

天草市地域公共交通計画

令和5年3月

令和5年6月（変更）

令和6年6月（変更）

令和7年5月（変更）

天草市

目次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の対象区域	1
3. 計画の対象期間	2
4. 計画の位置づけ	2
第2章 市の概況	3
1. 位置と地勢	3
2. 人口動態	4
2-1 人口推移	4
2-2 人口推移（旧市町別）	5
2-3 人口分布	6
3. 集客施設等の立地状況	8
第3章 地域公共交通等の現況	9
1. 地域公共交通等の状況（輸送資源、運行及び利用の状況）	9
第4章 地域公共交通の現状と課題	23
1. 現状と課題（全体）	23
2. 現状と課題（旧市町別）	38
第5章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	41
1. 上位計画	41
2. 関連計画	42
第6章 基本的な方針及び計画の目標、取組みの方向性とネットワークのイメージ	45
1. 基本的な方針及び計画の目標	45
2. 地域別取組みの方向性とネットワークのイメージ	47
第7章 目標を達成するための施策・事業	54
1. 方針・目標と実施事業の体系	54
2. 基本方針1:多様な交通サービスの連携・効率化による持続可能な公共交通の維持確保	55
2-1 コミュニティ交通の導入	55
2-2 地域主体の移動手段確保への支援	59
2-3 持続可能な公共交通ネットワークの構築	60
2-4 交通モード間の連絡性強化	62
3. 基本方針2:行政・交通事業者・市民等の協働による公共交通の利用促進	64
3-1 公共交通の利用促進策の推進	64
4. 実施事業のスケジュール（一覧表）	68
第8章 目標値の設定と推進体制	70
1. 数値目標	70
2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	72
3. 計画の推進体制	73

第1章 はじめに

1. 計画策定の趣旨

本市においては、平成30年度から「天草市地域公共交通網形成計画」に基づき、利用者にとって使いやすい公共交通、公共交通の活性化によるまちづくりや観光振興の視点を取り入れた取組みを進めてきました。

計画策定から5年を迎える中で、少子高齢化のさらなる進展や住民ニーズの変容に加え、新型コロナウイルスの影響により公共交通を取り巻く環境も大きく変化してきました。

また、国では令和2年11月に『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』（以下、「活性化再生法」とする。）が改正されました。これにより、従来の「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」に法定計画の名称が変更され、地域の移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインしていくことの重要性、さらには交通分野だけでなく、都市計画や観光振興、福祉、教育等の様々な分野を含めた地域戦略の一環として、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進することが求められています。

これらの背景を受け、本市では、「第3次天草市総合計画」で定めた、『ともにつながり 幸せ実感 宝の島“天草”』というまちづくりの将来像のもと、誰もが天草に誇りを持ち、心豊かに暮らせ、いつまでも住み続けたいと思える天草市を目指し、公共交通の果たす役割を明確化したうえで、持続可能な公共交通を構築することを目的に、活性化再生法に基づく「天草市地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の対象区域

本計画は、天草市の全域を対象区域とします。なお、必要に応じて隣接市町（上天草市、苓北町）とも連携します。



図1 対象区域

3. 計画の対象期間

本計画は、令和5年度から令和9年度までの5年間を計画期間とします。

4. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第3次天草市総合計画」及び「第2期天草市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を踏まえながら、公共交通の現状や取り巻く社会環境の変化、基礎調査から得られた公共交通の課題を整理し、本市の将来像の実現に向けた基本的な方針や目標、目標を達成するための取組みを定めます。

また、策定に当たっては、市の関連計画のほか、県や周辺自治体の地域公共交通計画とも整合を図ることとします。



図 2 天草市地域公共交通計画の位置づけ

第2章 市の概況

1. 位置と地勢

本渡市・牛深市・有明町・御所浦町・倉岳町・栖本町・新和町・五和町・天草町・河浦町の2市8町が合併し、平成18年3月27日に誕生した本市は、熊本県南西部に位置し、周囲を藍く美しい海に囲まれた天草上島と天草下島および御所浦島などで構成する天草諸島の中心部に位置しています。面積は、683.82平方キロメートル（令和2年10月1日現在）で県内最大を誇ります。

地形は、そのほとんどが山林で占められ急峻で平野部は少なく、河川沿いの平地部や海岸線の河口部に集落が展開しており、本渡地区と牛深地区の市街地間を主要国道が結ぶ他は、これらの集落をつなぐように海岸線沿いに国・県道などが配置・整備されています。

産業は、温暖な気候を活かした農業や、豊かな水産資源を活かした漁業を主として発展してきました。また、自然景観、南蛮文化やキリシタンの歴史など、多くの観光資源にも恵まれています。

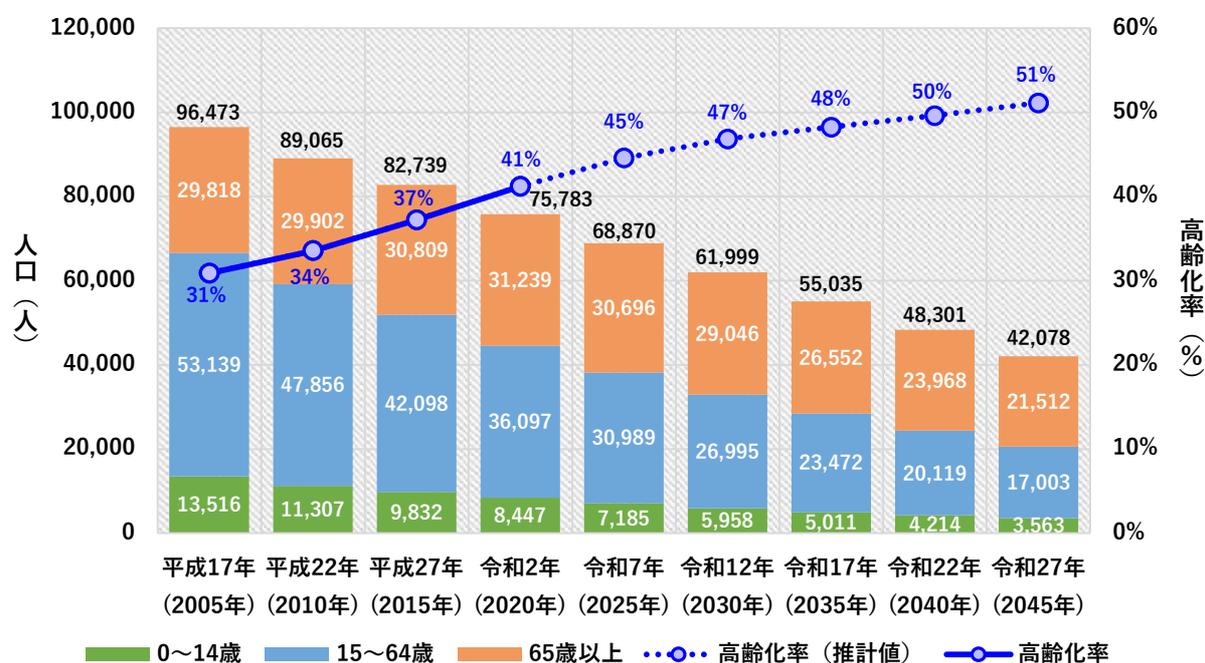
県庁所在地の熊本市からは、車で2時間ほどを要しますが、産業の発展や地域間交流など、福岡・長崎・熊本・鹿児島を結ぶ九州西岸地域の拠点としてあらゆる分野において発展が期待されている地域です。

2. 人口動態

2-1 人口推移

本市では人口減少及び高齢化が進行しています。合併前の平成17年（2005年）と令和2年（2020年）の比較では人口が20,690人減少していますが、64歳以下の人口が22,111人減少しているのに対し、65歳以上の人口は1,421人増加していることから、高齢化率は31%から41%に上昇しています。

今後も引き続き人口減少は進展し、令和27年（2045年）においては、令和2年（2020年）との比較で人口は約36%減少し、高齢化率は50%を超え市民の2人に1人が65歳以上になると推計されています。

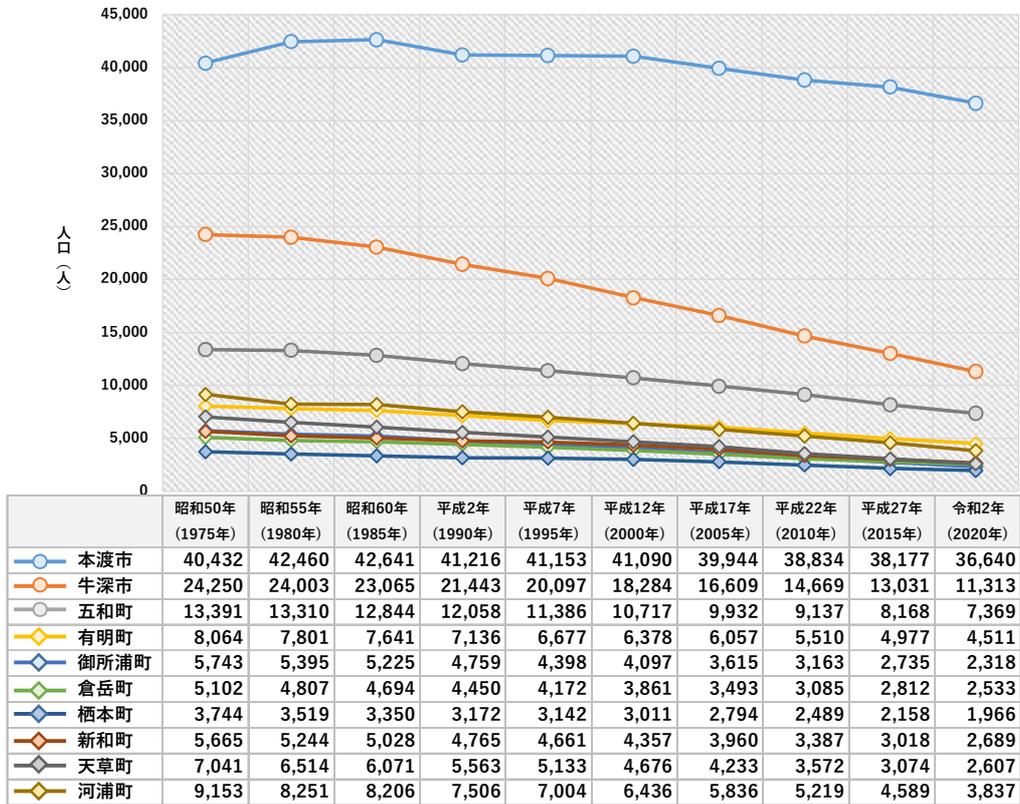


出典：令和2年までは国勢調査、令和7年以降は社人研人口推計

図3 本市の人口推移・推計

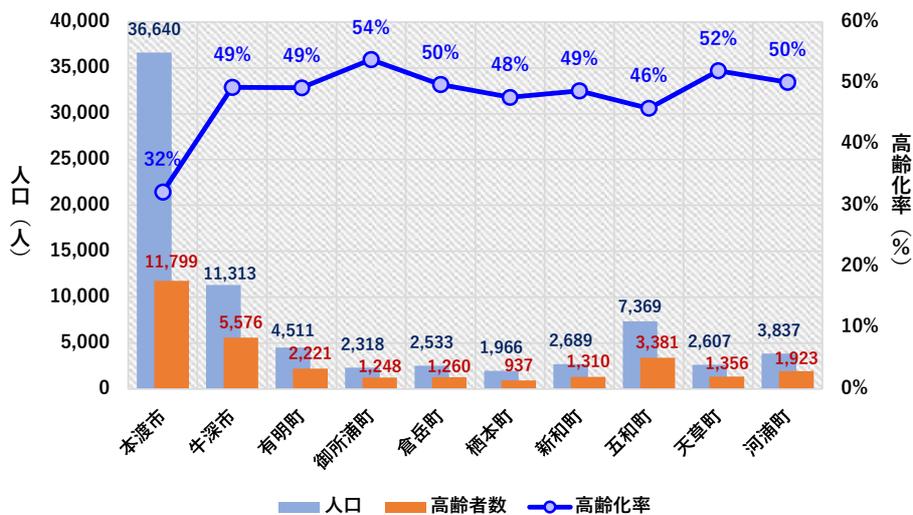
2-2 人口推移（旧市町別）

地域別（旧市町別）で合併前の平成17年（2005年）と令和2年（2020年）の人口推移を比較すると、本渡地域（旧本渡市）では約8%の減少率となっていますが、その他の地域においては減少率が20%を超え、さらに、天草地域（旧天草町）・河浦地域（旧河浦町）においては減少率が30%を超えています。



出典：国勢調査

図4 地域別人口の推移



出典：令和2年国勢調査

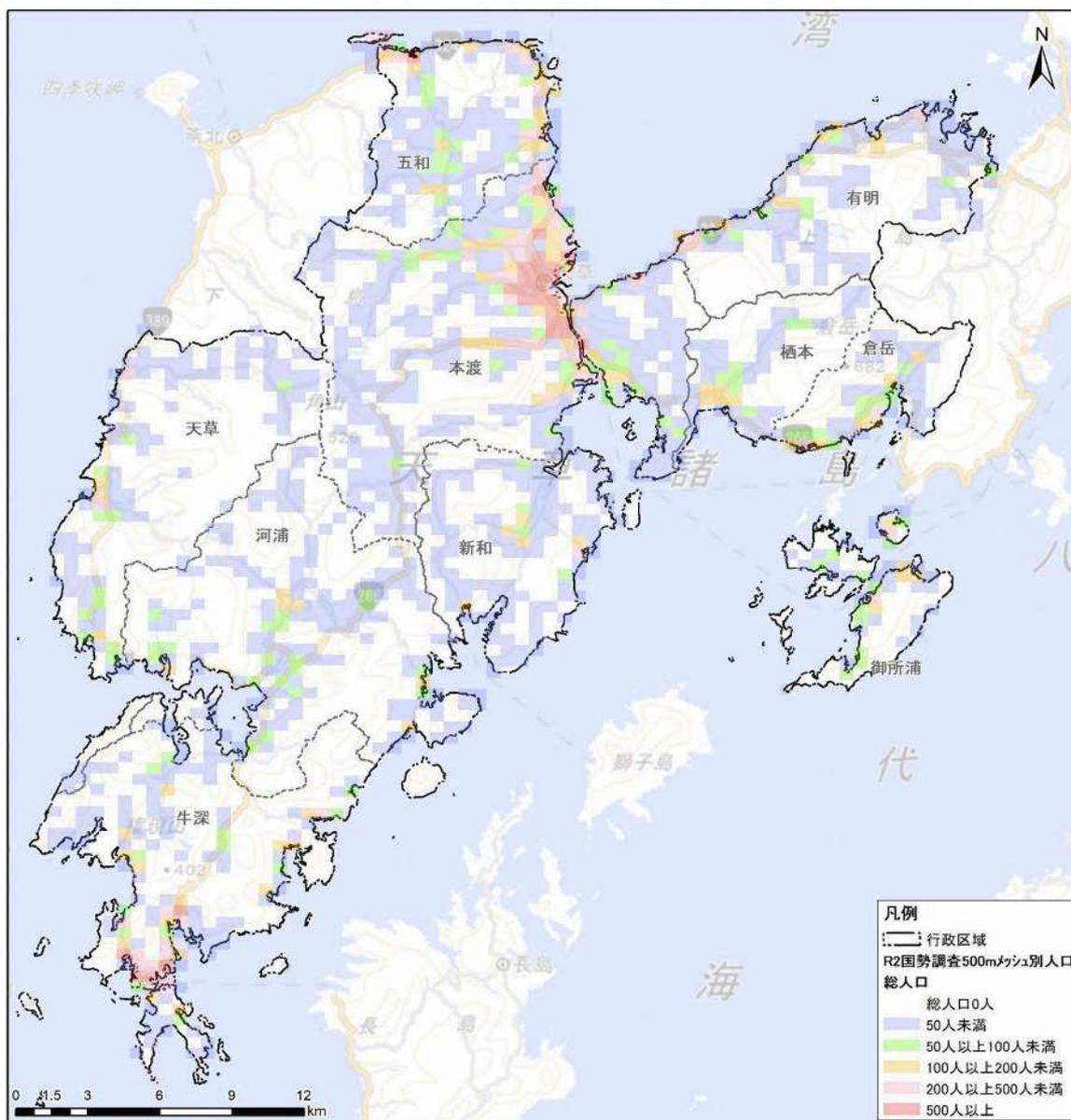
図5 地域別高齢者人口・高齢化率

2-3 人口分布

(1) 人口分布の状況

市内の人口分布をみると、本渡地域と牛深地域の中心部に人口 500 人以上の地域が集中しています。

一方、五和・有明・御所浦・倉岳・栖本・新和・天草・河浦地域は、支所の所在地域に人口が集中していますが、周辺部等の人口は少ない状況にあります。

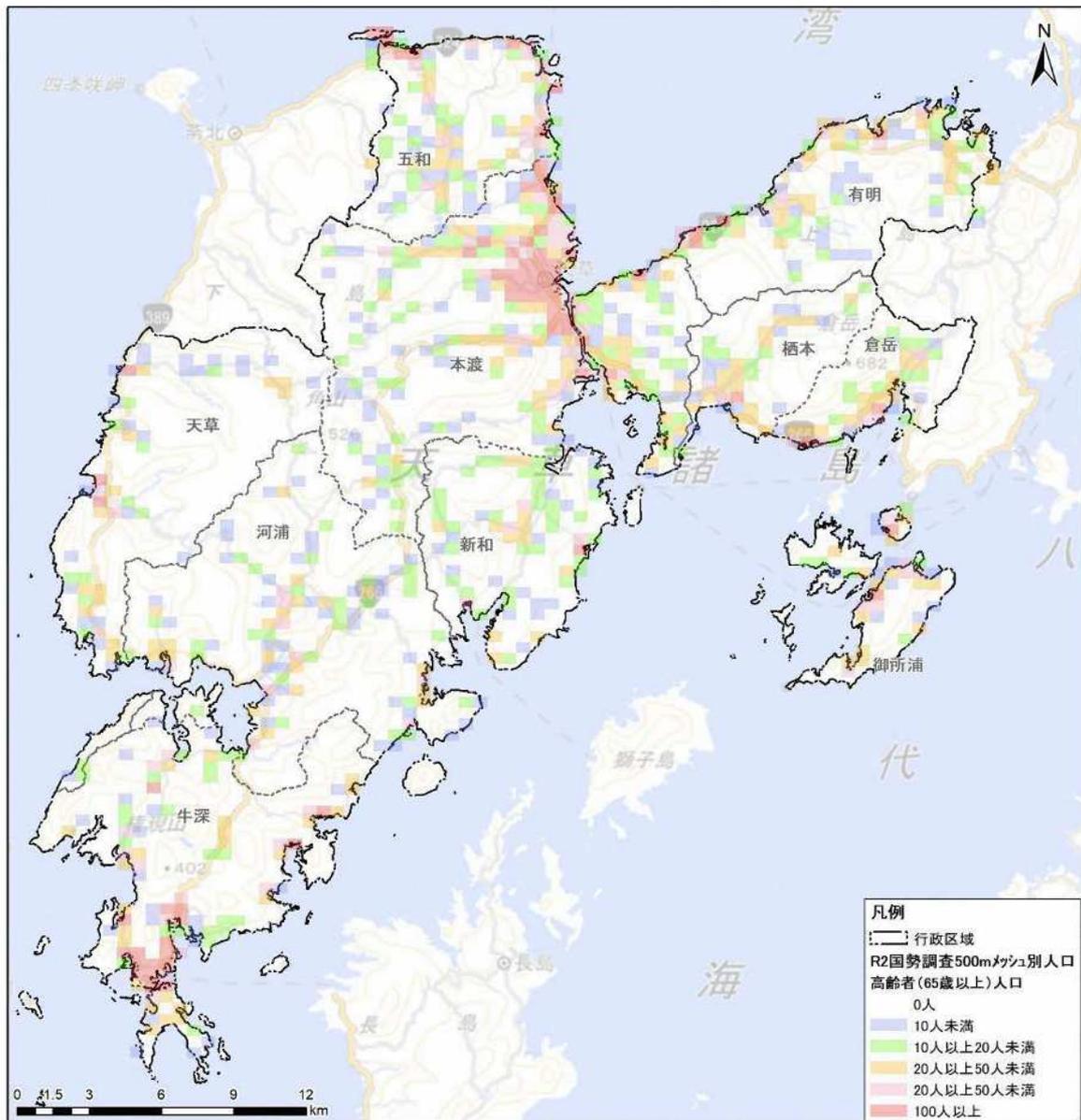


出典：令和2年国勢調査

図6 市内の人口分布（500m×500m範囲）

(2) 65歳以上の人口分布の状況

本市の高齢者の分布状況は、本渡地域、牛深地域の中心部に集中するとともに、市全域に広く分散しています。今後、高齢者はさらに増加していくことが予測され、高齢者の移動手段の確保が課題になると考えられます。

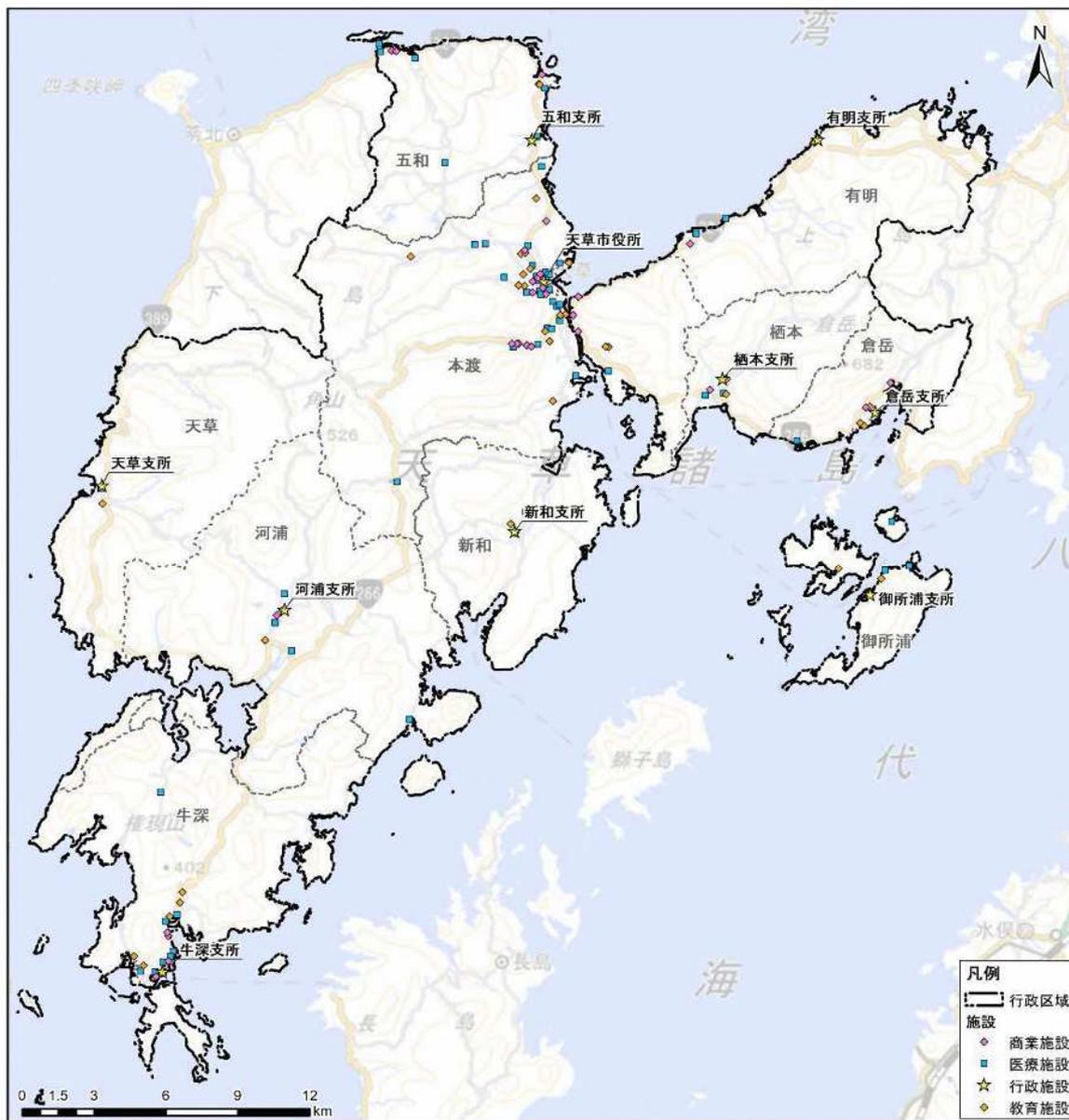


出典：令和2年国勢調査

図7 高齢者人口の分布(500m×500m範囲)

