

## 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走行する

(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



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。普通列車が中心ですが、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。

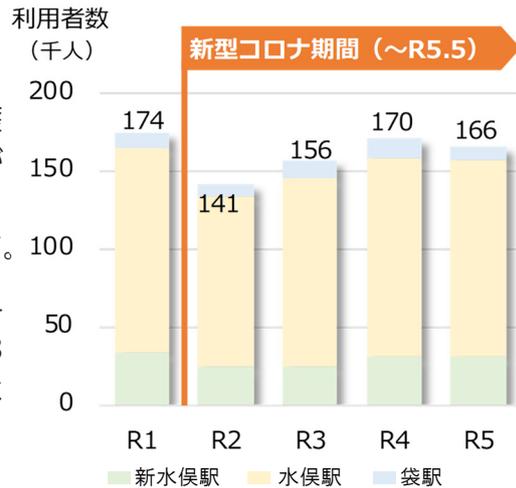


図 各駅の利用実績 ※各年4月～翌3月

(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。

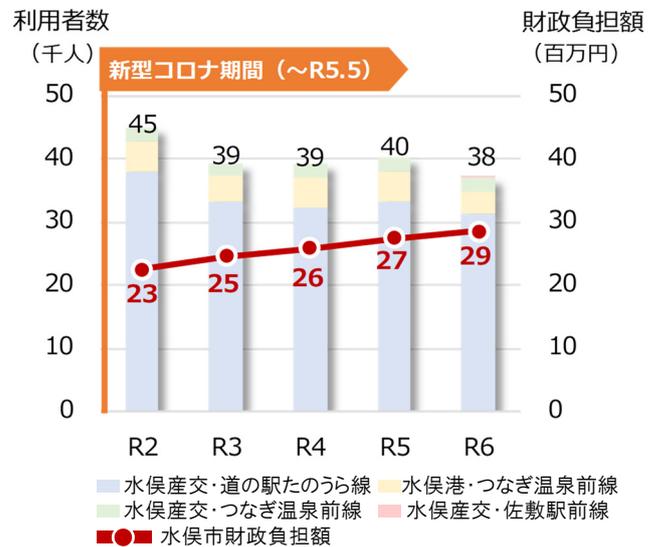


図 路線バス（産交バス）の利用実績 ※各年10月～翌9月

(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。

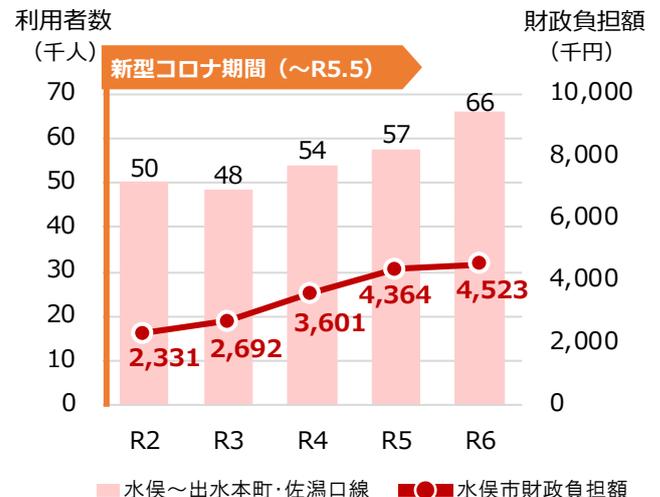


図 路線バス（南国交通）の利用実績 ※各年10月～翌9月

(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。

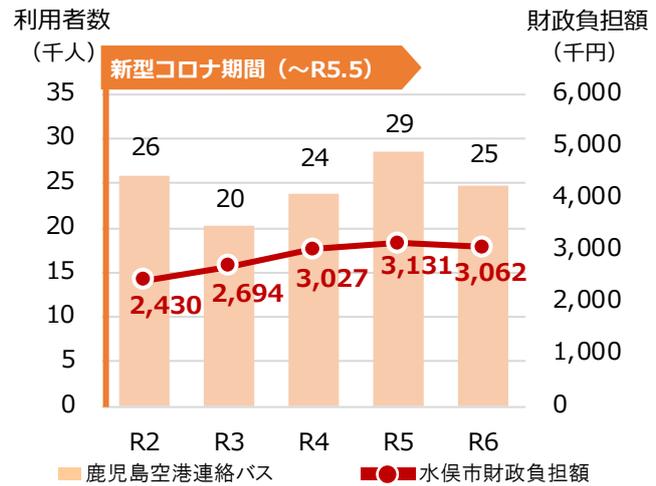


図 空港バス（南国交通）の利用実績  
※各年10月～翌9月

(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。

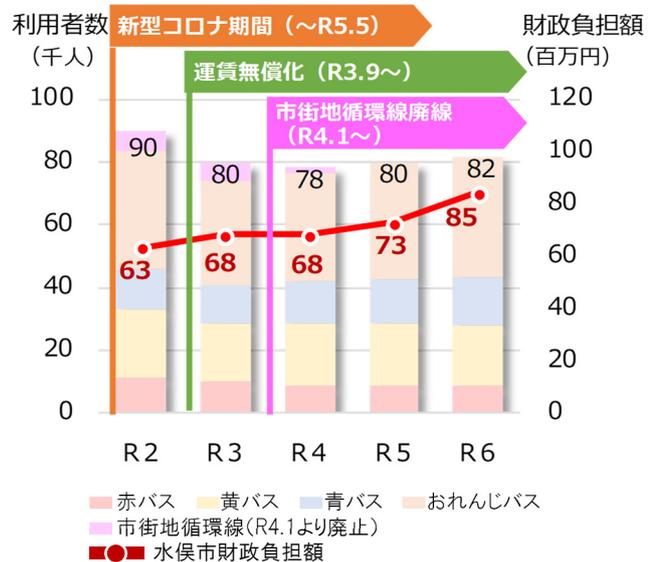


図 みなくるバスの利用実績  
※各年10月～翌9月

(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。

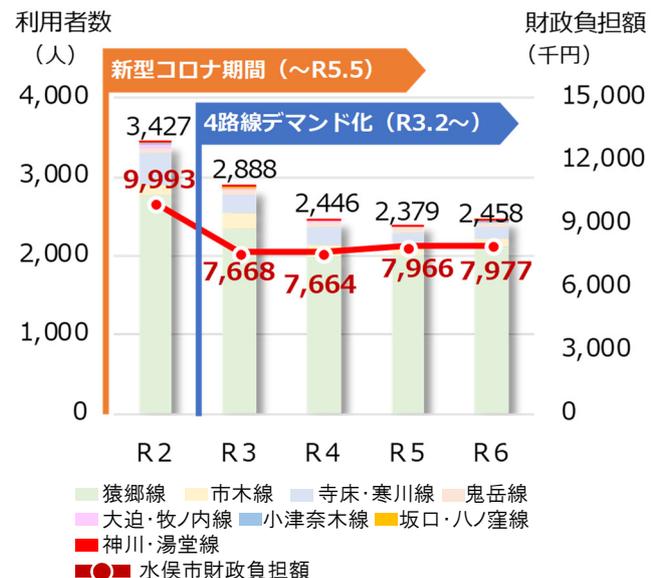


図 乗合タクシーの利用実績  
※各年10月～翌9月

(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。

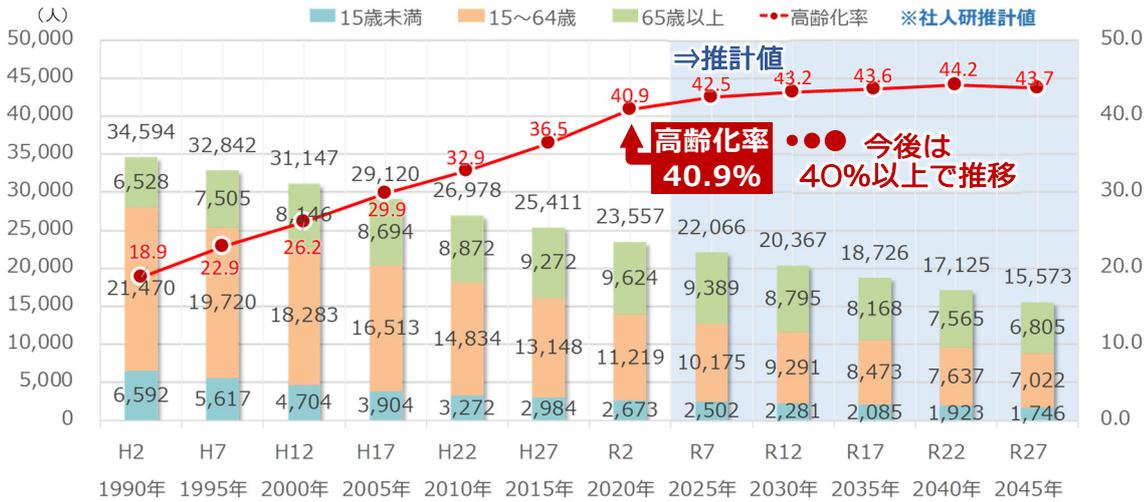


図 総人口の推移・年齢構成 出典:国勢調査(H2~R2) 国立社会保障・人口問題研究所人口推計(H30.3)

