
水俣市地域公共交通計画



令和7年（2025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
2 計画の対象区域	2
3 計画の対象期間	2
4 計画の位置づけ	2
5 上位・関連計画	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題	6
1 地域公共交通の現状	6
2 地域特性の課題	12
3 市民の移動特性・公共交通の意向に関する課題	17
4 公共交通の利便性に関する課題	31
第3章 前計画に基づく取組みの評価	41
1 前計画の方針と施策	41
2 目標達成状況の検証	42
第4章 公共交通に関する基本的な方針	51
1 まちの目指すべき将来像	51
2 公共交通が果たすべき役割	51
3 基本的な方針	52
第5章 計画の目標・目標を達成するための実施事業	56
1 計画の目標・目標指標（KPI）・事業内容	56
2 実施事業の体系	71
第6章 計画の推進	72
1 事業スケジュール（全体）	72
2 計画の推進体制	73
3 事業推進の評価	74

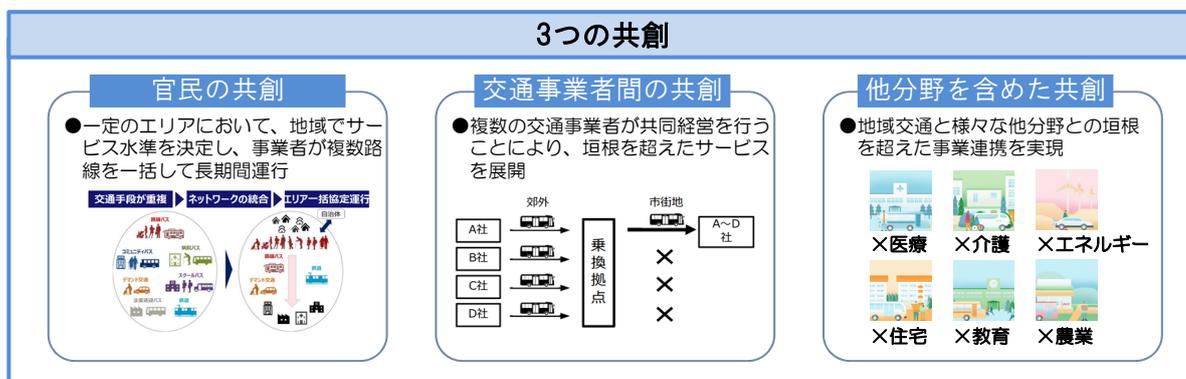
第1章 計画の概要

1 計画策定の趣旨

1-1 計画の背景

〈将来的な公共交通の確保・維持の必要性〉

- 本市では2019年に「第6次水俣市総合計画」を策定し、目指すべき将来像である『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、取組みを推進してきました。
- 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が、今後の高齢者の増加や運転免許返納者の増加により、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。一方で、交通事業者における運転手不足の深刻化や働き方改革関連法による2024年問題等により、本市の公共交通を取り巻く環境が大きく変化していることから、将来にわたり公共交通の確保・維持が求められています。



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第4版 (R5年(2023年)10月)国土交通省

〈多様な関係者との共創・連携を通じ、地域公共交通の「リ・デザイン」を推進〉

- こうした状況の下、わが国では、令和5年に「地域交通法」の一部が改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通計画」を作成し、地域公共交通の活性化・再生を目指すことが謳われています。

1-2 計画の目的

- 本市を取り巻く現状を踏まえて、各公共交通の利用実態、市民の生活行動パターン・ニーズを適切に把握・診断し、地域公共交通の在り方を検討します。
- 本市が目指す地域公共交通の在り方を検討した結果を踏まえ、安心して住み続けられる持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指し、持続可能な公共交通サービスの姿を提示する「水俣市地域公共交通計画（マスタープラン）」の策定を目的とします。

第1章 計画の概要

2 計画の対象区域

- 計画の対象区域は、水俣市全域と定めます。地域間幹線バスなどの市町をまたぐ公共交通サービスは周辺市町の方針との整合を図って取組み方針を示します。



図 計画区域

3 計画の対象期間

- 計画の対象期間は、社会・経済状況の変化に応じた公共交通サービスの改善を図る期間を考慮したうえで、令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）の5箇年とします。

4 計画の位置づけ

- 本計画は、本市の最上位計画である「第6次水俣市総合計画第2期基本計画」に基づき、同計画の将来像『みんなが幸せを感じ 笑顔あふれる元気なまち 水俣』の実現を見据えた方針等を定めます。
- 「水俣市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「第9期水俣市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画」等の地域振興、保健福祉、環境等の各種計画と連携しながら、利便性の高い移動環境の形成を推進していきます。

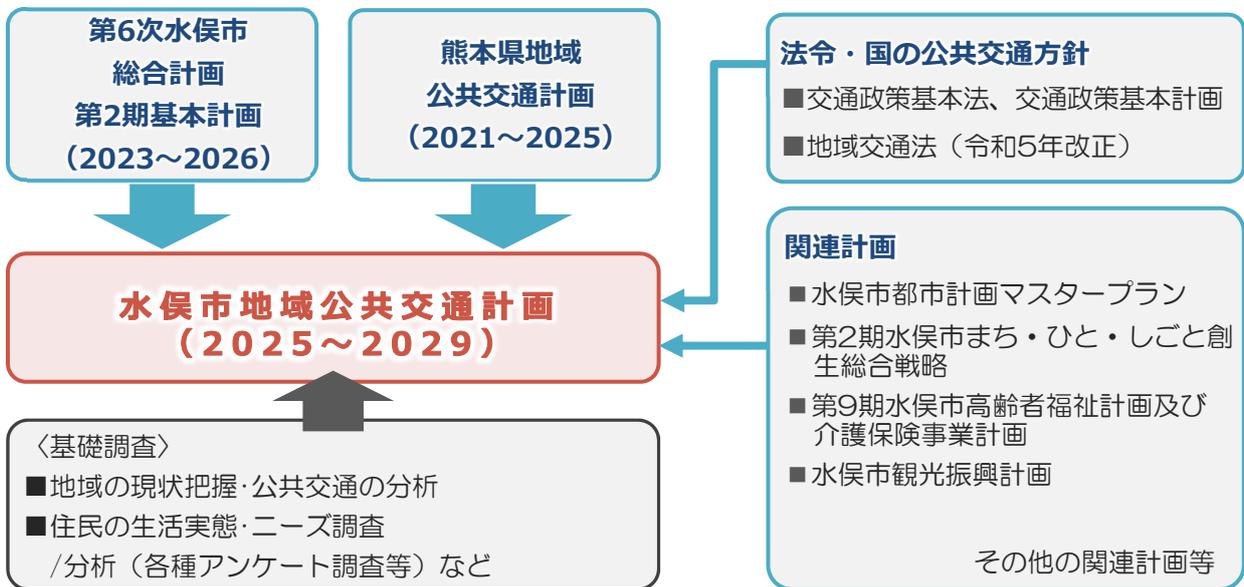


図 水俣市地域公共交通計画の位置付け

5 上位・関連計画

- 関連する計画の上位計画である「第6次水俣市総合計画第2期基本計画」において、公共交通の取組みが位置付けられています。
- 広域交通計画である「熊本県地域公共交通計画」の方針等を踏まえた取組みを示します。

5-1 第6次水俣市総合計画 第2期基本計画（2023～2026年度）

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

まちづくりの基本理念に基づき、子どもから高齢者まで全ての世代が、水俣に暮らす喜び（幸せ）を感じられるまちを目指して、将来都市像を「みんなが幸せを感じ笑顔あふれる元気なまち水俣」とします。

1. 地域に根差した強い経済基盤づくり（経済・産業）

○経済の振興 / 観光の振興 / 農林水産業の振興 / 経済成長へつなげる転入者の獲得

2. 豊かな心で未来に挑戦する人づくり（教育・文化）

○学校教育の充実 / スポーツを通じた人材育成 / 地元唯一の水俣高校の支援 / 持続可能な地域社会を担う人材育成 / 生涯学習の推進 / 文化の振興 / 豊かな心を育む読書活動の推進 / 共生社会の推進

3. 住み慣れた地域でいきいきと暮らせるまちづくり（保険・医療・福祉）

○子ども・子育て支援の充実 / 健康づくりの推進 / 総合医療センターを中心とした地域医療の充実 / 高齢者福祉の充実 / 障がい者福祉の充実 / 生活困窮者等の自立支援 / 年金、医療保険制度の適正運営

4. 次代へつなぐ環境づくり（環境）

○水俣病問題への取組と「もやい直し」の推進/循環型社会の形成/脱炭素社会の実現/生活環境の保全/協働による環境保全活動の推進

5. 安全で安心して暮らせる生活基盤づくり（生活基盤）

○都市基盤の整備 / 災害に強いまちの形成 / 住環境の整備 / 安全・安心な水の確保 / 交通基盤の整備 / **公共交通の充実** / 防犯・交通安全対策の推進 / 自発的なまちづくり活動による地域の活性化

目指す姿

- ①誰もが**気軽に**「みなくるバス」、「乗合タクシー」などの**市内公共交通機関を利用して**います。
- ②**郊外から市街地へのアクセスが確保**されています。

施策区分① みなくるバス等の路線維持と利便性向上

成果指標	単位	基準値 (2021年度)	目標値 (2026年度)
みなくるバス年間利用者数（10月～翌9月）	人	79,634	68,385*
乗合タクシー年間利用者数	人	2,349	2,019

※毎年度、年間減少割合マイナス3%以内に減少率に抑えることを目標とした。

施策区分②

成果指標	単位	基準値 (2021年度)	目標値 (2026年度)
肥薩おれんじ鉄道年間利用者数（市内）	人	156,118	基準値以上

6. 持続可能な行財政基盤づくり（行政経営）

○効果的・効率的な行財政運営 / 質の高い行政サービスを提供する職員の育成 / 公共施設等の適切な管理運営 / 市民参画の推進

5-2 熊本県地域公共交通計画（2021～2025年度）

目指すべき
将来像

「新しいくまもと」の創造に資する
県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築

計画の基本的な方針

社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する
県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開
～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～

目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

幹線公共交通利用者数の維持

指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員

■目標値：26,737千人/年以上（現状値26,737千人/年）

指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員

■目標値：3,813千人/年以上（現状値3,611千人/年）

幹線公共交通の収益性の向上

指標Ⅲ：路線バスの収支率

■目標値：63.9%以上（現状値63.9%）

指標Ⅳ：鉄道の収支率

■目標値：71.2%以上（現状値71.2%）

利用者一人当たりの行政負担額の縮減

指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額

■目標値：113円/人以下（現状値113円/人）

広域での地域公共交通計画数の増加

指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数

■目標値：7以上（現状値3）

目標②：輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進

指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数

■目標値：45市町村

コミュニティ交通利用者数の増加

指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数

■目標値：694千人以上（現状値694千人）

目標①と②の達成を測る共通指標

公共交通に対する県民満足度の向上

指標Ⅸ：県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度

■目標値：25.0%以上（現状値一）

5-3 その他計画から求められる役割

- 本市の様々な分野のまちづくり方針（地域振興、観光、福祉など）では、移動や公共交通に求める取組みを位置付けており、他分野と一体となって取組みの実現を目指します。

表 地域公共交通に関係する方針

計画	地域公共交通・まちづくりに係る内容																	
第七次水俣・芦北地域振興計画 (R2.8)	交通	<ul style="list-style-type: none"> ○高規格幹線道路の一環として建設が進められている南九州西回り自動車道は、平成28年(2016年)2月に芦北IC～津奈木IC、平成31年(2019年)3月に津奈木IC～水俣ICが開通するなど着実に整備が進んでいます。 ○水俣・芦北地域の基盤となる地方道の整備や地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築を図ります。 																
第2期水俣市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (R2.3)	交通	<ul style="list-style-type: none"> ○施策に関する基本的な取組み方針として「公共交通の充実」が掲げており、高齢者の通院・買い物等の外出など、地域での生活に欠かすことのできない「みなくるバス」等の公共交通の維持・利便性の向上を図ります。また、地域住民の通学等の重要な交通手段となっている「肥薩おれんじ鉄道」の利用促進を図り、路線維持のために必要な支援を行います。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標 (KPI)</th> <th>単位</th> <th>基準値 (2018年度)</th> <th>目標値 (2024年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>みなくるバス年間利用者数</td> <td>人</td> <td>104,059</td> <td>86,678</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>重要業績評価指標 (KPI)</th> <th>単位</th> <th>基準値 (2018年度)</th> <th>目標値 (2024年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内年間利用者数 (肥薩おれんじ鉄道)</td> <td>人</td> <td>184,038</td> <td>153,336</td> </tr> </tbody> </table>	重要業績評価指標 (KPI)	単位	基準値 (2018年度)	目標値 (2024年度)	みなくるバス年間利用者数	人	104,059	86,678	重要業績評価指標 (KPI)	単位	基準値 (2018年度)	目標値 (2024年度)	市内年間利用者数 (肥薩おれんじ鉄道)	人	184,038	153,336
重要業績評価指標 (KPI)	単位	基準値 (2018年度)	目標値 (2024年度)															
みなくるバス年間利用者数	人	104,059	86,678															
重要業績評価指標 (KPI)	単位	基準値 (2018年度)	目標値 (2024年度)															
市内年間利用者数 (肥薩おれんじ鉄道)	人	184,038	153,336															
第9期水俣市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画 (R6.3)	福祉	<ul style="list-style-type: none"> ○課題として高齢者のみの世帯の増加に伴い、家族等による支援が十分に受けられないことによる社会的孤立や、買い物や移動に関する支援の需要が増加することが見込まれます。 ○「移動販売等による食の確保」等を具体的な取組みとしています。 																
水俣市観光振興計画 (R5.3)	観光	<ul style="list-style-type: none"> ○戦略的な観光を行うための施策として「ターゲットを明確にしたプロモーションの強化」を掲げており、具体的な取組みとして、交通の利便性を活かしたターゲット地域への発信を行います。 ○また、リピートしたくなる観光を行うための施策として、「湯の児・湯の鶴地域における資源を生かした観光コンテンツの創造・充実」を掲げており、具体的な取組みとして、二次交通網の確保と関係事業者と連携した利用促進策の検討を行います。 																
水俣市環境モデル都市第3期行動計画 (R5.3)	環境	<ul style="list-style-type: none"> ○国等と連携して進める対策による温室効果ガス削減見込量の考え方として、免許返納者らをターゲットとした「公共交通の利用転換の促進」を取組みます。 ○また、温室効果ガス削減を進めていくために、事業者は、公共交通機関の利用促進のための周知、広報活動を行います。 																
第3次水俣市環境基本計画 (R2.3)	環境	<ul style="list-style-type: none"> ○地域における温室効果ガス排出量の削減や安心・安全なインフラの整備に向けて、誰もが気軽に「みなくるバス」、「乗合タクシー」などの市内公共交通機関を利用することを目指す姿としています。 																

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

1 地域公共交通の現状

1-1 地域公共交通の運行状況

本市には広域的な移動や市内の移動を担う多様な輸送資源が存在

- 本市には、鉄道、路線バス、コミュニティバス（みなくるバス）、乗合タクシー、一般タクシー等の様々な交通サービスがあり、市民の移動を支えています。

(1) 鉄道

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駅が立地しています。

表 鉄道の運行状況

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	25便
			鹿児島中央方面	20便	24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	18便	18便
			川内方面	18便	18便

(2) 路線バス

路線バスは芦北・津奈木方面は産交バス(株)、出水・鹿児島空港方面は南国交通(株)が運行を行っており、市外への移動手段として地域間幹線交通の役割を担っています。

表 路線バスの運行状況

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	7便	7便
		水俣産交方面	37.1km	8便	7便
	水俣港～つなぎ温泉前	つなぎ温泉方面	12.6 km	2便	2便
		水俣港方面	12.6 km	1便	1便
	水俣産交～つなぎ温泉前	つなぎ温泉方面	11.6km	1便	1便
		水俣産交方面	11.6km	2便	2便
	水俣産交～佐敷駅前	佐敷駅前方面	28.1km	1便	0便
南国交通	水俣車庫～佐潟口	佐潟口方面	43.0 km	11便	8便
		水俣車庫方面	43.0 km	11便	9便
	鹿児島空港連絡バス	鹿児島空港方面	76.1 km	4便	4便
		水俣駅方面	76.1km	4便	4便

(3) みなくるバス・乗合タクシー

コミュニティバス（みなくるバス）は赤バス、黄バス、青バス、おれんじバスの4種類で計8路線が運行しています。乗合タクシーは計8路線が運行し、その内4路線が予約制※となっています。

表 みなくるバス・乗合タクシーの運行状況

分類	運行路線		キロ呈	運行便数	
				平日	休日
コミュニティバス (みなくるバス)	赤バス	木臼野(茂川)・梅戸港線	28.3km	2.0往復	1.5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	1.0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)	25.0km	2.0往復	2.0往復
		茂道～頭石・招川内線	25.4km	3.0往復	2.0往復
茂道～頭石・招川内線(頭石経由)		30.6km	1.0往復	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	—

※運行形態が予約型定時定路線であり、予約があった場合に、決まった時間に決まったルートを行く

(4) 一般タクシー

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。

表 一般タクシーの運行状況

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) スクールバス(一般混乗)

スクールバスの3路線が運行されており、計8便が運行しています。

表 スクールバスの運行状況

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	

※利用には事前登録が必要

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

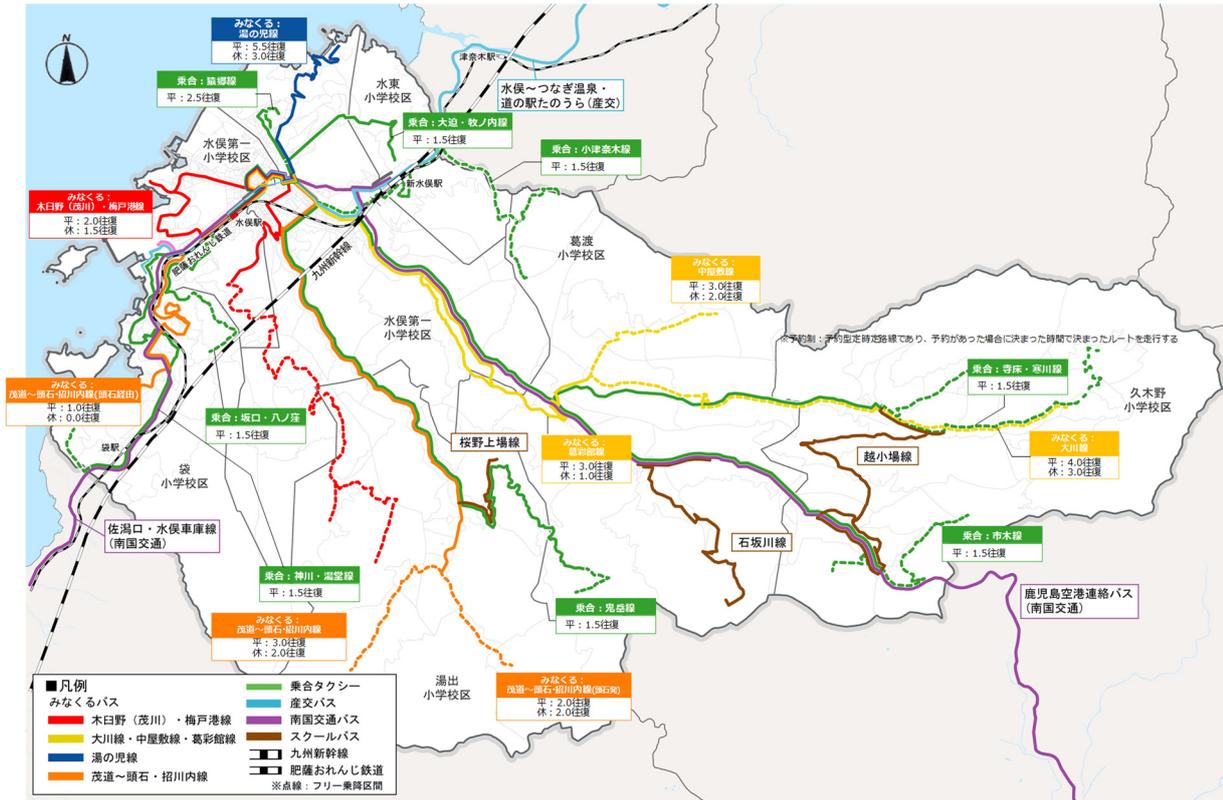


図 市内運行路線図

1-2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道（肥薩おれんじ鉄道）

- 市内の広域幹線交通として八代市から薩摩川内市の区間を運行し、市内に3駅が位置しています。普通列車が中心であります。一部観光列車も運行しています。
- コロナ禍の影響により、令和2年は約14万人まで減少しています。しかし、令和3年からは概ね上昇傾向であり、令和4年は約17万人まで利用者が回復しています。

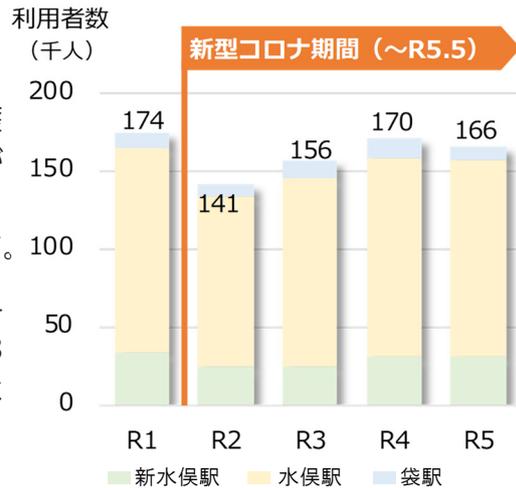


図 各駅の利用実績 ※各年4月～翌3月

(2) 路線バス（産交バス）

- 市内の地域間幹線交通として、「水俣産交・道の駅たのうら線」、「水俣港・つなぎ温泉前線」、「水俣産交・つなぎ温泉前線」、「水俣産交・佐敷駅前線」の4路線が市内を運行しています。
- 利用者は令和2年は約4.5万人の利用が見られたものの、令和3年～令和6年では3.8～4.0万人で推移しています。
- 財政負担額は年々増加しており、令和2年と比べて、令和6年は約600万円の増加となっています。

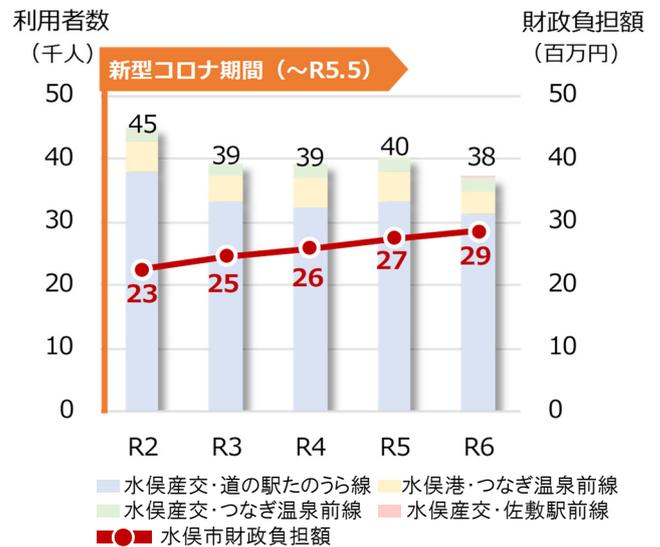


図 路線バス（産交バス）の利用実績 ※各年10月～翌9月

(3) 路線バス（南国交通）

- 市内の地域間幹線交通として、水俣市から阿久根市までの区間を運行しています。
- 利用者は令和2年は約5万人の利用が見られ、令和3年はコロナ禍の影響により減少となったものの、令和4年から令和6年までは増加傾向であり、令和6年は6.6万人まで増加しています。
- 財政負担額は年々増加しており、令和2年と比べて、令和6年は約450万円まで増加しています。

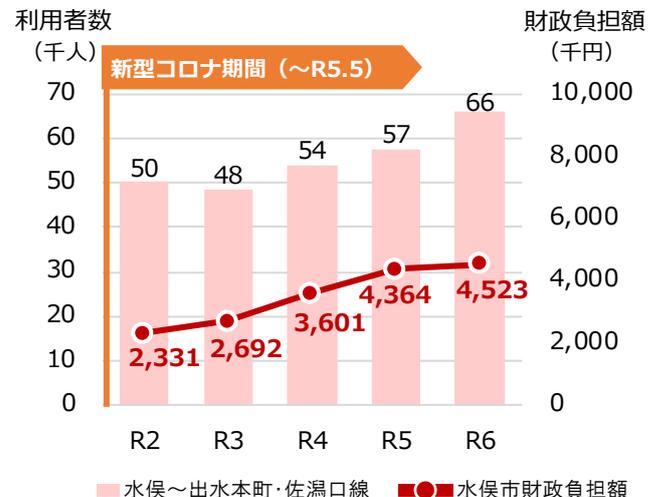


図 路線バス（南国交通）の利用実績 ※各年10月～翌9月

(4) 空港バス（南国交通）

- 市内から葛渡方面に向かって鹿児島空港を結ぶ路線として運行しています。
- 利用者は令和3年が直近5年の中で最も少ないものの、令和3年から令和5年は増加傾向であり、令和5年は令和3年と比べて約9千人の増加となっています。
- 財政負担額は年々増加傾向にあり、令和2年と比べて令和6年は約60万円の増加となっています。

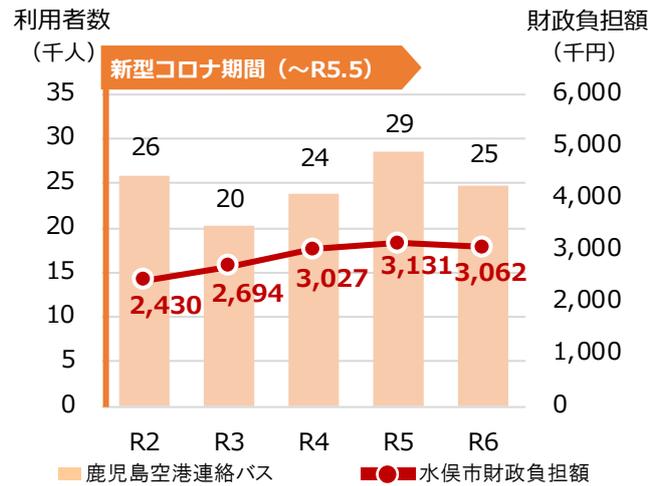


図 空港バス（南国交通）の利用実績
※各年10月～翌9月

(5) みなくるバス

- 市街地と各地区を結ぶ8路線が運行し、主要な地域公共交通としての役割を担っています。市民の75歳以上の高齢者や重度障がい者を対象に無償化を図っており、高齢者や障がい者等の交通弱者にとって重要な移動手段となっています。
- 利用者は令和2年の約9万人から減少しており、令和3年から令和6年までは約8万人前後で推移をしています。
- 財政負担額は、近年の燃料費等の高騰の影響を受け、上昇しており、令和2年と比べて令和6年は約2,200万円の増加となっています。

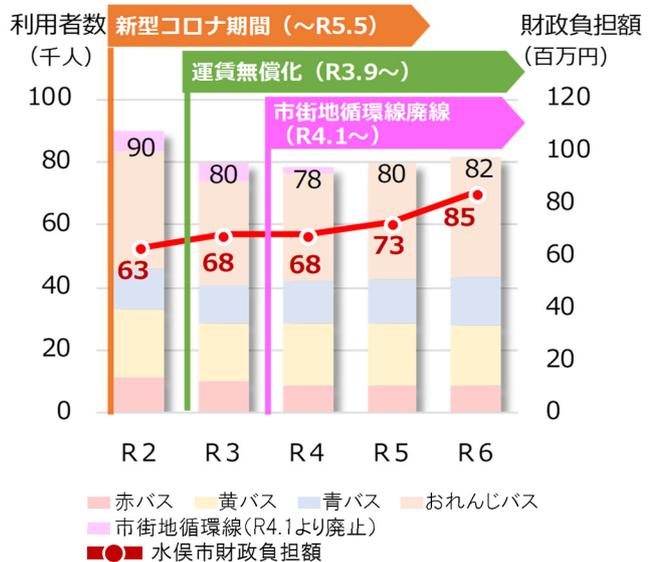


図 みなくるバスの利用実績
※各年10月～翌9月

(6) 乗合タクシー

- みなくるバスを補完する役割を担い、市内で8路線が運行しています。定時定路線が4路線であり、残り4路線は予約があった場合のみ、決まったダイヤで決まったルートを実行する予約制となっています。
- 利用者は年々減少し、令和2年と比べて令和6年は約1,000人の減少となっています。
- 財政負担額は、令和2年が約1,000万円であったものの、令和3年からは4路線の運行形態が予約制になり負担額は減少しています。令和6年は約800万円となり、令和2年と比べて約200万円の減少となっています。

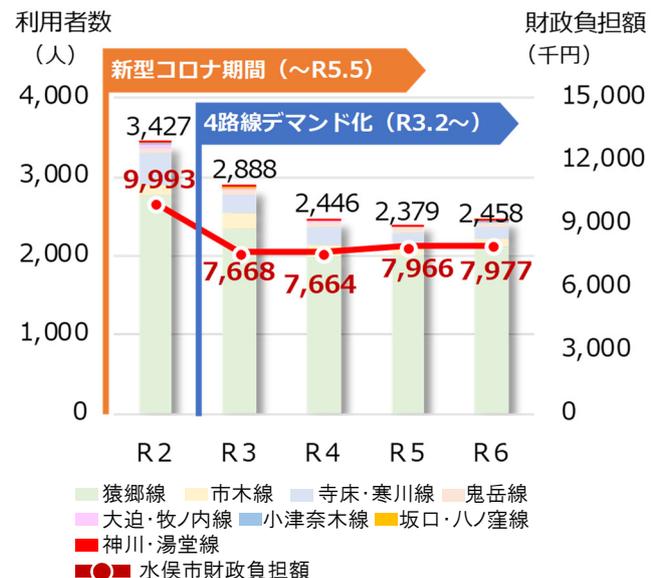


図 乗合タクシーの利用実績
※各年10月～翌9月

(7) その他：移動・外出支援（水俣市社会福祉協議会）

- 移動支援として、福祉的な困りごとをお持ちの方を対象に自宅近くから目的地まで送迎し、買い物等の外出支援を実施しています。
- 令和5年3月より「お試し運行」として開始し、令和6年9月時点で計8回の運行を実施しています。