3. 集客施設等の立地状況

市内の商業施設、医療施設、行政施設、教育施設の立地状況を示します。各施設は、本渡地域、牛深地域の中心部に集中し、五和、有明、御所浦、倉岳、栖本、新和、天草、河浦地域の市各支所の庁舎周辺等に分布している状況にあります。



出典：令和2年国勢調査

図 8 市内の施設の立地状況

第3章 地域公共交通等の現況

1. 地域公共交通等の状況（輸送資源、運行及び利用の状況）

（1）陸上交通

① 路線バス

市内の路線バスは、主に本渡バスセンターを中心に13路線が運行されています。また、市外と結ぶ路線バスは、上天草市までの4路線、荅北町までの1路線が運行されています。

表9 路線バス一覧

路線名	起点	終点	便数	主な車両
①牛深線	本渡バスセンター	牛深市民病院	20便/日	小型バス
②富岡線	本渡バスセンター	富岡港	30便/日	中型バス
③下田線	本渡バスセンター	下田温泉 (高浜上河内)	14便/日	小型バス
④有明線	本渡バスセンター	松島 ※有明経由	12便/日	中型バス (小型バス)
⑤松島教良木線	本渡バスセンター	松島(浦川橋) ※教良木経由	13便/日	中型バス
⑥下大多尾線	本渡バスセンター	下大多尾	10便/日	小型バス
⑦通詞線	本渡バスセンター	通詞島	10便/日	小型バス
⑧鬼池線	本渡バスセンター	鬼池港	21便/日	中型バス
⑨本町循環線	本渡バスセンター	本渡バスセンター ※本町コミュニティーセンター経由	5便/日	小型バス
⑩下田河浦線	下田温泉	河浦車庫前	12便/日	小型バス
⑪魚貴線	早浦橋	牛深産交	19便/日	小型バス
⑫牛深下平線	下平	牛深市民病院	8便/日	小型バス
⑬山の浦線	本渡バスセンター	山の浦	4便/日	小型バス
⑭教良木大河内線	本渡バスセンター	教良木	7便/日	中型バス
⑮松島倉岳線	松島	倉岳校前	1便/日	小型バス
⑯天草空港シャトル	本渡バスセンター	天草空港	8便/日	小型バス
⑰本渡市街地循環(短縮)	本渡バスセンター	本渡バスセンター	9便/日	小型バス
⑱本渡市街地循環	本渡バスセンター	本渡バスセンター ※本渡港経由	10便/日	小型バス

※中型バス：55人乗り、小型バス：32人乗り

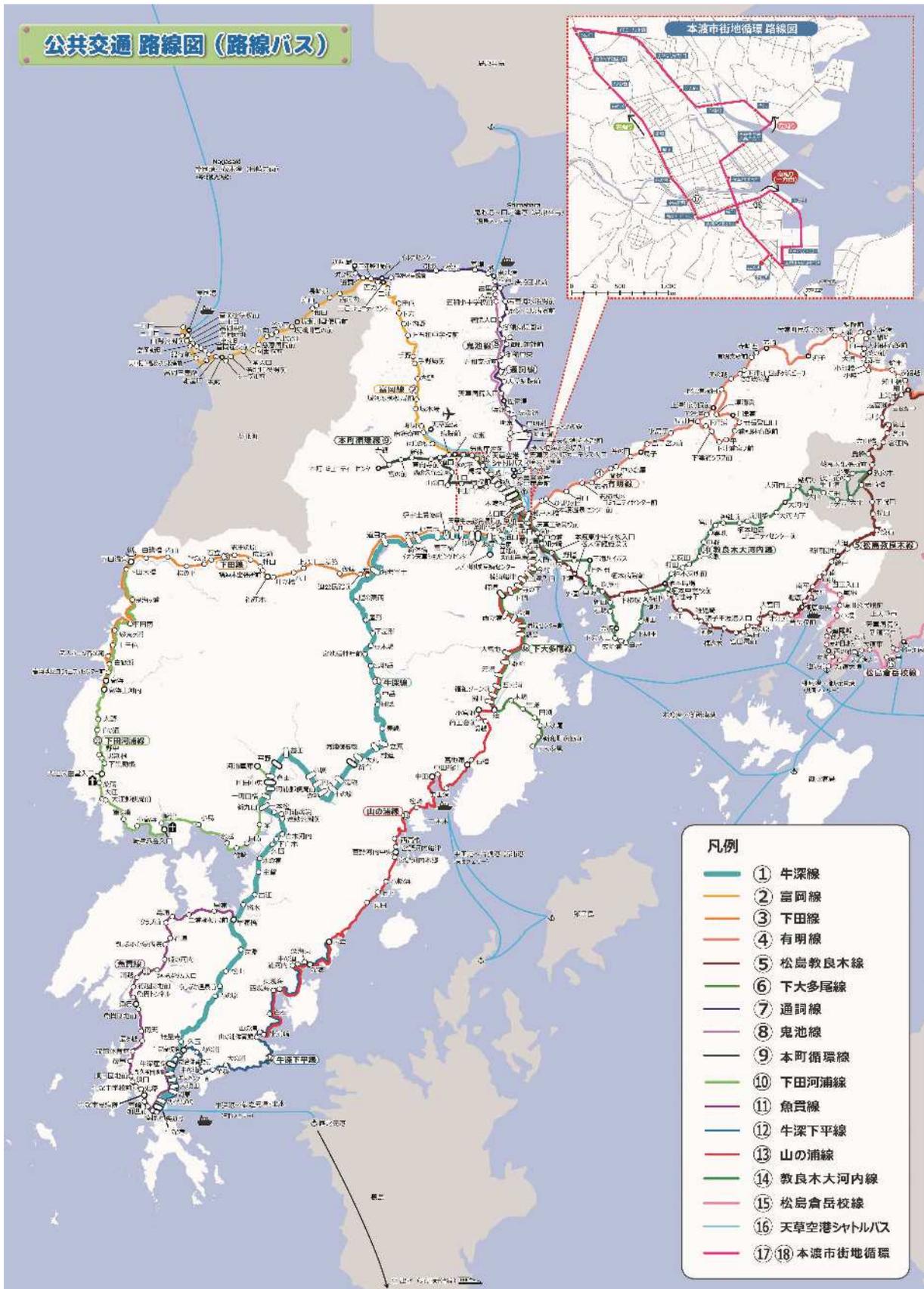
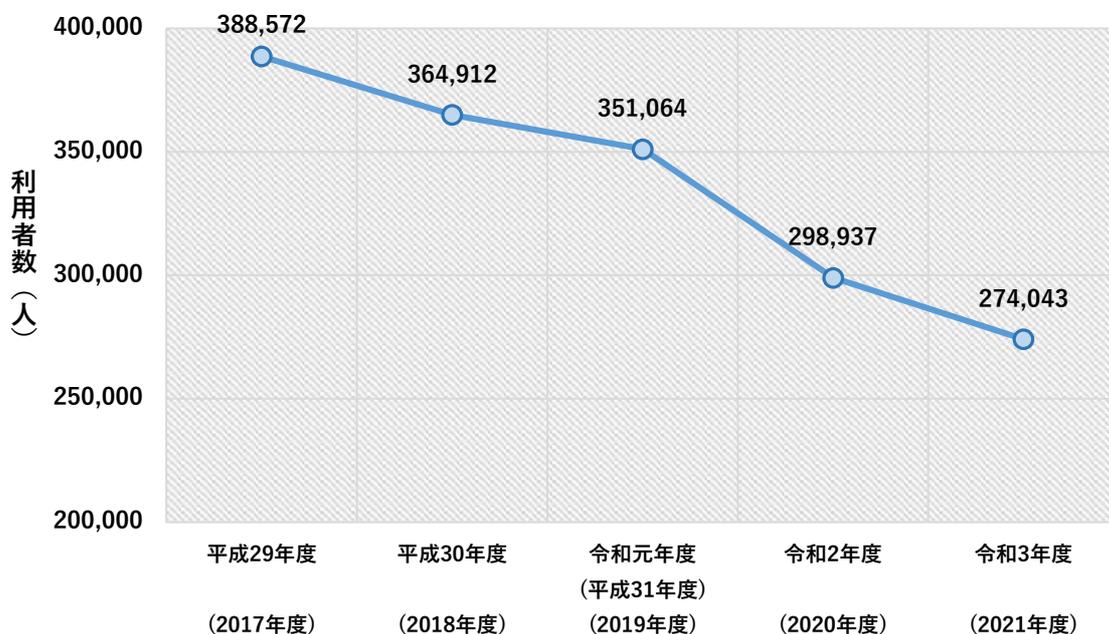


図 10 路線バスの路線図

天草管内の路線バスの利用者数は減少傾向にあります。令和元年度（2019年度）以降は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、平成29年度（2017年度）から令和3年度（2021年度）までの5年間で約3割減少しています。



出典：天草市資料

図 11 路線バスの利用者数の推移

② 都市間バス

都市間バスは、「快速あまくさ号」が1日20便（10往復）を「熊本市街地～天草」間で運行しています。



図 12 快速あまくさ号

③ コミュニティ交通

市内のコミュニティ交通は、新和町内や御所浦町の御所浦島・牧島を運行するコミュニティバス、本渡近郊（平床、福岡、鶴、宇土、二又、寺の尾、半河内、方原）や有明町楠甫を運行する乗合タクシーがあります。

表 13 コミュニティ交通一覧

名称	路線名	便数	車両
①新和町巡回バス	大宮地・碓石線	3便/日	小型バス
	中田線	3便/日	小型バス
	大多尾線	3便/日	小型バス
	上大多尾線	3便/日	小型バス
	宮南線	3便/日	小型バス
②御所浦地域乗合自動車	大浦線	8便/日	ジャンボタクシー
	江ノ口線	10便/日	ジャンボタクシー
	田ノ頭線	4(6)便/日	ジャンボタクシー
③天草市乗合タクシー ※事前予約	平床線(平床、福岡)	6便/日	タクシー
	鶴線 (鶴、宇土、二又、寺の尾)	6便/日	タクシー
	半河内線	6便/日	タクシー
	方原線	6便/日	タクシー
	楠甫線	4便/日	タクシー



図 14 コミュニティ交通のチラシ

天草市公共交通路線図（コミュニティ交通）

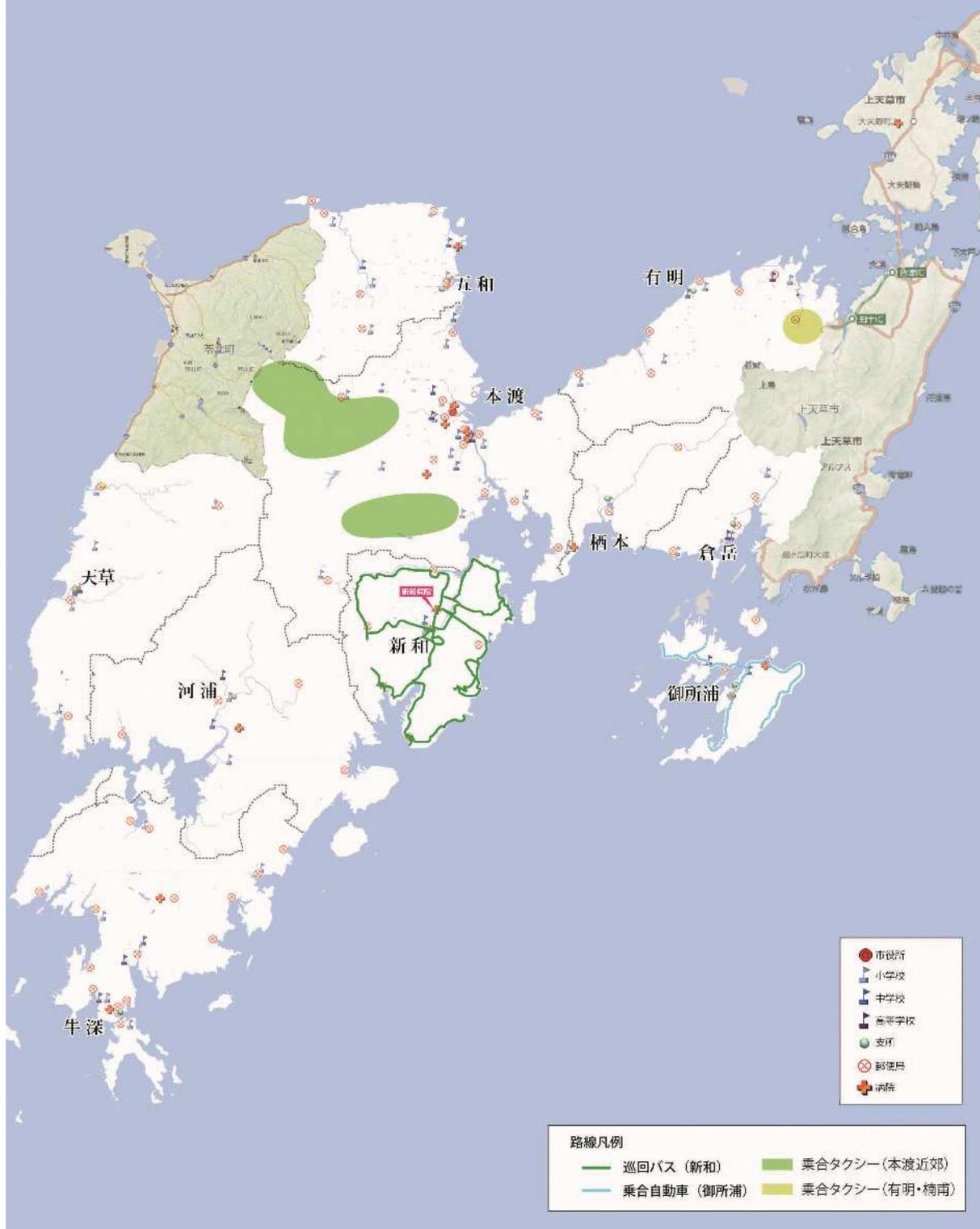
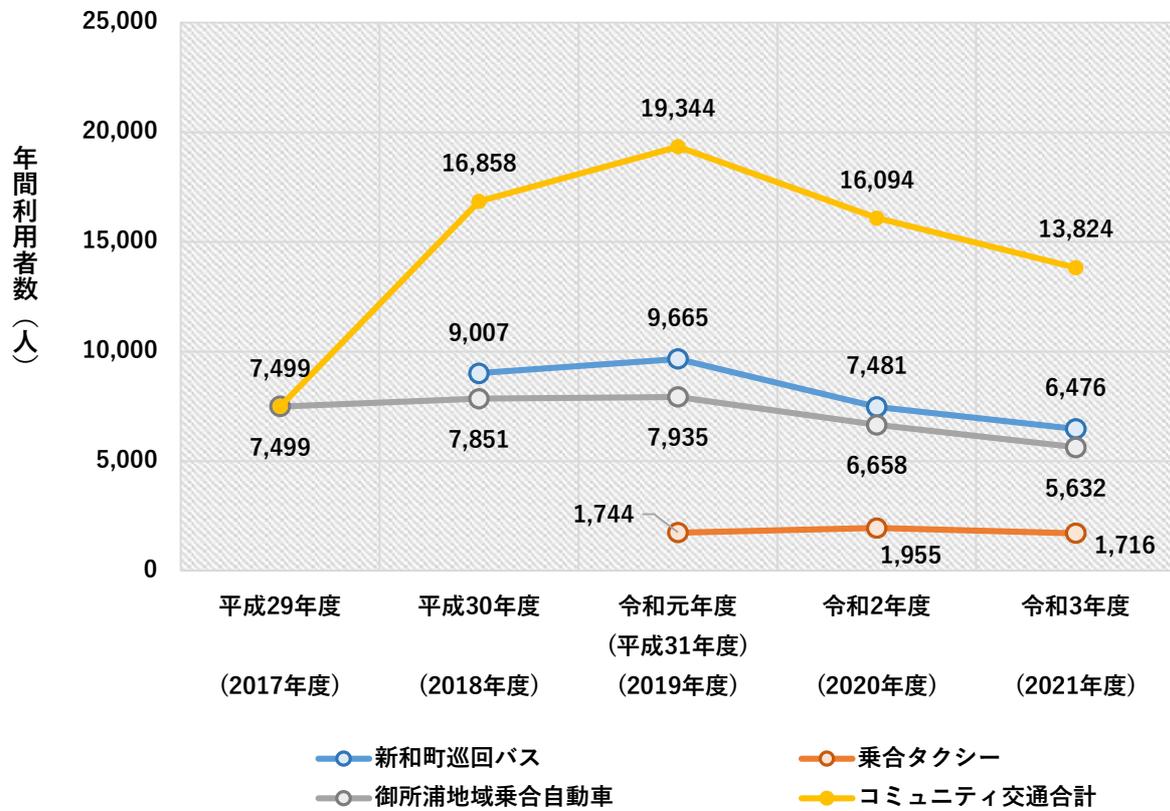


図 15 コミュニティ交通の路線図

コミュニティ交通の利用者数は増加傾向にありましたが、令和元年度（2019年度）以降、新型コロナウイルス感染症の影響もあり減少傾向にあります。



出典：天草市資料

図 16 コミュニティ交通の利用者数の推移

④ タクシー

市内のタクシーは、以下の事業者で運行されています。

表 17 タクシー事業者一覧

地域	事業者名	一般利用	福祉利用	介護利用
本渡	(株) TaKuRo o	○	○	—
	(有) パールタクシー	○	○	—
	天草タクシー (株)	○	○	—
	(株) 本渡港運送店	○	○	—
	(有) 天草観光タクシー	○	○	—
	(有) 大門港タクシー	○	○	—
	(株) 絆	○	○	○
	福祉タクシーはまさき	—	—	○
牛深	(有) 観光タクシー	○	○	—
	(株) 枳屋マリンタクシー	○	○	—
	(株) くたまタクシー	○	○	—
	うしぶか福祉タクシー	—	○	—
	天草安心福祉タクシー	—	○	—
	あおいサービス福祉タクシー	—	○	○
有明	(株) 有明タクシー	○	○	—
御所浦	(有) 御所浦タクシー	○	—	—
倉岳	—	—	—	—
栖本	栖本タクシー	○	○	—
	福祉タクシーまえだ	—	○	○
新和	—	—	—	—
五和	栄光タクシー (有)	○	○	—
	(有) 鬼池海運	○	○	○
天草 (町)	(有) 西海タクシー	○	○	—
河浦	河浦輪業 (有)	○	○	—
	崎津タクシー	○	○	—

※福祉利用とは令和4年度天草市福祉タクシー料金助成事業委託事業の受託事業者

※介護利用とは令和4年度天草市介護タクシー料金助成事業委託事業の受託事業者

市内のタクシー運転者の状況は、60歳代以上が7割近くを占め、運転者数は年々減少しており、車両台数も減少傾向にあります。

また、タクシー利用者数についても、令和元年度（2019年度）以降、新型コロナウイルス感染症の影響もあり大きく落ち込んでいます。

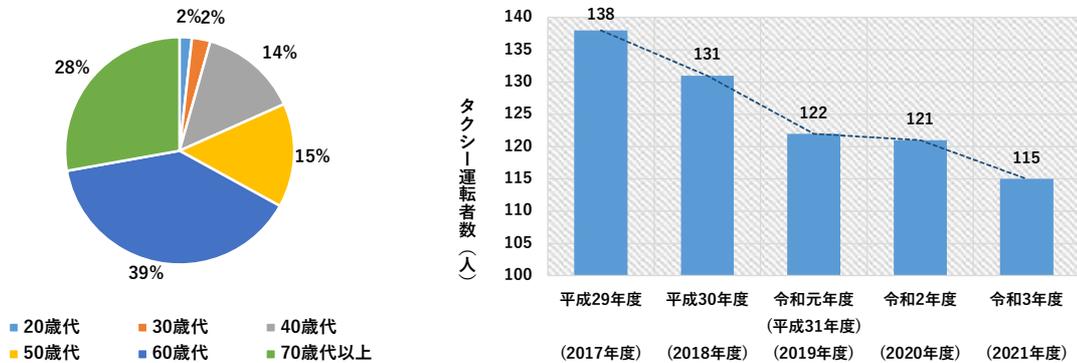
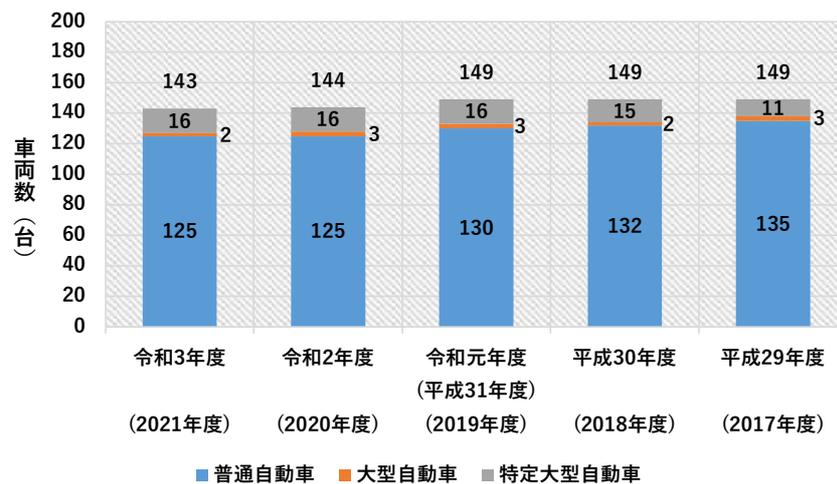
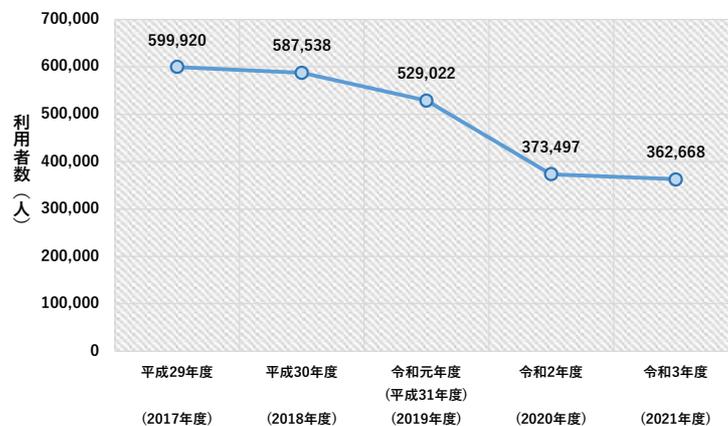