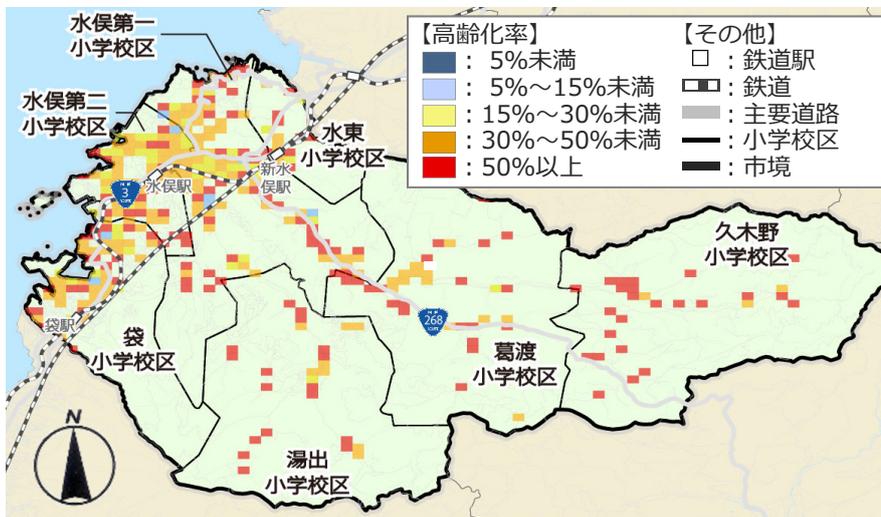


図 高齢率の分布状況

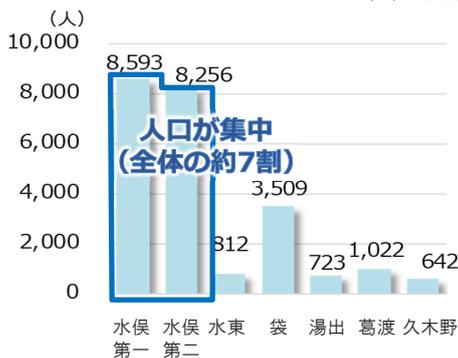


図 地区別の人口

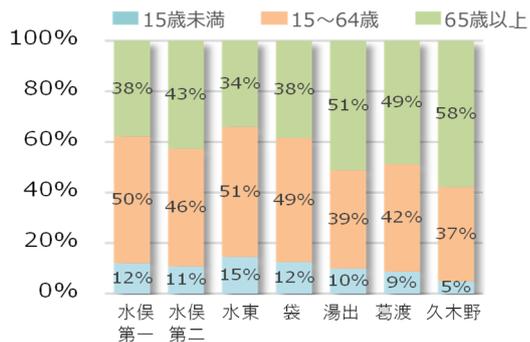


図 地区別の年代割合

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。

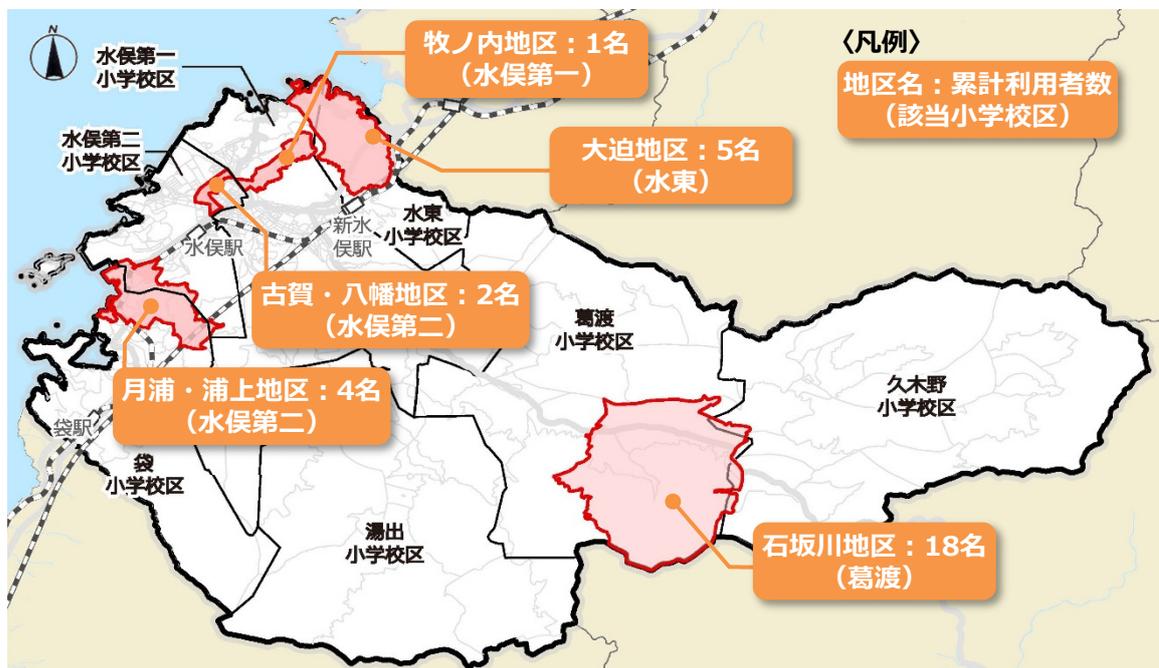


図 外出支援の実施工エリア (水俣市社会福祉協議会)

**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。

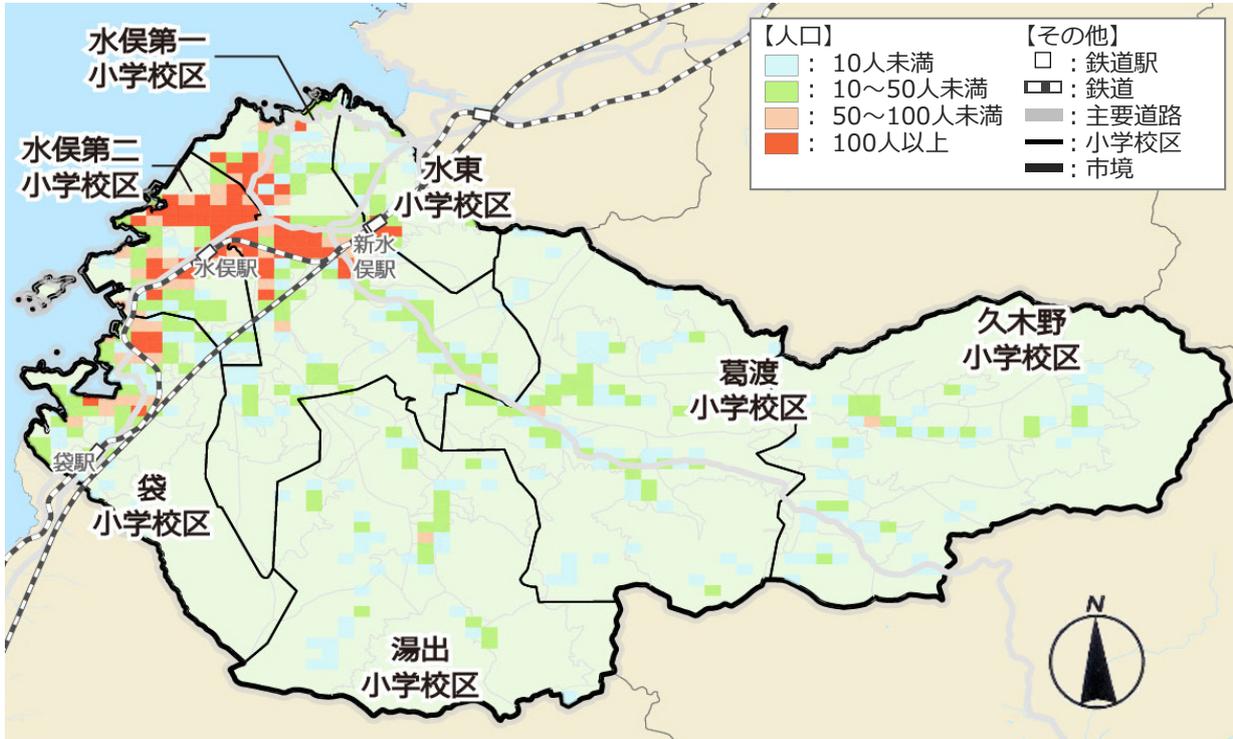


図 人口分布図 (R2)

出典:R2国勢調査

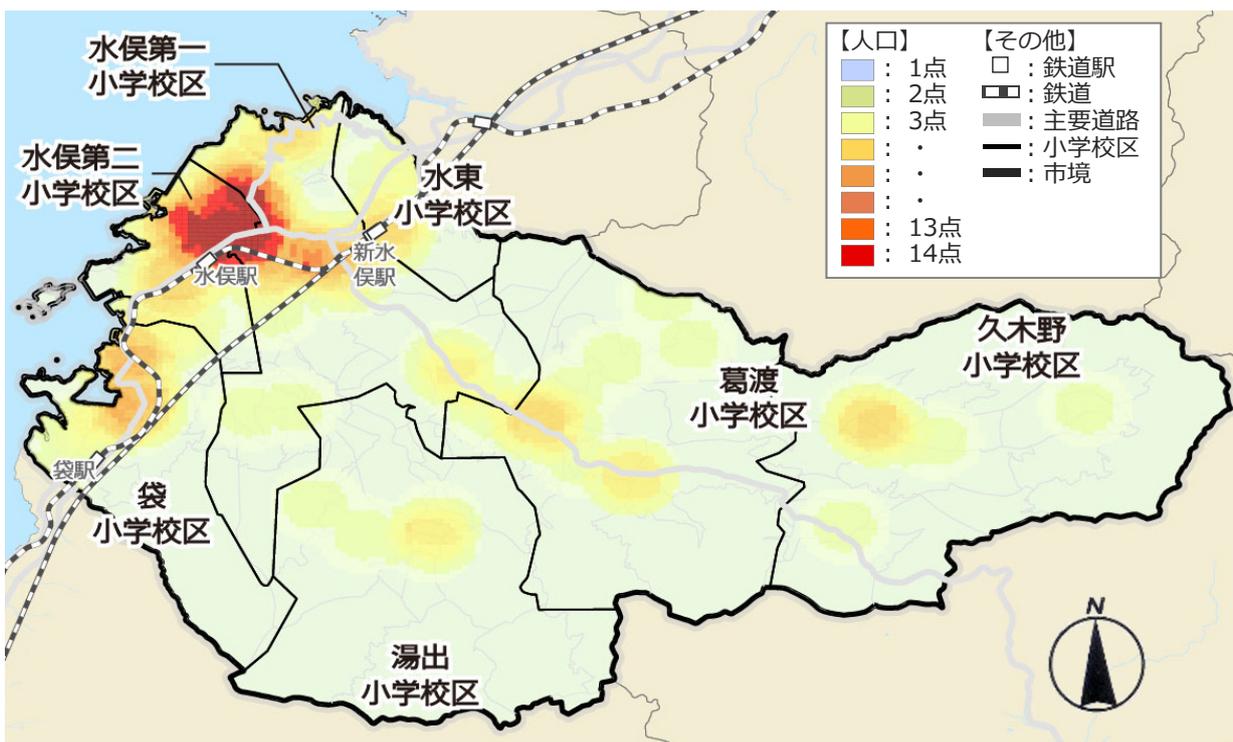


図 機能集積図

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。

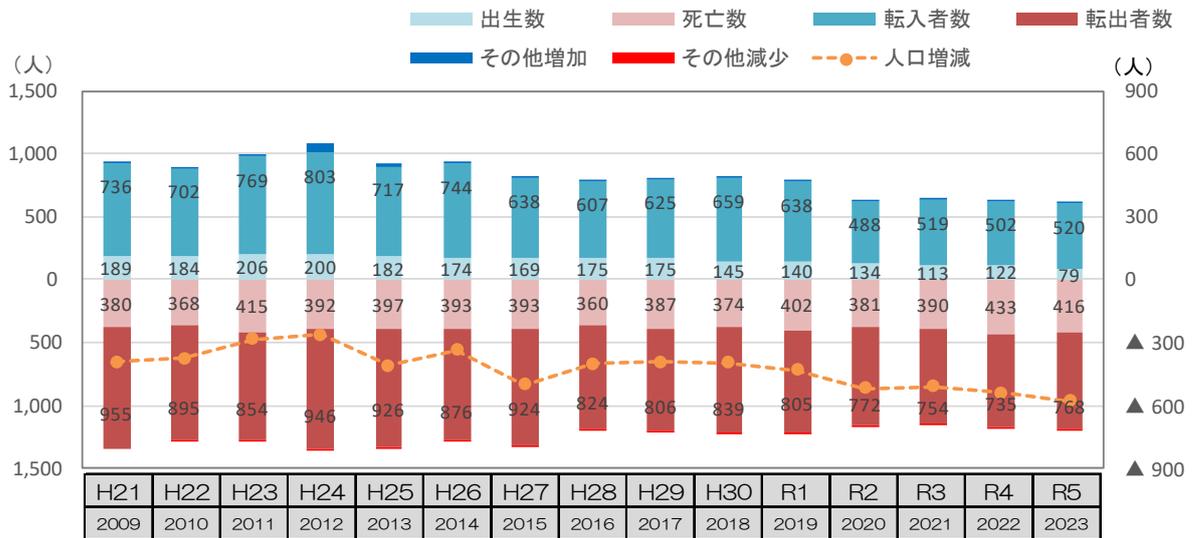


図 人口増減の推移（社会増減・自然増減）

出典：国勢調査

転入元（上位5位）

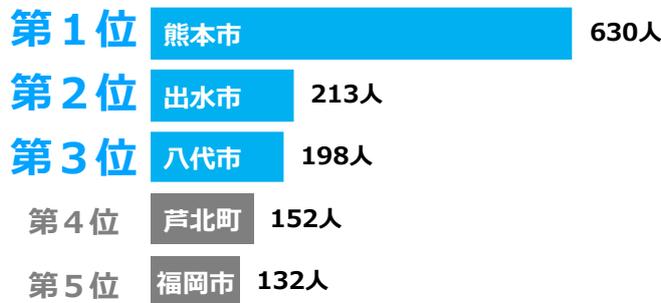


図 転入元ランキング（H30～R5）

転出先（上位5位）

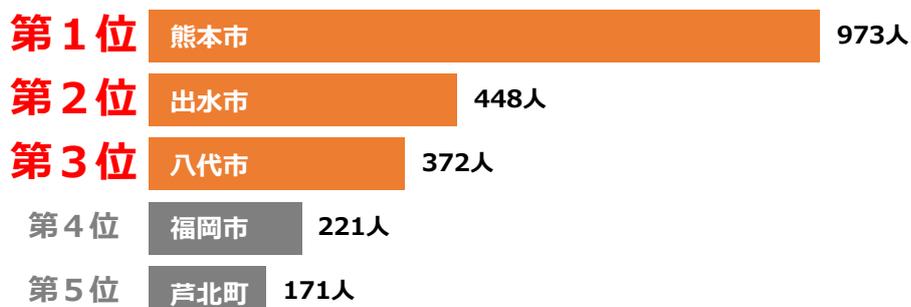


図 転出先ランキング（H30～R5）

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。

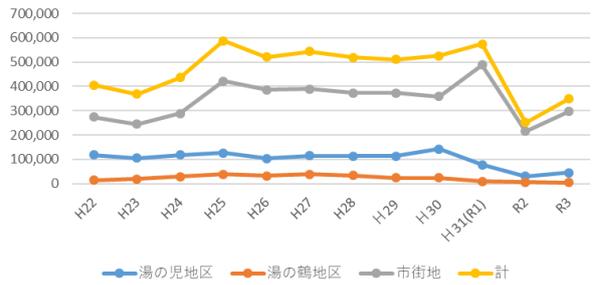


図 水俣市観光入込客数（総数）  
出典：水俣市観光振興計画(R5.3)