表 移動・外出支援の実施実績

	運行日	利用者数	行先
1	R5/3/16	石坂川地区：3名	石坂川⇔水光社本店・ロッキー古賀店
2	R5/7/6	湯の児地区：3名	湯の児⇔水光社本店
3	R5/7/24	石飛地区：4名	石飛⇔水光社本店
4	R5/9/26	石飛地区：4名	石飛⇔水光社本店・ロッキー古賀店
5	R5/12/5	石飛地区：3名	石飛⇔水光社本店・ロッキー古賀店
6	R6/3/12	石坂川地区：2名 石飛地区：2名	石飛～石坂川⇔ロッキー南福寺店
7	R6/5/15	陣原地区：2名 浦上町地区：2名 古賀町地区：1名	個人宅⇔エコパーク ※水光社経由
8	R6/7/5	八幡地区：1名 牧ノ内地区：1名 湯の児地区：2名	カローラ水俣店⇒個人宅 ※水光社経由



写真 移動・外出支援の様子①



写真 移動・外出支援の様子②

2 地域特性の課題

2-1 人口減少及び超高齢化社会の対応

高齢化率は40%台に突入し、人口は1万人台まで減少する見込み

- 本市は当面の間、人口減少に加えて高齢化率の上昇が予想されており、令和2年時点で高齢化率は平成27年比で約4.4ポイント上昇しています。
- 高齢化率の分布状況は、郊外部だけでなく市街地部においても高い高齢化率（30%以上）となっており、高齢化社会に向けた公共交通サービスの重要性が高まっています。

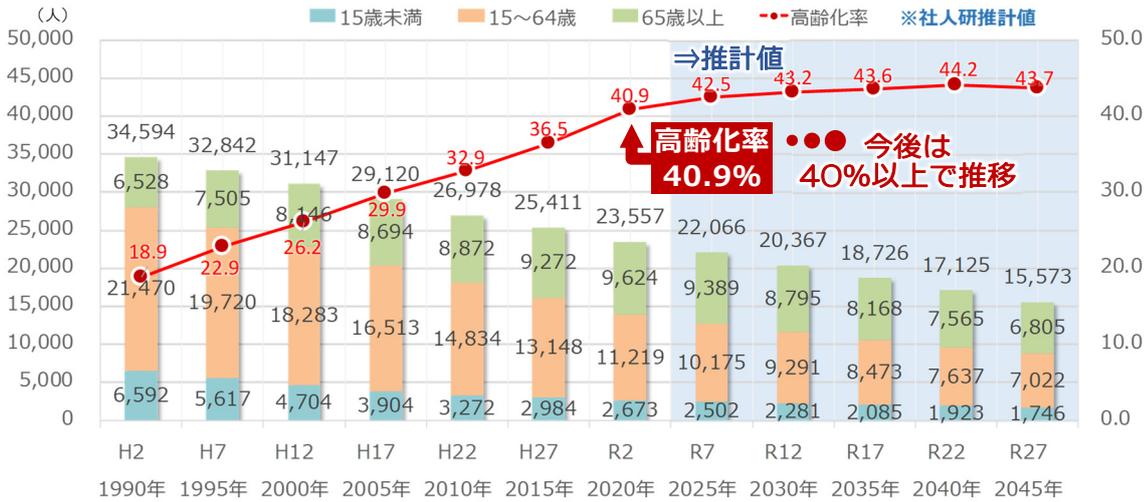


図 総人口の推移・年齢構成 出典:国勢調査(H2~R2) 国立社会保障・人口問題研究所人口推計(H30.3)

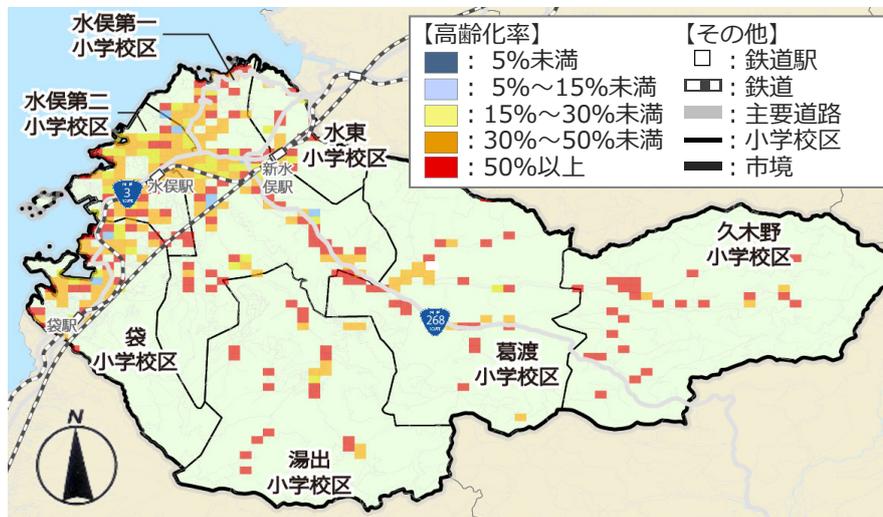


図 高齢率の分布状況

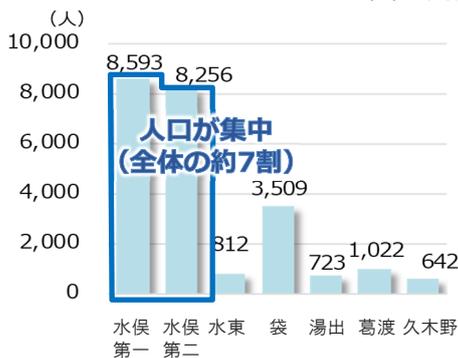


図 地区別の人口

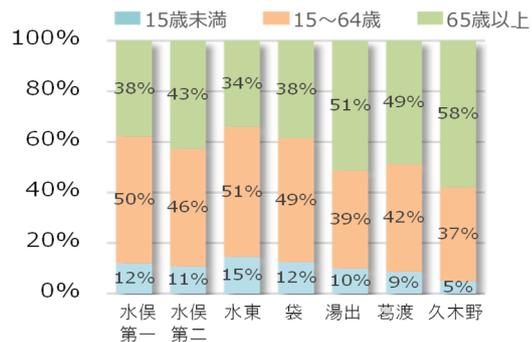


図 地区別の年代割合

出典:国勢調査人口メッシュ(R2)

2-2 運転免許自主返納に伴う交通弱者の増加

運転免許自主返納による交通弱者の増加が予想

- 本市の運転免許自主返納者数の推移は、県全体の傾向と同様に減少傾向であるものの、年間100人以上の返納者が確認され、5年間の累計返納者数は793人となっています。
- 免許自主返納の特典として、「みなくるバス」、「水俣市乗合タクシー」の回数券又は「タクシー」の回数券を交付しています。今後は高齢化の進展に伴い、免許自主返納により、自らの移手段を持たない方が増加することが予想されるため、交通弱者への対応として、地域公共交通の提供サービスの確保・維持が重要となります。



図 免許返納者数の推移 出典:熊本県警

〈市関係部署等の意見〉

- 運転免許返納後に公共交通機関を利用して外出しようと思う方が多くないため、閉じこもり気味になる方が存在する。

2-3 移動支援を活用する交通弱者の存在

外出時の移動支援を求める高齢者が存在

- 水俣市社会福祉協議会では、外出支援お試し運行 (R5.3~) を実施しており、これまで累計30名の方が利用しています。運行内容は自宅付近から買い物先までを輸送するサービスであり、利用者の多くが高齢者です。特に利用が多い地区は石坂川地区 (葛渡小学校区) となっています。

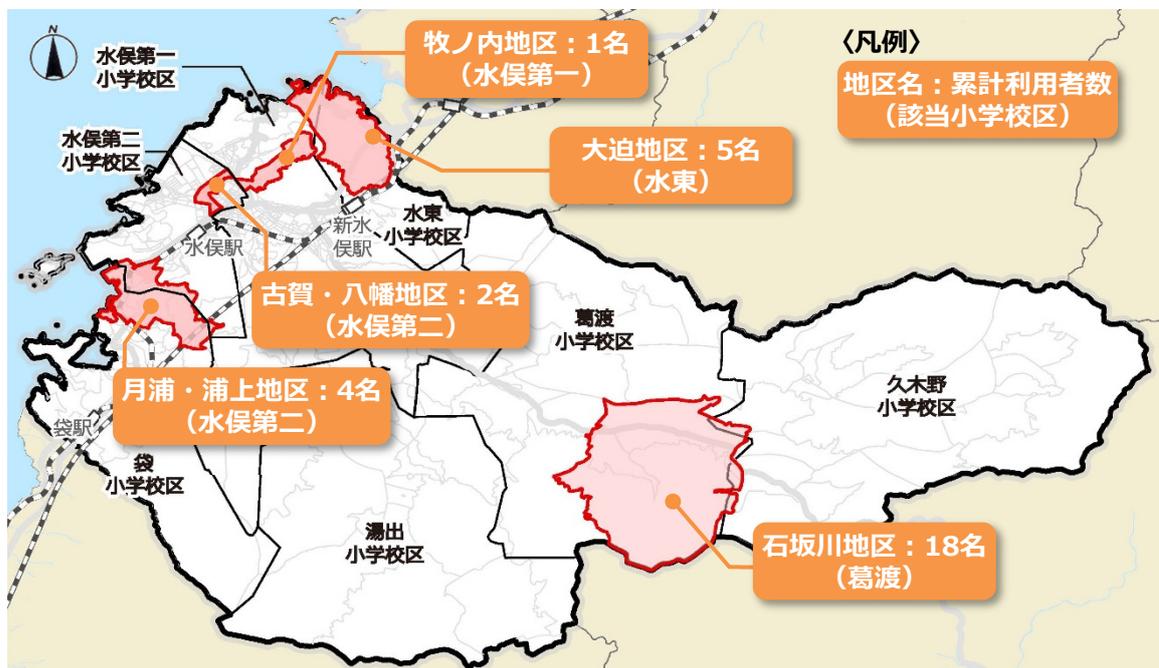


図 外出支援の実施工エリア (水俣市社会福祉協議会)

利用者
石坂川地区

- 行き帰りとも個人宅まで送迎していただくと助かる。
- 買い物に限らず、通院なども可能なのか？
- 長く続くような取組みになれば良い。

運転手
石坂川地区

- 往復の送迎は待機(運転手)の時間が発生してしまう。
- 参加者同士で盛り上がり、楽しそうだった。

2-4 土地利用・機能集積に合わせた対応

居住地及び生活サービス施設は市街地部（第一及び第二小学校区）に集中

- 市民の居住地は市街地部（第一及び第二小学校区）に集中しており、郊外部では低密度な居住地が広がっています。
- 人口規模に応じる形で生活サービス施設も中心部に集積しており、居住者数や施設状況に合わせて多様な公共交通の組合せによる持続可能なネットワークを考える必要があります。

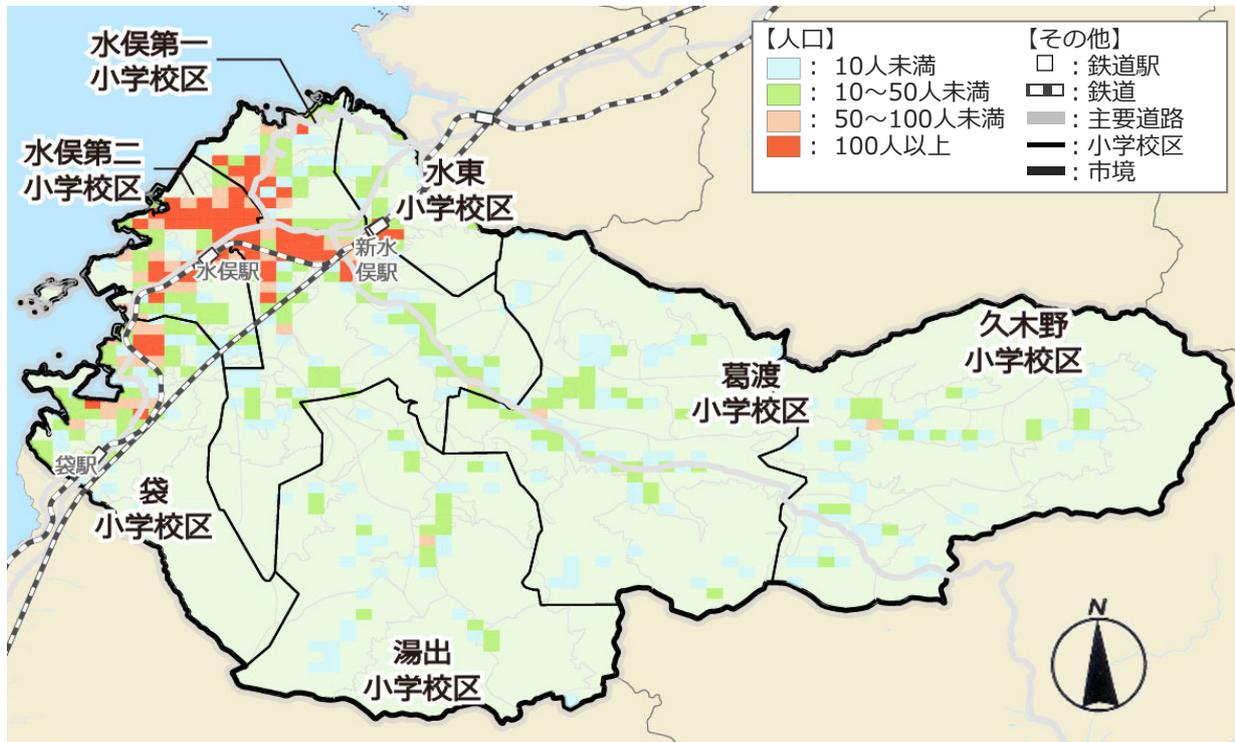


図 人口分布図 (R2)

出典:R2国勢調査

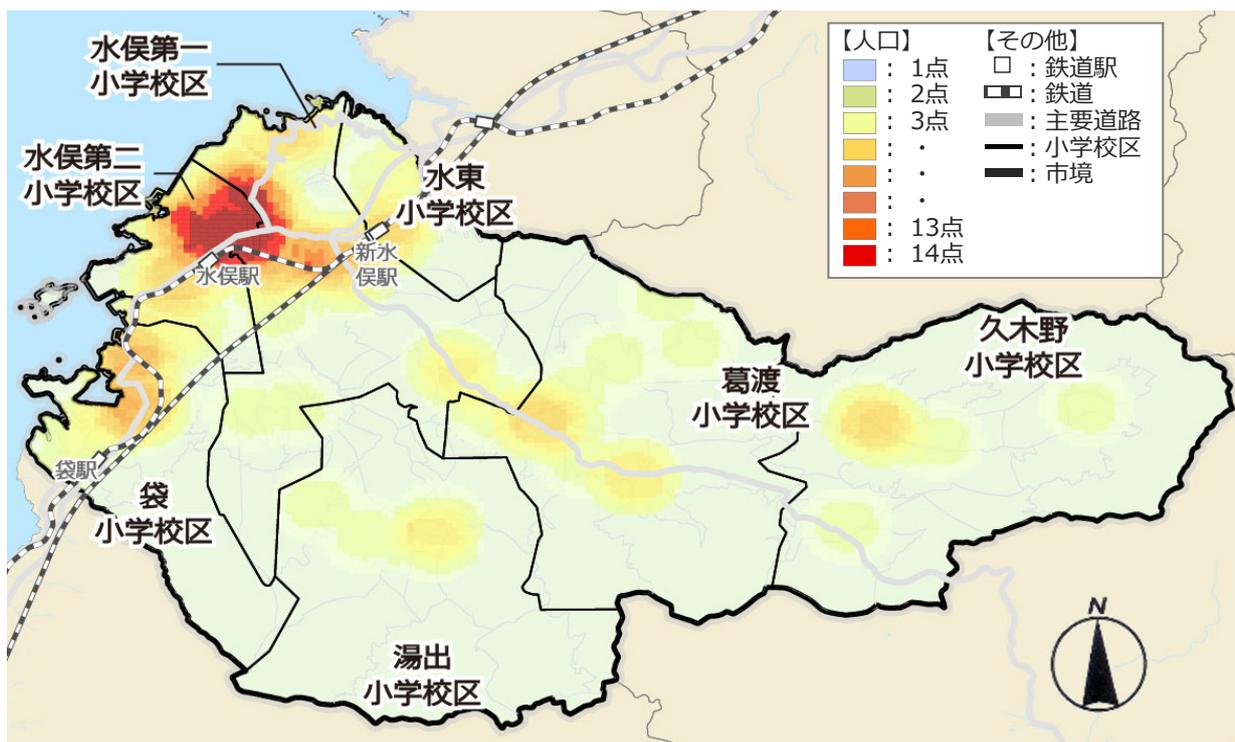


図 機能集積図

出典:R2国勢調査

2-5 人口動態・環境整備に合わせた対応

人口動態の現況

転出による人口減少が多く、住み続けられるための交通環境の充実が重要

- 平成21年から令和5年までの人口は減少しており、減少の要因については自然増減（出生・死亡）より、社会増減（転入・転出）の影響が大きくなっています。
- 転入元については「熊本市（630人）」が最も多く、次いで「出水市（213人）」となっており、県内だけでなく県外（出水市）からの転入が多い状況です。転出先についても「熊本市（973人）」と「出水市（448人）」が多い状況となっています。

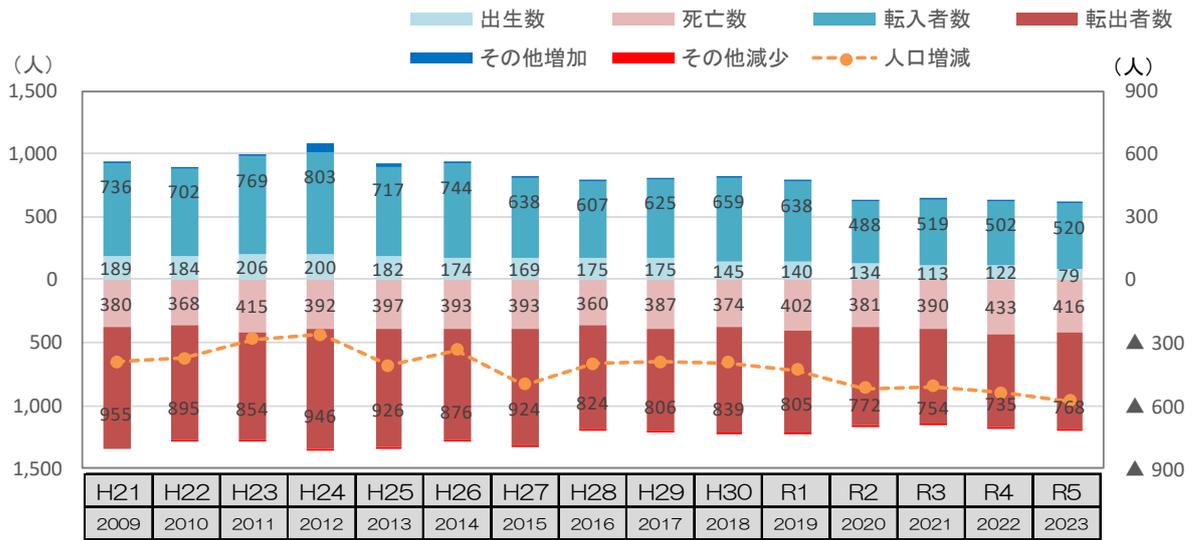


図 人口増減の推移（社会増減・自然増減）

出典：国勢調査

転入元（上位5位）

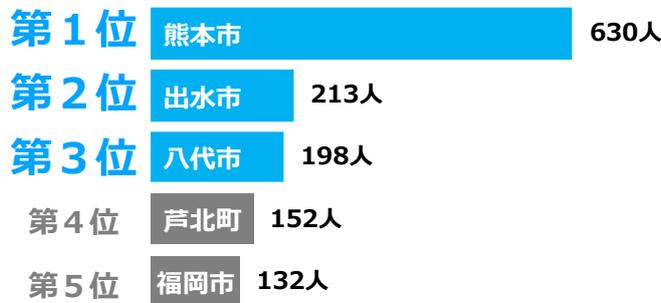


図 転入元ランキング（H30～R5）

転出先（上位5位）

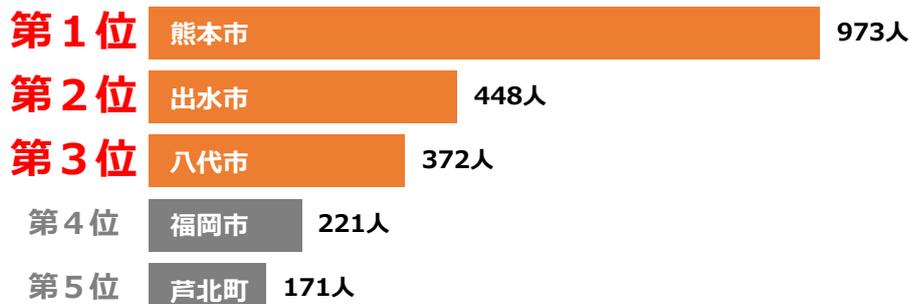


図 転出先ランキング（H30～R5）

2-6 来訪者のアクセス充実

自家用車以外でも各観光地にアクセスしやすい環境整備が重要

●本市の観光入込数は、平成25年の約58万人をピークに平成28年熊本地震等の影響により、減少に転じていましたが平成31年は南九州西回り自動車道水俣インターチェンジが開通したことで、本市の入込客数総数は前年比約10%増加しました。しかし、令和2年はコロナ禍の影響により、25万2千人まで落ち込んでいます。

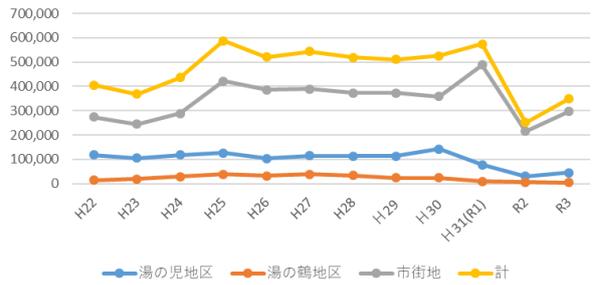


図 水俣市観光入込客数（総数）
出典：水俣市観光振興計画(R5.3)

●本市への来訪目的は温泉（湯の鶴温泉及び湯の児温泉）が最多となっています。温泉地まではみなくバスで向かうことが可能ですが、来訪者の多くは自家用車を利用しているため、温泉地や観光地まで市内公共交通で利用しやすい環境を整備することが、更なる来訪者の増加に向けて重要となります。



図 来訪目的
出典：水俣市観光振興計画(R5.3)



図 来訪者の交通手段
出典：水俣市観光振興計画(R5.3)



図 観光マップ

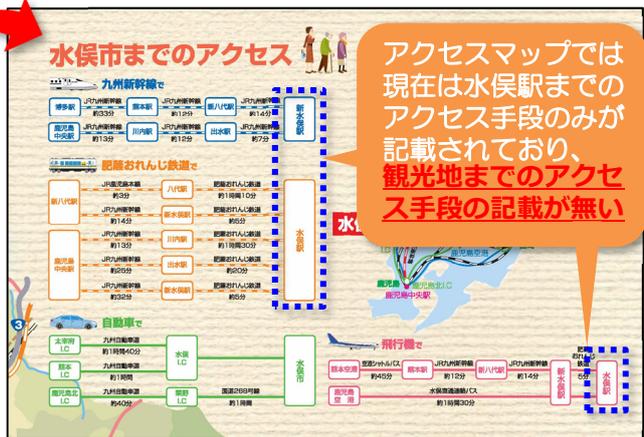


図 アクセス手段（拡大図）

〈市関係部署等の意見〉

- 県内の外国人居住者の増加に伴い、市内への誘客を促進するため、水俣駅および新水俣駅における二次交通の強化が必要である。
- バス案内所にてインフォメーション等を行うなど、市民が利点を感じる場所があれば良い。

3 市民の移動特性・公共交通の意向に関する課題

3-1 公共交通の利用実態

交通弱者は10歳代に約3割、65歳以上に約2割存在

(1) 年代別の自動車利用状況

●年代別の自動車の利用状況は高校生等の10歳代は送迎が主な移動手段となっており、送迎を頼めない交通弱者の割合は31.7%となっています。20～64歳は80%以上が「自分で自動車等を運転している」と回答しており、自家用車に依存していることが伺えます。65歳以上の高齢者は交通弱者が19.3%存在しています。また、高齢者の事故等が懸念される中で50%は「自分で自動車等を運転している」と回答しており、自家用車から公共交通の転換促進が重要となります。

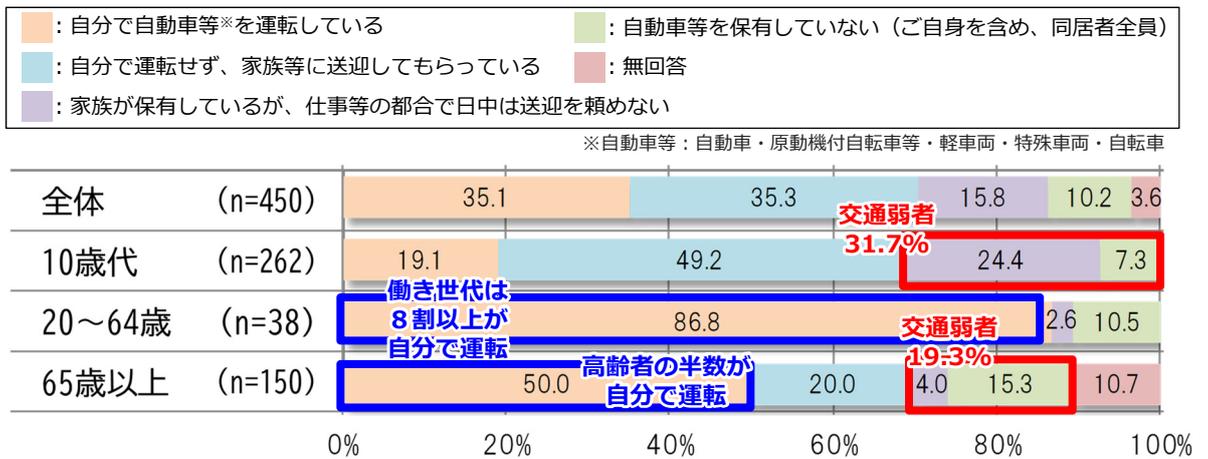


図 自動車の利用状況

(2) 日常生活のために免許が手放せない高齢者

●市民の65歳以上のうち、48.7%が「現在は免許を返納する意思はない」と回答していますが、返納する意思が無い理由として「運転に不安があるが、生活のために必要」と回答した方が32.4%存在しています。

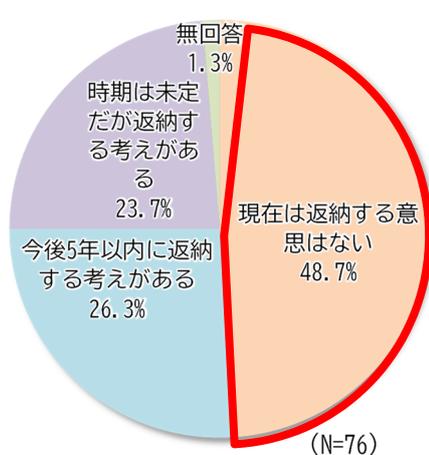


図 運転免許の返納意思 (65歳以上の免許保有者)

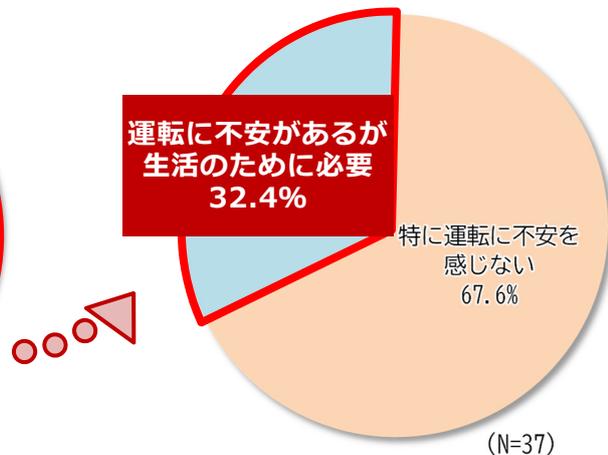


図 免許返納しない理由 (65歳以上)

3-2 交通弱者の移動状況

高校生等（10歳代）の交通弱者の公共交通利用が少なく

高齢者は公共交通の利用が比較的多い

(1) 交通弱者の主な移動手段（高校生等：10歳代）

- 10歳代の交通弱者の移動手段は「自転車（79.5%）」が最も多く、次いで「家族・知人等による送迎（42.2%）」となっています。
- 公共交通の利用割合は10.8%と非常に低く、最も利用が多い公共交通は「みなくるバス（3.6%）」となっています。

