

事業9 施設関係者と連携した公共交通の利用促進企画

連携事業

事業の方針

- 多様な関係者と関係の構築を図り、市関連部局や施設関係者等と連携して施設・公共交通の双方に効果のある利用促進、お出かけ企画、企画乗車券の検討・作成を推進します。

取組の課題

- 公共交通を使って外出する目的の創出 2020年度～ 計画・準備 2022年度～ 実施

実施時期

実施主体 水俣市、交通事業者、施設関係者

取組の内容

①市関連部局・施設関係者等と連携した利用促進・お出かけ企画

観光部局や商業施設、病院などの施設関係者と協力し、公共交通を取り巻く多様な主体と連携した利用促進・お出かけ企画を推進します。



図 施設関係者と連携した公共交通のお出かけ企画

※宮崎県門川町 かどがわ町公共交通ガイドブック等を参考にして内容を記載

②観光施設と連携した企画乗車券の検討

路線の維持・活性化に向けて、観光担当課や観光物産協会、観光関連事業者との連携強化を進めていき、本市の魅力である温泉施設の利用券とバス乗車券などがセットになった企画乗車券などの検討を行います。



図 温泉を満喫した日帰りバスパック

※北海道十勝バス、じょうてつバス

事業10 市内のイベント・行事における公共交通の利用促進

連携事業

事業の方針

- バスの運行時間に合わせたイベントの開催やイベントに合わせたバス臨時便の運行、公共交通利用者への特典の検討など、イベント・地域行事における利用促進企画に取り組みます。

取組の課題

- イベントや行事に合わせた公共交通の利用促進

実施時期

2020年度～ 計画・検討
2021年度～ 実施

実施主体 水俣市、交通事業者、施設関係者

取組の内容

①イベントや行事の需要に応じたバス臨時便の運行
イベントにおける来訪者等の需要に合わせて、バス臨時便の運行について、交通事業者と協議を重ねたうえで試行的な運行を検討します。

②イベント時の公共交通利用者への特典
イベントに公共交通を利用した方への特典付など、公共交通を利用する動機付けを図る利用促進企画を推進します。
市民に向けた特典だけでなく、来訪者の利用も見込んだ利用特典について検討します。



図 公共交通利用特典のあるイベント
※山口県山口市 公共交通ふれあいフェスタ

6-3 事業スケジュール

◆計画期間の2020年度～2024年度に各種事業を進行していき、地域状況等の変化に応じて事業内容の見直しを適宜行っていきます。

表 事業スケジュール

| 事業名 | 年度 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 実施主体 | | | |
|---------------------------------------|----|---------|------|------------------|------|------|------|---|----|-------------------------|
| | 月 | 4 | 10 | 4 | 10 | 4 | 10 | 4 | 10 | 水俣市 交通事業者 関係者等 |
| 基本方針1 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化 | | | | | | | | | | |
| 事業① みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善 | | 計画/検討 | 実施 | | | | | | | ○ ○ |
| 事業② 乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討 | | 計画/制度設計 | | 実証運行 | | | | | | ○ ○ ○ ※実証運行後に導入判断を行う |
| 事業③ 意見交換会の開催 | | 計画/実施 | | | | | | | | ○ ○ ○ ※対象路線の選定後、順次実施 |
| 基本方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上 | | | | | | | | | | |
| 事業④ 自転車と公共交通の連携促進 | | 計画/準備 | 実施 | | | | | | | ○ ○ |
| 事業⑤ 多角的なモビリティマネジメントの実施 | | 企画/実施 | | | | | | | | ○ ○ ※企画したものから順次実施 |
| 基本方針3 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実 | | | | | | | | | | |
| 事業⑥ 市役所庁舎の乗り継ぎ拠点整備 | | | | ※庁舎移転予定 計画/実施 | | | | | | ○ ○ |
| 事業⑦ 来訪者の目に触れる公共交通の情報提供 | | 計画 | 実施 | | | | | | | ○ ○ |
| 事業⑧ 観光振興とタイアップした移動手手段の確保 | | 企画/検討 | | 試行 | | | | | | ○ ○ |
| 基本方針4 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持 | | | | | | | | | | |
| 事業⑨ 施設関係者と連携した公共交通の利用促進企画 | | 計画/準備 | | 実施 | | | | | | ○ ○ ○ ※施設関係者と調整 |
| 事業⑩ 市内のイベント・行事における公共交通の利用促進 | | 計画/検討 | | 実施 | | | | | | ○ ○ ○ |