●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

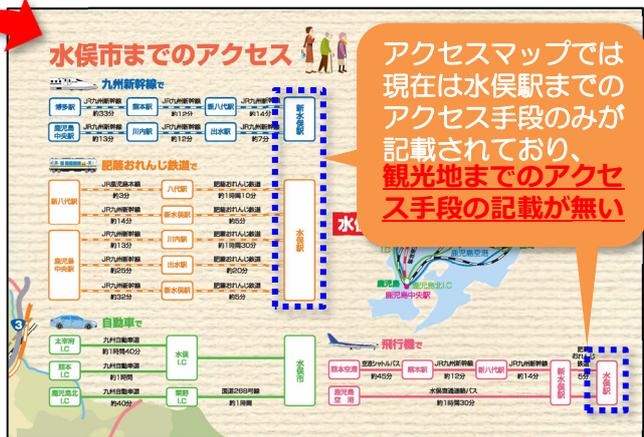


図 アクセス手段（拡大図）

〈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。

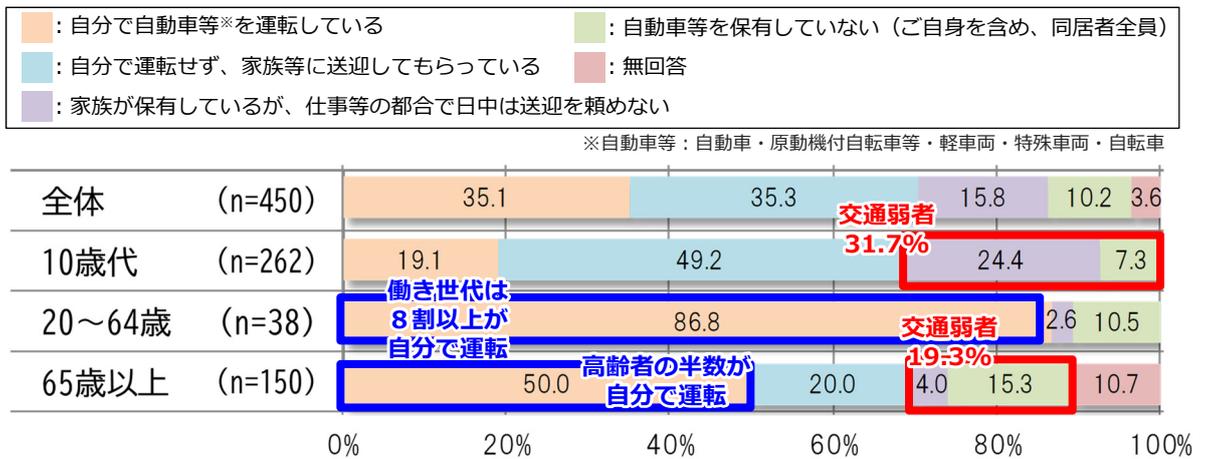


図 自動車の利用状況

##### (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。

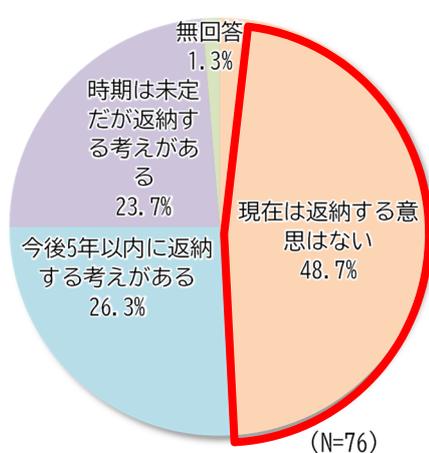


図 運転免許の返納意思 (65歳以上の免許保有者)

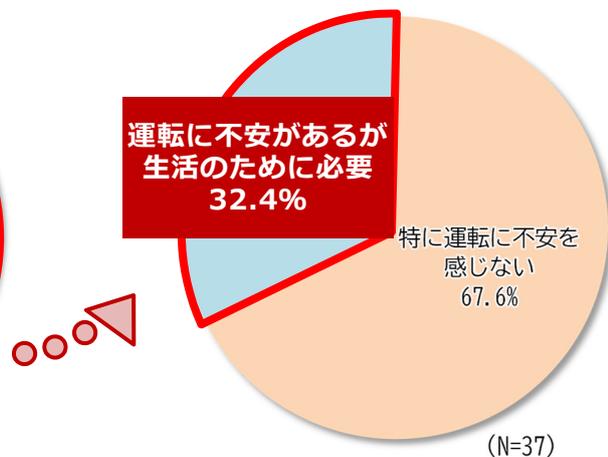


図 免許返納しない理由 (65歳以上)

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。

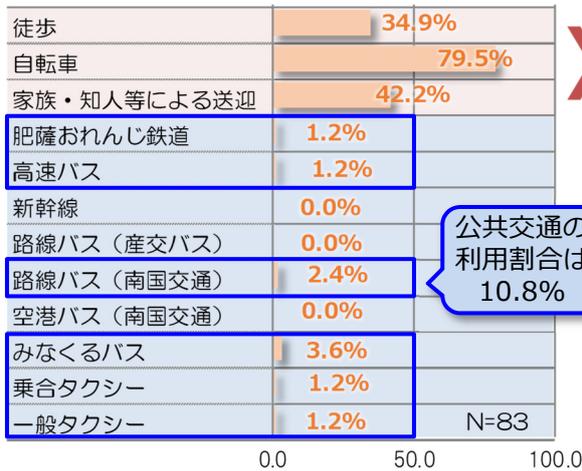


図 交通弱者の移動手段（10歳代）

※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。

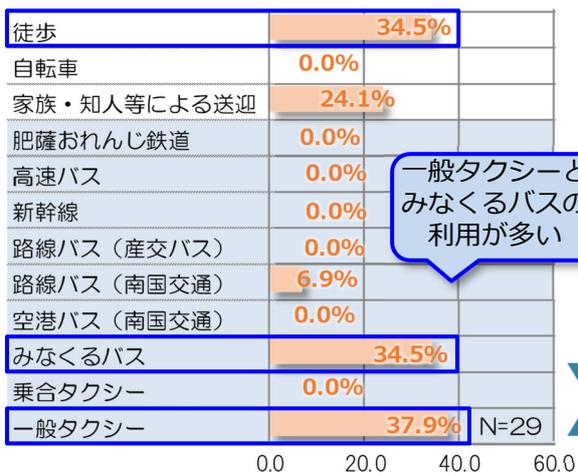


図 交通弱者の移動手段（65歳以上）

※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

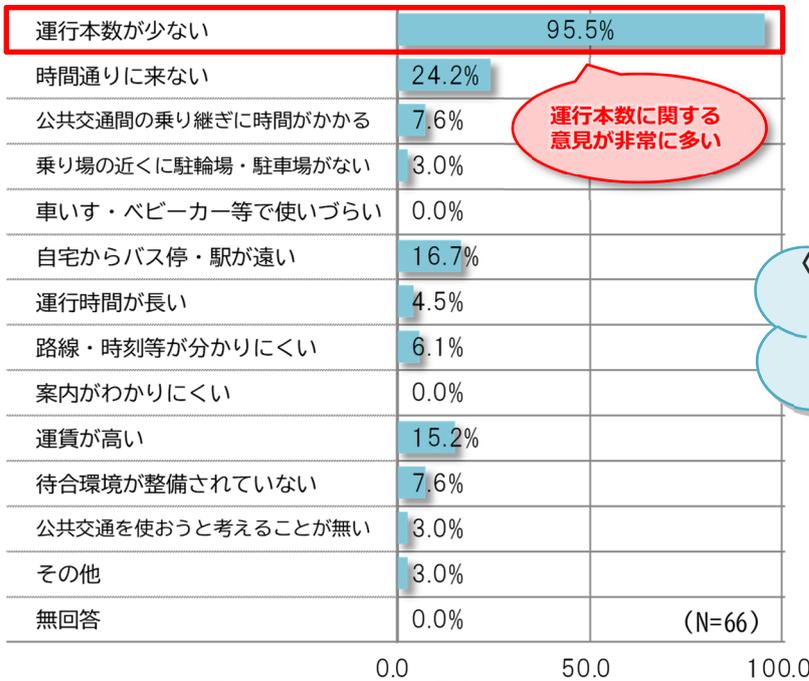
高齢者の交通弱者は公共交通の利用者が多いため、今後も公共交通の更なる利便性向上が求められます。



### 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重要となります。



運行本数に関する意見が非常に多い

〈10歳代の意見〉

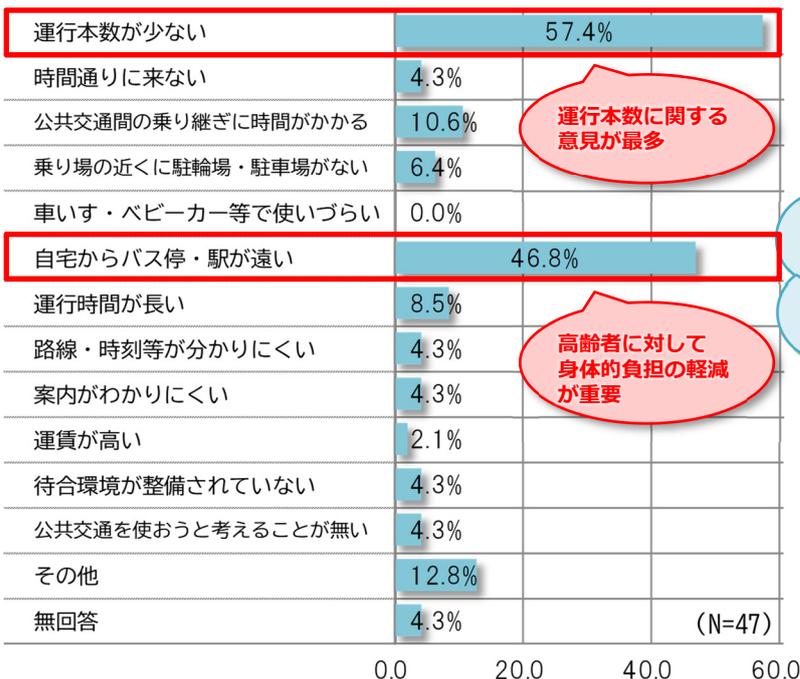
- おれんじ鉄道などの**本数を増やしてほしい。** (10代・女性)
- 帰りの便の終了が早すぎるため、**目的地に行けても帰る手段がない。** (10代・女性)

高校生等の意見

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

#### (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。



運行本数に関する意見が最多

高齢者に対して身体的負担の軽減が重要

〈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

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

## 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。

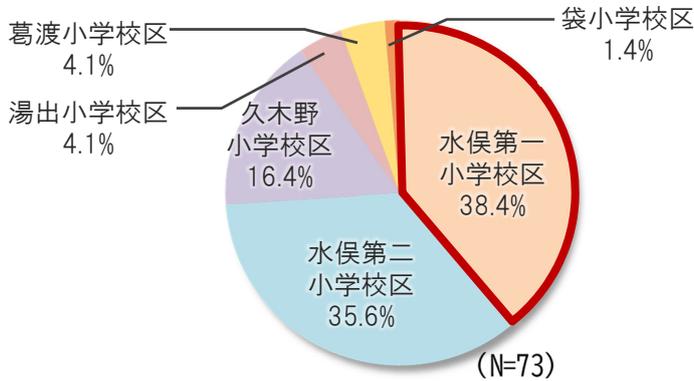


図 免許非所持者の居住地区

※出典：令和6年市民アンケート調査

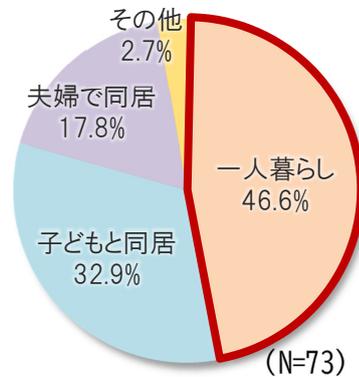


図 免許非所持者の家族構成

※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。

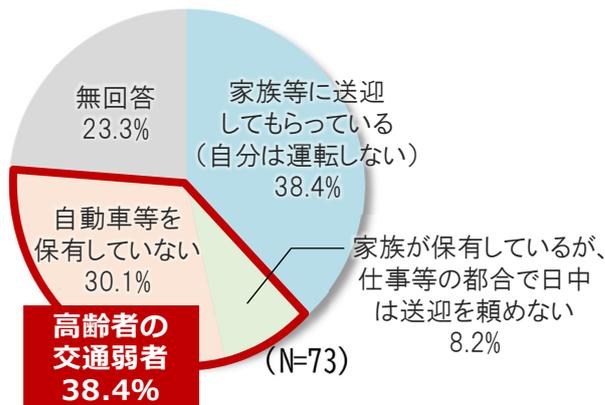


図 高齢者の自動車の利用状況

※出典：令和6年市民アンケート調査

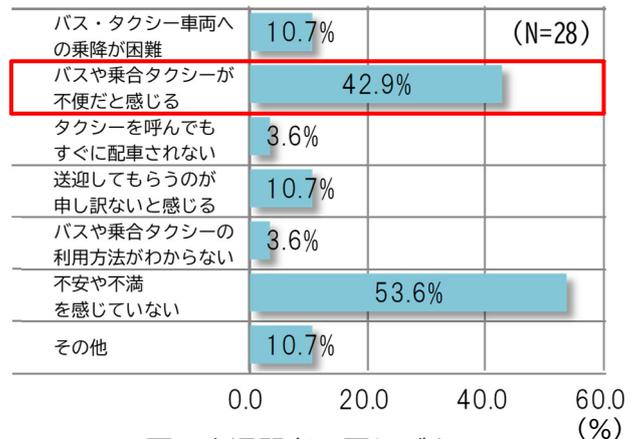


図 交通弱者の困りごと

※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
<b>合計</b>			<b>約3,696人</b>