図 18 市内のタクシー運転者の年齢層と運転者数の推移



出典：天草市資料

図 19 市内のタクシー車両の推移



出典：九州運輸局

図 20 天草交通圏のタクシーの利用者数の推移

⑤ 他の移動手段

市内では、病院送迎、福祉バス、スクールバス、温泉送迎、福祉有償運送などの旅客輸送サービスが提供されています。

表 21 その他の移動手段の概要

種別	概況
病院送迎（市立）	河浦病院、御所浦診療所、御所浦北診療所
福祉バス	河浦地域
スクールバス・タクシー（スクールポート）	（小学校）亀川、本渡東、牛深、牛深東、有明、御所浦、倉岳、栖本、新和、五和、天草、河浦 （中学校）本渡、牛深、牛深東、有明、御所浦、五和、天草、河浦 ※御所浦小学校・中学校ではスクールポートも運航
温泉送迎	やすらぎの湯、愛夢里
福祉有償運送	NPO 法人ステップバイステップ、NPO 法人ワークショップひなたぼっこ

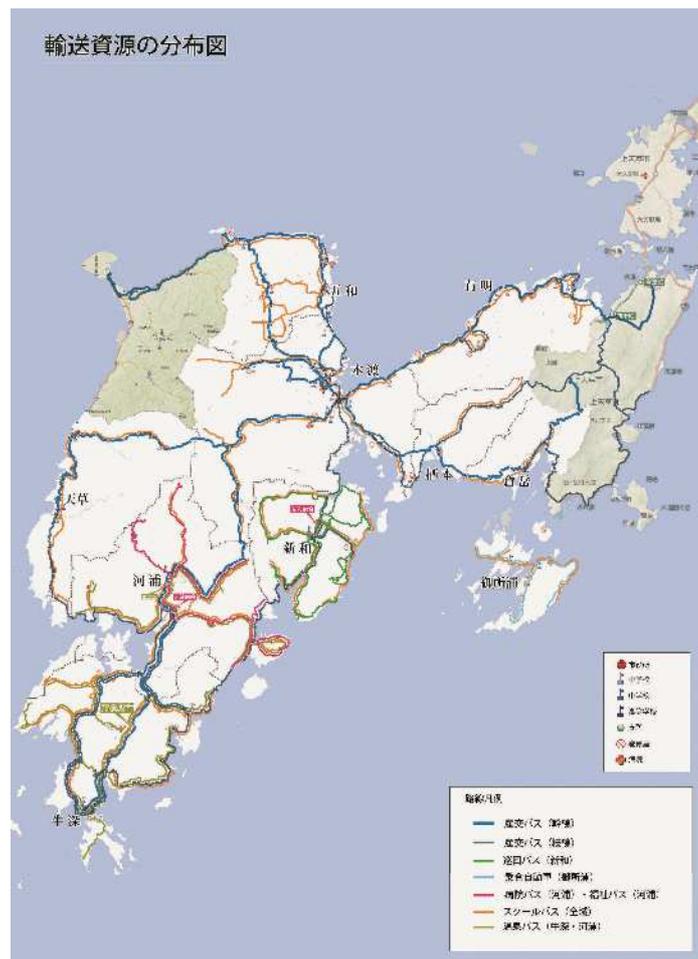


図 22 市内の輸送資源の分布図

(2) 海上交通

① 定期航路

市内（熊本県）から市外（鹿児島県、長崎県）を結ぶ航路（広域航路）は、3航路が運航されています。また、離島である御所浦町から本土を結ぶ航路（離島航路）は、4航路が運航されています。

表 23 広域航路一覧

航路	便数	就航船	船齢
蔵之元（鹿児島県）～牛深	18 便／日	第二天長丸	30 年
口之津（長崎県）～鬼池	22 便／日	フェリーあまくさⅡ	8 年
		フェリーくちのつ	30 年
天草～長島（鹿児島県）	10 便／日	ロザリオ・カーム	0 年

表 24 離島航路一覧

航路	便数	就航船	船齢
御所浦～棚底～大道	10 便／日	フェリーごしょうら	22 年
本渡～御所浦	10 便／日	第八栄久丸	37 年
		しーがる 3	46 年
御所浦～水俣	6 便／日	海上タクシー	—
棚底～御所浦～三角	4 便／日	八りゅう丸	38 年

※上記の船齢は令和 5 年時点での満船齢

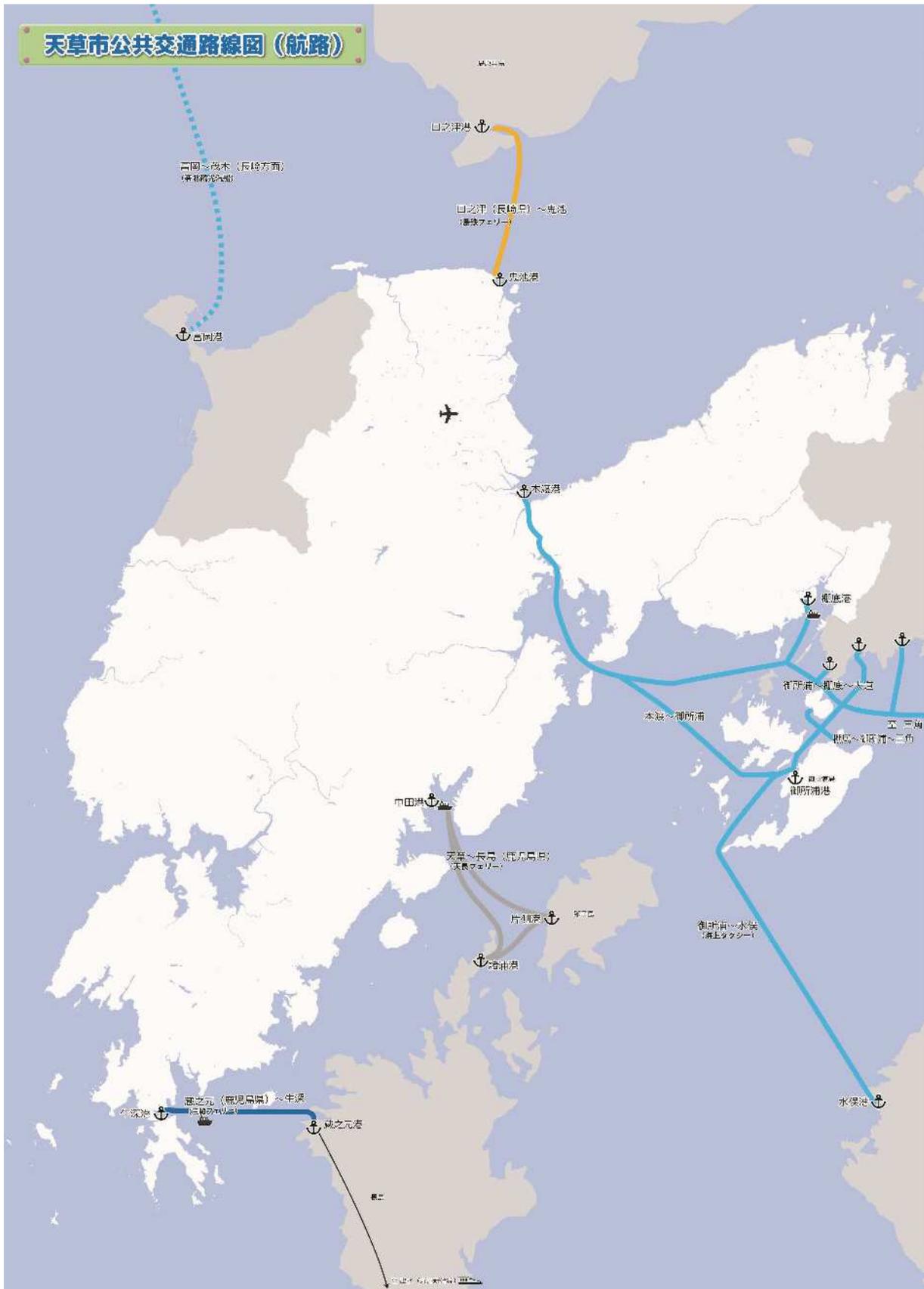
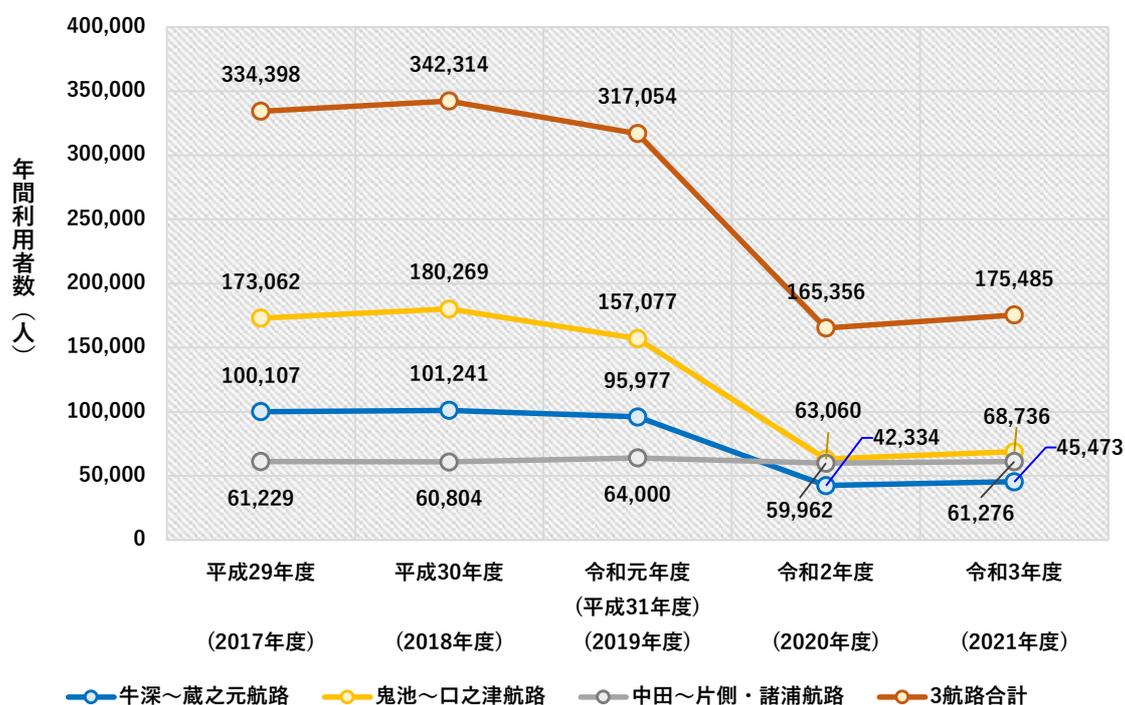


図 25 広域航路・離島航路

広域航路の利用者数は、令和元年度（2019年度）以降、新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向にあります。



出典：天草市資料

図 26 広域航路の利用者数の推移

② 不定期航路（海上タクシー）

市内の海上タクシーは、以下の事業者で運航されています。

表 27 海上タクシー事業者一覧

地域	事業者名（船名）
御所浦町御所浦	しらぬい丸
	はくお丸
	和丸
	はつ丸
	宝山丸
	ハーミーズ
	宝盛丸
	天海
	清丸
御所浦町横浦	大鵬丸
	翔

※あまくさ海上タクシー協会加盟事業者

(3) 航空交通

① 定期航空

市内(天草空港)から市外(阿蘇くまもと空港、福岡空港、大阪(伊丹)空港)を結ぶ航空路線は、3路線が運航されています。

表 28 航空路線一覧

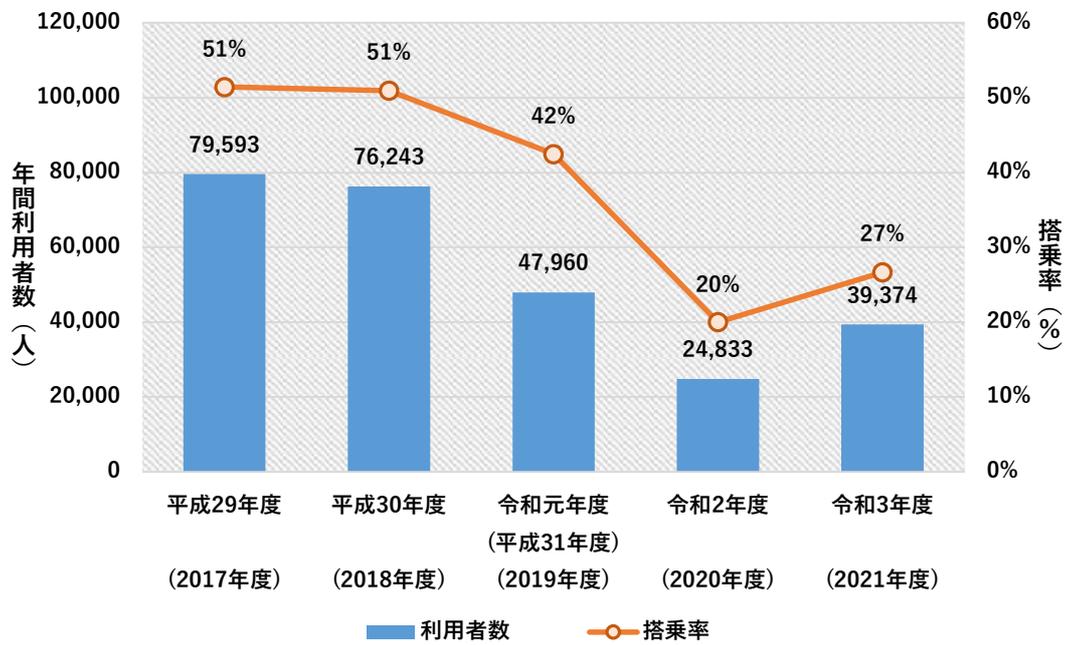
航空路線	便数	就航機	機齢
天草～福岡	6便/日	ATR42-600 (みぞか号)	9年 (R5時点)
天草～熊本	2便/日		
熊本～大阪(伊丹)	2便/日		



出典：天草エアライン HP

図 29 航空路線

航空路線の利用者数は、令和元年度（2019年度）以降、乗務員の疾病による減便や新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しましたが、令和3年度（2021年度）からは回復の兆しが見られます。



出典：天草市資料

図 30 航空路線の利用状況の推移

第4章 地域公共交通の現状と課題

1. 現状と課題（全体）

（1）日常生活や利用者について

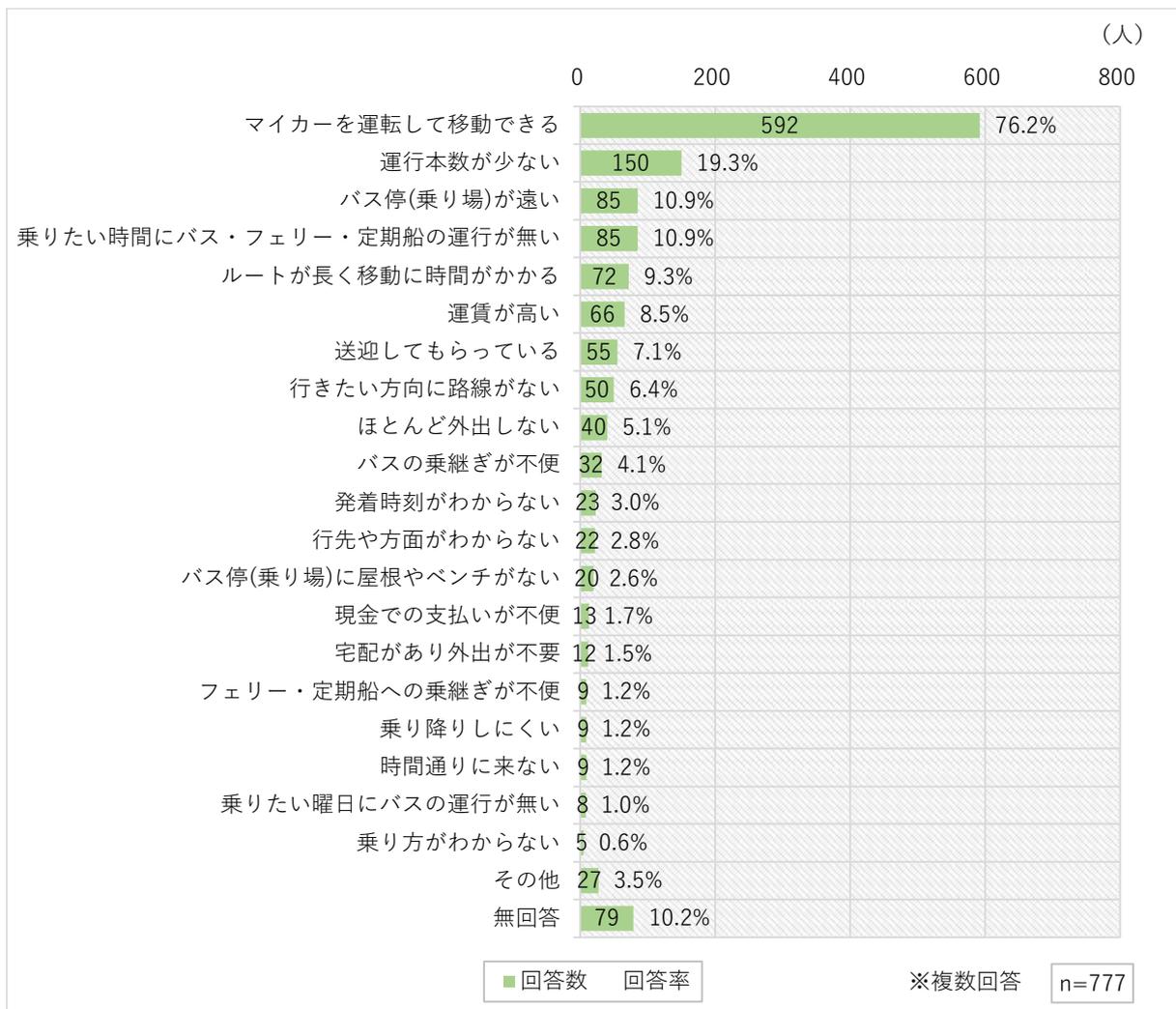
① 移動ニーズの変容

市内には、高齢化率の高い地域が分散して存在しています。住民アンケート（図 32 参照）においても、公共交通に対する不満点として、「バス停が遠い」という回答が上位にあることから、今後高齢化の進展により、ドア to ドアで小回りの利く移動手段のニーズが増加していくことが考えられます。



出典：R2 国勢調査

図 31 市内の高齢化率の分布図及び公共交通の状況

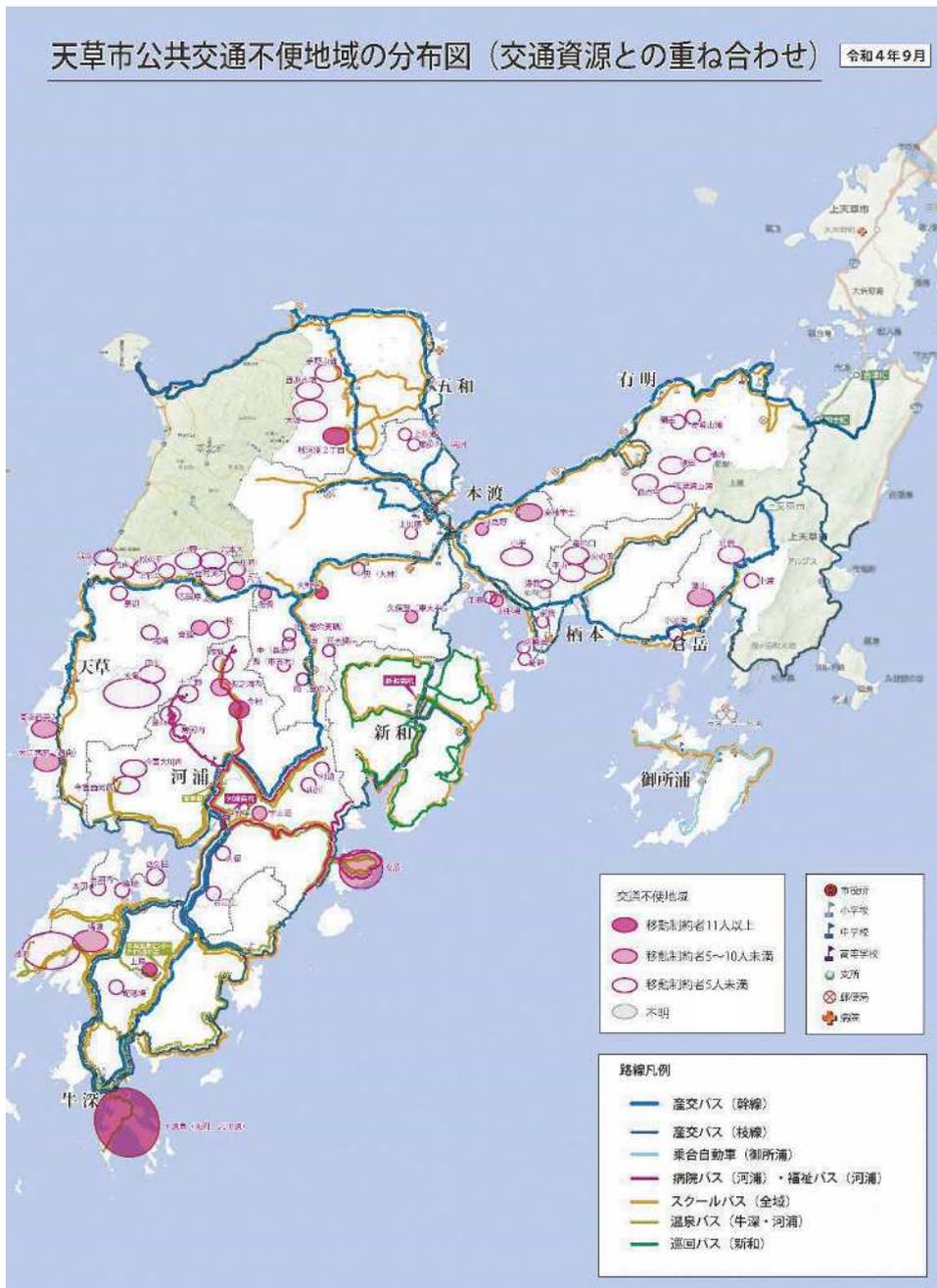


出典：R4 住民アンケート

図 32 公共交通の不満点・利用しない理由

② 移動困難者の分布状況

市内では、これまで買い物や通院を徒歩や自転車でできた方が、近隣の商店や医院の廃業の影響から、今後、遠方までの移動手段が必要となり、移動困難者になるケースが考えられます。交通不便地域の区長アンケートや民生委員アンケート（図 34 参照）の結果からも、市内全域に移動困難者が広く分布している状況です。