※事業の実施に応じて、水俣市地域公共交通会議と連携を図りながら実施するものとする
 ※施設関係者や交通事業者などとの協力が必要な施策については、適宜関係者と協議を行うものとする

第7章 計画の推進体制

7-1 事業の推進体制

▶▶ 多様な主体が一体となって目標の達成を目指すことが重要です

- ◆本計画の推進に当たっては、「市民」「交通事業者」「水俣市」が連携し、一体となって計画目標の達成に取り組む必要があります。
- ◆また、計画で推進する多様なパートナーとの連携では、“市民”という形だけではなく「施設関係者」「民間企業」「他分野の関連部局」などのそれぞれの立場から連携協力を得て、持続可能な地域公共交通網を再構築していきます。

表 関係する主体と役割

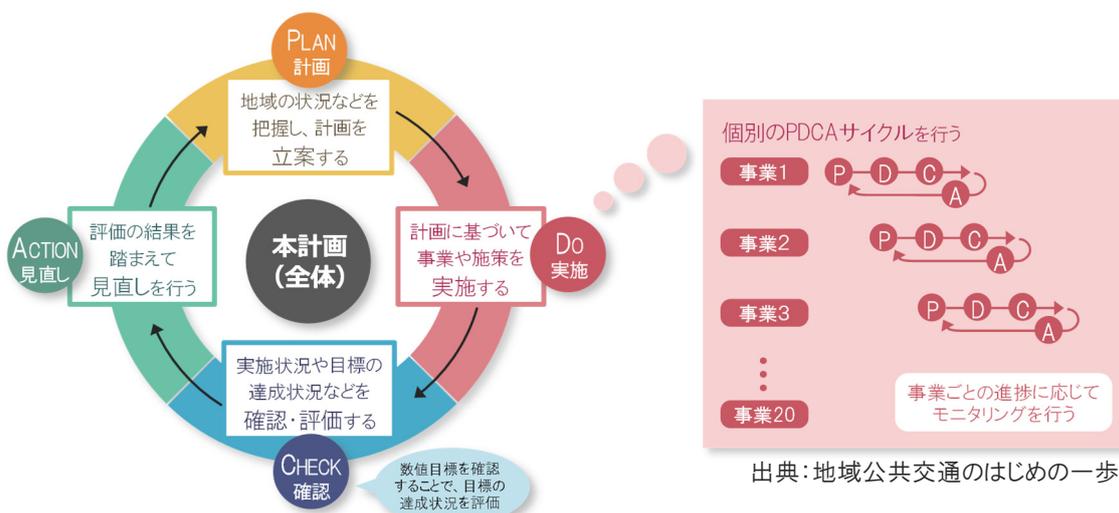
| 類型 | 主体 | 役割 |
|------|---------|---|
| 活動主体 | 市民（居住者） | ○利用者としてサービスを受け、積極的に生活での利用を考える ○自分たちにとって“使い勝手の良い”公共交通の形を考え、身近な公共交通の使い方や守り方を事業者・行政と考える（参画する） |
| | 交通事業者 | ○安全快適な運送サービスを提供することを前提として、利用者のニーズを踏まえた運送や情報案内を提供する ○関係者と協力し、サービス向上や運行改善、利用促進などを行う |
| | 水俣市 | ○公共交通の維持に向けた取組みの支援、市民のニーズ把握 ○一定範囲内での財政支援、利用促進に係る情報発信、利用啓発など |
| 連携主体 | 施設関係者 | ○“市民”以外での受益者となる地域関係者として、身近な公共交通の積極的な利用、施設運営等への活用方法を考える |
| | 民間企業 | |
| | 他の関連部局 | ○公共交通の関係者と協力し、施設・公共交通の相互連携による利用促進企画などに取り組む |
| | 来訪者 | ○観光等で本市に来訪（関係）した際の移動時に積極的な公共交通の利用を考える |