※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。

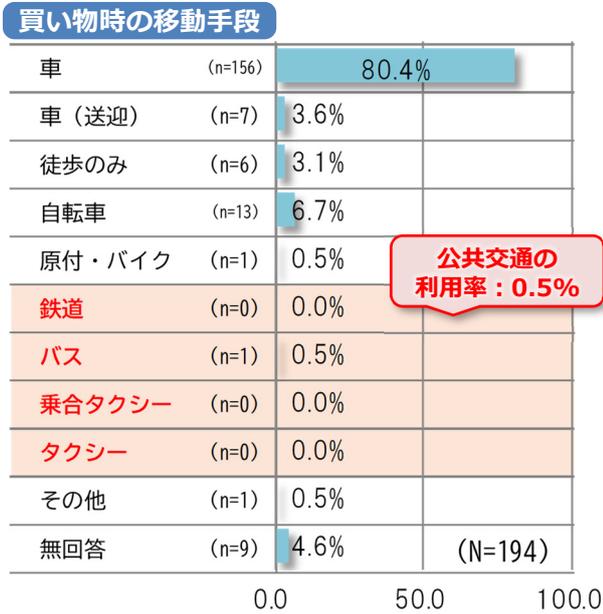


図 買い物時の移動手段

※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）

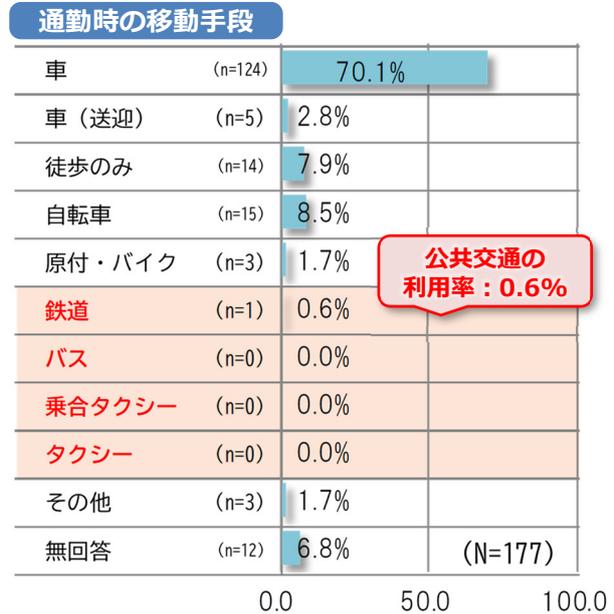


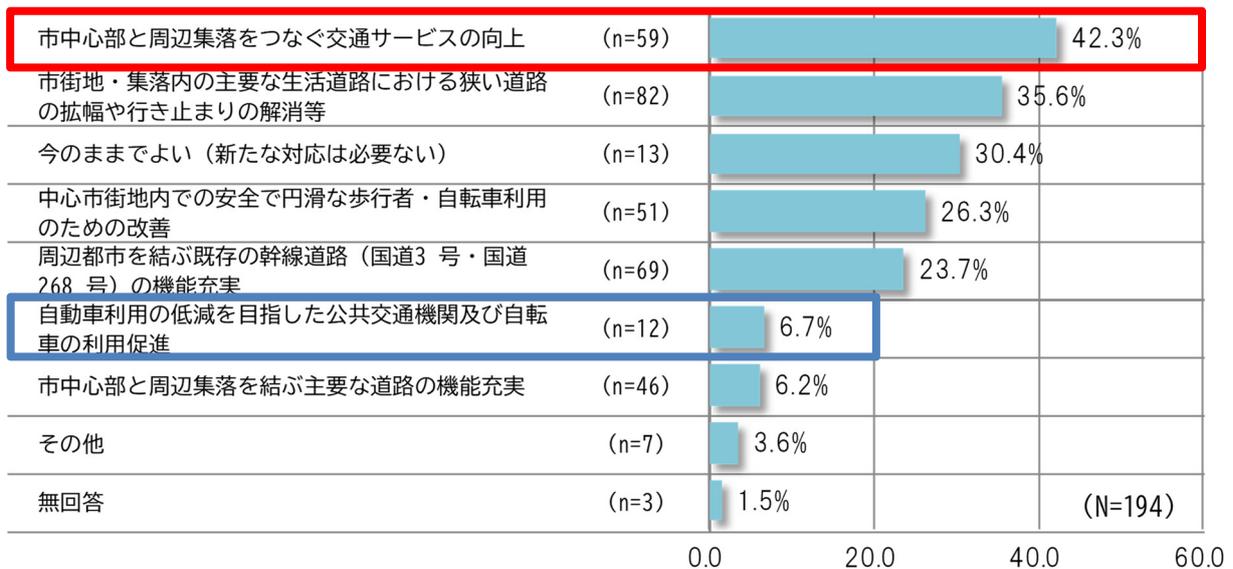
図 通院時の移動手段

※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。

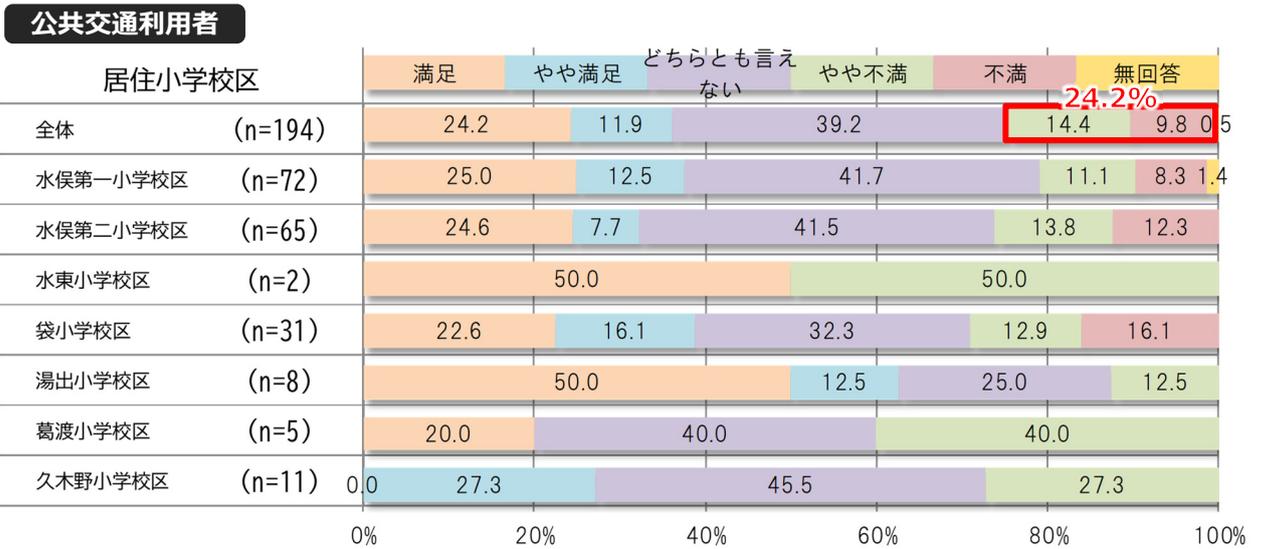


図 公共交通に関する満足度 ※出典：令和6年市民アンケート調査

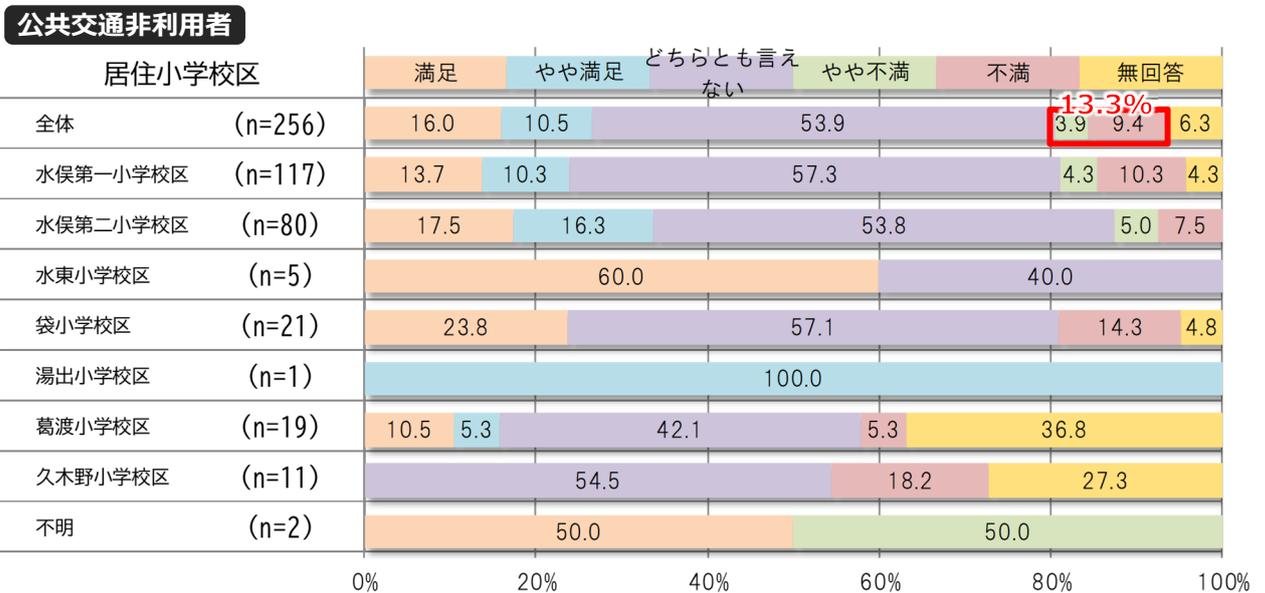


図 公共交通に関する満足度 ※出典：令和6年市民アンケート調査

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。