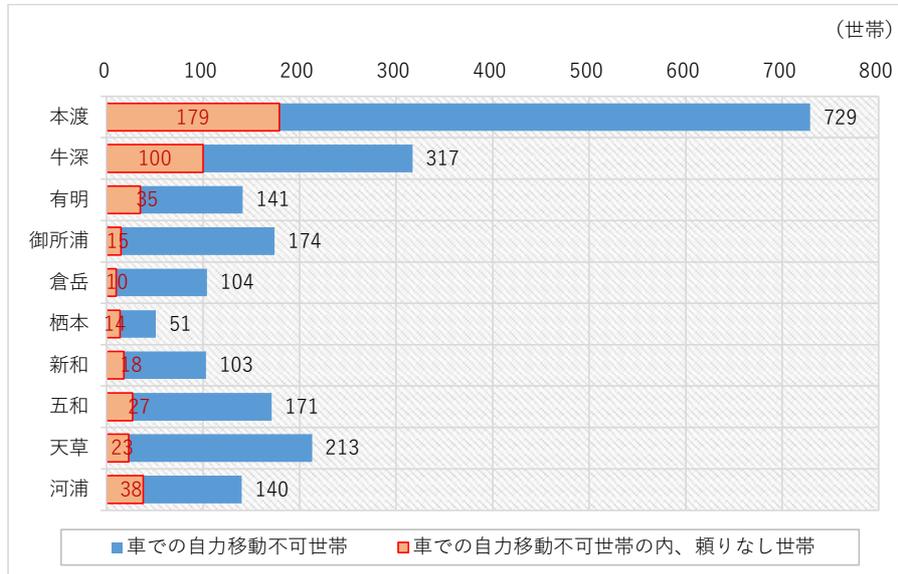


出典：R4 交通不便地域区長アンケート

図 33 市内の交通不便地域の分布図

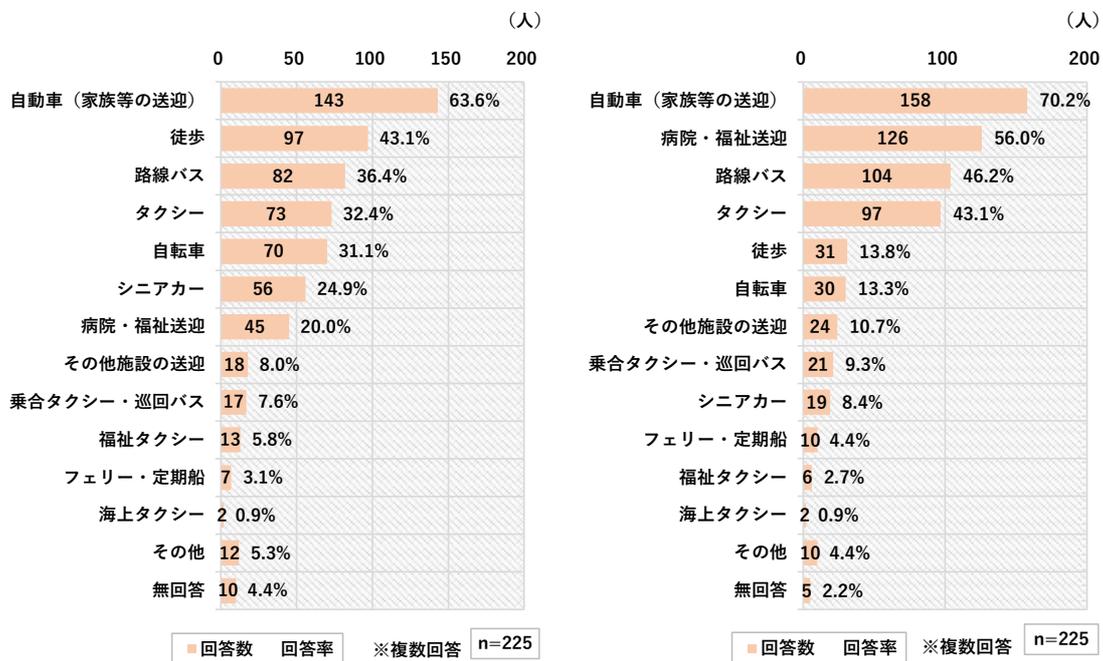
※交通不便地域は、最寄りのバス停から概ね1km以上離れたところにある集落(市独自基準)。市内に81か所

民生委員アンケートから、車での自力移動が難しく、他に頼れる人もいない世帯が各地域に一定数存在していることが分かります。また、車での自力移動が難しい人の買い物や通院における移動手段は、いずれも家族等の送迎が多くなっています。



出典：R4 民生委員アンケート

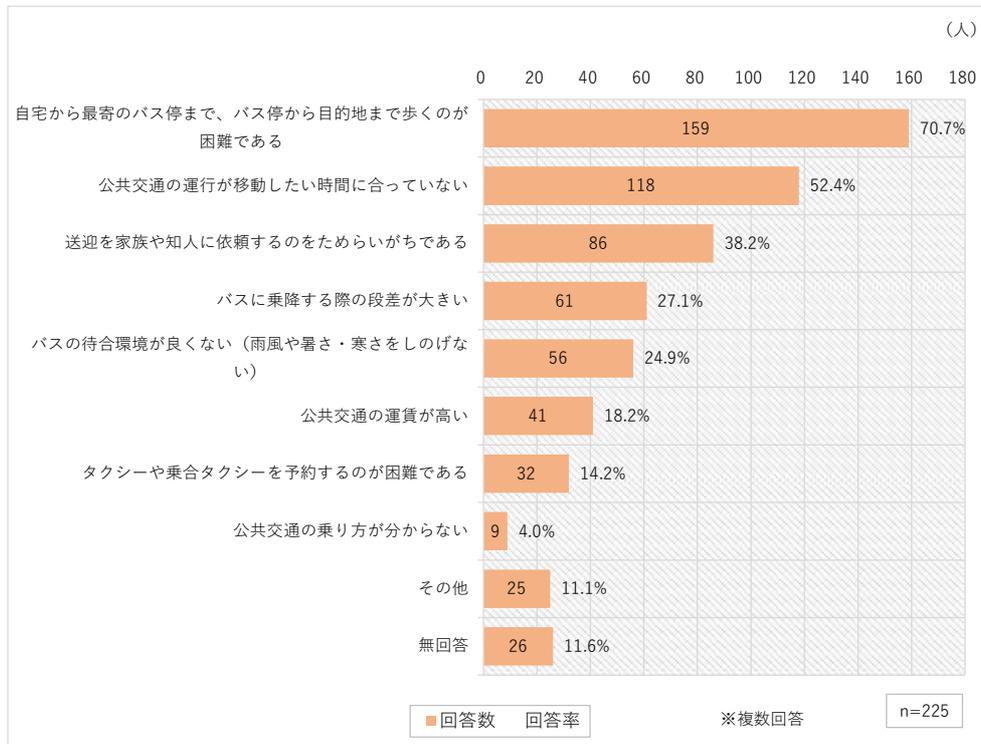
図 34 地域別の移動困難世帯の状況



出典：R4 民生委員アンケート

図 35 移動困難者の買い物(左)及び通院(右)での移動手段

移動のお困りごとでは、「最寄のバス停まで歩くのが困難」「公共交通の運行時間が移動したい時間に合っていない」「送迎を家族や知人に依頼するのをためらいがちである」という回答が上位に来ていることから、ドア to ドアでの移動や移動したい時間に利用したいといった移動ニーズに対し、公共交通のほか福祉や介護分野と連携した取り組みが求められています。

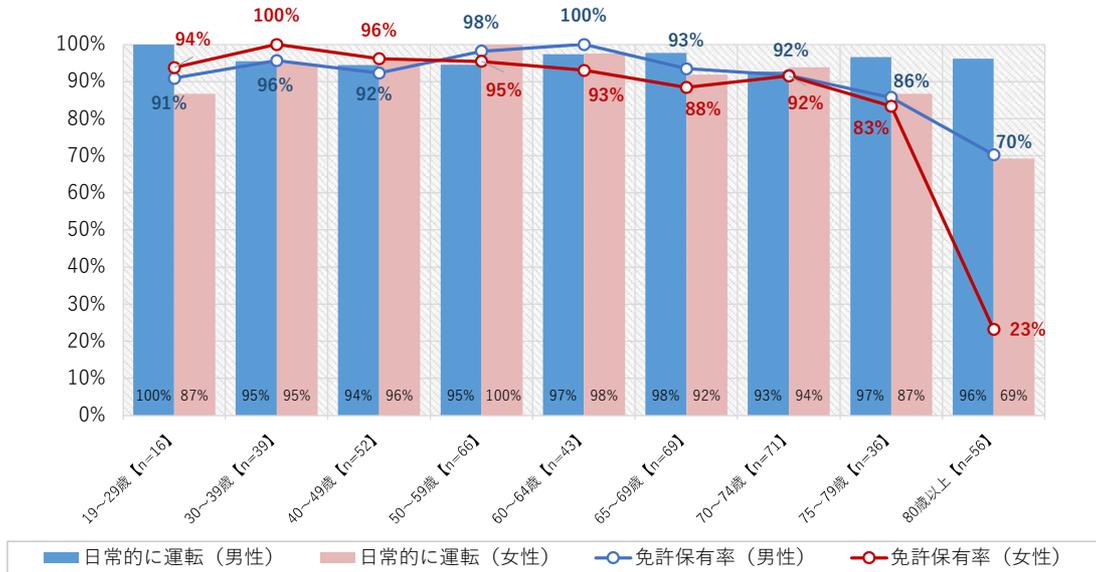


出典：R4 民生委員アンケート

図 36 移動困難者の移動のお困りごと

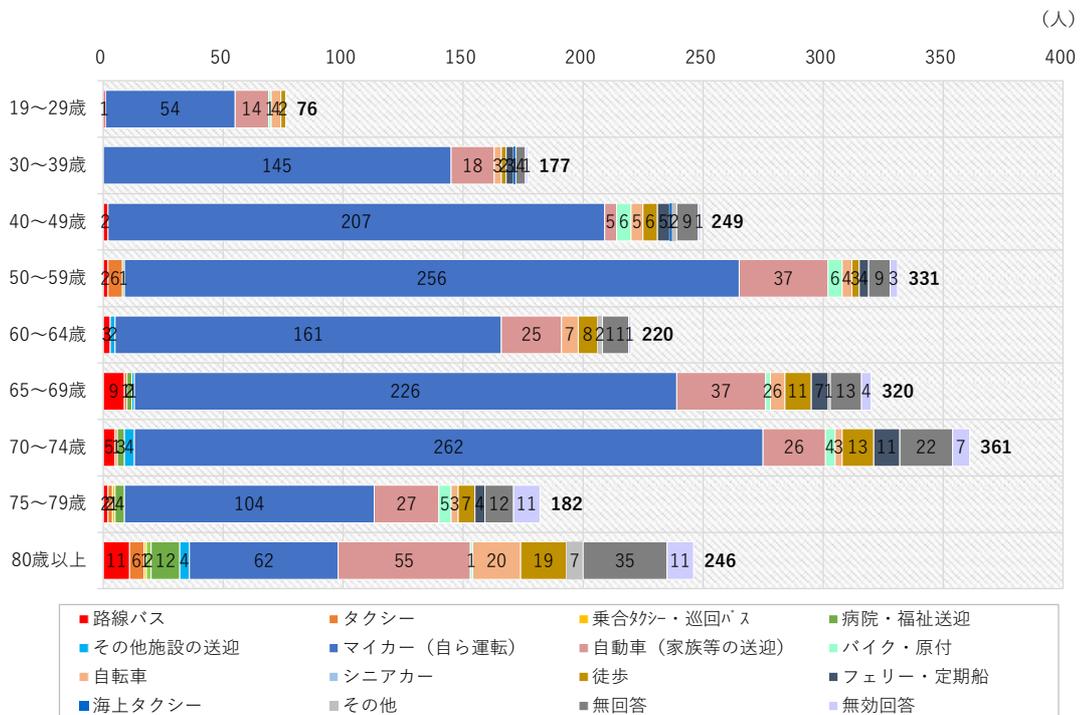
③ 自動車免許保有者の高齢化

市民の免許保有率は70歳代までが高く、日常的に運転している割合も高い状況です。80歳以上では、免許保有率は下がり、自家用車から家族等や病院・福祉送迎、路線バスやタクシーなどの公共交通に移動手段が転換していく傾向にあります。



出典：R4 住民アンケート

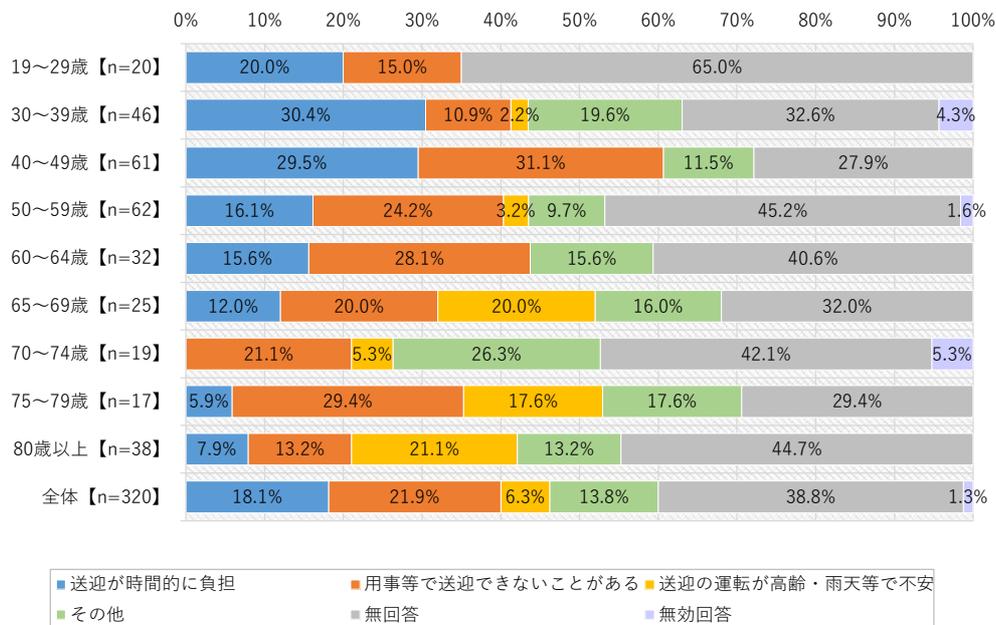
図 37 性別・年齢別の日常運転状況・免許保有率



出典：R4 住民アンケート

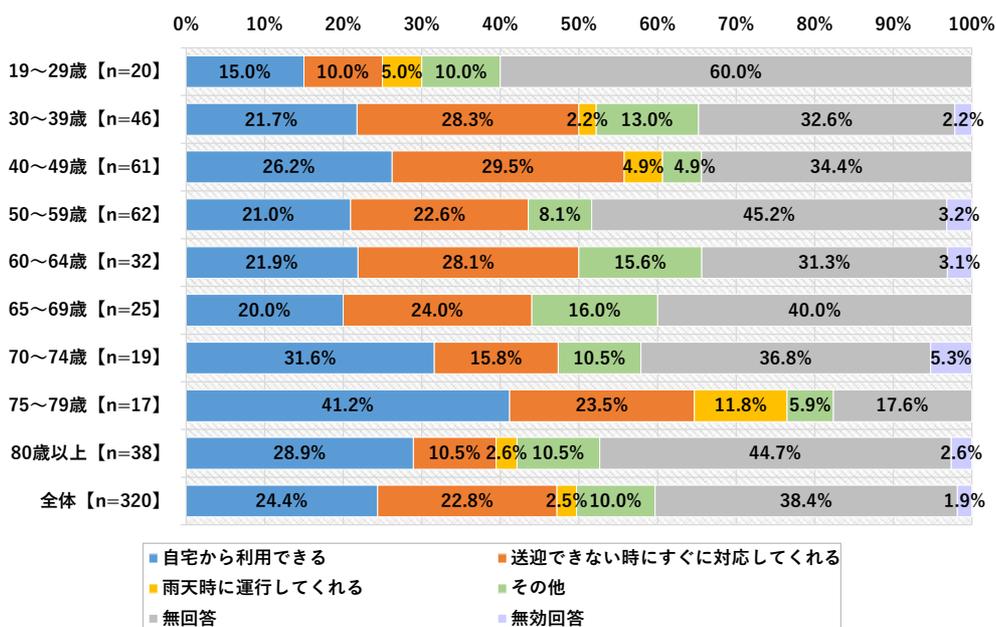
図 38 年齢別の移動手段

市民の送迎の状況では、年齢別の送迎の問題点として、30・40歳代で「送迎が時間的に負担」、65歳以上で「送迎の運転が高齢等で不安」の割合が高くなっています。また、送迎からの転換条件として、70歳以上で「自宅から利用できる」の割合が高くなっていることから、高齢者ドライバーの送迎負担の軽減や免許返納を検討するうえで、ドア to ドアの移動ニーズへの対応が求められています。



出典：R4 住民アンケート

図 39 年齢別の送迎の問題点<する・される両方>



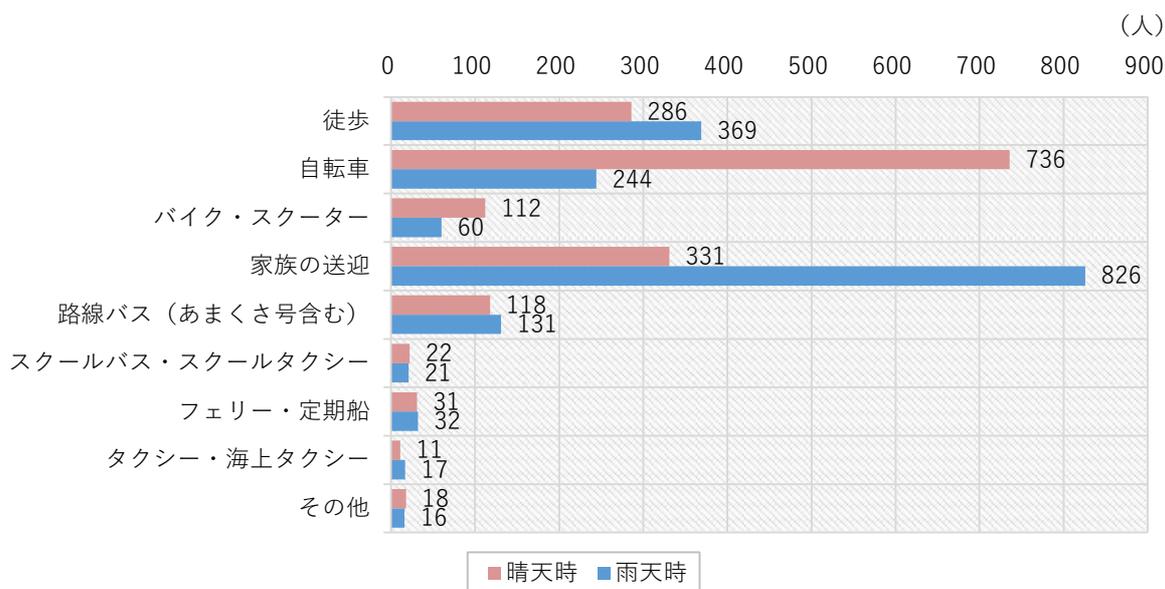
出典：R4 住民アンケート

図 40 年齢別の送迎からの転換条件<する・される両方>

④ 路線バスの廃止減便に伴う通学への影響

市内の高校生の通学手段は、徒歩や自転車を除くと、「家族の送迎」が最も多く、「路線バス」の利用は相対すると低い状況です。通学に使える便が路線ごとに1時間に1本程度しかない状況や、登下校の時間に合うダイヤが少ないことも要因の一つであると考えられます。

このことから、通学利用者に配慮した路線バスの運行ルートや便数等の見直しが求められます。



出典：R4 高校生アンケート

図 41 登校時の通学手段

「本渡バスセンター」時刻表(平日・到着便)

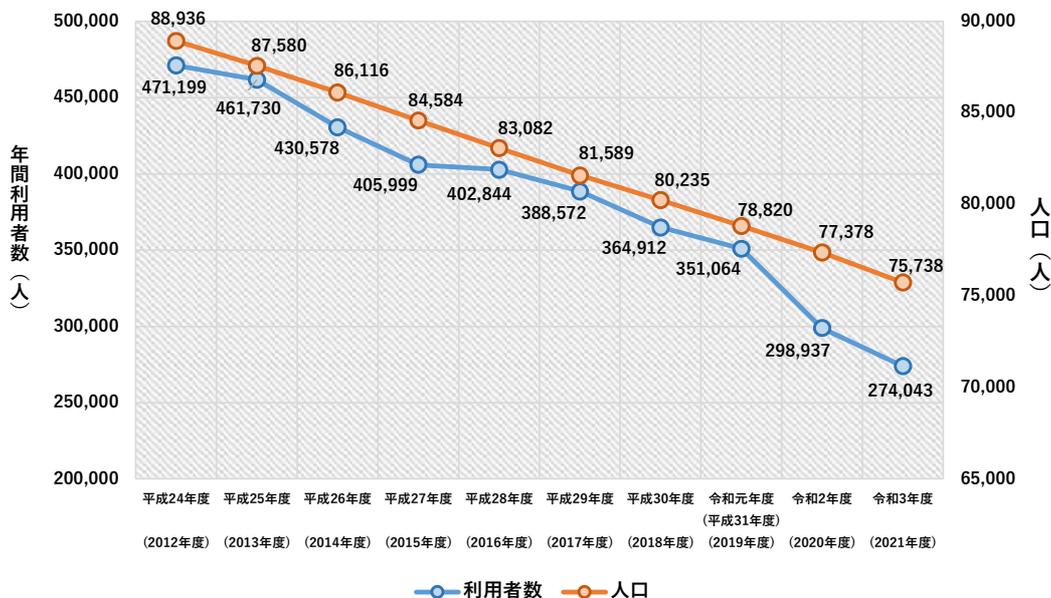
路線名	富岡線	鬼池線	通詞線	牛深線	山の浦線	下大多尾線	下田線	有明線	松島教良木線	教良木大河内線
6								48		
7	01 36		31	45	51	46	39	38	09	46
8	11		36	35		41		45	41	
9	16 51	06	46	35	51		49			26
10		06 51		35				16	41	
11	06	51				01	29	56		
12	11		46	35		51	29		41	
13	36	36		35						31
14	41	26		35			29		41	56
15	41	21						16		
16	51	06		35			29			
17	26 51	46	06	35		16	54		36	
18	46			45						
19	41	26								

図 42 本渡バスセンターの到着便時刻表 (R4 平日ダイヤ)

