

御船町地域公共交通計画

令和 4 年 6 月

御船町

目 次

第1章 計画の概要	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画の区域・期間	2
第2章 上位・関連計画	3
2.1 上位・関連計画	4
第3章 御船町の概況	18
3.1 地勢	18
3.2 人口	20
3.3 施設立地	25
3.4 移動の状況	33
第4章 地域公共交通の現状	35
4.1 路線バス・コミュニティバス	35
4.2 タクシー	38
4.3 その他の移動支援	39
第5章 地域公共交通の利用実態・ニーズ	42
5.1 各種調査の概要	42
5.2 日常移動の実態	45
5.3 地域公共交通の利用実態	50
5.4 地域公共交通へのニーズ	61
5.5 地区別懇談会	64
5.6 交通事業者の意向	66
第6章 地域公共交通の問題点と課題	68
6.1 地域公共交通の問題点・課題	68
6.2 地域公共交通利便地域・不便地域・空白地域の区分け	70
6.3 地域公共交通の役割と配置方針	72

第 7 章 基本方針と目標	74
7.1 基本方針.....	74
7.2 計画の目標と評価指標.....	75
第 8 章 目標達成のための施策・事業	77
8.1 施策体系.....	77
8.2 施策展開.....	78
8.3 計画の推進体制.....	86
付属資料.....	90
付属資料 1 計画策定の経緯	90
付属資料 2 御船町地域公共交通活性化協議会 会則	91
付属資料 3 御船町地域公共交通活性化協議会 委員名簿	94

1 計画の概要

1.1 計画策定の目的

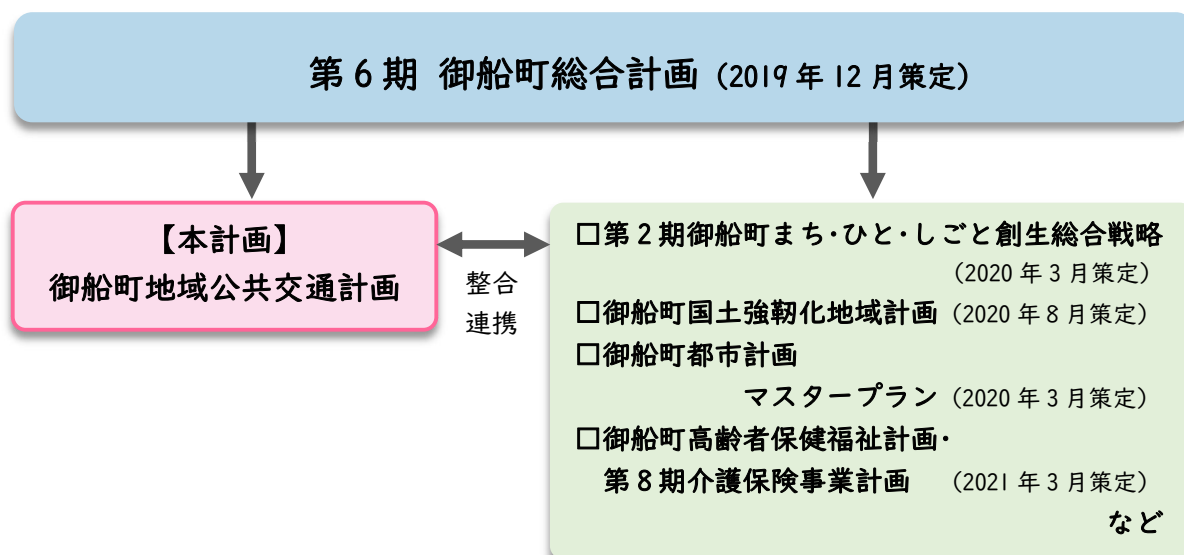
近年の人口減少や熊本地震による被災、新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの様々な要因を受け、御船町における地域公共交通の利用者数は減少傾向にあります。また、交通事業者においては運転士不足が深刻化しており、サービスを縮小せざるを得ない状況も発生するなど、需要と供給の両面から人口減少の影響を受けている状況です。今後、更に本格化する人口減少や高齢化社会の到来に伴い、その影響はますます増大することが見込まれます。

こうした地域公共交通を取り巻く厳しい状況の中、今後も賑わいや活力あるまちづくりを進めるためにも、町民の生活や来訪者にとって必要な移動手段を確保していく必要があり、御船町のまちづくりの将来像の実現に向け、地域公共交通の方向性を示した計画策定が急務となっている状況です。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、御船町の地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークとして、高齢者等の交通弱者を含め、誰もが「おでかけ」する手段を享受できる環境を構築することを目的に、御船町が目指す将来まちづくりの方針とも連携した地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

御船町地域公共交通計画は、上位計画となる「第6期御船町総合計画」を踏まえ、「御船町都市計画マスタープラン」などの関連計画との整合性も図りながら、各種計画と連携した計画策定を行います。

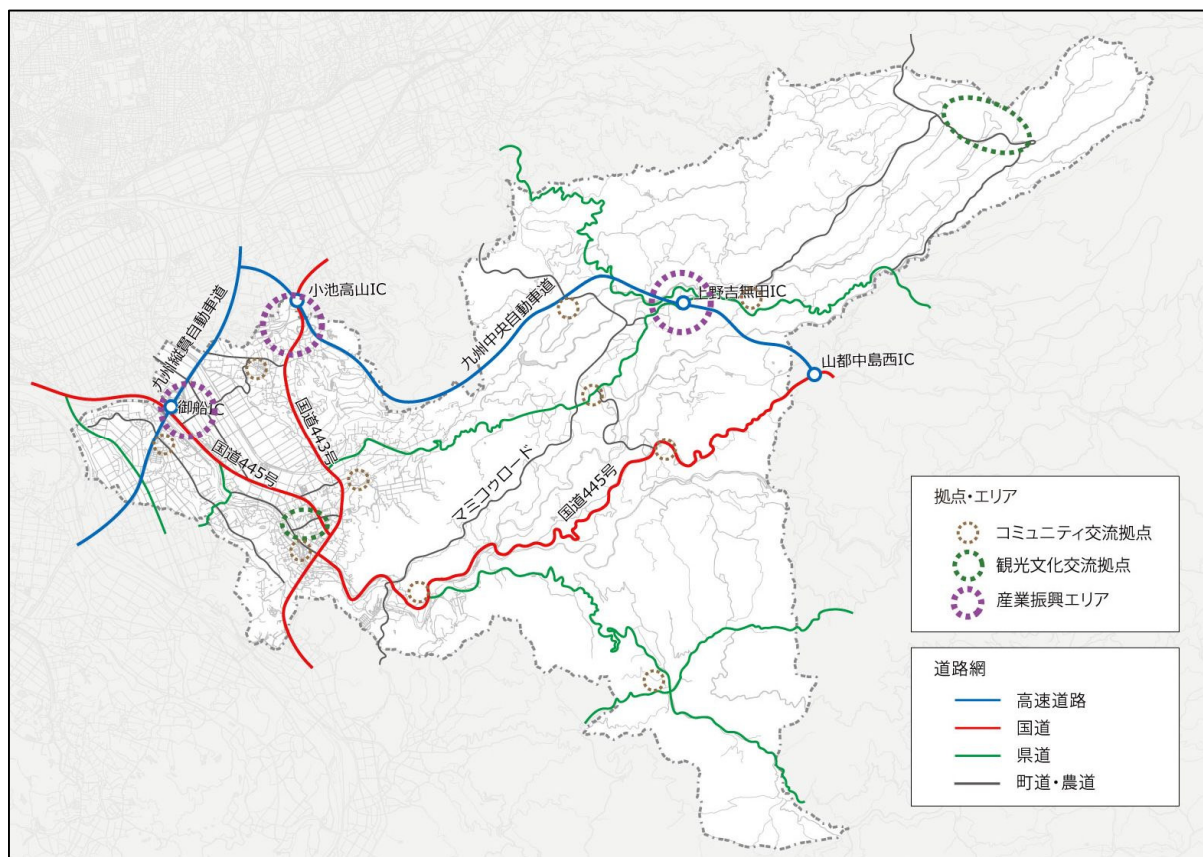


▲ 本計画と上位・関連計画との関係

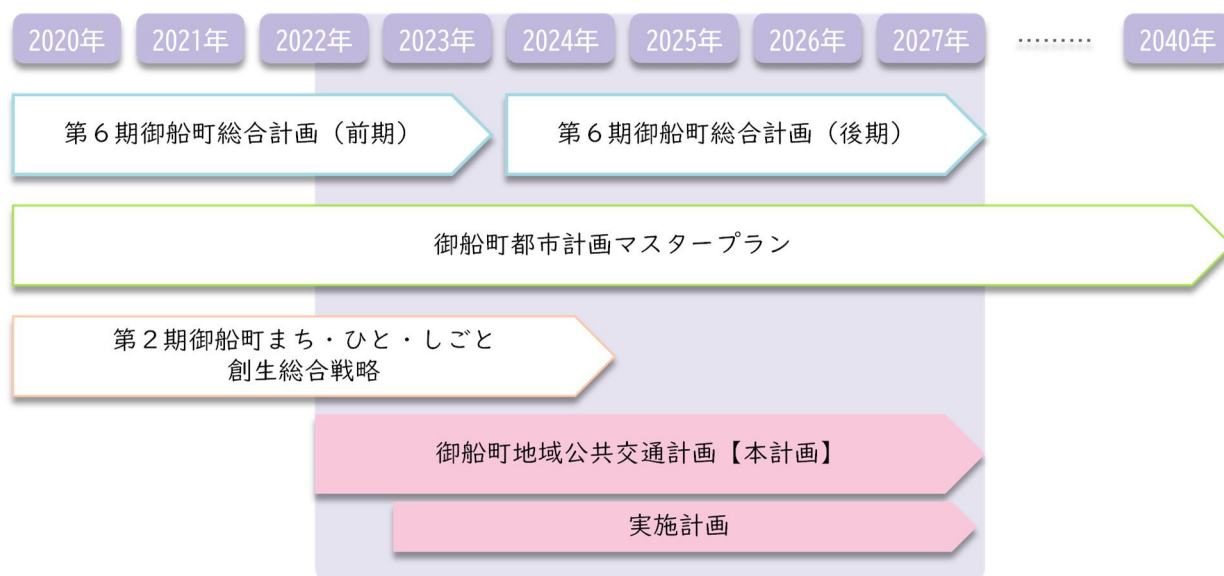
1.3 計画の区域・期間

本計画の対象区域は、御船町全域とします。

また、本計画の計画期間は2022年7月から2027年度末までの5年半とします。



▲ 本計画の対象区域



▲ 本計画の計画期間

2 上位・関連計画

まちづくりや公共交通に関する計画が目指している方向性や地域の課題を把握するため、上位計画である総合計画や関連する各種計画及び、熊本県地域公共交通計画などを整理しました。

表 上位・関連計画等一覧

	計画名	策定年	計画期間
1)	第6期御船町総合計画	2019年12月	2020年度～2027年度
2)	第2期御船町まち・ひと・しごと 創生総合戦略	2020年3月	2020年度～2024年度
3)	御船町国土強靱化地域計画	2020年8月	2020年度～2024年度
4)	御船町都市計画マスタープラン	2020年3月	2020年度～2040年度
5)	御船町高齢者保健福祉計画・ 第8期介護保険事業計画	2021年3月	2021年度～2023年度
6)	熊本県地域公共交通計画	2021年3月	2021年度～2025年度

2.1 上位・関連計画

1) 第6期御船町総合計画

(1) 将来像・基本理念

将来像	みんながわくわくする御船町
-----	---------------

出典：第6期御船町総合計画 P. 18

将来像に掲げた「みんながわくわくする御船町」を実現するためには、町民や行政が御船町を想う気持ちを一つにしてまちづくりに取り組む必要があります。そのため、まちづくりを進めるに当たっての基本的な考え方を「基本理念」として示し、次に掲げる3つの視点により、総合計画に掲げるすべての施策に通じる共通の指針とします。

～ 人をつなぐまちづくり ～

子どもから高齢者まですべての人が手を携えられるような地域コミュニティを育むとともに、町民や企業、団体等と行政とが一体となって地域の課題解決に取り組む場を設けることで“人をつなぐまちづくり”を進めます。

～ 魅力をつなぐまちづくり ～

日々進化する情報通信技術（ICT）を積極的に活用しながら、町の魅力を町内外に積極的に発信し、3つのインターチェンジをはじめとする交通網の利便性を活かすことで、観光、産業などの“魅力をつなぐまちづくり”を進めます。

～ 未来へつなぐまちづくり ～

御船町が誇る歴史・文化や豊かな自然環境を次世代に継承するとともに、震災前よりも更に発展を遂げた町の姿を目指す“創造的復興”に取り組むことで、町の将来を見据えた“未来へつなぐまちづくり”を進めます。

出典：第6期御船町総合計画 P. 19

(2)公共交通に関する施策

基本
施策

1-2 生活環境の整備

目的・方針

■ 目的

誰もが安心して住み続けることができるよう、ライフラインを整備するとともに、快適な生活環境を整備することを目的とします。

■ 方針

本町にある3つのインターチェンジを活かした交通ネットワークや、誰もが安全に利用しやすい公共交通の整備を進めるとともに、住宅、公園など町民生活に密着した快適な居住環境の整備を進めます。また、上下水道は町民生活における重要なライフラインとして適切な整備、維持管理に努めます。

現況・課題

これまで整備を進めてきた道路や上下水道等のインフラは、老朽化に伴う更新に加えて、熊本地震による大きなダメージからの復旧を進めていく必要があります。このため、今後限られた財源で町民ニーズに対応しながら適切に維持管理していくことが求められています。また、利用しやすい公共交通等のネットワークの構築や人口減少や住民の年齢構成の変化などに対応した移動手段の多重化、安心・安全かつ快適な生活環境の整備を進めることが求められています。

施策の方向

① 快適な生活環境の整備

- 交通の利便性向上を図るため計画的な町道整備、道路維持事業を進めるとともに、公共交通は誰もが利用しやすい交通手段の実現に向け、運行の適正化を図ります。
- 既存住宅の耐震化向上を図るとともに、町営住宅については、長寿命化計画に基づき安全・安心な住宅の確保や適切な維持管理を行うことで居住環境の向上に努めます。
- 土地利用構想や都市計画マスタープランに基づき民間活力による住宅用地の整備を推進します。
- 安全で安心できる公園や広場の適正な維持管理を行います。

出典：第6期御船町総合計画 P. 34～35

2) 第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略

(1) 将来像・基本理念

本町では、まちづくりを進める上で最上位の計画となる「第6期 御船町総合計画」を令和元年12月に策定しており、将来像「みんながわくわくする御船町」を定めています。

また、将来像である「みんながわくわくする御船町」の実現のため、まちづくりを進めるに当たっての基本的な考え方を3つの視点からなる「基本理念」として示し、総合計画に掲げるすべての施策に通じる共通の指針としています。

本戦略においても、総合計画が目指すまちづくりの実現に向けて、将来像を踏襲することとし、基本理念を本戦略に掲げる施策に通じる指針とします。

出典：第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略 P.3

(2) 公共交通に関する施策

基本目標4

住みやすさNo.1のまちを目指して、
住民主体による地域づくりを進める

《数値目標》

指 標	現 状 値	目 標
年間転出者数	713 人 (平成26～30年度平均)	660 人 (令和2～6年度平均)

【基本目標の概要】

“しごと”と“ひと”の好循環により“まち”が形成されますが、“しごと”と“ひと”の好循環は、暮らす人にとって住みやすい“まち”であるかによって左右されます。

本町は、東西約20km、南北約10km、総面積99.03km²の中に、平坦部、中山間部があり、平坦部には、行政、商業、医療、福祉、文化、教育等の機能が集積しています。中山間部では、自然に囲まれ、空気が澄んでおり、心地よい近所づきあいができるといったメリットがある一方で、人口減少が進んでいるほか、公共の交通手段が少ない等の問題を抱えています。

そのような中、誰もが活躍し、暮らしやすいまちづくりを進めることが重要であり、住民だけでは解決できない課題については、地域に関わりのある人達の協力を得るなどして解決を図る必要があります。

それぞれの地域が抱える課題が多数あるため、地域の状況を踏まえながら、地域の特性を活かし、地域の人材や地域に関わりのある人達と共働してまちづくりを進めます。

出典：第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略 P.22

施策10 公共交通等の充実

【概要】

近年の高齢者による運転事故の増加に鑑み、高齢者が安心して免許証返納を行える体制を整備するとともに、自動車免許の取得ができない若い世代の交通利便性を向上させるために、公共交通等の充実を図ります。

【施策を実施する基本的な考え方】

住みやすさNo.1のまちとなるためには、町民が買い物や病院、役場など行きたい場所や必要な場所に行くことができ、不便なく生活ができる必要があります。免許証を取得することができない方や免許証を取得していたが返納された方といった交通弱者であっても、不自由なく生活ができるように公共交通等の充実を図ります。

また、高齢者による事故の増加から高齢者の免許証返納の気運が高まってきており、交通事故の被害者を減らすだけでなく、高齢者を加害者にさせないためにも、高齢者の免許証返納を推進します。免許証を返納できない理由の大きな要因の1つが、自動車を運転できなくなることによる不自由さであるため、免許証の返納を推進するためにも公共交通等の充実を図ります。

【施策におけるKPI（重要業績評価指標）】

指 標	現 状 値	目 標
年間のコミュニティバスの利用人数（※注）	12,479 人 （平成 30 年度）	11,600 人 （令和 6 年度）

※公共交通等の充実をさせることで、町のコミュニティバスの利用者も増えてくることからコミュニティバスの利用人数を指標として設定。

※注：年間のコミュニティバスの利用人数については、将来的に町全体の人口が減少することを前提としながらも、現状と同程度の利用割合となるように計算し、目標を設定しています。

【施策を実現するために想定される取組】

- ・公共交通に関する全体計画の策定
- ・コミュニティバスの維持及び確保に係る民間事業者への支援
- ・免許証返納者向けの対策検討
- ・自動運転バス等の最新技術の情報収集及び検討
- ・熊本連携中枢都市圏と協力した交通シンポジウムの開催

出典：第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略 P.25

3) 御船町国土強靱化地域計画

(1)基本目標

いかなる災害等が発生しようとも

- ① 人命の保護が最大限に図られること
- ② 本町及び社会の重要な機能が致命的な被害を受けず維持されること
- ③ 町民の財産及び公共施設に係る被害を最小化すること
- ④ 被災者の痛みを最小化すること
- ⑤ 迅速な復旧復興を可能にすること
- ⑥ 地域の防災拠点として機能すること

出典：御船町国土強靱化地域計画 P. 3

(2)公共交通に関する施策

事前に備えるべき
目標 6

大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要な最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る

6-2 地域交通ネットワークが分断する事態

公共交通機関に係る情報体制の整備 【企画財政課】

- 運行状況が大きく変化する災害時の公共交通機関の情報を、正確かつ迅速に把握・発信するため、交通事業者との情報連絡体制の再構築及び情報発信体制の強化を図る。

出典：御船町国土強靱化地域計画 P. 46～48

4) 御船町都市計画マスタープラン

(1) 基本構想

① 基本的な課題

都市づくりの基本的な課題

<土地利用>

- 人口減少、高齢化の進行、財政悪化などが懸念され、集約型都市構造への転換が求められているなか、住宅等の開発が市街地の拡散につながらないよう、適切に誘導していく必要があります。
- 本町の都市計画区域は平地部の一部に限られ、行政区として土地利用に偏りが生じていますが、町民への公共サービスの均一な提供を図るためには、都市機能が集積し生活の中心となる拠点の形成や公共交通の利便性向上、生活サービス施設の立地を適切に誘導していく必要があります。
- 若年層の転出抑制や子育て世代の転入増加など、人口減少を抑制するためのターゲットとなる世代が住みたくなるまちづくりが必要です。
- 御船インターチェンジや新たに設置された小池高山インターチェンジ、上野吉無田インターチェンジといった広域交通網への利便性を活かし、適切な土地利用を誘導していく必要があります。
- 熊本地震の経験・教訓を踏まえ、災害リスクの高い地域に対する土地利用の適切な制限や、安全性を優先的に考慮した土地利用を図る必要があります。

<都市施設等>

- 国道 443・445 号両バイパス、九州中央自動車道の整備も進められ、新たに2箇所のインターチェンジも設置されたことから、道路の段階構成を明確にするとともに、多重性（リダンダンシー）の確保や町内各拠点間・集落間のアクセス機能の強化に資する道路網の構築が必要です。
- 地域公共交通の維持だけでなく、町内各拠点間や集落を適切な頻度で連絡する公共交通網を構築するなど、公共交通の利便性向上が必要です。
- 市街地においても農地が点在し、ゆとりと潤いのある空間形成に寄与していることから、良好な住環境の形成にむけ一定の保全や有効活用が望まれます。
- 都市防災機能を損なわないよう、都市施設の耐震化や適切な維持管理・更新を行い、防災体制の整備が必要です。
- 無秩序な都市的土地利用の拡大は、公共施設の維持管理、道路、上下水道整備等の公共投資や将来の維持管理費の増加につながり、財政が逼迫する要因となるため、適切な区域・規模に誘導する必要があります。

<都市環境形成>

- 御船らしい自然・田園環境の維持・保全に努める必要があります。
- 町内には城山公園をはじめ名所旧跡が各地域に多くみられます。これら御船固有の地域資源・既存ストックの保全・活用が必要です。
- 豊かな自然・田園環境との調和を図るため、市街地景観の質の向上を目指し、積極的に緑化を推進していく必要があります。

<都市防災>

- 熊本地震をはじめとした自然災害の経験・教訓を踏まえ、これまで以上にハード施策・ソフト施策の両面から被害の最小化を図るよう都市防災を進め、安全・安心なまちづくりを推進していく必要があります。

出典：御船町都市計画マスタープラン P. 59

②基本方針

① 御船らしさを継承したまちづくり

- 豊かな自然・田園環境や先人達が育んできた伝統的な地域資源等の保全を基本とする御船らしさを継承したまちづくりを目指します。
- 人々の余暇時間の増大や都市住民の自然回帰指向の増大等による地域文化や豊かな自然環境に接する場へのニーズの高まりに対し、憩いのある水辺づくり（親水広場や散策路等）や歴史的・伝統的な地域資源の活用など、御船らしさを活かした魅力あるまちづくりを目指します。

② 地域交流の活発なまちづくり

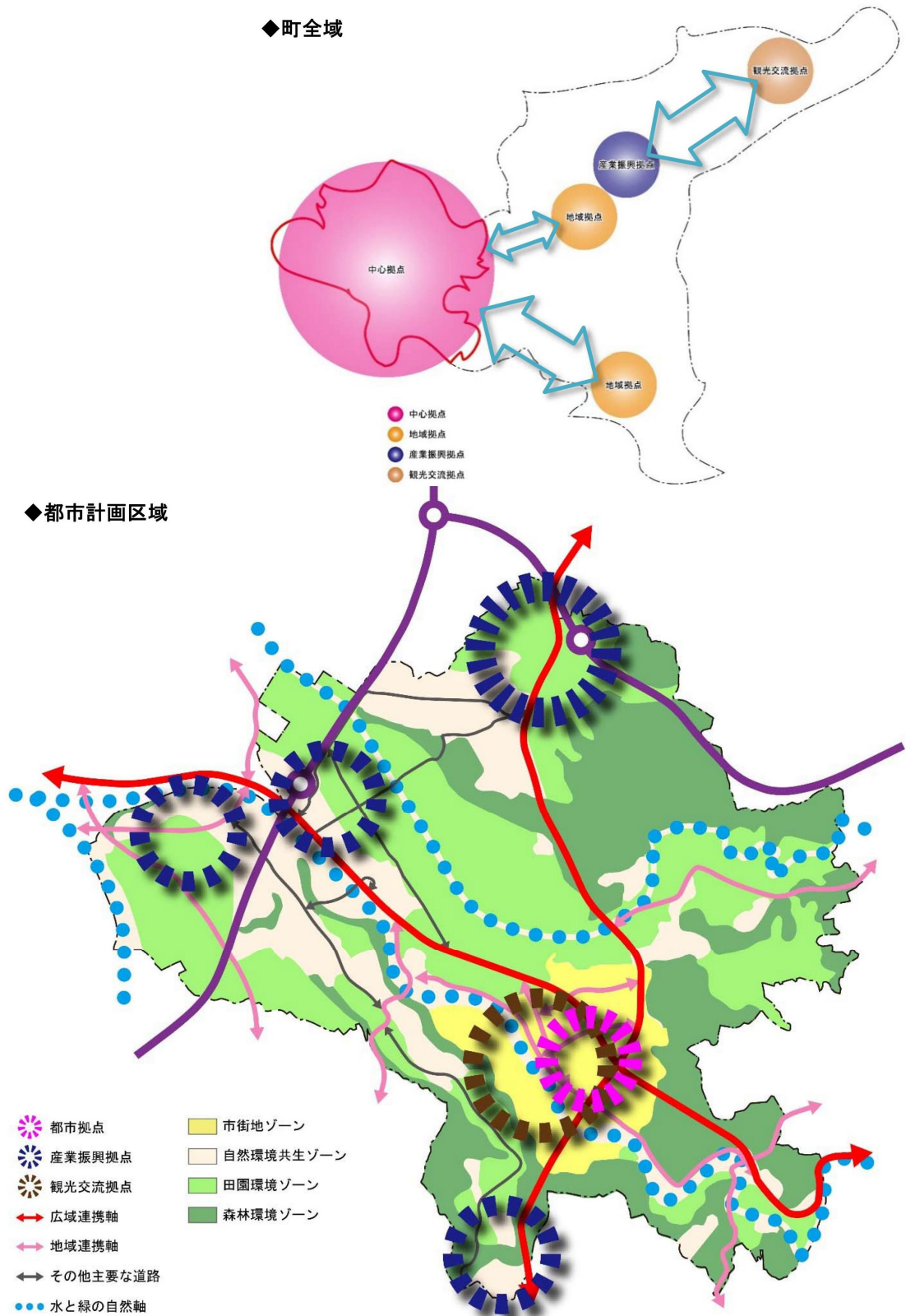
- 安定した公共交通の確保、幹線道路網の充実とともに、拠点を中心とした各地の生活環境施設の整備・充実に図り、快適な生活を支える多様な都市施設の整備を進め、地域交流が盛んな都市構造の形成を目指します。
- 役場やカルチャーセンターなど、人が集まる場として魅力的なまちづくりを推進するとともに、豊かな自然・田園環境や歴史・文化との調和に配慮しつつ、国道 443・445 号両バイパス沿線やインターチェンジ周辺の土地の有効活用など、拠点性を向上させ賑わいや活力を維持・創出し、新たな交流を生むまちづくりを目指します。

③ 安全・安心で快適に生活できるまちづくり

- 既存都市施設の適切な維持管理や更新・有効活用に努めるとともに、交通安全施設（ガードレールやカーブミラー等）や防犯環境（防犯灯や防犯カメラ等）の整備された安全・安心なまちづくりを目指します。
- 主要施設間や主要地域資源等を円滑に結ぶ歩行者・自転車空間ネットワークの整備や既存施設等の一体的なバリアフリー化を図るなど、高齢者や障がいのある人を含め、すべての人に安全でやさしい都市環境の形成を目指します。

出典：御船町都市計画マスタープラン P. 62

③将来都市構造図



図一将来都市構造

出典：御船町都市計画マスタープラン P. 66

(2)公共交通に関する整備方針

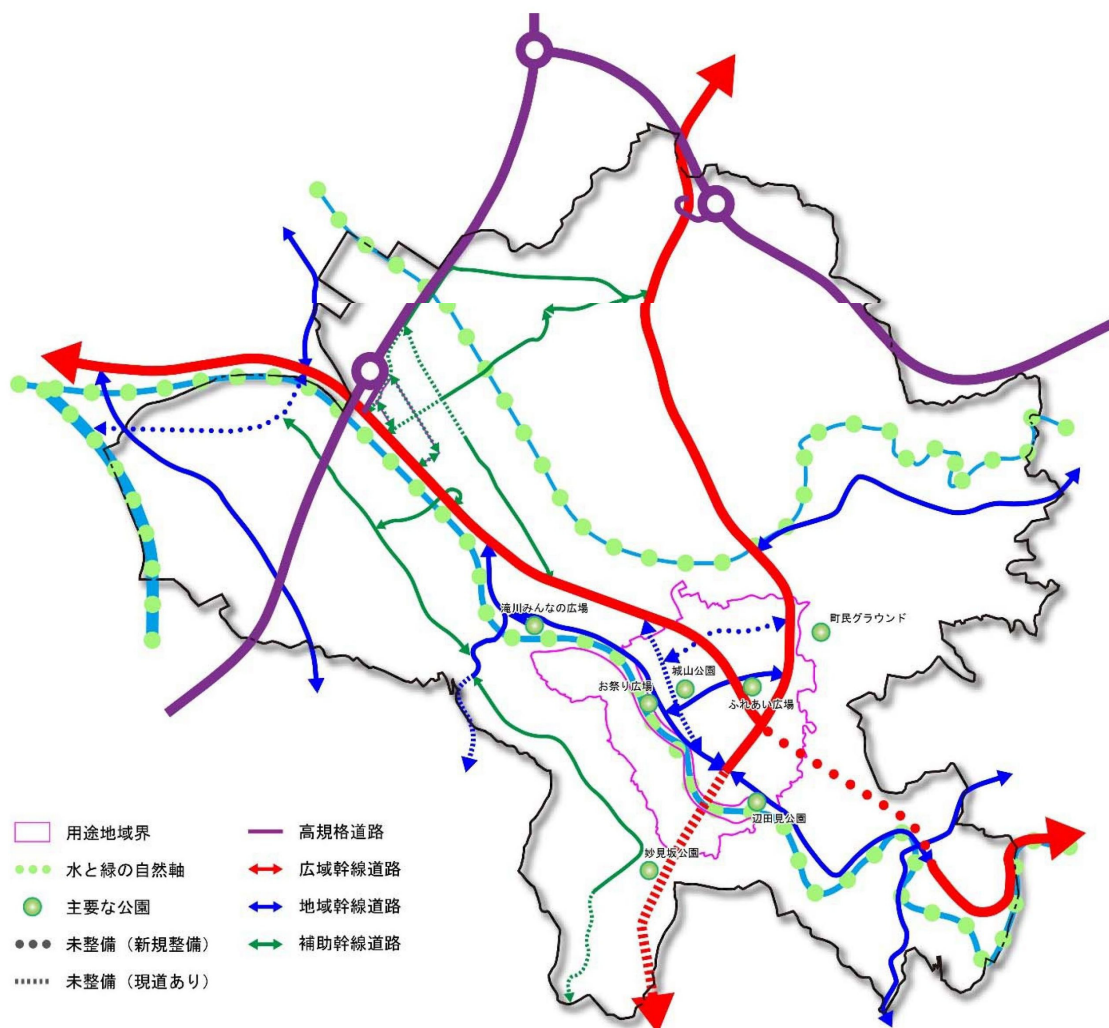
④ 公共交通

- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「(仮称)御船町地域公共交通活性化協議会」の設置を検討するなど、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて取り組んでいきます。
- 路線バスを運行する交通事業者(熊本バス、九州産交バス)とも連携しながら、御船町コミュニティバスの運行本数・運行時間の見直しやルート変更など、利便性向上に向けた地域公共交通網の再編について検討を行います。
- 地域公共交通網の再編を検討する上で、新たな交通システム(循環バスやデマンド型など)の導入についても検討していきます。



<御船町コミュニティバス>

出典：御船町都市計画マスタープラン P. 72



図一都市施設整備の方針参考図

出典：御船町都市計画マスタープラン P. 74

5) 高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画

(1) 基本構想

① 基本理念

高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画 基本理念

誰もが住み慣れた地域で

自分らしく安心して暮らせるよう 支え合うまち 御船

出典：高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画 P. 34

② 基本目標

基本目標 1

生涯現役社会の実現と自立支援、健康づくりの推進

基本目標 2

認知症の発症を遅らせ、
認知症になっても希望をもって暮らせる体制の整備

基本目標 3

在宅でも安心して暮らせるための
医療と介護の連携・在宅医療基盤の充実

基本目標 4

住民の希望、地域の実情に応じた
多様な住まい・サービス基盤の整備・活用

基本目標 5

多様な介護人材の確保・定着や介護サービスの質の確保・向上

出典：高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画 P. 36

(2)公共交通に関する施策

①主要施策

基本目標 4

住民の希望、地域の実情に応じた
多様な住まい・サービス基盤の整備・活用

主要施策

- ①地域共生社会の実現に向けた取り組みの推進
- ②高齢者福祉事業・生活支援体制整備事業の推進
- ③高齢者の移動手段と高齢者向け住まいの確保の推進
- ④防災対策・感染症対策の推進

高齢者のみならず、障がい者や子どもなど生活上の困難を抱える方が、地域において自立した生活を送ることができるよう、福祉サービスの提供や事業者による「共生型サービス」への展開のほか、地域包括支援センターの機能拡大など、地域共生社会の実現に向けた包括的な支援体制について、関係部局との検討を進めていきます。

高齢者福祉事業を必要とする町民に行きわたるように制度の周知を進めるとともに、生活支援体制整備事業を活用して住み慣れた地域で安心して暮らし続けるための自助・互助の仕組みを構築していきます。

高齢者などの移動手段の確保については、訪問型サービスDを活用した移動支援の仕組みなど全国の先進事例などの動きや情報を把握しながら、関係課などと連携して一体的な公共交通サービスや移動支援サービスを検討していきます。また、地域公共交通会議などに福祉分野からも参画し、交通弱者の方への支援なども検討していきます。

在宅で介護を受けている方のうち、要介護3以上の方で高齢独居や高齢夫婦のみ世帯や認知症の人など、早急な対応が必要な方への対応に向けて、優先的な施設入所などの対応を行うとともに、在宅サービスの提供や家族への支援を行うことで、住み慣れた地域で生活し続けることが出来るよう支援します。

町営住宅の入居者募集では、高齢者・障がい者が優先的に入居できるよう対応していますが、バリアフリー対応などは、主管課と協議しながら対応を行っていきます。

新型コロナウイルス感染症の影響により、外出控えなどから社会的交流の減少により、フレイルリスクが高まる恐れや介護サービスの利用控えなどの恐れも出てくることから、感染症対策を介護事業者と連携して推進するとともに、近年増加傾向にある災害に対する備えについても地域、介護事業者と連携して取り組みます。

出典：高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画 P.41

②具体的な施策

第4節 住民の希望、地域の実情に応じた多様な住まい・サービス基盤の整備・活用

3 高齢者の移動手段と高齢者向け住まいの確保の推進

(1) コミュニティバスの利活用促進

事業概要

現状・課題

方向性

平成19年4月から株式会社麻生交通の自主運行によるコミュニティバスを田代方面及び水越方面に運行しています。

地域間の路を「むすぶ」線として、通勤通学や買い物など日常生活の利便性向上のため、御船町役場を発着点に、田代線が1日4往復、水越線が1日3往復を運賃100円～500円（小人運賃は半額）にて運行しています。

今後も、さらなる利用促進に向けた周知徹底を図っていきます。

(2) 公共交通空白地域の移動手段の検討

事業概要

新設

方向性

公共交通空白地域有償輸送の実施を検討するとともに、訪問型サービスDの導入の検討など、様々な角度から公共交通空白地域の移動手段の検討を進めていきます。

(3) 住宅改造助成事業

事業概要

現状・課題

住宅改造助成事業は、要介護状態にある高齢者を対象に、介護保険で対応できない住宅改修について、在宅生活支援の一環として住宅改造費用の一部を助成しています。

	第7期計画の実績値			第8期計画の計画値		
	H30	R1	R2 (見込)	R3	R4	R5
利用者（実績）数（人）	1	0	1	1	1	1

方向性

介護保険係と連携を図り、必要とする高齢者の在宅生活の支援に努めます。

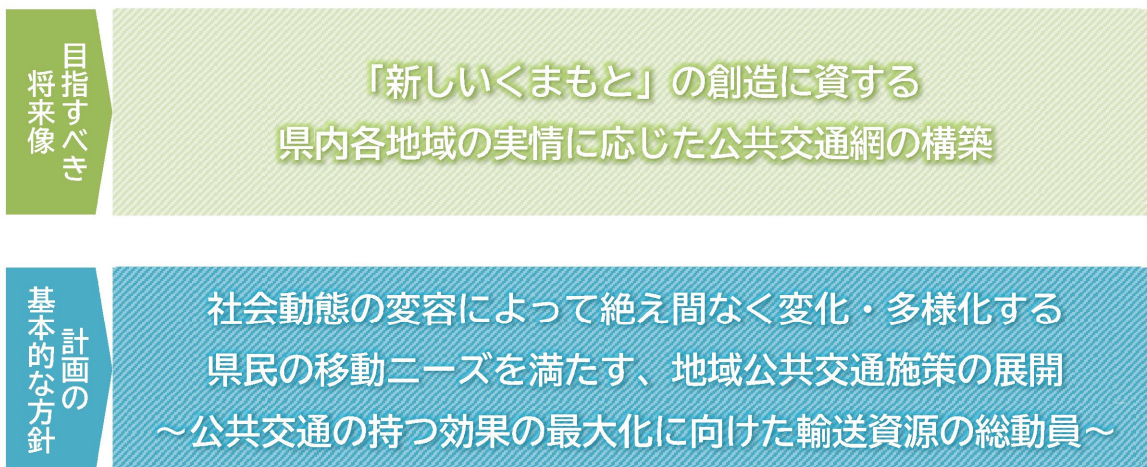
また、高齢者の安心安全な在宅生活を持続していくために、改造を必要とする対象者の把握について、民生委員・児童委員など関係者との連携を密にしていきます。