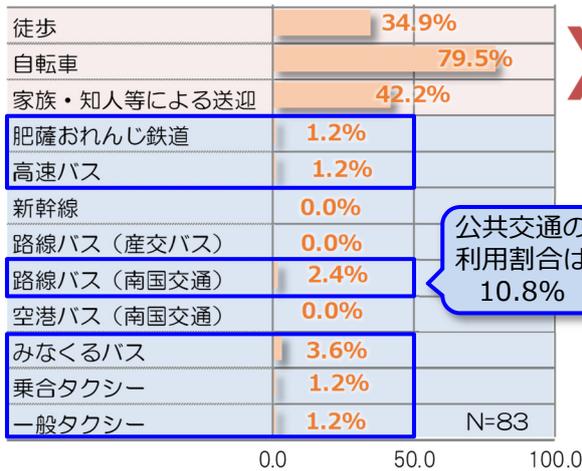


図 交通弱者の移動手段（10歳代）

※出典：令和6年市民アンケート調査

高校生等の交通弱者は送迎者や天候等の外部的要因によって移動手段が制限される可能性が高いです。



写真 自転車登校の様子

※出典：水俣高校HP

(2) 交通弱者の主な移動手段（高齢者：65歳以上）

- 高齢者（65歳以上）の交通弱者の移動手段は「一般タクシー（37.9%）」が最も多く、次いで「徒歩（34.5%）」、「みなくるバス（34.5%）」となっています。
- 高齢者の交通弱者は公共交通利用が多く、公共交通が高齢者にとって重要な移動手段であることが伺えます。

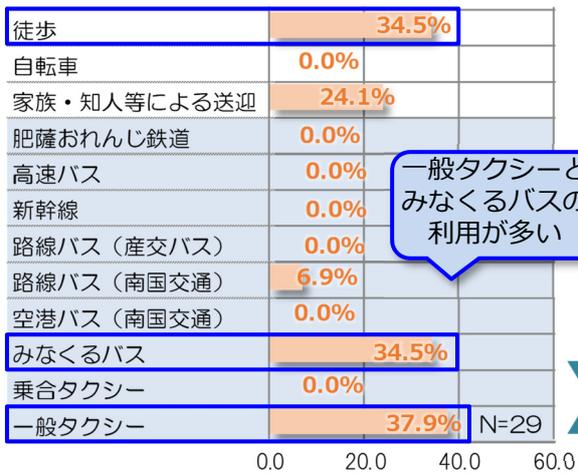


図 交通弱者の移動手段（65歳以上）

※出典：令和6年市民アンケート調査



写真 徒歩での帰宅の様子

※出典：水俣市社会福祉協議会

高齢者の交通弱者は公共交通の利用者が多いため、今後も公共交通の更なる利便性向上が求められます。



3-3 公共交通に不便を感じる理由と将来への不安

(1) 10歳代の公共交通に不便を感じる理由

- 公共交通に不便を感じると回答した方は66名で、理由として「運行本数が少ない」（95.5%）が非常に多い結果となっています。
- 「帰る手段がない」などの帰宅時の移動手段に困っている高校生の意見があがっているため、部活等の学校生活に沿った公共交通の提供サービスの見直しが必要となります。

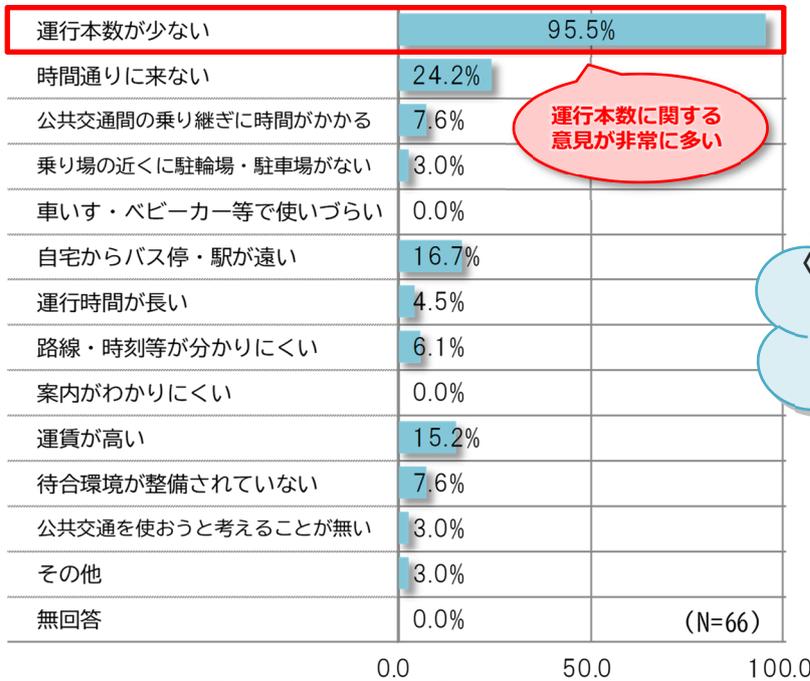


図 不便を感じる理由 (10歳代のみ) ※出典：令和6年市民アンケート調査

〈10歳代の意見〉

- おれんじ鉄道などの**本数を増やしてほしい。** (10代・女性)
- 帰りの便の終了が早すぎるため、**目的地に行けても帰る手段がない。** (10代・女性)

高校生等の意見

(2) 65歳以上の公共交通に不便を感じる理由

- 公共交通に不便を感じると回答した方は47名で、理由として「運行本数が少ない（57.4%）」と「自宅からバス停・駅が遠い（46.8%）」が多い結果となっています。
- 高齢者（65歳以上）の生活行動に沿った運行内容へ見直すとともに、ドア to ドアやフリー乗降区間など、徒歩移動を軽減する見直しも重要となります。

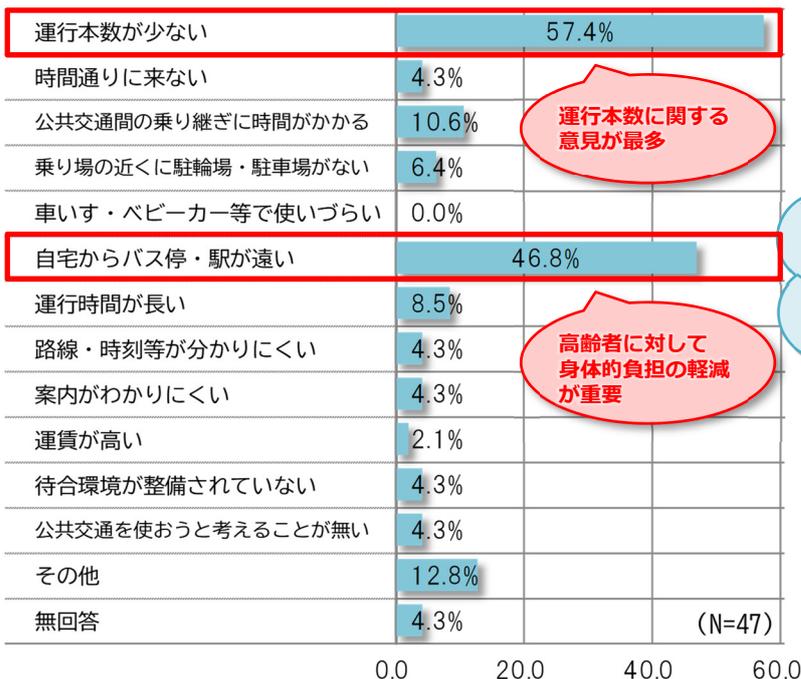


図 不便を感じる理由 (高齢者のみ) ※出典：令和6年市民アンケート調査

〈高齢者の意見〉

- 本数が少ないため**、時間が決まった集会に出席できないことがある。(80代・女性)
- 乗り場まで30分以上**かかることが多い。(70代・女性)

高齢者の意見

水俣高校の高校生を対象としたワークショップ

～こうありたい将来のあなたと水俣市を描こうワークショップ～

ワークショップの概要

○水俣高校2年生(16名)の課外授業の一環として、地域課題や地域の人々との関連性を考え、安心して住み続けることができる未来を実現させるためのワークショップを行いました。



事前講義
(熊本学園大学 溝上教授)



ワークショップの様子



ワークショップの様子



発表の様子 (Aチーム)



発表の様子 (Bチーム)



発表の様子 (Cチーム)

私たちのアイデア (一部抜粋)

■ Aチーム：高校生の移動手段の確保のために、電車の増便

- ・生徒の中には肥薩おれんじ鉄道を利用しており、1時間に1本しか無いので、乗り遅れると1時間待たないといけないことや都合の良い便が無い時があるため、便数を増やしてほしいと思う。
- ・また、車を持っていない私たちにとって、電車の便数が増えることは、移動手段の充実につながる。



図 肥薩おれんじ鉄道

※出典：肥薩おれんじ鉄道(株)HP

■ Bチーム：SNSやパンフレットを活用して、水俣市をPR

- ・多くの人が集まる水俣駅にて、どこになにがあるかを示したパンフレットを設置し、水俣駅を訪れた人が水俣市のいろんな場所に行きたくなるようにする。
- ・私たちは、SNSでおしゃれなカフェを見つけたときは、公共交通を利用して行くことが多いため、給食カフェなど周辺に無いカフェがあれば、(公共交通等を利用して)水俣市を訪れる方が増えるのでは無いかなと思う。



図 観光情報がある待合所

※出典：山中湖観光協会

■ Cチーム：山間部を活用した地域の活性化

- ・山間部にて、廃校を活用したイベントの実施やテーマパーク等をつくり、地域の活性化を行う。
- ・現在は山間部の公共交通は充実していないため、上記の活性化を行うためには、山間部の公共交通の整備が必要となる。



図 廃校を活用した
キャンプイベント

※出典：伊勢志摩観光
コンベンション機構HP

3-4 交通弱者の実態

(1) 65歳以上の免許非所持者の基本属性

- 免許非所持者は「第一小学校区（38.4%）」と「第二小学校区（35.6%）」が多くなっています。
- 免許非所持者の家族構成は「一人暮らし（46.6%）」が最も多く、次いで「子どもと同居（32.9%）」となっています。

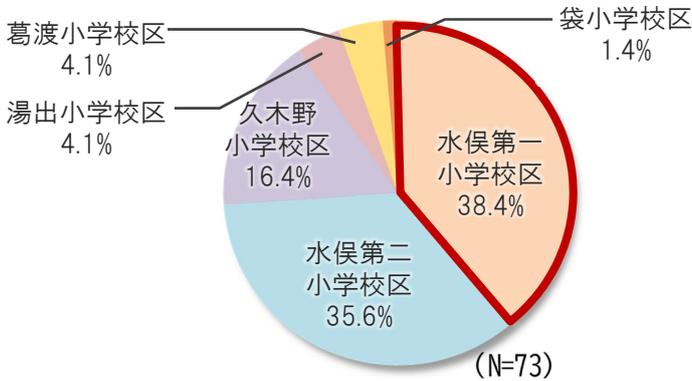


図 免許非所持者の居住地区

※出典：令和6年市民アンケート調査

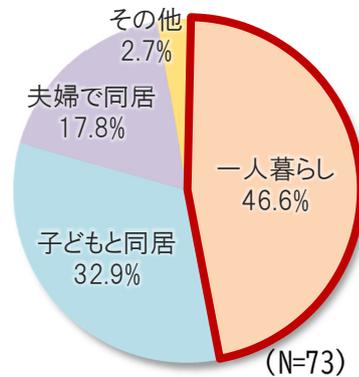


図 免許非所持者の家族構成

※出典：令和6年市民アンケート調査

(2) 自らの移動手段を持たない高齢者

- 普段の外出における交通手段では家族・知人等の送迎が最も多くなっており、高齢ドライバーの事故や家族等への送迎負担が懸念されます。

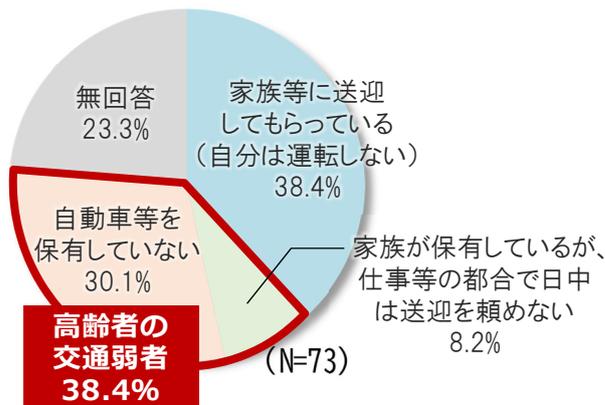


図 高齢者の自動車の利用状況

※出典：令和6年市民アンケート調査

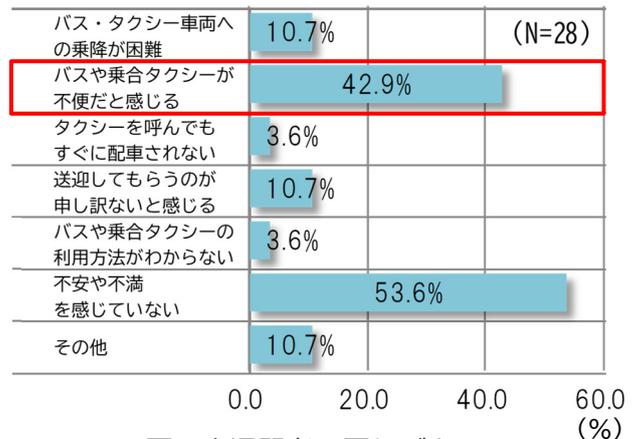


図 交通弱者の困りごと

※出典：令和6年市民アンケート調査
※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

表 各小学校区の交通弱者数（想定）

地区	65歳以上の人口 (R2)	交通弱者の割合	交通弱者数 (想定)
水俣第一小学校区	3,255	×38.4%	約1,250人
水俣第二小学校区	3,504		約1,346人
水東小学校区	276		約106人
袋小学校区	1,348		約518人
湯出小学校区	370		約142人
葛渡小学校区	499		約192人
久木野小学校区	372		約143人
合計			約3,696人

※各地区の人口は令和2年国勢調査より算出

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

3-5 働き世代（30～64歳）の公共交通の利用状況※

（1）買い物時及び通院時の主な移動手段

- 買い物時及び通勤時の移動手段は「車」が多く、公共交通の利用割合は買い物時が0.5%、通勤時が0.6%と公共交通の利用が非常に少ない状況となっています。

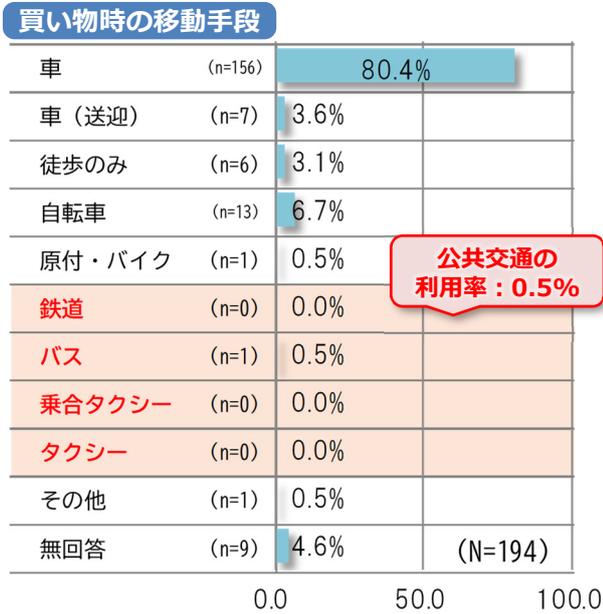


図 買い物時の移動手段

※出典：令和5年市民アンケート調査
（水俣市都市計画マスタープラン基礎資料）

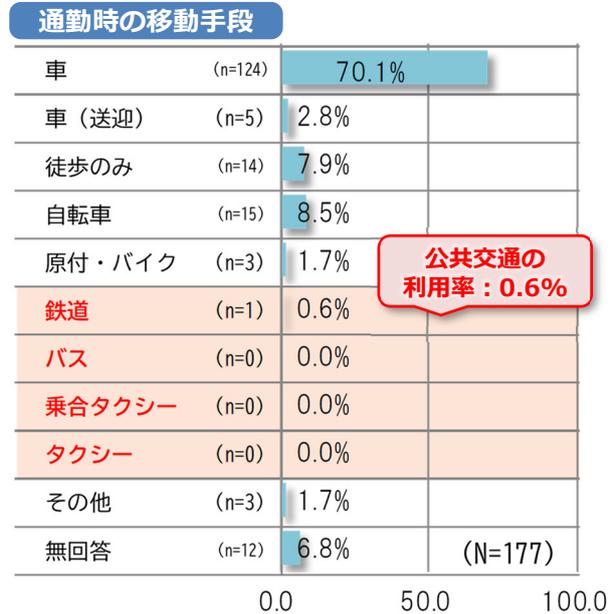


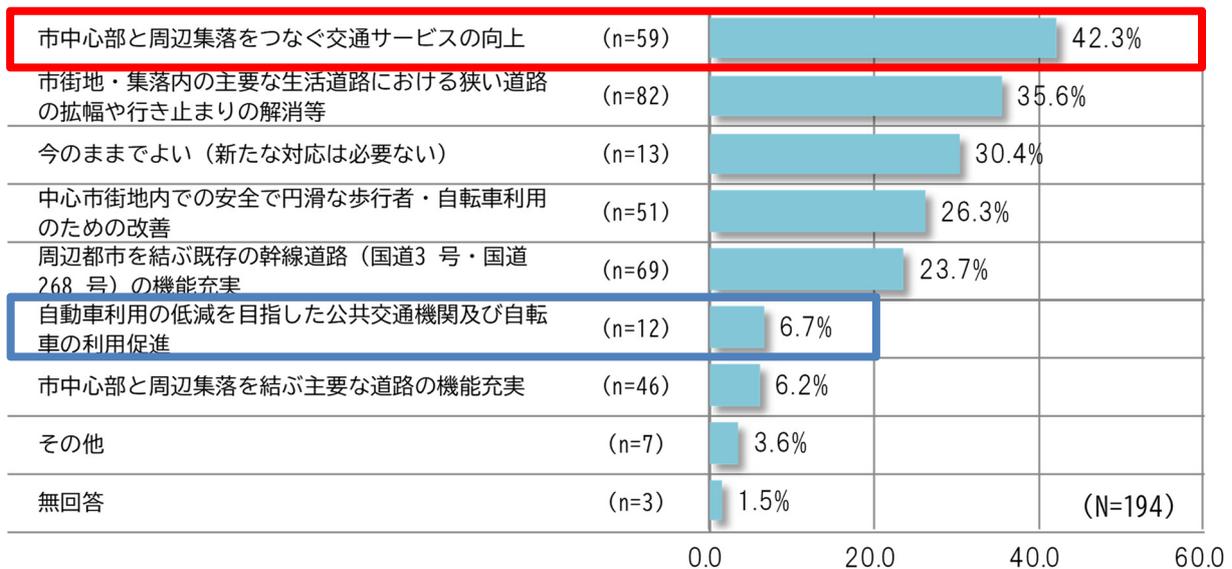
図 通院時の移動手段

※出典：令和5年市民アンケート調査
（水俣市都市計画マスタープラン基礎資料）

（2）道路・交通に関する意見

- 道路・交通に関する意見では、「市中心部と周辺集落をつなぐ交通サービスの向上」が最も多く、郊外部の移動サービスの利便性向上を求める声が多い状況です。また、「自動車利用の低減を目指した公共交通機関及び自転車の利用促進」を求める声は少なく、自動車に依存した生活が定着していることが伺えます。

図 道路・交通に関する意見



※出典：令和5年市民アンケート調査（マスタープラン策定中）

※18～64歳の意見の補完として水俣市都市計画マスタープラン策定中の調査である令和5年市民アンケート結果より、公共交通に関する調査結果を活用しています。令和5年市民アンケート調査結果の年齢の最小項目が「29歳以下」のため、30歳から64歳までの回答を抽出しています。

3-6 本市の公共交通の満足度

不満との回答割合が高い地域は袋小学校区と久木野小学校区

- 公共交通に関する満足度は、公共交通利用者の不満足度が24.2%、公共交通非利用者が13.3%であるため、利用者の方が不満足度の割合が高い状況となっています。
- 主な不満足の原因としては、公共交通利用者は「運行本数が少なく、時間が合わないから」といった理由が多く、公共交通非利用者に関しても同様に「運行本数が少なく、時間が合わないから」との声が多くなっています。

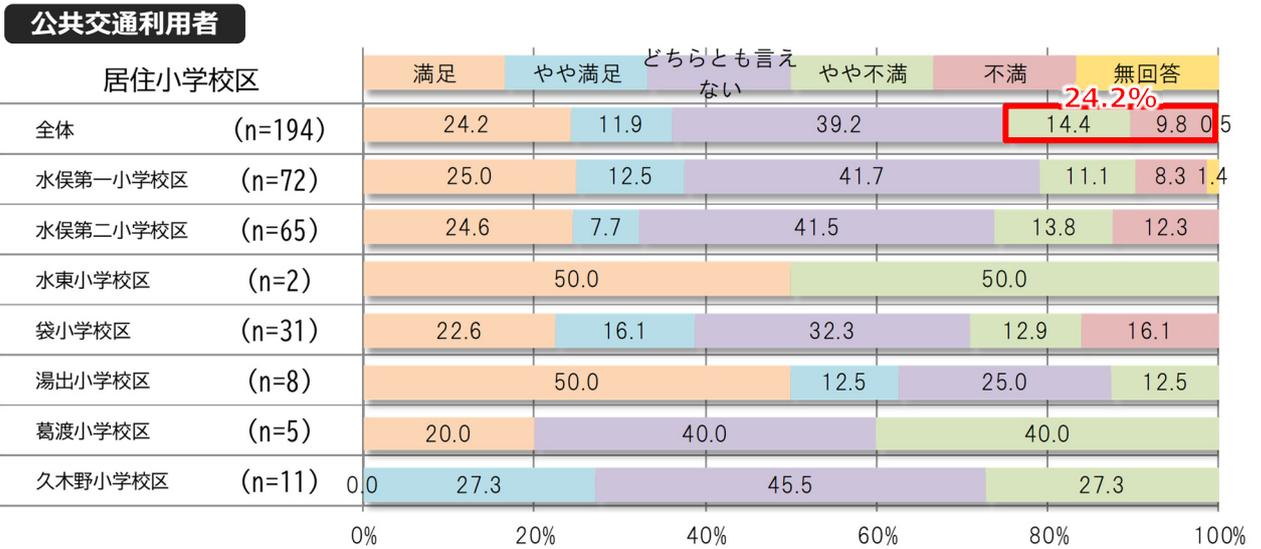


図 公共交通に関する満足度 ※出典：令和6年市民アンケート調査

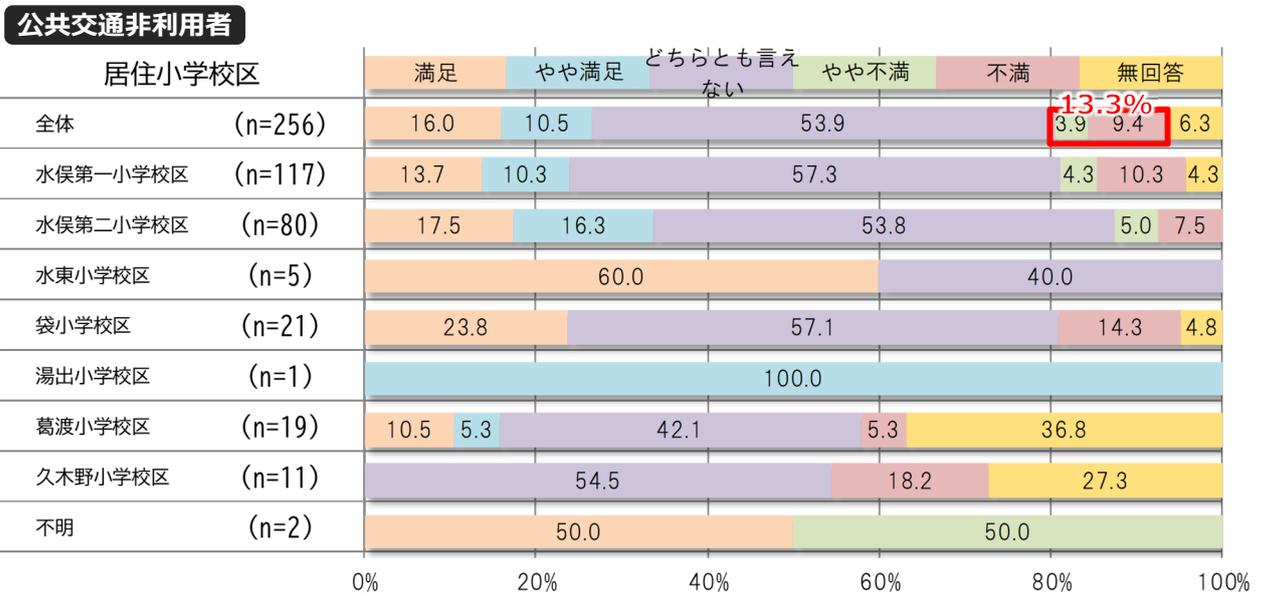


図 公共交通に関する満足度 ※出典：令和6年市民アンケート調査

不満足の原因

- 運行本数が少ないため、時間が合わない。(利用者・非利用者)
- 居住地エリアにバスが通っていない。(非利用者)

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

3-7 本市の公共交通の不便状況

不便との回答割合が高い地域は袋小学校区と久木野小学校区

- 本市の公共交通の不便さは「不便だと感じたことがある」が30.9%であり、「不便だと感じない」と回答した方を上回っています。
- 「不便だと感じたことがある」の割合が高い地域は、「袋小学校区（40.4%）」と「久木野小学校区（36.4%）」となっています。

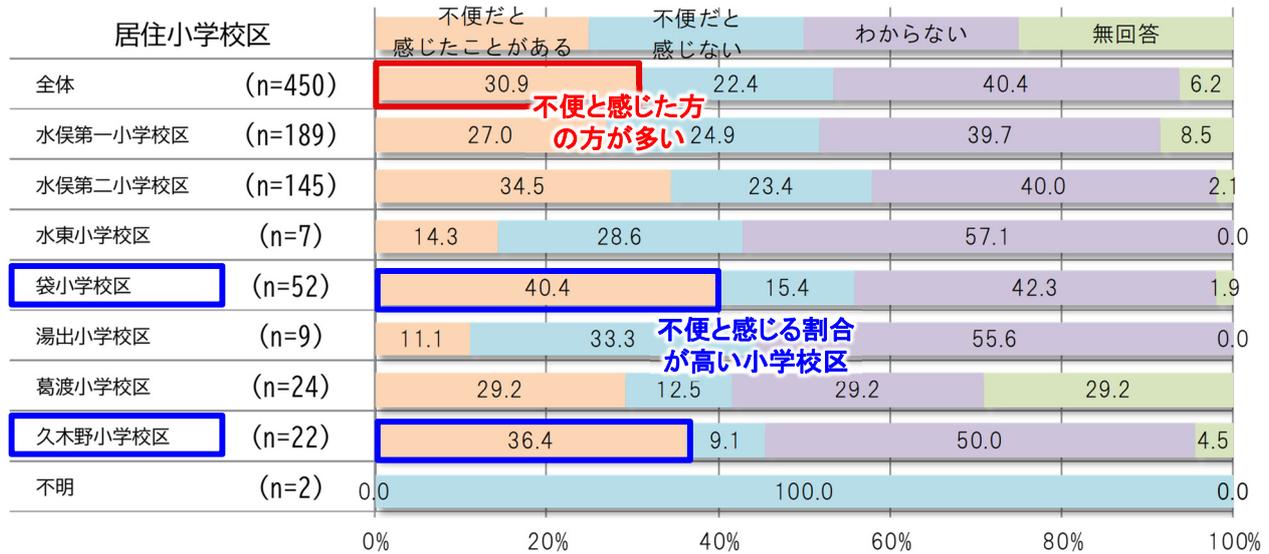


図 公共交通の不便状況 ※出典：令和6年市民アンケート調査

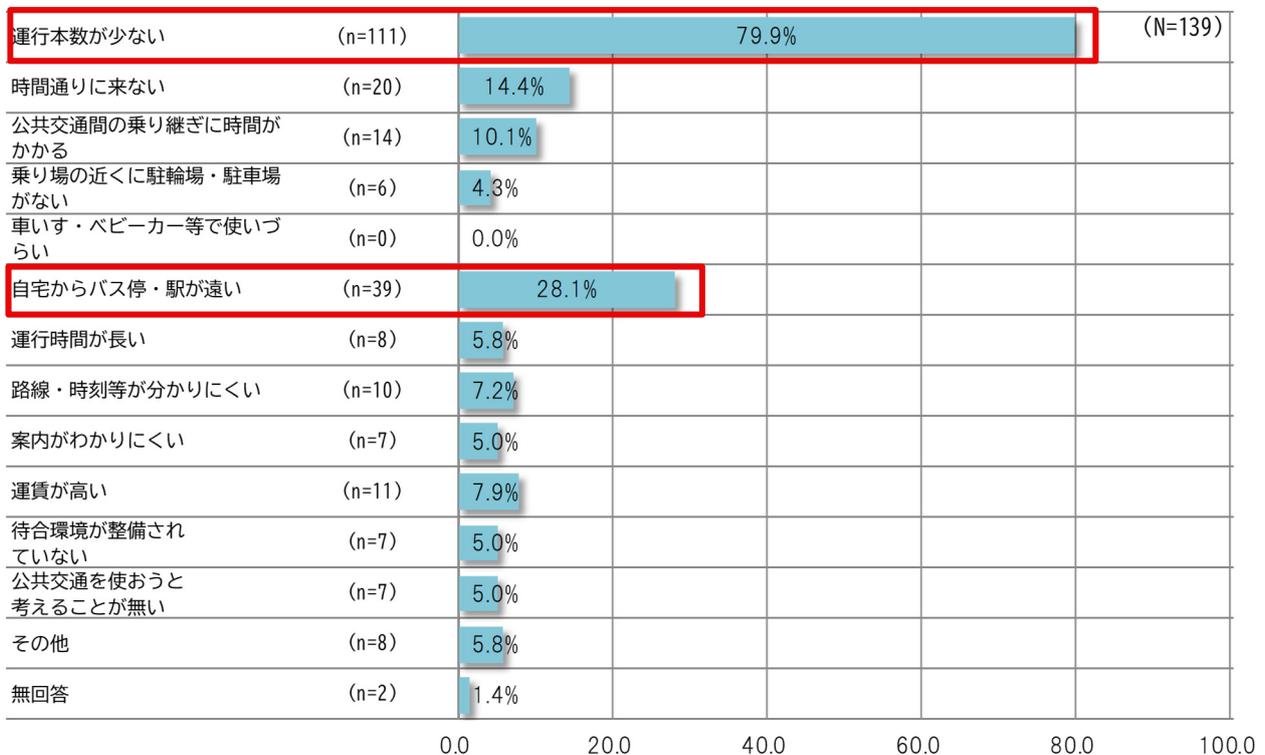


図 不便と感じた内容 ※出典：令和6年市民アンケート調査
※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