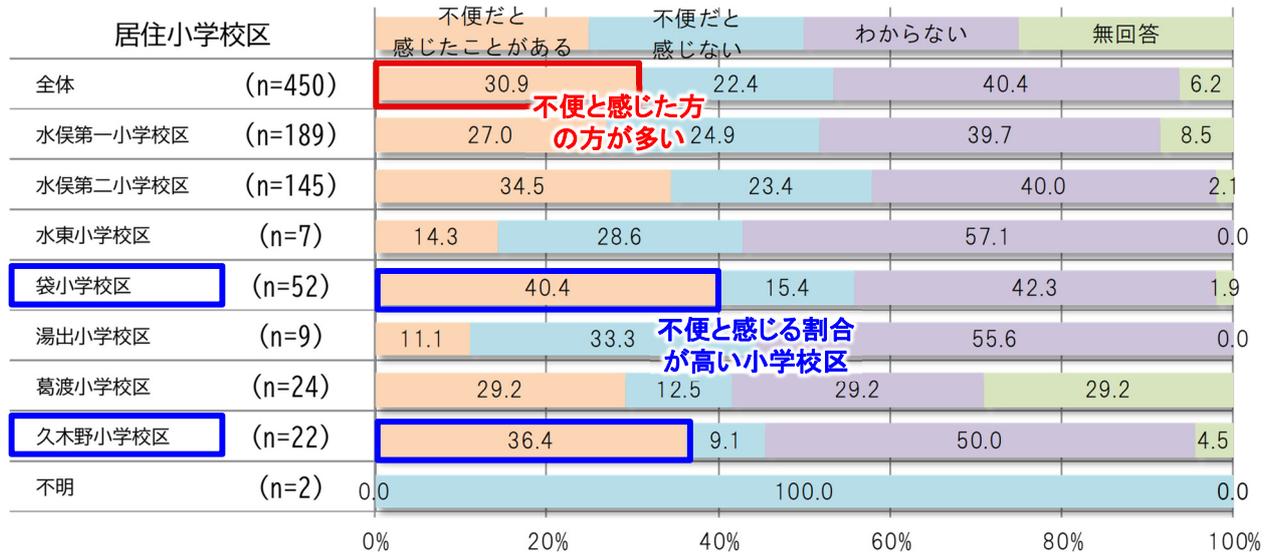


図 公共交通の不便状況 ※出典：令和6年市民アンケート調査

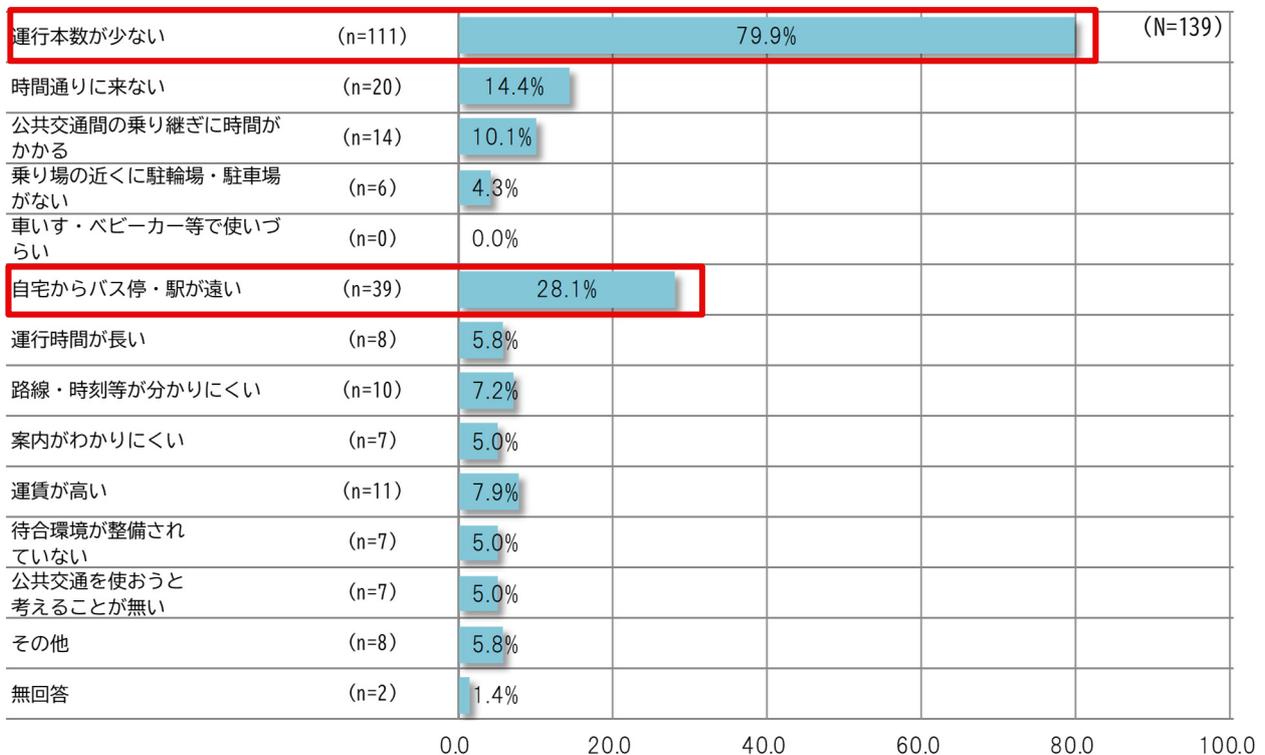


図 不便と感じた内容 ※出典：令和6年市民アンケート調査  
※複数回答のため、合計が100%を超える場合があります

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。

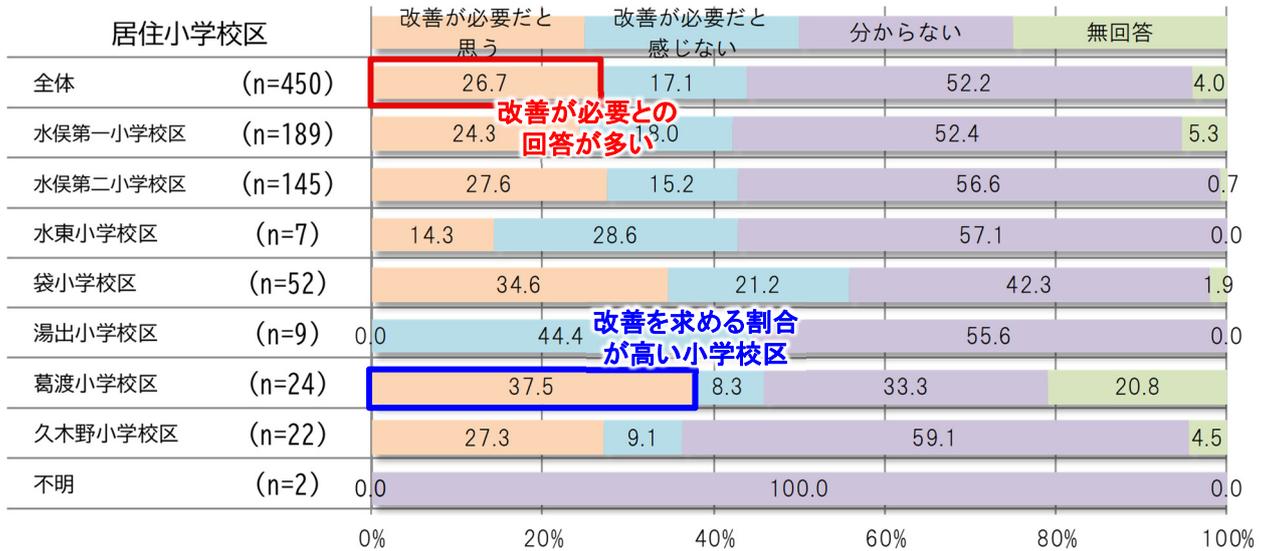


図 公共交通の改善の必要性

※出典：令和6年市民アンケート調査

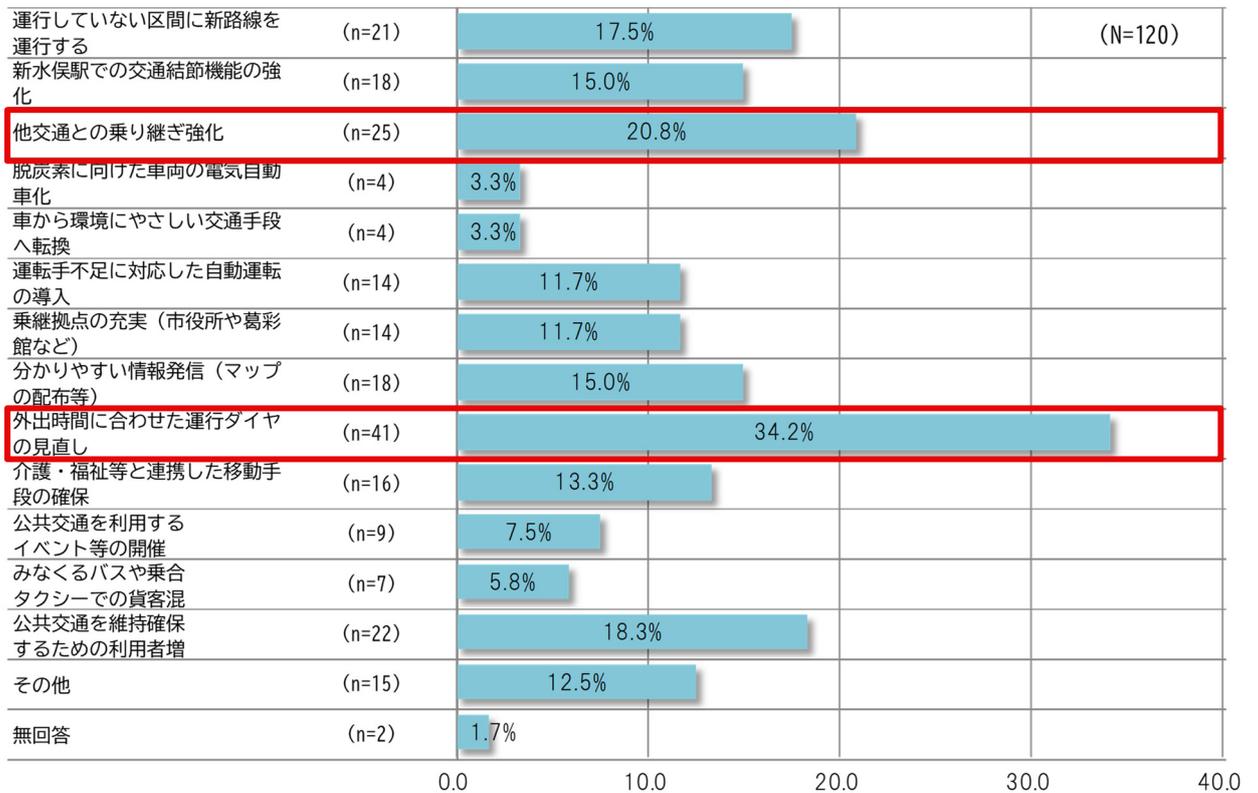


図 改善に関する内容

※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

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)