出典：高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画 P.91

6) 熊本県地域公共交通計画

(1) 基本構想

① 将来像・基本の方針



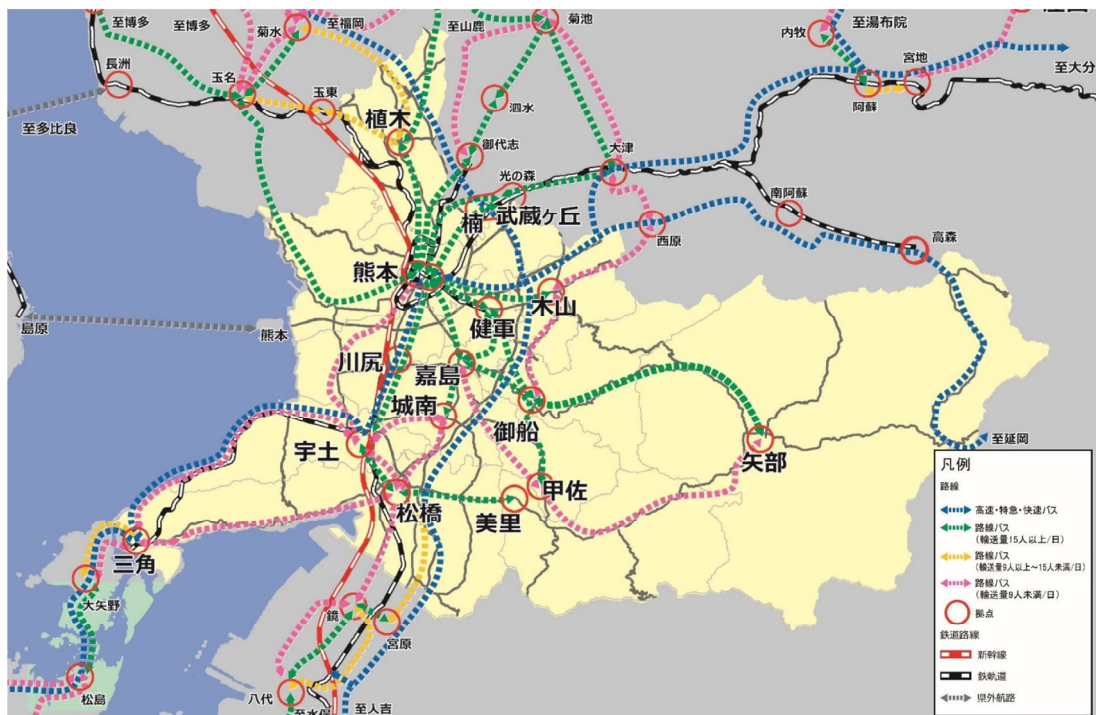
出典：熊本県地域公共交通計画 P. 67

② 基本目標

① 目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通（鉄軌道・路線バス等）について、その役割を明確に定義したうえで、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。

また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。



▲ 幹線公共交通ネットワーク図

出典：熊本県地域公共交通計画 P. 68～70

② 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

輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実に図る。

出典：熊本県地域公共交通計画 P. 74

(2) 具体的な施策等

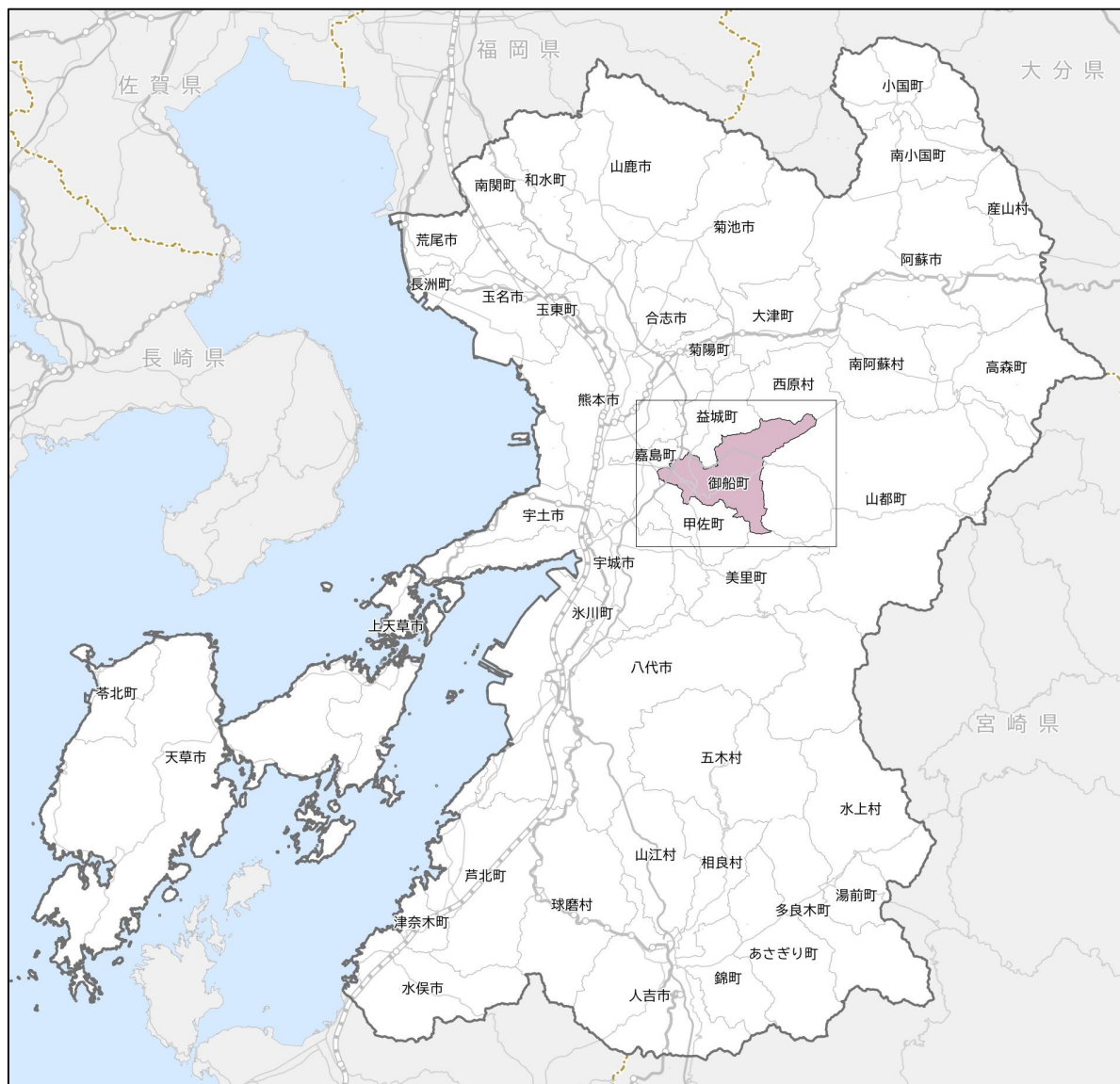
目標を達成するための施策・事業		
→ 幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備	幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定	県
	複数市町村にまたがる広域での検討の推進	県 市町村 事業者
	幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し	県 市町村
→ 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	複数事業者による重複区間の最適化	事業者
	利便性向上のための新たな運賃施策の導入	事業者
	事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置	事業者
→ 鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	被災鉄道路線の復旧・復興	県 市町村 事業者
	空港アクセス鉄道の検討推進	県
	鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用	県 市町村 事業者
→ 交通モード間の連絡性の強化	交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備	市町村 事業者
	シームレスな乗継を可能にする情報提供	市町村 事業者
	交通モード間をまたいだ運賃施策の導入	市町村 事業者
→ 地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入	コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定	県
	需給バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング	市町村
	既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化	市町村
	新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入	市町村
	コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実	県
	コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討	県

出典：熊本県地域公共交通計画 P. 97

3 御船町の概況

3.1 地勢

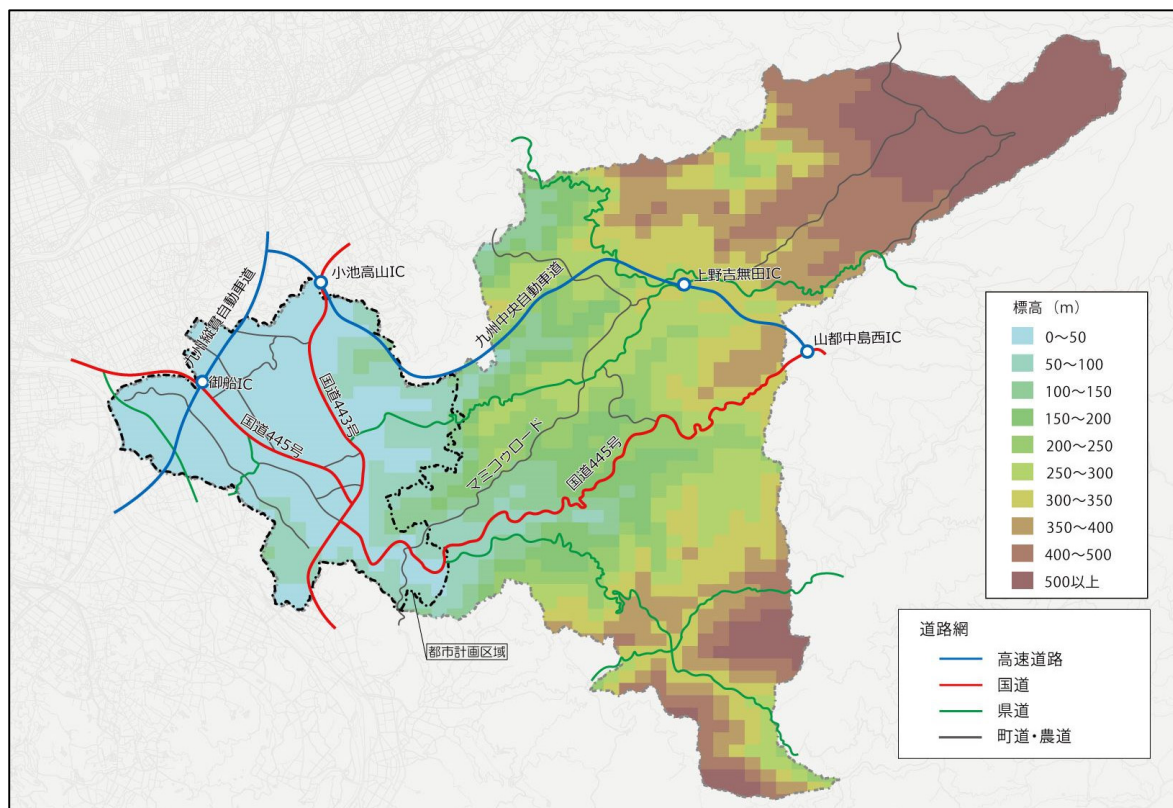
◆御船町は、熊本県のほぼ中央で熊本市の東南に位置しています。



▲ 位置図

出典：国土数値情報

- ◆平坦部と山間部からなり、山間部は吉無田高原などの豊かな自然環境に恵まれ、平坦部は古くから交通の要衝として発展してきました。
- ◆平坦部は、都市計画区域に定められており、コンパクトなまちづくりを進めています。



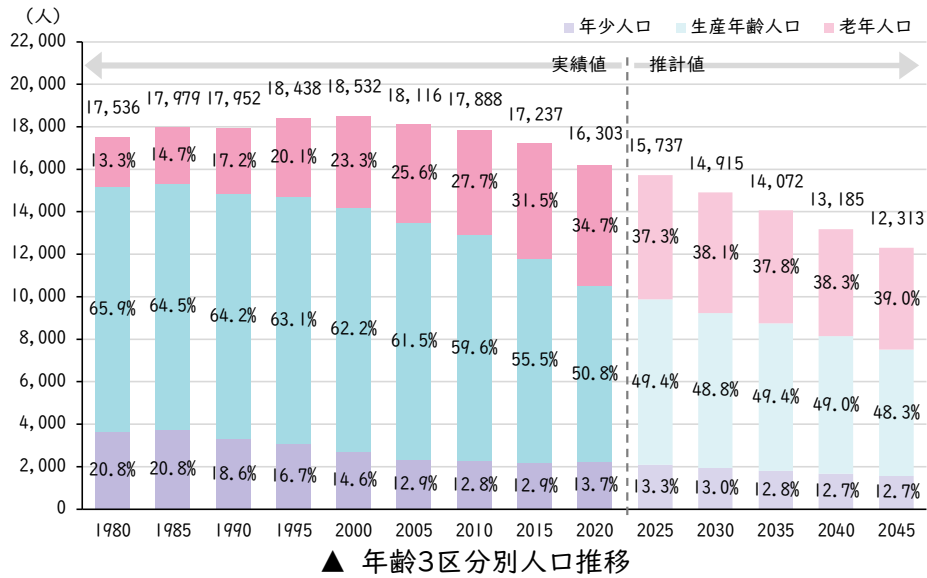
▲ 御船町の地勢

出典：国土数値情報、御船町都市計画マスタープラン

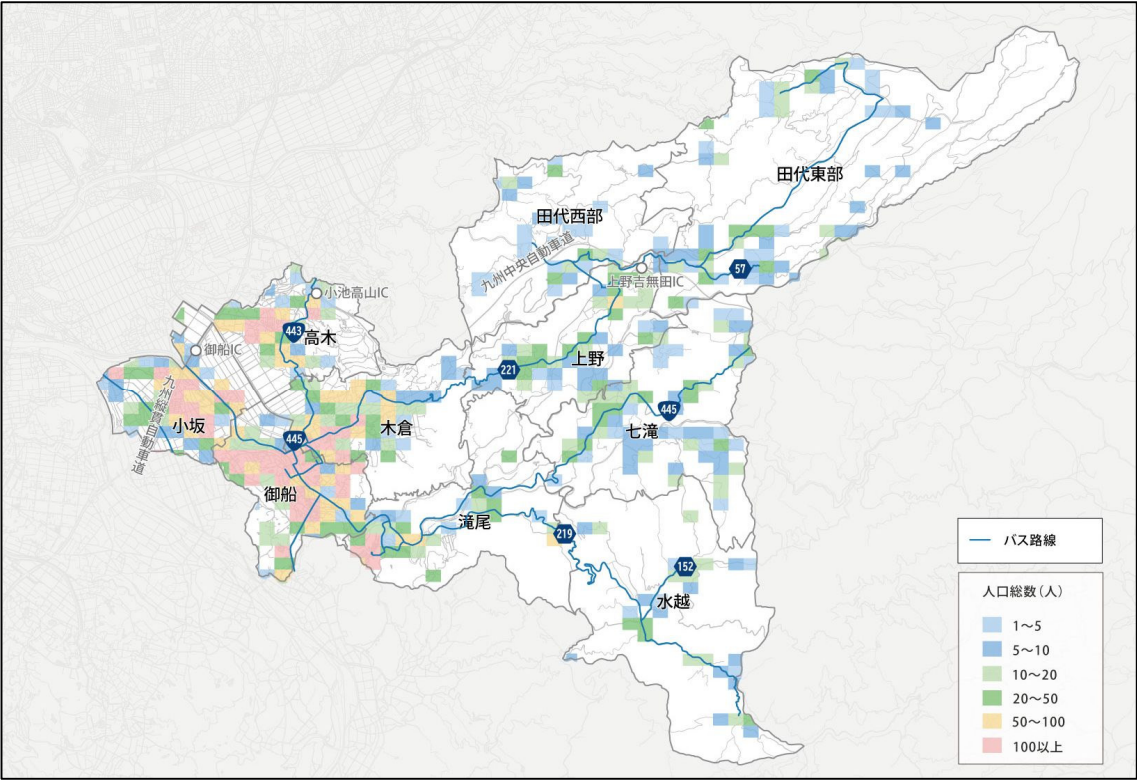
3.2 人口

1) 御船町全体の人口推移

- ◆町全体の長期的な推移では、2000 年の 18,532 人をピークに減少傾向に転じ、2020 年時点にはピーク時から約 1 割減少しており、今後も減少傾向が続くことが予測されています。
- ◆人口は、役場周辺などの平坦部に集中しており、山間部にはまばらに点在しています。

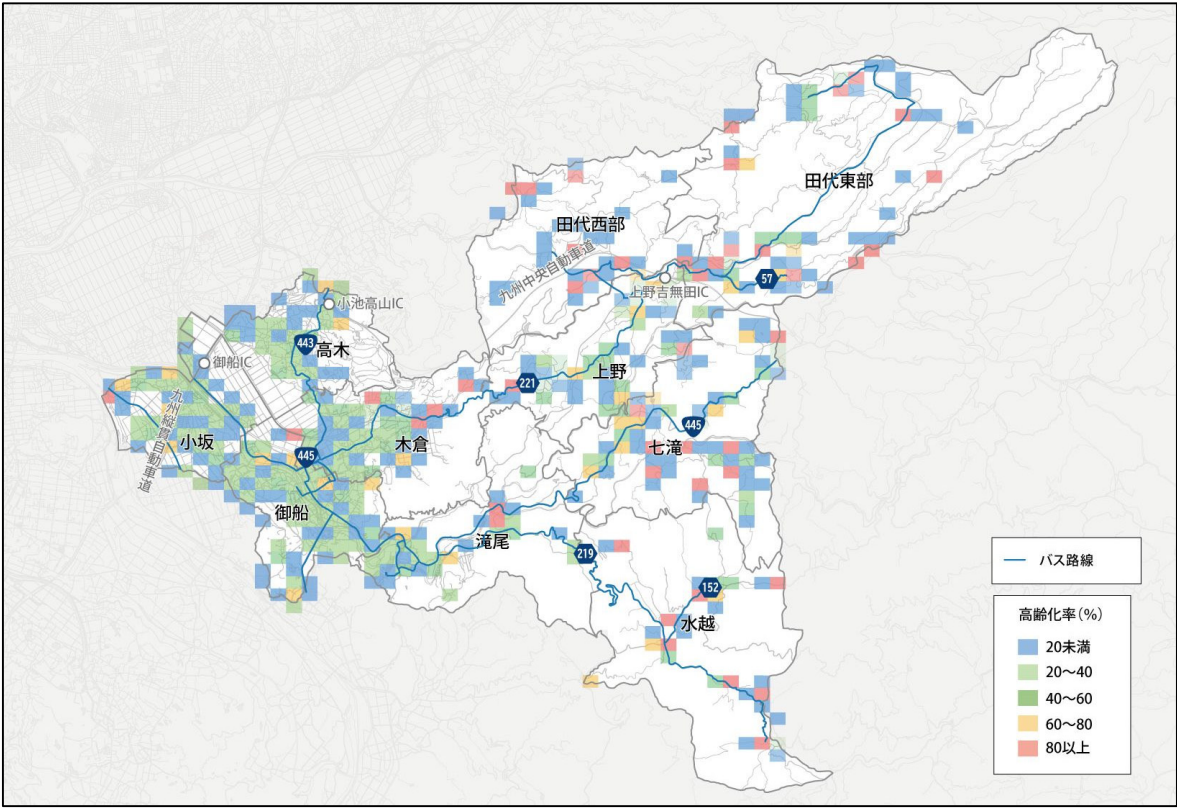


出典：国勢調査（2005～2020 年）、
国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口（2025～2045 年）



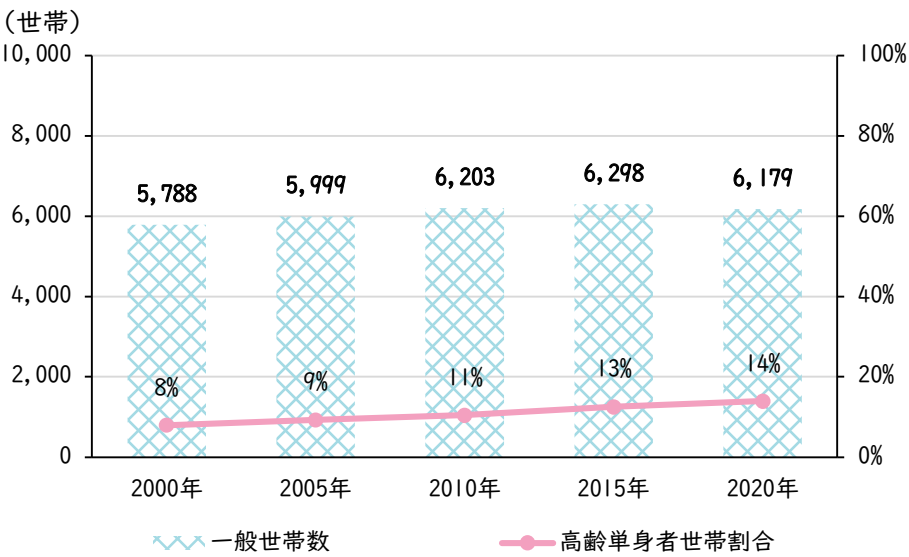
出典：平成 27 年国勢調査

- ◆高齢化率は、山間部で80%を超えるエリアが点在しています。
- ◆世帯数は、一般世帯数は増加傾向となっている一方で、高齢者単身世帯割合も増加傾向にあり、高齢者の一人住まいが増えています。



▲ 高齢化率(250mメッシュ)

出典：平成 27 年国勢調査

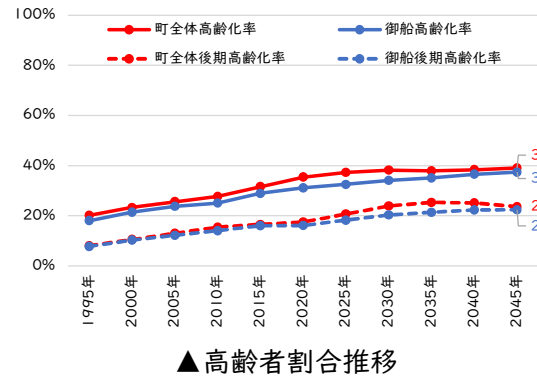
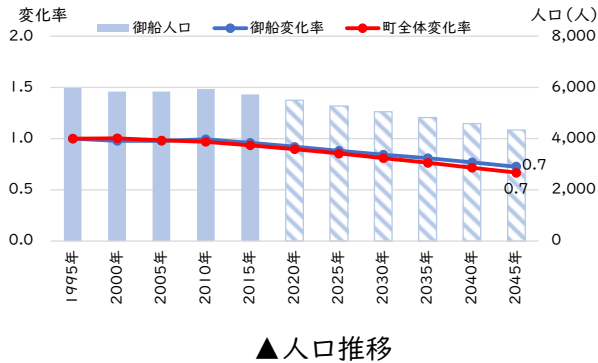


▲ 一般世帯数と高齢者単身世帯割合の推移

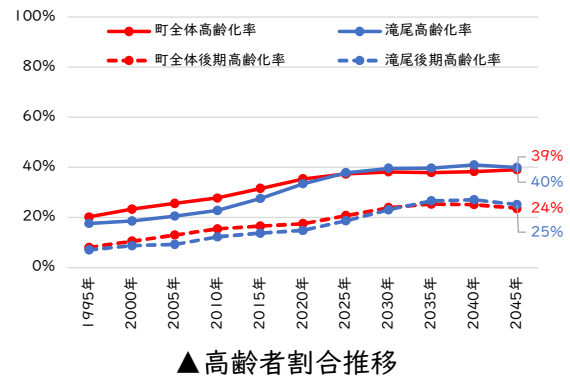
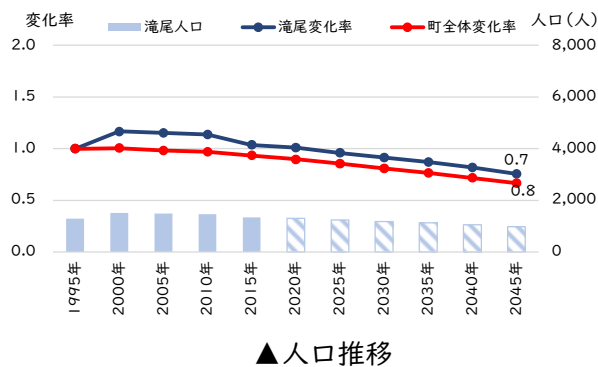
出典：国勢調査

2) 地区ごとの人口推移

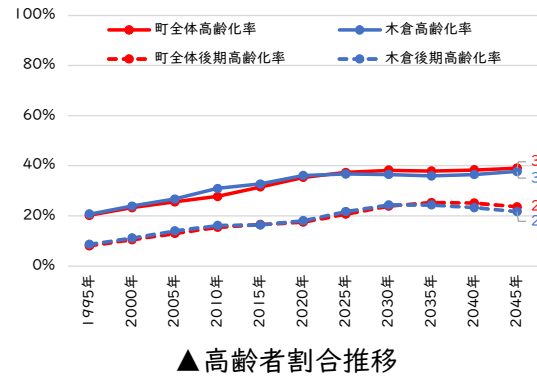
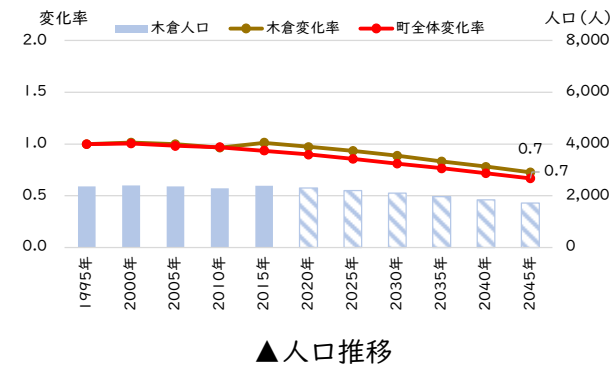
(1) 御船地区



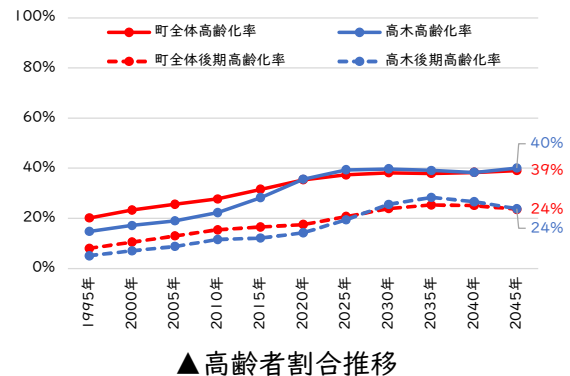
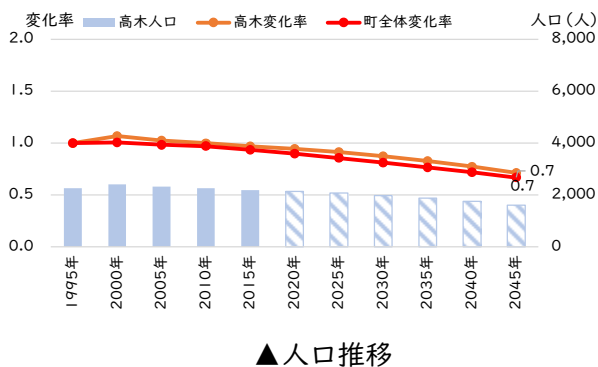
(2) 滝尾地区



(3) 木倉地区

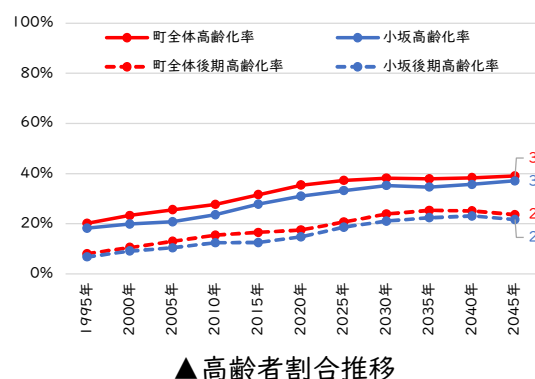
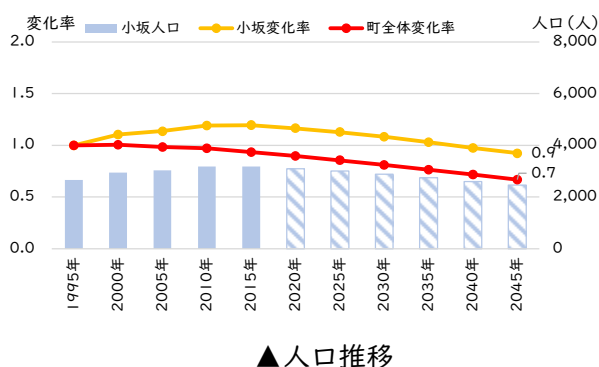


(4) 高木地区

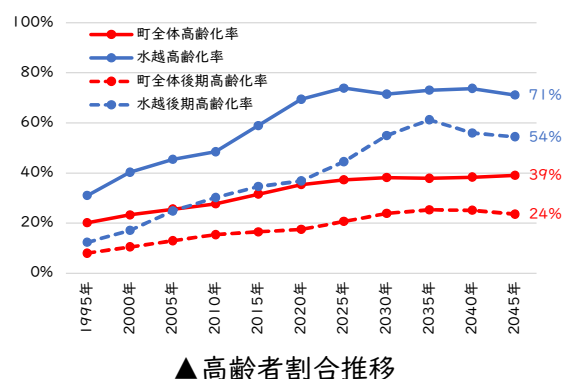
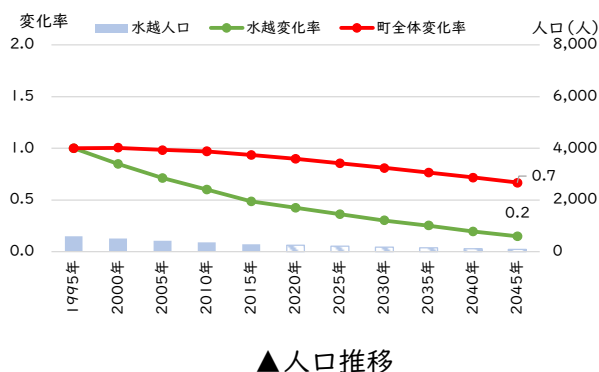


※2020年以降推計値

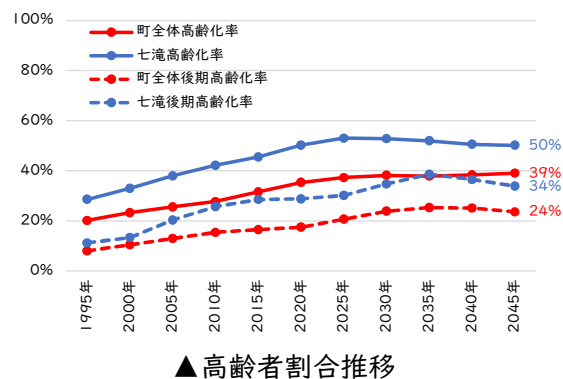
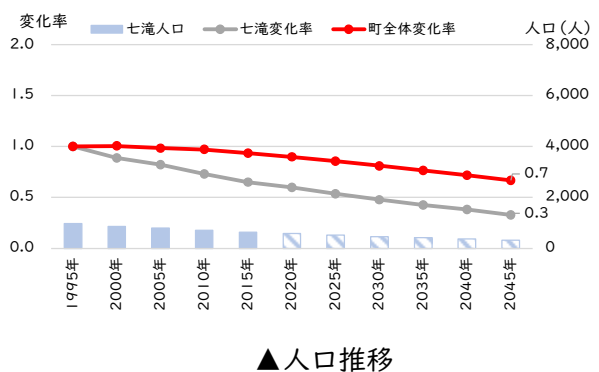
(5) 小坂地区



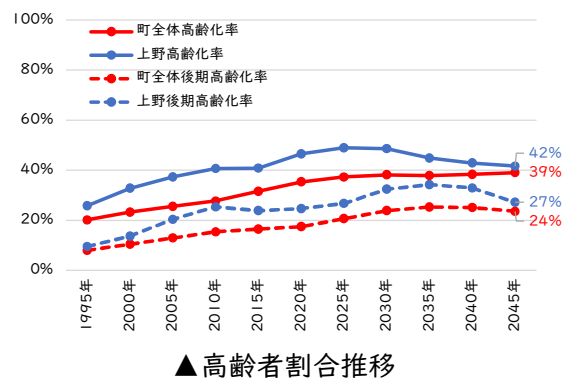
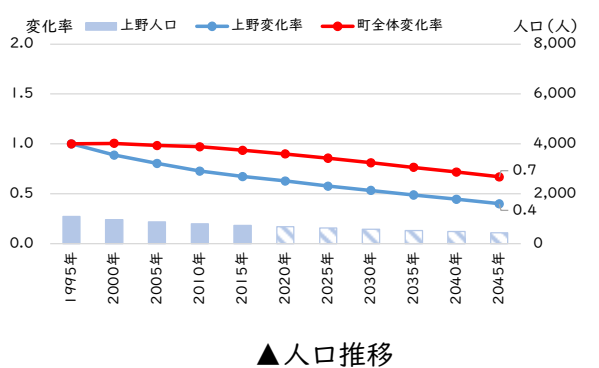
(6) 水越地区



(7) 七滝地区

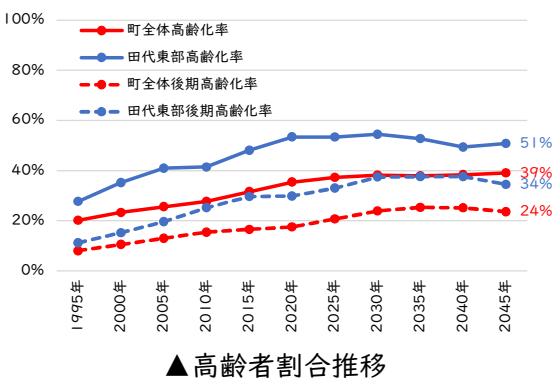
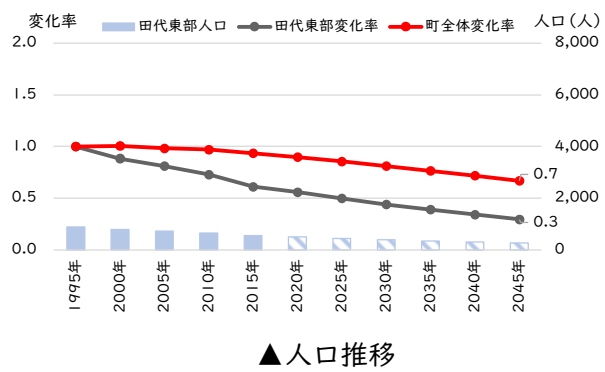


(8) 上野地区

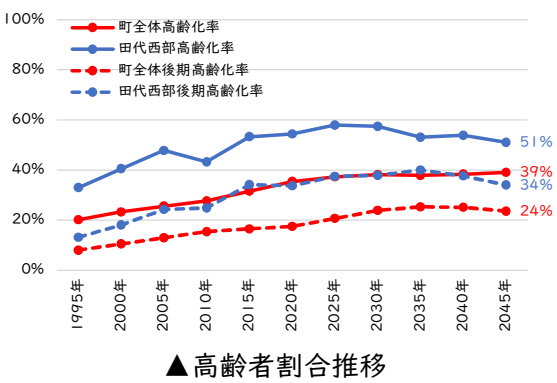
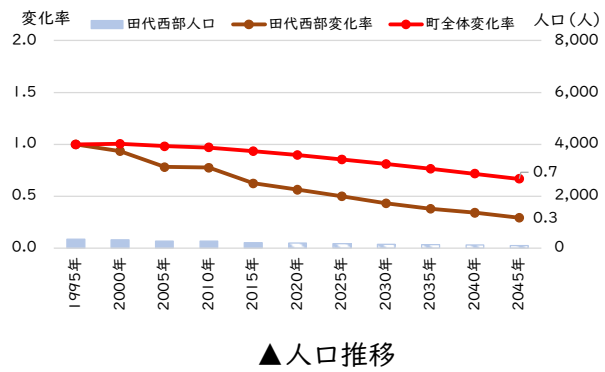


※2020 年以降推計値

(9) 田代東部地区



(10) 田代西部地区

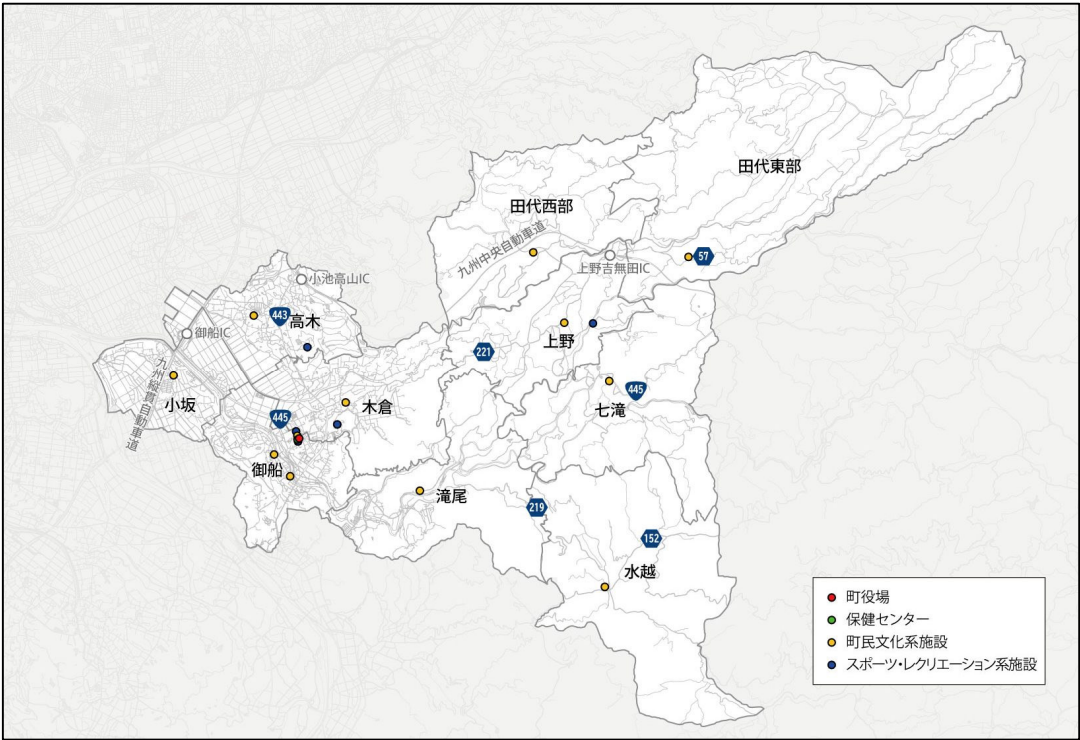


※2020 年以降推計値

3.3 施設立地

1) 公共施設・教育施設

- ◆役場や保健センター、スポーツ・レクリエーション施設は、役場近くに立地しており、町民文化系施設（公民館など）は、旧小学校区ごとに立地しています。
- ◆教育施設は小学校から大学までの教育機関が整備されており、小学校が 6 校、中学校と高等学校、大学が 1 校ずつ立地しています。
- ◆七滝中央小学校は小規模特認校の指定を受け、町内全域から児童を受け入れています。