7-2 事業進捗の評価方法

▶▶ “トライアル・アンド・エラーの繰り返し”で事業進捗の管理を行います

(1) 達成状況の評価と見直し

- ◆事業進捗の評価は、公共交通会議を中心として計画(P)・実行(D)・評価検証(C)・見直し(A)の実行サイクルに沿って、計画5年後の全体評価、1事業毎の個別評価を実施していきます。



出典：地域公共交通のはじめの一歩

図 PDCAサイクルのイメージ

(2) 評価スケジュール

◆評価スケジュールは、事業ごとの進捗状況を踏まえつつ、個別の評価時期を設定します。個別の評価結果については、水俣市地域公共交通会議にて事業内容の修正やスケジュールの見直しを行い、計画目標年（2024年度）には計画の達成状況の確認と更新を行います。

▶：評価年度

表 評価スケジュール

計画目標年

| 項目 | 年度 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|----|------|------|------|------|------|
| 基本方針1 ▶ 市民にとって利用しやすい運行サービスの効率化 | | | | | | |
| 目標1 市民の日常生活を支える地域公共交通の存続 | | | | | | |
| 目標値① ▶ みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数 | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 目標値② ▶ 利用者1人当たりの公的資金投入額 | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 目標2 路線維持の仕組みづくりと路線の廃止・見直し基準運用による持続性向上 | | | | | | |
| 目標値③ ▶ 利用低迷路線の解消 | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ | ▶ |
| 基本方針2 ▶ 地域公共交通に対する利用意識の向上 | | | | | | |
| 目標1 市内における回遊手段の利用案内を強化 | | | | | | |
| 目標値④ ▶ 自転車市民共同利用システムの自転車1台当たりの稼働率 | | | | | | ▶ |
| 目標2 高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換 | | | | | | |
| 目標値⑤ ▶ 運転免許返納特典の申請者数 | | | | | | ▶ |
| 目標値⑥ ▶ モビリティマネジメントの実施数 | | | | | | ▶ |
| 基本方針3 ▶ 地域の乗り継ぎ拠点における交通サービスの充実 | | | | | | |
| 目標1 乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上 | | | | | | |
| 目標値⑦ ▶ 市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数 | | | | | | ▶ |
| 目標2 来訪者の公共交通利用に必要な情報案内を充実 | | | | | | |
| 目標値⑧ ▶ 来訪者の公共交通の利用割合 | | | | | | ▶ |
| 基本方針4 ▶ 交通事業者等との連携強化による地域公共交通の維持 | | | | | | |
| 目標1 市民の外出目的を創出するための公共交通の利用促進企画 | | | | | | |
| 目標値⑨ ▶ 公共交通の利用促進に関係者と協力した回数 | | | | | | ▶ |
| 目標2 市内のイベント・行事における公共交通の利用案内の強化 | | | | | | |
| 目標値⑩ ▶ イベントに合わせて地域関係者と連携した公共交通の利用促進企画 | | | | | | ▶ |