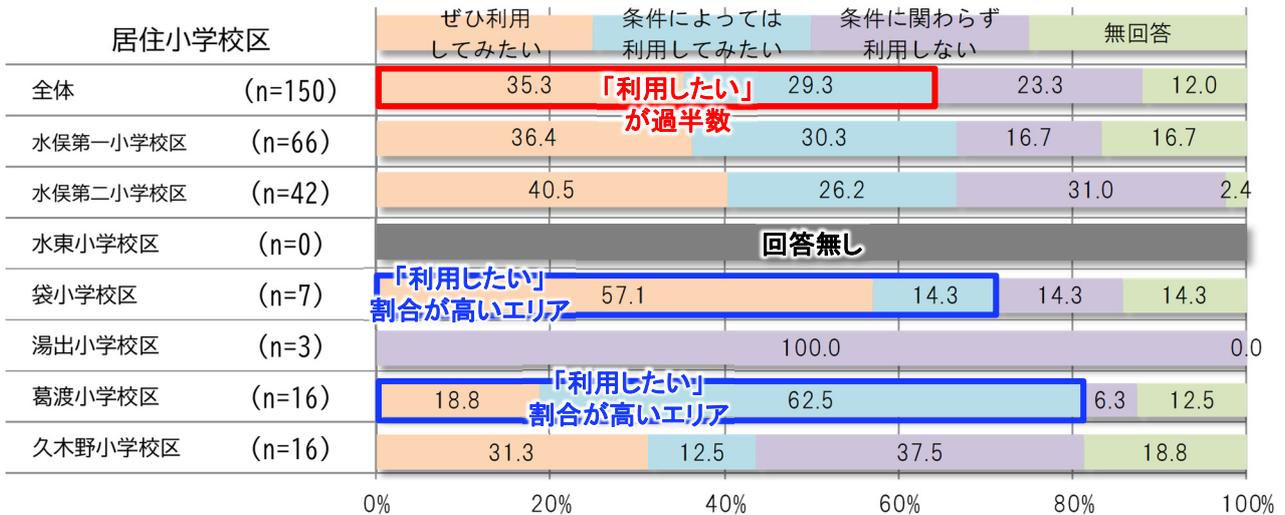


図 デマンド交通の利用意向 ※出典：令和6年市民アンケート調査

(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。

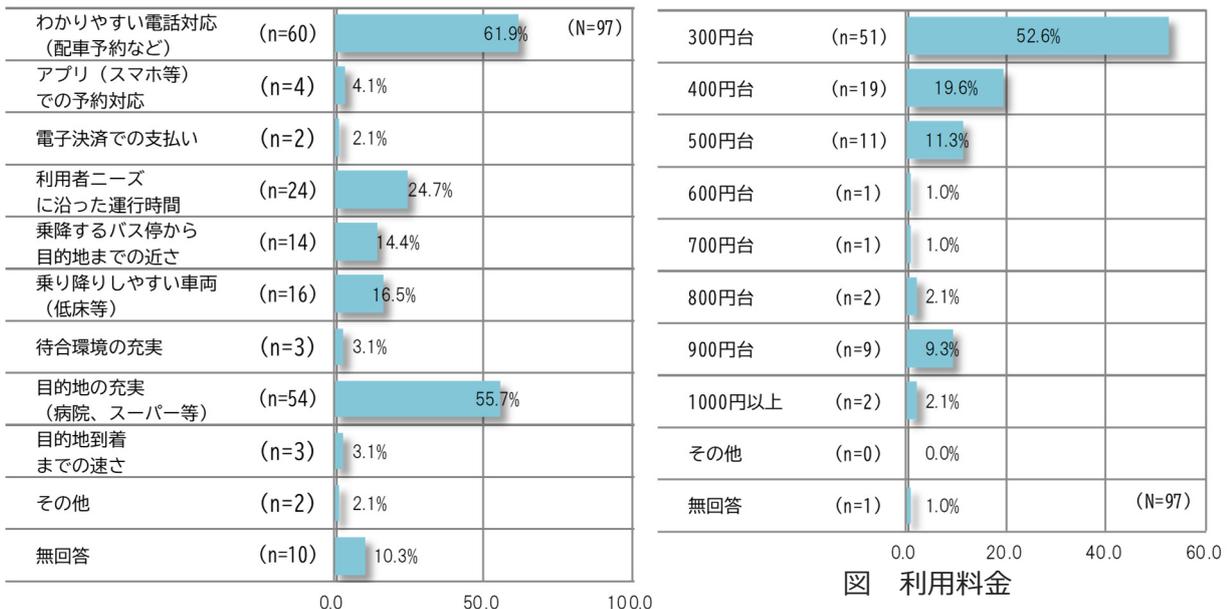


図 デマンド交通に求めるサービス内容

※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。

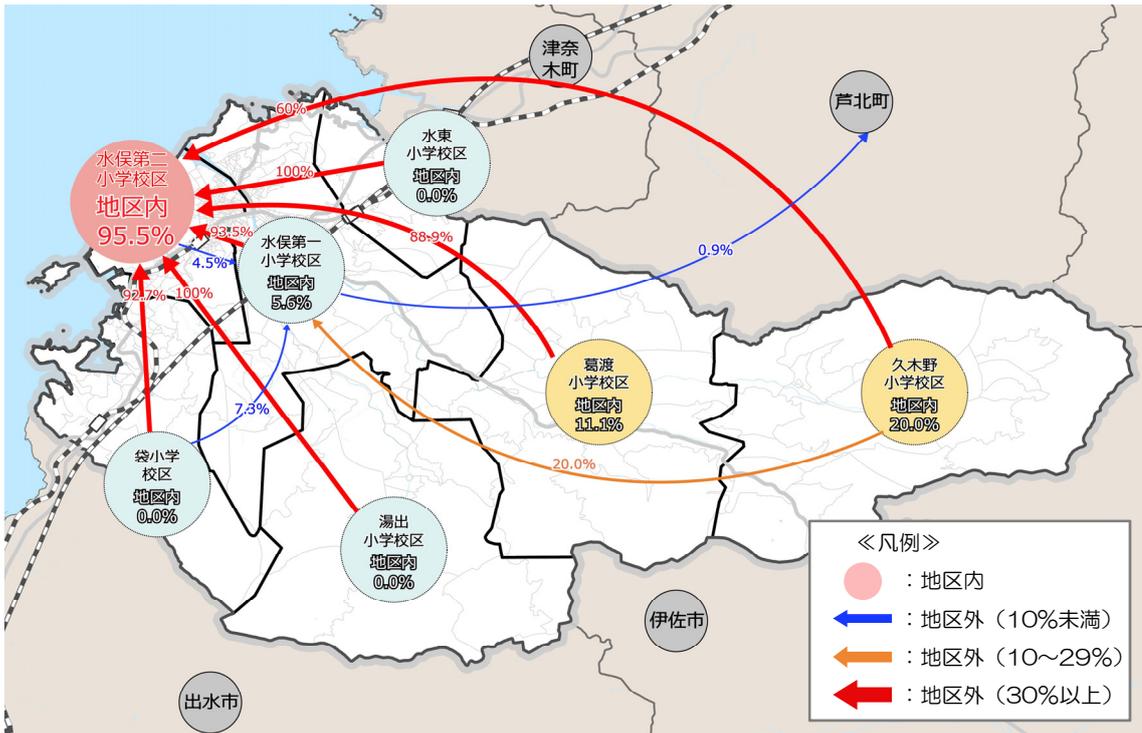


図 通勤通学の移動需要



移動手段	割合 (%)
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%

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。

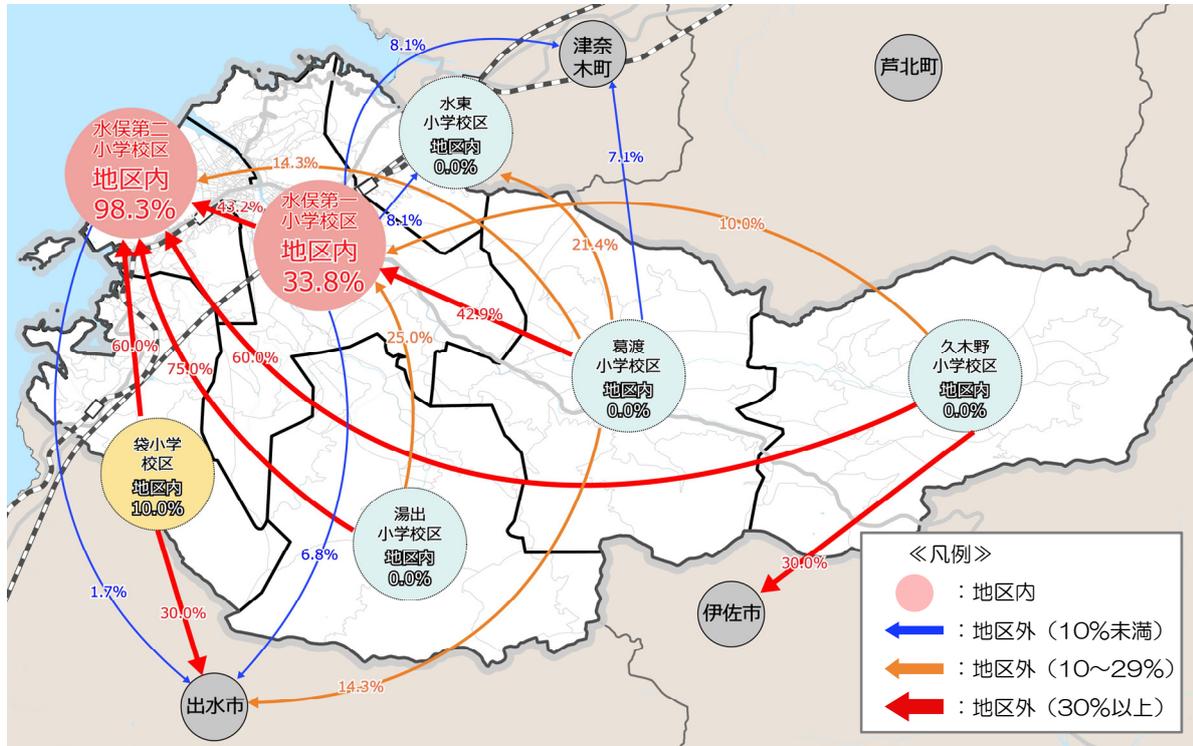


図 買い物の移動需要

※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)

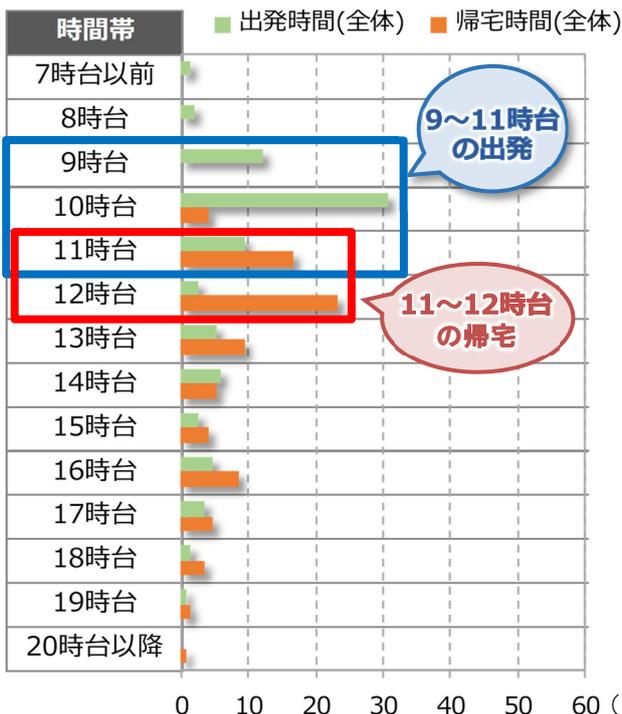


図 買い物の移動時間帯 ※出典：令和6年市民アンケート調査

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。

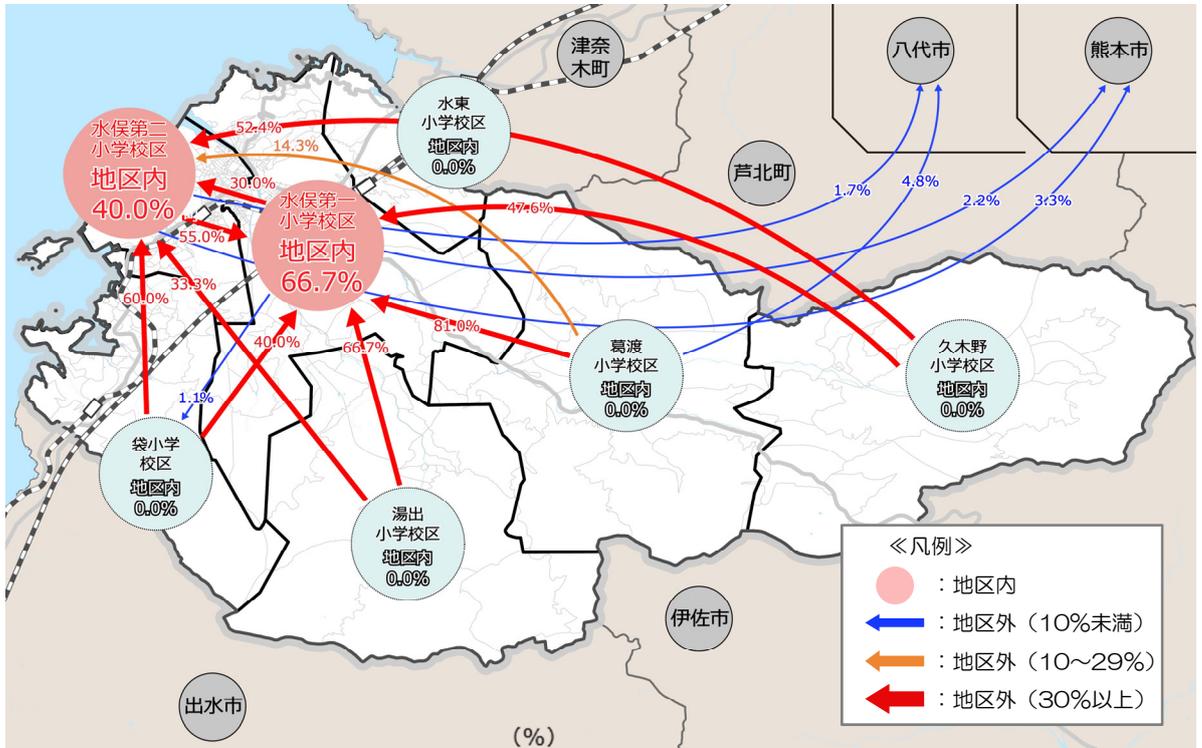


図 通院の移動需要

※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)