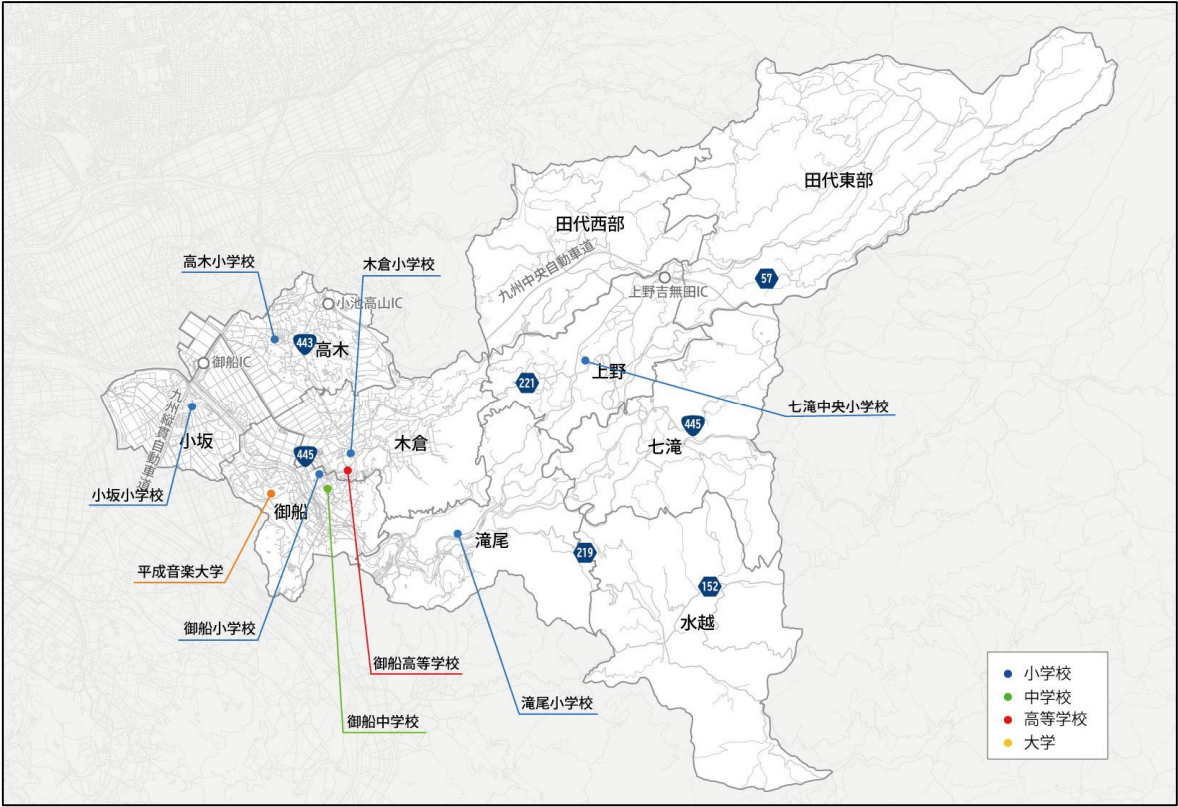


▲ 公共施設分布図

▼ 公共施設一覧表(抜粋)

種別	施設名	所在地
町役場	御船町役場	御船町御船995-1
保健センター	御船町保健センター	御船町御船995-1
町民文化系施設	街なかギャラリー	御船町御船794
	御船町カルチャーセンター	御船町木倉1168
	御船町公民館御船分館	御船町御船851-7-2
	御船町公民館滝尾分館	御船町滝尾1025-1
	御船町公民館水越分館	御船町水越4152-3
	御船町公民館七滝分館	御船町七滝2602-4
	御船町公民館上野分館	御船町上野2262
	御船町公民館田代東部分館	御船町上野5191-3
	御船町公民館北田代分館	御船町田代748-1
	御船町公民館木倉分館	御船町木倉812-1
	御船町公民館高木分館	御船町高木1635
	御船町公民館小坂分館	御船町陣2016-2
スポーツ・レクリエーション系施設	御船町運動公園	御船町高木4494-15
	御船町スポーツセンター	御船町木倉1176-1
	家畜市場跡ゲートボール場	御船町木倉1609
	御船町町民グラウンド	御船町木倉1600
	観光交流センター	御船町御船1003
	八勢眼鑑橋	御船町上野6836先

出典：御船町公民館条例、御船町公共施設等総合管理計画



▲ 教育施設分布図

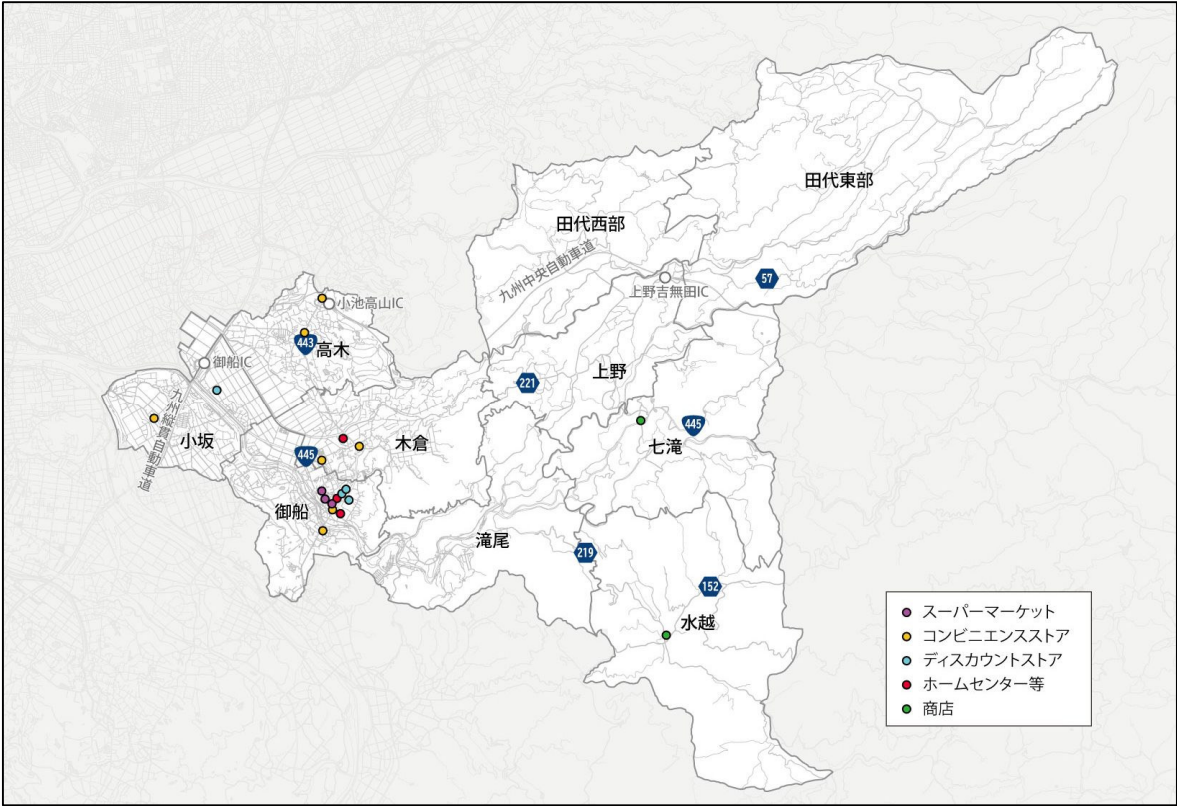
▼ 教育施設一覧表

種別	施設名	所在地
小学校	御船町立御船小学校	御船町滝川3
	御船町立小坂小学校	御船町小坂2193-2
	御船町立高木小学校	御船町高木1633
	御船町立木倉小学校	御船町木倉954
	御船町立七滝中央小学校	御船町上野1500
	御船町立滝尾小学校	御船町滝尾934-1
中学校	御船町立御船中学校	御船町辺田見55
高等学校	熊本県立御船高等学校	御船町木倉1253
大学	平成音楽大学	御船町滝川1658

出典：御船町 HP など

2) 商業施設・医療施設

- ◆商業施設は、役場周辺の平坦部に集中しており、山間部には数店舗あるのみとなっています。
- ◆医療施設も、平坦部に多く立地しています。

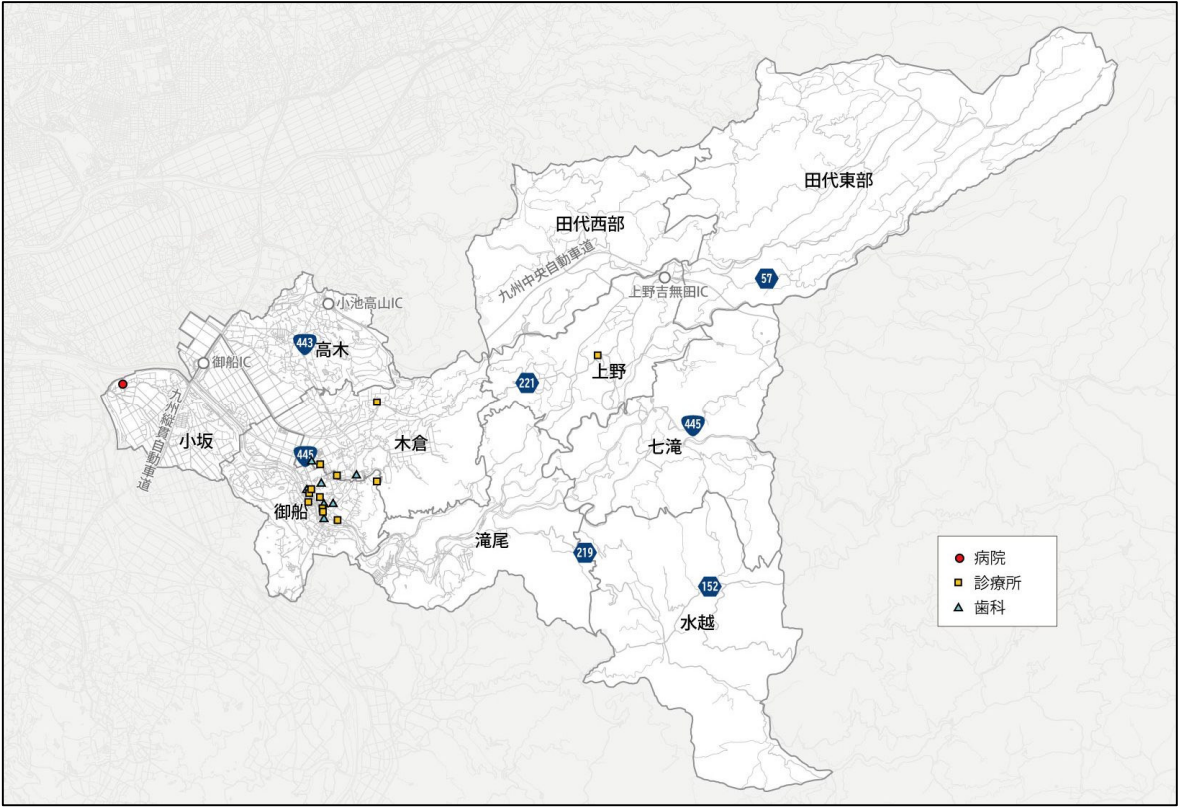


▲ 商業施設分布図

▼ 商業施設一覧表

種別	施設名	所在地
スーパー マーケット	(株)マルエイ御船店	御船町御船1041-1
	マルシヨク御船店	御船町辺田見353
	よかもんね御船店	御船町御船1067
コンビニエンス ストア	セブンイレブン 御船高木店	御船町高木3220-1
	セブンイレブン 御船木倉店	御船町木倉935
	ローソン 熊本御船辺田見店	御船町辺田見372-1
	ローソン 御船スポーツセンター前店	御船町木倉1127-1
	ローソン 小池高山インター店	御船町高木4892
	ファミリーマート 熊本御船辺田見店	御船町辺田見1265-3
	ファミリーマート 熊本御船豊秋店	御船町豊秋680-1
ディスカウント ストア	ディスカウントドラッグコスモス御船店	御船町辺田見153-1
	ドラッグストアモリ御船店	御船町辺田見221-1
	ダイレックス御船店	御船町辺田見182-1
	コストコホールセール 熊本御船倉庫店	御船町小坂689-1
ホームセンター 等	コメリハード&グリーン御船店	御船町木倉387
	ホームワイド御船店	御船町辺田見201-1
	ヤマダデンキテックランド御船店	御船町辺田見345
商店	中田商店	御船町七滝2100
	横山商店	御船町水越2418

出典：iタウンページなど



▲ 医療施設分布図

▼ 医療施設一覧表

種別	施設名	所在地
病院	希望ヶ丘病院	御船町豊秋1540
診療所	大久保耳鼻咽喉科医院	御船町辺田見410-1
	古閑整形外科胃腸科医院	御船町上野1536
	たかぞえ内科循環器内科クリニック	御船町御船948
	特別養護老人ホーム グリーンヒルみふね	御船町辺田見840-9
	みふね眼科	御船町辺田見410-1
	藤岡医院	御船町御船1061
	小糸整形外科	御船町木倉1182
	養護老人ホームオアシス	御船町木倉4780
	田上皮ふ科クリニック	御船町辺田見34-1
	榊田泌尿器科外科医院	御船町御船903
	熊本県御船保健所	御船町辺田見396-1
	牟田内科医院	御船町御船935
歯科	入江歯科医院	御船町辺田見366-1
	江藤歯科医院	御船町御船1028-1
	山内歯科クリニック	御船町木倉22-4
	若葉歯科医院	御船町辺田見444-8
	うえだFAMILY歯科	御船町木倉1369-2
	かんべ歯科クリニック	御船町御船937-2
	おおた歯科クリニック	御船町辺田見201-1

出典：熊本県医療施設一覧

3) 町営住宅及び災害公営住宅

- ◆町内には町営住宅が 13 団地、平成 28 年に発生した熊本地震で被災した方のための災害公営住宅が 7 団地、単独住宅が 4 団地整備されています。
- ◆平坦部の人口が集中しているエリアへの整備が多いほか、山間部にも点在しています。

▼ 町営住宅一覧

番号	団地名	整備戸数	入戸数
①	牛ヶ瀬団地	5	3
②	茂生寺団地	6	4
③	5丁目団地	3	3
④	平原団地	24	13
⑤	東禅寺団地	35	21
⑥	観音院団地	28	24
⑦	妙見坂団地	15	14
⑧	下高野団地	16	12
⑨	滝尾団地	16	12
⑩	辻団地	32	30
⑪	玉虫団地	88	64
⑫	七滝団地	4	3
⑬	中原団地	81	73

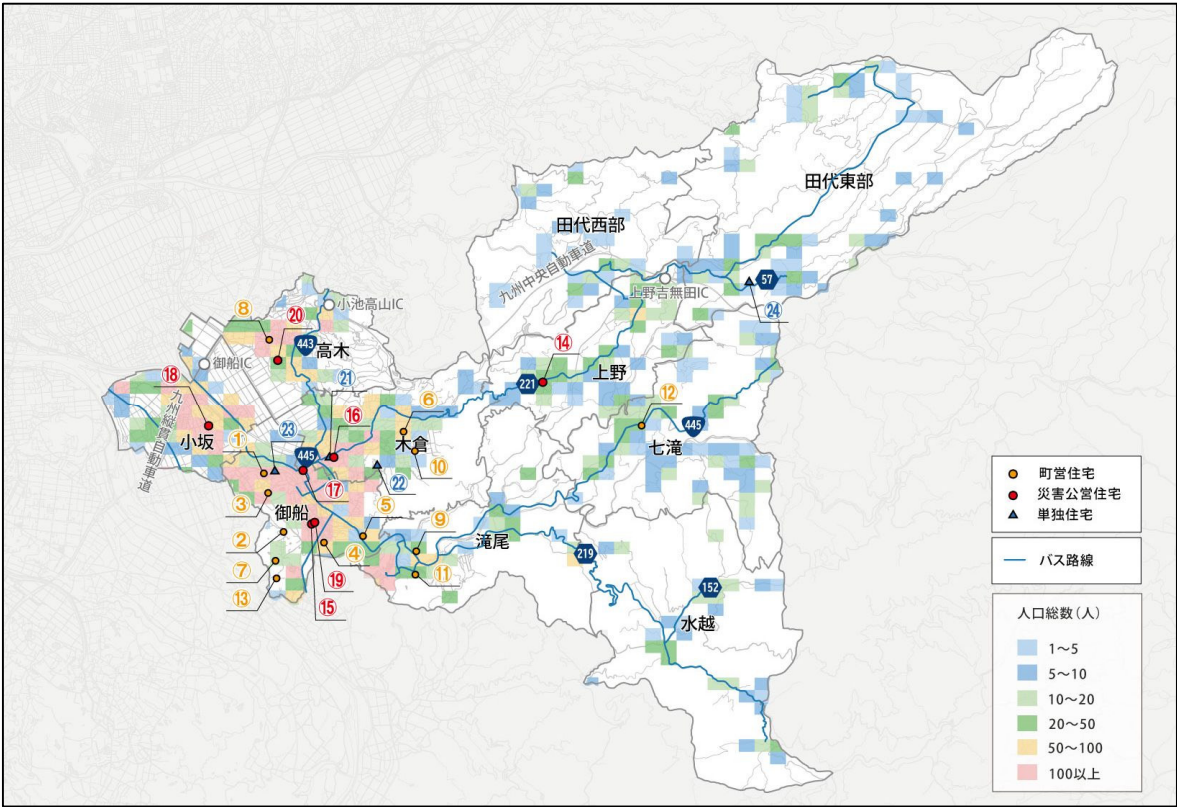
▼ 災害公営住宅一覧

番号	団地名	整備戸数	入戸数
⑭	古閑迫団地	10	9
⑮	一丁目第2団地	20	20
⑯	木倉団地	8	8
⑰	旭町団地	10	10
⑱	小坂団地	19	18
⑲	一丁目第1団地	20	20
⑳	上高野団地	13	13

▼ 単独住宅一覧

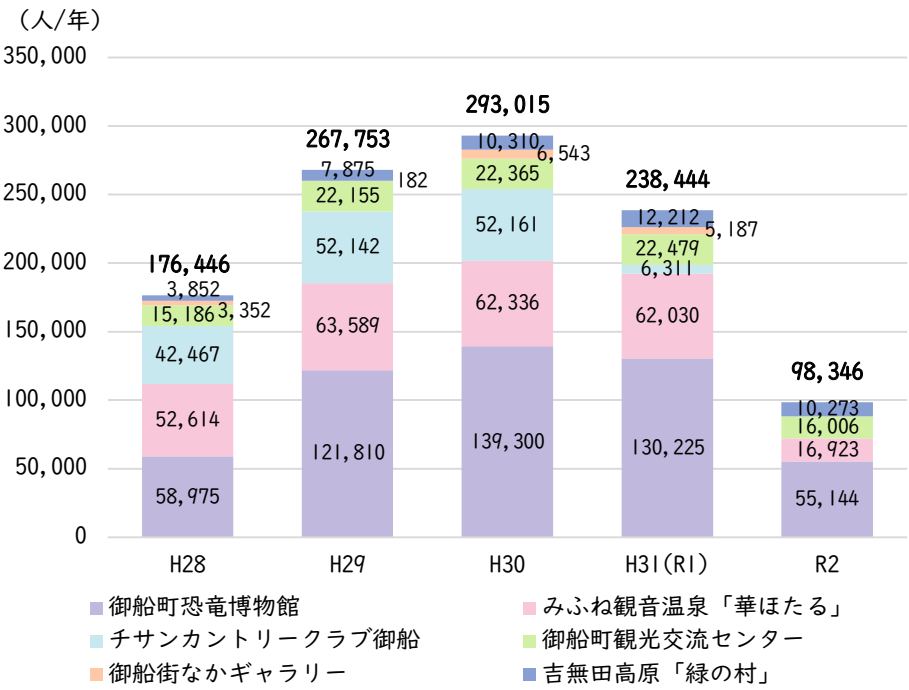
番号	団地名	整備戸数	入戸数
㉑	西木倉団地	8	6
㉒	南木倉団地	28	22
㉓	滝川団地	17	14
㉔	田代東部団地	13	10

令和 4 年 6 月末時点

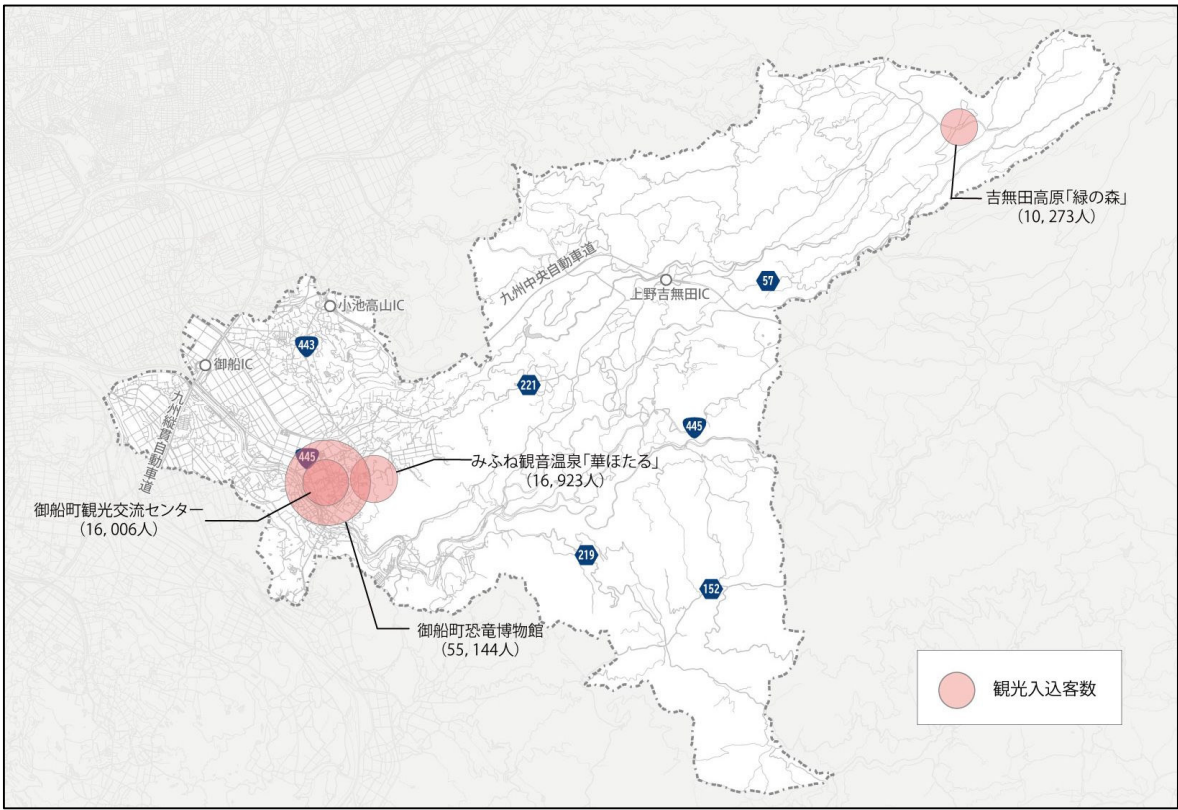


▲ 人口分布と町営住宅、災害公営住宅及び単独住宅整備箇所図

出典：平成 27 年国勢調査
御船町資料



▲ 施設別観光入込客数の推移

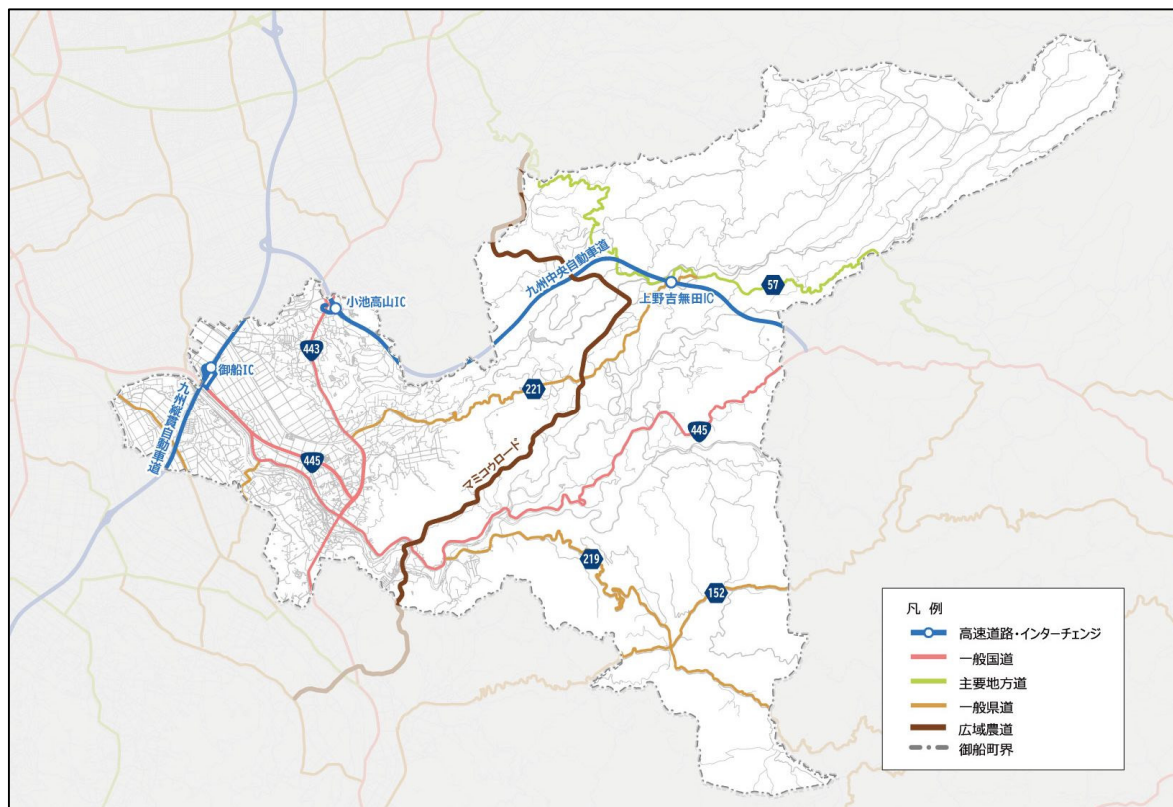


▲ 施設別観光入込客数(令和2年)

※みふね観音温泉「華ほたる」は令和2年3月31日に閉館
上図のみふね観音温泉「華ほたる」は3カ月間のデータ

5) 交通インフラ

- ◆御船町内には、九州縦貫自動車道と九州中央自動車道に3つのインターチェンジが立地しています。
- ◆平坦部から山間部、近隣市町村へと繋がる一般国道や主要地方道、一般県道、広域農道（マミコウロード）が整備されています。



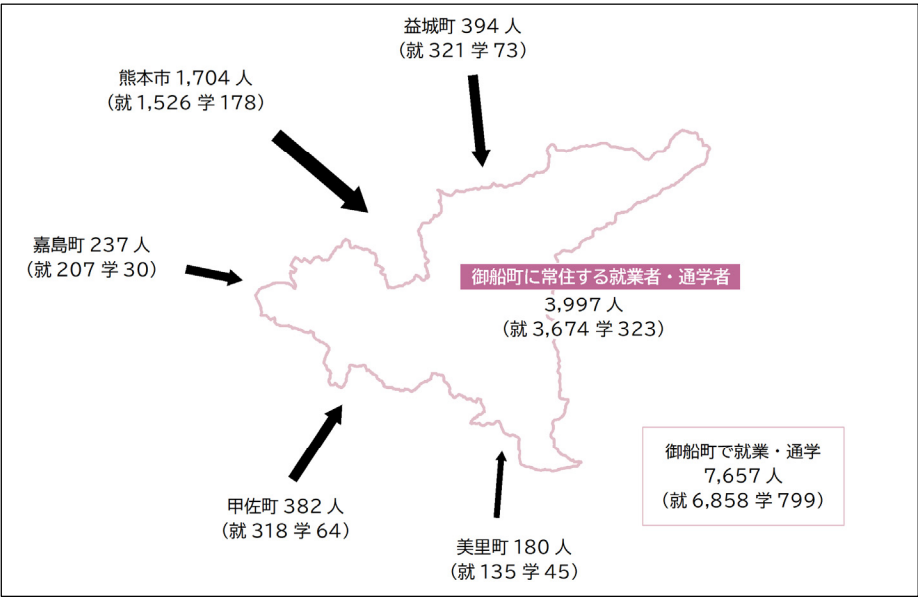
▲ 道路網図

出典：国土数値情報

3.4 移動の状況

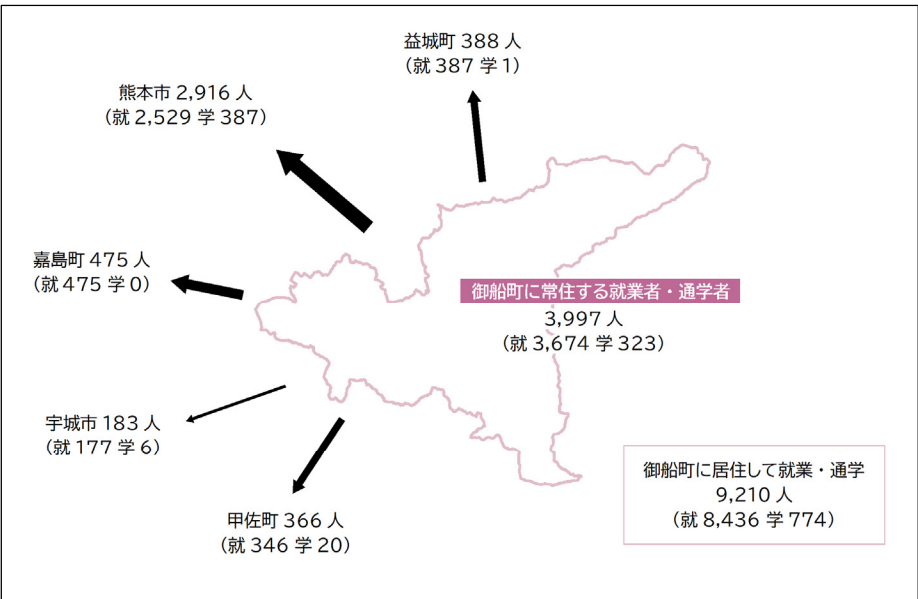
1) 通勤通学移動

- ◆御船町内で就業・通学する人のうち、町内居住者が約 5 割を占めています。その他、熊本市内から約 2 割のほか、周辺市町から御船町内への通勤・通学移動も見られます。
- ◆御船町居住者のうち、町内で就業・通学している人は約 4 割であり、残りの約 6 割は町外へ通勤・通学移動しており、熊本市内への移動が約 3 割を占めます。



▲ 通勤通学による御船町内への移動(町外→町内)

出典：平成 27 年国勢調査

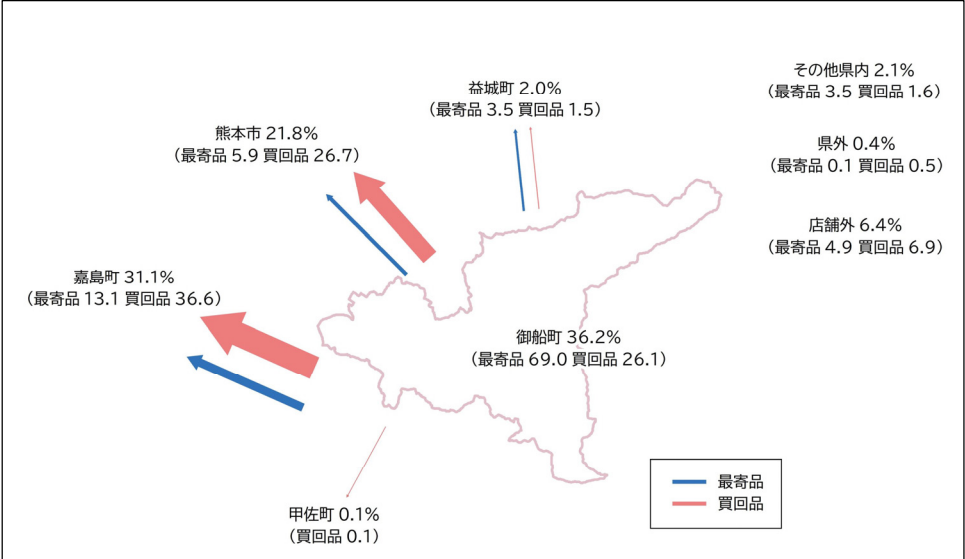


▲ 通勤通学による御船町からの移動(町内→町外)

出典：平成 27 年国勢調査

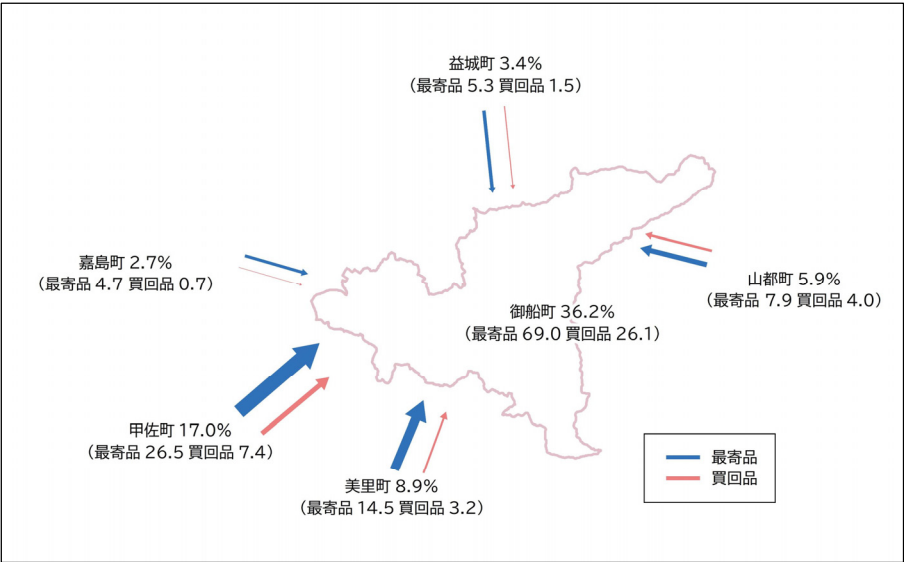
2) 買い物移動

- ◆御船町の全品目合計の地元購買率は約 4 割、最寄品では約 7 割、買回品は約 3 割となっています。
- ◆買回品の買い物先は、嘉島町や熊本市内など町外へ移動する方が多い傾向にあります。
- ◆町外から御船町内への買い物移動では、甲佐町から約 2 割の来訪があります。