3-8 本市の公共交通の改善ニーズ

改善を求める声があるため、市民ニーズに対応したダイヤ等の変更が必要

- 公共交通の改善の必要性については「改善が必要だと思う」が26.7%と「改善が必要だと感じない（17.1%）」を上回る結果となっています。
- 改善内容は「外出時間に合わせた運行ダイヤの見直し（34.2%）」が最多となり、次いで「他交通との乗り継ぎ強化（20.8%）」となっています。

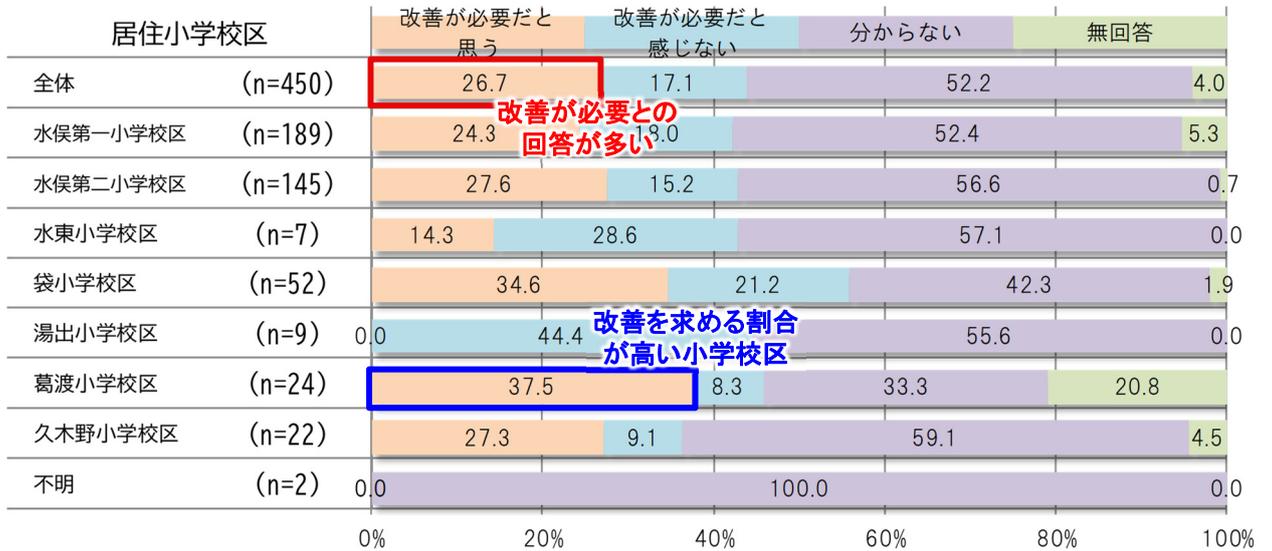


図 公共交通の改善の必要性

※出典：令和6年市民アンケート調査

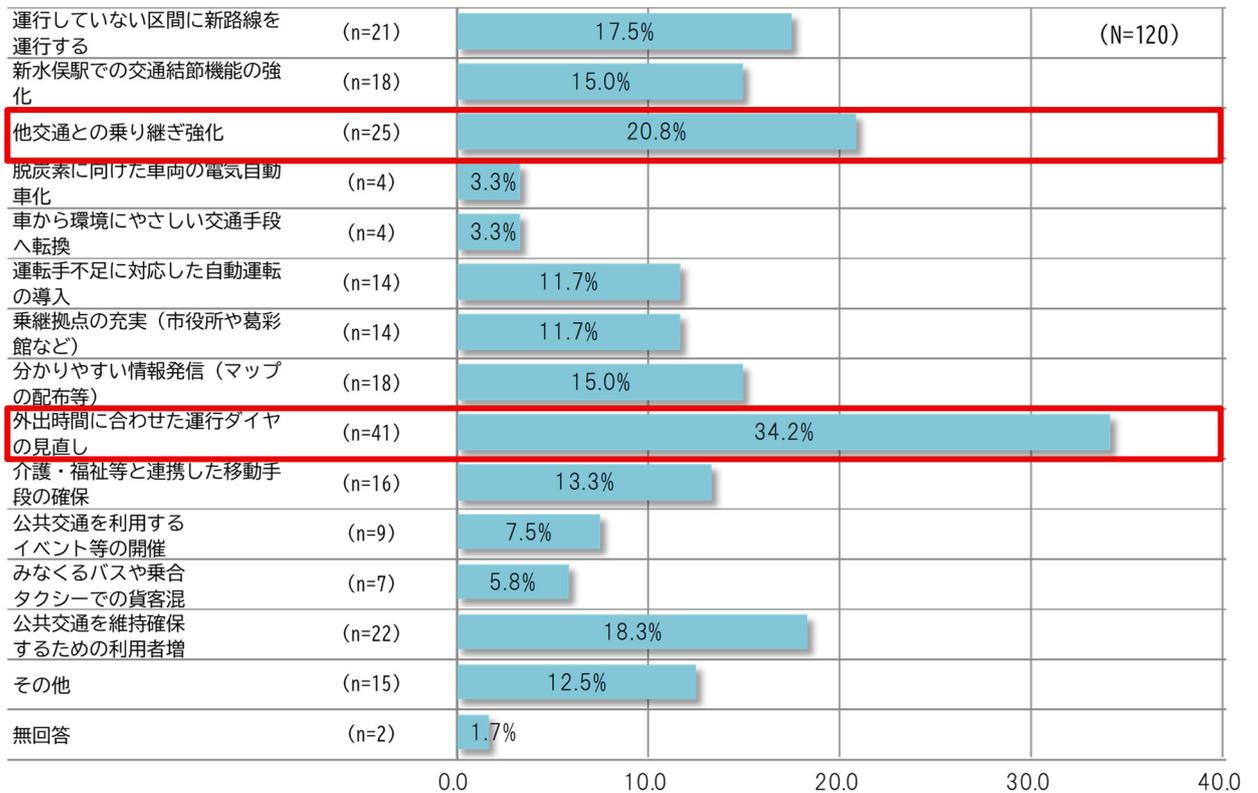


図 改善に関する内容

※出典：令和6年市民アンケート調査

※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

3-9 デマンド交通（区域内運行、ドアtoドア型）の導入要望

高齢者はデマンド交通を利用したいとの回答が多数

(1) デマンド交通利用の意向(65歳以上)

- 地域公共交通（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のデマンド交通の利用意向は「利用したい（64.6%）」が半数以上でした。「利用したい」との回答割合が高いエリアは「葛渡小学校区」が最も多く、次いで「袋小学校区」となっています。

デマンド交通とは

- デマンド交通とは、**利用者のニーズ（デマンド）に応じて運行する公共交通サービス**のことです。利用者があらかじめ予約することで、目的地まで柔軟に移動できることが特徴です。
- 今回のアンケートでは、**ルートを定めず予約に応じて指定エリア内をドアtoドア**（自宅から目的地まで直接移動できる）で運行するサービスについて調査しています。



図 オンデマンド型乗合タクシーの実証運行(水保市)

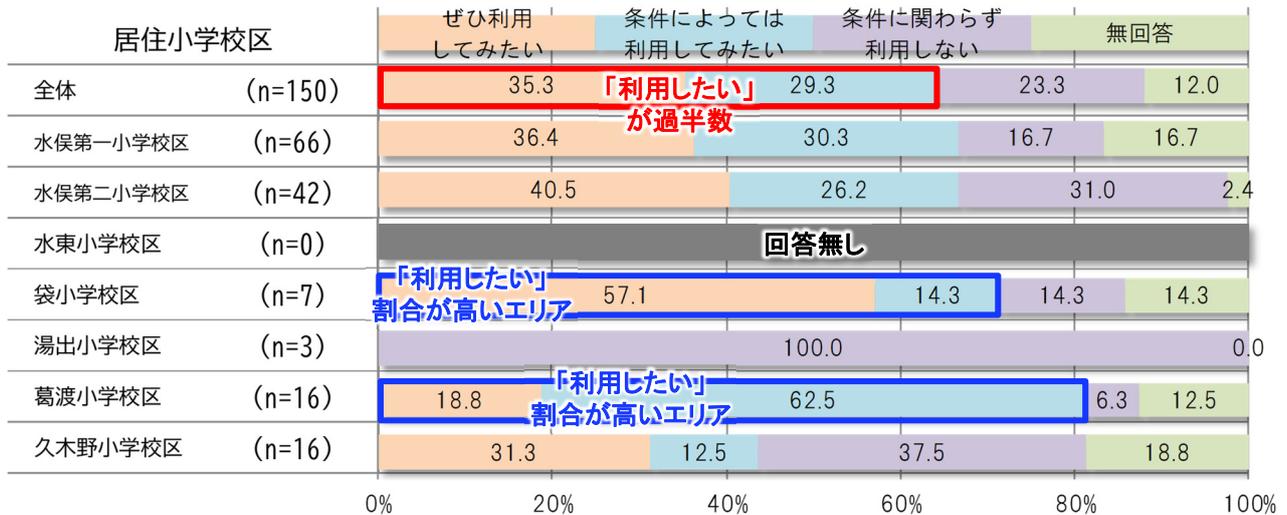


図 デマンド交通の利用意向 ※出典：令和6年市民アンケート調査

(2) デマンド交通に求めるサービス・料金（65歳以上）

- デマンド交通に求めるサービス水準は「わかりやすい電話対応（配車予約など）（61.9%）」が最も高く、料金は「300円台」が最も多くなっています。

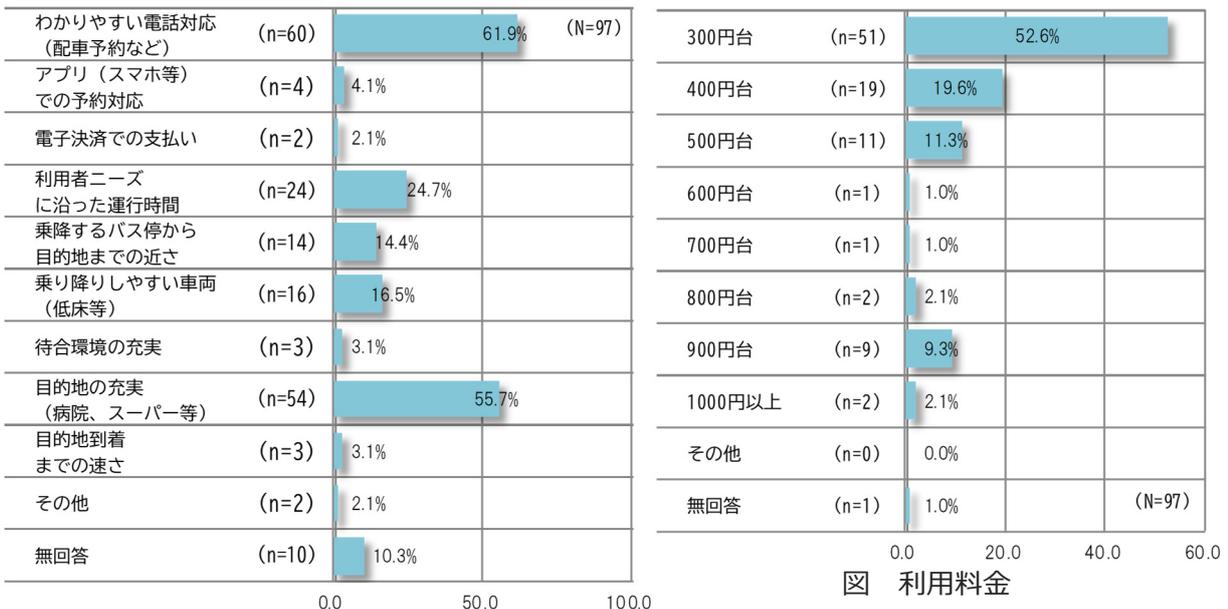


図 デマンド交通に求めるサービス内容

※出典：令和6年市民アンケート調査
※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

図 利用料金

※出典：令和6年市民アンケート調査
※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

3-10 市民の生活行動に応じた提供サービスの充実

目的別の生活行動に応じた公共交通サービスの充実が必要

- 目的別の生活行動として、通勤・通学、買い物、通院ごとに移動の実態が異なるため、**市民の生活行動に応じた公共交通サービスの充実**が求められています。

(1) 通勤・通学の生活行動分析

- 水俣高校等が位置する水俣第二小学校区への通勤・通学が全体の90%以上と最も多くなっています。
- 通勤通学の出発時間は「8～9時台」が多く、帰宅時間は「20時台以降」が多くなっています。

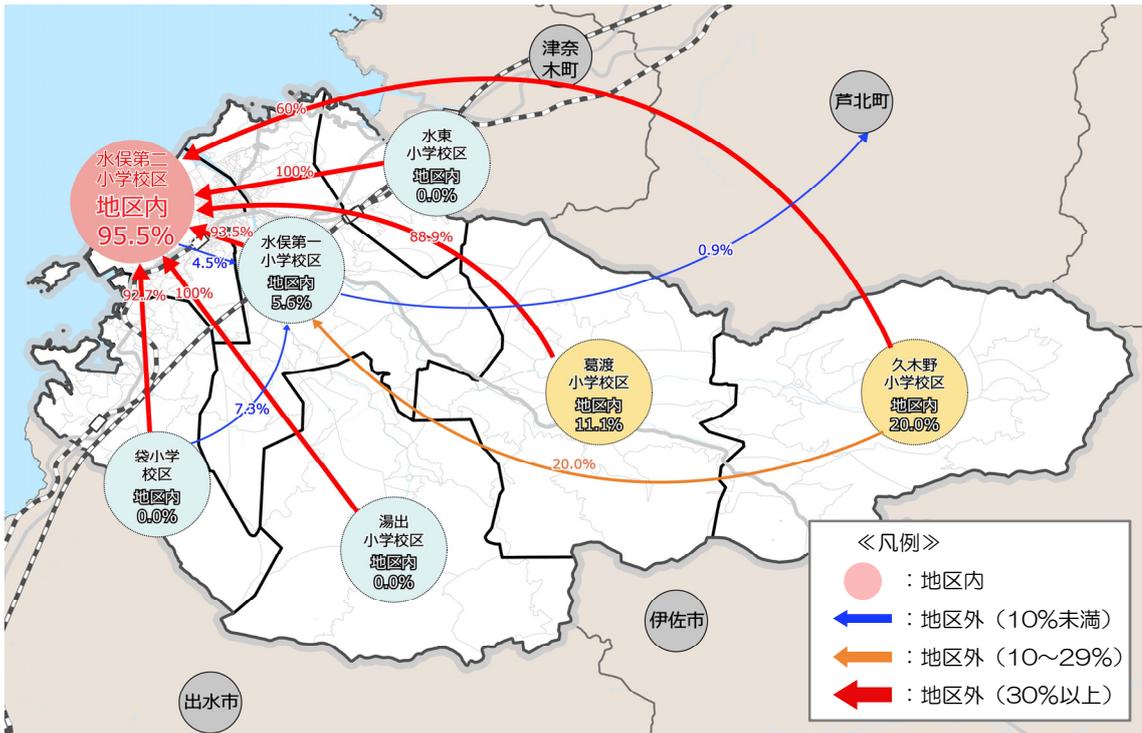
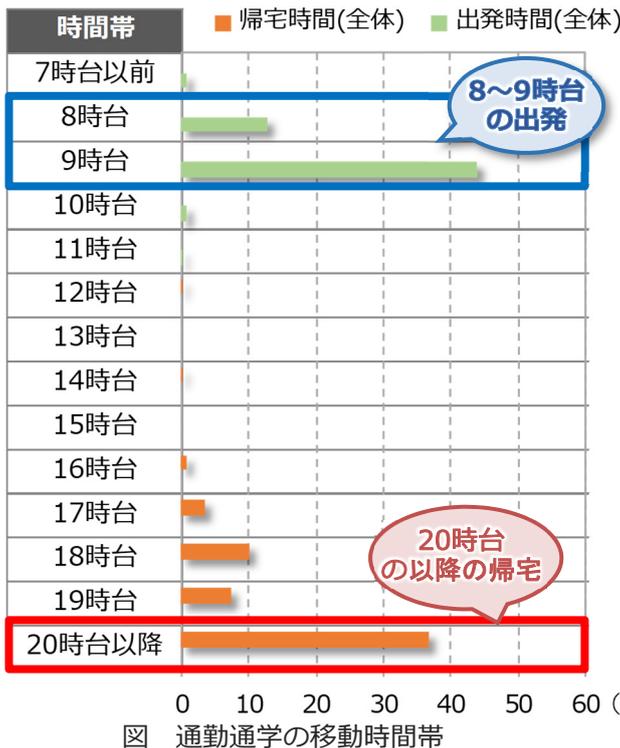


図 通勤通学の移動需要



徒歩	16.9%
自転車	43.8%
家族・知人等による送迎	21.6%
肥薩おれんじ鉄道	0.7%
高速バス	0.0%
新幹線	0.0%
路線バス(産交バス)	0.4%
路線バス(南国交通)	1.1%
空港バス(南国交通)	0.0%
みなくるバス	3.8%
乗合タクシー	0.0%
一般タクシー	0.7%
病院や店舗等の送迎車	0.0%
移動販売を使う	0.0%
インターネット販売・宅配	0.4%
その他	0.0%

公共交通利用割合 6.7%

0.0 30.0 60.0 (%)

図 通勤通学の移動手段 ※無回答は除く

※出典：令和6年市民アンケート調査

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

(2) 買い物の生活行動分析 (65歳以上)

- 買い物では市民の6割以上が水俣第二小学校区への移動需要がみられ、次いで水俣第一小学校区に約2割の移動需要が確認されています。
- 買い物時の出発時間は、「10時台」が最も多く、帰宅時間は「12時台」が多いため、概ね午前中の移動需要が高くなっています。

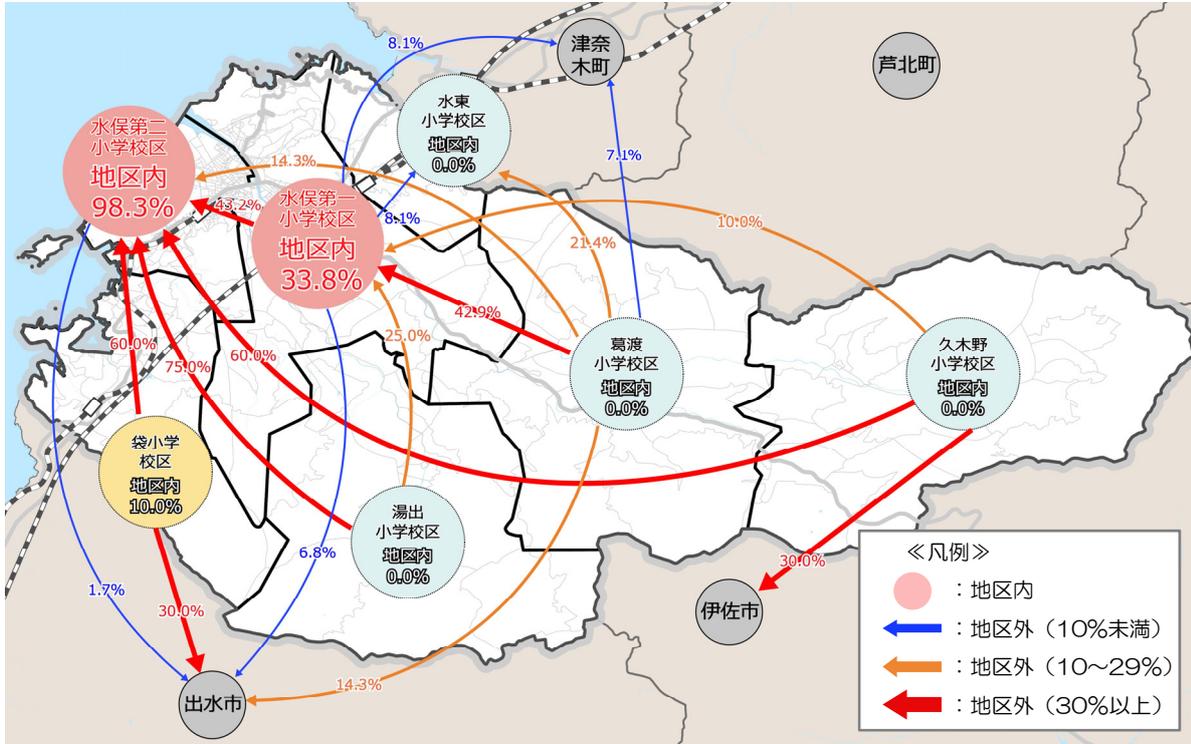


図 買い物の移動需要

※出典：令和6年市民アンケート調査

表 買い物先ランキング

1位	2位	3位
水光社本店 (水俣第二小学校区)	ロッキー水俣古賀店 (水俣第二小学校区)	ロッキー水俣南福寺店 (水俣第一小学校区)

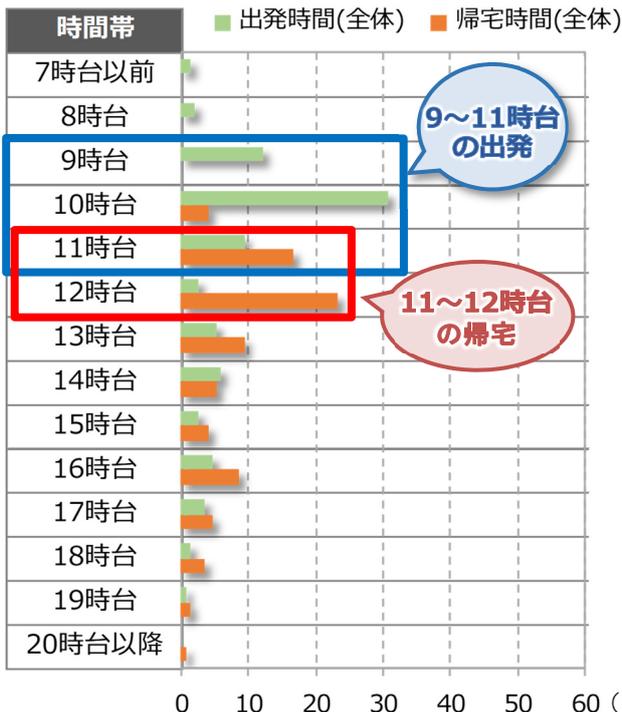


図 買い物の移動時間帯 ※出典：令和6年市民アンケート調査

徒歩	12.0%
自転車	4.0%
家族・知人等による送迎	17.3%
肥薩おれんじ鉄道	0.0%
高速バス	0.0%
新幹線	0.0%
路線バス(産交バス)	0.7%
路線バス(南国交通)	1.3%
空港バス(南国交通)	0.0%
みなくるバス	8.0%
乗合タクシー	0.0%
一般タクシー	8.7%
病院や店舗等の送迎車	0.0%
移動販売を使う	0.7%
インターネット販売・宅配	0.0%
その他	0.7%

公共交通
利用割合
18.7%

図 買い物の移動手段

※無回答は除く

※出典：令和6年市民アンケート調査

(3) 通院の生活行動分析 (65歳以上)

- 通院では総合医療センター等が位置する水俣第一小学校区への移動需要(約6割)が最も高く、高齢者の9割以上が市内の病院に通院しています。
- 通院の出発時間は「8~10時台」に集中しており、帰宅時間は「10~12時台」に集中しており、買い物と同様に概ね午前中の移動需要が高くなっています。

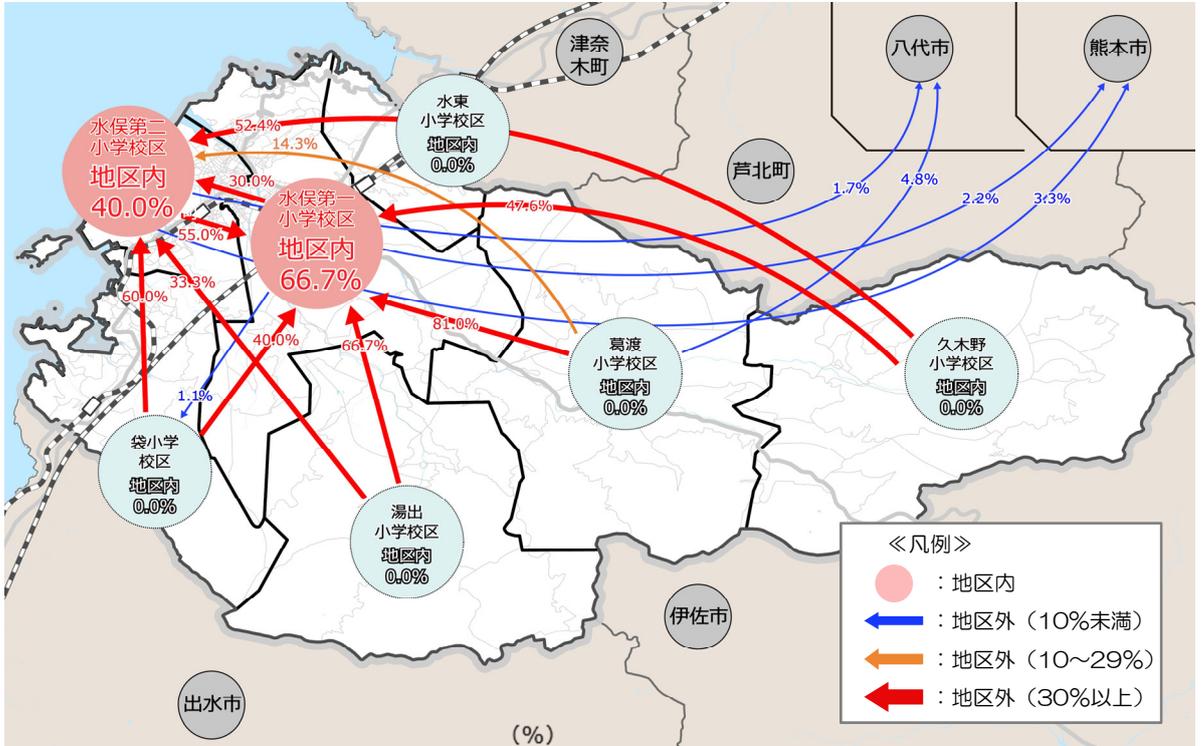


図 通院の移動需要

※出典：令和6年市民アンケート調査

表 通院先ランキング

1位	2位	3位
総合医療センター (水俣第一小学校区)	岡部病院 (水俣第二小学校区)	市川内科クリニック (水俣第一小学校区)

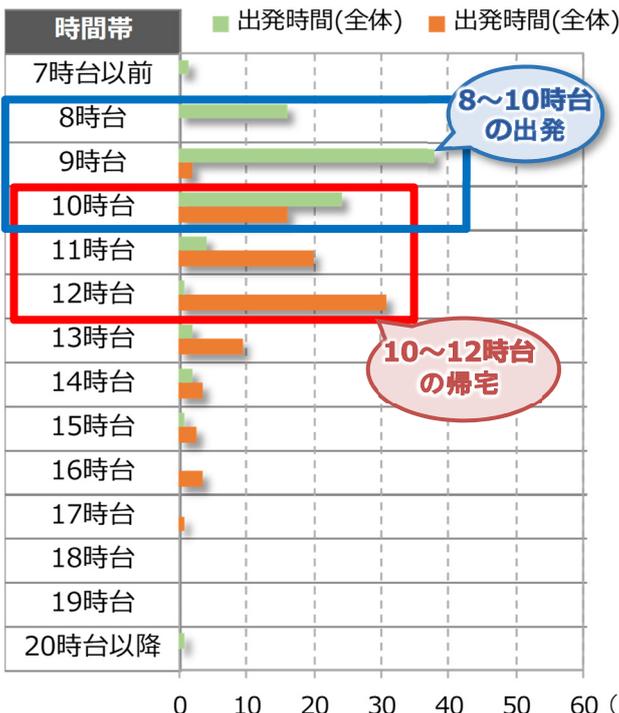


図 通院の移動時間帯

※出典：令和6年市民アンケート調査

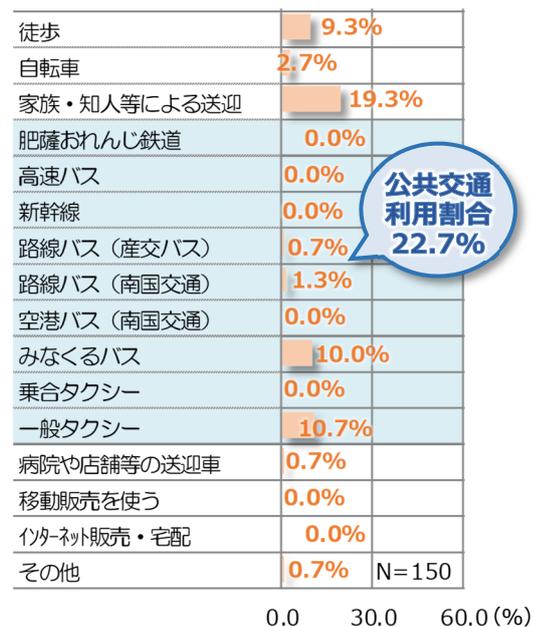


図 通院の移動手段

※無回答は除く

※出典：令和6年市民アンケート調査

3-1-1 乗り継ぎ拠点の利便性向上

鉄道と地域内公共交通（みなくるバス・乗合タクシー）の接続向上が必要

- 今後公共交通を維持・利便性向上のために、効果が高いと思う取組みについては、「鉄道・バス等の乗り継ぎしやすい運行の改善（22.4%）」が最も多く、肥薩おれんじ鉄道やみなくるバス等の接続向上を図る必要があります。