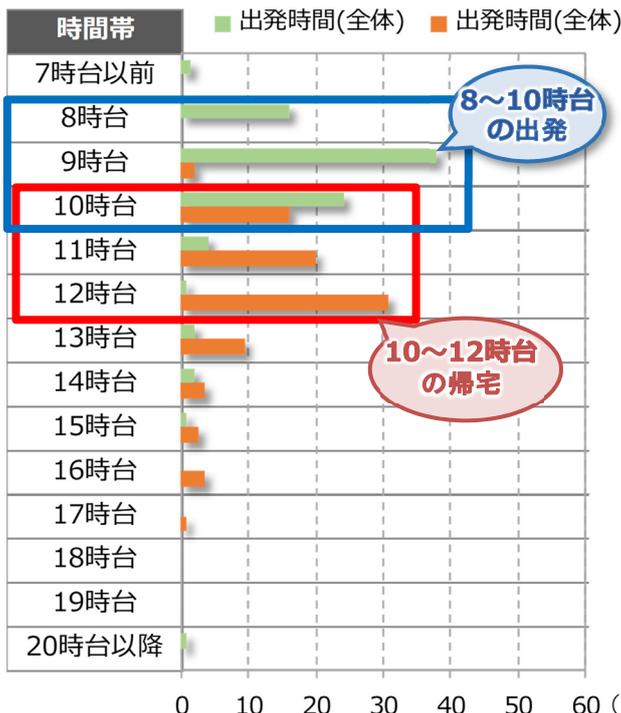


図 通院の移動時間帯

※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。

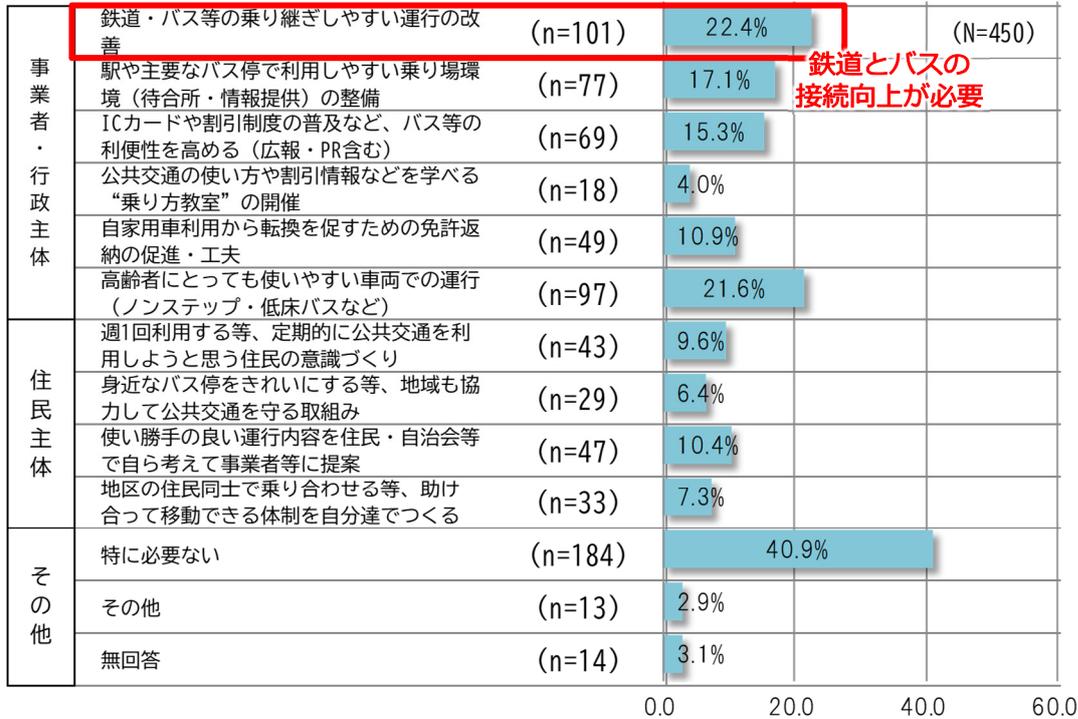


図 維持・利便性向上のために、効果が高いと思う取組み ※出典：令和6年市民アンケート調査

※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。

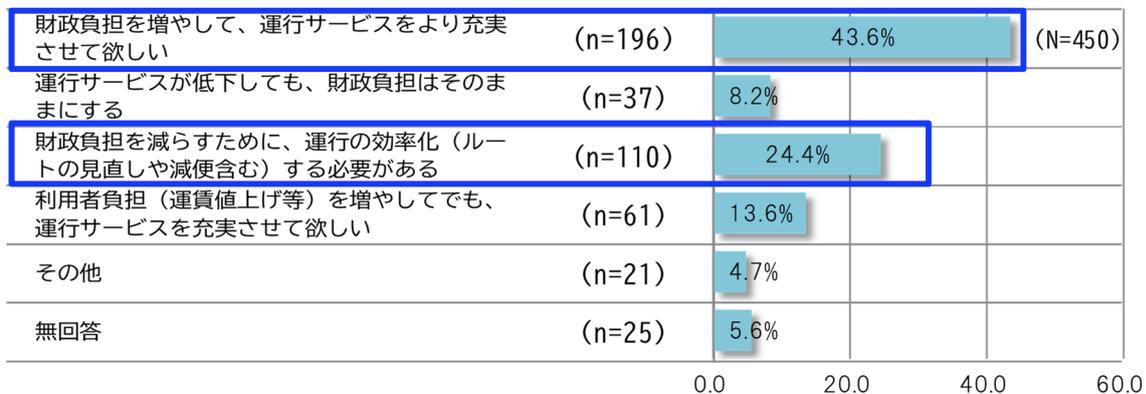


図 公共交通維持に関する考え ※出典：令和6年市民アンケート調査

〈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。

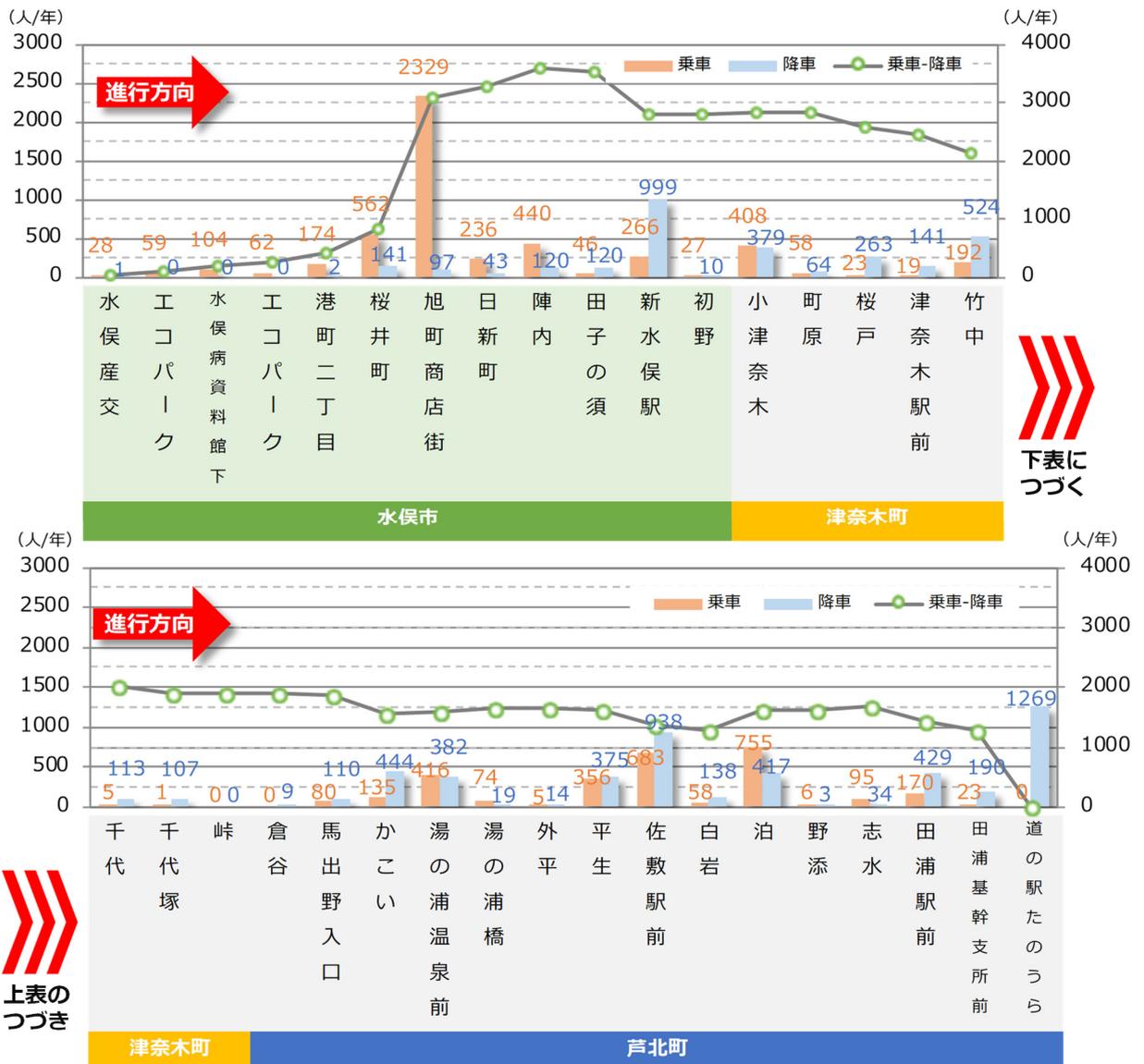


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣産交→道の駅たのうら）（R5）

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。

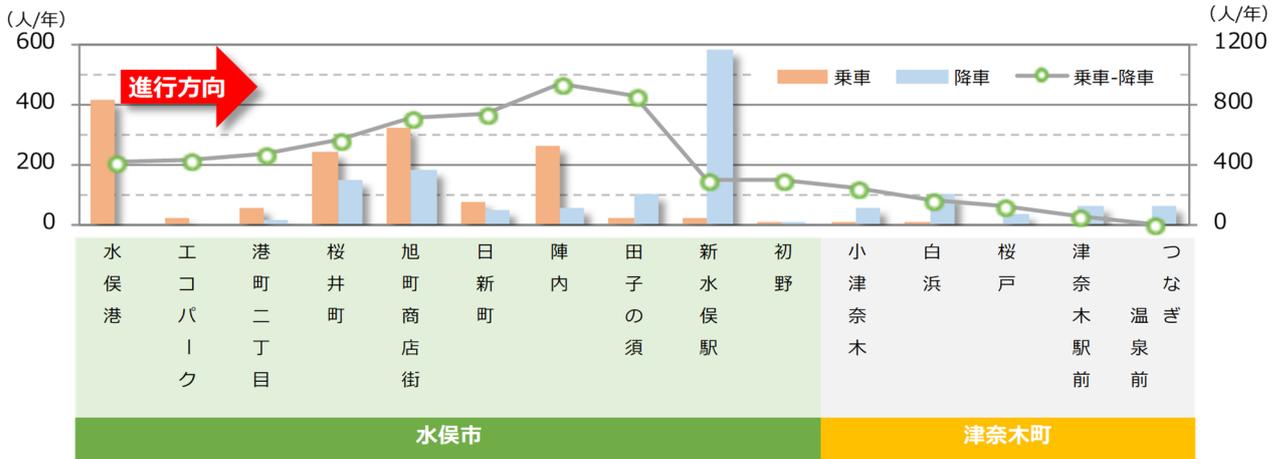


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣港→つなぎ温泉前）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績

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。

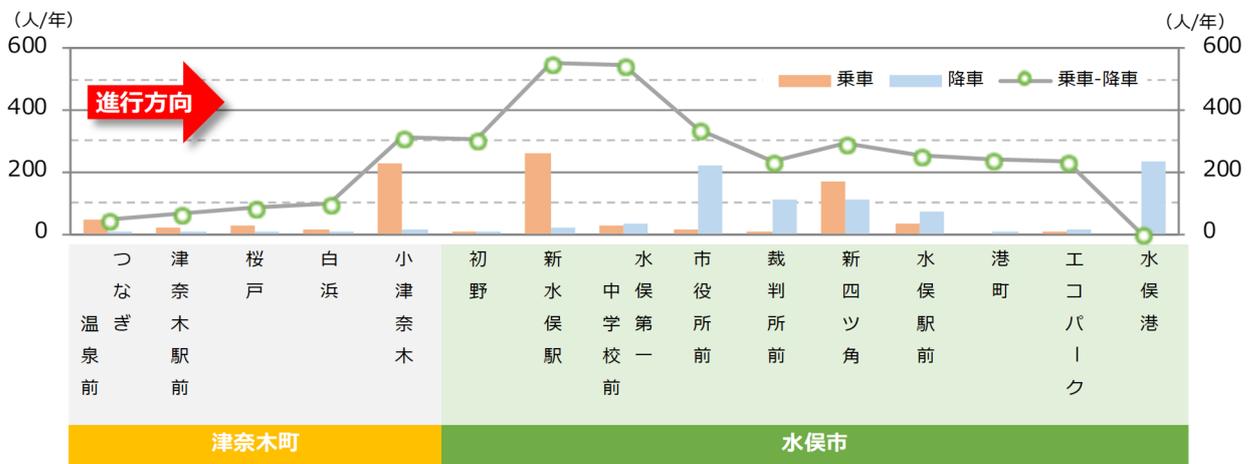


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣港→つなぎ温泉前）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績