(2) 交通事業（者）について

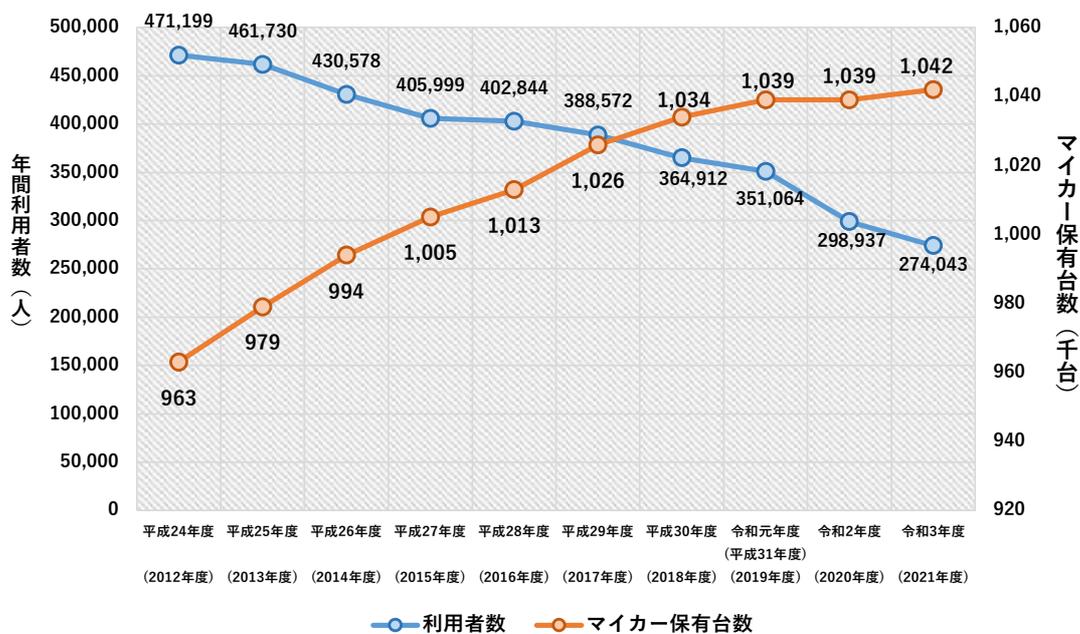
① 利用者数の減少

天草管内の路線バス利用者数は減少傾向にあります。人口減少に加え、新型コロナウイルス感染症による影響と、マイカー保有台数が多くなっていることも要因の一つであると考えられます。



出典：天草市資料、住民基本台帳

図 43 天草管内の路線バス利用者数と市の人口推移



出典：九州運輸要覧、自動車検査登録情報協会

図 44 県内の路線バス利用者数とマイカー保有台数の推移

② 需給バランスの悪い路線やサービスが存在

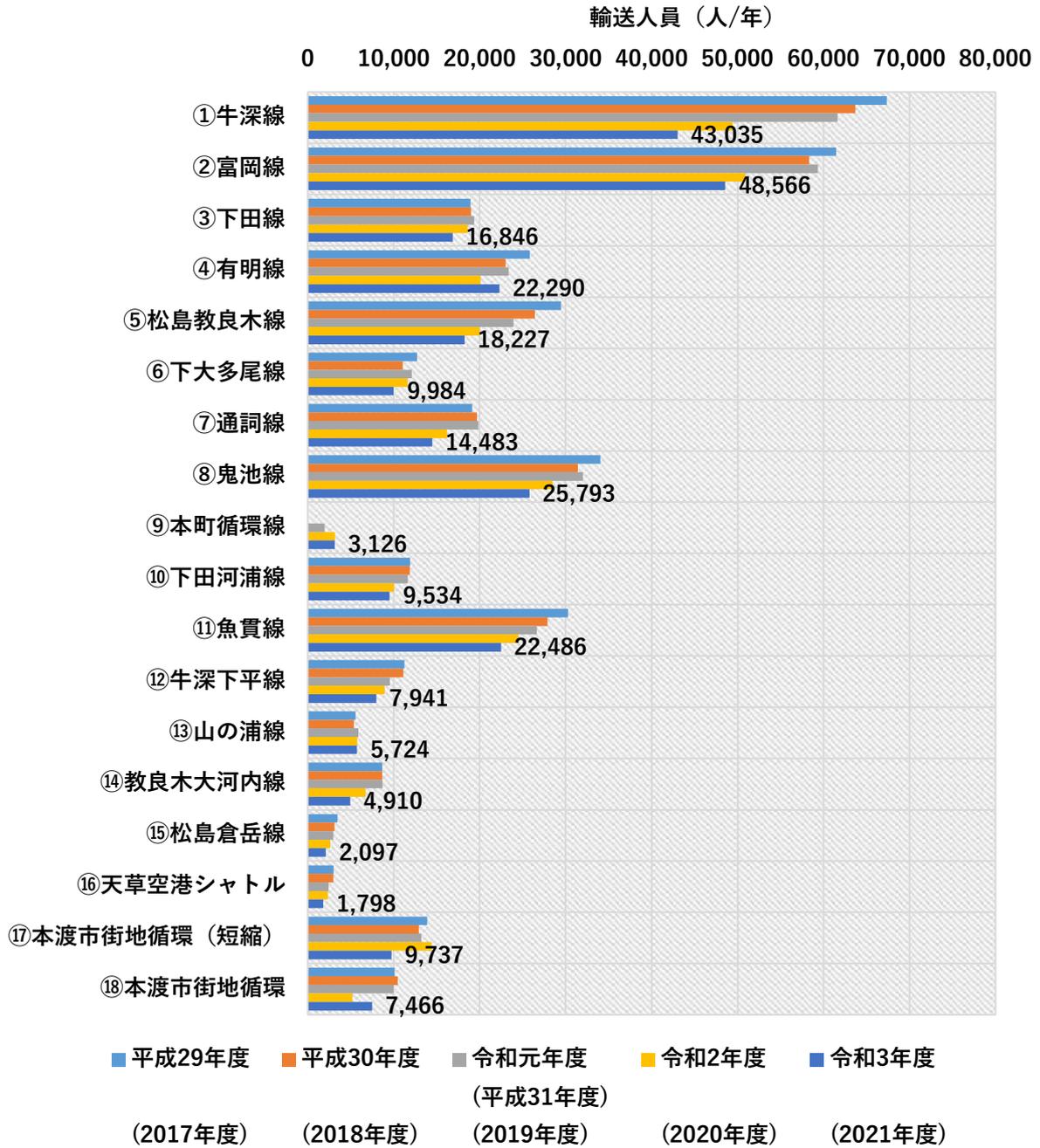
天草管内の路線バスは、すべて経常収支がマイナスとなっています。収支率が、10%台の路線が半数以上を占めており、特に需給バランスの悪い路線については、今後、移動ニーズを踏まえたサービス（ルート、便数、車両）の見直しが必要であると考えられます。

表 45 天草管内の路線バスの収支状況 (R3)

路線名	運行ルート (起点及び終点の停留所)	輸送人員 (人)	経常収支 (円)	収支率 (%)	市補助金 (円)	市民一人当たりの 年間負担額 (円)
①牛深	本渡BC～牛深市民病院	43,035	-94,542,134	17.9	84,071,000	1,086.0
②富岡	本渡BC～富岡港	48,566	-65,984,746	24.9	31,882,000	411.8
③下田	高浜上河内～本渡BC	1,033	-2,021,730	21.1	2,021,000	26.1
	本渡BC～下田温泉	15,075	-26,891,330	18.7	26,891,000	347.4
	本渡BC～高浜上河内	738	-3,376,014	13.6	3,376,000	43.6
④有明	松島～本渡BC (上津浦経由)	1,830	-2,051,312	25.6	1,679,000	21.7
	本渡BC～松島 (さざ波の湯経由)	11,890	-25,426,025	17.5	20,883,000	269.8
	松島～本渡BC (上津浦漁協経由)	8,570	-2,208,779	65.7	1,743,000	22.5
⑤松島教良木	本渡BC～新町団地	1,416	-4,682,599	13.1	4,682,000	60.5
	本渡BC～松島	16,811	-43,584,561	14.8	27,587,000	356.3
⑥下大多尾	本渡BC～下大多尾	9,984	-15,387,432	17.7	15,387,000	198.8
⑦通詞	本渡BC～通詞島	14,483	-18,051,591	18.9	18,051,000	233.2
⑧鬼池	本渡BC～鬼池港	25,793	-21,637,179	22.7	19,168,000	247.6
⑨本町循環線	本渡BC～本渡BC (本町コミセン前)	3,126	-4,852,997	12.1	4,852,000	62.7
⑩下田河浦	下田温泉～河浦車庫	9,534	-34,597,979	11.1	34,597,000	446.9
⑪魚貫	早浦橋～牛深産交	22,486	-29,753,506	15.9	29,753,000	384.3
⑫牛深下平	下平～牛深市民病院	7,941	-17,711,614	14.6	17,711,000	228.8
⑬山の浦	本渡BC～山の浦	5,724	-12,397,778	18.6	12,397,000	160.1
⑭教良木大河内	本渡BC～大河内	4,910	-16,719,210	10.3	14,143,000	182.7
⑮松島倉岳校	松島～倉岳校前	2,097	-5,011,618	14.3	786,000	10.2
⑯天草空港	本渡BC～天草空港	1,798	-4,857,050	13.4	4,857,000	62.7
⑰市街地循環線 (短縮)	本渡BC～本渡BC	7,466	-5,552,344	18.1	2,782,000	35.9
⑱市街地循環線	本渡BC～本渡BC (本渡港経由)	9,737	-9,287,052	15.4	4,653,000	60.1
合 計		274,043	-466,586,580	19.0	383,952,000	4,959.6

※平均値

出典 天草市資料



出典 天草市資料

図 46 天草管内の路線バスの路線別利用者数の推移

③ 輸送資源の混在

市内には、路線バスやコミュニティ交通以外に、病院送迎バス、福祉バス、スクールバス、温泉送迎バスなどが混在している地域があり、これらの輸送資源を再構築し、交通体系の効率化を図る必要があります。

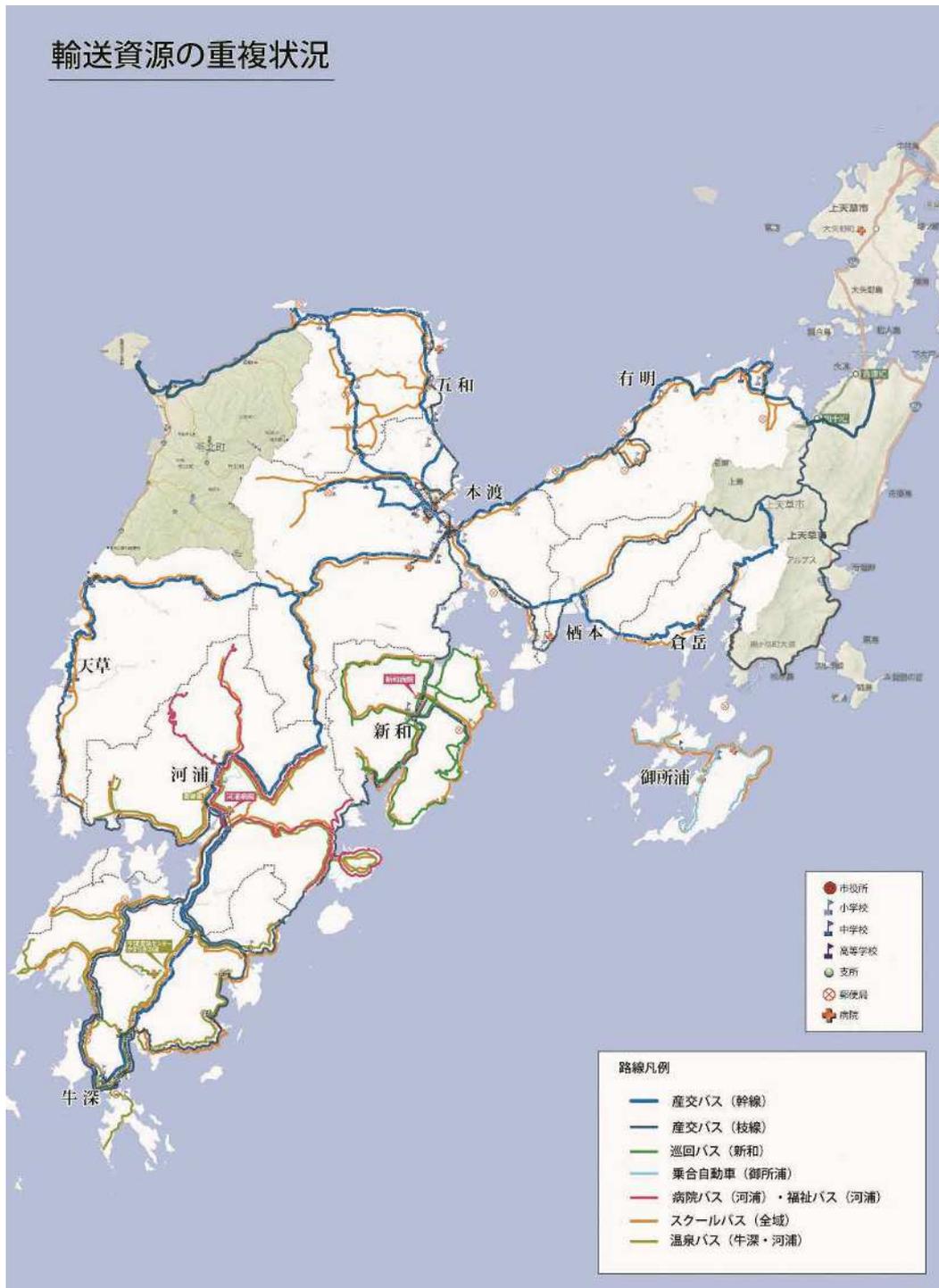
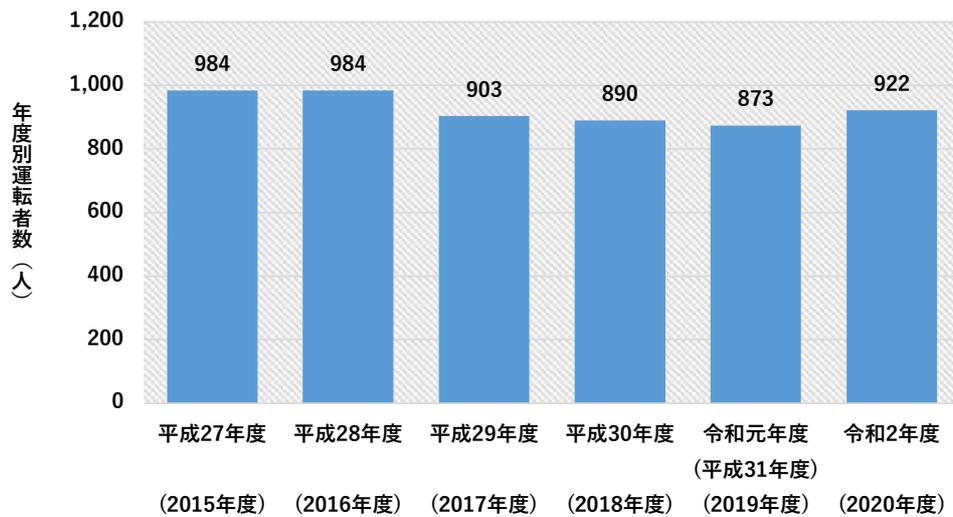


図 47 輸送資源の重複状況

④ バス運転者不足に伴うサービスの縮小

県内では、路線バスの運転者の不足とともに高齢化が進んでいる状況です。このような状況を踏まえ、今後運行車両数の調整やサービス縮小等の検討により、利用者への影響が考えられます。

※令和2年度（2020年度）に運転者数が増加している要因は、新型コロナウイルス感染症の影響で稼働が減少した、貸切バス、都市間高速バスの運転者が、路線バスの運転業務に従事したことによるもの

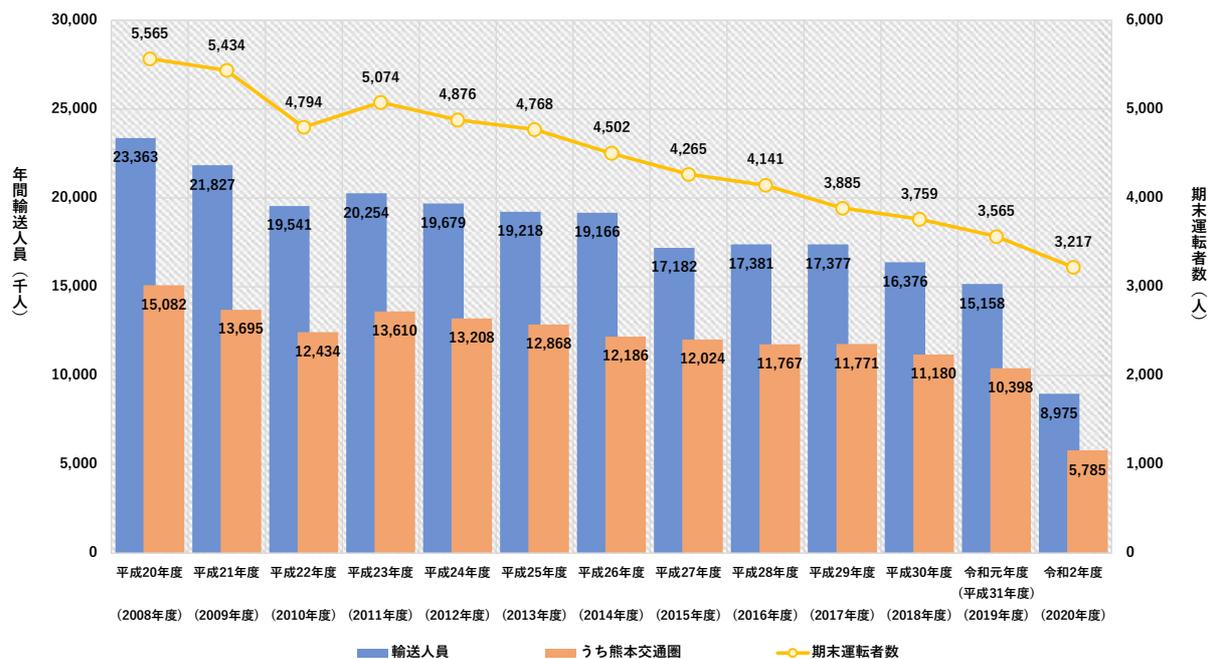


出典 共同経営推進室 HP（R3年10月公表）

図 48 県内の路線バス運転者数の推移

⑤ タクシー運転者不足に伴う事業継続困難

県内では、タクシーの運転者数が減少を続けており、事業継続が困難な事業者も存在しています。今後、路線バスからコミュニティ交通への転換や、既存の輸送資源を再構築する際には、地域住民の身近な交通手段であるタクシー事業者との連携が重要であるため、事業継続も含めた対応策の検討が必要とされています。



出典 九州運輸要覧

図 49 県内のタクシーの輸送人員と運転者数の推移

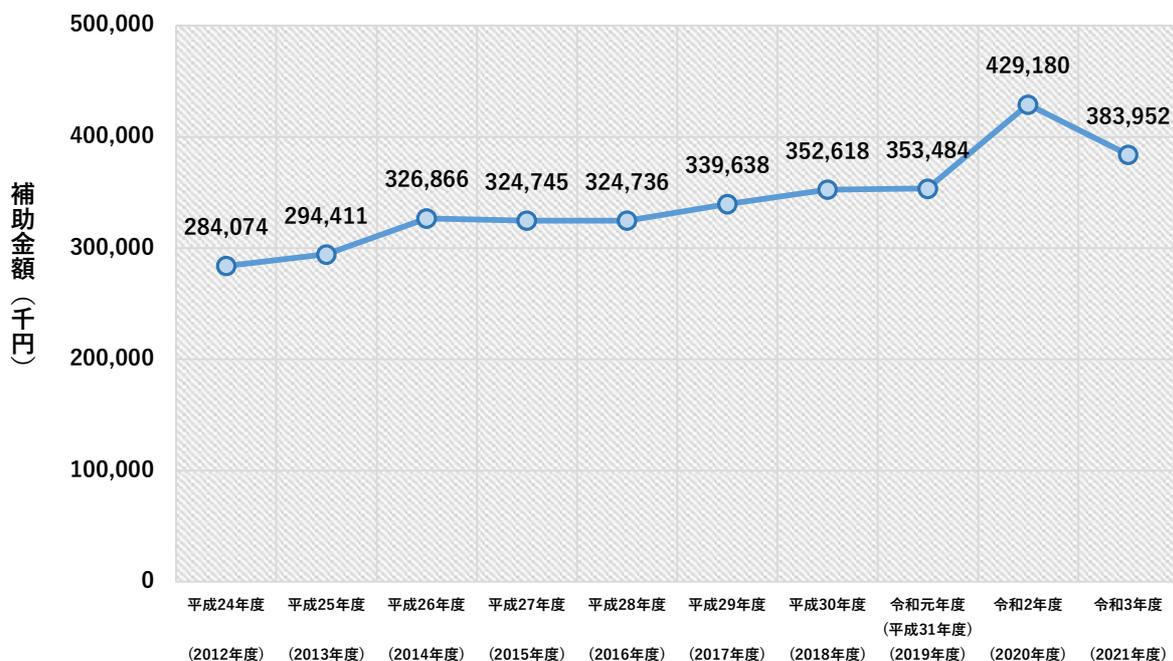
⑥ 車両、船舶等の老朽化

市内の交通機関では、車両、船舶、航空機の老朽化に伴う更新が、交通事業者にとって大きな課題であると考えられます。特に、船舶や航空機については更新費用が高額であることから、交通事業者の自助努力のみでの更新は困難な状況であり、事業継続のための対応策の検討が必要とされています。

(3) 行政について

① 行政負担額の増加

本市では、公共交通事業者への運行支援に伴う行政負担額の増加が続いています。今後、行政負担の抑制を図るためには、利用促進による収入増加や効率的な運行による支出の削減を進めることが重要であると考えられます。



出典 天草市資料

図 50 路線バスへの市行政負担額（補助金額）の推移

② 公共交通事業への関与の増大

今後、コミュニティ交通の導入を進めていくためには、地域住民と行政が協働して対応していく必要があると考えています。一方で、コミュニティ交通の導入を拡大することにより、比例して公共交通事業への市の関与は増大していくことが考えられます。

2. 現状と課題（旧市町別）

（1）本渡地域

本渡地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、商業施設・病院は市街地に集中して立地しています。住民の移動は域内が84.7%を占めていますが、隣接する地域への移動も見られ、年齢による行き先の違いは見られません。75歳を超えるとマイカーによる移動の割合が低くなり、家族等の送迎や路線バス・タクシーなどによる移動が増加傾向にあることから、商業施設・病院が集まる市街地への公共交通のあり方のほか、市街地を循環させる公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

（2）牛深地域

牛深地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、商業施設・病院は市街地に集中して立地しています。住民の移動は域内が79.3%を占めていますが、本渡地域や隣接する河浦地域への移動も見られます。65歳以上においては域内の移動が増加し、移動手段も家族等の送迎や路線バス・タクシー等による移動が増えている状況からも、商業施設・病院が集まる市街地への公共交通と、本渡地域や隣接する地域へつながる公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