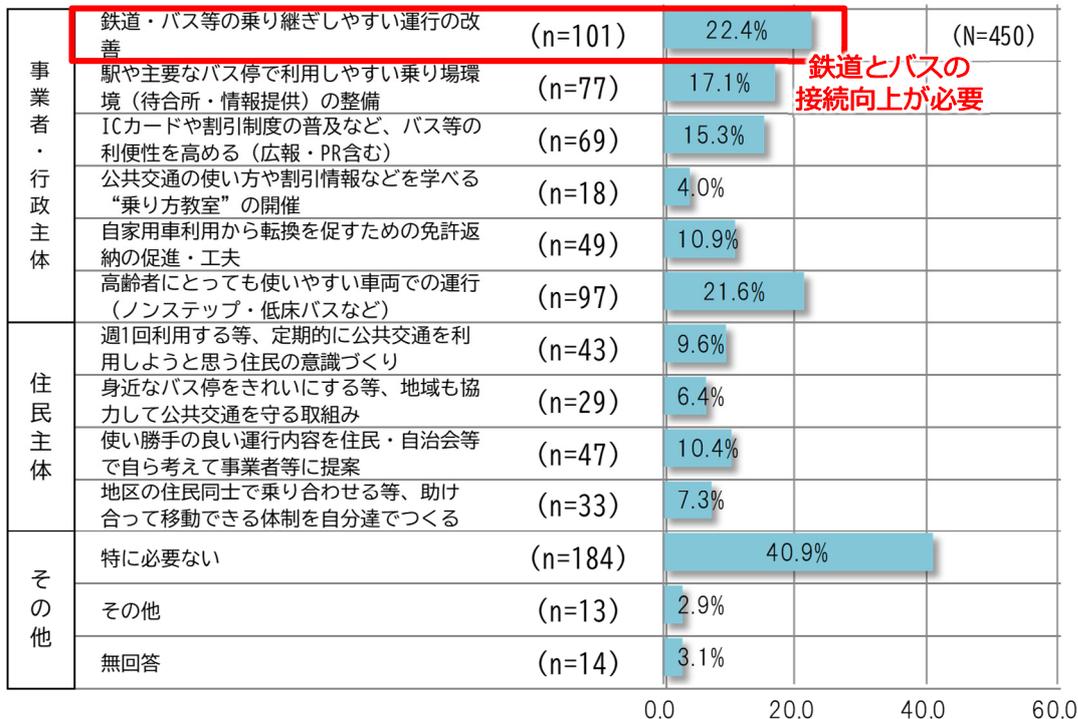


図 維持・利便性向上のために、効果が高いと思う取組み ※出典：令和6年市民アンケート調査
※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

3-1-2 公共交通の運行効率化

充実した公共交通サービスを継続的に提供するために、運行の効率化が重要

- 公共交通の維持に関する考えは「財政負担を増やして、運行サービスをより充実させてほしい」が多く、次いで「財政負担を減らすために、運行の効率化（ルートの見直しや減便含む）をする必要がある」であり、運行の効率化と運行サービスの充実化を図る必要があります。

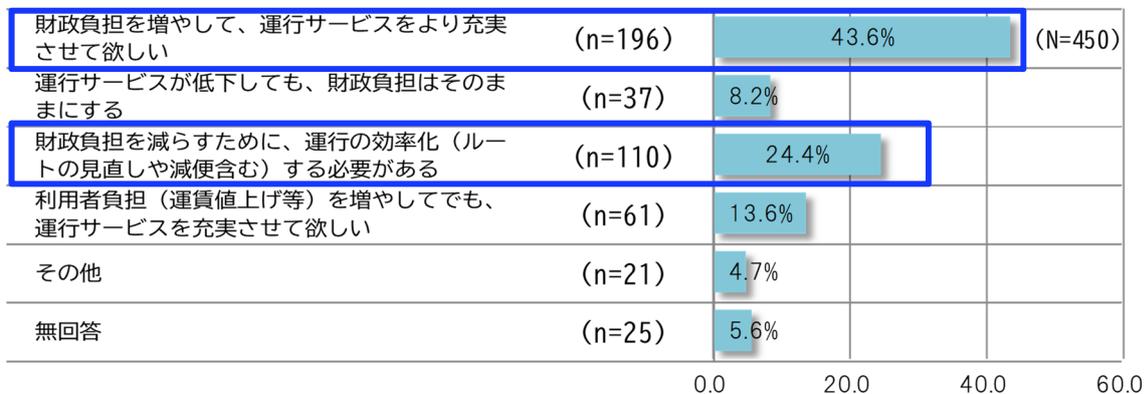


図 公共交通維持に関する考え ※出典：令和6年市民アンケート調査

〈交通事業者の意見〉



- みなくるバスにて利用が少ない区間があるため、ルート見直しが必要である。

4 公共交通の利便性に関する課題

4-1 市民の市外移動を支える路線バスの維持

沿線市町と連携し、地域間幹線バスの維持・活性化が重要

- 鉄道や市内公共交通（みなくるバス等）と接続し、水俣市の周辺市町を結ぶ地域幹線交通である路線バスは市民の市外移動や市外来訪者にとって不可欠な交通サービスとなっています。

(1) 「水俣産交～道の駅たのうら線」※の利用状況

※ (1)～(3)のバス停別乗降者数については料金が切り替わるバス停のみ記載しており、記載されていないバス停の乗降者数は記載されているバスの乗降者数に統合されています。

①上り（水俣産交 ▶ 道の駅たのうら）利用状況

- 水俣市と芦北町を結ぶ「水俣産交～道の駅たのうら線」の上りは、乗車は「旭町商店街（水俣市）」が最も多く、降車は「道の駅たのうら（芦北町）」が最も多くなっています。また、新水俣駅での降車が比較的多いものの、市内では降車よりも乗車が上回るため、市民の多くが市外へ向かう移動手段として利用しています。

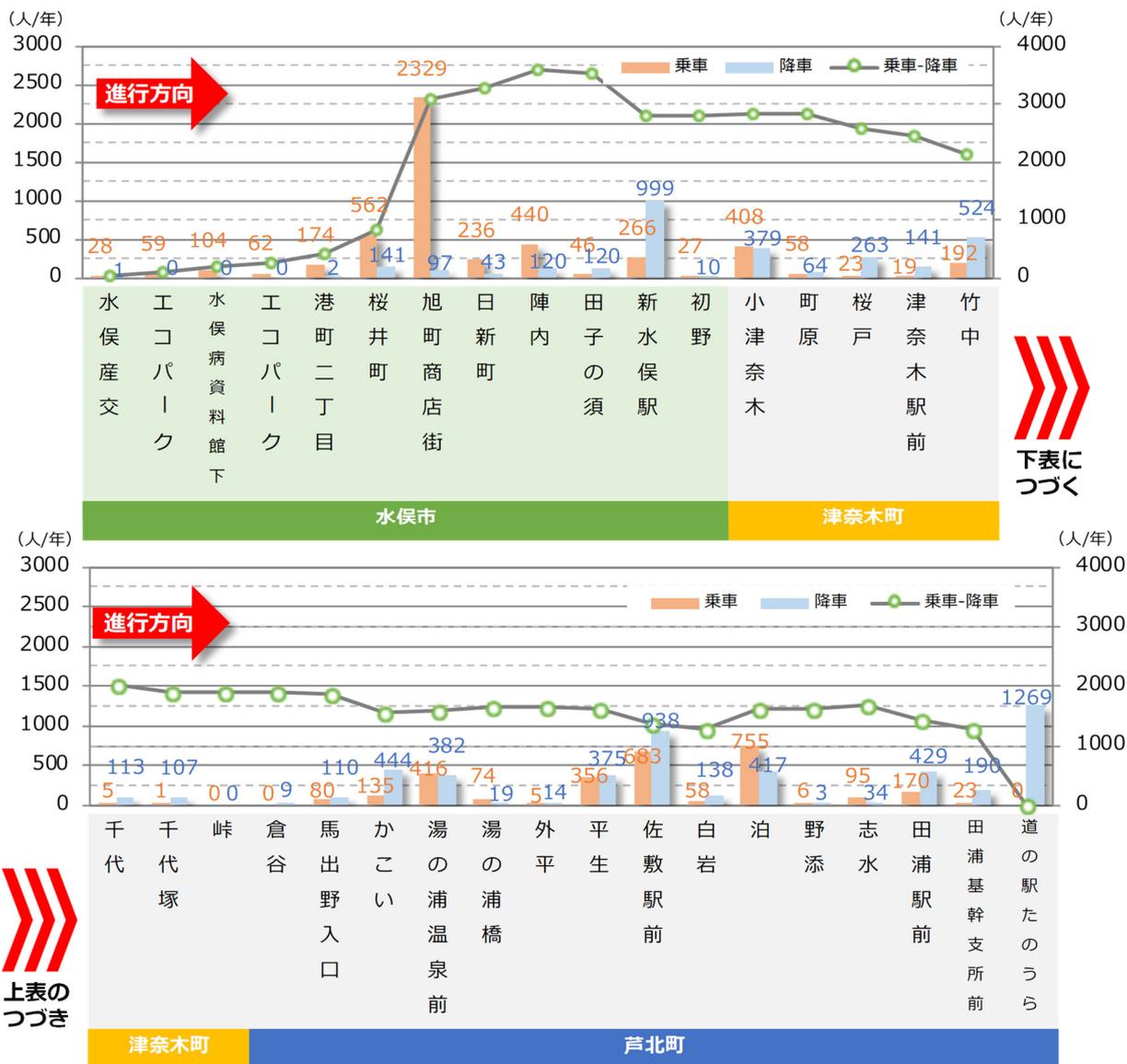


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣産交→道の駅たのうら）（R5）

出典：産交バス(株)利用実績

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

②下り（つなぎ温泉前・道の駅たのうら ▶ 水俣港・水俣産交）利用状況

●「水俣産交～道の駅たのうら線」の下りは、乗車は「新水俣駅（水俣市）」が最も多く、降車は「水俣市役所前（水俣市）」から「水俣駅前（水俣市）」までの区間に集中しているため、市内に向かう新水俣駅の利用者の二次交通としての需要が高いことが伺えます。



図 【平日】バス停別の利用状況（道の駅たのうら→水俣産交）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績



図 路線のバス停（水俣市内）

(2) 「水俣港～つなぎ温泉前」の利用状況

①上り（水俣港 ▶ つなぎ温泉）利用状況

●「水俣港～つなぎ温泉前」の上りは「水俣港」での乗車が最も多く、「新水俣駅」での降車が多いため、水俣市から津奈木町への移動よりも主に水俣市内から新水俣駅へ向かう移動需要が高い状態となっています。

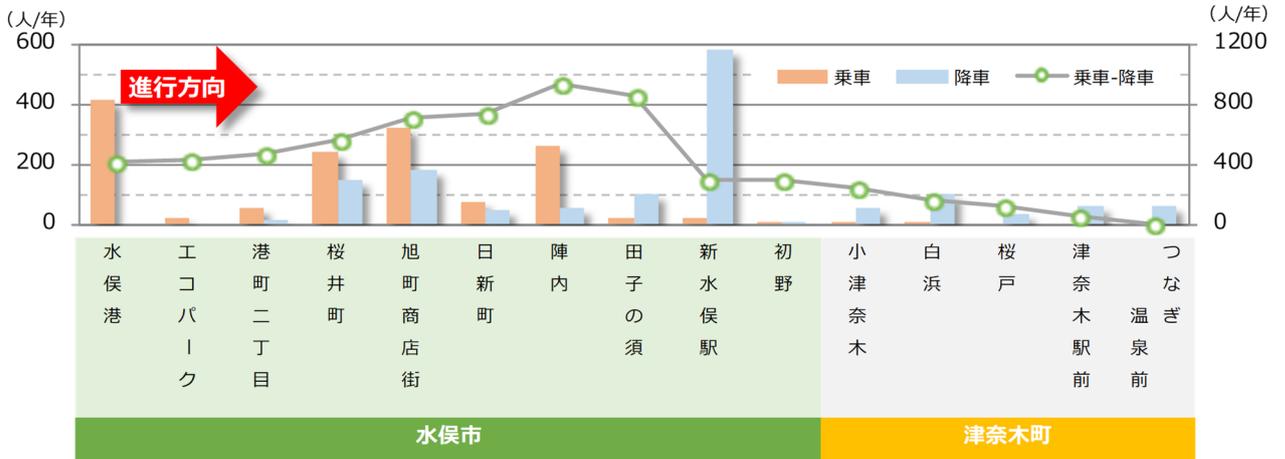


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣港→つなぎ温泉前）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績

②下り（つなぎ温泉 ▶ 水俣港）利用状況

●下りは「新水俣駅」での乗車が最も多いため、駅利用者が市街地へ向かう目的で利用されています。「小津奈木（津奈木町）」の乗車が2番目に多く、降車の多くは水俣市内のバス停のため、津奈木町から水俣市への移動でも多く利用されています。

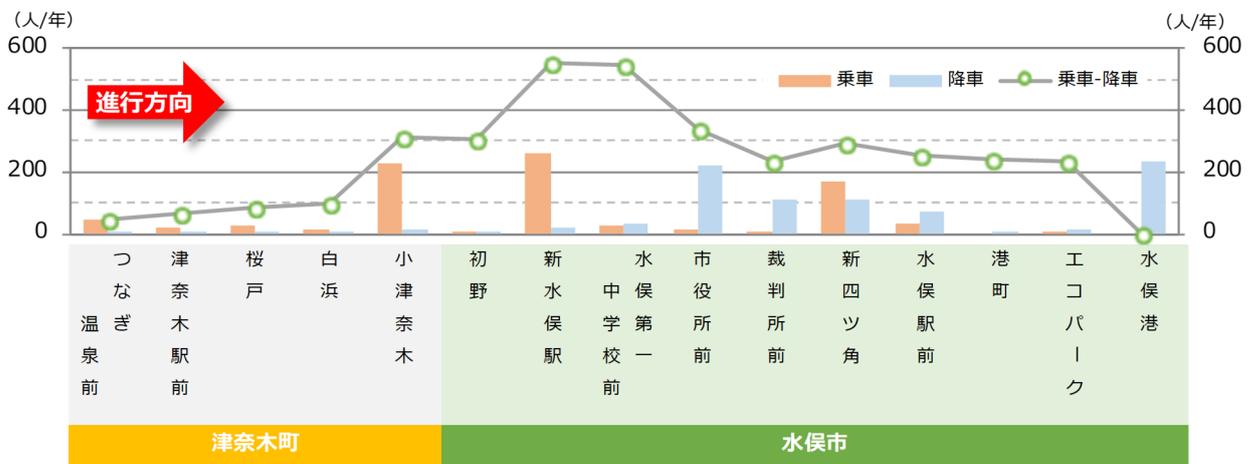


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣港→つなぎ温泉前）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績



図 路線のバス停（水俣市内）

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

(3) 「水俣産交～つなぎ温泉前線」の利用状況

①上り（水俣産交 ▶ つなぎ温泉）利用状況

- 「水俣産交～つなぎ温泉前線」の上りでの乗車が最も多いバス停は「旭町商店街（水俣市）」であり、次いで「水俣第一中学校前（水俣市）」と水俣市内のバス停が多く、降車は「小津奈木（津奈木町）」等の津奈木町のバス停が多いため、水俣市から津奈木町への移動で利用されています。

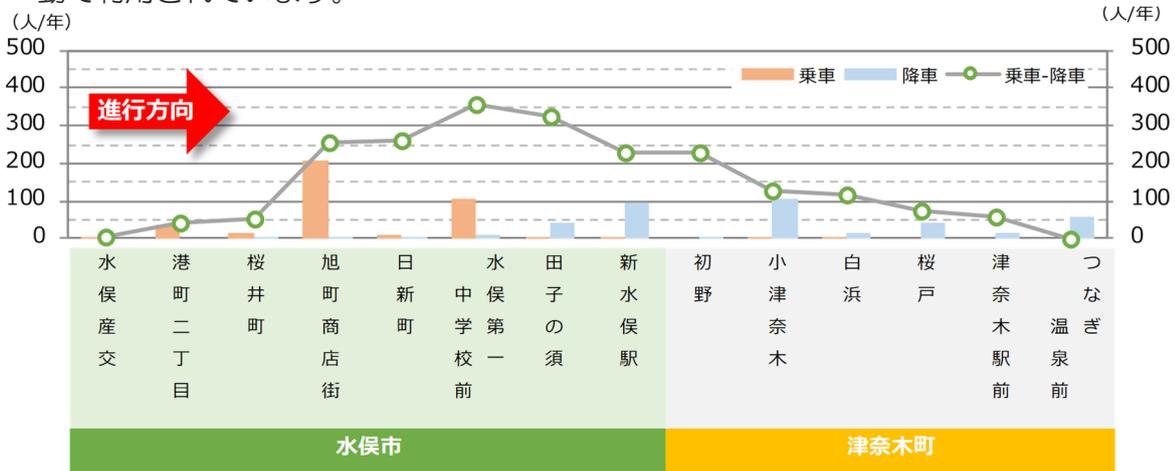


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣産交→つなぎ温泉前）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績

②下り（つなぎ温泉 ▶ 水俣産交）利用状況

- 下りは津奈木町での乗車が比較的多いものの、最も乗車が多いバス停は「新水俣駅（水俣市）」のため、地域間の移動よりも駅利用者が水俣市内を移動するための利用が多くなっています。

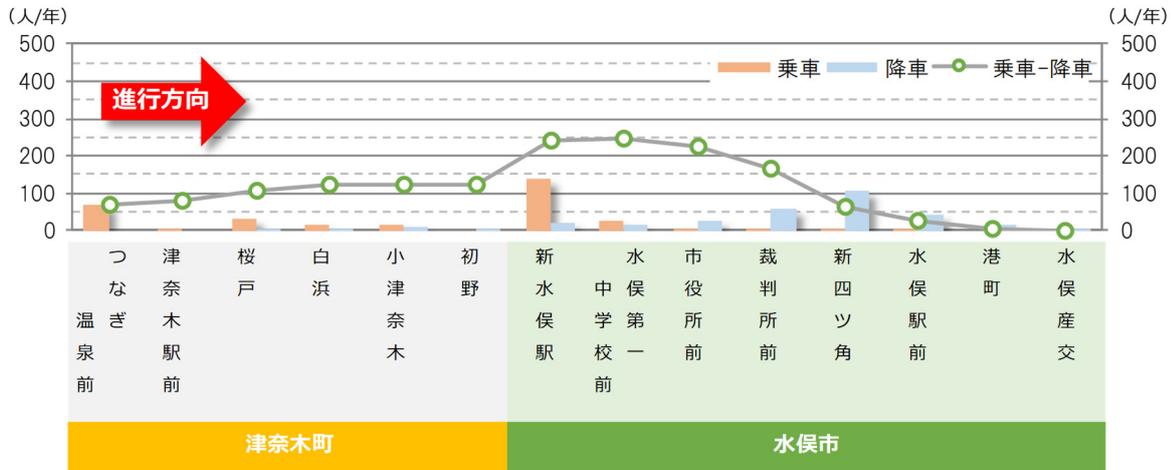


図 【平日】バス停別の利用状況（つなぎ温泉前→水俣産交）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績



図 路線のバス停（水俣市内）

4-2 鉄道とバスの接続状況

鉄道への接続を考慮したみなくるバスと路線バスのダイヤ見直しが重要

(1) 肥薩おれんじ鉄道（水俣駅）とみなくるバスの接続状況

- みなくるバスを使って、新八代方面の肥薩おれんじ鉄道（水俣駅）で外出する場合に乗継時間が20分以内となる便が少なく、特に「湯の児線（9%）」が最も少なくなっています。
- 「湯の児線」は市内屈指の観光地である湯の児温泉とつながる路線であるため、来訪者の公共交通の利用を促進するためにはダイヤの見直しが必要です。

■みなくるバスから肥薩おれんじ鉄道に乗り継いで〈八代方面〉に向かう場合(平日)

木白梅野戸(茂線川)	往路：水俣駅到着 木白野上▶水俣駅			肥薩おれんじ鉄道 水俣駅		復路：水俣駅出発 水俣駅▶木白野上			20分以内の乗継便数 往路：1/3便（33%） 復路：1/2便（50%） 全体：2/5便（40%）
	便	時刻	待ち時間	八代方面	川内方面	便	時刻	待ち時間	
	1便	8:09	(24分)	>>>	8:33	11:55	>>>	1便	
2便	10:29	(20分)	>>>	10:49	15:16	>>>	2便	16:10 (54分)	
3便	14:23	(33分)	>>>	14:56					

大川線	往路：水俣駅到着 大川公民館▶水俣駅			肥薩おれんじ鉄道 水俣駅		復路：水俣駅出発 水俣駅▶大川公民館			20分以内の乗継便数 往路：2/4便（50%） 復路：1/4便（25%） 全体：3/8便（38%）
	便	時刻	待ち時間	八代方面	川内方面	便	時刻	待ち時間	
	1便	8:21	(12分)	>>>	8:33	8:16	>>>	1便	
2便	10:51	(64分)	>>>	11:55	10:59	>>>	2便	11:50 (51分)	
3便	14:11	(45分)	>>>	14:56	12:58	>>>	3便	14:20 (82分)	
4便	16:31	(11分)	>>>	16:42	16:42	>>>	4便	17:30 (48分)	

中屋敷・葛彩館線	往路：水俣駅到着 中屋敷▶水俣駅			肥薩おれんじ鉄道 水俣駅		復路：水俣駅出発 水俣駅▶中屋敷			20分以内の乗継便数 往路：2/7便（29%） 復路：1/5便（20%） 全体：3/12便（25%）
	便	時刻	待ち時間	八代方面	川内方面	便	時刻	待ち時間	
	1便	9:10	(23分)	>>>	9:33	6:53	>>>	1便	
2便	9:58	(51分)	>>>	10:49	11:55	>>>	2便	12:15 (20分)	
3便	11:28	(27分)	>>>	11:55	11:55	>>>	3便	13:00 (65分)	
4便	14:05	(51分)	>>>	14:56	14:20	>>>	4便	15:00 (40分)	
5便	14:38	(18分)	>>>	14:56	15:16	>>>	5便	16:40 (84分)	
6便	17:38	(08分)	>>>	17:46					
7便	18:30	(29分)	>>>	18:59					

湯の児線	往路：水俣駅到着 湯の児▶水俣駅			肥薩おれんじ鉄道 水俣駅		復路：水俣駅出発 水俣駅▶湯の児			最も乗り継ぎにくい路線 20分以内の乗継便数 往路：0/6便（0%） 復路：1/5便（20%） 全体：1/11便（9%）
	便	時刻	待ち時間	八代方面	川内方面	便	時刻	待ち時間	
	1便	7:58	(35分)	>>>	8:33	7:45	>>>	1便	
2便	9:53	(56分)	>>>	10:49	11:55	>>>	2便	12:00 (05分)	
3便	13:03	(52分)	>>>	13:55	12:58	>>>	3便	14:00 (62分)	
4便	15:03	(50分)	>>>	15:53	14:20	>>>	4便	15:15 (55分)	
5便	16:13	(29分)	>>>	16:42	15:16	>>>	5便	16:25 (69分)	
6便	17:43	(76分)	>>>	18:59					

茂道ノ頭石・招川内線	往路：水俣駅到着 招川内▶水俣駅			肥薩おれんじ鉄道 水俣駅		復路：水俣駅出発 水俣駅▶招川内			20分以内の乗継便数 往路：2/6便（33%） 復路：2/6便（33%） 全体：4/12便（33%）
	便	時刻	待ち時間	八代方面	川内方面	便	時刻	待ち時間	
	1便	8:05	(28分)	>>>	8:33	6:53	>>>	1便	
2便	9:17	(16分)	>>>	9:33	8:16	>>>	2便	9:00 (44分)	
3便	10:45	(70分)	>>>	11:55	9:55	>>>	3便	10:10 (15分)	
4便	12:15	(06分)	>>>	12:21	11:55	>>>	4便	12:40 (45分)	
5便	14:53	(60分)	>>>	15:53	15:16	>>>	5便	16:00 (44分)	
6便	17:42	(77分)	>>>	18:59	17:46	>>>	6便	18:00 (14分)	

>>> : 20分以内の乗り継ぎ
>>>> : 20分超過の乗り継ぎ

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

(2) 新幹線（新水俣駅）と路線バスの接続状況

- 新幹線利用者が路線バス（産交バス）を使って、市街地（水俣産交方面）に向かう場合に、乗継時間が20分以内（25%）となる便が非常に少ないです。
- また、路線バスの最終が18時11分のため、18時以降の新幹線は路線バスに乗り継ぐことができない状況です。
- 路線バス利用者が新幹線を利用する場合も乗継時間が20分以内となる便が少ない状況です。

 : 20分以内の乗り継ぎ
 : 20分超過の乗り継ぎ

新水俣駅（博多▶新水俣）から市街地に向かう場合

JR九州新幹線 新水俣駅着	路線バス（産交バス） 新水俣駅▶水俣産交		
	便	時刻	待ち時間
博多▶新水俣			
6:37		1便 8:06	(89分)
7:01		1便 8:06	(65分)
7:27		1便 8:06	(39分)
7:57		1便 8:06	(09分)
8:39		2便 8:50	(11分)
9:03		3便 9:31	(28分)
9:44		4便 10:56	(72分)
10:33		4便 10:56	(23分)
11:43		6便 12:26	(43分)
13:06		7便 13:18	(12分)
14:40		9便 15:26	(46分)
15:06		9便 15:26	(20分)
16:51		10便 17:11	(20分)
17:41		11便 18:11	(30分)
18:40		-	-
19:05		-	-
20:09		-	-
21:09		-	-
22:09		-	-
23:26		-	-

市街地から新水俣駅（新水俣▶博多）に向かう場合

路線バス（産交バス） 水俣産交▶新水俣駅			JR九州新幹線 新水俣駅発
便	時刻	待ち時間	
			新水俣▶博多
-	-	-	
-	-	-	
-	-	-	
1便 8:01	(13分)		8:14
2便 8:19	(25分)		8:44
2便 8:19	(55分)		9:14
3便 9:21	(52分)		10:13
5便 11:09	(07分)		11:16
5便 11:09	(46分)		11:55
7便 12:46	(06分)		12:52
8便 13:44	(33分)		14:17
8便 13:44	(93分)		15:17
9便 15:14	(63分)		16:17
10便 16:39	(15分)		16:54
10便 16:39	(60分)		17:39
11便 18:14	(23分)		18:37
11便 18:14	(58分)		19:12
11便 18:14	(76分)		19:30
11便 18:14	(111分)		20:05
11便 18:14	(152分)		20:46
11便 18:14	(196分)		21:30
11便 18:14	(234分)		22:08
11便 18:14	(277分)		22:51
11便 18:14	(317分)		23:31

20分以内の乗継便数

全体：5/20便（25%）

20分以内の乗継便数

全体：4/24便（17%）

〈新水俣駅・水俣駅利用者（来訪者）のご意見〉

- 外部から来た人には行き先がわかりづらいので改善してほしい
- 駅内でバスの乗り方がわかりやすくなれば良い
- 列車到着時刻に合うバスがあると利用しやすい



駅での二次交通の利便性向上

出典：R6駅利用者ヒアリング調査

4-3 市民の定期的な公共交通の利用の習慣化

将来にわたり公共交通を確保・維持するには市民の定期的な利用が必要

(1) 公共交通を利用するためのきっかけづくり

- 公共交通の維持・確保するために、公共交通を週に1回利用するなどの市民が公共交通を利用するきっかけ作りの提供が重要です。

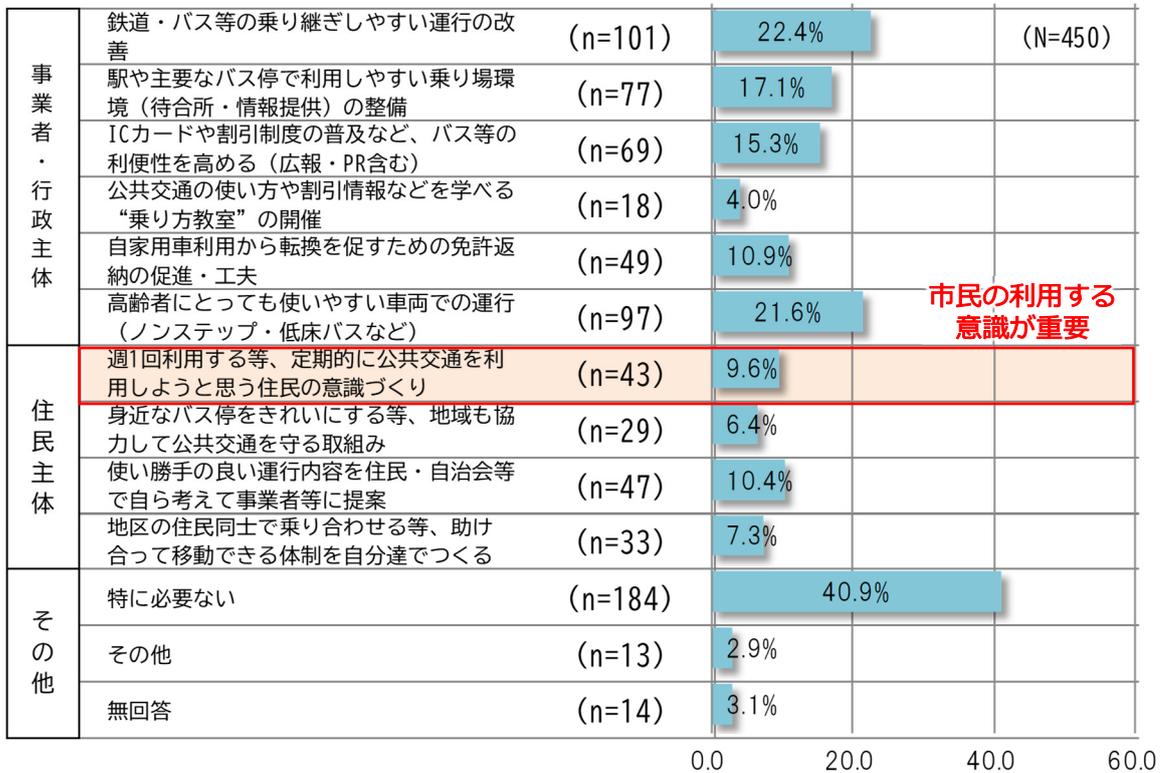


図 維持・利用向上のために、効果が高いと思う取組み

※出典：令和6年市民アンケート調査
 ※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります



(2) 日常生活の一部となるような公共交通の利用促進

- 公共交通での移動が日常生活の一部となるための利用促進として、普段のお出掛けで利用する買い物施設や医療施設等と公共交通が連携し、これまで自家用車や家族の送迎だった移動を少しでも公共交通に転換させることが重要です。