▲ 御船町民の買い物での移動先

※御船町内の方の買い物先割合
出典：平成 27 年熊本県消費動向調査報告書



▲ 御船町内への買い物移動

※御船町内へ買い物に来る各町の割合
出典：平成 27 年熊本県消費動向調査報告書

最寄品：生鮮食品、一般食品、日用雑貨品
買回品：洋服、靴・履物類、電化製品、本・雑誌、化粧品・医薬品、時計・メガネ、スポーツ・レジャー用品、贈答品

地域公共交通の現状

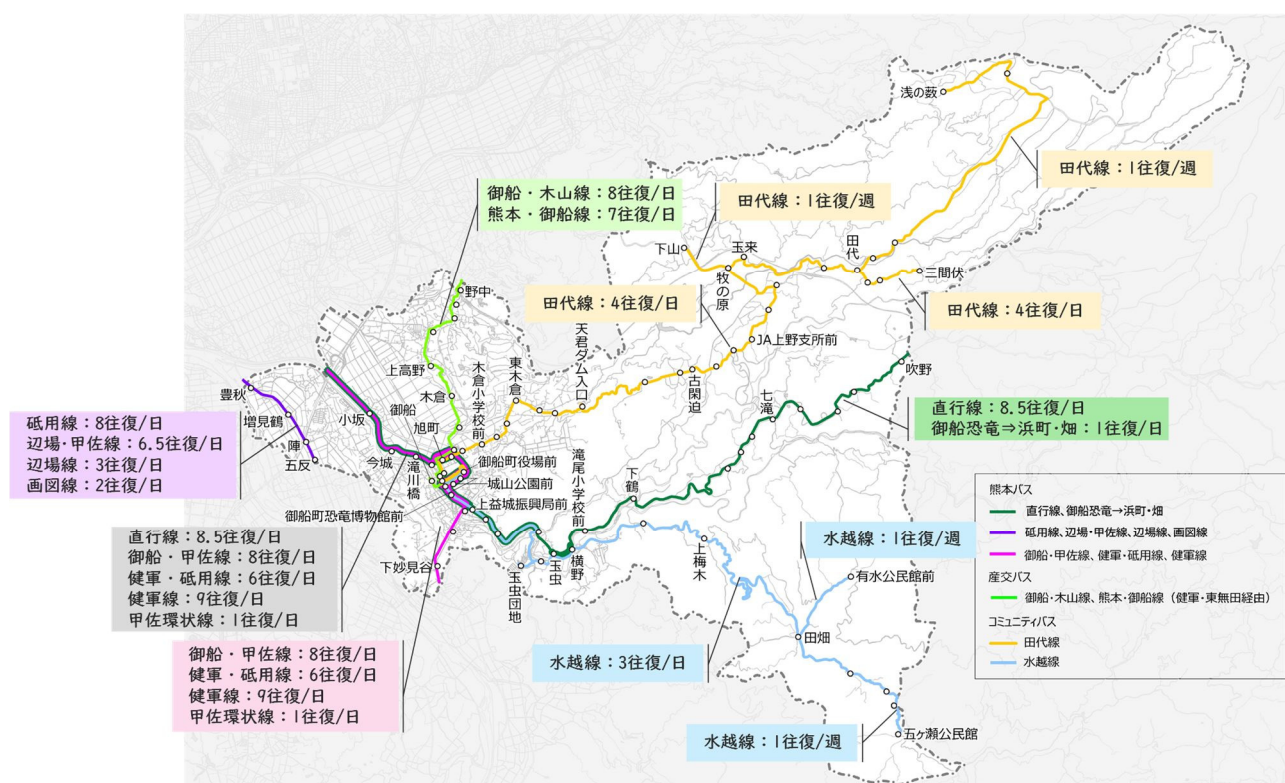
4.1 路線バス・コミュニティバス

1) 運行状況

- ◆御船町内では、路線バス 12 路線、コミュニティバス 2 路線が運行されています。
- ◆旭町バス停の停車便数が最も多く、7 路線、51.5 往復/日（平日）が停車しています。
- ◆コミュニティバスの浅の藪行きや五ヶ瀬公民館行きは、木曜日のみ 1 往復の運行となっています。

▼ 路線バス・コミュニティバス路線一覧

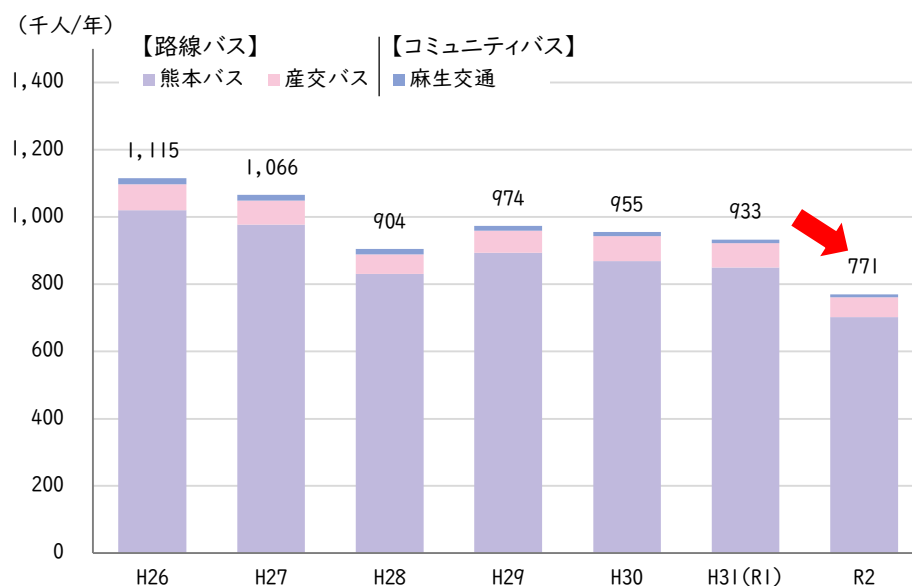
No.	路線名	運行事業者
1	直行線 (M3-2)	熊本バス
2	砥用線 (M4-2)	
3	辺場・甲佐線 (M4-1)	
4	辺場線 (M4-3)	
5	御船・甲佐線 (M3-1)	
6	桜町BT～県庁経由～砥用 (K2-5)	
7	健軍線 (K2-4)	
8	画図線 (K1-4)	
9	甲佐環状線	
10	御船恐竜→浜町・畑	産交バス
11	御船・木山線	
12	健軍・東無田経由 熊本・御船線	
13	田代線	麻生交通 (コミュニティバス)
14	水越線	



▲ 路線バス・コミュニティバス運行路線図

※往復の便数は、平日の上下線の運行本数の平均で記載

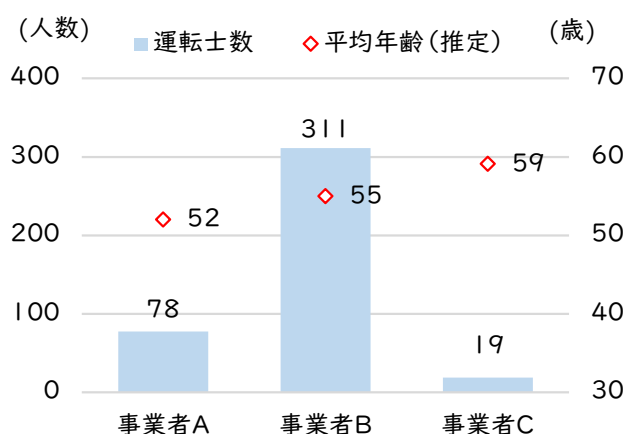
- ◆人口減少や熊本地震等の影響により、路線バスとコミュニティバスともに、輸送人員は減少傾向となっています。
- ◆令和元年度以降、新型コロナウイルス感染拡大による影響もあり、大きく減少しています。



▲ 輸送人員の推移

2) 運転士の状況

- ◆御船町外を運行する営業所も含めた運転士の人数は、営業エリアが異なるため様々ですが、各社とも人材不足が深刻化しています。
- ◆運転士の平均年齢は、各社とも50歳以上となっており、高齢化も懸念されています。

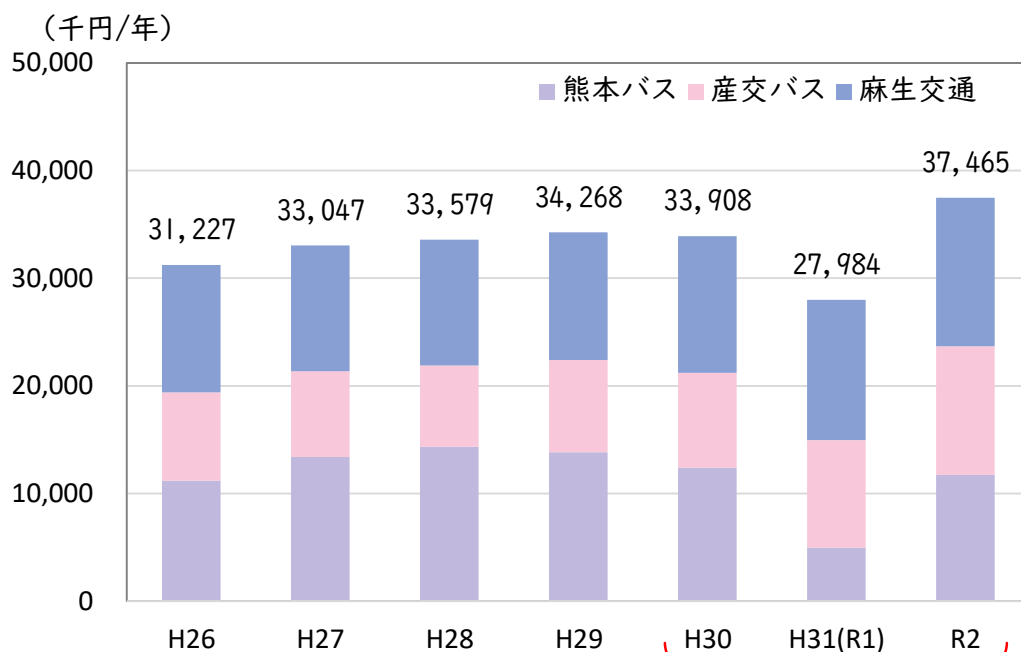


▲ 事業者別の運転士の人数と平均年齢(推定)

※御船町外の運行含む

3) 行政支援

◆輸送人員の減少に伴う助成金額増加のため行政負担が拡大しています。



▲ 補助金交付額の推移

熊本地震の特例措置期間

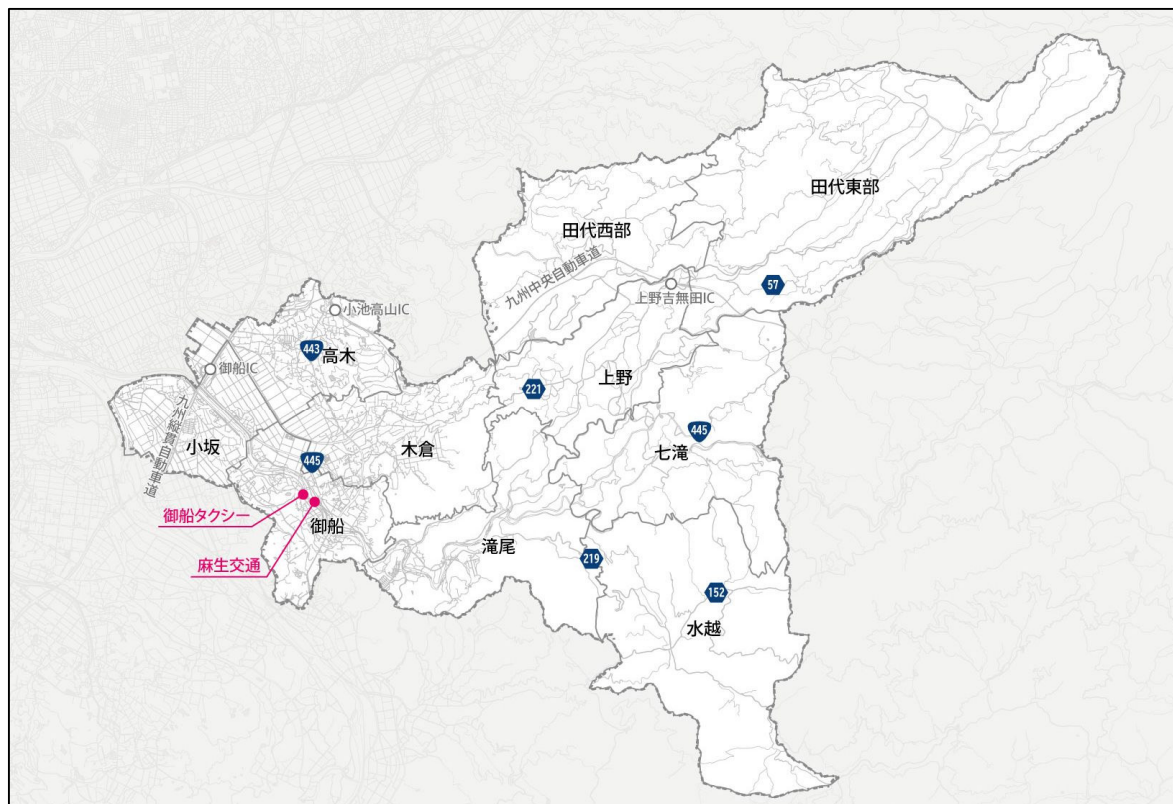
※H30～R2 は熊本地震の特例措置があり、実際の交付額とは異なる。

グラフは、特例措置がなかった場合の額を示している。

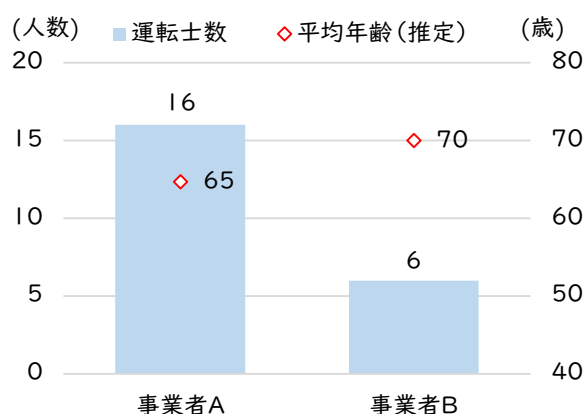
※H31 (R1) は、サクラマチクマモトの開業に伴い、バス利用者が増加したため、熊本バスへの交付額が減少している。

4.2 タクシー

- ◆御船町には 2 社のタクシー事業者があり、主に高齢者の町内での通院、買い物移動や、町外へのおでかけ移動などを担っています。
- ◆運転士の平均年齢は、各社とも 65 歳以上となっており、高齢化が懸念されています。



▲ 町内のタクシー事業者



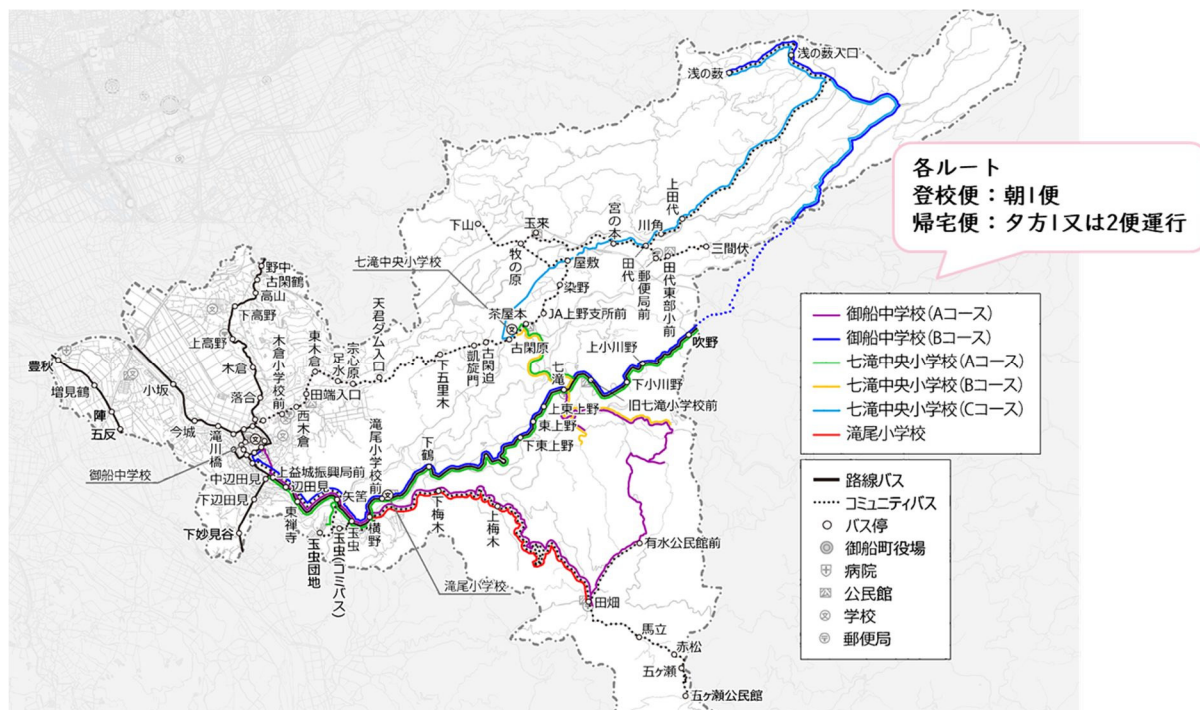
▲ 事業者別の運転士の人数と平均年齢 (推定)

※御船町外の運行含む

4.3 その他の移動支援

1) スクールバス

- ◆統廃合された小・中学校区の児童・生徒を対象に、スクールバスを運行しています。
- ◆路線バスやコミュニティバスの運行路線沿線に住み、バスを利用できる児童・生徒はバスを利用しており、町から定期代を支給しています。



▲ スクールバスと路線バス・コミュニティバス運行路線

▼ スクールバス利用者数(令和3年度)

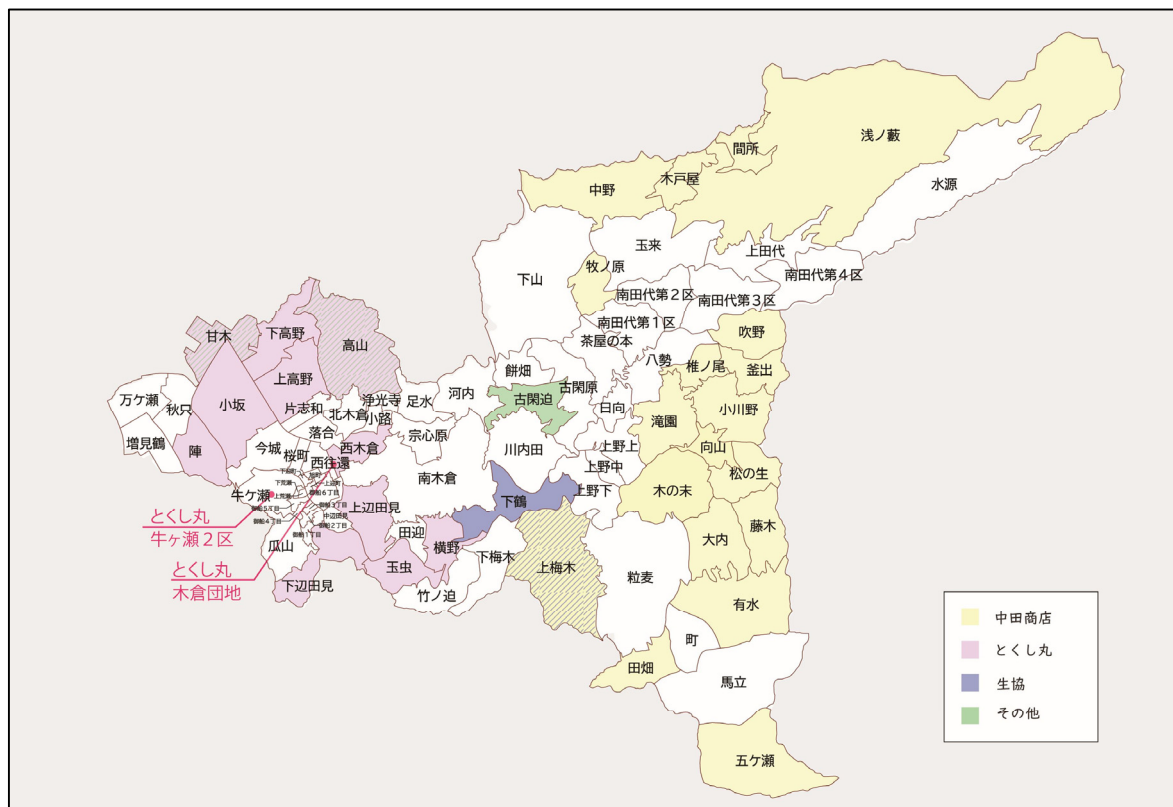
学校名	コース	利用者数
御船中学校	A	7人
	B	11人
七滝中央小学校	A	15人
	B	5人
	C	19人
滝尾小学校		2人

2) 移動サービス等に関するヒアリング結果

分類	施設・団体	ヒアリング内容
商業	マルエイ御船店	◆時間帯によって<u>満車になることがあり、駐車場が足りない状況</u>である。 ◆移動スーパー「とくし丸」と提携している。
	コストコホールセール熊本御船倉庫店	◆町内近隣の方は、フードコートのみ利用など、気軽な日常利用も見られる。 ◆他店舗では、観光と買い物をセットにしたツアー企画に協力している。
	マルシヨク御船店	◆店舗前の路線は、<u>バス路線でないため、バス利用の案内がしづらい。バス停が近く待ち環境が整っていれば、利用が増えると思う。</u> ◆<u>バスの遅延が多い</u>ことが、バスを利用しない理由となっている方も多い。
	イオンモール熊本	◆熊本バスと連携して、お客様感謝デーに 1000 円分のレシート提示で、400 円分の<u>バスチケットを配布</u>している。
教育	御船町教育委員会	◆地域からも、<u>スクールバスに一般客が乗車できないか意見があがっている。</u> ◆学校の統廃合を行った地域を対象にスクールバスを運行している他、路線バスやコミュニティバスでの通学者には定期代を支給している。
	平成音楽大学	◆<u>学校までバス路線がなく</u>、生活するうえで不便なため、御船町内に住む学生は<u>15%程度に留まり</u>、住む場所として熊本市内を選ぶ学生が多く、通学手段はシャトルバス及び自家用車に依存している。
観光	一般社団法人御船町観光協会	◆休日には、<u>駐車場が不足</u>しており、来訪者に迷惑をかけている。 ◆路線バスの便数が少なく、バスでの来訪をおすすめしづらい状況である。 ◆<u>バス車体にかっこいいラッピングをすると親しまれるもの</u>となると思う。
福祉	社会福祉法人御船町社会福祉協議会	◆元気クラブやいきいきトレーニング教室参加者のうち、<u>希望者には送迎サービスを行っている。</u> ◆<u>近所の方同士の乗り合わせも多いが、事故への懸念が大きい。運転される方も高齢のため、家族に止められている。</u> ◆新型コロナウイルス感染拡大の影響で<u>サロン等を休止</u>していたことで、<u>高齢者の方は身体の機能低下が進み、介護や入院に移行した方もおり、健康維持のためにも、外出することの重要性を痛感している。</u>
	熊本県高齢者障害者福祉生活協同組合	◆自治体等が自家用有償運送を始める際の支援として、シンポジウムの開催や運転者講習を行っている。 ◆公共交通だけでなく、移動サービスを行っている団体等を含め、地域のために議論すべきである。 ◆<u>移動手段が確保されないと免許返納は進まない。</u> ◆国民全員が支える考えて移動を確保する方法が必要となっている（移動権の保証など）。
	NPO 法人 SK ウェルネス	◆<u>移動手段がないため、運転免許証を手放せない方も多い</u>（100 歳近くの方も運転している）。 ◆山間部から中心部まで行く際、タクシーを利用すると往復 1 万円を超えるため、なかなか利用できないと聞く。 ◆<u>バスが通っていても、バス停まで遠く使いづらい</u>状況もある。

3) 移動販売サービスエリア

◆住民や利用者が移動するサービスだけでなく、利用者のニーズによりサービスが移動する移動販売も複数の店舗で実施されています。



▲ 移動販売サービスエリア

資料：令和2年度御船町移動販売（2020年10月1日時点）

御船町社会福祉協議会提供資料より作図

※その他、よかもんね御船店では平坦部の買い物宅配サービスを実施

5

地域公共交通の利用実態・ニーズ

5.1 各種調査の概要

1) 町民アンケート

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■地域住民（18 歳以上） ■配布数：4,900 人 ※旧小学校区（10 地区）単位での分析が可能となるよう、地区別人口からサンプル数を設定 ⇒平坦部では無作為抽出配布、山間部は全員へ配布 ■回収数：1,873 票（回収率 38%） 有効票：1,868 票
配布・回収方法	■郵送による配布・回収
調査方法	■調査票への記入式
調査期間	■令和 3 年 9 月 15 日（水）～10 月 4 日（月）
調査内容	■世帯票（山間部では個人のある日の行動） ・世帯構成員の属性（性別、年齢、職業、運転免許証保有状況など） ・特定日の行動（目的・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯など） ■個人票 ・日常の交通行動（目的・目的地、頻度、利用交通手段、時間帯など） ・地域公共交通の利用状況（目的・目的地、時間帯、頻度など） ・地域公共交通を利用する・しない理由 ・地域公共交通へのニーズ（サービス水準、経由地、運行形態など） ・地域公共交通の今後の利用意向 ・地域公共交通維持への協力（人的・金銭的負担等）の意向 ・属性（性別、年齢、職業、自家用車保有状況など） ・運転免許証について（運転免許証保有状況、自主返納について）など

2) 高校生アンケート

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ 熊本県立御船高等学校に通学する 1、2 年生 ■ 配布数:330 人 ■ 回収数:299 票 (回収率 91%)
配布・回収方法	■ 学校へ依頼し、配布・回収
調査方法	■ 調査票への記入式
調査期間	■ 令和 3 年 9 月 10 日 (金) ~ 9 月 28 日 (火)
調査内容	■ 登下校時の利用交通手段、時間、立寄り先などの移動実態を把握 ○ 通学時の公共交通の利用実態 (交通手段、頻度、経路、雨の日の状況) ○ 休日や放課後の公共交通の利用実態 (目的地、頻度、経路) ○ 公共交通に対する改善要望 など

3) 公共交通利用者アンケート

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ 御船町内を運行する路線バス、コミュニティバス利用者 ■ 回収数:119 票 (うち WEB36 票)
配布・回収方法	■ 調査員による配布・郵送回収 ■ バス車内への留め置き・郵送回収 ■ WEB アンケート
調査方法	■ 調査票への記入式
調査期間	■ 令和 3 年 10 月 7 日 (木) ~ 10 月 26 日 (火)
調査内容	■ 実際に利用されている立場での利用状況や改善点を把握 ○ 路線バスに関する乗車、下車等の乗降実態の把握 ○ 路線バスの運行回数、乗継ぎ、運賃、サービス改善等の必要性 ○ 最寄りバス停までの実際の距離と許容距離

4) バス停乗降者数調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■ 御船町内を運行する路線バス、コミュニティバス利用者
調査方法	■ 調査員がバスに乗り込み、乗客ごとの乗車バス停・降車バス停および、目視により属性 (乳幼児・小学性・中学生・高校生・一般・高齢者) を把握
調査期間	■ 令和 3 年 10 月 7 日 (木) 及び 12 日 (火) ※ 路線バスは 1 日間調査 ※ コミュニティバスは木曜日のみ運行する区間があるため、2 日間調査

5) 地区別懇談会

項 目	実施方法・内容等			
調査対象	■各地区の地域住民 ・参加者は、区長、民生委員、児童委員、主任児童委員、社会福祉協議会、PTA、議員及び、回覧板等で呼びかけた地区住民 ※ただし平坦部は、新型コロナウイルス感染症拡大によるまん延防止等重点措置適用中であったため、一般の方の呼びかけは実施していない。			
調査方法	■懇談会にて、直接聞き取りによるヒアリング調査 ・旧小学校区（10 地区）の地区ごとに実施。			
調査内容	■「地域にとって望ましい公共交通」をテーマに、普段の移動状況や公共交通に関する課題や意見を把握 ▼地区毎の実施日及び参加者数			
	地区名		実施日	参加者数 ※町民のみ
	平坦部	御船地区	令和 4 年 3 月 16 日(水)	25 名
		木倉地区	令和 4 年 3 月 14 日(月)	12 名
		高木地区	令和 4 年 3 月 11 日(金)	12 名
		小坂地区	令和 4 年 3 月 9 日(水)	12 名
		滝尾地区	令和 4 年 3 月 7 日(月)	12 名
	山間部	水越地区	令和 4 年 1 月 21 日(金)	8 名
		七滝地区	令和 4 年 1 月 19 日(水)	23 名
		上野地区	令和 4 年 1 月 17 日(月)	12 名
		田代東部地区	令和 4 年 1 月 13 日(木)	8 名
		田代西部地区	令和 4 年 1 月 12 日(水)	12 名

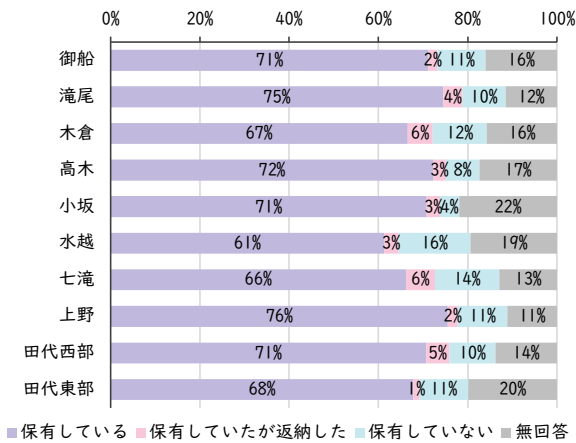
6) 交通事業者意向調査

項 目	実施方法・内容等
調査対象	■御船町内を運行する路線バス、コミュニティバス事業者
調査方法	■各事業者へ訪問し、直接聞き取りによるヒアリング調査
調査期間	■令和3年11月10日(水)、11日(木)及び16日(火)
調査内容	■公共交通を運行する立場からの公共交通の課題や問題を把握 ○事業概要(従業員数、所有台数、車両のバリアフリー化状況など) ○交通事業者の立場からの課題(人材確保、人材育成、利用促進など) ○利用者からの声 ○スクールバス混乗について(麻生交通)

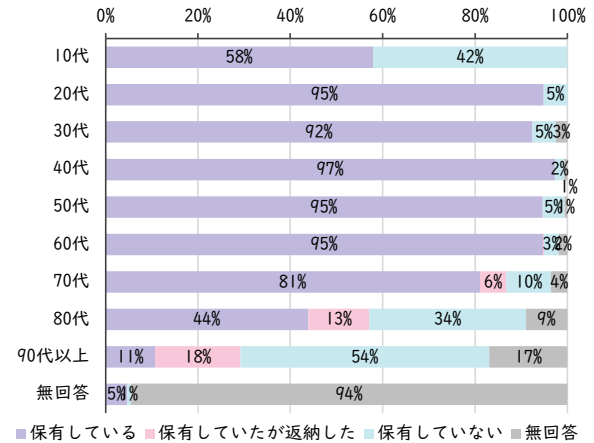
5.2 日常移動の実態

1) 運転免許証の保有状況（町民アンケート）

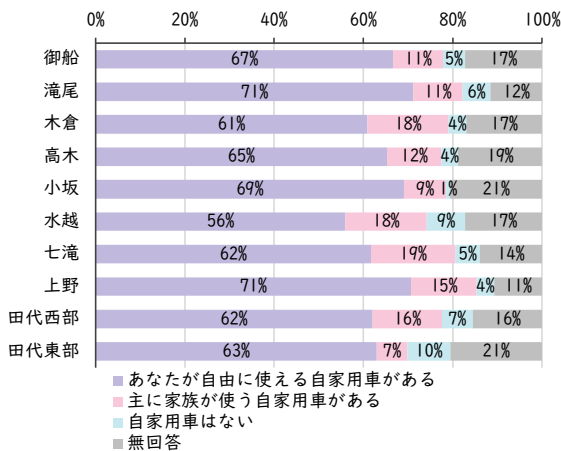
- ◆各地区とも、運転免許証保有率は 6 割以上を占め、多くの方が自由に使える自家用車を所有しています。
- ◆「できれば運転を控えたい又は免許返納したい」方が、田代西部で約 1 割存在しています。
- ◆年代別では、80 代で約 4 割、90 代以上で約 1 割が運転免許証を所有しており、そのうち 2 割弱の方は「できれば運転を控えたい又は免許返納したい」と考えています。



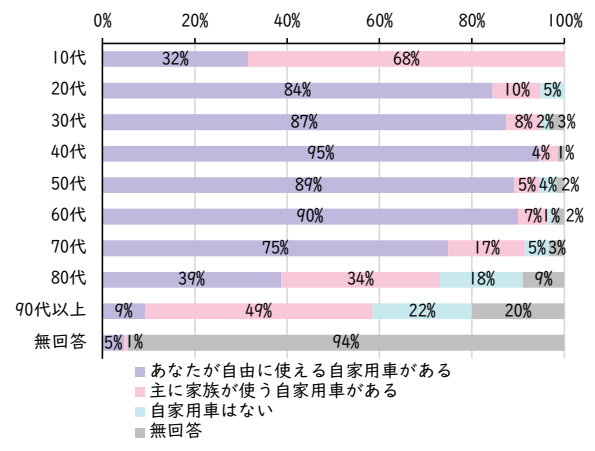
▲ 運転免許証保有状況（地区別）



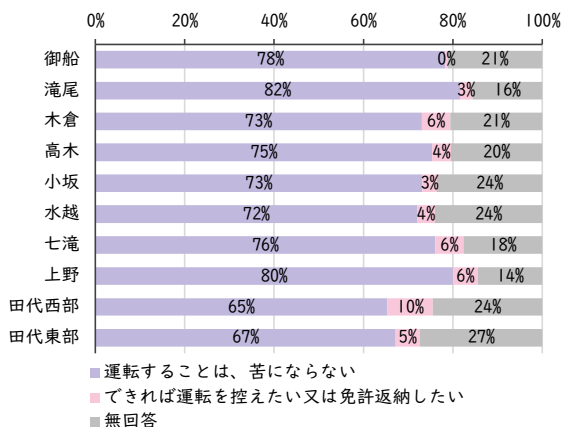
▲ 運転免許証保有状況（年代別）



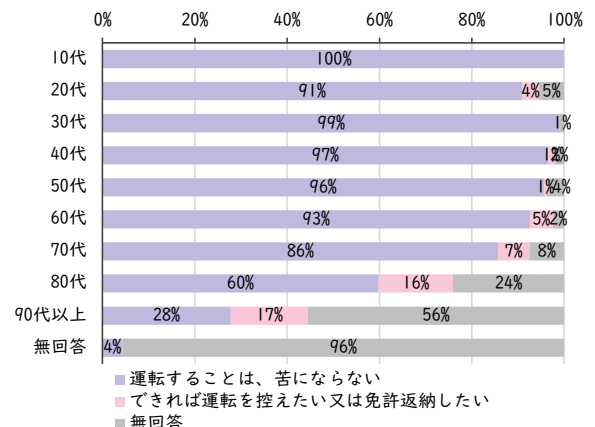
▲ 自家用車保有状況（地区別）



▲ 自家用車保有状況（年代別）



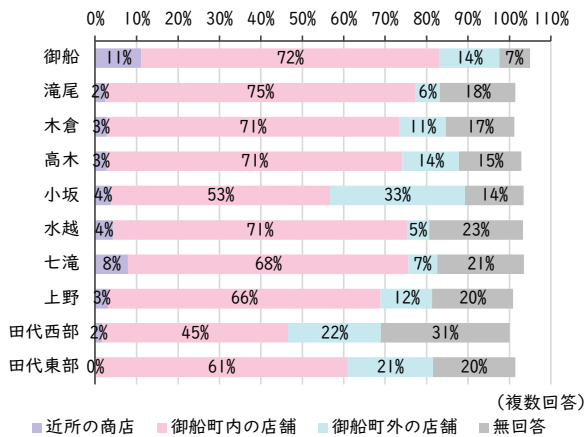
▲ 運転に対する意識（地区別）



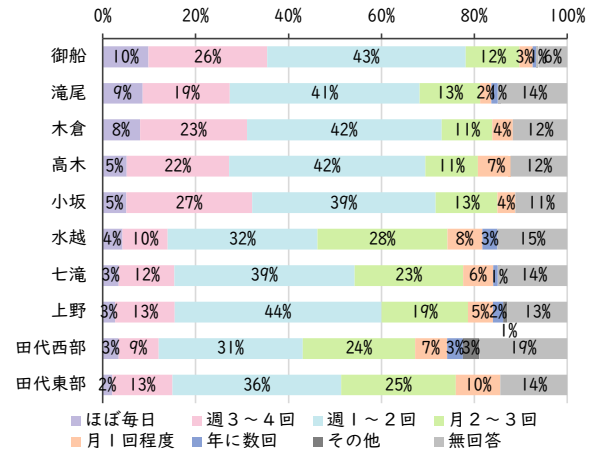
▲ 運転に対する意識（年代別）

2) 買い物移動（町民アンケート）

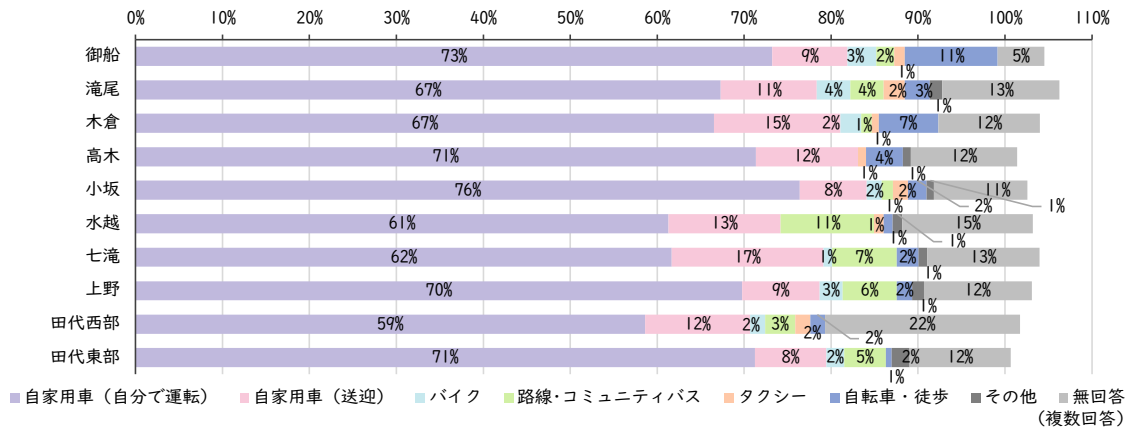
- ◆買い物移動では、町内での移動が多くを占めているものの、小坂では嘉島町、田代西部や田代東部では益城町方面など町外への移動も多い傾向となっています。
- ◆買い物頻度は、平坦部では週に3～4回以上が3割程度を占めるのに対し、山間部では2割弱に留まり、平坦部に比べ頻度が低い傾向となっています。
- ◆交通手段は、どの地区も自家用車（自分で運転）（送迎）が約8割を占めています。
- ◆買い物に行く時間帯は、朝の10時台が最も多いほか、夕方にも緩やかなピークがあります。