（3）有明地域

有明地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、商業施設・病院は西部地区に集中して立地しています。住民の移動は、域内の移動に比べ本渡地域への移動割合が高くなっていますが、隣接する上天草市への移動も見られます。また、全ての年代でマイカーの割合が高い中、70歳以上で路線バスや福祉送迎、その他の施設の送迎、家族等の送迎が一部見られることから、本渡地域や上天草市とつながる公共交通のあり方のほか、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

（4）御所浦地域

御所浦地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、病院や商業施設は御所浦島の北部地区を中心に立地しています。また、横浦島には診療所と個人商店はあるものの、島内に公共交通機関はありません。住民の移動は、本渡地域への移動割合が域内に比べて高くなっているほか、定期船の就航先である倉岳地域、上天草市への移動も見られます。75歳以上では域内の移動が増加するとともにフェリー・定期船の利用が減少傾向にあることから、本渡地域や倉岳地域、上天草市とつながる航路の維持確保のほか、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

(5) 倉岳地域

倉岳地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、商業施設・病院は分散して立地しています。住民の移動は、域内の移動に比べ本渡地域への移動割合が高くなっているほか、隣接する栖本町や上天草市への移動も見られますが、70歳以上においては域内の移動の割合が高くなります。移動手段では、マイカーの割合が79歳まで半数を超えている一方で、60歳以上で路線バスや家族等の送迎が一定割合見られることから、本渡地域や上天草市とつながる公共交通のあり方と、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

(6) 栖本地域

栖本地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、商業施設・病院は中心部に集中して立地しています。住民の移動は、域内の移動に比べ本渡地域への移動割合が高くなっているほか、隣接する倉岳地域や上天草市への移動も見られます。60～74歳では路線バスや病院・福祉送迎が一部見られることから、本渡地域や上天草市とつながる公共交通のあり方と、域内の公共交通について検討が必要と考えられます。

(7) 新和地域

新和地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布し、商業施設・病院は中心部に集中して立地しています。住民の移動は域内の移動に比べて本渡地域への移動割合が高くなっていますが、高齢になるにつれて域内の移動割合が高くなり、移動手段も家族等の送迎や病院・福祉送迎等による移動が見られるになっていることから、本渡地域へつながる公共交通のあり方と、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

(8) 五和地域

五和地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布し、商業・医療施設は二江地区に集中しているほか、各地区にも分散して立地しています。住民の移動は域内の移動に比べて本渡地域への移動割合が高いほか、隣接する苓北町への移動も見られます。75歳以上において域内の移動割合が高くなり、家族等の送迎や路線バス、病院・福祉送迎等が増加傾向にあることから、本渡地域や苓北町へつながる公共交通のあり方と、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

(9) 天草（町）地域

天草（町）地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、医療施設は1軒あるのみで、商業施設は各地区に分散して立地しています。住民の移動は域内の移動に比べて本渡地域への移動割合が高いほか、隣接する苓北町や河浦地域、牛深地域への移動も見られます。75歳以上でマイカーの割合が低くなり、家族等の送迎が増加傾向にあることから、医療・商業施設が充実した本渡地域や苓北町など隣接する地域とつながる公共交通のあり方と、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

(10) 河浦地域

河浦地域は高齢化率の高い地域が広範囲に分布していますが、商業施設・病院は中心部に集中して立地しています。住民の移動は域内の移動に比べて本渡地域への移動割合が少し高いほか、隣接する牛深地域への移動も見られますが、65歳以上では域内の移動が増加傾向となります。移動手段では75歳以上でマイカーの割合が低くなり、家族等の送迎や病院・福祉送迎の割合が高くなっていることから、本渡地域や牛深地域とつながる公共交通のあり方と、域内の公共交通のあり方について検討が必要と考えられます。

第5章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

1. 上位計画

本計画の上位計画である「第3次天草市総合計画」、「天草市まち・ひと・しごと創生第2期総合戦略」におけるまちづくりの方向性を踏まえる必要があります。

計画名	内容（関連部分抜粋）
第3次天草市総合計画	<p>第1節 私たちが目指す天草市の将来像 『ともしながり 幸せ実感 宝の島“天草”』</p> <p>第3節 天草市のありたい姿 『理念：やさしさと安心のまち』</p> <p>1 1. 市民が安心して暮らせる環境ができています 日々の暮らしには欠かせない生活基盤が整い、景観に配慮したまちなみとなっています。また、機能的な道路、移動に必要な公共交通、上下水道、情報基盤などのライフラインの利便性が維持、向上し、誰もが安心して暮らせるまちとなっています。</p>
天草市まち・ひと・しごと創生第2期総合戦略	<p>(2) 地域で住み続けられる環境整備</p> <p>(イ) . 市民の生活交通手段の確保等 本市には、陸海空にわたり多様な公共交通機関が運行（運航）されており、通学・通院・買物など、市民の生活交通手段として利用されています。特に航空機は、市内で不足している医師の交通手段として、重要な役割を担っています。今後、人口減少が進展していく中であっても、市民の交通手段として持続可能な公共交通体系を維持・確保し、公共交通機関の利用促進に努めていきます。</p>

2. 関連計画

本計画の関連計画である「天草市都市計画マスタープラン」、「天草市観光振興アクションプラン」、「天草市交通安全計画」、「健やか生きいきプラン」におけるまちづくりや移動施策の方向性との整合を図る必要があります。

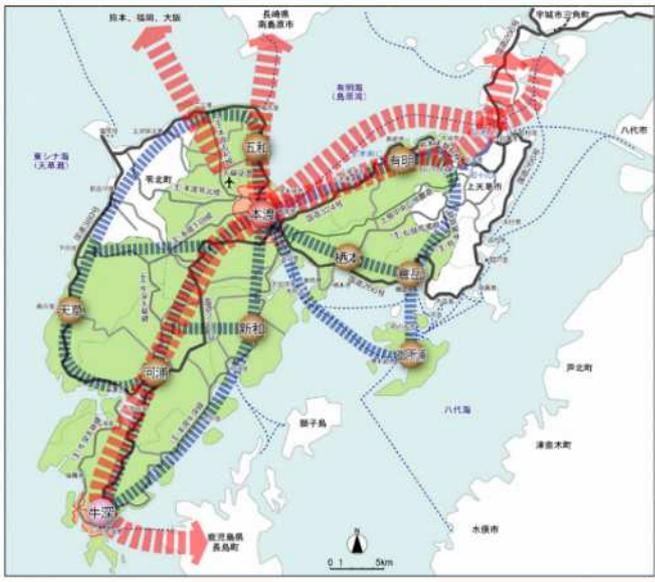
計画名	内容（関連部分抜粋）
天草市都市計画マスタープラン	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <div style="background-color: #92d050; padding: 5px; text-align: center;"> <p>◆ 全体構想</p> </div> <div style="background-color: #00b050; color: white; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>都市づくりの基本理念 豊かな自然と共生する活気あふれる海洋都市 ~宝の島を生かして一人ひとりが心豊かに暮らせる都市づくり~</p> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="width: 18%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e6f2e6;"> <p>基本目標</p> <p>多様な活動を支える市域の資格 広域的な連携・交流と自然との調和による機能的なまち</p> </div> <div style="width: 18%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e6f2e6;"> <p>市民と行政の協働 地域の宝を生かして協働で取組むまちづくり</p> </div> <div style="width: 18%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e6f2e6;"> <p>活力・にぎわいの向上 農林水産業と商業・観光業との連携による活力とにぎわいあるまち</p> </div> <div style="width: 18%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e6f2e6;"> <p>暮らしの安定と向上 利便性、快適性に優れた、安全・安心に暮らせるまち</p> </div> <div style="width: 18%; border: 1px solid #ccc; padding: 5px; background-color: #e6f2e6;"> <p>環境・景観の保全と創造 恵まれた自然環境と歴史文化を生かした魅力あふれるまち</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>各拠点が連携し、自然と都市が調和した集約・連携型都市構造の構築</p>  </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>拠点／都市施設の効率的な配置と機能の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 医療・福祉、商業などのサービスを提供する施設の集積や既存施設の活用を図り、都市機能を維持・向上していきます。 </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>軸／多様な交流を支える交通ネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点を効率よく結ぶ交通ネットワークを形成することで、利便性を確保し市全域の一体性を創出していきます。 </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>ゾーン／自然環境と市街地との共生関係の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 豊かな自然と調和した拠点の形成を進め、本市の魅力である自然と市街地の共生関係を維持していきます。 </div> <div style="margin-top: 10px; border: 1px solid #ccc; padding: 5px;"> <p>都市づくりの基本方向</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 藍く美しい海に囲まれた自然豊かな都市として、自然環境を次世代に引き継ぎながら、歴史的・文化的資源などの地域資源を産業や観光に生かし、活気あふれる都市づくりを目指します。 </div> </div>

図 51 天草市都市計画マスタープランの全体構想

計画名	内容（関連部分抜粋）
第3次天草市観光振興アクションプラン	<p>第4章 観光の振興</p> <p>II 周遊と滞在を促進する「観光インフラ」の充実</p> <p>道の駅などの観光拠点施設において、地域の特性を活かした取り組みや情報発信機能の充実など、独自の魅力づくりに努めるほか、老朽化施設の統廃合を進め、効率的な施設運営を行います。</p> <p>また、関連部署や団体等と連携して、地域資源である景観の維持や、宿泊・飲食・物産・体験施設等と連動することで観光客の受け皿の充実を図るとともに、陸海空の交通事業者、旅行事業者等と連携し、観光客の利便性の維持・向上を図ります。</p> <p>(3) 交通の利便性の向上</p> <p>①公共交通による周遊</p> <p>本市を訪れる観光客の9割近くがマイカーでの来訪であるものの、飛行機やバスなどの公共交通機関利用者にも快適に市内を周遊していただくため、交通事業者と連携した周遊ルートの構築や短時間で乗り継ぎができるルートの検討を行います。</p> <p>また、地域内における新たなモビリティサービスの導入なども検討を行い、より快適で持続可能な公共交通の構築を推進します。</p>
天草市交通安全計画	<p>第2節 講じようとする施策</p> <p>1 道路交通環境の整備</p> <p>(5) 高齢者等の移動手手段の確保</p> <p>急激な人口減少や高齢化が見込まれる中、自家用車を利用できない住民の移動手手段の確保を図る必要があります。特に交通不便地域に居住する高齢者や障がい者、学生等の移動手手段の確保が重要です。</p> <p>本市では、公共交通機関（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等）の利用による移動手手段の確保を基本として、公共交通を利用できない方については、福祉有償運送や福祉タクシー、福祉バス等の外出支援策による移動手手段の確保など、福祉所管部門と連携した効率的・効果的な移動支援策に取り組めます。</p> <p>また、利用促進策として、公共交通機関を利用した外出機会を増やすための「おでかけ促進事業」や、公共交通を身近なものとして捉え、親しみを持っていただくことを目的とした「路線バス乗り方教室」などを開催します。</p> <p>今後も、「天草市地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通サービスの改善を図るとともに、関係機関と連携しながら、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手手段の確保・充実を図る取り組みを推進します。</p>

計画名	内容（関連部分抜粋）																																		
健やか生きいきプラン （天草市高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画）	外出支援事業																																		
	事業概要 寝たきり等のため一般に交通手段を利用することが困難な人や身体障がい者及び70歳以上の高齢者を対象に、外出できる手段として「リフト付車両運行事業」「福祉バス運行事業」「福祉タクシー料金助成事業」を実施しています。																																		
	現状と課題 リフト付車両運行事業については、寝たきり等によりストレッチャーまたは車いすでしか移動できない方の支援について社会福祉協議会との委託契約により実施しています。 福祉バス運行事業は河浦町を限定とした事業で、交通不便地域としてエリアを限定し実施しています。 福祉タクシー料金助成事業は公共交通機関の運行路線のない地域の交通手段の確保として実施しています。地域によっては、移動手段を確保できず、買い物等に困っている高齢者が増加傾向にあります。																																		
	今後の方向性 リフト付車両運行事業では、外出が困難な高齢者の移動手段を確保し、医療機関への受診等在宅生活の支援の一環として民間事業所の活用も含め継続します。 福祉バス運行事業及び福祉タクシー料金助成事業については、閉じこもり予防と社会参加を支援するため各種外出支援サービスを継続します。今後は、路線バスの再編やその他交通事情の変化に合わせて関係機関と協議の上、見直します。																																		
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #fff9c4;"> <th rowspan="2">見込数</th> <th colspan="3">第7期</th> <th colspan="3">第8期</th> </tr> <tr style="background-color: #fff9c4;"> <th>H30</th> <th>R1</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>リフト付車両登録人数(人)</td> <td>34</td> <td>32</td> <td>35</td> <td>35</td> <td>40</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー登録人数(人)</td> <td>355</td> <td>352</td> <td>350</td> <td>360</td> <td>370</td> <td>380</td> </tr> <tr> <td>福祉バス運行登録人数(人)</td> <td>28</td> <td>22</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> <td>25</td> </tr> </tbody> </table>	見込数	第7期			第8期			H30	R1	R2	R3	R4	R5	リフト付車両登録人数(人)	34	32	35	35	40	40	福祉タクシー登録人数(人)	355	352	350	360	370	380	福祉バス運行登録人数(人)	28	22	25	25	25	25
	見込数		第7期			第8期																													
H30		R1	R2	R3	R4	R5																													
リフト付車両登録人数(人)	34	32	35	35	40	40																													
福祉タクシー登録人数(人)	355	352	350	360	370	380																													
福祉バス運行登録人数(人)	28	22	25	25	25	25																													
※リフト付車両運行事業は、R4から介護タクシー料金助成事業へ転換																																			

第6章 基本的な方針及び計画の目標、取組みの方向性とネットワークのイメージ

1. 基本的な方針及び計画の目標

(1) 基本的な方針

第3次天草市総合計画では、『ともにつながり 幸せ実感 宝の島“天草”』を天草市の将来像として掲げています。この将来像の実現のための理念（目指すこと）の一つ、「やさしさと安心のまち」に基づき、市民が安心して暮らせる環境ができるように、本計画の基本的な方針を次のとおり定めます。

■基本方針1

「多様な交通サービスの連携・効率化による持続可能な公共交通の維持確保」

- ・市内の広域拠点、地域拠点、生活拠点または生活圏域内の日常生活における移動ニーズを踏まえ、各拠点または生活圏域内の実情に応じた公共交通施策を展開します。
- ・県下最大の面積を誇る本市の地勢を踏まえ、広域拠点から地域拠点、生活拠点または生活圏域間をつなぐ公共交通の維持確保とともに、陸上・海上・航空すべての交通サービスの連携・効率化により、持続可能な交通ネットワークの維持確保（構築）を図ります。

※広域拠点…本渡地域、地域拠点…牛深地域、生活拠点…五和地域・新和地域・河浦地域・天草（町）地域・有明地域・栖本地域・倉岳地域・御所浦地域

■基本方針2

「行政・交通事業者・市民等の協働による公共交通の利用促進」

- ・公共交通の利用促進を図るため、行政・交通事業者・市民の協働した取組みにより、「乗って守る公共交通」の意識醸成を図り、公共交通の持続可能性を高めます。

(2) 計画の目標

基本的な方針を実現するため、計画の目標を次のとおり定めます。

目標（１）「身近な暮らしの移動を支える公共交通の充実」

買い物や通院など日常生活を送るうえで必要な移動サービスを確保し、市民が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう公共交通の充実を図ります。

高齢化による免許返納の増加や施設立地状況の変化など、地域の実情を把握し、ニーズに応じたコミュニティ交通（※）の導入について検討します。

導入にあたっては、既存の輸送資源の活用、地域主体の移動手段の確保、AI技術の活用等、多様な選択肢について検討するとともに、行政・交通事業者・市民等の協働による公共交通の利用を促進します。

【指標】

- ①コミュニティ交通施策の新規導入・運行形態等見直しを行った地域数
- ②コミュニティ交通の利用者数

※コミュニティ交通：プロドライバーによる小型バスやタクシー車両等を用いたきめ細かな輸送（コミュニティバス、乗合タクシー等）

目標（２）「通学・通勤や観光等の広域移動ニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築」

通学や通勤、観光等の社会活動や経済活動を支える広域的な移動を担う公共交通について、関係者間で維持確保の方針を共有し、持続可能なネットワークを構築（維持確保）します。

市の公共交通ネットワークの骨格となる幹線（幹線路線バス、航路、航空路）及び支線交通について、効率化と利便性向上を図るとともに、行政・交通事業者・市民等の協働による公共交通の利用を促進します。

【指標】

- ④路線バスの利用者数
- ⑤航路の利用者数
- ⑥航空路の利用者数
- ⑦路線バスの運行に必要な市民一人当たりの負担額
- ⑧路線バスの収支率

【共通指標】

- ③利用促進事業等に参加した市民の数

2. 地域別取組みの方向性とネットワークのイメージ

(1) 幹線等に求められる役割・サービス水準等の明確化

持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、移動手段それぞれの役割の明確化とともに、サービス水準を整理し、交通事業者、市民、利用者を始めとする地域の関係者の共通認識となる考え方を次のとおり定めます。

広域交通は、天草地域と県内の他市や県外を繋ぐ公共交通ネットワークを形成する移動手段として、定時性や速達性を確保し、大量輸送に対応した交通モードを位置付けます。

幹線交通は、主に市内の公共交通ネットワークを形成する移動手段として、定時性や速達性を確保し、大量輸送に対応した交通モードを位置付けます。また、支線交通は、市の中心市街地内の移動手段として、幹線交通を補完する交通モードを位置付けます。

コミュニティ交通は、各生活拠点等内の移動手段として、買い物や通院などの日常的な移動ニーズにきめ細かく対応できる交通モードを位置付けます。

表 52 公共交通の役割とサービス水準等

分類	役割	交通モード	サービス(輸送量)水準
広域交通	天草地域(天草市、上天草市、苓北町)を越えたネットワークを形成し、広域的な移動・交流・連携を支える移動手段	都市間バス	大型バス
		広域(県外)航路	フェリー
		広域(県内)航路	旅客船
		航空路	航空機
幹線交通	天草地域内の交通結節点(本渡BC、主要港)や市内の各拠点間を結び、都市機能を維持確保するための移動手段	幹線路線バス (地域間幹線国庫補助)	小・中型バス
		幹線路線バス	
		離島航路	フェリー・旅客船 旅客船
支線交通	幹線交通と接続し、市の中心市街地内での移動利便性を確保するための移動手段	循環バス (フィーダー国庫補助)	小型バス
コミュニティ交通	各生活拠点(生活圏)の実情に応じた拠点等内の住民の暮らしの足としての移動手段	コミュニティバス 乗合タクシー等 (フィーダー国庫補助)	小型バス (ジャンボ) タクシー
その他の交通	時間やルートに縛られず、きめ細やかな移動需要に対応する移動手段	タクシー 海上タクシー	—

(2) 地域公共交通確保維持事業（フィーダー国庫補助）の必要性

のってみゆうカー（本渡市街地循環線）は、本渡バスセンターを起終点に、市の中心市街地内を定時定路線で運行し、通学・通院・買い物等の生活移動とともに、本渡バスセンターでは広域交通や幹線交通等への接続により広域への移動も可能とするなど、公共交通ネットワークを構築する上で、特に重要な役割を担っています。

また、予約型乗合タクシーは、栖本地域・新和地域の区域内を予約に応じて運行し、地域住民の通院・買い物等の生活移動を確保するほか、地域間幹線バス系統への接続により広域の移動も可能とし、身近な暮らしの移動を支える公共交通となっています。

一方で、市や実施主体の運営努力だけでは路線の維持は難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

表 53 交通モードの概要

分 類	交通モード	該当する区間等	実施主体
広域交通	都市間バス	天草市～熊本市間	産交バス(株)
	広域（県外） 航路	牛深港～鹿児島県蔵之元港間	三和商船(株)
		中田港～鹿児島県（片側港～諸浦港）間	天長フェリー(株)
		鬼池港～長崎県口之津港間	島原鉄道(株)
	広域（県内） 航路	御所浦港～水俣市水俣港間	天草市
		御所浦港～宇城市三角港間	共同フェリー(株)
航空路	天草空港～福岡空港間	天草エアライン(株)	
	天草空港～阿蘇くまもと空港～大阪空港間		
幹線交通	幹線路線バス （地域間幹線 国庫補助）	本渡 BC～鬼池港～苓北町福岡港間	産交バス(株)
		本渡 BC～河浦町～牛深港間	
	幹線路線バス	本渡 BC～鬼池港間	
		本渡 BC～天草町間	
		本渡 BC～新和町間	
		本渡 BC～有明町～上天草市松島町間	
		本渡 BC～栖本町～倉岳町～上天草市松島町間	
	離島航路	御所浦港～棚底港間	共同フェリー(株)
御所浦港～本渡港間			
支線交通	循環バス （フィーダー 国庫補助）	のってみゅうカー（本渡市街地循環線）	産交バス(株)
コミュニ ティ交通	コミュニティ バス 乗合タクシー 等	新和町巡回バス	天草市
		御所浦地域乗合自動車	(有)御所浦タクシー
		天草市乗合タクシー（本渡近郊線、楠甫線）	天草市
		天草市予約型乗合タクシー （栖本地域・新和地域）	天草市
その他の 交通	タクシー 海上タクシー	—	—

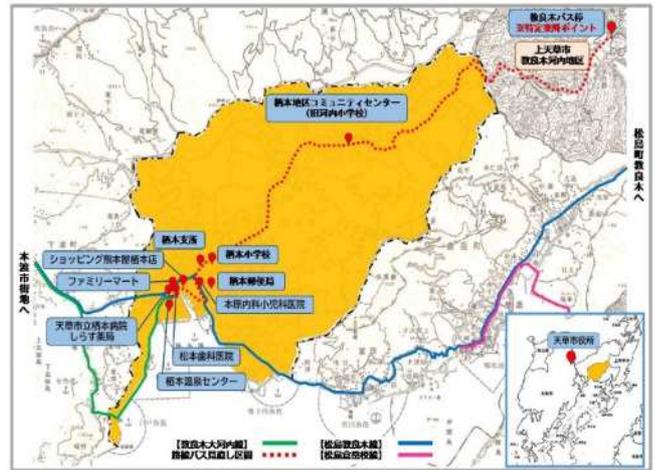
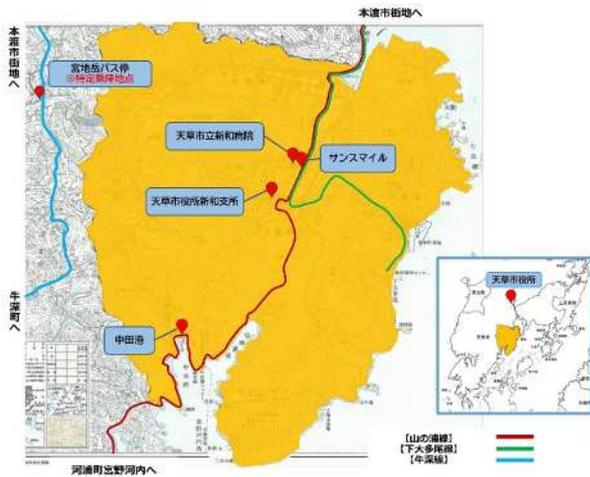
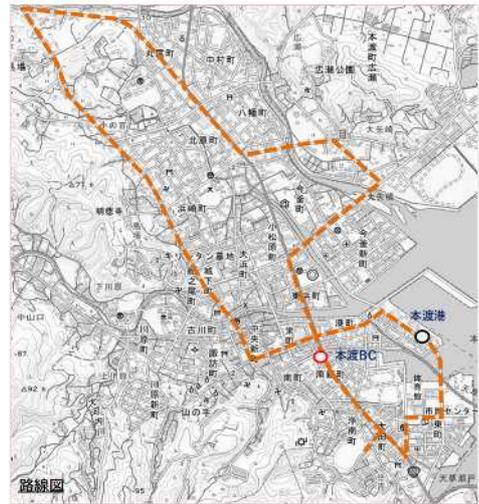
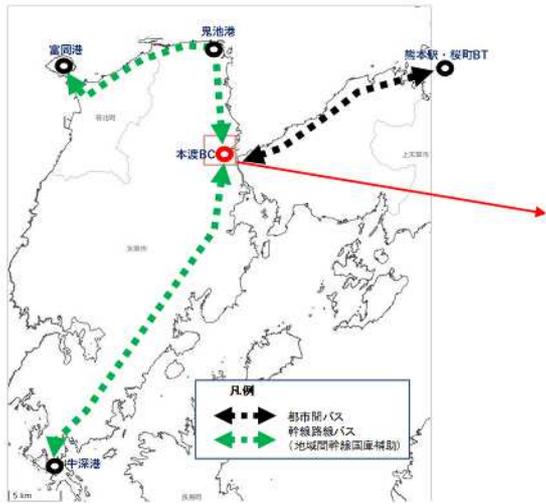