図 市内施設での買い物の様子
 出典：水俣市社会福祉協議会

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

4-4 持続可能な公共交通サービスを提供するための収支の改善

将来に渡って公共交通サービスの提供を維持するために収支の見直しが必要

●本市の公共交通に関する財政負担は、乗合タクシーは横ばいで推移しているものの、全体を通して上昇傾向にあります。人口減少や燃料費等の物価上昇に備えるため、今後は、利用状況に沿った運行内容の見直しを行い、運行の効率化及びサービスの改善を図ることが重要です。

路線バス（産交バス）

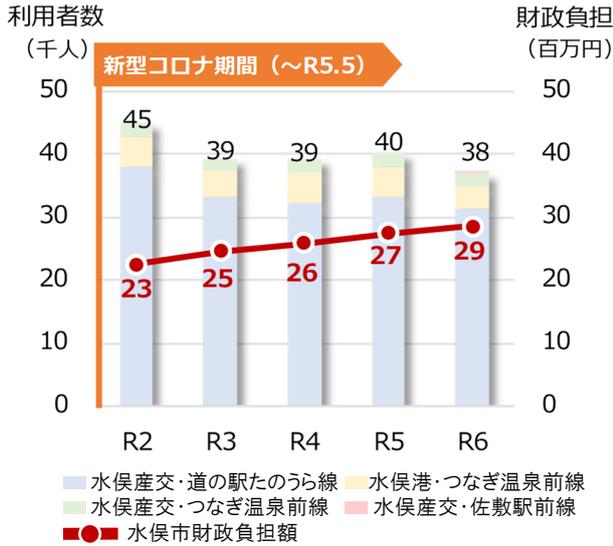


図 路線バス（産交バス）の利用実績（再掲）
※各年10月～翌9月

路線バス（南国交通）

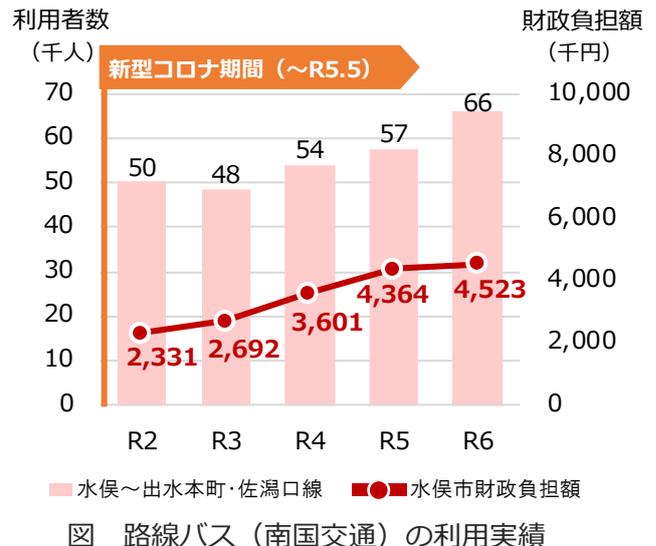


図 路線バス（南国交通）の利用実績
※各年10月～翌9月

みなくるバス

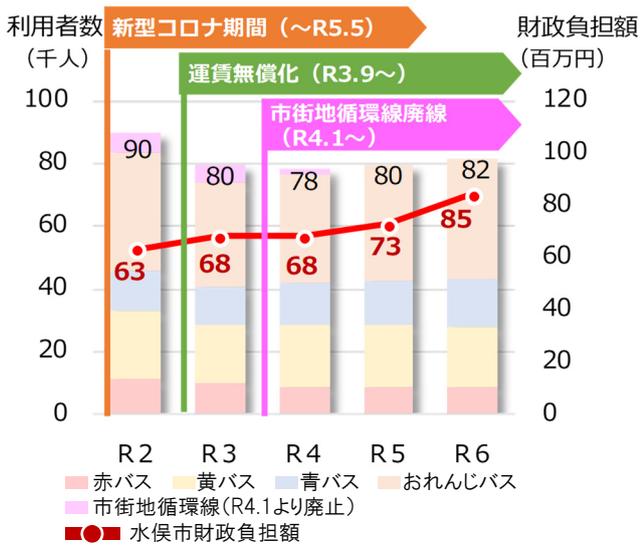


図 みなくるバスの利用実績
※各年10月～翌9月

乗合タクシー

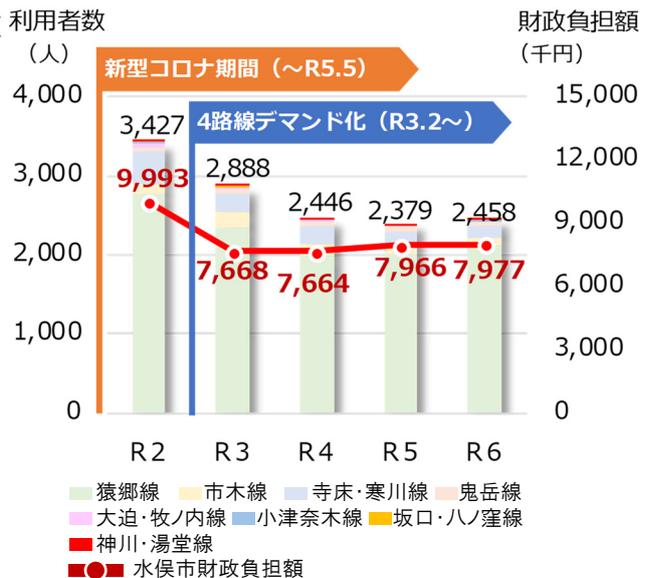


図 乗合タクシーの利用実績
※各年10月～翌9月

〈みなくるバスの利用状況〉

- みなくるバスの財政負担額は上昇傾向であり、みなくるバスの中には、1便あたりの平均利用者数が2.0人未満の路線が存在しているため、みなくるバスの運行継続に向けて、運行内容の見直しが必要です。

表 みなくるバスの便平均利用者数 (R5.10~R6.9)

路線名	ダイヤ	運行曜日	系統名	年間利用者数	便平均利用者				
					0	6	12	18	
赤バス	木白野線	6:54発	平日	木白野上 ▶ 水俣市役所	878	3.7	3.7		
		9:14発	平日・土日祝	木白野上 ▶ 水俣市役所	3,979	10.9		10.9	
		12:00発	平日・土日祝	水俣市役所 ▶ 水俣駅前	3,137	8.6		8.6	
		16:00発	平日・土日祝	水俣市役所 ▶ 木白野上	969	2.7	2.7		
黄バス	大川線	8:30発	平日	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	205	0.9	0.9		2人未満
		11:50発	平日	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	2,173	9.1		9.1	
		14:20発	平日	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	728	3.1	3.1		
		17:30発	平日	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	1,245	5.2		5.2	
		9:00発	土日祝	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	94	0.7	0.7		2人未満
		12:15発	土日祝	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	612	4.9		4.9	
		17:00発	土日祝	水俣駅前 ▶ 大川公民館前	403	3.2	3.2		
		7:19発	平日	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	1,329	5.6		5.6	
		9:49発	平日	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	2,411	10.1		10.1	
		13:09発	平日	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	286	1.2	1.2		2人未満
	15:29発	平日	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	342	1.4	1.4		2人未満	
	7:49発	土日祝	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	425	3.4		3.4		
	10:19発	土日祝	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	880	7.0		7.0		
	13:39発	土日祝	大川公民館前 ▶ 水俣駅前	196	1.6	1.6		2人未満	
	中屋敷線	7:20発	平日	水俣駅前 ▶ 中屋敷	258	1.1	1.1		2人未満
		12:15発	平日	水俣駅前 ▶ 中屋敷	810	3.4		3.4	
		13:00発	土日祝	水俣駅前 ▶ 中屋敷	248	2.0	2.0		
		16:40発	平日・土日祝	水俣駅前 ▶ 中屋敷	433	1.2	1.2		2人未満
		8:22発	平日・土日祝	中屋敷 ▶ 水俣駅前	1,686	4.6		4.6	
13:17発		平日	中屋敷 ▶ 水俣駅前	456	1.9	1.9		2人未満	
14:02発		土日祝	中屋敷 ▶ 水俣駅前	76	0.6	0.6		2人未満	
17:42発		平日	中屋敷 ▶ 水俣駅前	70	0.3	0.3		2人未満	
葛彩館線		13:00発	平日	水俣駅前 ▶ 葛彩館	481	2.0	2.0		
		15:00発	平日	水俣駅前 ▶ 葛彩館	551	2.3	2.3		
	7:20発	土日祝	水俣駅前 ▶ 葛彩館	20	0.2	0.2		2人未満	
	9:22発	平日	葛彩館 ▶ 水俣駅前	1,229	5.2		5.2		
	10:52発	平日	葛彩館 ▶ 水俣駅前	820	3.4	3.4			
	14:02発	平日	葛彩館 ▶ 水俣駅前	195	0.8	0.8		2人未満	
	17:02発	平日	葛彩館 ▶ 水俣駅前	254	1.1	1.1		2人未満	
17:57発	土日祝	葛彩館 ▶ 水俣駅前	34	0.3	0.3		2人未満		
青バス	湯の児線	8:15発	平日・土日祝	水俣駅前 ▶ 湯の児	439	1.2	1.2		2人未満
		12:00発	平日・土日祝	水俣駅前 ▶ 湯の児	2,755	7.6		7.6	
		14:00発	平日	水俣駅前 ▶ 湯の児	1,315	5.5		5.5	
		15:15発	平日	水俣駅前 ▶ 湯の児	874	3.7	3.7		
		16:25発	平日	水俣駅前 ▶ 湯の児	886	3.7	3.7		
		15:30発	土日祝	水俣駅前 ▶ 湯の児	461	3.7	3.7		
		7:35発	平日	湯の児 ▶ 水俣駅前	941	4.0	4.0		
		9:30発	平日・土日祝	湯の児 ▶ 水俣駅前	3,603	9.9		9.9	
		12:40発	平日・土日祝	湯の児 ▶ 水俣駅前	1,762	4.8	4.8		
		14:40発	平日	湯の児 ▶ 水俣駅前	1,194	5.0	5.0		
		15:50発	平日	湯の児 ▶ 水俣駅前	789	3.3	3.3		
		17:20発	平日	湯の児 ▶ 水俣駅前	315	1.3	1.3		2人未満
		16:30発	土日祝	湯の児 ▶ 水俣駅前	248	2.0	2.0		
おれんじバス	茂道・招川内線	8:40発	平日	茂道漁港 ▶ 流合橋 ▶ 招川内	4,338	18.2		18.2	
		9:50発	平日	茂道漁港 ▶ 流合橋 ▶ 招川内	4,187	17.6		17.6	
		17:40発	平日	茂道漁港 ▶ 流合橋 ▶ 招川内	830	3.5	3.5		
		8:45発	土日祝	茂道漁港 ▶ 流合橋 ▶ 招川内	1,723	13.7		13.7	
		14:30発	土日祝	茂道漁港 ▶ 流合橋 ▶ 招川内	680	5.4	5.4		
		15:50発	土日祝	茂道漁港 ▶ 流合橋 ▶ 招川内	761	6.0	6.0		
		7:20発	平日	招川内 ▶ 流合橋 ▶ 茂道漁港	1,830	7.7	7.7		
		10:00発	平日・土日祝	招川内 ▶ 流合橋 ▶ 茂道漁港	5,715	15.7		15.7	
		11:30発	平日	招川内 ▶ 流合橋 ▶ 茂道漁港	3,387	14.2		14.2	
	茂道・頭石線	7:20発	平日	茂道漁港 ▶ 頭石	1,830	7.7	7.7		
		15:40発	平日	茂道漁港 ▶ 頭石	1,594	6.7	6.7		
		11:30発	土日祝	茂道漁港 ▶ 頭石	1,454	11.5		11.5	
		17:40発	土日祝	茂道漁港 ▶ 頭石	284	2.3	2.3		
		8:35発	平日	頭石 ▶ 茂道漁港	1,715	7.2	7.2		
		17:00発	平日	頭石 ▶ 茂道漁港	1,170	4.9	4.9		
		7:30発	土日祝	頭石 ▶ 茂道漁港	179	1.4	1.4		2人未満
		12:50発	土日祝	頭石 ▶ 茂道漁港	1,168	9.3		9.3	
		頭石経由茂道・招川内線	13:59発	平日	招川内 ▶ 頭石 ▶ 茂道漁港	2,640	11.1		11.1
	12:20発		平日	招川内 ▶ 頭石 ▶ 茂道漁港	2,884	12.1		12.1	

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

〈地域公共交通確保維持事業を活用する対象路線の概要〉

- 本計画における計画区域内の一部路線バス及びコミュニティバス（みなくるバス）においては、通学や通勤、買い物、通院、観光等の多様な目的での移動を支える幹線・支線交通があり、将来にわたり維持を図るため、運行費の国庫補助（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用しています。

表 地域公共交通確保維持事業を活用する路線の概要

位置づけ	交通モード	路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
地域間幹線交通	路線バス	水俣産交～道の駅たのうら	水俣産交	津奈木駅前	道の駅たのうら	4条乗合	路線定期運行	バス事業者	なし
		水俣港～つなぎ温泉前	つなぎ温泉前	水俣駅前	水俣港	4条乗合	路線定期運行		なし
		水俣産交～つなぎ温泉前	つなぎ温泉前	水俣駅前	水俣産交	4条乗合	路線定期運行		なし
		水俣産交～佐敷駅前*	水俣産交	水俣駅前	佐敷駅前	4条乗合	路線定期運行		なし
		水俣車庫～佐湯口	水俣車庫	水俣駅前	佐湯口	4条乗合	路線定期運行		幹線補助
	空港バス	鹿児島空港連絡バス	水俣駅前	新水俣駅	鹿児島空港	4条乗合	路線定期運行	なし	
地域コミュニティ交通	みなくるバス	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	4条乗合	路線定期運行	バス事業者	フィーダー補助
		水俣市役所・木臼野線	水俣市役所	梅戸・茂川	木臼野上	4条乗合	路線定期運行		フィーダー補助
		水俣駅・大川線	水俣駅前	深川・愛林館前	大川公民館前	4条乗合	路線定期運行		フィーダー補助
		中屋敷線	水俣駅前	水俣市役所	中屋敷	4条乗合	路線定期運行		なし
		水俣駅・葛彩館線	水俣駅前	水俣市役所・渡野	葛彩館	4条乗合	路線定期運行		フィーダー補助
		湯の児線	水俣駅前	水俣市役所	湯の児	4条乗合	路線定期運行		なし
		茂道～頭石・招川内線 (頭石発)	頭石	水俣市役所	茂道漁港	4条乗合	路線定期運行		なし
		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	4条乗合	路線定期運行		フィーダー補助
		頭石経由 招川内・茂道線	招川内	頭石・水俣駅前	茂道漁港	4条乗合	路線定期運行		フィーダー補助
	乗合タクシー	猿郷線	猿郷団地	水俣市役所	水俣駅前	4条乗合	路線定期運行	タクシー事業者	なし
		大迫・牧ノ内線	大迫団地	水俣市役所	水俣駅前	4条乗合	路線定期運行		なし
		市木線	市の木	水俣市役所	水俣駅前	4条乗合	路線定期運行		なし
		寺床・寒川線	寺床	水俣市役所	水俣駅前	4条乗合	路線定期運行		なし
		小津奈木線	合畑入口	水俣市役所	水俣駅前	4条乗合	路線定期運行		なし
		鬼岳線	鬼岳上	水俣市役所	水俣駅前	4条乗合	路線定期運行		なし
坂口・八ノ窪線		葛原	水俣駅前	水俣市役所	4条乗合	路線定期運行	なし		
神川・湯堂線		神川小茂道	水俣駅前	水俣市役所	4条乗合	路線定期運行	なし		

※R6.4より運行開始

第3章 前計画に基づく取組みの評価

1 前計画の方針と施策

- 令和元年度に策定した第2期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令和2年度から令和6年度までの方針及び取組みを示しています。
- 『将来にわたって持続可能な公共交通体系の再構築』の基本理念のもと、本市が目指すまちづくりの実現に向けて4つの方針が設定されています。

<基本理念：第2期水俣市地域公共交通網形成計画>

将来にわたって持続可能な公共交通体系の再構築

<基本方針：第2期水俣市地域公共交通網形成計画>

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

<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：×：取組みに至らず達成できなかった

2 目標達成状況の検証

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

目標値1 みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数

(内容) 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。

達成度：△

指標	令和元年度	-3.0%/年 以下に抑制	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
みなくるバス・乗合 タクシー利用者数	104,767人		約90,000人	84,322人	94%

取組み状況

達成状況 ▶ 令和6年度のみなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数は、**84,322人**であり、**目標値の約90,000人まであと約6千人**のため、**未達成**となりました。

- 取組み内容**
- 新型コロナウイルスの影響により令和元年から令和3年までは大幅に利用者数が減少しています。
 - 本市では、高齢者（満75歳以上）と重度障がい者への公共交通サービスの提供と積極的な社会参加及び健康増進に寄与することを目的に、運賃無償化を令和3年9月より実施しています。
 - 令和3年9月より実施されたみなくるバスの無償化や新型コロナウイルスの第5類感染症の移行等の影響により令和5年度からは増加傾向に転じています。

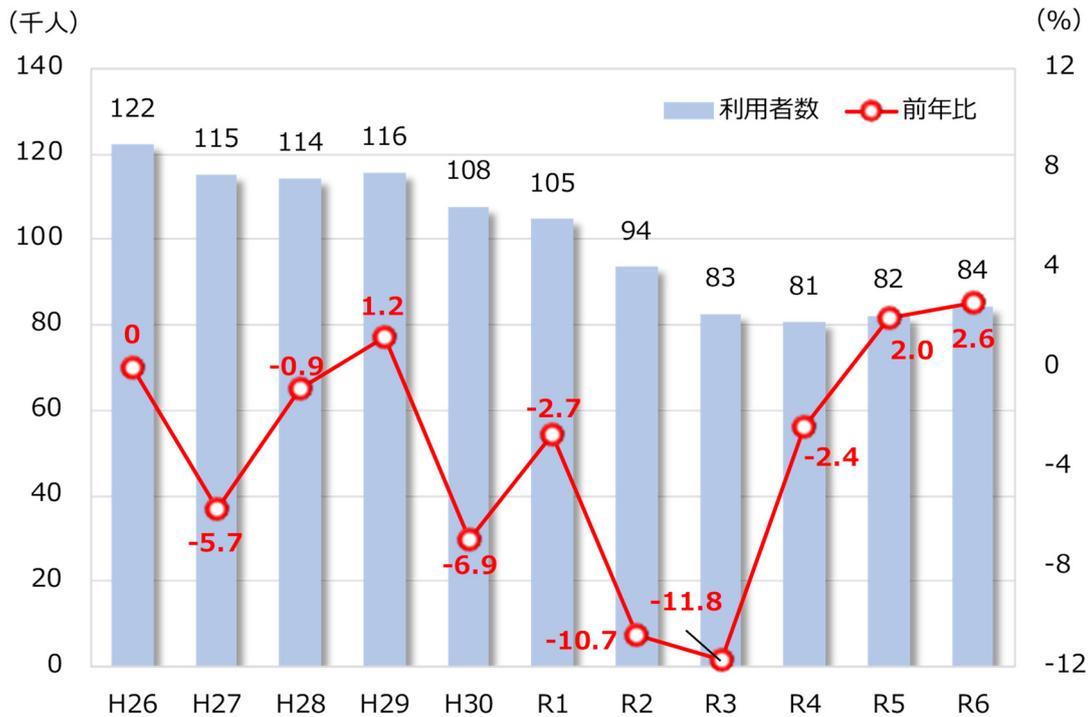


図 みなくるバス・乗合タクシーの年間利用者数

目標値2 利用者1人当たりの公的資金投入額

(内容) 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や路線を見直し、運行の効率化を目指します。

達成度：△

指標	令和元年度		令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
利用者数1人当たりの公的資金投入額	バス交通 881円	➤➤➤	現況値以下 に抑制	バス交通 1,104円	80%
	乗合タクシー 56,589円			乗合タクシー 3,255円	100%

取組み状況

達成状況 ▶ 令和6年度の**バス交通の利用者1人当たりの公的資金投入額は1,104円**であり、目標の881円を上回るため、目標は**未達成**となりました。
 令和6年度の**乗合タクシーの利用者1人当たりの公的資金投入額は3,255円**であり、目標の56,589円を下回るため、目標は**達成**となりました。
 乗合タクシーの目標は達成できたものの、バス交通の目標は達成できていないため、この**目標値は未達成**となりました。

取組み内容 ○乗合タクシーは、利用低迷路線である大迫・牧ノ内線、小津奈木線、坂口・八ノ窪線、神川・湯堂線を令和3年2月よりデマンド運行に転換し、運行の効率化を図りました。

バス交通 (R6年度)

運行路線			年間輸送実績		経常費用		
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)	1人あたりの 補助額
1	みなくるバス	木白野(茂川)・梅戸港線	3,137	487	5,709	-5,222	1,665円
2	みなくるバス	木白野(茂川)・梅戸港線	5,826	875	8,720	-7,845	1,347円
3	みなくるバス	大川線	11,329	2,077	21,054	-18,977	1,675円
4	みなくるバス	中屋敷線	4,037	790	10,735	-9,945	2,464円
5	みなくるバス	冨彩館線	3,584	654	6,603	-5,949	1,660円
6	みなくるバス	湯の尻線	15,582	1,996	7,012	-5,016	322円
7	みなくるバス	戊道～頭石・招川内線(頭石発)	9,394	1,361	11,419	-10,058	1,071円
8	みなくるバス	戊道～頭石・招川内線	23,451	3,174	14,053	-10,879	464円
9	みなくるバス	戊道～頭石・招川内線(頭石経田)	5,524	766	4,343	-3,577	647円
10	産交バス	水俣産交～道の駅たのうら	14,565	4,588	36,192	-31,604	2,170円
11	産交バス	道の駅たのうら～水俣産交	16,684	5,141	39,871	-34,730	2,082円
12	産交バス	水俣産交～つなぎ温泉前	2,179	530	4,413	-3,883	1,782円
13	産交バス	水俣産交～つなぎ温泉前	3,642	880	6,387	-5,507	1,512円
14	産交バス	水俣産交～佐敷駅前	497	178	1,175	-996	2,005円
15	南国交通	佐潟口・水俣車庫線	66,328	30,580	76,230	-45,650	688円
16	南国交通	鹿児島連絡空港バス	49,678	8,654	68,662	-60,008	1,208円
			235,437	62,731	322,577	-259,846	1,104円

乗合タクシー (R6年度)

運行路線			年間輸送実績		経常費用		
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)	1人あたりの 補助額
17	乗合タクシー	猿獅線	2,108	316	4,549	-4,233	2,008円
18	乗合タクシー	大迫・牧ノ内線(予約制)	94	5	206	-202	2,149円
19	乗合タクシー	市木線	168	47	1,081	-1,034	6,156円
20	乗合タクシー	寺床・寒川線	44	84	1,514	-1,430	32,508円
21	乗合タクシー	小津奈木線(予約制)	15	2	32	-30	1,993円
22	乗合タクシー	鬼岳線	6	13	994	-980	163,407円
23	乗合タクシー	坂口・八ノ窪線(予約制)	1	0	13	-13	12,714円
24	乗合タクシー	神川・湯堂線(予約制)	9	3	39	-36	4,050円
			2,445	470	8,428	-7,959	3,255円

第3章 前計画に基づく取組みの評価

目標値3 利用低迷路線（便平均利用者2.0人未満）の解消

（内容）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、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。

達成度：△

指標	令和元年度		令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
利用低迷路線（便平均利用者数2.0人未満）の解消	該当6路線	➤➤➤	該当0路線	該当8路線	0%

取組み状況

達成状況 ▶令和6年度の乗合タクシーの便平均利用者数は全路線で2.0人を下回ったことから、**未達成**となりました。

取組み内容 ○乗合タクシーの利便性向上を図るため、石坂川地区及び越小場地区にて、ドア to ドアでのオンデマンド型の乗合タクシーを令和4年11月から令和4年12月の期間で実証運行を実施しています。



図 チラシ
(水俣市予約型乗合タクシー)

表 乗合タクシーの便平均利用者数（R6）

路線名	運行曜日	便平均 利用者数（R6）	便平均 利用者数（H30）	
猿郷線	月～金	1.6人	2.1人	↓
大迫・牧ノ内線（デマンド）	月	1.2人	0.2人	↑
市木線	火	0.6人	1.0人	↓
寺床・寒川線	火	1.1人	2.3人	↓
小津奈木線（デマンド）	水	1.5人	0.2人	↑
鬼岳線	水	0.3人	0.9人	↓
坂口・八ノ窪線（デマンド）	金	1.0人	0.1人	↑
神川・湯堂線（デマンド）	金	1.8人	0.0人	↑

参考：前計画策定時の利用低迷路線

分類	令和元年度の利用低迷路線	
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）

方針2 地域公共交通に対する利用意識の向上

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

(内容) 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ます。

達成度: ○

指標	令和元年度		令和5年度 目標値	令和5年度 実績値	達成割合
自転車1台当たりの稼働率	46.2%	➤➤➤	現状値以上	67.3%	100%

取組み状況

達成状況 ▶ 令和5年度の**自転車市民共同利用システムの自転車1台当たりの稼働率は67.3%**であり、令和元年度の46.2%から21.1ポイント上昇し、目標を**達成**しました。

取組み内容 ○自転車市民共同利用システムは、市内在住者や市内勤務者に向けての「正会員」と観光等で来た方が一時的に利用するための「一時利用会員」があり、誰でも登録を行えば自転車を利用できる環境を整備しています。
○利用者はコロナ禍である令和2年～令和3年は減少したものの、コロナウイルスが終息に向かい始めた令和4年からは「一時利用会員」が増加しています。



図 自転車市民共同利用システムの新規登録者数の推移

目標値5 運転免許返納特典の申請者数

(内容) 高齢者の主な移動手段として、自家用車の利用が最も多くなっています。高齢者の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組み、高齢者の公共交通利用の推進を目指します。

達成度：△

指標	令和元年度		令和5年度 目標値	令和5年度 実績値	達成割合
運転免許返納特典の申請者数	107人/年	➤➤➤	149人/年	105人/年	70%

取組み状況

達成状況 ▶ 免許返納特典の申請者数の目標値を149人/年としていましたが、**令和5年度は105人/年**であるため、**未達成**となりました。

取組み内容 ○ 運転免許証自主返納者への特典として、下表の特典のいずれか一つを特典として贈呈しています。
○ 令和4年度からタクシー回数券を追加しました。

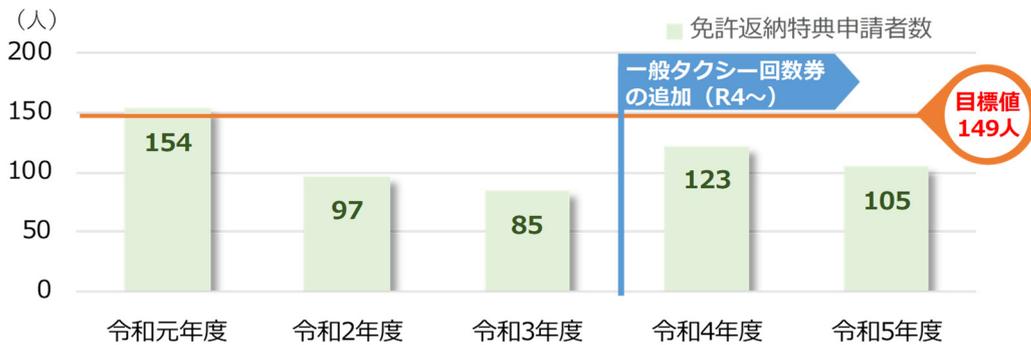


図 免許返納特典申請者数の推移

表 免許返納特典

みなくるバス	
特典1	10綴りの無料回数券5セット (50回分)
乗合タクシー	
特典2	150円区間の回数券 (50回分)
特典3	300円区間の回数券 (25回分)
特典4	500円区間の回数券 (15回分)
一般タクシー	
特典5	500円回数券 (15回分)

目標値6 モビリティマネジメントの実施数

(内容) 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思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。

達成度：×

指標	令和元年度	➤➤➤	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
モビリティマネジメントの実施数	7回/年		10回/年	0回/年	0%

取組み状況

達成状況 ▶ 令和5年度のモビリティマネジメントの**実施回数は0回/年**であり、目標は**未達成**となりました。

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

(内容) 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。

達成度：○

指標	令和元年度	➤➤➤	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
市役所庁舎における利便性向上を図る事業の実施数	1事業		3事業/5ヶ年	3事業/5ヶ年	100%

取組み状況

達成状況 ▶ 市役所庁舎での利便性向上を図るため、**庁内での待合所（ベンチ付き）とみなくるバス停前のベンチを整備**しました。また、**バスロケーションシステム「バスきたくまさん」が利用でき**、利便性向上を図る3事業を実施したため、**目標は達成**となりました。

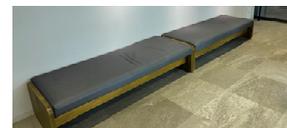


写真 屋内待合所（市役所）

取組み内容 ○水俣市役所はみなくるバスや乗合タクシーの経路地であり、ベンチや時刻表を整備し、利便性向上を図っています。



写真 みなくるバス乗り場（市役所）

○熊本県内のバスの運行状況をスマホやパソコンから場所・時間を問わず確認できるバスロケーションシステム「バスきたくまさん」の利用が令和元年4月より開始されています。