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。

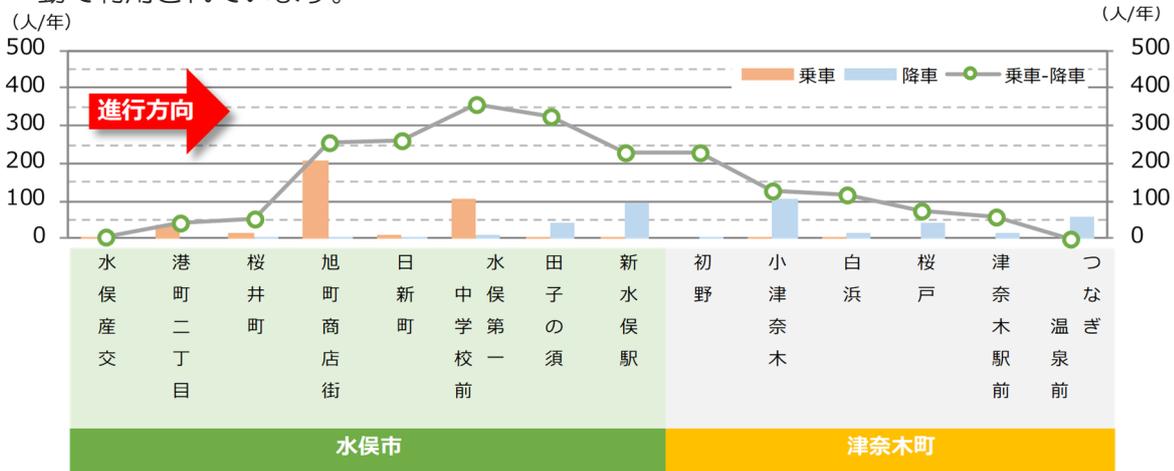


図 【平日】バス停別の利用状況（水俣産交→つなぎ温泉前）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績

#### 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。

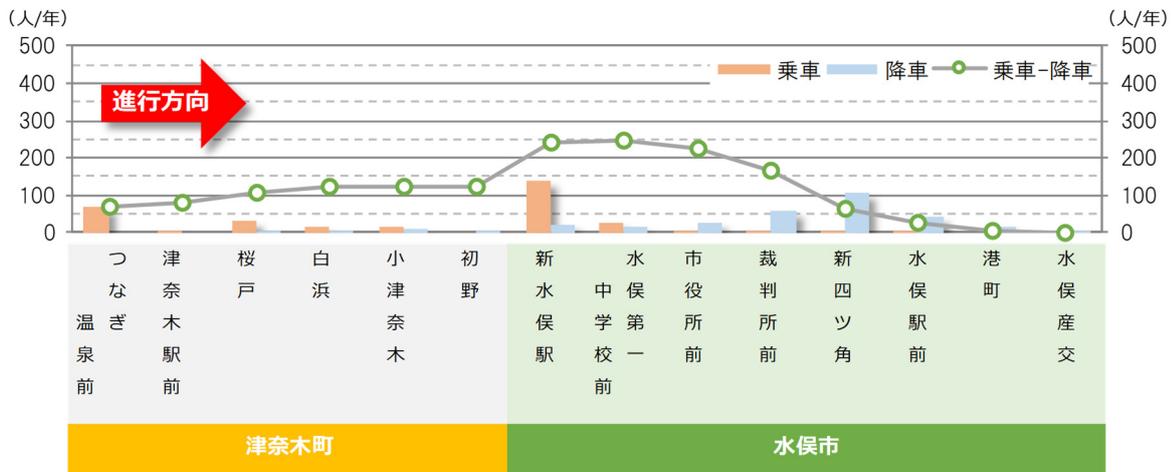


図 【平日】バス停別の利用状況（つなぎ温泉前→水俣産交）（R5） 出典：産交バス(株)利用実績



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 12:10 (15分)	
	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 8:30 (14分)	
	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 7:20 (27分)	
	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 8:15 (30分)	
	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・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 7:40 (47分)	
	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。

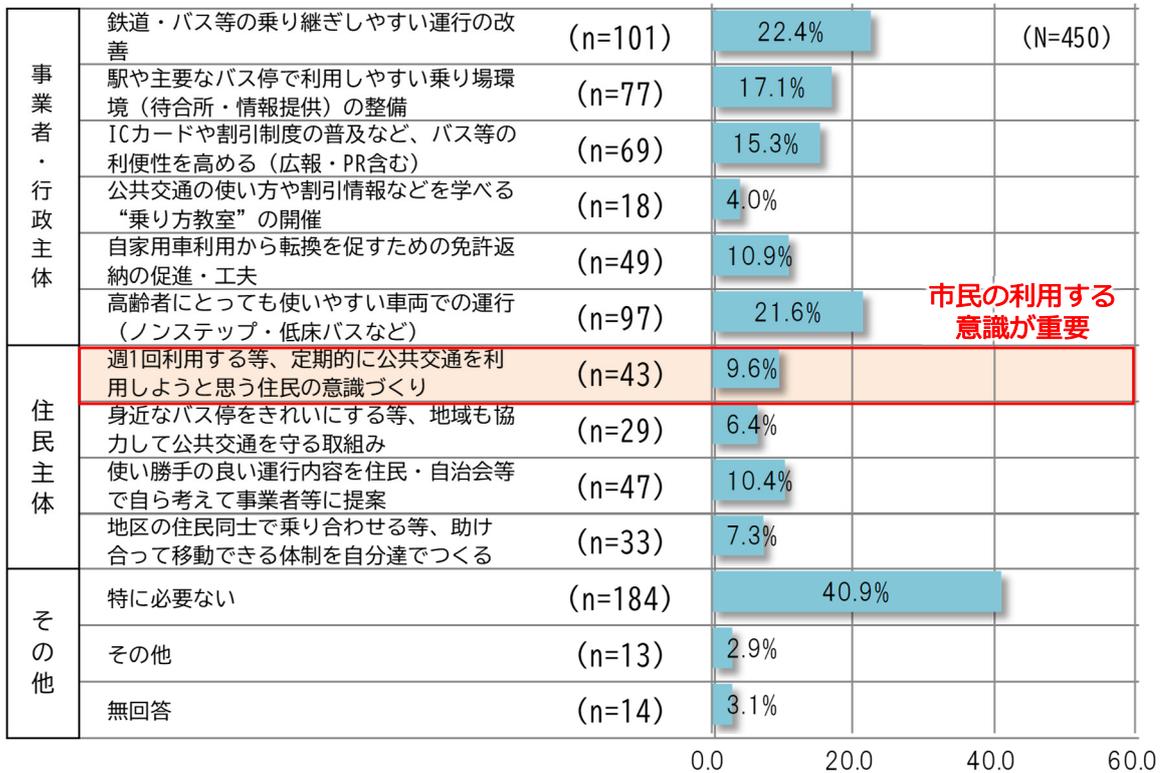


図 維持・利用向上のために、効果が高いと思う取組み

※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）

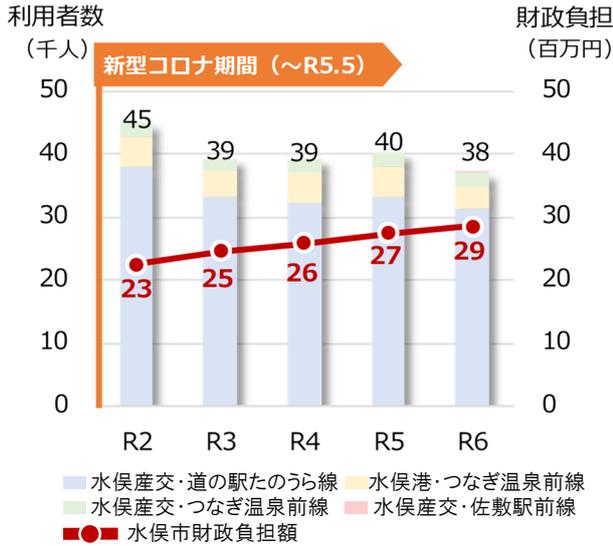


図 路線バス（産交バス）の利用実績（再掲）  
※各年10月～翌9月

#### 路線バス（南国交通）

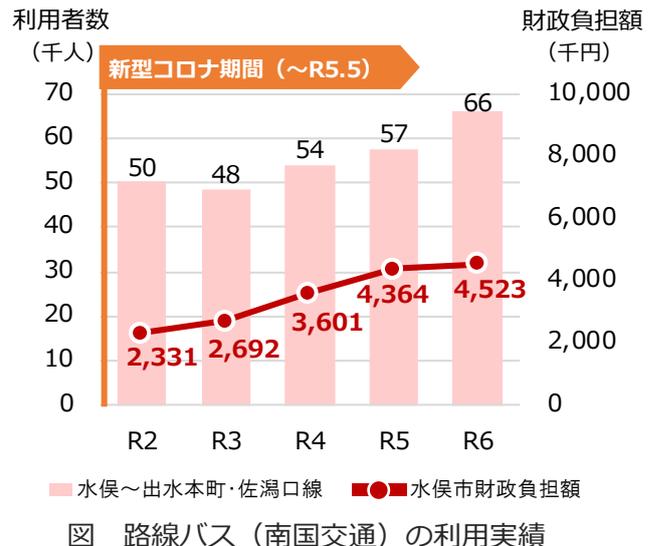


図 路線バス（南国交通）の利用実績  
※各年10月～翌9月

#### みなくるバス

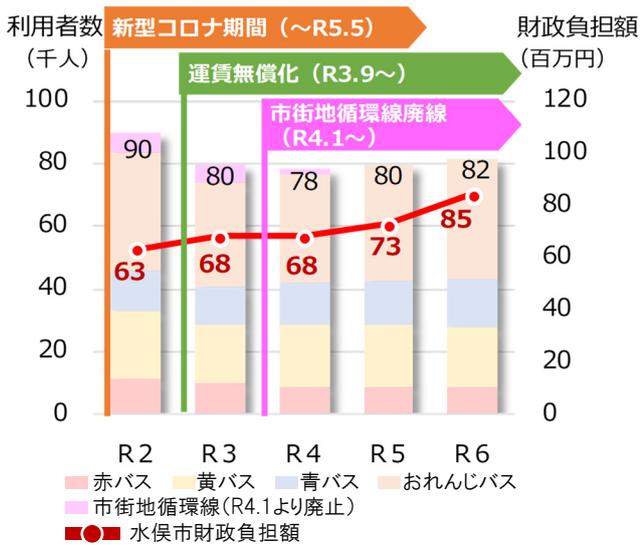


図 みなくるバスの利用実績  
※各年10月～翌9月

#### 乗合タクシー

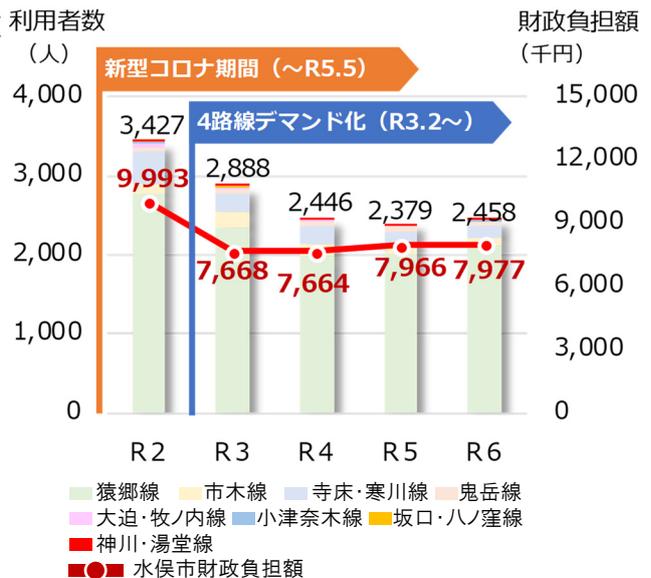


図 乗合タクシーの利用実績  
※各年10月～翌9月

〈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	
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