図 54 循環バス及び天草市予約型乗合タクシー（栖本地域及び新和地域）（フィーダー国庫補助）の概要図

(3) 地域別の取組みの方向性（令和5～9年度）

<本渡・五和地域>

幹線路線バス（地域間幹線国庫補助）のサービス水準を本渡バスセンターから五和町御領を経由し、苓北町までを繋ぐ路線に集約します。また、他の幹線路線バスは、移動需要に応じた便数に見直します。併せて、本渡地域中心部への乗入ルートを通学通勤の状況を踏まえたものとします。

<牛深地域>

本地域では、路線バス（魚貫線、牛深下平線、山の浦線）を始め複数の旅客運送サービスが重複して提供されているため、効率化や利便性向上を目的として、既存の輸送資源を最適に組み合わせ、地域のニーズに応じたコミュニティ交通として再構築を検討します。

<御所浦地域>

令和6年3月に予定している御所浦恐竜の島博物館の開館に伴う人流の変化に対応するため、既存の輸送資源を最適に組み合わせ、変化・多様化するニーズに応じた交通体系の再構築を図ります。

<倉岳地域>

路線バス（松島倉岳校線）の見直しに伴う代替交通の導入について、上天草市と導入内容を調整します。

<栖本地域>

路線バスの一部区間（栖本病院～大河内～教良木間）をコミュニティ交通に転換します。導入するコミュニティ交通の運行形態やサービス水準は、栖本地域を対象に実施した実証実験の結果を踏まえ決定します。

<天草（町）・河浦地域>

本地域では、路線バス（下田河浦線）を始め複数の旅客運送サービスが重複して提供されているため、効率化や利便性向上を目的として、既存の輸送資源を最適に組み合わせ、地域のニーズに応じたコミュニティ交通として再構築を検討します。

<他の地域>

地域の実情の変化等を踏まえ取り組みを検討します。

(4) ネットワーク（幹線交通・広域交通）のイメージ

幹線交通を通じ、各拠点が連携し、自然と都市が調和した集約・連携型都市構造の構築（出典：市都市計画マスタープラン）を目指します。また、幹線交通や県内の他自治体への路線バス・航路、隣県である長崎県・鹿児島県への航路、福岡市・熊本都市圏への高速アクセスを担う航空路等の広域交通について、以下のネットワークイメージに基づき、その構築（維持）を図ります。

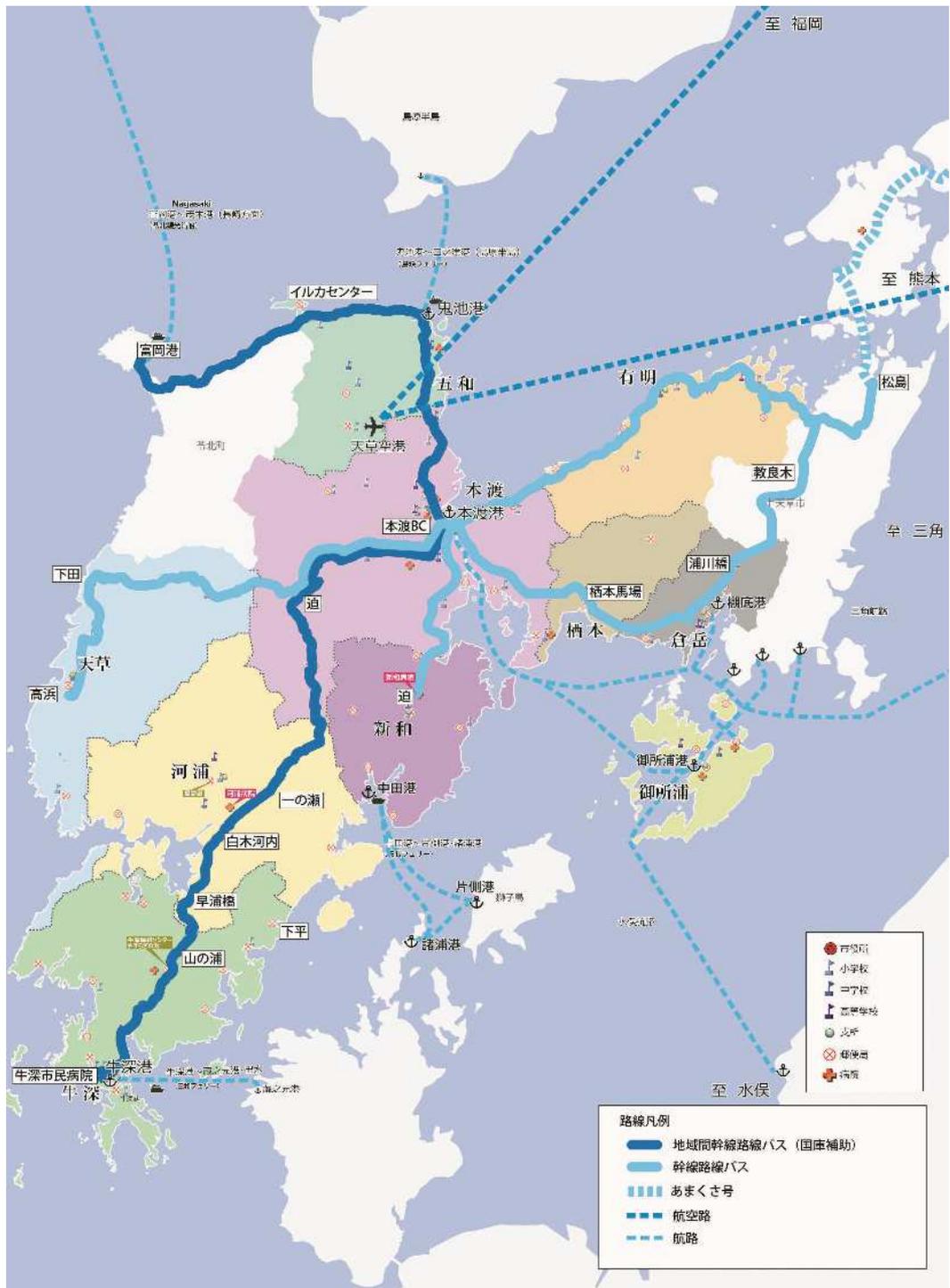


図 56 ネットワーク（幹線交通・広域交通）のイメージ

第7章 目標を達成するための施策・事業

1. 方針・目標と実施事業の体系

天草市地域公共交通計画においては、2つの方針と2つの目標を基本として、以下のような5つの施策群を設定し、その中で、合計14の事業展開を図る予定です。

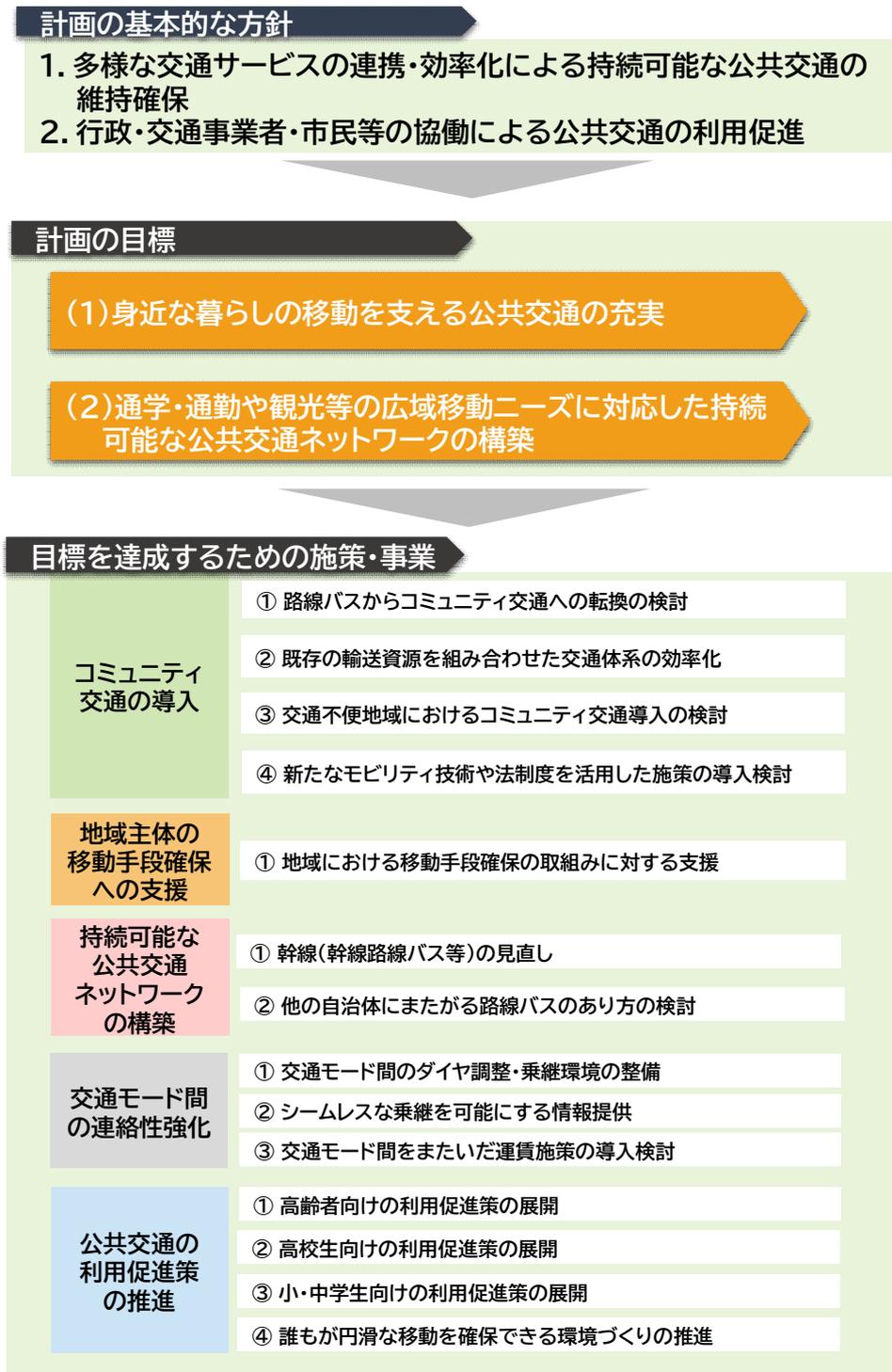


表 57 本計画の方針・目標と実施事業の体系

2. 基本方針 1:多様な交通サービスの連携・効率化による持続可能な公共交通の維持確保

2-1 コミュニティ交通の導入

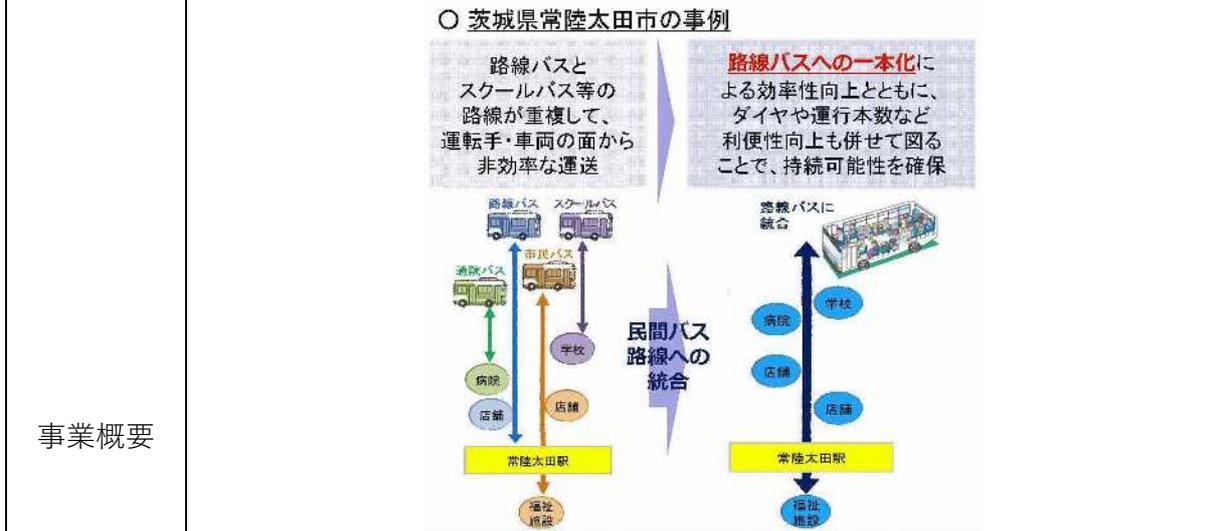
事業名	①路線バスからコミュニティ交通への転換の検討
事業概要	<p>郊外の路線バスにおいて、人口減少や高齢化の進行等に伴う利用者の減少が顕著となり、非効率な運行となっている路線があります。非効率な路線の維持は、行政負担（運行補助金）の増加にも影響を与えています。</p> <p>このような路線を対象に、移動需要を踏まえ、地域の実情にあったコミュニティ交通への転換を検討します。</p> <p>■ 対象地域及び路線</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 牛深地域 魚貫線、牛深下平線、山の浦線について、コミュニティ交通への転換を検討します。また、牛深市街地内の回遊性を高めるための施策を検討します。 ○ 栖本地域 教良木大河内線の一部区間について、コミュニティ交通への転換を図ります。 ○ 天草（町）・河浦地域 下田河浦線について、コミュニティ交通への転換を検討します。 <p><参考：熊本県地域公共交通計画一部抜粋></p> <p>7 目標を達成するための施策・事業</p> <p>(5) <u>地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入</u></p> <p>②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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線公共交通ネットワークの考え方を踏まえつつ、おおむね1日当たりの輸送量9人未満のバス路線を目安に、運行形態の効率化やダウンサイジング（コミュニティ交通への転換）を検討する。 <p>※ただし、ピーク時間帯には多くの人数が利用しているなど、一部の便をバスで残す必要がある場合も考えられるため、<u>利用実態を丁寧に見極めることが必要</u></p>

事業名 ②既存の輸送資源を組み合わせた交通体系の効率化

地域で提供されている重複した旅客運送サービスについて、それらを最適に組み合わせ、新たなコミュニティ交通として再構築し、交通体系の効率化を図ります。

また、地域の公共交通機関以外の旅客運送サービスについて、活用されていない時間・空き座席、片方向への移動需要のみの偏重したサービスに着目し、提供主体、利用者、行政にとって有効となるようなサービスへの見直しを検討します。

<参考：路線バスへの一本化の事例>



出典：国土交通省ホームページ

事業概要

<参考：地域旅客運送サービス>



出典：国土交通省ホームページ

事業名	③交通不便地域におけるコミュニティ交通導入の検討
事業概要	<p>路線バスのバス停または定期船の発着港から1 km以上離れた交通不便地域のある区長等に対し、定期的にアンケート調査を行い当該地域の実情を把握します。</p> <p>なお、地域から移動手段確保の要望等があった場合、下図を参考に検討を進めます。</p> <div data-bbox="379 551 1366 1099" data-label="Diagram"> </div>
<p>図 58 交通不便地域における公共交通導入検討フロー図 (イメージ)</p>	

事業名 ④新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入検討

新たなコミュニティ交通の導入にあたっては、AI（人工知能）システムや自動運転、新型モビリティ等の新技術を活用し、多様なニーズに応じた移動サービスの提供について検討・研究を行います。

また、改正地域公共交通活性化再生法等のスキームを活用した自家用有償旅客運送の取組みにより、交通不便地域の解消を促進します。

■ 実証実験

○ 栖本地域

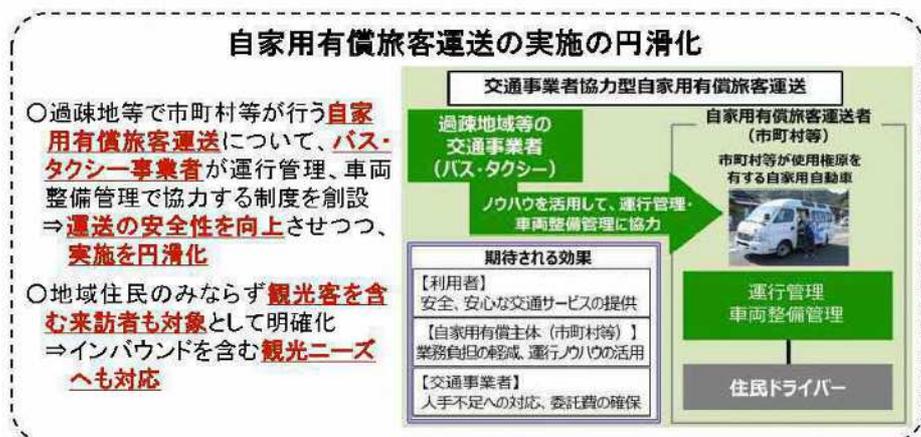
路線バスからコミュニティ交通への転換を、AI オンデマンドシステムを活用した事前予約制の乗合タクシーにて実証実験



事業概要

図 59 栖本地域での実証運行車両と実際の予約画面

<参考：持続可能な運送サービス提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（概要）一部抜粋>



出典：国土交通省ホームページ

2-2 地域主体の移動手段確保への支援

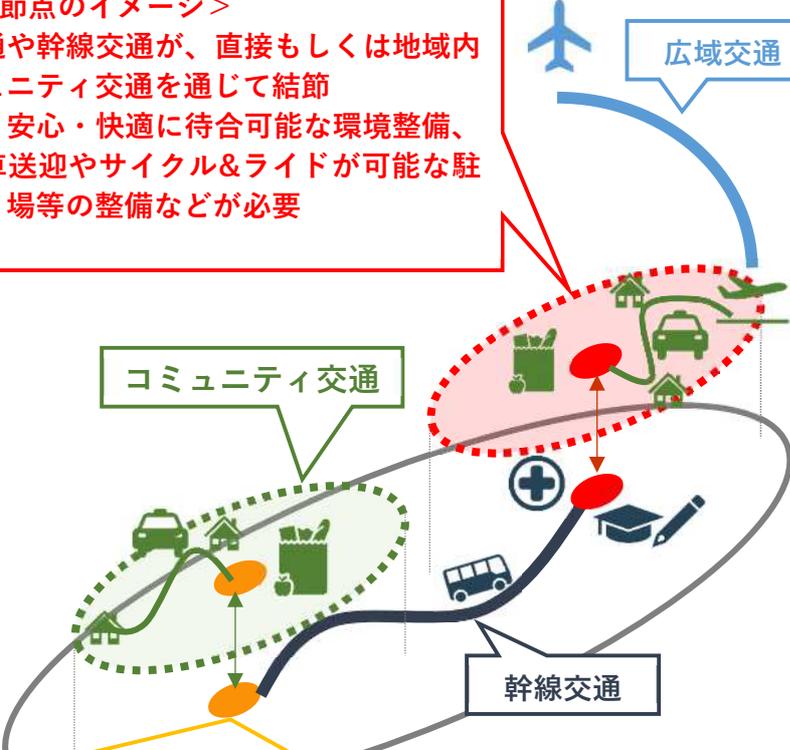
事業名	①地域における移動手段確保の取組に対する支援
事業概要	<p>地域が主体となった移動手段確保の取組に対して、検討段階におけるアンケート調査や導入までのノウハウの提供とともに、市の財政支援策を検討し、地域における移動手段の確保の取組を支援します。</p> <p><参考：三重県松阪市の事例></p> <p>松阪市では、地域住民が組織する団体が主体となって運営するコミュニティ交通の運行経費に対して補助金を交付し、地域の特性と実情に応じた移動手段の構築や確保等、地域公共交通網の形成を支援。</p> <div data-bbox="539 772 1380 1265" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">コミュニティ交通運行事業補助金事業概要</p> <p>地域の特性、実情に応じた移動手段を構築することで有効な公共交通網を形成するため、地域住民が組織する団体が主体となって運営するコミュニティ交通の運行経費に対して補助する。</p> <div style="text-align: center;"> <p>コミュニティ交通の運行</p> <pre> graph LR A[自治会、まちづくり協議会 など] -- 委託 --> B[運行事業者 タクシー、バス] B -- サービスの提供 --> C[利用者] C -- 運賃 --> B </pre> </div> <p>運賃収入から運行経費（補助対象経費）を差し引いて赤字が出た場合</p> <p style="text-align: center;">赤字分の 1/2 を補助（上限50万円）</p> </div> <p style="text-align: right;">出典：松阪市ホームページ</p> <p>【実施例】</p> <p>虹ヶ丘町自治会では公共交通推進委員会を設置し、自治会による独自のお出かけ手段として、自治会住民が乗り合わせてスーパーや金融機関などに出掛けるデマンド（乗合）タクシーを導入。</p>