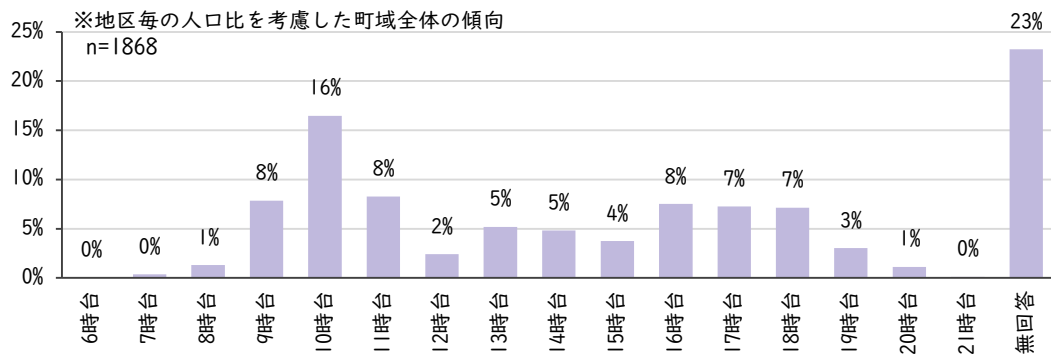
▲ 買い物での行先



▲ 買い物頻度



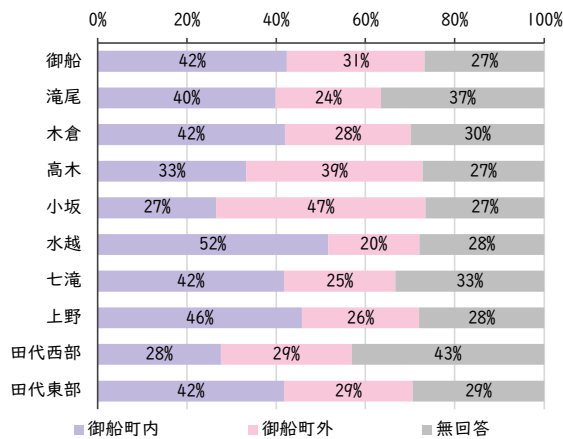
▲ 買い物移動の交通手段



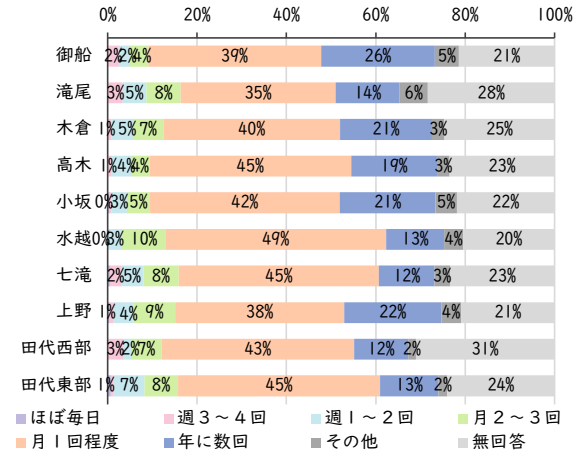
▲ 買い物に行く時間帯

3) 通院移動（町民アンケート）

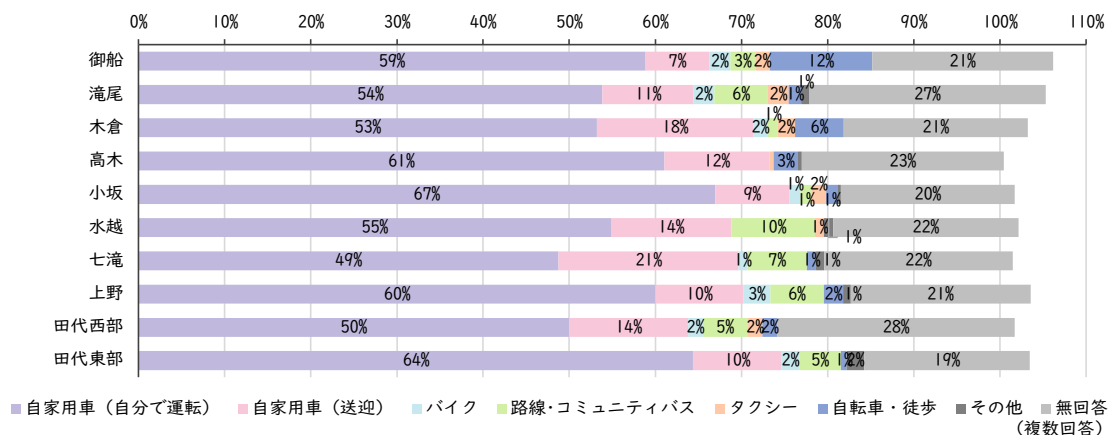
- ◆通院での行先では、各地区でばらつきがあるものの、多くの地区では町内に通院されている方が多い傾向となっています。
- ◆通院頻度は、買い物とは異なり、どの地区でも月1回程度が多い結果となっています。
- ◆交通手段は、どの地区も自家用車（自分で運転）（送迎）が約7割を占めています。
- ◆通院する時間帯は、朝の9時台を中心に午前中が多い結果となっています。



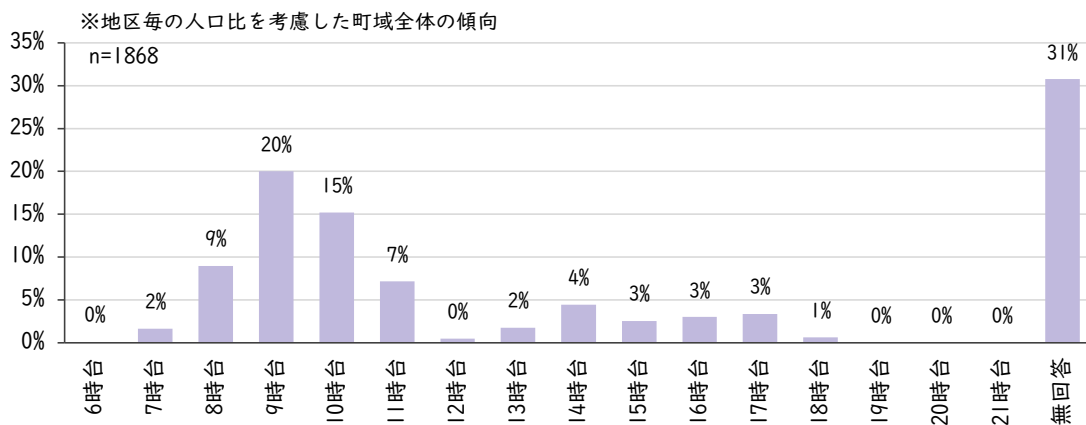
▲ 通院での行先



▲ 通院の頻度



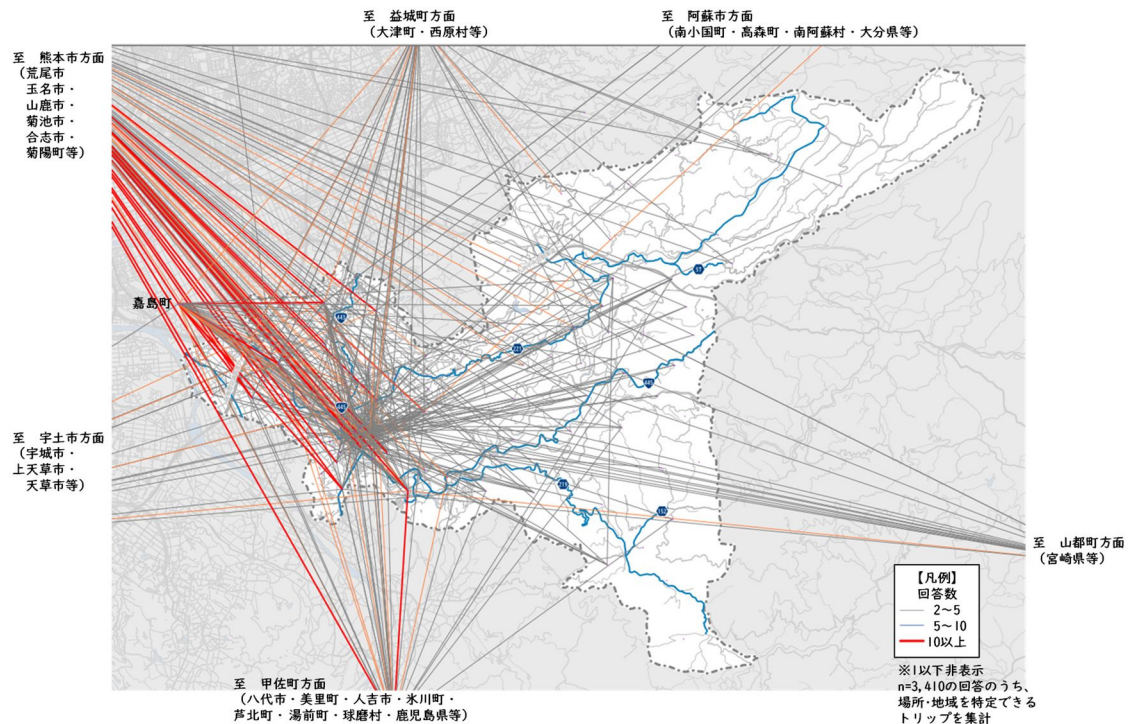
▲ 通院時の交通手段



▲ 通院する時間帯

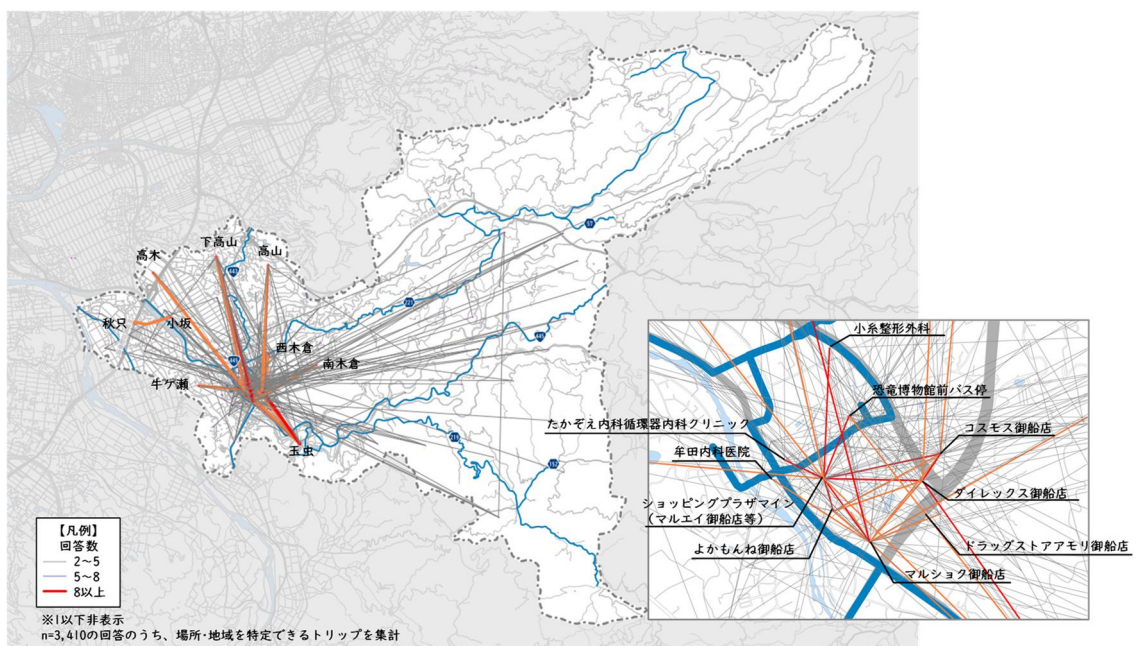
4) 日常移動（町民アンケート）

◆日常生活での移動トリップでは、熊本市方面や甲佐町方面、嘉島町等への移動が多くなっています。



▲ 日常生活の移動状況

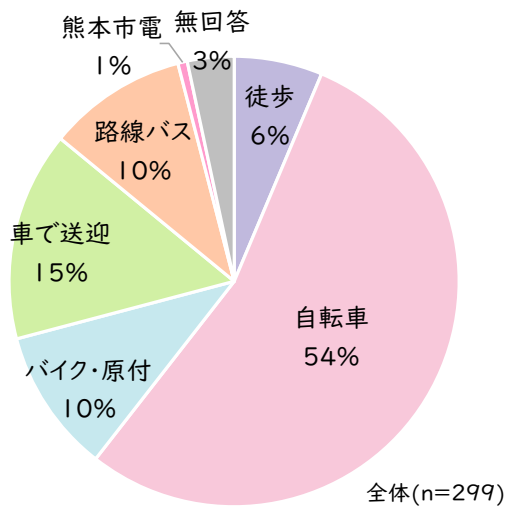
◆町内の移動では、概ね中心部から放射状に運行されるバス路線に沿った移動や、町内中心部の商業施設間の移動が多くみられます。



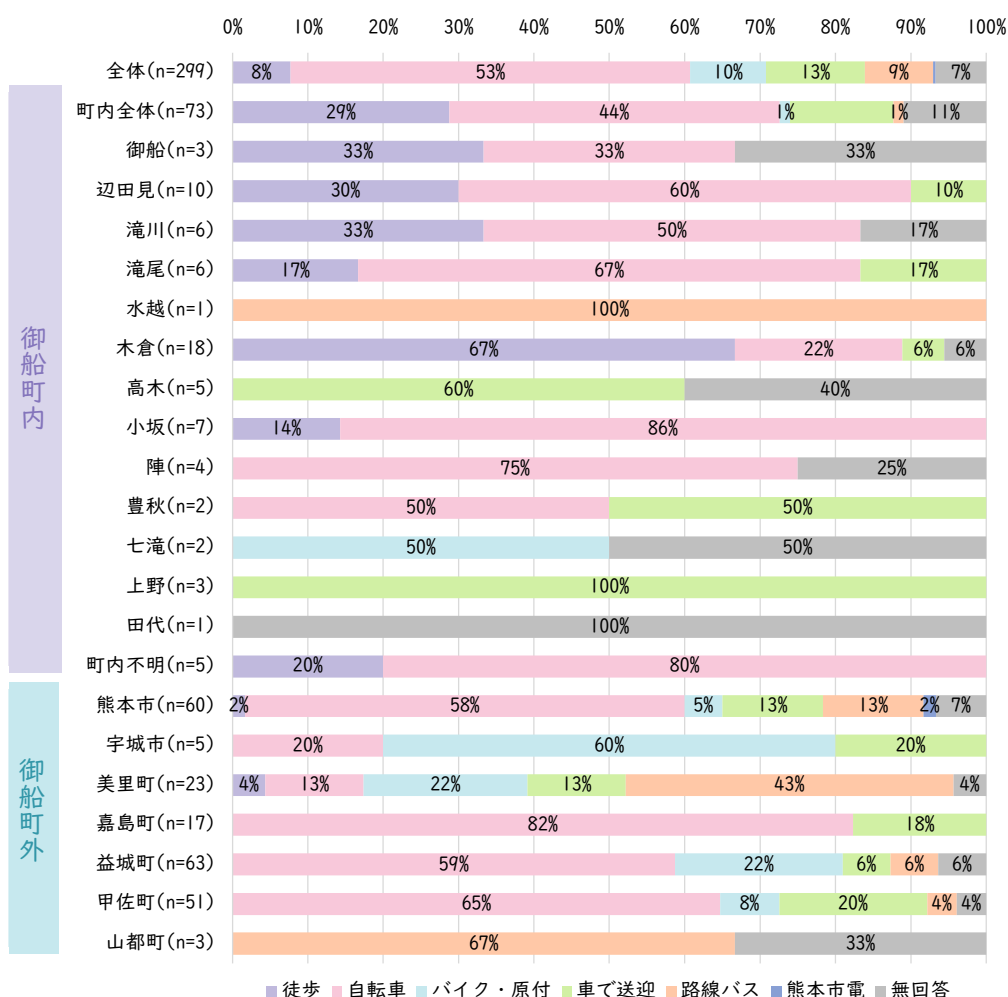
▲ 日常生活の移動状況（町内のみ）

5) 通学手段（高校生アンケート）

- ◆通学手段は自転車が半数以上を占めており、車での送迎、バイク・原付に続き、路線バスが約1割程度となっています。
- ◆路線バス利用者は、美里町や熊本市からの通学が多い傾向となっています。



▲ 通学時の代表交通手段（通学時）

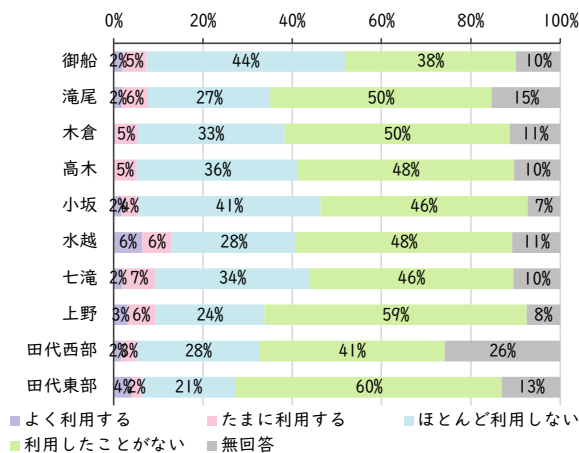


▲ 居住地の通学時の代表交通手段（通学時）

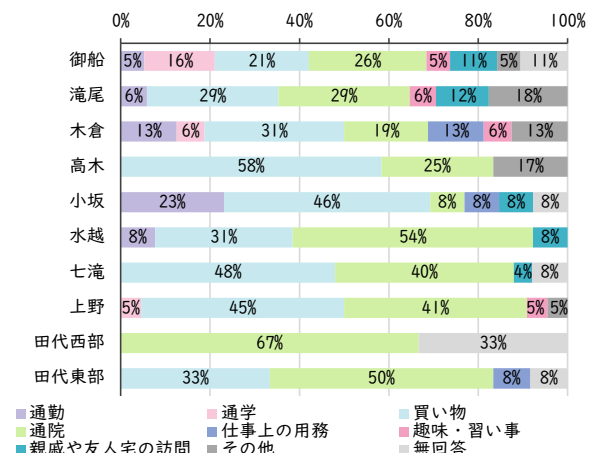
5.3 地域公共交通の利用実態

1) バスの利用状況（町民アンケート）

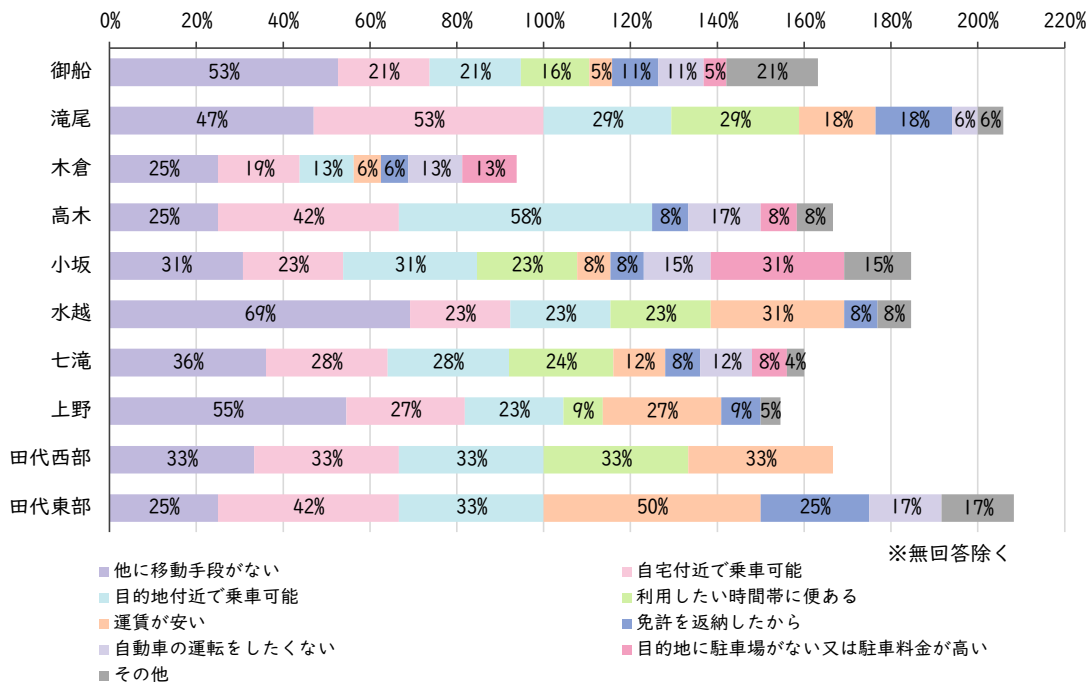
- ◆バスの利用状況は、すべての地区で「ほとんど利用しない」「利用したことがない」人が 7 割～8 割を占めています。
- ◆利用する人のバス利用時の外出目的は、平坦部では通勤・通学や買い物、通院の他、趣味等の外出時での利用も見られますが、山間部では買い物や通院など、生活に不可欠な外出での利用が多い傾向となっています。
- ◆バスを利用する理由は、「他に移動手段がない」や「自宅や目的地付近で乗降可能」であることが多く挙げられています。



▲ 普段のバス利用状況



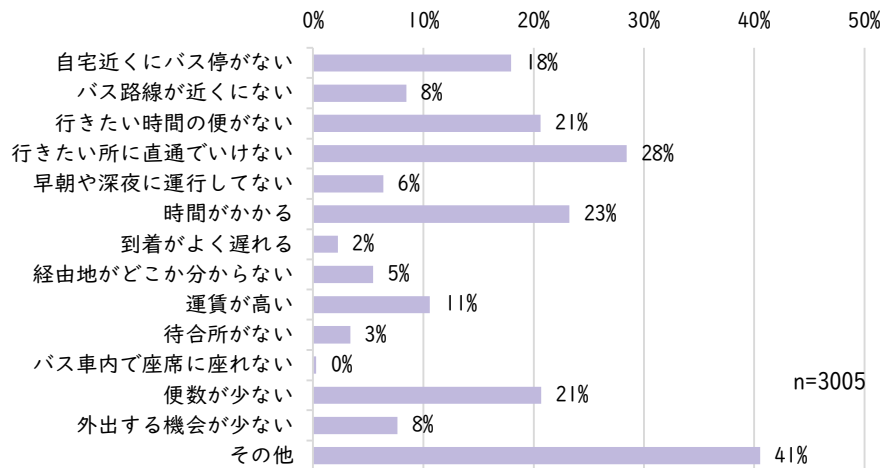
▲ バス利用時の主な外出目的



▲ バス利用者がバスを利用する理由

2) バスを利用しない理由（町民アンケート）

- ◆バスを利用しない理由は「行きたいところに直通で行けない」「時間がかかる」などのほか、「その他」で“自家用車があるから”“今はまだ運転できるから”という理由が多い傾向となっています。
- ◆地区別ごとに見ると、平坦部と山間部どちらとも同じ理由で利用しないという声が多い傾向となっています。



※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向、複数回答、無回答除く

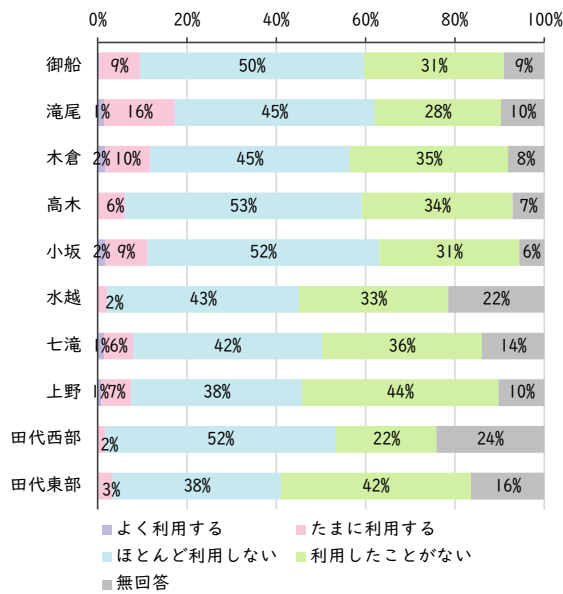
▲ バスを利用しない理由（バス未利用者のみ）

旧小学校区	自宅近くにバス停がない	バス路線が近くにない	行きたい時間の便がない	行きたい所に直通でいけない	早朝や深夜に運行していない	時間がかかる	到着がよく遅れる	経路地がどこか分からない	運賃が高い	待合所がない	バス車内で座席に座れない	便数が少ない	外出する機会が少ない	その他
御船	14%	6%	17%	31%	9%	30%	3%	5%	15%	4%	0%	16%	10%	43%
滝尾	13%	6%	30%	23%	4%	18%	1%	4%	5%	5%	0%	37%	5%	48%
木倉	17%	8%	20%	29%	3%	18%	2%	6%	7%	2%	0%	20%	9%	37%
高木	15%	11%	33%	28%	3%	22%	1%	8%	8%	2%	1%	24%	7%	38%
小坂	30%	10%	14%	29%	7%	24%	2%	6%	12%	4%	0%	21%	5%	40%
水越	15%	6%	18%	14%	3%	11%	0%	0%	6%	4%	0%	17%	0%	45%
七滝	20%	11%	17%	20%	4%	14%	2%	2%	10%	3%	0%	22%	4%	38%
上野	9%	3%	27%	25%	6%	14%	1%	5%	3%	1%	1%	24%	3%	44%
田代西部	23%	25%	28%	23%	8%	20%	5%	5%	3%	5%	0%	13%	8%	38%
田代東部	25%	16%	22%	23%	5%	14%	0%	5%	2%	1%	1%	15%	7%	30%
町全域	18%	8%	21%	28%	6%	23%	2%	5%	11%	3%	0%	21%	8%	41%

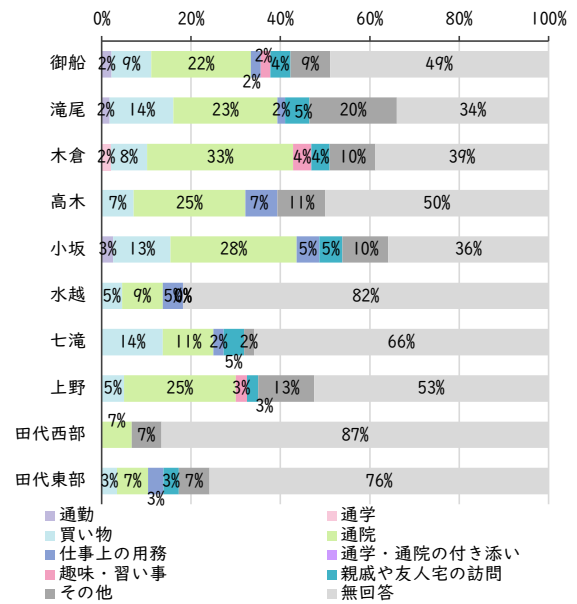
▲ 地区別のバスを利用しない理由（バス未利用者のみ）

3) タクシーの利用状況（町民アンケート）

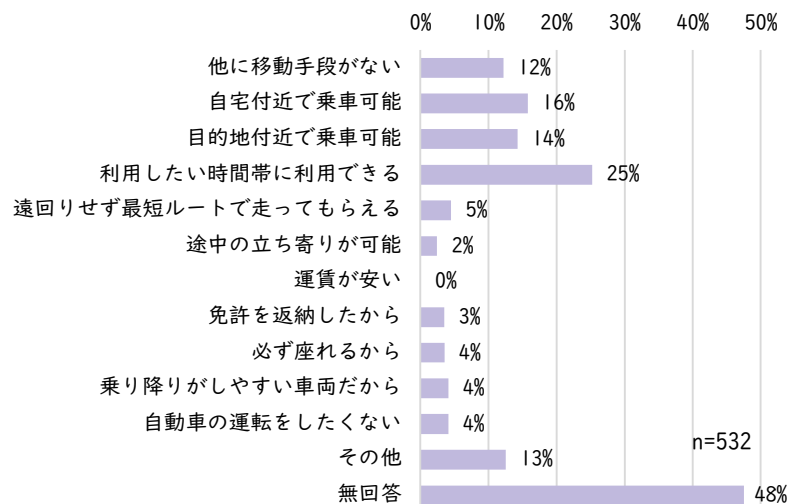
- ◆タクシーの利用頻度は、山間部に比べ平坦部の方が高い傾向にあります。
- ◆山間部でも役場周辺から遠い、水越、田代西部、田代東部の利用頻度が低い結果となっています。
- ◆タクシー利用時の外出目的は、多くの地区では「通院」が多く、七滝では「買い物」が多くなっています。
- ◆タクシーを利用する理由は「利用したい時間帯に利用できる」「自宅付近で乗車可能」など、自由度が高くドア to ドアでの移動が可能であることが理由となっています。



▲ タクシーの利用頻度



▲ タクシー利用時の主な外出目的

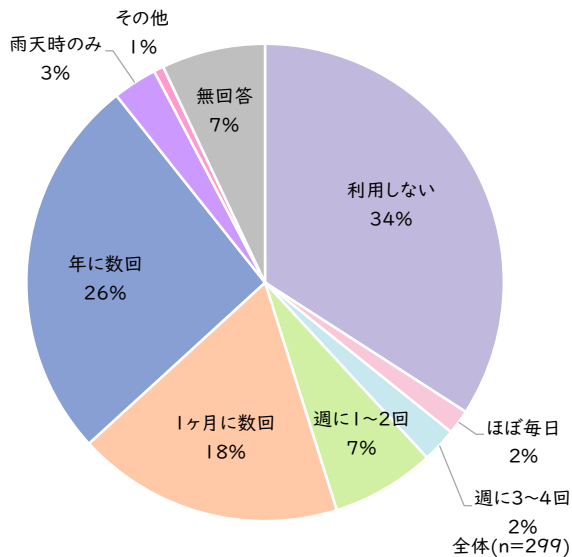


※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向、複数回答

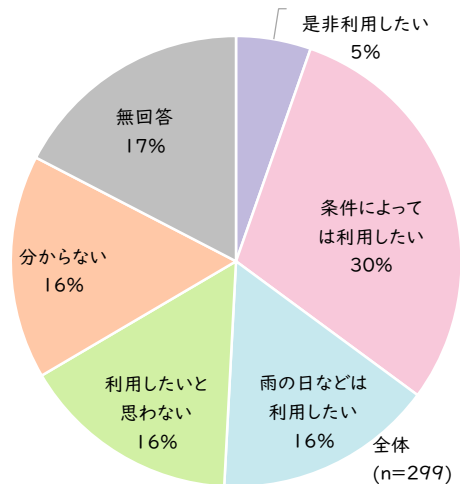
▲ タクシー利用者がタクシーを利用する理由

4) 日常生活での利用頻度・公共交通を利用しない理由・利用意向（高校生アンケート）

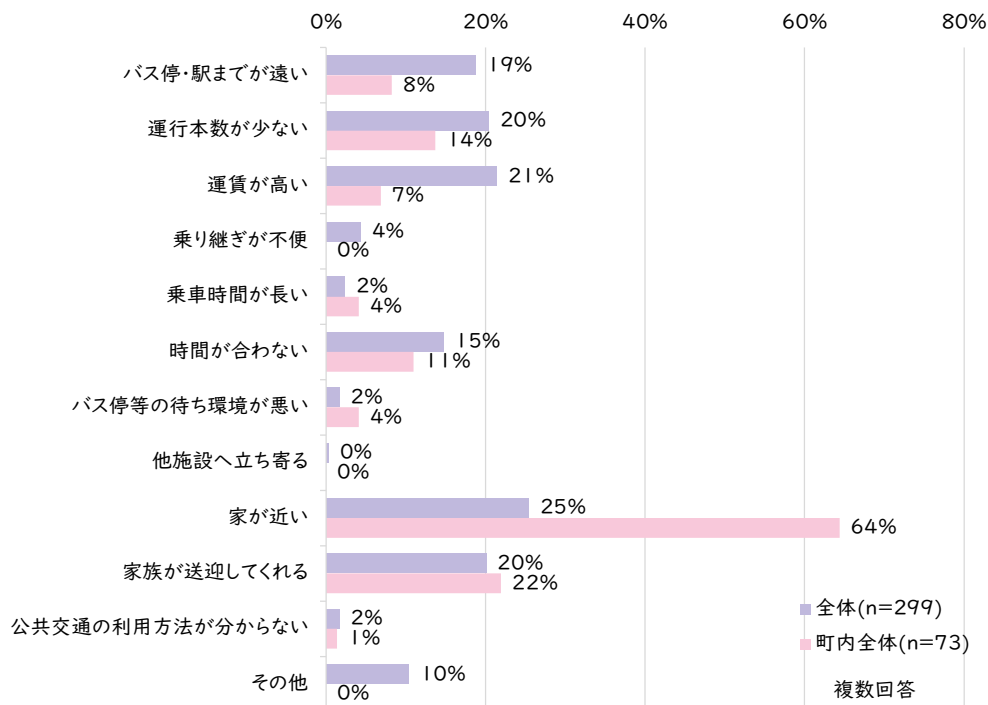
- ◆日常生活でも「利用しない」「年に数回」がそれぞれ約 3 割を占め、多くの人が利用していない状況となっています。
- ◆町内の生徒は利用しなくても良い環境となっていることのほか、町外の生徒の地域公共交通を利用しない理由は「バス停・駅までが遠い」「運行本数が少ない」「時間が合わない」などの運行サービスに関する理由が多くあります。
- ◆今後の利用意向は、条件や天候によっては半数の生徒が利用したいと回答しています。



▲ 日常生活での公共交通の利用頻度



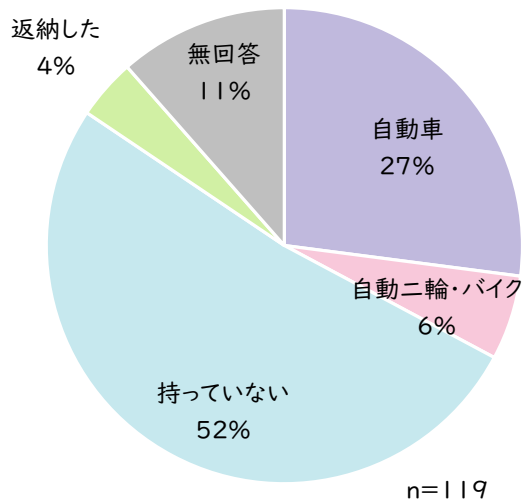
▲ 今後の利用意向



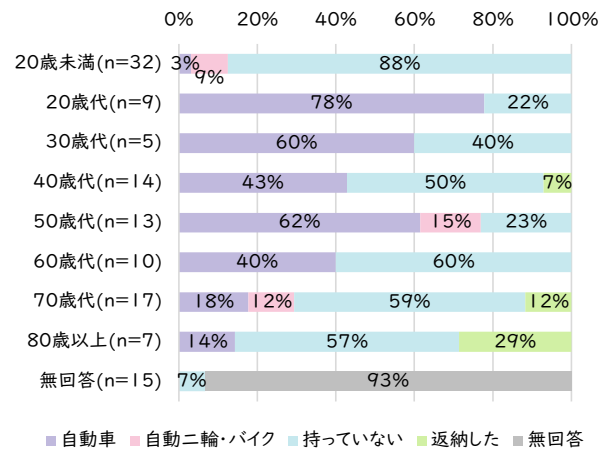
▲ 地域公共交通を利用しない理由

5) 運転免許証保有状況・利用頻度（公共交通利用者アンケート）

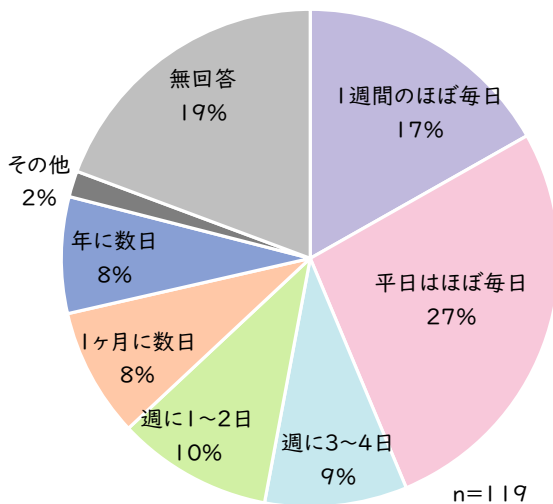
- ◆公共交通利用者の約6割の方が運転免許証を持っておらず、そのうち1割弱は免許返納をされています。
- ◆60歳代以降で運転免許証を持っていない方や免許返納された方が増えてくる傾向にあります。
- ◆利用者の約半数は、ほぼ毎日利用しており、目的は「通学」「通勤」が約3割と多くなっています。