図 バスきたくまさん

目標値8 来訪者の公共交通の利用割合

(内容) 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。

達成度：△

指標	令和元年度	➤➤➤	令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
来訪者の公共交通の利用割合	14.8%		現状値以上	13.3%	90%

取組み状況

達成状況 ▶新水俣駅及び水俣駅での来訪者の公共交通の利用割合（R6.11）は13.3%となり、目標値である14.8%より約1%低い結果となったため、目標は**未達成**となりました。

取組み内容 ○水俣駅に路線バスやみなくるバス、乗合タクシーの時刻表を設置し、市内の主要な観光地や施設までの乗り換え情報を発信しています。
○また、新水俣駅及び水俣駅では、ベンチ等を設置した屋内待合所を環境しています。

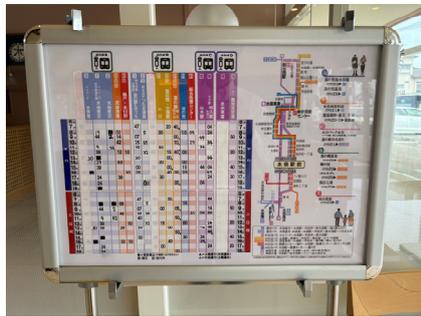


写真 時刻表
(水俣駅)



写真 乗り場案内
(水俣駅)



写真 タクシー会社の電話番号が記載している公衆電話
(水俣駅)



写真 屋根とベンチが整備されたバス待合所
(水俣駅)

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

目標値9 公共交通の利用促進に関係者と協力した回数

(内容) 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組み、施設関係者や関係団体と連携強化を目指します。

達成度：△

指標	令和元年度		令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
公共交通の利用促進に関係者と協力した回数	-	▶▶▶	2回以上 /5ヶ年	1回 /5ヶ年	50%

取組み状況

達成状況 ▶ 令和2年度に地元スーパーと連携した公共交通に関する取組みを実施しましたが、コロナ禍の影響もあり令和6年度までの実施回数は1回であるため、目標は**未達成**となりました。

取組み内容 ○株式会社ロッキーの協力のもと、みなくるバスに乗車し「古賀町停留所」、「中古賀町停留所」で下車した方へ、その日限定で利用できるお買物券（10%割引券）を配布しました。

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

(内容) 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。

達成度：○

指標	令和元年度		令和6年度 目標値	令和6年度 実績値	達成割合
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	2事業	▶▶▶	2回以上 /5ヶ年	2回 /5ヶ年	100%

取組み状況

達成状況 ▶ 令和6年度は水俣ローズフェスタの実施期間に春と秋にシャトルバスを運行しているため、目標は**達成**となりました。

取組み内容 ○令和6年はローズフェスタが実施される期間にバラ園と水俣市内を結ぶシャトルバスを年に2回運行（春・秋）しています。シャトルバスは無料で実施しており、1日6往復で運行をしています。



図 チラシ
(ローズフェスタ：秋)

第3章 前計画に基づく取組みの評価

(参考) 達成状況の一覧表

◆令和元年度に策定した第2期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は以下のとおりです。

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.市民の日常生活を支える地域公共交通の存続	みなくるバス・乗合タクシー年間利用者数	現況値(R1) : 104,767人 ↓ 目標値(R6) : 約90,000人	実績値 : 84,322人 94%
		利用者1人当たりの公的資金投入額	現況値(R1) : バス交通 881円 乗合タクシー56,589円 ↓ 目標値(R6) : 現状値以下に抑制	実績値 バス交通 : 1,104円 80% 乗合タクシー : 3,255円 100%
	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	利用低迷路線(便平均利用者2.0人未満)の解消	現況値(R1) : 該当6路線 ↓ 目標値(R6) : 該当0路線	実績値 : 該当8路線 0%
方針2	1.市内における回遊手段の利用案内を強化	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(R1) : 46.2% ↓ 目標値(R5) : 現状値以上	実績値 : 67.3% 100%
	2.高齢者を中心に公共交通の利用意識を転換	運転免許返納特典の申請者数	現況値(R1) : 107人/年 ↓ 目標値(R5) : 149人/年	実績値 : 105人/年 70%
		モビリティマネジメントの実施数	現況値(R1) : 7回/年 ↓ 目標値(R6) : 10回/年	実績値 : 0回/年 0%
方針3	1.乗り継ぎ拠点における市民の利便性向上	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(R1) : 1事業 ↓ 目標値(R6) : 3事業/5ヶ年	実績値 : 3事業/5ヶ年 100%
	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	来訪者の公共交通の利用割合	現況値(R1) : 14.8% ↓ 目標値(R6) : 現状値以上	実績値 : 13.3% 90%
方針4	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	公共交通の利用促進に関係者と協力した回数	現況値(R1) : - ↓ 目標値(R6) : 2回以上/5ヶ年	実績値 : 1回/5ヶ年 50%
	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	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(R1) : 2回 ↓ 目標値(R6) : 2回以上/5ヶ年	実績値 : 2回/5ヶ年 100%

第4章 公共交通に関する基本的な方針

1 まちの目指すべき将来像

- 本市の最上位計画である「第6次水俣市総合計画第2期基本計画」において、目指す将来像に掲げている『みんなが幸せを感じ 笑顔あふれる元気なまち 水俣』の実現に向けた取組みを目指します。関連計画方針や広域的な方針との整合を図り、本市の公共交通が果たすべき役割を定めます。

まちの目指すべき将来像

みんなが幸せを感じ 笑顔あふれる元気なまち 水俣

〈施策：公共交通の充実〉

【目指す姿】

- ①誰もが気軽に「みなくるバス」、「乗合タクシー」などの市内公共交通機関を利用しています。
- ②郊外から市街地へのアクセスが確保されています。

広域的な方針：熊本県地域公共交通計画

社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する県民の

移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開

- 目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築
- 目標②：輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

2 公共交通が果たすべき役割

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

〈本市の地域公共交通が果たすべき役割〉

- ✓役割1 市民ニーズに対応し、持続可能な公共交通体系の実現
- ✓役割2 市内交通事業者の連携を図り、市内公共交通の接続強化
- ✓役割3 新モビリティ技術の導入検討を図り、移動の利便性向上

〈基本的な方針〉

基本の方針 市民の暮らし及び来訪者の移動を支える公共交通体系の実現

法律の趣旨
に基づく
4つの視点

- 視点① 市内の既存公共交通機関の相互連携・役割
- 視点② 市民をはじめとした地域の関係者の連携と協働
- 視点③ 地域拠点との一体性の確保
- 視点④ 市民ニーズに沿った多様な交通サービスの組合せ

■ 市内の既存公共交通機関の相互連携・役割

限られた輸送資源の中で公共交通サービスを確保・維持するため、各公共交通や移送サービスがそれぞれの役割を果たし、相互に支え合う効率的な公共交通ネットワークの実現に取り組めます。

表 市内の公共交通一覧表

類型	公共交通モード	役割	確保・維持策	
地域公共交通	広域幹線交通	九州新幹線	福岡県や鹿児島県などの九州圏域以外の都市間にも繋がっており、市民や来訪者の広域的な移動を支える	-
		肥薩おれんじ鉄道	八代市や出水市などの複数の市町にまたがって運行し、市民の広域的な移動を支える	-
	地域間幹線交通	路線バス(産交バス)	本市と津奈木町などの市外の複数町にまたがって運行し、市民の広域的な移動を支える	-
		路線バス(南国交通)	本市と出水市などの市外の複数市にまたがって運行し、市民の広域的な移動を支える	地域公共交通確保維持事業(地域間幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
		空母バス(南国交通)	本市と鹿児島空港の区間を運行し、鹿児島空港からの来訪者の移動を支える また、空港バスが運行している沿線地域の住民にとっての日常的な移動を支える	
	地域コミュニティ交通	コミュニティバス(みなくるバス)	市民の日常的な移動手段として市内を運行し、市街地から郊外部を結ぶ交通網を形成し、児童・生徒の通学や高齢者の買い物・通院等の日常生活における移動を支える	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指す
		乗合タクシー	市街地から猿郷地区や寺床・寒川地区などの市内公共交通が運行していない公共交通不便地域をカバーし、高齢者等の日常の移動を支える	-
		一般タクシー	ドアツードアで運行し、運行時間外等の他交通で対応できない需要に対応	-
	その他移送サービス	貸切バス・貸切タクシー	観光/遠足/冠婚葬祭等の貸切需要に応じた移動を支える	-
福祉タクシー		日常生活にて一人での公共交通機関の利用が難しい身障者に対して、訪問介護の資格を持つ運転手が訪問し、身障者の移動を支える	-	

■ 市民をはじめとした地域関係者との連携と協働

市民をはじめ、市内の主要施設、福祉等の関連団体、交通事業者、国・県、市といった多様な関係者との連携・協働により地域の資源を有効活用した移動手段の確保に取り組めます。

■ 水俣市役所での乗り継ぎ向上を図ったハブ化

みなくるバスや乗合タクシーの地域内公共交通同士の接続向上や地域内公共交通と地域間幹線交通(路線バス)の接続向上を図り、水俣市役所のハブ化に取り組めます。

■ 市民ニーズに沿った多様な交通サービスの組合せ

既存の公共交通を有機的に組み合わせ、市民ニーズに沿った最適な地域旅客運送サービスの提供に取り組めます。

■ 運行費補助による路線の確保・維持(国庫補助)

本市において、国庫補助対象路線である南国交通の路線バス(水俣-佐湯口線)は市内外を運行する地域間幹線交通であり、通勤・通学や買い物等で市外移動が必要な市民にとっては、必要不可欠な公共交通となっています。また、「みなくるバス」についても市内全域を運行し、交通弱者の買い物や通院等での主な移動手段として定着しているため、市民にとって必要不可欠な公共交通となっています。

今後も南国交通の路線バス及びみなくるバスを将来にわたり確保・維持するため、運行費の国庫補助(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)を活用する必要があります。

地域公共交通に関する現状と課題・取組みの方向性

〈地域公共交通に関する現状・取り組むべき課題〉

課題① 交通弱者に配慮した移動手段の確保・維持



目標①

- 令和27年には人口が15,573人まで減少する。
- 高齢者の約5割が運転免許を保有していない。
- 「将来運転ができなくなった時が不安」と感じる方が存在する。
- 通勤・通学、買い物、通院は市内の施設を利用する方が多い。
- 毎年100人以上の免許の自主返納が確認され、交通弱者の増加が予想される。
- 水俣市社会福祉協議会が実施している「移動・外出支援」にて郊外部及び市街地部に利用される方が存在している。

課題② 市民ニーズに沿ったみなくるバスの運行内容の改善



目標②

- 改善内容は「外出時間に合わせた運行ダイヤの見直し（34.2%）」が最多。
- 不便と感じた内容は「本数が少ない（79.9%）」が最多。
- 市の財政負担額は燃料費等の高騰により増加傾向である。

課題③ 利用実態に応じた乗合タクシーの運行内容の改善



目標②

- 高齢者のデマンドの利用意向は「利用したい（64.6%）」が多い。
- デマンド交通に求めるサービス水準は「わかりやすい電話対応（配車予約など）（61.9%）」が最も高く、次いで「目的地の充実（病院、スーパー等）（55.7%）」である。
- 利用料金は「300円台」が最も多い。
- フリー乗降区間を求めている方が存在する。

課題④ 新水俣駅及び水俣駅での交通結節点の強化



目標③

- 公共交通の維持・利用向上のために効果が高い取組みとして、「鉄道・バス等の乗り継ぎしやすい運行の改善」の意見が多い。

課題⑤ 市民や来訪者（海外含む）に向けた公共交通の利用促進



目標④

- 運転免許返納後に公共交通機関を利用できず、外出できない方が存在。
- バス案内所にてインフォメーション等を行い、市民が利点を感じる場所が良い。
- 県内の外国人居住者の増加に伴い、市内への誘客を促進するため、水俣駅および新水俣駅における二次交通の強化が必要である。

〈取組みの方向性〉

目標	事業内容
目標1：誰もが利用しやすい地域間幹線交通の確保・維持	
広域的な公共交通サービスの継続・強化（鉄道）	【事業1】 広域幹線交通の利用促進 【事業2】 地域間幹線交通（路線バス）の確保・維持
目標2：市民ニーズに対応した地域公共交通の効率化	
市民ニーズに対応した持続可能な地域公共交通の確保・維持	【事業3】 みなくるバスの維持・効率化 【事業4】 乗合タクシーの運行効率化・更なる利便性向上
目標3：交通拠点の整備・機能強化	
新水俣駅・水俣駅・水俣市役所での結節機能の強化	【事業5】 交通拠点での乗り継ぎ強化
鉄道・バス等の乗り継ぎ拠点における情報案内の強化	【事業6】 市民及び来訪者にとって分かりやすい情報発信
目標4：市民・事業者・行政との連携強化による持続可能な公共交通	
市内の関係者と連携した利用促進	【事業7】 市内関係者と連携した公共交通の連携促進事業の展開
市民と連携した公共交通利用のきっかけの創出	【事業8】 市民と連携した公共交通の利用促進事業の展開

第5章 計画の目標・目標を達成するための実施事業

1 計画の目標・目標指標（KPI）・事業内容

- 本計画の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。

目標1：誰もが利用しやすい地域間幹線交通の確保・維持

- 市外への移動需要に対応するため、広域幹線交通の確保・維持や市内公共交通との乗継強化、県・他市町・交通事業者との連携強化を行い、持続可能な広域幹線交通ネットワークの活性化を目指します。

目標指標（KPI）

■目標値① -水俣市を運行する地域間幹線交通の利用者増加

- 市内には鉄道や路線バス等の水俣市と周辺地域を結ぶ重要な地域間幹線交通が運行しており、市民の市外への通勤通学や買い物等での移動をサポートしています。また、市外からの来訪者にとっても重要な移動手段となります。
- 地域間幹線交通の確保・維持に向けて、運転免許を所有していない学生や高齢者等を対象に利用促進に取組みながら、地域間幹線交通の利用者増加を目指します。

指標	単位	現状値（R6）		目標値（R11）
肥薩おれんじ鉄道の 市内3駅の年間駅利用者数	万人/年	16.6	➡	現状値以上※1
路線バス（産交バス）の 市内区間の年間乗降者数	万人/年	2	➡	現状値以上※1

※1：熊本県地域公共交通計画にて、持続可能な公共交通ネットワークの構築を達成するための指標として、路線バスの年間輸送人員は令和元年の数値（コロナ禍前）を目標値としているが、肥薩おれんじ鉄道の駅利用者数と路線バス（市内区間）の利用者数はコロナ禍前の数値に回復しつつあるため、本計画での目標値は現状値以上として設定

事業1：広域幹線交通の利用促進

- 取組み①：鉄道利用者の回復に向けた利用促進
- 取組み②：肥薩おれんじ鉄道と協力した誘客事業

事業2：地域間幹線交通（路線バス）の確保・維持

- 取組み①：沿線市町と連携した地域間幹線交通の利用促進

〈目標値の考え方・算定方法・評価時期について〉

目標値① - 水俣市を運行する地域間幹線交通の利用者増加

〈目標値の考え方〉

- 「熊本県地域公共交通計画」では、人口減少が進む中であっても、持続可能な幹線公共交通ネットワークを構築するために、現状（令和元年度）の水準を維持することを目標にしているため、本計画も現状（令和6年度）の数値を目標値に設定します。

〈目標値の算定方法〉

- 利用実績を確認

〈目標値の評価時期〉

- 毎年度評価

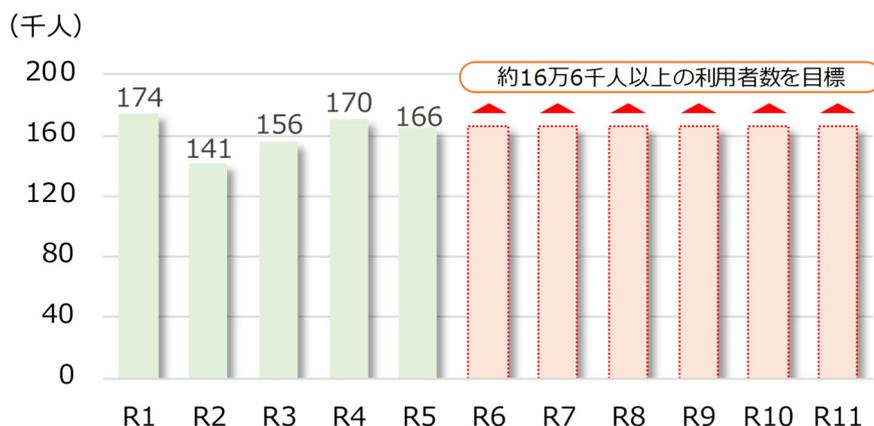


図 駅利用者数（新水俣駅・水俣駅・袋駅）

出典：肥薩おれんじ鉄道(株)

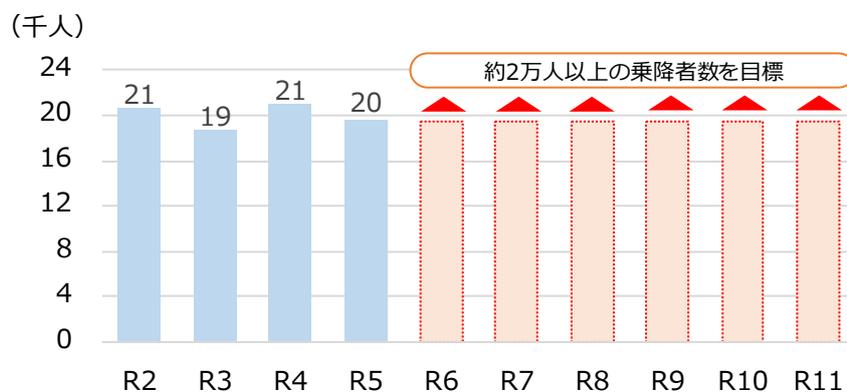


図 市内区間のバス乗降者数（路線バス）

出典：産交バス(株)

〈事業内容及びスケジュール・実施主体〉

事業1 広域幹線交通の利用促進

事業の課題	○コロナ禍の影響により、市内3駅の利用者は令和元年と比べて令和2年は3万人以上の減少がみられます。 ○市民の市外への移動に利用される鉄道の確保・維持が重要です。
取組みの方向性	○広域的な移動を支える広域幹線交通（九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道）は市民及び来訪者にとって重要な移動手段となっています。特に肥薩おれんじ鉄道はコロナ禍前の数値に回復しつつあるものの、今後も広域幹線交通としてサービスを確保・維持するために、利用者の増加につながる利用促進の取組みを進めます。

取組み内容

取組み①：鉄道利用者の回復に向けた利用促進

- 市内の主要な広域幹線交通である肥薩おれんじ鉄道の利用回復を図るため、水俣ローズフェスタ等の市内の主要なイベント等での鉄道利用の積極的な周知や時刻表の配布等の利用者増加に向けた利用促進に取組みます。



図 時刻表（肥薩おれんじ鉄道）
出典：肥薩おれんじ鉄道(株)

取組み②：肥薩おれんじ鉄道と協力の誘客事業

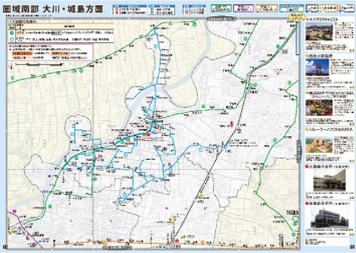
- コロナウイルスの影響により肥薩おれんじ鉄道の利用者が減少したため、肥薩おれんじ鉄道の利用者の回復に向けて、利用者増加のための誘客事業に取組みます。
- 誘客事業は、肥薩おれんじ鉄道と水俣市が連携を図り、鉄道を利用して市内の主要な観光地である湯の児温泉や湯の鶴温泉等に訪れていただけるような誘客事業を検討していきます。



図 道内あちこち列車でぴよーん
（鉄道網を活用した利用促進企画）
出典：北海道鉄道活性化協議会

取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
①鉄道利用者の回復に向けた利用促進	水俣市 鉄道事業者	検討・実施				
②肥薩おれんじ鉄道と協力の誘客事業	水俣市 鉄道事業者	企画検討		実施		

事業2 地域間幹線交通（路線バス）の確保・維持

<p>事業の課題</p>	<p>○市外への移動手段の確保が重要です。 ○免許返納した高齢者の移動手段の確保が重要です。</p>					
<p>取組みの方向性</p>	<p>○地域間移動の役割を担う路線バスは市民の買い物や通院などの移動手段であり、提供サービスを維持するには、交通事業者や沿線自治体が連携・協力しながら利用促進事業を展開します。</p>					
<p>取組み内容</p>						
<p>取組み①：沿線市町と連携した地域間幹線交通の利用促進</p>						
<p>■ 水俣市内を運行する路線バスは水俣市と芦北町を結ぶ路線バス（産交バス）と水俣市と阿久根市を結ぶ路線バス（南国交通）が存在します。</p> <p>■ それぞれの路線バスは水俣市と周辺市町を經由しているため、路線バスの確保・維持に向けて、周辺市町と連携し、各市町の住民に対して、利用を促す取組みを進めます。</p> <div style="text-align: right; margin-right: 50px;">  <p>▲ 複数市町村における公共交通マップの作成事例</p> </div>						
<p>取組み内容</p>	<p>実施主体</p>	<p>事業スケジュール</p>				
		R7	R8	R9	R10	R11
<p>①沿線市町と連携した地域間幹線交通の利用促進</p>	<p>水俣市 バス事業者 沿線市町 (水俣市以外)</p>	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; display: inline-block; border-radius: 10px;"> → 検討・実施 </div>				

目標2：市民ニーズに対応した地域公共交通の効率化

- 交通事業者と協議を語りながら地域内公共交通の効率化を図り、市民ニーズに対応した持続可能な地域内公共交通サービスの提供を目指します。

目標指標（KPI）

■目標値② -みなくるバスの年間利用者数の増加

- H15より路線バスがみなくるバスに移行され、市民の移動を支える公共交通になっていますが、年間減少割合-3.0%以下に抑制した令和6年度の数値目標値の9万人以上を達成することができませんでした。
- 今後は、市民への利用促進や鉄道との接続向上などの地域内公共交通の利用者増加につながる取組みを実施し、財政負担を抑制しながら市民が満足する「みなくるバス」の確保・維持を目指します。

指標	単位	現状値（R6）		目標値（R11）
みなくるバス年間利用者数	万人/年	8.1	➡	現状値以上※1
みなくるバスの収支率	%	12.0	➡	現状値以上※1
みなくるバス運賃無償化事業の継続 (無償化：満75歳以上、重度障がい者)	-	実施中	➡	実施中

※1：コロナ禍の影響により、R4まで減少傾向となっていたが、コロナウイルスが第5類感染症に移行したR5からは増加傾向であり、持続可能な地域内公共交通の確保・維持に向けて利用者数及び収支率を現状値以上とする目標値を設定

事業3：みなくるバスの維持・効率化

- 取組み①：利用実態に応じた運行内容の効率化
- 取組み②：みなくるバスの利用者増加に向けた利用促進

目標指標（KPI）

■目標値③ -乗合タクシーの運行効率化

- 乗合タクシーはみなくるバスが運行していない交通空白地の解消のために導入され、地域の住民の移動を支える役割があるものの、利用が低迷している路線が多くあります。
- 地域の移動手段として乗合タクシーを確保するため、オンデマンドなどの新技術を活用し、利便性の向上による利用者の増加を図ります。また、単なる経費削減にとどまらず、利用の少ない停留所の見直しなどの効率化を進め、乗合タクシーの持続可能な運行を目指します。

指標	単位	現状値（R6）		目標値（R11）
乗合タクシーの利用低迷路線 (便平均利用者数2.0人未満)の解消数	路線	8	➡	0路線※1
乗合タクシー利用者 1人あたりの財政負担額	円/人	3,262	➡	現状値以下※2

※1：現在全路線で便平均利用者数が2.0人未満であるため、乗合タクシーとして運行を継続していくために、2.0人未満の路線を全て解消することを目標値として設定

※2：乗合タクシーの確保・維持の観点から、現状値以下にすることを目標値として設定
財政負担額の計算にあたっては、燃料費の高騰などの特殊な事情を考慮して評価

事業4：乗合タクシーの運行効率化・更なる利便性向上

- 取組み①：乗合タクシーの確保・維持に向けた運行内容の見直し
- 取組み②：オンデマンド運行の導入

目標値② -みなくるバスの年間利用者数の増加

〈目標値の考え方：みなくるバス年間利用者数〉

- みなくるバスの年間利用者数はコロナ禍で利用者の落ち込みがみられたものの、コロナウイルスが第5類感染症に移行した令和5年からは増加に転じているものの、まだまだ回復しきれていません。今後のみなくるバスの確保・維持に向けて、利用促進の取組み、現状値より利用者を増加させる目標値を設定します。

〈目標値の算定方法及び評価時期〉

- 利用実績を確認
- 計画最終年度評価

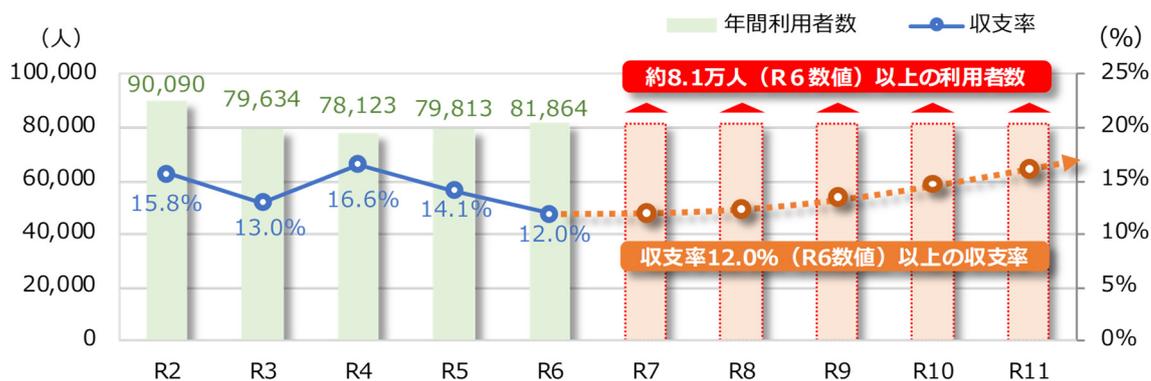


図 みなくるバスの利用者数及び収支率の推移

目標値③ -乗合タクシーの運行効率化

〈目標値の考え方：乗合タクシーの運行効率化〉

- 乗合タクシーの運行を継続していくために、全便で便平均利用者数を複数人（2.0人以上）が乗車し、運行コストの効率化を目指します。

〈目標値の算定方法及び評価時期〉

- 利用実績を確認
- 計画最終年度評価

表 乗合タクシーの便平均利用者数

路線名	運行曜日	便平均利用者数
猿郷線	月～金	1.6人
大迫・牧ノ内線 (デマンド)	月	1.2人
市木線	火	0.6人
寺床・寒川線	火	1.1人
小津奈木線 (デマンド)	水	1.5人
鬼岳線	水	0.3人
坂口・八ノ窪線 (デマンド)	金	1.0人
神川・湯堂線 (デマンド)	金	1.8人

目標：2人以上

〈事業内容及びスケジュール・実施主体〉

事業3 みなくるバスの維持・効率化

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○みなくるバスの利用者の減少及び1人当たりの財政負担額が増加しています。 ○更なる利用者増加を図るために、みなくるバスの利用促進が必要です。 ○運転手の負担軽減に向けて、利用低迷区間の効率化が必要です。
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○市民ニーズに対応した運行サービスを提供するために、利用低迷区間の見直しやルート変更等の運行効率を図り、みなくるバスを確保・維持する取組みを進めます。

取組み内容

取組み①：利用実態に応じた運行内容の効率化

- バス事業者へのヒアリングから運行距離が長い路線では運転手の負担が大きいことが確認されています。
- みなくるバスのサービスの維持に向けて、利用実態に応じた路線縮小やルート変更等を水俣市とバス事業者が協議し、効率的に運行する取組みを進めます。



図 路線図

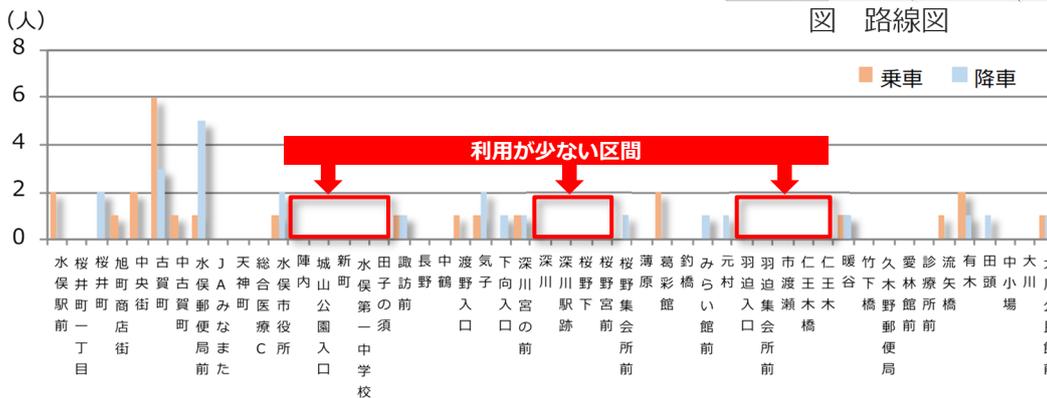


図 乗降者数 (大川線)

出典: R6 みなくるバス乗降調査

取組み②：みなくるバスの利用者増加に向けた利用促進

- みなくるバスの確保・維持に向けて、利用者を増加させるために、積極的にみなくるバスの周知等の利用促進に努めます。
- 利用促進については、交通事業者と連携し、みなくるバスの周知活動や時刻表の配布等の利用者増加につながる取組みを検討し、実施します。