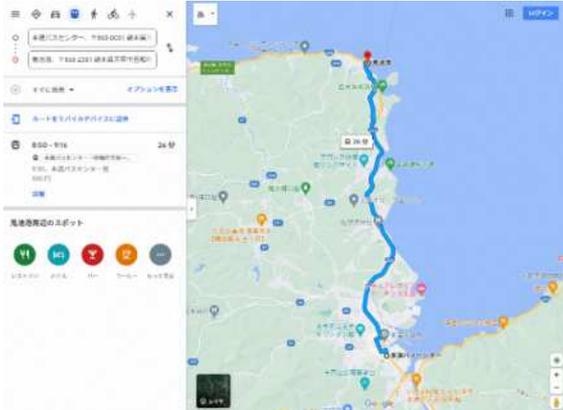
2-3 持続可能な公共交通ネットワークの構築

事業名	①幹線交通（幹線路線バス等）の見直し																			
事業概要	<p>幹線路線バスは、本渡バスセンターや牛深港（海彩館）を始めとする交通結節点や市内の各拠点を結び、市内の広域移動を担うとともに、都市機能の維持に寄与するものとして位置付けられることから、将来に向けて持続可能な公共交通ネットワークの骨格として、運行ルートや便数等の見直しを行います。</p>																			
	<p><参考：熊本県地域公共交通計画一部抜粋></p> <h3>6 基本的な方針及び計画目標</h3> <h4>①目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築</h4> <p>【本県における幹線公共交通ネットワークの考え方】</p> <p>計画の目標である「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」に向けて、主にネットワークの骨格を担う幹線的な鉄軌道、バス路線等について、その役割や維持・確保の方針に係る考え方を以下に示す。</p> <p>なお、航路や天草エアラインも幹線的な交通機関であるが、特定の2～3拠点間に限った輸送を担うため、以下の考え方に関わらず、関係自治体の支援の下、維持・確保を図る。</p> <h4><1> “拠点” の設定</h4> <p>商業、文教、医療、行政、金融といった、生活に必要な各機能を有する施設の集積状況や、公共交通の乗降者数、各市町村の地域公共交通網形成計画における位置づけやアンケートの回答等を基に、地域の“拠点”となる地点を設定。 ※各市町村に、少なくとも1つは“拠点”が存在するよう設定。</p> <h4><2> “幹線公共交通ネットワーク” の設定</h4> <p>①鉄軌道、②高速・快速バス、③路線バスのうち、<1>で設定した拠点を複数連結する路線を“幹線公共交通ネットワーク”を構築する路線として抽出し、その機能や利用状況等を基に、以下のとおり役割及び今後の維持・確保の方針を設定する。</p> <table border="1" data-bbox="512 1245 1217 1760"> <thead> <tr> <th>交通機関</th> <th>役割</th> <th>維持・確保の方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①鉄軌道</td> <td>大量輸送性、定時性、速達性等の強みを活かし、“幹線公共交通ネットワーク”の主要な骨格として、近距離・遠距離にかかわらず、拠点間の幅広い輸送を担う。</td> <td>各事業者の成り立ち等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要な支援を行いながら維持・確保を図る。(財政的な支援に限らず、地域の資源として鉄道を利活用する取組については、路線を問わず自治体が積極的に取り組む必要がある。)</td> </tr> <tr> <td>②高速・快速バス</td> <td>速達性や安価な運賃等の強みを活かし、比較的遠距離の拠点間を連絡する輸送を担う。</td> <td>主に、事業者の自助努力等により維持・確保を図るが、県内の拠点間を連絡する路線（区間）については、必要に応じて、行政も連携した維持・確保のあり方を検討する。</td> </tr> <tr> <td>③路線バス</td> <td>県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。</td> <td> <table border="1" data-bbox="823 1552 1217 1760"> <thead> <tr> <th>1日当たりの輸送量※</th> <th>維持・確保の方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15人以上</td> <td>国・県による支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人以上～15人未満</td> <td>県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人未満</td> <td>沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。(P75を併せて参照)</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </tbody> </table> <p>※輸送量：平均乗車密度（1kmあたりの平均乗車人数）×運行回数</p> <p><参考> “交通圏” との整合性の確認</p> <p>国勢調査等の人流データや、市町村アンケートの意見等を基に、各地域の住民が通勤・通学等の日常生活で移動する範囲を“交通圏”として設定。<1>、<2>による幹線公共交通ネットワークの考え方が、“交通圏”内の移動をカバーできているか、という視点で確認を行うことが必要。</p>	交通機関	役割	維持・確保の方針	①鉄軌道	大量輸送性、定時性、速達性等の強みを活かし、“幹線公共交通ネットワーク”の主要な骨格として、近距離・遠距離にかかわらず、拠点間の幅広い輸送を担う。	各事業者の成り立ち等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要な支援を行いながら維持・確保を図る。(財政的な支援に限らず、地域の資源として鉄道を利活用する取組については、路線を問わず自治体が積極的に取り組む必要がある。)	②高速・快速バス	速達性や安価な運賃等の強みを活かし、比較的遠距離の拠点間を連絡する輸送を担う。	主に、事業者の自助努力等により維持・確保を図るが、県内の拠点間を連絡する路線（区間）については、必要に応じて、行政も連携した維持・確保のあり方を検討する。	③路線バス	県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。	<table border="1" data-bbox="823 1552 1217 1760"> <thead> <tr> <th>1日当たりの輸送量※</th> <th>維持・確保の方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15人以上</td> <td>国・県による支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人以上～15人未満</td> <td>県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人未満</td> <td>沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。(P75を併せて参照)</td> </tr> </tbody> </table>	1日当たりの輸送量※	維持・確保の方針	15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。	9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。	9人未満
交通機関	役割	維持・確保の方針																		
①鉄軌道	大量輸送性、定時性、速達性等の強みを活かし、“幹線公共交通ネットワーク”の主要な骨格として、近距離・遠距離にかかわらず、拠点間の幅広い輸送を担う。	各事業者の成り立ち等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要な支援を行いながら維持・確保を図る。(財政的な支援に限らず、地域の資源として鉄道を利活用する取組については、路線を問わず自治体が積極的に取り組む必要がある。)																		
②高速・快速バス	速達性や安価な運賃等の強みを活かし、比較的遠距離の拠点間を連絡する輸送を担う。	主に、事業者の自助努力等により維持・確保を図るが、県内の拠点間を連絡する路線（区間）については、必要に応じて、行政も連携した維持・確保のあり方を検討する。																		
③路線バス	県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。	<table border="1" data-bbox="823 1552 1217 1760"> <thead> <tr> <th>1日当たりの輸送量※</th> <th>維持・確保の方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>15人以上</td> <td>国・県による支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人以上～15人未満</td> <td>県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人未満</td> <td>沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。(P75を併せて参照)</td> </tr> </tbody> </table>	1日当たりの輸送量※	維持・確保の方針	15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。	9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。	9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。(P75を併せて参照)										
1日当たりの輸送量※	維持・確保の方針																			
15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。																			
9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。																			
9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。(P75を併せて参照)																			

事業名	②他の自治体にまたがる路線バスのあり方の検討
事業概要	<p>幹線交通以外の他の自治体にまたがる路線バスについて、関係自治体と連携し、路線バスのあり方を検討します。</p> <p>また、他の自治体にまたがり都市間を結ぶ路線バス（快速あまくさ号）について、バス事業者と連携し、速達性向上のための取組みを推進します。</p> <p><参考：検討の視点（幹線交通以外の他の自治体にまたがる路線バス）></p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスから他の交通モードに転換する場合、新たな交通モードについて、関係自治体で連携し、移動ニーズを踏まえた相互に乗り入れを検討 ・費用負担のあり方などについての検討 <p><参考：快速あまくさ号停車バス停（2022年7月23日現在）></p>  <p>※2022年7月23日現在超快速の運行なし</p> <p>出典：産交バスホームページ</p>

2-4 交通モード間の連絡性強化

事業名	①交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備
事業概要	<p>広域交通、幹線交通、コミュニティ交通等を結ぶ交通結節点において、上屋やベンチの設置、わかりやすい乗継表示や乗継ダイヤの設定など、待合環境や乗継環境の改善に取り組みます。</p> <p>また、都市間バス、フェリー、エアライン等の多様な交通モード間の連携強化を交通事業者や関係自治体と図り、広域ネットワーク化を推進します。</p> <div data-bbox="395 689 1353 1684" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p><交通結節点のイメージ> 広域交通や幹線交通が、直接もしくは地域内のコミュニティ交通を通じて結節 ⇒安全・安心・快適に待合可能な環境整備、自家用車送迎やサイクル&ライドが可能な駐車（輪）場等の整備などが必要</p>  <p><交通結節点のイメージ（地域拠点内）> 広域交通や幹線交通とコミュニティ交通との結節点 ⇒生活利便施設を交通結節点に設定するなど、ハードソフト両面で安全・安心・快適に待合可能な環境整備が必要</p> </div> <p>図 60 幹線交通とコミュニティ交通の結節イメージ</p>

事業名	②シームレスな乗継を可能にする情報提供
事業概要	<p>広域交通や幹線交通とコミュニティ交通のスムーズな乗換を可能にし、地域住民だけでなく観光客等の公共交通利用を促進することで、交通ネットワークの持続可能性を高めるため、経路検索や乗継時刻の情報等を一元的に発信できる仕組みの整備を促進します。</p>  <p style="text-align: right;">地図データ©2023Google</p> <p style="text-align: center;">図 61 Google マップでの検索イメージ</p>

事業名	③交通モード間をまたいだ運賃施策の導入検討
事業概要	<p>コミュニティ交通への転換や路線再編に伴う利用者の乗り継ぎ負担軽減を図るため、異なる交通モード間での乗継運賃の導入や交通事業者等と連携し、デジタルチケット等のキャッシュレス化の普及や複数の公共交通機関を定額で乗り継げる運賃等について検討します。</p> <p>また、すべての交通モードを一括で利用予約・決済できるシステムについて研究・検討します。</p>  <p style="text-align: center;">図 62 九州版 MaaS の概念図</p> <p style="text-align: right;">出典：九州運輸局 HP</p>

3. 基本方針 2:行政・交通事業者・市民等の協働による公共交通の利用促進

3-1 公共交通の利用促進策の推進

事業名	①高齢者向けの利用促進策の展開
事業概要	<p>待合環境の向上、フリー乗降区間の設定、わかりやすい行先表示等により、高齢者に優しい利用環境を構築します。</p> <p>また、公共交通に乗ってもらう機会を創出するため、お出かけ促進事業や公共交通の乗り方教室の開催についても引き続き実施します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">図 63 「あまくさプチたび」のパンフレット表紙と実践例</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: center;">図 64 「バスの乗り方教室」の様子</p>

事業名

②高校生向けの利用促進策の展開

通学手段として路線バスを選択してもらえよう、割引率の高い通学定期券の周知を行います。

休日限定の割引制度や車両内のサービスの充実等を検討します。

産交バス「通学定期券」のご案内

割引率 **50%** とってもお得!
対象のお客さま
主に通学(中学生以上)する際に
ご利用の乗客さま

定期券とは、一定の期間・指定区間に何回でも自由に乗車できるものです。
通学など、同じ区間を毎日利用されるお客さまにとって、便利でお得なバス券です。

片道定期もあります!
行きや帰りのどちらか一方の指定区間の片道で通学し、片道が片バスを利用する場合は発行いたします。

購入方法
定期券は、毎月1と月初よりご購入いただけます。一部は入換のみ使用できます。
バス乗車のカードをお持ちでない方は、利用のみがポイント500円が必要ですが、
現金やクレジット決済でも、現金併用でも、ICカードの読み取り機が必要ですが、
ICカード決済は、乗車方向のみと必ず、ICカード決済専用機が必要です。
通学定期券の購入方法は、ご案内をご覧ください。

運賃区間	1か月	2か月	3か月	1か月	2か月	3か月
160	4,800	13,680	900	21,960	62,590	
200	6,000	17,100	1,000	23,160	66,010	
300	9,000	25,650	1,100	24,360	69,430	
400	12,000	34,200	1,200	25,560	72,850	
500	15,000	42,750	1,300	26,760	76,270	
600	18,000	51,300	1,400	27,960	79,690	
700	19,500	55,750	1,500	29,160	83,110	
800	20,700	59,170				

具体的利用方法例(料金と行き・帰りのダイヤ)

赤崎～本渡の高校へ通学する場合
 行き (6:22-16:48 / 7:12-7:38)
 帰り (16:10-16:49 / 17:10-17:49)
 1か月 18,720円 / 2か月 35,350円
 630×2×20日 = 25,200円
6,480円オトク!

道南～本渡の高校へ通学する場合
 行き (6:27-7:01 / 7:02-7:36)
 帰り (16:40-17:14 / 17:35-18:09)
 1か月 18,720円 / 2か月 35,350円
 630×2×20日 = 25,200円
6,480円オトク!

事業概要

図 65 「通学定期 PR チラシ」

あまくさ号
休日学生限定!
往復乗車券

通常往復乗車券 4,680円が
STUDENTS ONLY
あまくさ号
往復 1,500円 (税込)

期間限定
2022/5/14e~2023/3/26e

ご利用のハードルが50%と
下がりました!

あまくさ号 往復バスセンター TEL 0969-22-5234

図 66 休日学生限定「あまくさ号往復乗車券」のチラシ

事業名

③小中学生向けの利用促進策の展開

日常的な利用や将来の通学や通勤利用に繋げるため、バスの乗り方教室を開催します。

<参考：教室開催の様子>



<参考：これまでの開催実績>

事業概要

開催年度	学校名	参加者数
H30	新和小学校	72人
	本渡東小学校・中学校	14人
R1	河浦小学校	65人
	有明小学校	55人
	本渡南小学校	20人
R3	亀川小学校	90人
	河浦小学校	44人
R4	御所浦小学校	28人
	本渡東小学校・中学校	12人
	亀川小学校	62人
	本渡東小学校	24人
合計		486人

事業名	④誰もが円滑な移動を確保できる環境づくりの推進
事業概要	<p>地域住民はもとより観光客等誰もが簡単・便利に公共交通を利用できるよう路線バスのナンバリング等の取組みを推進します。</p> <p>障がいのある方や高齢者、妊婦や子ども連れの方が利用しやすい公共交通とするため、出入口の段差が少ない低床車両の導入等バリアフリー化や筆談用具の設置などの環境づくりを推進します。</p> <p><参考：障がい者関連団体ヒアリングからの主な意見等></p> <p>(ハード的整備・対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車いすでのバス利用ができない状況にある ・点字ブロックの整備 <p>(ソフト的整備・対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・情報面で工夫をしていただくと有難い(路線を番号化するなどユニバーサルデザイン<UD>に配慮した情報の簡略化) ・知的障がい者にとっては、運賃の支払いが困難という問題があるが、ICカードの導入により解決の可能性はある ・障がい者に分かりやすい案内やサポートしていただける方の存在が重要 ・バスの乗り方教室は、是非支援学校でも取り組みたい(小中学部) <p><参考：乗合バスの運行系統のナンバリング等に関するガイドライン></p> <p>■実施にあたっての工夫点</p> <p>【行き先をイメージさせる系統番号】</p> <p>八王子エリアは、短長の路線が複雑に通っているため、行き先を伝える系統番号が有効</p>  <p>【方面別カラーリング(当時)】</p>  <p>・現在は、方向幕がLED表示に変わっており、カラーリングはなくなっている。</p> <p>出典：国土交通省ホームページ</p>

4. 実施事業のスケジュール（一覧表）

事業項目	実施事業名	実施スケジュール					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	行政	事業者	市民
コミュニティ交通の導入	①路線バスからコミュニティ交通への転換の検討	検討・協議 コミュニティ交通導入					●	●	
	②既存の輸送資源を組み合わせた交通体系の効率化	課題の洗出し・関係機関調整 効率化実施					●	●	
	③交通不便地域におけるコミュニティ交通導入の検討		区長調査 導入検討		区長調査 導入検討		●	●	
	④新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入検討	新技術や法制度の研究 導入検討					●	●	
地域主体の移動手段確保への支援	①地域における移動手段確保の取組に対する支援	支援方法の検討 支援メニューの創設					●	●	●
持続可能な公共交通ネットワークの構築	①幹線（地域間幹線路線バス等）の見直し	幹線等の見直し内容検討 見直しの実施					●	●	
	②他の自治体にまたがる路線バスのあり方の検討	近隣自治体・運行事業者等との協議					●	●	
交通モード間の連絡性強化	①交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備	検討・実施					●	●	
	②シームレスな乗継を可能にする情報提供	検討・実施					●	●	
	③交通モード間をまたいだ運賃施策の導入検討	情報収集・導入検討					●	●	

事業項目	実施事業名	実施スケジュール					実施主体		
		R5	R6	R7	R8	R9	行政	事業者	市民
公共交通 の利用促進 策の推進	①高齢者向けの利用促進策の展開	企画検討・実施					●	●	●
	②高校生向けの利用促進策の展開	企画検討・実施					●	●	●
	③小中学生向けの利用促進策の展開	企画検討・実施					●	●	●
	④誰もが円滑な移動を確保できる環境づくりの推進	企画検討・実施					●	●	

第8章 目標値の設定と推進体制

1. 数値目標

本計画の達成状況を評価するため、公共交通の目指す目標ごとに評価指標及び目標値を定めます。なお、目標値は計画期間最終年度である令和9年度を目標年度とします。

表 67 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

目指す目標		基準年	直近年	【目標値】
評価指標	指標の設定根拠	R元年度	R3年度	R9年度
(1) 身近な暮らしの移動を支える公共交通の充実				
① コミュニティ交通施策の新規導入・運行形態等見直しを行った地域の累計数	コミュニティ交通の導入地域数を踏まえて、移動ニーズやサービス課題への対応状況を計る	5 か所	6 か所	12 か所
② コミュニティ交通の利用者数	コミュニティ交通の年間利用者数を踏まえて、移動ニーズやサービス課題への対応状況を計る	19,344 人	13,824 人	17,000 人
市民一人当たり年間に必要な利用回数〔試算〕		1 回	1 回	1 回
③ 利用促進事業等に参加した市民の数	公共交通の利用促進事業等の年間参加者数を踏まえて、移動ニーズや輸送人員への反映状況を計る	212 人	146 人	200 人
(2) 通学・通勤や観光等の広域移動ニーズに対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築				
④ 路線バスの輸送人員	路線バスの年間輸送人員を踏まえて、移動ニーズやサービス課題への対応状況を計る	351,064 人	274,043 人	283,000 人
市民一人当たり年間に必要な利用回数〔試算〕		5 回	4 回	5 回
⑤ 航路の輸送人員	航路の年間輸送人員を踏まえて、移動ニーズやサービス課題への対応状況を計る	317,054 人	175,485 人	310,000 人
市民一人当たり年間に必要な利用回数〔試算〕		4 回	3 回	5 回
⑥ 航空路の輸送人員	航空路の年間輸送人員を踏まえて、移動ニーズやサービス課題への対応状況を計る	47,960 人	39,374 人	77,600 人
市民一人当たり年間に必要な利用回数〔試算〕		1 回	1 回	2 回

⑦ 路線バスの運行に必要な市民一人当たりの負担額	市民一人当たりの補助金負担額を踏まえて、運行の効率化状況を計る（市補助金額／市民の数）	4,397.9 円	4,959.6 円	4,500.0 円
⑧ 路線バスの収支率	路線バスの収支率を踏まえて、経費削減や利用促進の取組状況を計る（経常収入／経常支出）	20.6%	19.0%	20.0%
【参考】市人口（出典：住民基本台帳 4 月末現在）		80,376 人	77,416 人	68,870 人※

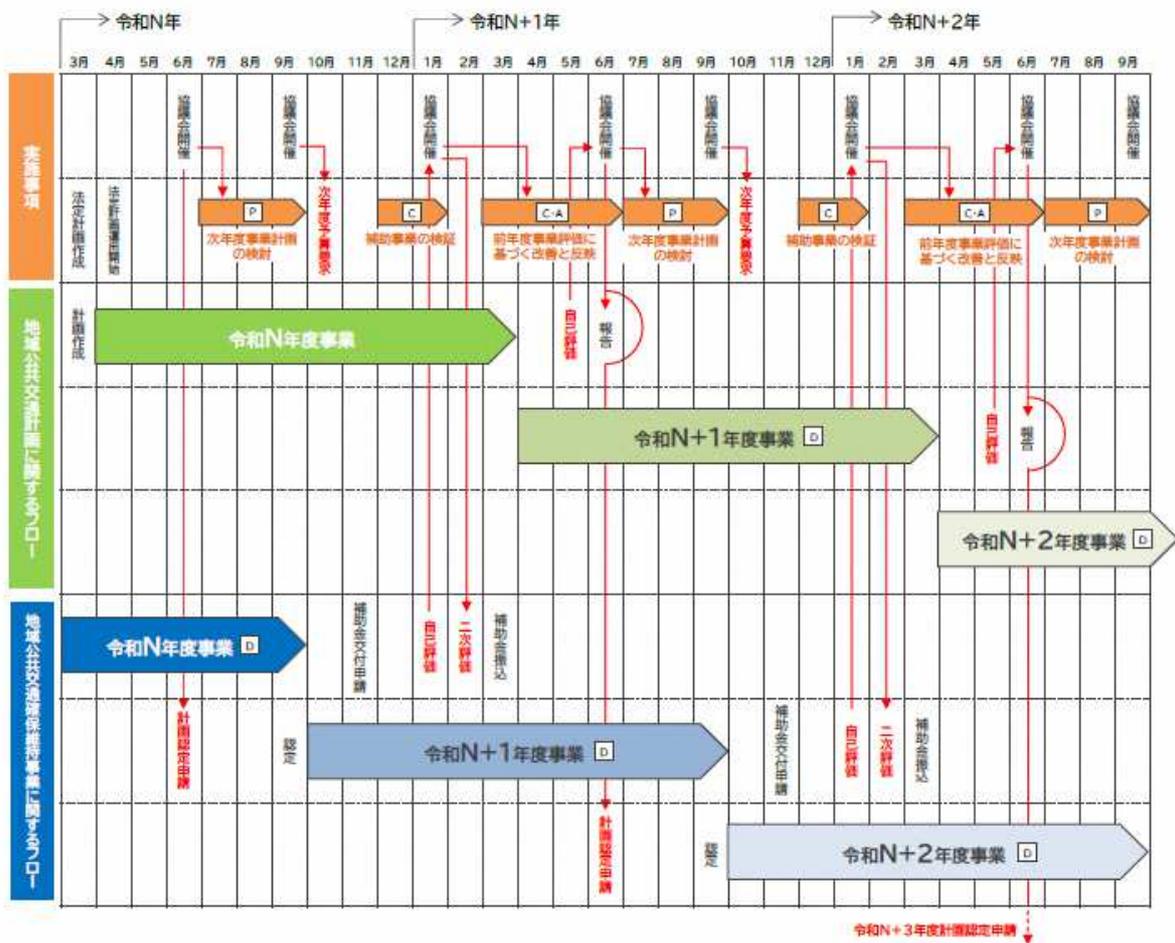
※令和 2 年国勢調査における令和 7 年（2025 年）の推計人口値

※市民一人当たり年間に必要な利用回数の「回」は「片道」での利用

2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要です。そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて進めます。このサイクルの継続的实施により、取り組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、次のステップへとつなげることで持続可能な公共交通ネットワークの構築に寄与させることができます。

表 68 PDCA の実施サイクル



3. 計画の推進体制

本計画は、改正地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画策定主体である市を中心に、天草市地域公共交通活性化協議会の構成員である行政・交通事業者・市民等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、計画の推進を図ります。

事業主体	役割
市	関係者間の連絡調整 新規事業の企画・立案
交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況などのデータの収集・分析及び関係者との共有 利用促進事業の実施
市民	公共交通機関の積極的な利用 情報受信など積極的な公共交通に対する関心 地域における要望などの取りまとめ
県	広域的な見地からの助言
国	先進事例などの情報提供 行政及び交通事業者の人材育成