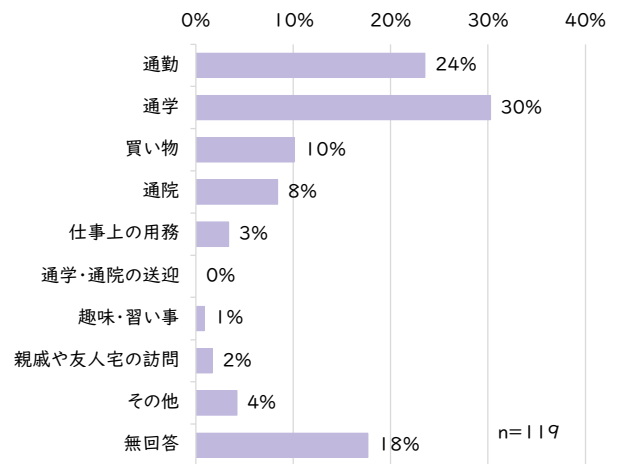
▲ 運転免許証の保有状況



▲ 年代別の運転免許証の保有状況



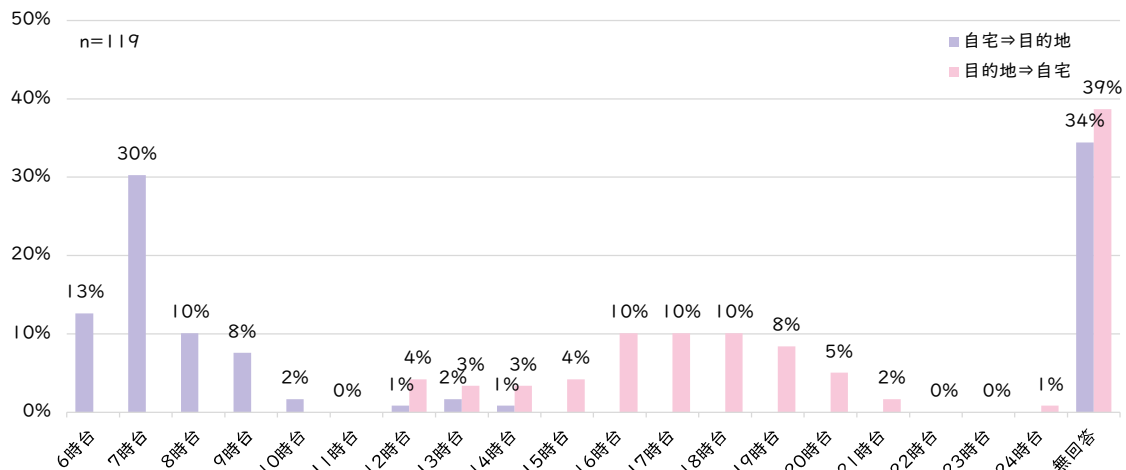
▲ バスの利用頻度



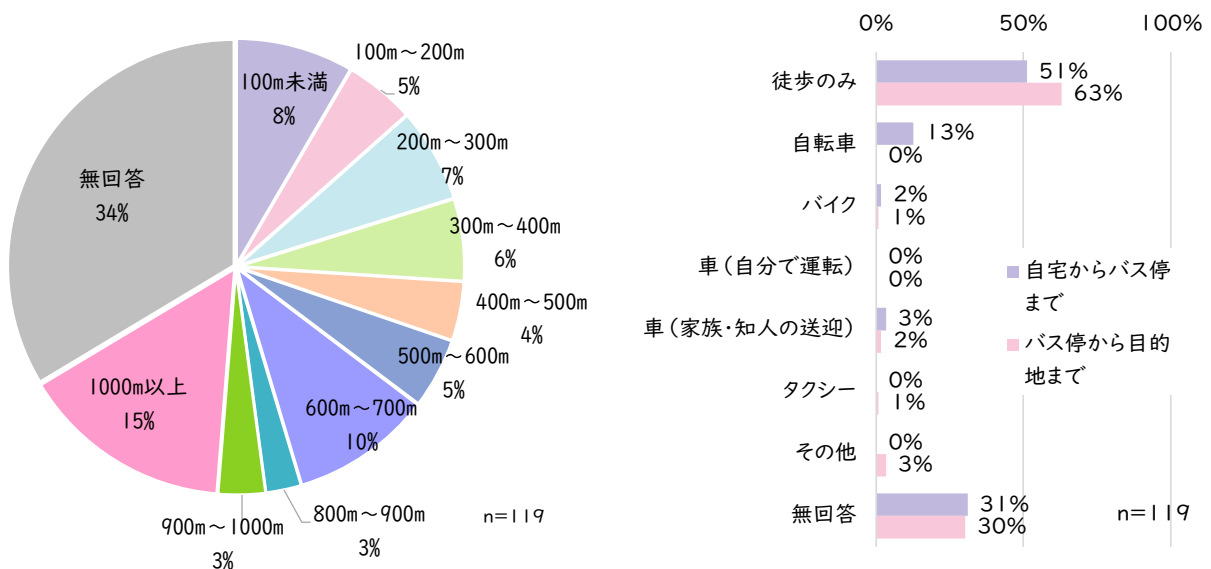
▲ バスを利用した主な移動目的

6) バスの利用状況・利用環境（公共交通利用者アンケート）

- ◆バスを利用する時間帯は、朝の7時台にピークがあり、夕方16時から19時台に緩やかなピークが見られます。
- ◆バス利用者の自宅から最寄バス停までの距離は、300m未満が2割、500m未満が3割で、1000m以上離れている人も2割弱存在しています。
- ◆バス停のアクセス・イグレス手段は、「徒歩のみ」が半数以上を占めて多い一方、アクセス手段では「自転車」も1割以上存在しています。



▲ バスの利用時間帯



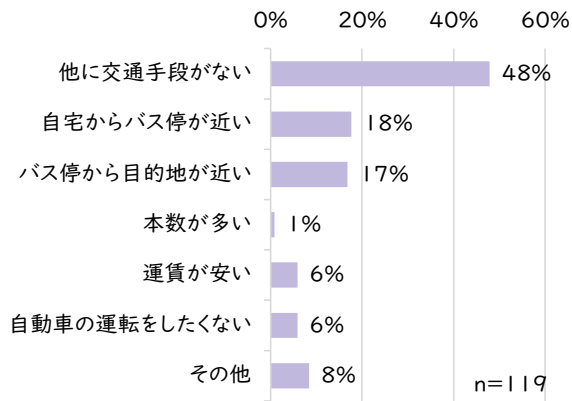
▲ 自宅から最寄バス停までの距離

▲ バス停アクセス・イグレス手段

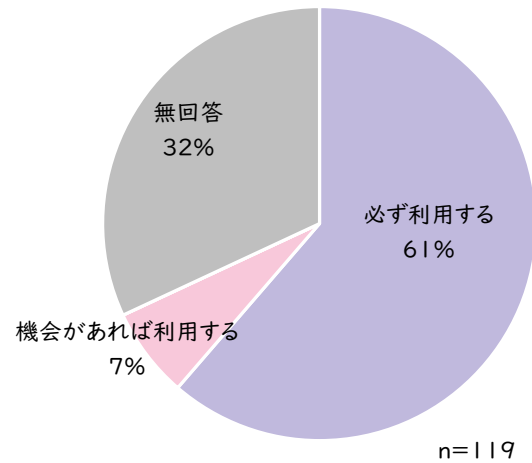
アクセス手段「徒歩のみ」 最遠距離：1,400m 平均距離：450m
 アクセス手段「自転車」 最遠距離：5,400m 平均距離：1,800m 最短距離：600m

7) 利用する理由・改善要望（公共交通利用者アンケート）

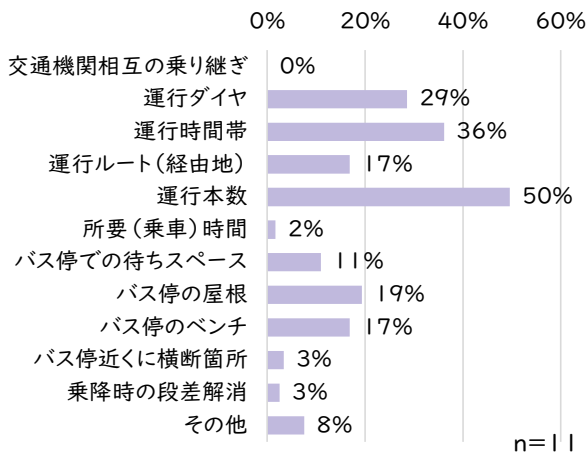
- ◆バスを利用する理由は「他に交通手段がない」のほか、「自宅からバス停が近い」「バス停から目的地が近い」など、バスの利便性が良い方が利用されています。
- ◆今後も「必ず利用する」人が6割以上を占めています。
- ◆改善要望では「運行本数」「運行時間帯」「運行ダイヤ」が多くあります。



▲ バスを利用する理由



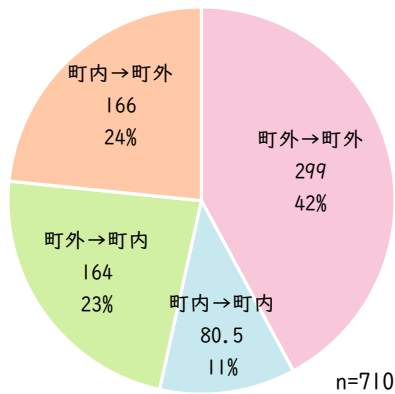
▲ 今後の利用意向



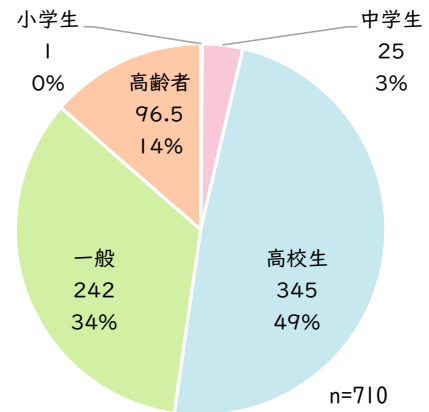
▲ バスを利用するにあたっての改善要望

8) 利用属性・利用者数（バス停乗降者数調査）

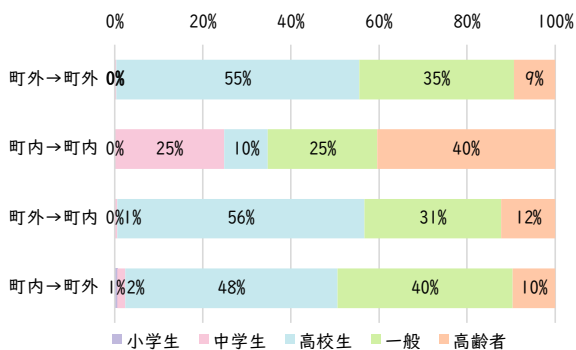
- ◆町外⇄町外の通過利用も含め、調査日の乗車数は710人/日でした。
- ◆約半数を占める高校生は町外との移動での利用が多く、町内利用は高齢者が多い傾向となっています。
- ◆朝7時台にピークがあり、夕方のピークは緩やかで、高齢者は午前中の利用が多い傾向となっています。



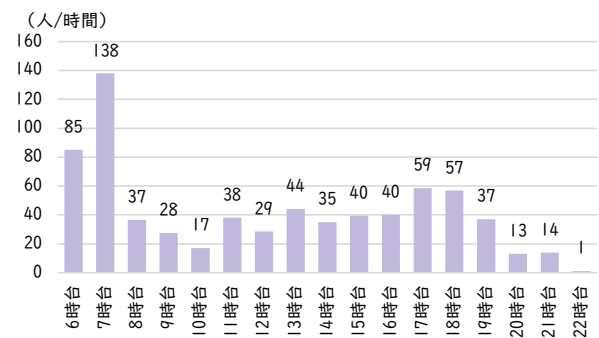
▲ 町内外利用別割合



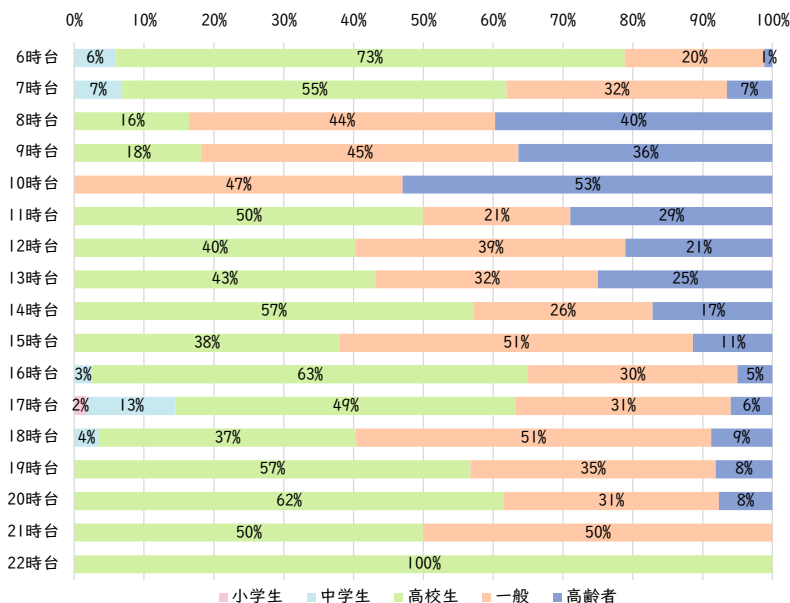
▲ 利用属性別割合



▲ 町内外利用別の利用属性割合



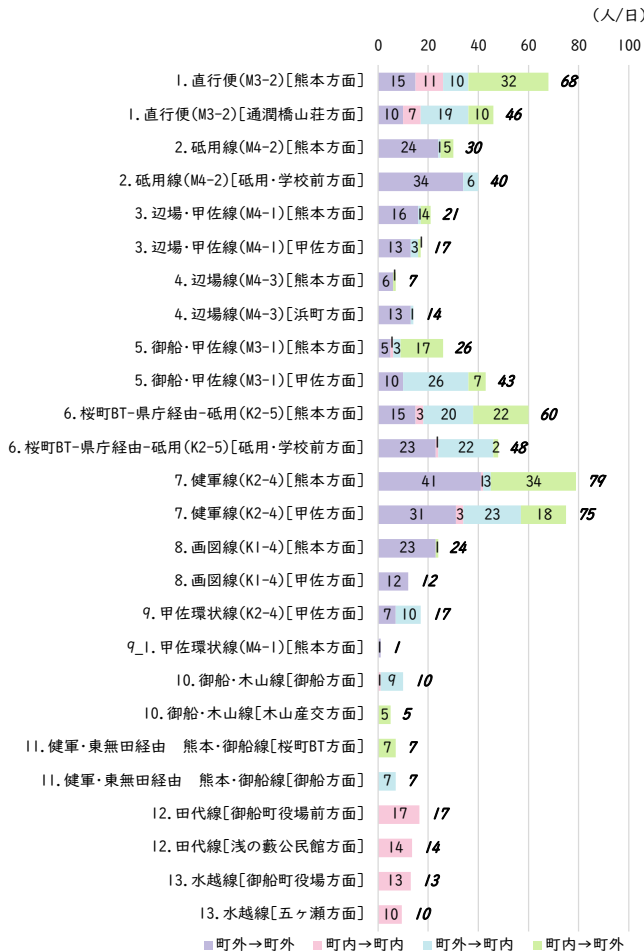
▲ 時間帯別利用者数



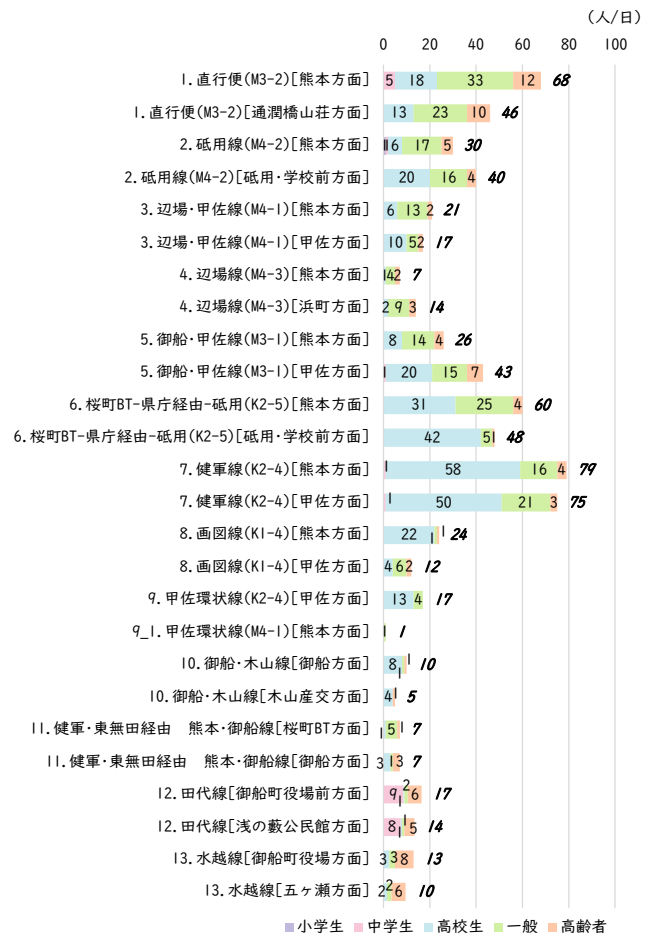
▲ 時間帯別の利用属性割合

9) 利用特性（バス停乗降者数調査）

- ◆健軍線や直行線、桜町 BT-県庁経由-砥用線などの利用が多く、これらの路線では「町外-町外」の御船町を通過する「高校生」の利用が多い傾向にあります。
- ◆「町内-町内」の利用では、コミュニティバスが多く「中学生」や「高齢者」の利用が多くあります。



▲ 系統別利用特性(町内外利用)



▲ 系統別利用特性(利用者属性)

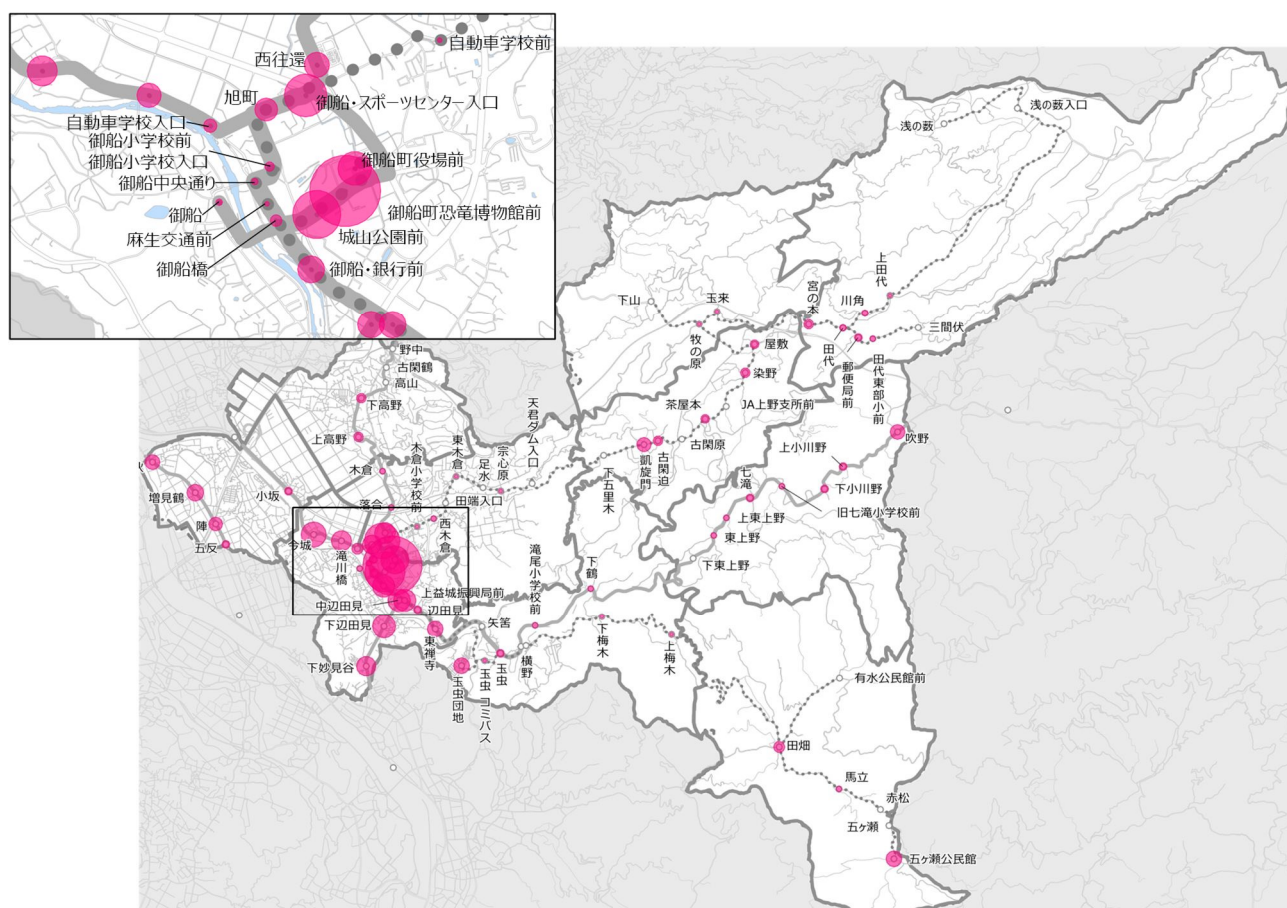
※コミュニティバスのみ2日間調査の平均値

10) バス停ごとの乗降者数（バス停乗降者数調査）

- ◆バス停乗降者数は、町内中心部が多い傾向となっています。
- ◆調査日に1人も利用されなかったバス停が23箇所(86箇所中)存在しています。

▼ 1日あたりの乗降者数上位10位

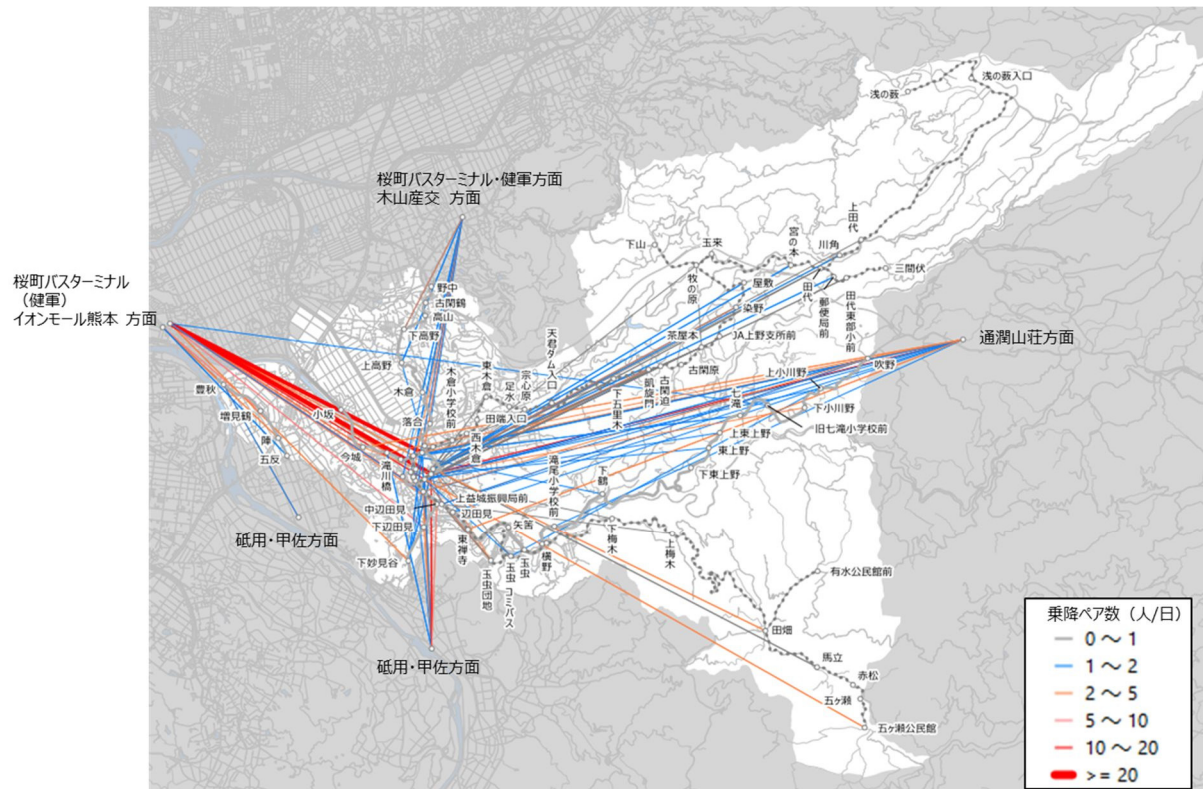
上位	バス停名	乗車	降車	乗降者数
1	御船町恐竜博物館前	64	47	111
2	城山公園前	26	25	51
3	御船・スポーツセンター入口	13	27	40
4	御船町役場前	10	15	25
5	今城	13	7	20
6	下辺田見	6	11	17
7	御船・銀行前	7	9	16
8	上益城振興局前	8	8	16
9	中辺田見	6	10	16
10	西往還	4	10	14



▲ 1日あたり・バス停ごとの乗降者数

11) バス停間の乗降ペア数（バス停乗降者数調査）

◆イオンモール熊本、桜町バスターミナル方面と町内中心部間の利用が多い傾向となっています。

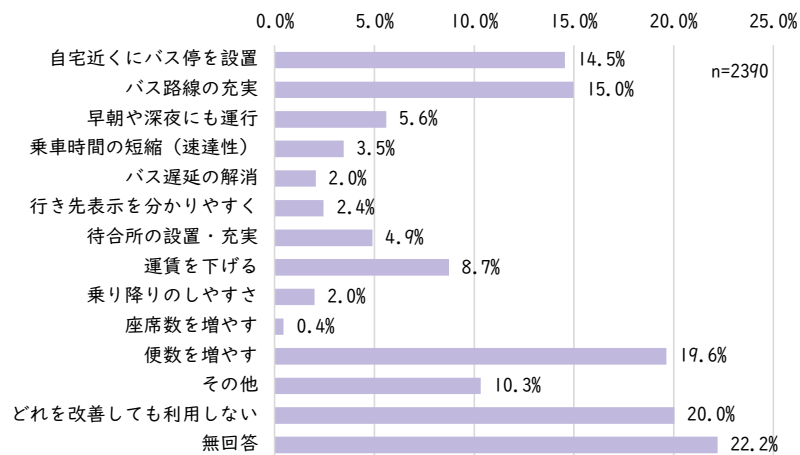


▲ 1日あたりのバス停間の乗降ペア数

5.4 地域公共交通へのニーズ

1) バスの改善要望・バス停の利用環境（町民アンケート）

- ◆利用する・利用を増やすため改善してほしいことは「どれを改善しても利用しない」「無回答」がそれぞれ約 2 割と多くなっています。
- ◆地区別では、上野や高木、滝尾では「便数を増やす」、小坂や田代東部、田代西部では「自宅近くにバス停を設置」、高木では「バス路線の充実」という回答も多い傾向となっています。
- ◆利用しやすいバス停の条件としては、「屋根がある」「安全な待避スペースが確保されている」「ベンチがある」の順となっています。

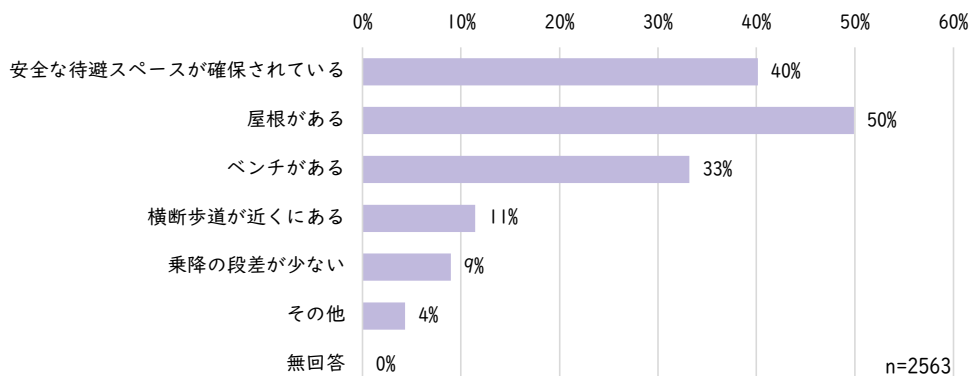


※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向、複数回答

▲ 利用する・利用を増やすため改善してほしいこと

旧小学校区	自宅近くにバス停を設置	バス路線の充実	早朝や深夜にも運行	乗車時間の短縮（速達性）	バス遅延の解消	行き先表示を分かりやすく	待合所の設置・充実	運賃を下げる	乗り降りのしやすさ	座席数を増やす	便数を増やす	その他	どれを改善しても利用しない	無回答
御船	12%	13%	5%	6%	3%	2%	5%	11%	0%	0%	20%	10%	21%	19%
滝尾	11%	11%	5%	2%	0%	1%	5%	5%	2%	0%	25%	14%	17%	26%
木倉	13%	15%	6%	0%	2%	4%	2%	6%	2%	1%	16%	8%	27%	25%
高木	12%	23%	4%	3%	1%	2%	2%	9%	5%	1%	25%	8%	16%	21%
小坂	26%	18%	9%	4%	3%	3%	10%	12%	3%	1%	19%	12%	17%	17%
水越	13%	10%	3%	0%	0%	0%	9%	5%	4%	0%	11%	11%	15%	41%
七滝	12%	14%	2%	1%	3%	1%	4%	7%	4%	0%	18%	12%	13%	34%
上野	8%	8%	4%	1%	0%	2%	1%	3%	2%	1%	27%	12%	21%	28%
田代西部	14%	5%	3%	0%	0%	2%	0%	2%	0%	0%	5%	19%	12%	43%
田代東部	16%	12%	3%	3%	0%	1%	3%	3%	5%	0%	10%	7%	20%	34%
町全域	14.5%	15.0%	5.6%	3.5%	2.0%	2.4%	4.9%	8.7%	2.0%	0.4%	19.6%	10.3%	20.0%	22.2%

▲ 地区別の利用する・利用を増やすため改善してほしいこと

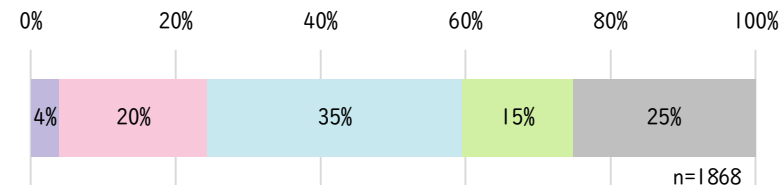


※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向、複数回答

▲ 利用しやすいバス停の条件

2) 公共交通の満足度・あり方（町民アンケート）

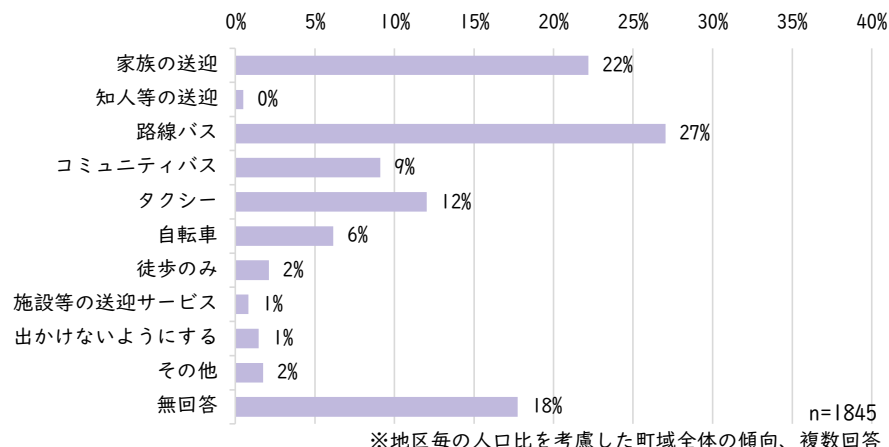
- ◆御船町の現状の地域公共交通に対する満足度は、「満足」「どちらかと言えば満足」が約 2 割、「どちらかと言えば不満」「不満」が 5 割と、低い評価となっています。
- ◆将来、運転できなくなった場合は、路線バスやコミュニティバスを利用する方が約 4 割存在しています。
- ◆地域公共交通維持のため行政支援の必要性はあると考えられています。



※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向

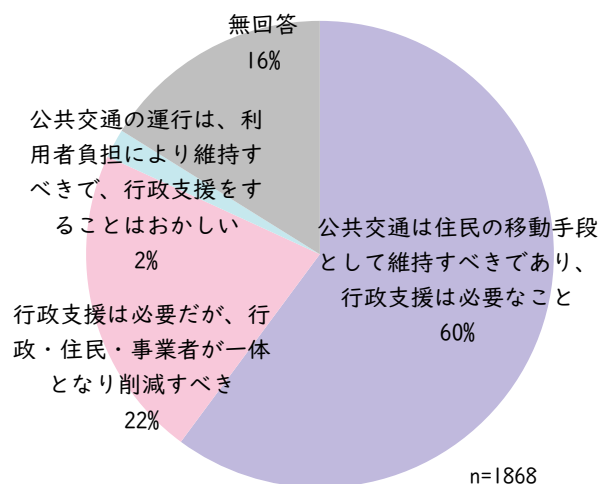
■ 満足 ■ どちらかと言えば満足 ■ どちらかと言えば不満 ■ 不満 ■ 無回答

▲ 地域公共交通に対する満足度



※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向、複数回答

▲ 将来運転できなくなった場合の移動手段

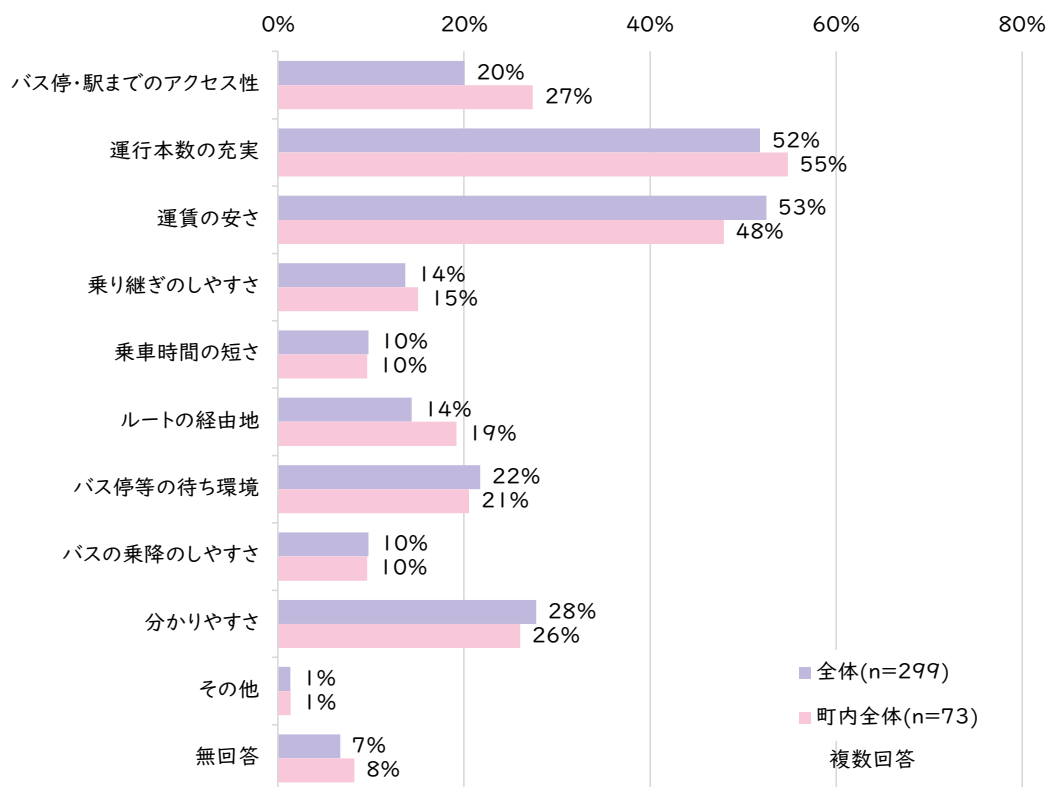


※地区毎の人口比を考慮した町域全体の傾向

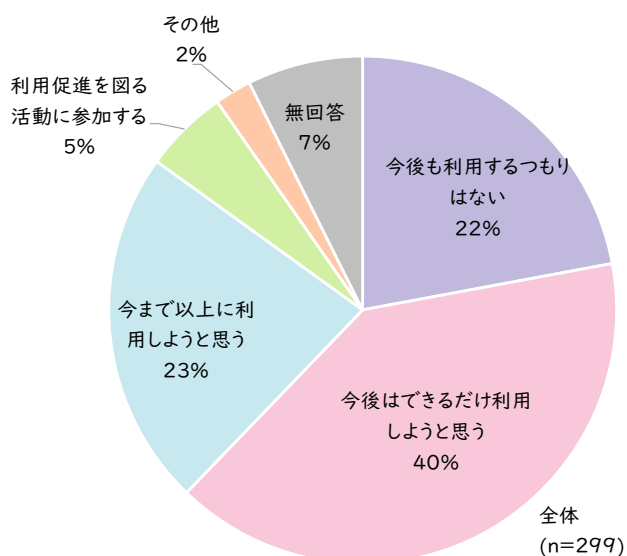
▲ 地域公共交通に対する行政支援のあり方

3) 利用にあたっての重要な要素・協力意思（高校生アンケート）

- ◆地域公共交通を利用するにあたり、「運行本数」や「運賃」のほか、「分かりやすさ」も重要と回答しています。
- ◆地域公共交通維持のために協力できることとして、6割以上の生徒が利用を増やすと回答しています。