※毎年評価：水俣市地域公共交通会議を開催し、関係者間で情報共有を図り、事業の進捗状況について確認する

※目標年評価：事業の進捗状況及び設定した目標の達成状況を確認し、計画の2025年度以降の取組みを検討する

表 達成指標・評価方法

| 目標指標 | 目標値の考え方・測定方法 | | 現況値 (2019) | 目標値 (2024) |
|----------------------------------|--------------|--|-----------------------------------|---------------|
| ①みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数 | 考え | ○過去の利用実績・人口減少等を踏まえて、前計画の「年間減少割合を-3.0%以下に抑制」を継続的な目標として設定 | 104,767人/年 | 約90,000人/年 |
| | 方法 | ○年間利用者数から対前年比を算出 ※利用実績は運行事業者が記録 | | |
| ②利用者1人当たりの公的資金投入額 | 考え | ○利用を高めながら運行効率の改善に取り組み、財政負担割合の低減を目標として設定 | バス交通 881円 乗合タクシー 56,589円 | 現況値以下に抑制 |
| | 方法 | ○年間運行欠損額÷年間利用者数により算出 ※利用実績は運行事業者が記録 | | |
| ③利用低迷路線（便平均2人未満）の解消 | 考え | ○乗合交通として機能していない路線の運行改善・効率化を図ることを目標として設定 | 該当6路線 | 該当0路線 |
| | 方法 | ○年間利用者数から便平均利用者数を算出 ※利用実績は運行事業者が記録 | | |
| ④自転車市民共同利用システムの自転車1台当たりの稼働率 | 考え | ○回遊手段の利用案内を強化し、自転車利用の減少に歯止めをかける目標として設定 | 46.2% | 現況値以上 |
| | 方法 | ○自転車市民共同利用システムの利用実績より稼働率を測定 | | |
| ⑤運転免許返納特典の申請者数 | 考え | ○高齢者の公共交通の利用意識を転換し、「5年以内に返納意思のある方」（市民アンケート）の割合分の増加を目標として設定 | 107人/年 | 149人/年 |
| | 方法 | ○運転免許返納特典の申請者数を測定 | | |
| ⑥モビリティマネジメントの実施数 | 考え | ○園児・高齢者などの幅広い層をターゲットとして、モビリティマネジメントに取り組むことを目標として設定 | 7回/年 | 10回/年 |
| | 方法 | ○学校・事業所やイベントで市または交通事業者が行った取組数を測定 | | |
| ⑦市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数 | 考え | ○市役所庁舎の利便性向上として、バスロケーションシステムの導入、バス時刻表の設置、イベントに対応した公共交通情報の発信等 | — | 3事業 |
| | 方法 | ○市役所庁舎において公共交通に関連して取り組んだ事業を測定 | | |
| ⑧来訪者の公共交通の利用割合 | 考え | ○来訪者の目に触れる情報案内を行い、来訪者の公共交通利用の減少に歯止めをかける目標として設定 | 14.8% | 現況値以上 |
| | 方法 | ○水俣駅、新水俣駅において公共交通を利用する割合を測定 ※ヒアリング調査より | | |
| ⑨公共交通の利用促進に関係者と協力した回数 | 考え | ○買い物施設、病院または温泉施設などを対象として目標を設定 | — | 2回/年 |
| | 方法 | ○施設と交通事業者、行政が協力して行った取組の回数を測定 | | |
| ⑩イベントに合わせて地域関係者と連携した公共交通の利用促進の企画 | 考え | ○交通事業者、施設関係者、市関連部局と協力して行う利用促進企画を目標として設定（春と秋のローズフェスタ等を想定） | 0回/年 | 2回/年 |
| | 方法 | ○関係者と連携して行った利用促進企画の回数を測定 | | |

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

| 実施主体 | 運行系統名 | 起点 | 経由地 | 終点 | 運行の態様 | 補助事業の活用 | 役割 |
|-------|-----------------|-------|----------|--------|--------|---------|----------------------------|
| 交通事業者 | 水俣駅・葛彩館線 | 水俣駅前 | 水俣市役所・渡野 | 葛彩館 | 路線定期運行 | フィーダー補助 | 東部地区と水俣市街地間の移動を担う |
| 交通事業者 | 水俣駅・大川線 | 水俣駅前 | 深川・愛林館前 | 大川公民館前 | 路線定期運行 | フィーダー補助 | 久木野地区と水俣市街地間の移動を担う |
| 交通事業者 | 流合橋経由招川内・茂道線 | 招川内 | 流合橋・水俣駅前 | 茂道漁港 | 路線定期運行 | フィーダー補助 | 湯出地区、水俣市街地、南部地区の3地区間の移動を担う |
| 交通事業者 | 頭石経由招川内・茂道線 | 招川内 | 頭石・水俣駅前 | 茂道漁港 | 路線定期運行 | フィーダー補助 | 湯出地区、水俣市街地、南部地区の3地区間の移動を担う |
| 交通事業者 | 木臼野経由水俣市役所・水俣駅線 | 水俣市役所 | 梅戸・木臼野 | 水俣駅前 | 路線定期運行 | フィーダー補助 | 長崎地区と水俣市街地間の移動を担う |
| 交通事業者 | 水俣市役所・木臼野線 | 水俣市役所 | 梅戸・茂川 | 木臼野上 | 路線定期運行 | フィーダー補助 | 長崎地区と水俣市街地間の移動を担う |

(備考)

上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。

発行 水俣市地域公共交通会議

本計画についてのお問い合わせは、水俣市地域公共交通会議事務局まで
(熊本県水俣市総務企画部企画課)

〒867-8555 熊本県水俣市陣内1丁目1番1号

TEL : 0966-61-1607 FAX : 0966-62-0611