図 時刻表 (みなくるバス)

取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
①利用実態に応じた運行内容の効率化	水俣市 バス事業者	調査	検討	実施		
②みなくるバスの利用者増加に向けた利用促進	水俣市 バス事業者	検討・実施				

〈事業内容及びスケジュール・実施主体〉

事業4 乗合タクシーの運行効率化・更なる利便性向上

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○乗合タクシー利用の全ての便で年間便平均利用者が2人以下となっています。 ○乗合タクシーの運行エリアである葛渡小学校区でのオンデマンド交通の要望が多くあがっています。
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○みなくるバスが運行していないエリアの補完交通として運行している乗合タクシーは、R3より利用低迷路線に対して予約型のデマンド運行に転換し運行効率化を図ってきました。しかし、現在は全路線の利用者が2人以下と利用者が少ない状況であるため、今後も確保・維持に向けて、より効率的な運行内容の見直しに取組みます。

取組み内容

取組み①：乗合タクシーの確保・維持に向けた運行内容の見直し

- 令和6年の乗合タクシーの年間便平均利用者は全ての便で2人を下回っており、乗合が成立していません。利用低迷路線のデマンド化（予約型定時定路線）により、運行経費の抑制はできていますが、さらなるデマンド化を推進するなど、タクシー事業者と連携して取組みます。

表 乗合タクシー便平均利用者数（R6）

路線名	運行曜日	便平均利用者数
猿郷線	月～金	1.6人
大迫・牧ノ内線（デマンド）	月	1.2人
市木線	火	0.6人
寺床・寒川線	火	1.1人
小津奈木線（デマンド）	水	1.5人
鬼岳線	水	0.3人
坂口・八ノ窪線（デマンド）	金	1.0人
神川・湯堂線（デマンド）	金	1.8人

取組み②：オンデマンド運行の導入

- 現在、乗合タクシーの運行形態は定時定路線型運行と予約型定時定路線の2種類の運行形態で運行しています。今後、更なる高齢化により、自宅から乗り場までの移動が困難と感じる方の増加が予想されるため、乗合タクシーの利便性向上を図るために自宅から目的施設までの結ぶオンデマンド交通を導入します。
- 導入に関しては、主体であるタクシー事業者やオンデマンド導入エリアの住民と協議しながら進めていきます。



図 水俣市予約型乗合タクシーの実証運行

取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
①乗合タクシーの確保・維持に向けた運行内容の見直し	水俣市 タクシー事業者	検討	実施			
②オンデマンド運行の導入	水俣市 タクシー事業者	実施				

目標3：交通拠点の整備・機能強化

- 市民や来訪者らが市内を運行する公共交通を有効に活用できるように、市内主要な交通拠点の整備及び機能強化を図り、公共交通の利便性向上を目指します。

目標指標（KPI）

▶ 目標値④ -来訪者の公共交通の利用割合

○H31に水俣ICが開通され、水俣市へのアクセスが向上したため、来訪者の多くは自家用車を利用し、公共交通の利用は非常に少ない状況です。

○今後は市民だけでなく来訪者にとっても利用しやすい公共交通の見直しや公共交通を利用するきっかけとなるような情報案内を行い、来訪者の公共交通の利用割合の向上を目指します。

指標	単位	現状値（R6）		目標値（R11）
来訪者の公共交通の利用割合	%	13.3	➡	14.8以上※1

※1:R1のアンケート調査にて、来訪者の公共交通の利用割合は14.8%であったが、R6では13.3%に減少しています。本計画にて来訪者等の移動に関する取組みを実施し、来訪者の公共交通の利用割合をコロナ禍前のR1の数値まで回復させることを目標として設定。

事業5：交通拠点での乗り継ぎ強化

- 取組み①：水俣市役所への路線バスのバス停の移設検討
- 取組み②：水俣駅での二次交通の充実
- 取組み③：肥薩おれんじ鉄道とみなくるバスの接続強化

事業6：市民及び来訪者にとって分かりやすい情報発信

- 取組み①：水俣MaaS（ミナマース）事業の取組み推進
- 取組み②：交通拠点での公共交通の情報発信

目標値④ -来訪者の公共交通の利用割合

〈目標値の考え方〉

- 前計画の目標値である14.8%を令和6年は達成できていません。駅利用者の利便性向上に関する取組みを本計画で進めていき、駅利用者がさらに利用しやすい環境を整備し、前計画の14.8%を達成することを目標とします。

〈目標値の算定方法及び評価時期〉

- 評価年次にアンケートを実施
- 計画最終年度評価

指標	令和元年度	⇒	目標値	実績値
			令和6年度	令和6年度
来訪者の公共交通の利用割合	14.8%		14.8%以上	13.3%

〈事業内容及びスケジュール・実施主体〉

事業5 交通拠点での乗り継ぎ強化

<p>事業の課題</p>	<p>○鉄道とバスが接続している新水俣駅、水俣駅では鉄道と20分以内に接続できるバスの便が少ないため、利用しづらい状況となっています。 ○水俣市役所は路線バスとみなくるバスのバス停が離れているため、乗り継ぎしにくい状況となっています。</p>
<p>取組みの方向性</p>	<p>○市内を運行する公共交通のリソースを有効活用し、市民や来訪者が既存公共交通を自由に組み合わせることができるように水俣市が中心となり、各交通事業者同士の連携強化を図り、各公共交通の接続を向上させる取組みを進めます。</p>

取組み内容

取組み①：水俣市役所への路線バスのバス停の移設検討

- 水俣市役所は敷地内にみなくるバスの乗り場が設置されており、みなくるバスの全路線が経由しているため、みなくるバスの乗継拠点としての機能を有しています。
- 水俣市役所の更なる乗継機能の向上（ハブ化）させるために、路線バスのバス停を市役所敷地内に移設するなどバス事業者と慎重に協議を行い、接続強化につながる取組みを検討します。



図 バス停位置図



図 バス停：水俣市役所 (みなくるバス)



図 バス停：市役所前 (路線バス)

取組み②：水俣駅での二次交通の充実

- 水俣市を訪れる観光客の多くは自家用車で移動しており、公共交通の利用は少ない状況です。さらに、本市の玄関口の一つである水俣駅では二次交通が十分に整備されていないため、水俣駅から観光地等への移動がしづらい状況となっています。
- 水俣駅を利用する鉄道利用者の利便性向上を目的に、関係機関と連携し「カーシェアサービス」の導入を含めた二次交通の充実に取組みます。

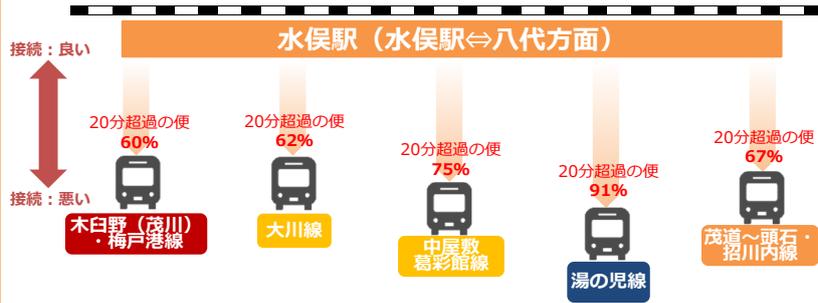


図 TOYOTA SHARE (新水俣駅)

取組み③：肥薩おれんじ鉄道とみなくるバスの接続強化

- みなくるバスにて肥薩おれんじ鉄道と20分以内に接続している便の割合は「木白野（茂川）・梅戸港線（40%）」が最も多く、「湯の児線（9%）」が最も少ないため、みなくるバスと鉄道の接続は良いとは言えません。
- 公共交通の利便性向上のため、みなくるバスのダイヤを見直すなど、鉄道と路線バスの接続向上に向けた取組みを進めます。

木白野（茂川）・梅戸港線 20分以内の乗継便数 往路：1/3便（33%） 復路：1/2便（50%） 全体：2/5便（40%）	大川線 20分以内の乗継便数 往路：2/4便（50%） 復路：1/4便（25%） 全体：3/8便（38%）
中屋敷・葛彩館線 20分以内の乗継便数 往路：2/7便（29%） 復路：1/5便（20%） 全体：3/12便（25%）	湯の児線 20分以内の乗継便数 往路：0/6便（0%） 復路：1/5便（20%） 全体：1/11便（9%）
	茂道～頭石・招川内線 20分以内の乗継便数 往路：2/6便（33%） 復路：2/6便（33%） 全体：4/12便（33%）



取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
①水俣市役所への路線バスのバス停の移設検討	水俣市 バス事業者		協議・実施			
②水俣駅での二次交通の充実	水俣市 鉄道事業者 カーシェア事業者		協議・実施			
③肥薩おれんじ鉄道とみなくるバスの接続強化	水俣市 バス事業者 鉄道事業者		協議・実施			

〈事業内容及びスケジュール・実施主体〉

事業6 市民及び来訪者にとって分かりやすい情報発信

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○免許返納後に公共交通機関を利用できず、外出できない方が存在しています。 ○バス案内所にてインフォメーション等を行い、市民が利点を感じる場所になればとの要望があがっています。
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○誰もが市内の公共交通情報や観光情報を手軽に入手でき、自家用車を利用せずとも、新幹線やみなくるバスを組み合わせる自由な公共交通で移動できる環境整備を行う取組みを進めます。

取組み内容

取組み①：水俣MaaS（ミナマース）事業の取組み推進

- 現在水俣MaaSプロジェクトの一環として、移動検索アプリの「my route」が利用できます。今後は市民のみならず来訪者に対しても「my route」の活用促進を積極的に行い、市内公共交通や市内のお出かけ情報を手軽に手に入れられる環境整備の取組みを進めます。



図 my route

取組み②：交通拠点での公共交通の情報発信

- 市内の主要拠点である新水俣駅、水俣駅、水俣市役所における情報発信を強化するため、乗り継ぎに関する情報発信や待合環境の整備を行い、市民や来訪者が公共交通の情報を手軽に入手できる環境を整備していきます。



屋内にベンチを設置

図 平野交差点バス待合所の事例

出典：山中湖観光協会



イベントや施設パンフレットを設置

図 朝日町観光案内所の事例

出典：山形県

取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
①水俣MaaS（ミナマース）事業の取組み推進	水俣MaaSプロジェクト 実行委員会 （水俣市含む） 交通事業者 観光・商工業者等					
		協議・実施				
②交通拠点での公共交通の情報発信	水俣市 交通事業者					
		協議・実施				

目標4：市民・事業者・行政との連携強化による持続可能な公共交通

- 市内の商業・医療・観光等の施設事業者や水俣市社会福祉協議会等の他分野の関係者団体、各交通事業者、行政などの多様な関係者、そして市民と連携し、様々な媒体を活用した公共交通サービスの情報発信やお出かけ先でのイベントを含めた利用促進に取組み、市民の外出促進を目指します。

目標指標 (KPI)

▶目標値⑤ - 関係者等と連携した利用促進事業の取組み数

- 市内の公共交通を確保・維持するためには、市民や市内の交通事業者、施設関係者等の多様な地域関係者と共に連携・協力しながら利用促進事業に取り組む必要があります。
- 公共交通を使った外出を市民に促すために、市内の買い物施設と連携したお出かけ企画や病院と連携した通院での公共交通利用などの取組みを行います。

指標	単位	現状値 (R6)		目標値 (R11)
関係者等と連携した利用促進事業の取組み数	件	1		5以上 ※

※1年間1件を目標に利用促進事業に取り組むことを目標とし、目標値を累計5件以上(R7~R11)と設定

▶目標値⑥ - 公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数

- 公共交通を利用するきっかけを創出し利用者増加を図るため、公共交通の情報発信等の啓発活動を積極的に行います。

指標	単位	現状値 (R6)		目標値 (R11)
公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数	件	0		25 ※

※公共交通に関する情報発信等(広報誌や水俣MaaS等)を年5件程度実施することを目標とし、累計25件(R7~R11)と設定

事業7：市内関係者と連携した公共交通の連携促進事業の展開

- 取組み①：主要な施設での公共交通の情報発信
- 取組み②：みなくるバスを使った乗り方教室の実施
- 取組み③：交通事業者の人材確保に対する支援

事業8：市民と連携した公共交通の利用促進事業の展開

- 取組み①：公共交通の利用促進キャンペーンの実施検討
- 取組み②：水俣高校の学生と連携した公共交通の情報発信企画

〈事業内容及びスケジュール・実施主体〉

事業7 市内関係者と連携した公共交通の連携促進事業の展開

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○市民の多くは自家用車に依存しており、公共交通を利用する機会が少ないです。 ○高齢者の多くは市内の買い物施設や医療施設を利用するため、公共交通の利用者増加に向けて、市内の施設関係者との連携・協力が重要となります。
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○買い物・通院などで公共交通を利用するきっかけを積極的に提供し、多くの市民に公共交通を利用する機会を創出・推進します。

取組み内容

取組み①：主要な施設での公共交通の情報発信

■市内の主要な買い物施設や医療施設等と連携し、公共交通の時刻表・路線図等を掲示し、市民が様々な場所で公共交通の情報を入手でき、公共交通を利用しやすい環境整備に取り組んでいきます。



図 デジタルサイネージ (北九州医療センター)

取組み②：みなくるバスを使った乗り方教室の実施

■公共交通の利用促進には、市民に対して利用目的を明確に提示することが重要です。実際の利用を想定し、買い物や通院を目的とした「乗り方教室」などを実施することで、市民に公共交通を利用するきっかけを提供する取組みを進めます。



図 お出かけ支援の様子① (水俣市社会福祉協議会)



図 お出かけ支援の様子② (水俣市社会福祉協議会)

取組み③：交通事業者の人材確保に対する支援

■公共交通利用者の減少に加え、運転手の高齢化や人材不足が公共交通の確保・維持に大きな影響を与えています。また、2024年問題により減便が進行する中で公共交通を確保・維持するには人材の確保が重要です。

■交通事業者の人材確保のための取組みを支援します。



図 運転手の求職喚起
出典：京都市

取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R6	R7	R8	R9	R11
①主要な施設での公共交通の情報発信	水俣市 交通事業者		協議・実施			
②みなくるバスを使った乗り方教室の実施	水俣市 バス事業者		協議・実施			
③交通事業者の人材確保に対する支援	水俣市 交通事業者		協議・実施			

事業8 市民と連携した公共交通の利用促進事業の展開

事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者の公共交通の利用割合は比較的多いですが、その他の世代の公共交通の利用割合は低い状況です。 ○みなるバスの利用割合は14.9%、乗合タクシーは0.4%となっています。
取組みの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ○買い物・通院などで公共交通を利用するきっかけを積極的に提供し、多くの市民に公共交通を利用する機会を創出・推進します。

取組み内容

取組み①：公共交通の利用促進キャンペーンの実施検討

- 公共交通の利用は主に運転免許を所有していない学生や高齢者の利用が多く、自家用車を自ら運転している生産年齢人口世代の公共交通利用は非常に少ないです。
- 日常的に自家用車等を利用している方が定期的に自家用車から公共交通に転換することで、公共交通は将来に渡って確保・維持される可能性が向上し、逆に利用が少ないと公共交通は減便等のサービス縮小となります。
- 免許返納を迎える高齢者や、将来子どもたちが大人になった際に安心して公共交通を利用できる環境を維持するため、公共交通の利用促進キャンペーンの実施を検討します。本キャンペーンでは、日常的に公共交通を利用していない市民に対し、公共交通を「意識する」きっかけを創出し、利用を促進することを目的とします。



図 チラシ 出典：熊本市HP

取組み②：水俣高校の学生と連携した公共交通の情報発信企画

- 運転免許を保有していない高校生にとって、公共交通は重要な移動手段であるにもかかわらず、その利用状況は依然として低い水準にとどまっています。
- 多くの高校生に公共交通を積極的に利用してもらうことを目的に、高校生らと連携して「my route※」内での特集記事を作成する情報発信企画に取組みます。

※移動手段を一括検索・予約・決済できるスマートフォン向けアプリ

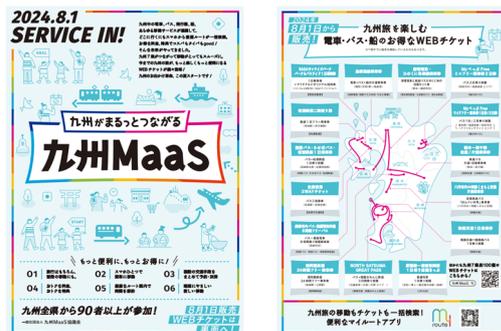


図 チラシ (九州MaaS)

取組み内容	実施主体	事業スケジュール				
		R7	R8	R9	R10	R11
①公共交通の利用促進 キャンペーンの実施検討	水俣市 交通事業者 市民		協議		実施	
②水俣高校の学生と連携した 公共交通の情報発信企画	水俣MaaSプロジェクト 実行委員会 (水俣市含む) 水俣高校	協議		実施		

2 実施事業の体系

- 本計画に定めた目標を達成するために行う8つの事業を定め、本市の持続可能な公共交通サービスの持続・活性化に向けて取組みを進めていきます。

表 実施事業の体系

実施事業	実施主体
目標1 誰もが利用しやすい地域間幹線交通の確保・維持	
【事業1】 広域幹線交通の利用促進 ①鉄道利用者の回復に向けた利用促進 ②肥薩おれんじ鉄道と協力した誘客事業	■水俣市 ■鉄道事業者
【事業2】 地域間幹線交通（路線バス）の確保・維持 ①沿線市町と連携した地域間幹線交通の利用促進	■水俣市 ■バス事業者 ■沿線市町（水俣市以外）
目標2 市民ニーズに対応した地域公共交通の効率化	
【事業3】 みなくるバスの維持・効率化 ①利用実態に応じた運行内容の効率化 ②みなくるバスの利用者増加に向けた利用促進	■水俣市 ■バス事業者
【事業4】 乗合タクシーの運行効率化・更なる利便性向上 ①乗合タクシーの確保・維持に向けた運行内容の見直し ②オンデマンド運行の導入	■水俣市 ■タクシー事業者
目標3 交通拠点の整備・機能強化	
【事業5】 交通拠点での乗り継ぎ強化 ①水俣市役所への路線バスのバス停の移設検討 ②水俣駅での二次交通の充実 ③肥薩おれんじ鉄道とみなくるバスの接続強化	■水俣市 ■バス事業者 ■鉄道事業者 ■カーシェア事業者
【事業6】 市民及び来訪者にとって分かりやすい情報発信 ①水俣MaaS（ミナマース）事業の取組み推進 ②交通拠点での公共交通の情報発信	■水俣市 ■水俣MaaSプロジェクト 実行委員会 （水俣市含む） ■交通事業者 ■観光・商工業者等
目標4 市民・事業者・行政との連携強化による持続可能な公共交通	
【事業7】 市内関係者と連携した公共交通の連携促進事業の展開 ①主要な施設での公共交通の情報発信 ②みなくるバスを使った乗り方教室の実施 ③交通事業者の人材確保に対する支援	■水俣市 ■交通事業者
【事業8】 市民と連携した公共交通の利用促進事業の展開 ①公共交通の利用促進キャンペーンの実施検討 ②水俣高校の学生と連携した公共交通の情報発信企画	■水俣市 ■交通事業者 ■市民 ■水俣MaaSプロジェクト 実行委員会 （水俣市含む） ■水俣高校

第6章 計画の推進

1 事業スケジュール（全体）

- 本計画期間である令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）にそれぞれの事業を進行していき、社会情勢等に応じた事業内容の見直しなどを適宜行っていきます。

表 事業スケジュール

計画目標		事業スケジュール				
実施事業	取組み	R7	R8	R9	R10	R11
		目標 1：誰もが利用しやすい地域間幹線交通の確保・維持				
事業1 広域幹線交通の利用促進	取組み①			検討・実施		
	取組み②	企画検討			実施	
事業2 地域間幹線交通（路線バス）の確保・維持	取組み①			検討・実施		
目標 2：市民ニーズに対応した地域公共交通の効率化						
事業3 みなくるバスの維持・効率化	取組み①	調査	検討		実施	
	取組み②			検討・実施		
事業4 乗合タクシーの運行効率化・更なる利便性向上	取組み①	検討			実施	
	取組み②				実施	
目標 3：交通拠点の整備・機能強化						
事業5 交通拠点での乗り継ぎ強化	取組み①			協議・実施		
	取組み②			協議・実施		
	取組み③			協議・実施		
事業6 市民及び来訪者にとって分かりやすい情報発信	取組み①			協議・実施		
	取組み②			協議・実施		
目標 4：市民・事業者・行政との連携強化による持続可能な公共交通						
事業7 市内関係者と連携した公共交通の連携促進事業の展開	取組み①			協議・実施		
	取組み②			協議・実施		
	取組み③			協議・実施		
事業8 市民と連携した公共交通の利用促進事業の展開	取組み①		協議		実施	
	取組み②	協議			実施	

2 計画の推進体制

- 本計画の推進に当たっては、交通政策基本法の第6条（連携等による施策の推進）にのっとり、「水俣市」「交通事業者」「市民」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サービスの構築を目指します。

交通政策基本法 第6条 連携等による施策の推進

- 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者、交通施設の管理を行う者、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない

表 関係する主体と役割（それぞれで考えていくべきこと）

類型	主体	役割
活動主体	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
	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
	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）
連携主体	沿線市町	○“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 ○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
	施設関係者	
	民間企業	
	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

3 事業推進の評価

- 事業進捗の評価は、水俣市地域公共交通協議会を中心として計画 PLAN・実施 DO・評価 CHECK・見直し ACTIONの実行サイクルに沿って計画5年目に全体評価を行います。
- 多様化する利用者ニーズに対応していくため、実施事業の個別評価を1年毎に行います。個別の評価結果については、水俣市地域公共交通協議会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（2029年度）には計画達成状況の確認と更新を行います。



図 PDCAサイクルのイメージ

表 達成状況の評価

目標	数値指標	データ取得方法	現況値 (R6)	目標値 (R11)
誰もが利用しやすい地域間幹線交通の確保・維持	肥薩おれんじ鉄道の市内3駅の年間駅利用者数	鉄道事業者保有の3駅の利用者数データにより毎年計測	16.6万人/年	現状値以上
	路線バス（産交バス）の市内区間の年間乗降者数	バス事業者保有の乗降者数データより毎年計測	2万人/年	現状値以上
市民ニーズに対応した地域公共交通の効率化	みなくるバス年間利用者数	バス事業者保有の利用者数データより計画最終年度に評価	8.1万人/年	現状値以上
	みなくるバスの収支率	バス事業者保有の利用者数データより計画最終年度に評価	12%	現状値以上
	みなくるバス運賃無償化事業の継続	計画最終年度にみなくるバス運賃無償化事業が継続できているか確認	実施中	実施中
	乗合タクシーの利用低迷路線（便平均利用者数2.0人未満）の解消数	乗合タクシー運行実績より計画最終年度に評価	8路線	0路線
	乗合タクシー利用者1人あたりの財政負担額	乗合タクシー運行実績より計画最終年度に評価	3,262円/人	現状値以下
交通拠点の整備・機能強化	来訪者の公共交通の利用割合	新水俣駅・水俣駅でのアンケート調査より計測	13.3%	14.8%以上
市民・事業者・行政との連携強化による持続可能な公共交通	関係者等と連携した利用促進事業の取組み数	計画最終年度に関係者等と連携した利用促進事業の取組み数を確認	1件	5件以上
	公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数	計画最終年度に公共交通利用のきっかけを促す啓発活動の実施回数を確認	0件	25件

〈計画期間全体の評価時期〉

- 計画期間全体の評価時期について示すとともに、補助制度と連動した年度単位のスケジュールを以下に整理します。

表 計画期間全体の評価時期（PDCAサイクルの実施）

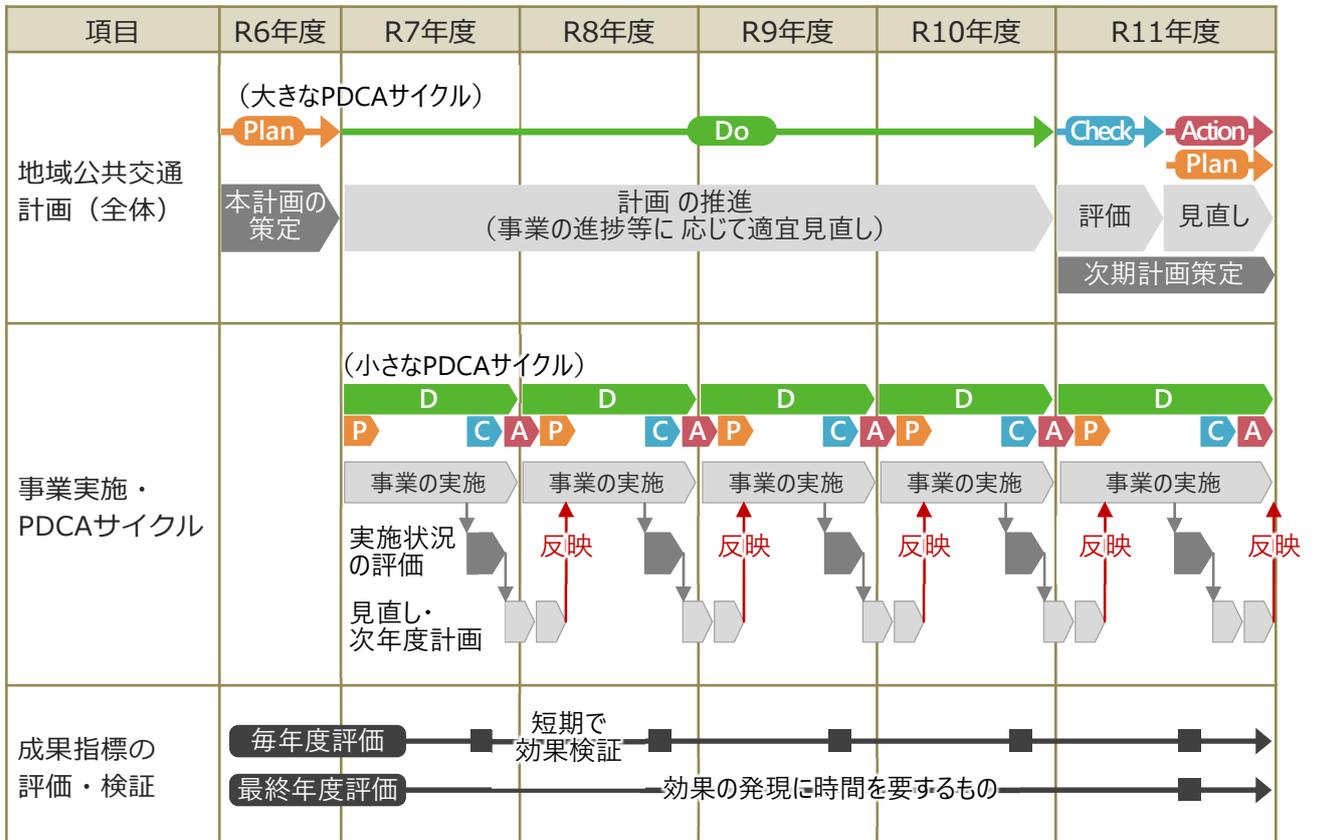
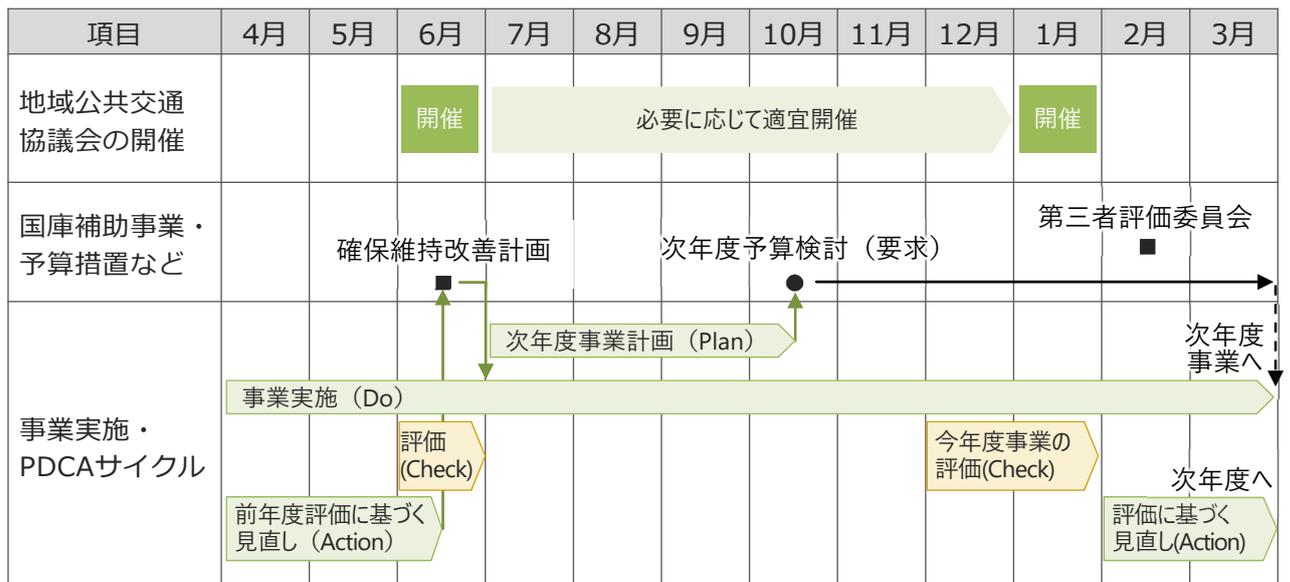


表 月単位のスケジュール（補助制度との連動化）



水俣市地域公共交通計画

発行 水俣市地域公共交通協議会（水俣市）
〒867-8555 熊本県水俣市陣内一丁目1番1号

発行年月 令和7年3月

電話 0966-61-1607

F A X 0966-63-5547

編集 水俣市 総務企画部 地域振興課