▲ 地域公共交通を利用するにあたって重要なこと



▲ 地域公共交通維持のため協力できること

5.5 地区別懇談会

- ◆路線バス、コミュニティバスへの関心が低く、利用率は低い状況にありますが、運転免許返納後の移動手段として維持することが必要だと思われます。
- ◆バスの運行路線から離れている地域の方や、バス停までの移動が難しい高齢者には、予約型乗合タクシーなどの新しい移動サービスの導入の必要性も高まっています。

地区	項目	主な意見
御船地区	移動実態	・町外に出るときはバスを利用するが、<u>徒歩圏内に生活に必要な施設</u>があり、普段、バスは利用していない。 ・買い物帰りは、荷物があるため、タクシーを利用する<u>ワンメーター程度で費用負担も小さい</u>。
	公共交通に対する要望	・曜日を決めて運行する<u>買い物バスや通院バス</u>があると便利。 ・<u>ワンコイン程度で、地区内を循環するバス</u>があると便利。 ・御船町独自の<u>共通バスカード</u>があれば、<u>町内の活性化</u>にもつながる。
滝尾地区	移動実態	・<u>バスの利便性</u>（便数や乗り継ぎ）が<u>悪く</u>、利用していない。 ・普段、バスに乗らない人は、<u>一人で乗ることに抵抗</u>を感じている。
	公共交通に対する要望	・高齢者にとっては、<u>バス停での待合環境の充実</u>も重要。 ・<u>路線バスのバス停をコミュニティバスも利用</u>できるようにしてもらいたい。 ・沿線に<u>住宅が多い町道を運行</u>してほしいが、道路が狭いため、小型車両が必要。
木倉地区	移動実態	・<u>自家用車</u>や家族等の<u>送迎に依存</u>しており、バス利用者は少ないが、<u>無くなることには不安</u>を感じる。免許返納後の<u>移動手段に危機感</u>を持っている。 ・バスは高校生の通学手段となっている。
	公共交通に対する要望	・<u>集落内をきめ細かく回る</u> 時間に 本程度の運行サービスがあるとよい。 ・<u>中心部にバスが集約するような場所</u>を設置し、物産館などの買い物場所や休憩所のような憩いの場にしてほしい。
高木地区	移動実態	・バスの運行本数が少なく、<u>自家用車や家族の送迎に依存</u>している。 ・移動手段がない高齢者は移動販売を利用しているが、<u>時々、スーパーに行きたい</u>と思っている。
	公共交通に対する要望	・校区毎に曜日を決めて、<u>通院や買い物利用に特化したバス</u>運行をしてほしい。 ・地区内の拠点的な<u>施設を回る循環型のコミュニティバス</u>を運行してほしい。
小坂地区	移動実態	・バスでは直通で御船町内に行けない地域もある。 ・バスは時間制約が大きく、<u>関心も低い</u>ため、自家用車に依存している。
	公共交通に対する要望	・沿線に住宅が多い路線にバスが通っておらず、<u>バス停まで遠く不便</u>。 ・<u>道路整備と合わせたバスの再編</u>を検討する必要がある。 ・バスが通っていない地域への<u>タクシー券の配布</u>が必要。

地区	項目	主な意見
水越地区	移動実態	・バスの利用者は少なく、<u>家族の送迎に依存</u>している。 ・タクシー、バスともに<u>運賃が高額で負担が大きい</u>。 ・公共交通では移動に限られるため、<u>運転免許の返納ができない</u>。
	公共交通に対する要望	・<u>路線の延長や増便を検討</u>してほしい。 ・<u>高齢者に配慮した</u>定時定路線の運行を継続してほしい。 ・<u>タクシーチケットの配布</u>を検討してほしい。
七滝地区	移動実態	・<u>バス停が近い方は利用する</u>が、利用者は限られている。 ・<u>タクシーを利用すると運賃が高額となり負担が大きい</u>。 ・<u>バスの時間が合わず</u>、病院の送迎や家族の送迎を頼んでいる。 ・<u>荷物を持つてのバス利用や足の悪い方の乗降に支障</u>がある。
	公共交通に対する要望	・<u>各地域⇄中心部をつなぐコミュニティバス</u>を運行してほしい。 ・バス車両を小型化して、<u>バリアフリー化</u>や運行ルートの見直しを推進してほしい。 ・定時定路線の方が利用しやすいが、<u>予約型サービス</u>でも問題ない。 ・<u>自宅近くまで来てもらえる</u>予約型乗合タクシーがあればよい。
上野地区	移動実態	・<u>バス停が近い方は利用する</u>が、利用者は限られている。 ・夕方以降は道が暗く徒歩では危険なため、<u>バス停への送迎が必要</u>になっている。 ・タクシーを利用すると<u>運賃が高額となり負担が大きい</u>。
	公共交通に対する要望	・朝夕は、<u>通勤通学に合わせコミュニティバスの運行、昼間は高齢者移動に配慮した運行</u>をしてほしい。 ・<u>スクールバスを一般の方も利用</u>できるようにしてもらいたい。 ・<u>町内と市街地間の移動</u>がしやすいように路線や運行本数を検討してほしい。 ・<u>予約型乗合タクシーの導入</u>や<u>買い物支援</u>をしてほしい。
田代東部地区	移動実態	・バスの利用者は地区全体で少ない。<u>バス停までの距離が遠く、バスの時間が合わない</u>ので利用しない。 ・<u>免許返納後にはバスを利用したい</u>が、荷物を持つての乗降や移動が難しい。 ・タクシーを利用すると料金が安い。また、冬の積雪時にはタクシー利用も難しい。
	公共交通に対する要望	・<u>買い物や通院に限定した低料金の移動支援</u>や<u>タクシーチケット補助</u>があるとよい。 ・<u>予約型乗合タクシー</u>を運行してほしい。 ・<u>コミュニティバスとスクールバス</u>の運行ルートが重複しているため、<u>両方が利用できれば便利</u>になる。
田代西部地区	移動実態	・<u>バス停が遠く、バスの本数も少ない</u>ので利用者が少ない。 ・御船町中心部へ行く<u>バスが利用しづらい</u>ため、買い物や通院は<u>益城町へ行く</u>。 ・<u>タクシーは高額なので利用しづらく、家族や地域の方が送迎している</u>。
	公共交通に対する要望	・運転免許を持たない方や<u>免許返納後の移動支援</u>が必要である。 ・小型バスや乗合タクシーなどの<u>小回りの利くサービス</u>で、<u>自宅⇄目的地</u>を運行してほしい。 ・<u>スクールバスをコミュニティバスの一部として利用</u>できるようにしてほしい。

5.6 交通事業者の意向

1) 路線バス

(1) 熊本バス

【利用実態】

- ◆学生から高齢者までの幅広い年代の利用があり、朝夕の通勤時間帯の利用が多い。
- ◆平成 28 年には熊本地震の影響による減少後、令和元年 9 月のサクラマチ開業を受け順調に推移していたが、2 月頃からの新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少に歯止めがかからない状況。

【利用者からの声】

- ◆乗継ぎに対応したダイヤ設定、増便に関する要望

【課題・解決策案】

◆人材確保・育成

- 運転士不足・高齢化が喫緊の課題。運転士不足が原因となり減便せざるを得ない状況。

⇒養成制度、支度金支給制度等、取組を行っている。

⇒対策案:U・I ターン説明会での企業説明や、バス運転士のイメージアップなど、地道な取組が必要。

◆利用促進

- 自家用車への依存傾向が高く、路線バスを利用したことのない方が多くを占め、路線バスが移動手段の選択肢に入らない状況。

⇒対策案:親子参加の「バスの乗り方教室」、免許返納者・返納予定者への説明会の実施。

- 熊本市内では、雨天時や特売日、イベント開催時などに渋滞が著しく、遅延が発生している。

⇒バス利用者の多くがバスロケ情報を取得している、一方バス未利用者は遅延情報の取得方法を知らない方が多く、知らないことがバス利用を避けられる原因となっていると考えられる。

(2) 産交バス

【利用実態】

- ◆熊本市内方面から御船高校、御船から熊本商業高校などへの通学利用が多い。
- ◆平成 28 年には熊本地震の影響による減少後、回復傾向にあったが、今度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少。現在、回復傾向にあるが 7、8 割程度で頭打ちとなっている。

【課題・解決策案】

◆人材確保・育成

- 運転士不足・高齢化が喫緊の課題。

⇒グループ会社を含めた採用活動、免許取得支援、若者プロフェッショナル採用（事務職⇒乗務員）などを実施。

・利用促進

⇒公共交通利用促進キャンペーン等での宣伝活動や、学校と協力した乗り方教室を実施。

2) コミュニティバス・タクシー

(1) 麻生交通

【コミュニティバスの利用実態】

- ・小中学生の通学利用や高齢者の利用が多い。
- ・木曜のみ運行している浅の藪の区間は、ほとんど利用されていない状況。

【コミュニティバス利用者からの声】

- ・路線バスとの乗継ぎ時間が合わない。

【タクシーの利用実態】

- ◆高齢者の朝の通院、買い物移動から、昼過ぎまでピークが続き、夕方ごろからも利用が多く、車両が出払っている時間帯が多い。
- ◆雨天時や寒い日など、天候の悪い日の利用も多い。

【課題・解決策案】

◆人材確保・育成

- 運転手不足が深刻で、新しいサービスなどのアイデアがあっても、人材不足で実施できない状況。

⇒地元雇用を積極的に行っている。

◆利用促進

○路線バスとの乗継

⇒町内では大きな遅延は発生しないが、路線バスは熊本市内などの渋滞の影響を受けるため、調整が難しい。

(2) 御船タクシー

【タクシーの利用実態】

- ◆町内全域で、高齢者の買い物・通院利用が多く、朝の病院やスーパーが開店する時間帯からの利用が多い。
- ◆決まった方の利用が多く、ほとんどが顔なじみ。

【課題・解決策案】

- ◆需要創発 ⇒24 時間対応を実施。

- ◆人材確保 ⇒運営上 6 名体制が必要で現状維持を目指している。

欠員が出る場合は、新しい人を探してくる。

6

地域公共交通の問題点と課題

6.1 地域公共交通の問題点・課題

1) 地域公共交通の問題点

◆御船町の地域公共交通を取り巻く現状を踏まえ、地域公共交通の問題点を以下に整理します。

■地域公共交通空白地域の存在

- ・地域公共交通空白地域の存在により、外出が難しい地域や町民が存在しています。
- ・バス停までの距離が遠いことが、地域公共交通の利用を遠ざける原因となっている可能性があります。

■高齢者の外出機会の喪失

- ・運転免許証の返納により移動手段がなくなるという不安から、高齢となっても免許返納ができない状況に陥っています。
- ・地域内では、地域コミュニティでの助け合いによる送迎が行われていますが、高齢化に伴い事故等への懸念が大きくなっています。
- ・高齢者は、外出機会が減ることによって身体的な機能低下が発生し、健康寿命が短くなることが懸念されます。

■自家用車への依存により発生する町内移動の制約

- ・小・中学校、高校への登下校では、家族等による送迎が日常化しています。
- ・バス路線が中心部から放射状に広がり、町内を周遊する路線が無い状況です。
- ・地域公共交通に対する満足度が低い結果となっています。

■自家用車に偏った来訪による駐車場不足への懸念

- ・休日やイベント開催時における町中心部等や商業施設では、町民や観光客による自家用車での来訪が集中することで駐車場不足への懸念が高まっています。

■地域公共交通に対する関心の低さ

- ・町民の約半数がバスを利用したことがない状況となっています。バスの利用状況は、地区ごとでもばらつきがあり、山間部にはバスを利用したことがない人が約 6 割を占める地区も存在します。
- ・バス・タクシーの運転士の高齢化、人材不足が深刻化し、減便等をせざるを得ない状況が発生しています。

■各種移動サービスの重複・連携不足

- ・地域公共交通の輸送人員の減少に伴い、行政負担が増大することにより、地域公共交通の維持・確保が難しくなっています。
- ・少子化による学校の統廃合に伴い、スクールバスを運行しています。
- ・福祉輸送事業や社会福祉協議会による送迎サービス、移動販売など、団体や企業がそれぞれで移動サービスを実施しています。

2) 地域公共交通の課題

◆地域公共交通の問題点を改善・解決していくために必要な課題を以下のように設定します。

①町内での移動環境の構築

- ・自家用車が無くても生活できる環境を整え、町民にとっても、移住希望者にとっても魅力アップとなる移動環境の構築が必要です。
- ・児童や生徒の登下校時に家族等による送迎を必要としない環境、高齢者が安心して運転免許証を返納できる環境を整え、子育て世代からシニア世代までの幅広い世代の移動環境を構築します。

②町中心部への来訪手段・環境の充実

- ・町中心部には、商業施設や恐竜博物館などの観光地が集積し、コンパクトで便利なまちづくりが進んでおり、町内外からの来訪者を受け入れる環境を充実させる必要性が増しています。
- ・町中心部への来訪手段の充実を図り、自家用車での来訪者の集中が抑制される来訪環境の改善・充実が必要です。

③交通弱者に配慮した移動サービスの提供

- ・地域のニーズや移動需要に応じ、高齢者や小・中・高校生などの交通弱者に配慮した、きめ細かい地域公共交通の提供が必要です。

④地域コミュニティにおける安全な移動手段・手法の確保

- ・御船町では地域コミュニティでの活動や取組が活発に行われていることを活かし、地域コミュニティでの助け合いによる移動手段として、助ける人の負担や不安を軽減し、安心して移動できる仕組みづくりが必要です。

⑤地域公共交通への関心・魅力向上

- ・地域公共交通を利用することで、健康増進やコミュニケーションの活性化などのメリットがあることを知ってもらうとともに、地域公共交通を身近に感じてもらい、利用のきっかけとなる取組や工夫を継続的に実施していくことが必要です。
- ・子どもたちにも地域公共交通の役割・重要性を認識してもらうことで、未来の運転士を育みます。

⑥交通事業者・行政・地域の連携・協働による持続可能な地域公共交通の実現

- ・交通事業者や行政、地域が行う各種移動手段の役割分担を明確にするとともに、相互に連携・協力することで、交通事業者の事業性を確保し、町全体の行政負担の適正化を図ることが必要です。

6.2 地域公共交通利便地域・不便地域・空白地域の分け

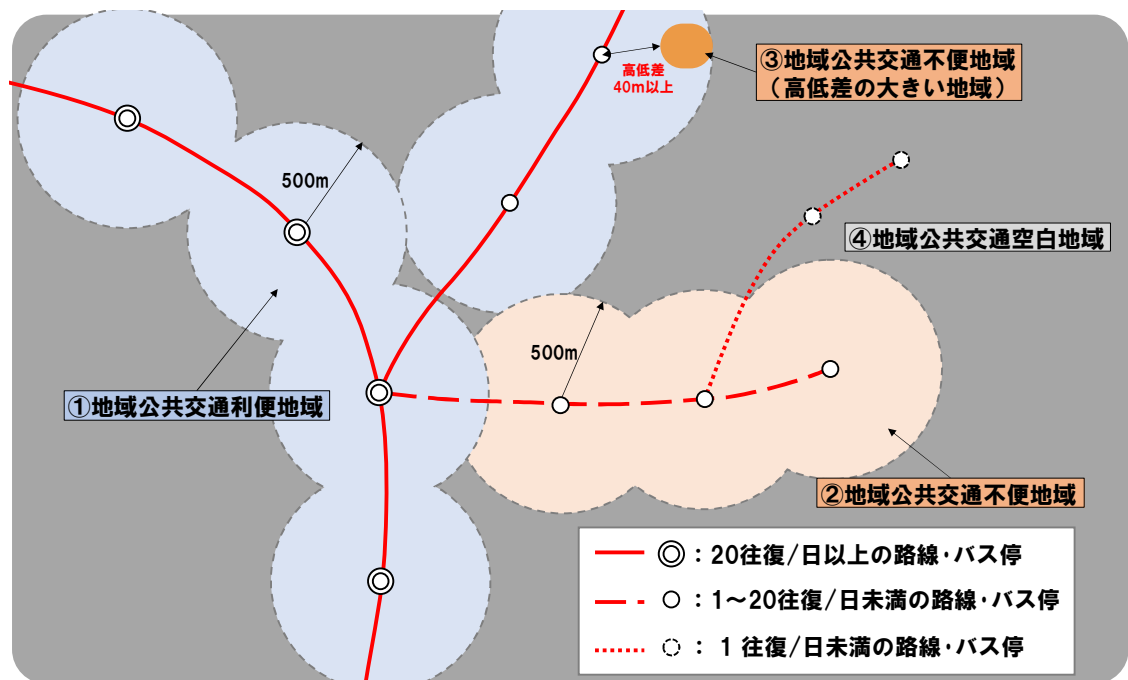
1) 地域の設定

◆御船町の地域公共交通ネットワークやサービス水準に応じ、路線バス・コミュニティバスのバス停までの距離及び高低差に配慮し、以下のように設定します。

▼ 地域公共交通利便地域・不便地域・空白地域の設定

①地域公共交通利便地域 ・1日20往復以上の運行がある路線バスのバス停から半径500mの範囲内
②地域公共交通不便地域 ・1日1往復以上20往復未満の運行がある路線バス及びコミュニティバスのバス停から半径500mの範囲内
③地域公共交通不便地域(高低差の大きい地域) ・①地域公共交通利便地域内で、最寄りのバス停との高低差が40m以上の地域 ※「移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令」のやむを得ない場合に許容される勾配8%を参考
④地域公共交通空白地域 ・すべてのバス停から半径500m範囲外及び1日1往復未満の運行のコミュニティバスのバス停から半径500mの範囲内の地域も含む

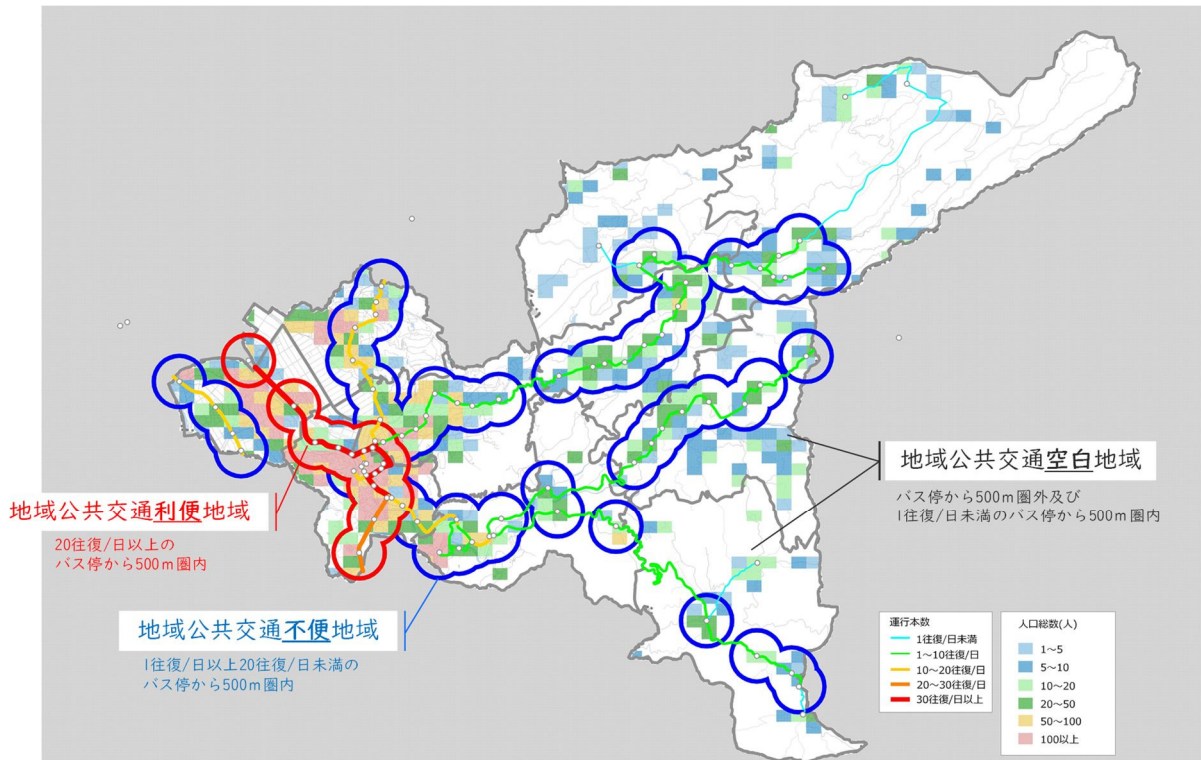
※バス停からの距離500mは、バス利用者(地域公共交通利用者アンケート結果)が実際に徒歩でバス停まで行かれている平均距離を参考に設定



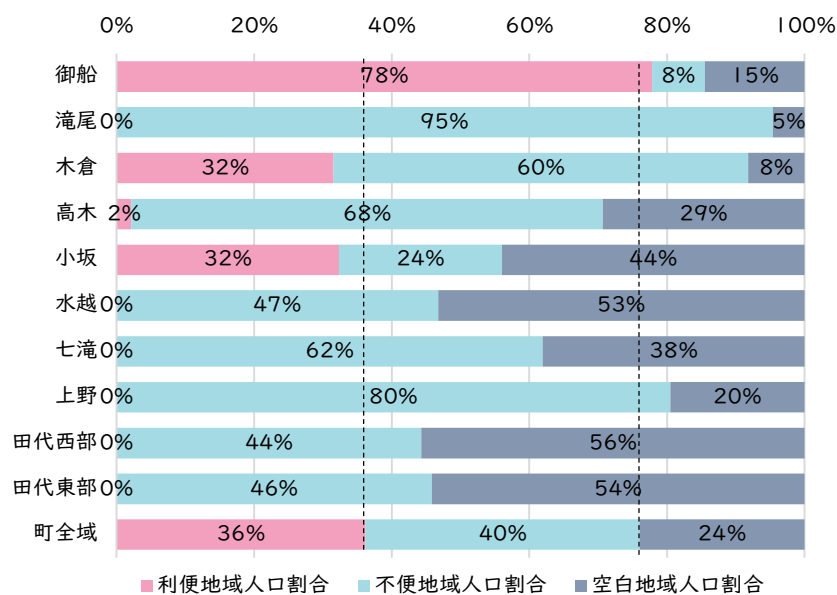
▲ 地域公共交通利便地域・不便地域・空白地域の設定イメージ図

2) 地域の状況

- ◆御船町における地域公共交通利便地域・不便地域・空白地域は下図の通りとなります。
- ◆町全域の人口割合では、利便地域と不便地域がそれぞれ約 4 割、空白地域が約 2 割となっています。
- ◆御船地区では約 8 割が利便地域に該当する一方、山間部などでは半数以上が空白地域に該当するなど、地区によって偏りがあります。



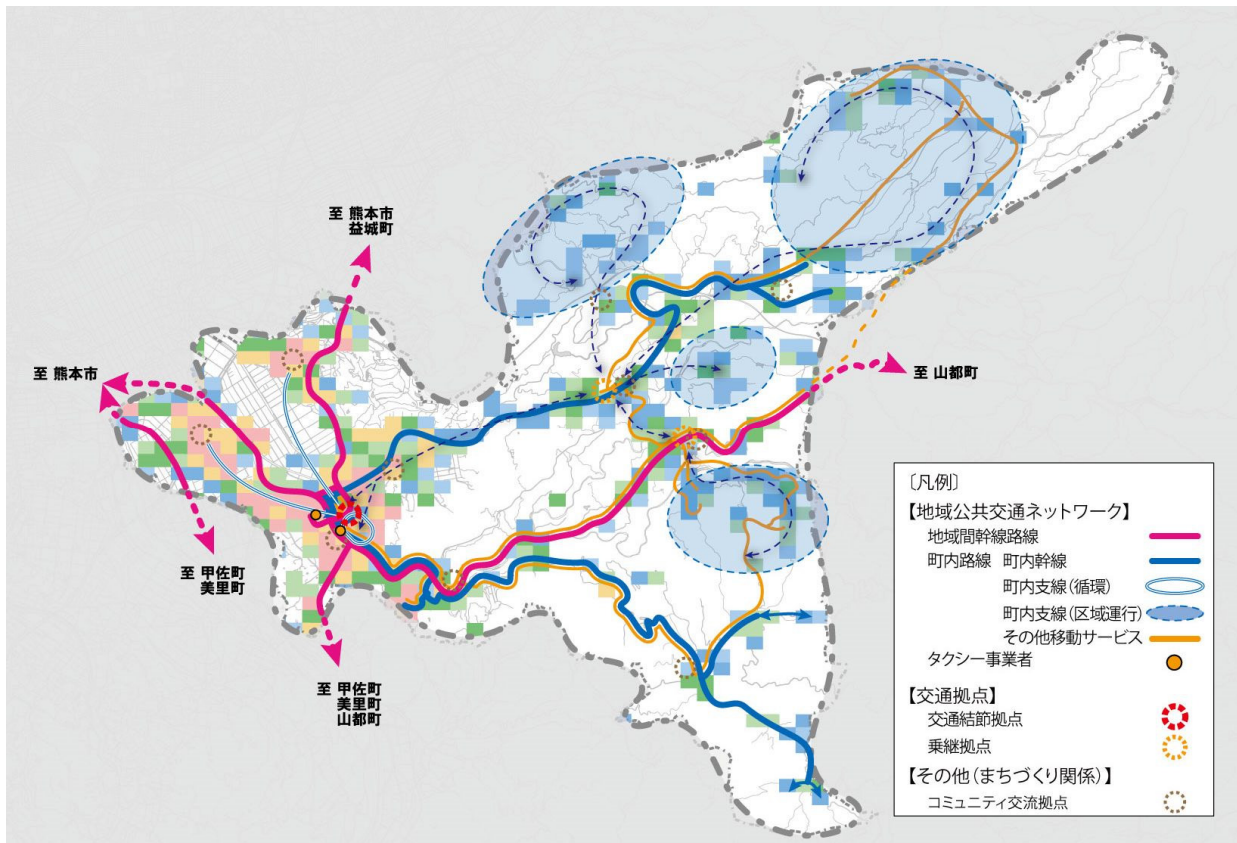
▲ 地域公共交通利便地域・不便地域・空白地域の状況



▲ 地域公共交通利便地域等の地区別人口割合

6.3 地域公共交通の役割と配置方針

- ◆まちの将来像を見据え、移動ニーズや今後変化する地域状況に配慮し、現在の地域公共交通サービスをベースとしつつ、地域公共交通不便地域や空白地域等への対応、町内中心部を循環する路線の導入など、地域公共交通ネットワークを強化します。
- ◆地域公共交通ネットワークが接続する拠点を新たに整備し、ネットワークが相互連結する交通拠点として位置付けます。



▲ 地域公共交通ネットワークの配置方針

▼ 地域公共交通ネットワークの位置づけ

位置付け		交通機関	役割
地域間幹線路線		路線バス (熊本バス、産交バス)	・御船町と周辺市町の地域間を連絡し、町内-町外の通勤・通学や日常生活等の多様な移動を支える。
町内路線	町内幹線	コミュニティバス (麻生交通)	・町内のコミュニティ交流拠点※ ¹ (公民館各分館)と町内中心部を連絡し、買物や通院等の町内での日常移動を支える。
	(新規) 町内支線	町内循環 (グリーンスローモビリティなどの導入検討含む)	・町内中心部を循環する路線として、周遊性を確保し、施設間移動や観光客の移動を支える。 ・交通結節拠点や乗継拠点で、地域間幹線路線と連絡し、町外との移動に連絡することで、地域内フィーダー交通※ ² としての役割も担う。
		予約型区域運行	・地域間幹線路線、町内幹線でカバーしきれない地域公共交通空白地域や不便地域のうち高低差が大きい地域での移動を支える。
	その他	タクシー	・他の公共交通機関でカバーしきれない場所や時間帯での移動や、個別ニーズにきめ細かく対応する役割を担う。
	その他移動サービスとの連携	スクールバス 送迎サービス等	・特定の施設利用者に無料で提供される移動サービスや、移動販売など目的となる施設が移動するサービス。 ・今後、利用者数の減少などの状況に応じて、公共交通機関との連携の可能性を探る。

※¹ コミュニティ交流拠点:これまでの風土を継承しながら、コミュニティ形成および既存集落間の連携を図るための交流・情報交換の場づくりを推進する拠点(公民館各分館)。

※² フィーダー交通:地域公共交通ネットワークにおいて、地域間幹線路線と接続し、支線の役割をもって運行する路線。

▼ 交通拠点の位置づけ

位置づけ	対象箇所	役割
交通結節拠点	役場周辺	・地域間幹線路線と町内幹線のバス路線を結節し、町内外の地域公共交通ネットワークのハブとしての役割を担う。
乗継拠点	七滝中央小学校及び旧七滝小学校付近 (コミュニティ交流拠点付近)	・各種町内路線や、地域間幹線路線との乗継の場となる。

7 基本方針と目標

7.1 基本方針

◆第6期御船町総合計画や第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略、御船町都市計画マスタープラン等の上位・関連計画や、御船町の地域公共交通の現状と課題等を踏まえ、御船町の地域公共交通の基本方針を次のように設定します。

【基本方針】

将来像“みんながわくわくする御船町”を支える地域公共交通

第6期御船町総合計画では、まちの将来像として“みんながわくわくする御船町”を掲げ、重点課題に「震災からの復興」、基本目標に「住み続けたい御船町」「人を育む御船町」「活力ある御船町」「人が集う御船町」の4つを掲げ、将来像の実現に取り組んでいます。

地域公共交通を充実させ、利便性を向上させることは、これらの基本目標や、将来像“みんながわくわくする御船町”を実現するための重要な役割を担います。

「住み続けたい御船町」 地域公共交通の充実により移動しやすい環境を整えることは、住みやすい生活環境の実現に必要な要素となります。

「人を育む御船町」 地域公共交通は、高齢者や障がい者、子育て中の世帯など幅広い世代の方々が、生涯にわたって自ら学び自ら考え生きがいを感じる機会に参加できる環境を提供するために必要な要素となります。

「活力ある御船町」 地域公共交通は、産業振興や担い手の確保において、生活環境の充実、通勤手段を確保するうえで重要な要素となります。

「人が集う御船町」 地域公共交通は、観光振興や移住促進などに資する賑わいあるまちづくりの推進や、生活環境の充実に向けた重要な要素となります。

7.2 計画の目標と評価指標

目標①:まちの魅力アップを支える地域公共交通の実現

まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを形成することで、町民にとって移動しやすく、暮らしやすい魅力的なまちづくりを実現し、町外からの来訪者・移住者にとっても魅力となる地域公共交通を実現します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
①地域公共交通に対する満足度評価	24%(令和3年度)	32%

※地域公共交通全体を評価する指標として、町民アンケートで地域公共交通について「満足」または「どちらかと言えば満足」と回答した人の割合を設定します。各種施策・事業を実施していくことで、地域公共交通の利便性や魅力を図り、地域公共交通に対する満足度評価が向上することを目指します。

※現況値は、令和3年度に実施した町民アンケート調査の結果を用い、目標値は第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略で設定されている「年間のコミュニティバスの利用人数」の目標値を参考に、人口減少を見込んだうえで人口当たりのコミュニティバス利用率の増加率に応じて、地域公共交通に対する満足度も向上することを見込み設定します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
②バス停へのベンチ・上屋設置率	33%(令和3年度)	38%

※バスの利用環境を左右するバス停へのベンチや雨避けとなる上屋の設置率として、バス停標柱が設置されているバス停を対象にベンチまたは上屋が設置されている箇所の割合を指標として設定します。

※令和3年度現在、バス停標柱が設置されているバス停117箇所のうち、ベンチまたは上屋、または両方が設置されている箇所が39箇所あり、目標年度までに5箇所程度の増加を目指します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
③商業・観光施設等との連携・協働による取組件数	0件	2件

※地域公共交通の利用促進と合わせて地域振興を目指す指標として、地域公共交通と商業・観光施設等との連携・協働による取組件数を設定します。

※イオンモール熊本（嘉島町）と熊本バスが提携し、イオンモール熊本で買い物された方に対して、バスチケットを配布するサービスを実施しています。目標年度までに、御船町内の商業・観光施設等と交通事業者との取組を2件実施することを目指します。

目標②:誰もが安心して利用できる地域公共交通の実現

自家用車を持たなくとも、不便を感じることなく生活に必要な移動が可能となり、安心して運転免許証の返納が進められる環境を構築する地域公共交通を実現します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
④地域公共交通空白地域内の人口割合	24%(令和3年度)	6%

※町内路線の再編を行うことで、地域公共交通のサービス提供エリアを拡大することを目指す指標として、地域公共交通空白地域内の人口割合を設定します。

※令和3年度現在、町全域の地域公共交通空白地域内（1日1往復以上運行のあるバス停から半径500m以上離れた地域）の人口は24%を占めていますが、目標年度までに全国平均値である6%まで減少させることを目指します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
⑤バスを利用する人の割合	7%(令和3年度)	10%

※町内路線の再編及び各種施策・事業の実施により、路線バス及びコミュニティバスの利用促進状況を測る指標として、町民アンケートで路線バスまたはコミュニティバスを「よく利用する」「たまに利用する」と回答した人の割合を設定します。

※現況値は、令和3年度に実施したアンケート調査の結果を用い、目標値は第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略で設定されている「年間のコミュニティバスの利用人数」の目標値を参考に、人口減少を見込んだうえで人口当たりのコミュニティバス利用率の増加率を見込んだ数値を設定します

評価指標	現況値		目標値(令和9年度)
⑥コミュニティバスの年間利用人数	11,029 人/年 (令和元年度)	8,969 人/年 (令和2年度)	11,200 人/年

※町内路線の再編により、コミュニティバスの利便性の向上、利用促進状況を測る指標として、コミュニティバスの年間利用人数を指標値に設定します。

※指標値は、実績報告書から把握することとし、目標値は第2期御船町まち・ひと・しごと創生総合戦略で設定されている評価指標を参考に、人口減少が見込まれているなか、人口当たりのコミュニティバス利用率の増加率を見込んだ数値を設定します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
⑦高齢者の買い物での外出頻度	65%(令和3年度)	70%以上

※運転免許証の返納後にも、地域公共交通を利用して外出できる環境の実現状況を測る指標として、町民アンケートの80歳代以上の方が買い物で外出する頻度が「週1~2回以上」の人の割合を設定します。

※本指標は、評価指標⑤のバスを利用する人の割合のうち、高齢者の利用割合も併せて把握することで、本計画での目標達成状況を確認することとします。

※現況値は、令和3年度に実施した町民アンケート調査の結果から65%と設定しています。目標値は、現状において80歳代の方の買い物で「週1~2回以上」外出する人の割合が70%ですが、90歳代以上になると48%に激減していることから、80歳代以上(90歳代以上を含む)の方が、現在の80歳代の方の外出頻度を確保できることを目指して70%以上に設定します。

目標③:未来につなぐ地域公共交通の実現

将来にわたり、地域公共交通を維持・確保していくため、地域公共交通を身近な存在として意識してもらうとともに、地域・行政・交通事業者が連携・協働のもと一体となり、持続可能な地域公共交通を実現します。

評価指標	現況値	目標値(令和9年度)
⑧半数以上の人がバスを利用したことがある地区数	2/10 地区(令和3年度)	5/10 地区

※バスを利用するきっかけづくりや、町内の地域公共交通サービス提供状況の地区ごとのばらつきを軽減することを目指す指標として設定します。

※現在、旧小学校区10地区のうち、町民アンケートで路線バス・コミュニティバスを「利用したことがある」(「利用したことがない」以外を回答した人)人の割合(無回答を除く)が半数以上の地区は2地区のみとなっています。各種施策・事業を実施することで、路線バス・コミュニティバス(新たに導入を検討する予約型乗合タクシー等のサービスを含む)を利用するきっかけづくりや利用促進を図り、半数の地区(5地区)で半数以上の方が利用したことがある状況を目指します。

評価指標	現況値		目標値(令和9年度)
⑨路線バス・コミュニティバスの運行に対する町の財政負担額	33,908 千円/年 (平成30年度)	37,465 千円/年 (令和2年度)	現状維持

※現況値は、熊本地震の特例がなかった場合の財政負担額を記載しており、実際の負担額とは異なります。

※バスの運行にかかる運行経費は年々増加傾向にあるなか、路線バス(熊本バス・産交バス)とコミュニティバスの利便性が向上し、利用促進を図ることで、バスの運行に対する町の財政負担額の現状維持を目指します。

※町内路線の支線(町内循環、予約型区域運行)として新たに導入を検討するサービスへの財政負担は、他の目標に貢献するものとして本指標の対象外としますが、毎年、利用者数や利用状況、財政負担額を協議会へ報告するとともに、妥当性の確認・評価を行います。

8

目標達成のための施策・事業

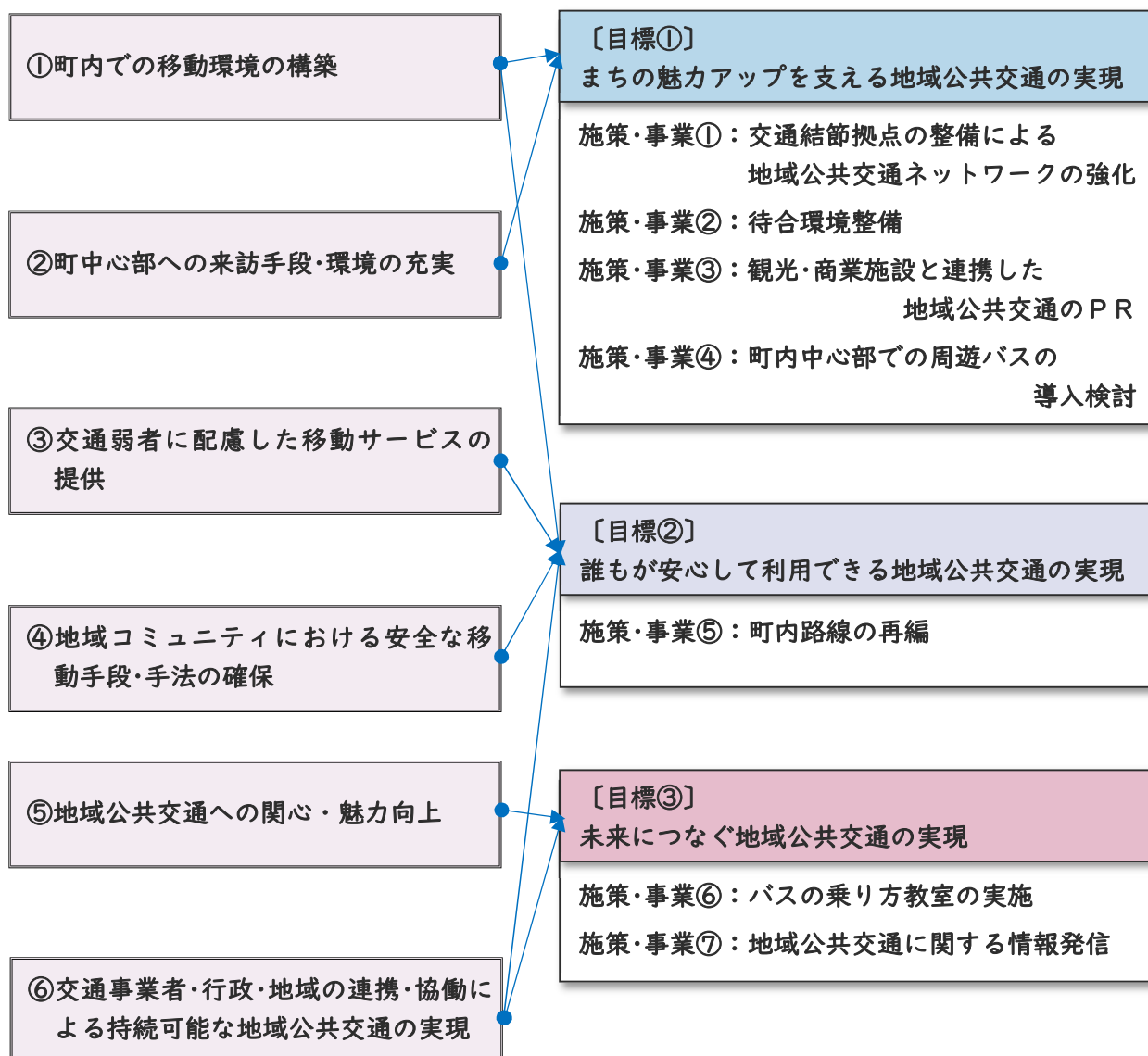
8.1 施策体系

【基本方針】

将来像 “みんながわくわくする御船町” を支える地域公共交通

〔地域公共交通の課題〕

〔計画の目標と施策・事業〕



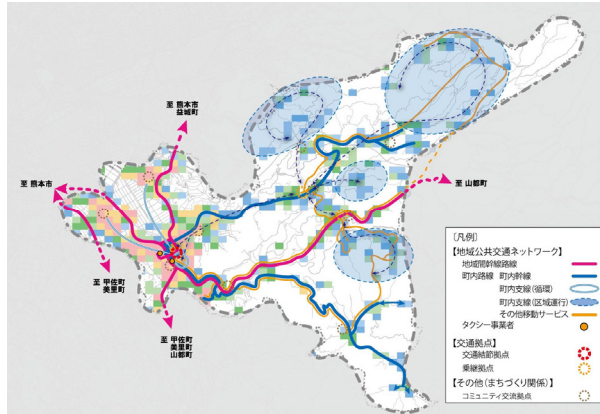
8.2 施策展開

目標①:まちの魅力アップを支える地域公共交通の実現

施策・事業①:交通結節拠点の整備による地域公共交通ネットワークの強化

事業概要

- ・町内中心部に、路線バスとコミュニティバス、タクシーが乗り入れる交通結節拠点を整備し、相互の乗継利便性を高め、地域公共交通全体の利便性の向上を図ります。
- ・まちづくりと連携して、山間部にも拠点を設け、コミュニティバスや新たな移動サービスとの乗継機能を持たせます。
- ・町内の新たな産業拠点などでの就業者の通勤利用に配慮し、新たなバス停留所の設置検討を行います。



▲公共交通ネットワークイメージ

事業主体

町、交通事業者、関係機関等

事業箇所

役場周辺、御船 IC 周辺、七滝中央小学校付近、旧七滝小学校付近

取組内容

①役場周辺への交通結節拠点の整備

- ・御船町を運行する路線バス・コミュニティバス、タクシーの交通結節拠点を整備します。
- ・すべてのバス路線が結節するハブとして整備し、路線とダイヤの調整を行うことで、相互の乗り換えを可能とし、ネットワーク機能を強化します。
- ・コンパクトなまちづくりが進められているメリットを活かし、公共施設、商業・医療施設が多く集積する役場近くに設けることで、街なかでの回遊拠点としても、気軽な憩いの場としても活用が可能となります。



▲〔事例〕ふれあいバスセンター（熊本県山都町）

②山間部での拠点・乗継拠点の整備検討

- ・まちづくりと連携し山間部にも拠点を設けることを検討します。移動販売等と連携し、中心部に行かなくても最低限の日常生活が可能となる拠点を設け、中心部の交通結節拠点と山間部の乗継拠点を繋ぐ路線バスやコミュニティバスの運行頻度を高めることで、中心部へのアクセス性も向上します。

③御船 IC 付近（企業立地地域）へのバス停留所の新設検討

- ・御船 IC 付近では、高速道路へのアクセス性が高いメリットを活かし、企業立地が進んでおり、これらの企業へは多くの従業員の方が通勤していますが、最寄りバス停が 1 km 程度離れており、路線バスを通勤手段として利用しづらい状況となっています。
- ・立地企業等の利用ニーズを把握し、必要に応じてバス停留所やタクシー待機場の新設検討を進めます。新設にあたっては、他の交通への負荷を増大させないよう、土地取得を含め検討します。

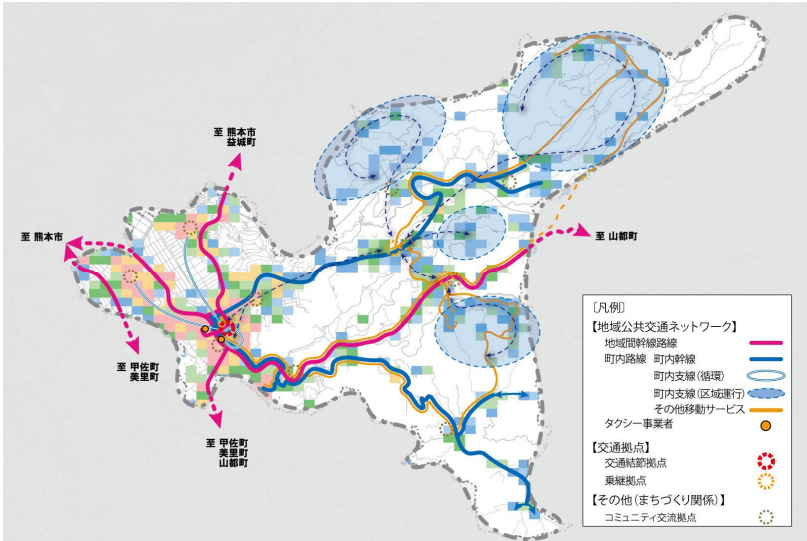
施策・事業②：待合環境整備	
事業概要	・御船町内には、路線バスとコミュニティバスのバス停留所が 86（上下線の標柱の数は 117）箇所あります。 ・路線バス・コミュニティバスを利用する際、必ず利用するバス停留所ですが、箇所毎の利用環境や待合環境は様々です。 ・高齢者や体が不自由な方にとって、バス停で一息ついたり、雨を凌げる待合環境が整備されていることで、利便性は格段に上がると考えられます。 ・バス停まで遠い地域の方や高齢者の中には、バス停まで自転車や電動カートで行かれる方も見られます。自転車や電動カートなどを止められるスペースを確保するなど、バス停毎の利用実態やニーズに配慮した待合環境の整備を行います。 ▲バス停に止められた自転車と電動カート
事業主体	町、交通事業者、地域住民
事業箇所	旭町バス停（西向き）、今城バス停、御船・スポーツセンター入口バス停など
取組内容	①バス停留所へのベンチや上屋等の設置 ・バス利用者が多く、待合環境が整っていないバス停留所から、優先的にベンチや上屋の設置などの整備を推進します。 ・待合環境の整備は、地元の方や高校生等の協力を得て進めることで、バスへの関心が高まり、愛着を持って利用される意識醸成に繋がることも期待されます。 ▲〔事例〕凱旋門バス停（御船町上野地区）

施策・事業③：観光・商業施設と連携した地域公共交通のPR	
事業概要	・御船町の中心部には、恐竜博物館や御船街なかギャラリーなどの観光施設や、スーパーマーケットやドラッグストアなどの商業施設が集積しており、町内外からの来訪があります。 ・来訪手段として、公共交通機関を選択されることで、現在生じている駐車場不足の問題の改善にもつながることから、公共交通機関をPRするとともに、各種施設と連携した取組を実施し、施設来訪者の増加と地域公共交通の利用促進を図ります。
事業主体	交通事業者、町、関係機関等
事業箇所	恐竜博物館、商業施設など
取組内容	①恐竜博物館等での公共交通セット券やバスチケットの配布 ・町内中心部にある有料の観光施設と交通事業者が連携し、公共交通利用料金と施設入館料をセットにした券の販売や、施設来訪者に対するバスチケットの配布など、バス利用への関心を高めるとともに利用促進に向けた取組を検討・実施します。  ▲〔事例〕イオンモール熊本と熊本バスが実施しているバスチケットの配布 出典：イオンモール熊本  ▲〔事例〕公共交通と施設入館料のセット券 出典：勝山市・えちぜん鉄道(株) ②コミュニティバスやタクシー等でのポイントカードの導入検討 ・町内の交通事業者が運行するコミュニティバスやタクシー、今後検討する予約型乗合タクシーなど、町内での移動に地域公共交通を利用した際に、ポイントを溜め、ポイントが一定数溜まったから、町内の連携する商業施設等で利用できるお買物券に交換するサービスなどの導入について検討します。

施策・事業④：町内中心部での周遊バスの導入検討	
事業概要	・町内中心部には、多くの商業施設や医療施設が立地しているほか、町外からの来訪者が多い観光施設やエリアが存在しています。 ・町内中心部を周遊する交通手段を導入することで、複数の目的地間の移動にも、地域公共交通を利用することができる環境を整え、町内中心部の回遊性を高めます。
事業主体	交通事業者、町、関連施設等
事業箇所	町内中心部
取組内容	①町内中心部での周遊バスの導入検討 ・町内中心部の商業施設や医療施設を周遊する周遊バスの導入に向けて検討を行います。 ・周遊バスの車両に御船町らしいラッピングバスや、グリーンスローモビリティ※など、目を引く車両を用いることで話題性を生み、地域公共交通への関心を高めることにも寄与します。 ・別途、計画する交通結節拠点を起終点とするルートで運行し、町内外から地域公共交通で来られた方の乗継もしやすい運行とします。  ▲市街地周遊バス運行ルートイメージ  ▲〔事例〕宮崎駅前の市街地で周遊バス「ぐるっぴー」として運行するグリーンスローモビリティ※ ※グリーンスローモビリティとは、時速 20km/h 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスのことであり、その車両も含めた総称のことです。

目標②：誰もが安心して利用できる地域公共交通の実現

施策・事業⑤：町内路線の再編

事業概要	・コミュニティバスの運行路線がある地区においても、集落からバス停までが離れていることで利用が難しい地域が多く存在しており、現状の運行では非効率となっている区間の運行見直しを行います。 ・コミュニティバスの見直しと合わせて、地域公共交通空白地域等に対しての新たな移動サービスの導入や、交通弱者が利用しやすいサービス、他の移動サービスとの連携可能性についても検討を進め、町内路線全体の運行効率性を高めるとともに利便性を向上させます。
事業主体	町、交通事業者、地域住民、福祉関係者、教育委員会
事業箇所	町内全域
取組内容	①コミュニティバスの運行見直し ・コミュニティバスの運行区間の短縮や、路線不定期運行（予約があった便のみ運行）とするなど、運行効率性を高めることで、運行頻度の向上又は運行経費の削減を図ります。 ・山間部の交通量が少なく、運行路線沿線に住宅がある区間では、バス停以外でも乗降可能なフリー乗降区間とすることで、バス停までの移動負担を軽減します。 ②予約型乗合タクシーの導入検討 ・地域公共交通空白地域等やコミュニティバス見直し地域への予約型乗合タクシーの導入を検討します。導入地域の実情に合った運行形態（運行曜日、停車位置、行先、予約方法など）について地域住民とともに検討を行うことで、利用しやすいものにするとともに、地域の移動サービスという意識醸成を図ります。 ・コミュニティバスの運行見直し、予約型乗合タクシーの導入にあたっては、小中高校生の通学利用状況を把握し、通学便は定時運行とするなど、スムーズに通学できるよう検討します。 ・交通事業者のみでの運行が困難だと判断された場合においては、町や社会福祉協議会、地元NPO 団体等が運行主体となる自家用有償運送や、地元住民が登録制によりボランティアドライバーとなり、近所の方の送迎を担う移動支援の創設を検討します。 ※予約型乗合タクシーの運行にあたっては、国の運行費補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用も含めて検討します。  ▲地域公共交通ネットワークの配置方針（再掲）

取組内容

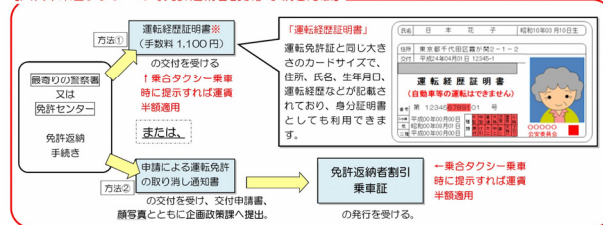
③町内路線再編後の利用促進策の導入検討

例：交通弱者を対象とした地域公共交通利用に対する助成制度

- ・町内路線の再編を行ったうえで、運転免許証を持たない高齢者や学生などが、地域公共交通を利用する際の負担軽減を行うことで利用促進を図ります。
- ・高齢者の運転免許証の返納を促進するため、高齢者を対象に地域公共交通利用者に対する助成を検討します。助成の内容は、運転免許証返納時の一時的なものではなく、免許証返納後も継続的に地域公共交通を利用した外出機会を設け、健康寿命の延伸につながるものとしします。
- ・子どもの通学時の送迎負担の軽減や、バイク通学から安全性の高い通学手段として地域公共交通が選択されるよう、定期代の一部助成などを検討します。

運転免許証を返納されたすべての市民を対象に、『八代市乗合タクシー』の運賃を半額割引しています。手続きの方法は次のとおりです。

【八代市乗合タクシーの「免許返納者割引」手続き方法】



※「八代市乗合タクシー」とは、路線バスが運行していない地域において、路線バスの代替として、八代市と協定を結んだタクシー事業者が運行を行っているものです。通常の乗用タクシーとは異なり、路線バス同様に路線や運行時刻を定めて運行しています。

※なお、路線バスを運行している乗用バスが、65歳以上の方を対象に「免許返納者割引」を実施しています。乗用バスでの手続きが必要になりますので、詳しくは「産交バス」(八代営業所：電話 0965-32-5145)へお問い合わせください。

※「運転経歴証明書」発行手続きの詳細は最寄りの警察署又は運転免許センターへお問い合わせください。

▲〔事例〕八代市乗合タクシーの免許返納者割引

■外出支援サービス

利用できる方 60歳以上の単身又は高齢者のみの世帯で、交通手段を持たない方
※所得制限あり ※医療機関などへの送迎のみ

※利用可否の審査を行いますので、事前に利用申請をお願いします。

片道料金 市内300円、市外600円 ※月4回(2往復)まで利用可
お問合せ先 玉名市高齢介護課 TEL 0968-75-1339

■運転免許返納をお考えの方へ

●運転免許を返納すると、「運転経歴証明書」の交付申請を行うことができます。

●「運転経歴証明書」の発行、また交付を受けた方には、さまざまな特典があります。

※平成30年3月1日から代理人による免許返納ができるようになりました。

詳細は主催者までお問い合わせください。

運転経歴証明書に関するお問合せ先 玉名警察署 TEL 0968-74-0110

●玉名市の特典(防災安全課 TEL 0968-75-1130)
3,000円分のバスICカード、乗合タクシー回数券、タクシー回数券のいずれか1つ
※目上返納後、1年以内に有効

～その他、さまざまな特典があります～

- ①運転経歴証明書の写真を無料撮影(玉名地区交通安全協会)
- ②たまなスタンプ商品券の贈呈(協同組合たまなスタンプ会)
- ③バスの運賃が半額(産交バス)
- ④タクシーの運賃が1割引き(玉名タクシー、高瀬合同タクシー、広洋タクシー)
- ⑤温泉施設の利用料金が半額(早稲温泉、玉名温泉、湯の宮温泉)

※②③は交通安全協会加入者のみ、④は65歳以上に限る。

特典の詳細は、各機関に直接お問い合わせください。

▲〔事例〕玉野市の高齢者を対象とした外出支援

例：スクールバスとの連携・活用によるサービス水準の向上

- ・小中学校の統廃合校区を対象に定時定路線で運行しているスクールバスへの一般混乗に向けた検討を行います。
- ・地域や保護者の方とともに具体的な検討を行い、安全・安心に利用できる方法を協議し、事前登録制、利用する小中学生+αの需要を想定した車両サイズで運行するなど、安全性や確実性を担保し、コミュニティバスが増便されるイメージで利用できるサービスとすることを目指します。

<登校便> 各地域を7時台に出発



<下校便> 時間は毎日異なります



乗車専用停留所から乗車
① 東和総合支所
② 東和コミセン
③ 東和小学校
※路線ごと、日ごとに異
なります。

降車できる場所(登校便)

午前8時頃到着

- ① 東和小学校
東和病院
に行ける!
- ② 東和総合支所
土沢商店街
に行ける!
- ③ 新斎通り
土沢駅
に行ける!

▲〔事例〕スクールバスへの一般混乗制度(岩手県花巻市)

目標③：未来につなぐ地域公共交通の実現

施策・事業⑥：バスの乗り方教室の実施

事業概要	・幼児から高齢者までの幅広い年代を対象に、地域公共交通の利用啓発活動を定期的実施します。 ・高齢者には運転免許証返納後の移動に対する安心感、幼児や小学生にはバスへの興味を持ってもらい、日常的なバス利用の促進だけでなく、憧れの職業として意識してもらい、将来の交通事業者の担い手確保を進めます。
事業主体	交通事業者、町、教育委員会、福祉関係者
事業箇所	町内全域
取組内容	①高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施 ・運転免許証の返納を前に、高齢者に安心してバスを利用してもらう取組として、高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施します。 ・新たに導入を検討する事業⑤の予約型乗合タクシー（P.82 参照）についても、実際に体験してもらうことで、利用方法を知ってもらい、利用促進を図ります。 ②幼児・保護者を対象としたバスの乗り方教室の実施 ・幼稚園、保育園の園児と保護者を対象に、バスを身近に感じてもらい、利用してみようという意識を持ってもらう機会を創出することを目的に、バスの乗り方教室を実施します。 ・バスを利用したことがない、利用の仕方がわからないという保護者の方も多いため、子どもと一緒に楽しみながら体験してもらうことで、日常的に地域公共交通を利用してもらうきっかけづくりとします。 ③小学校の校外学習での路線バス・コミュニティバスの利用 ・町内の小学校で、移動を伴う課外授業を行う際、路線バスやコミュニティバスを利用する機会を設けます。 ・実際の路線バスを利用することで、バスの運行に興味を持ってもらい、成長過程でもバスの利用機会を増やし、憧れの職業として意識してもらえるようになることも期待されます。  ▲〔事例〕高齢者を対象としたバスの乗り方教室（佐賀市交通局）  ▲〔事例〕小学校でのバスの乗り方教室（山口県防府市）

施策・事業⑦：地域公共交通に関する情報発信	
事業概要	・路線バス、コミュニティバス、タクシー等の情報を統合した地域公共交通情報案内マップを作成し、観光施設や商業施設等で配布します。 ・スマートフォン等で、バスの運行情報や遅れ時間を確認できるよう積極的に発信し、情報不足による利用控えを無くします。
事業主体	交通事業者、町、関連施設
事業箇所	交通結節拠点、乗継拠点、主要なバス停など
取組内容	①地域公共交通情報案内の作成・配布 ・路線バス、コミュニティバス、タクシー等の路線や乗り方、問い合わせ先などの情報を統合した地域公共交通マップを作成し、住民の方へ配布、主要な観光施設や商業施設等でも配布します。 ・情報案内には、スマートフォン等でもリアルタイムのバス運行情報が取得できることを積極的にPRし、“運行状況がわからないから利用しない”という方に利用してもらうことで、新たな需要を生み出します。 ▲〔事例〕公共交通マップ(熊本県五名市) ②バスの運行情報に関する情報提供の強化 ・新たに整備する交通結節拠点や、乗継拠点、主要施設(町役場など)などを対象に、バスの運行情報の提供を行う手段の検討・整備を行います ・スマートフォン等を持たない方にも、遅延情報を含む運行情報を知ってもらうことで、安心して待ってもらえる環境整備を行います。 ▲〔事例〕バスの運行情報の提供サービス(熊本市役所)

8.3 計画の推進体制

1) 事業スケジュール

施策・事業の取組スケジュールを以下のように設定します。

表 施策・事業の取組スケジュール

目標	施策・事業	取組内容	実施主体	実施時期						
				2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	
目標①	①交通結節拠点の整備による地域公共交通ネットワークの強化	役場周辺への交通結節拠点の整備	町 交通事業者 関係機関等	検討・実施計画		施設設計・整備	運用開始			
		山間部での拠点・乗継拠点の整備検討		関係機関調整・検討	実施					
		御船IC付近へのバス停留所の新設検討		関係機関調整	実施					
	②待合環境整備	バス停留所へのベンチや上屋等の設置	町 交通事業者 地域住民	関係機関調整	実施・継続実施					
	③観光・商業施設と連携した地域公共交通のPR	恐竜博物館等での公共交通セット券やバスチケットの配布	交通事業者 町 関係機関等	関係機関調整	実施・継続実施					
		コミュニティバスやタクシー等でのポイントカードの導入		関係機関調整	実施・継続実施					
④町内中心部での周遊バスの導入検討	町内路線再編後の利用促進策の導入検討	交通事業者 町 関連施設等	検討・実施計画	試験運行・見直し	本格運行					
目標②	⑤町内路線の再編	コミュニティバスの運行見直し	町 交通事業者 地域住民 福祉関係者 教育委員会	検討・実施計画	試験運行・見直し	本格運行				
		予約型乗合タクシーの導入検討		検討・実施計画	試験運行・見直し	本格運行				
		町内路線再編後の利用促進策の導入検討				実施計画	実施			
目標③	⑥バスの乗り方教室の実施	高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施	交通事業者 町 教育委員会 福祉関係者	関係機関調整	実施・継続実施					
		幼児・保護者を対象としたバスの乗り方教室の実施		関係機関調整	実施・継続実施					
		小学校の校外学習での路線バス・コミュニティバスの利用		関係機関調整	実施・継続実施					
	⑦地域公共交通に関する情報発信	地域公共交通情報案内の作成・配布	交通事業者 町 関連施設			案内作成	配布			
		バスの運行情報に関する情報提供の強化				設置検討	実施			

2) 推進体制

本計画は、法定協議会である「御船町地域公共交通活性化協議会」が主体となり、計画の推進及び施策・事業の進捗状況の確認を行います。

「行政（町）」、「交通事業者」、「地域（住民・地元企業）」が協力・連携し、一体となって計画の目標達成に向けて取り組んでいきます。また、事業実施にあたっては、庁内関係各課及び周辺市町などと連携を図りながら推進していきます。

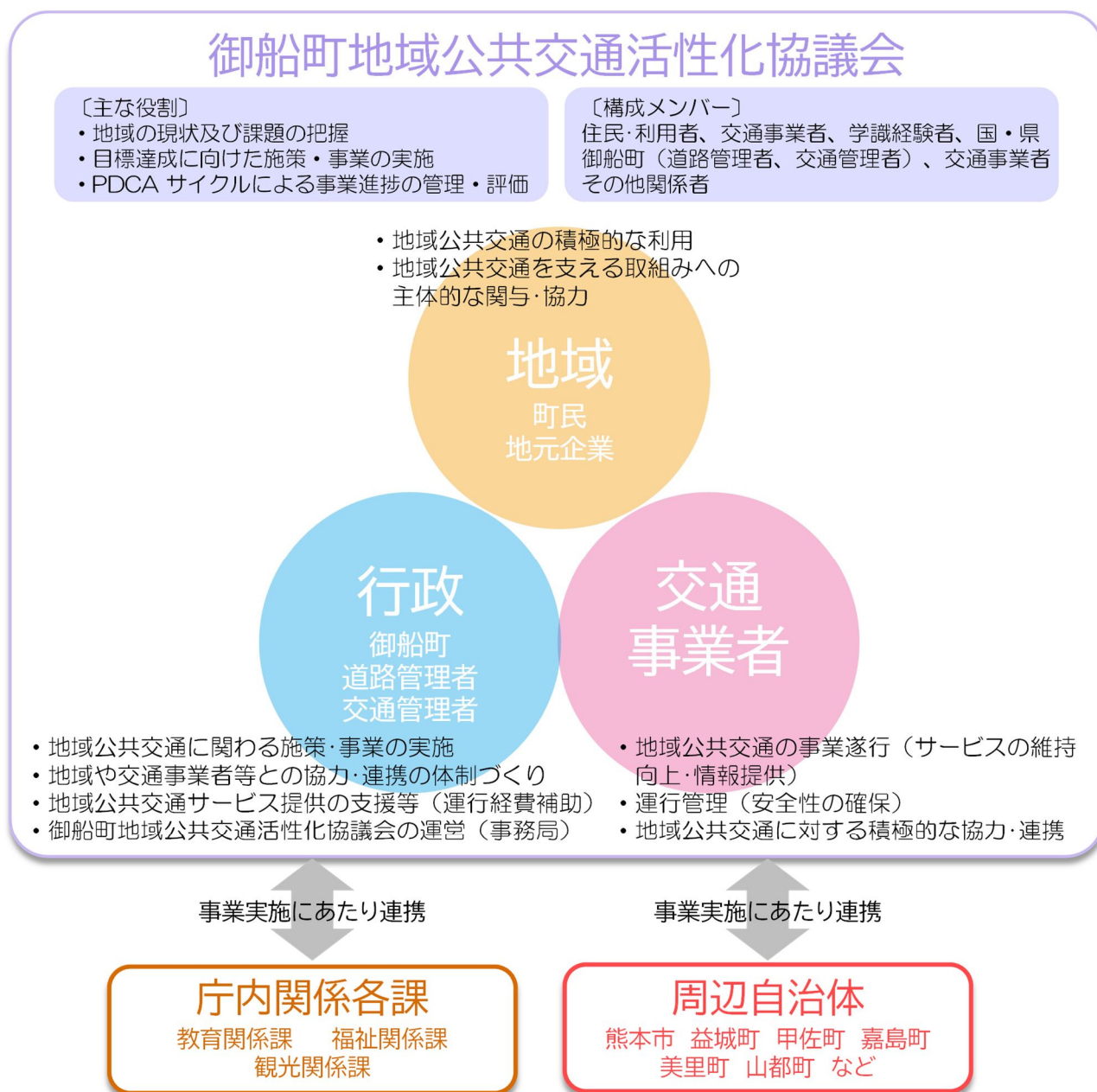


図 目標達成に向けた役割分担

3) 達成状況の評価と見直し

本計画の最終年度における目標達成のため、計画期間中は随時適切な時期に、事業の進捗状況のモニタリングを行いながら、PDCA サイクルを実施して実効性を高めていきます。

なお、地域公共交通を取り巻く環境が変化することも見込まれるため、毎年開催する御船町地域公共交通活性化協議会等において、関係者間での状況確認も実施しながら、適宜、見直しを行い、柔軟に対応していきます。

毎年度のマネジメントに関しては、「実施計画の作成(Plan)」、「事業実施(Do)」、「モニタリング・評価(Check)」、「計画の改善(Action)」、「見直し計画の立案(Plan)」を実施していくことで、次年度の計画に反映し、年度間においても管理を行います。



図 PDCA サイクルのイメージ

表 評価指標の評価方法と評価時期

評価指標	評価方法	評価時期
①地域公共交通に対する満足度評価	町民アンケート調査を実施	最終年度
②バス停へのベンチ・上屋設置率	事業実施状況を確認	毎年度
③商業・観光施設等との連携・協働による取組件数	事業実施状況を確認	毎年度
④地域公共交通空白地域内の人口割合	再編状況から算出	中間年度・最終年度
⑤バスを利用する人の割合	町民アンケート調査を実施	最終年度
⑥コミュニティバスの年間利用人数	交通事業者提出資料から確認	毎年度
⑦高齢者の買い物での外出頻度	町民アンケート調査を実施	最終年度
⑧半数以上の人々がバスを利用したことがある地区数	町民アンケート調査を実施	最終年度
⑨路線バス・コミュニティバスの運行に対する町の財政負担額	交通事業者提出資料から確認	毎年度

※上表の評価指標のほか、御船町の毎年の運転免許証返納者数の推移をモニタリングします。また、町民アンケート調査実施の際には、運転免許証を保有していない方に限定したバスの利用割合も確認していきます。

表 年間の本計画における評価の方法・手順

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
見直し計画の立案												
事業実施												
モニタリング・評価												
改善・見直し												
次年度予算	予算編成										議決	
町議会			6月 定例会			9月 定例会			12月 定例会			3月 定例会
			必要に応じ 補正予算措置			必要に応じ 補正予算措置			必要に応じ 補正予算措置			次年度 予算の議決
御船町 地域公共交通 活性化協議会	事業の実施状況や、必要に応じて協議会開催（年に1～2回程度）										年度末 開催	
										進捗状況の確認 次年度実施計画 及び予算案の承認		

付属資料

付属資料1 計画策定の経緯

年月日	項目	主な内容
令和3年 4月15日	令和3年度 第1回御船町地域 公共交通活性化協議会	・御船町地域公共交通活性化協議会会則の承認について ・会長及び副会長の選任について ・令和3年度地域公共交通活性化協議会予算編成(案)について ・令和3年度地或公共交通確保維持改善事業費補助金の交付申請について ・御船町地域公共交通計画策定に係るスケジュールについて ・御船町地域公共交通計画策定支援業務委託公募型プロポーザルについて
令和3年 7月28日	令和3年度 第2回御船町地域 公共交通活性化協議会	・経過報告及びプロポーザル選定業者紹介 ・御船町地域公共交通計画策定の進め方 ・移動手段の実態・公共交通の利用実態調査について ・監査委員の選任について
令和3年 9月中旬～ 10月末	住民意向調査及び 利用実態調査	・公共交通の利用状況や意向等に関する各種調査を実施 ・町民アンケート調査 ・高校生アンケート調査 ・公共交通利用者アンケート調査 ・バス停乗降者数調査
令和3年 11月29日	令和3年度 第3回御船町地域 公共交通活性化協議会	・地域ごとの問題点・課題の整理に向けた各種調査結果の報告 ・旧小学校区ごとの地区別懇談会の進め方
令和4年 2月15日	令和3年度 第4回御船町地域 公共交通活性化協議会	・地区別カルテの作成について(山間部) ・バス停カルテの作成及びバス停評価について ・地域公共交通の役割と課題、基本方針と目標、目標達成のための施策について ・地域公共交通確保維持改善事業(計画策定事業)に関する事業評価について
令和4年 3月25日	令和3年度 第5回御船町地域 公共交通活性化協議会	・地区別カルテの作成について(平坦部) ・御船町地域公共交通計画(素案)について ・令和3年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金の実績報告について
令和4年 5月16日～ 6月6日	パブリックコメント	・御船町地域公共交通計画(素案)に関する意見募集
令和4年 6月29日	令和4年度 第1回御船町地域 公共交通活性化協議会	・令和3年度地域公共交通活性化協議会事業報告・決算及び監査報告について ・令和4年度地域公共交通活性化協議会事業計画(案)・予算編成(案)について ・御船町地域公共交通計画(素案)に対するパブリックコメントの結果報告及び計画の認定について

付属資料2 御船町地域公共交通活性化協議会 会則

(趣旨)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)

第6条第1項の規定に基づく地域公共交通計画及び第27条の2第1項の規定に基づく地域公共交通利便増進実施計画(以下「利便増進実施計画」という。)の策定及び実施に必要な協議、並びに道路運送法(昭和26年法律第183号)及び道路運送法施行規則(昭和26年運輸省令第75号)の規定に基づく地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便性の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年3月30日国総計第97号ほか。)に基づく生活交通確保維持改善計画の策定に関する協議、実施に係る連絡調整及び事業の実施を行うため、御船町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事項)

第2条 協議会の所掌する事項は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 御船町における有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通計画及び利便増進実施計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 地域公共交通計画及び利便増進実施計画の実施の協議及び連絡調整に関する事項
- (5) 地域公共交通計画及び利便増進実施計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (6) 生活交通確保維持改善計画の策定及び変更に関する事項
- (7) 生活交通確保維持改善計画の実施の協議及び連絡調整に関する事項
- (8) 生活交通確保維持改善計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (9) 町の総合的な交通施策に関する事項
- (10) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会の委員は、20名以内とする。

2委員は、次に掲げる者のうちから選任する。

- (1) 御船町長又はその指名する者
- (2) 九州運輸局熊本運輸支局長又はその指名する者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (5) 住民及び利用者の代表
- (6) 社団法人熊本県バス協会
- (7) 社団法人熊本県タクシー協会
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- (9) 道路管理者、熊本県御船警察署、学識経験者その他町長が必要と認める者

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

- 2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 公職等をもって選任された委員が、その場を離れたときは、当該委員を辞職したものとみなす。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、町長又はその指名するものをもって充てる。
- 3 副会長は、会長が指名するものをもって充てる。
- 4 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が不在のときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことはできない。
- 3 会議の議決方法は、出席委員の過半数をもって決するものとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開で行うものとする。
- 5 会長は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前各号に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定めるものとする。

(書面による決議)

第7条 協議会は、次に掲げる事由に該当するものについて、書面による決議を行うことができる。

- (1) 道路運送法第15条の3第3項の規定により、国土交通省令で定める軽微な事項に関する運行計画の変更
- (2) 至急の議決が必要で、会議を開催する時間的余裕がない場合
- (3) 事前に協議会において書面による決議の了承を受けている場合
- 2 会長は、書面による決議を行った場合は、次回の協議会において、その内容を報告しなければならない。

(協議結果の取扱い)

第8条 委員は、協議会において協議が調った事項について関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(協議会)

第9条 協議会の事務局は、御船町役場企画財政課に置く。

(予算及び会計)

第 10 条 協議会の運営に要する予算は、負担金、補助金及びその他収入をもって充て、協議会に諮って承認を得るものとする。

2 協議会の会計年度は毎年 4 月 1 日から始まり翌年 3 月 31 日に終わる。

(監査)

第 11 条 協議会に監査委員を 2 名置き、委員のうちから会長が指名する。

2 協議会の出納監査は、監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(予算の執行)

第 12 条 現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が決するところによる。

(報酬及び費用弁償)

第 13 条 協議会の委員の報酬及び費用弁償に関する必要な事項は会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 14 条 協議会が解散したときは、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、当該解散の日に会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第 15 条 この会則に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定めるものとする。

附則

この会則は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

付属資料3 御船町地域公共交通活性化協議会 委員名簿

種別	組織・団体名	役職	備考
御船町長又はその指名する者	御船町役場	副町長	会長
九州運輸局熊本運輸局長 又はその指名する者	九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当)	
		首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	
一般乗合旅客自動車 運送事業者、 一般乗用旅客自動車 運送事業者	熊本バス 株式会社	管理課長	
	産交バス 株式会社	営業企画課長	
	株式会社 麻生交通	代表取締役	
	御船タクシー 有限会社	代表取締役	
住民及び 利用者の代表	御船町議会	総務文教常任委員会	
	御船町区長会	区長会長	副会長
	住民代表(平坦部)	西住還区長	
	住民代表(山間部)	水越中央区長	
	住民代表(山間部)	茶屋ノ本区長	
	御船町社会福祉協議会	事務局次長	
社団法人熊本県バス協会	一般社団法人熊本県バス協会	専務理事	
社団法人熊本県タクシー協会	一般社団法人熊本県タクシー協会	事務局長	
道路管理者、 熊本県御船警察署、 学識経験者その他町長が 必要と認める者	上益城地域振興局土木部	土木部長	
	御船町役場建設課	課長	
	熊本県警察 御船警察署	署長	
	熊本県交通政策課	課長補佐	
	熊本高専 八代 CA	准教授	

令和4年6月時点

御船町地域公共交通計画

発 行 日:令和 4 年 6 月

発行・編集:熊本県御船町

〒861-3296

熊本県上益城郡御船町大字御船995-1

TEL:096-282-1263

FAX:096-282-2803

URL:<https://www.town.mifune.kumamoto.jp/>

