

芦北町地域公共交通網形成計画

平成 31 年 3 月



[目 次]

1. 地域公共交通網形成計画の概要	1
1-1 芦北町の概況	1
1-2 計画の目的	2
1-3 計画の位置づけ	2
1-4 計画対象区域	2
1-5 計画期間	2
1-6 計画の構成	3
1-7 地域づくりに関する各種計画と公共交通関連施策等	4
2. 地域の現状	10
2-1 道路網	10
2-2 人口特性	12
2-3 産業構造	16
2-4 主要施設分布	17
2-5 市町村間流動	19
3. 公共交通の現状	22
3-1 芦北町の地域公共交通	22
3-2 路線バスの利用特性分析（既存調査の再分析）	32
3-3 交通事業者ヒアリングを踏まえた町内バス・タクシー事業の現状課題	34
4. 公共交通に関する各種ニーズ	36
4-1 地域住民の公共交通に関するニーズ（住民アンケート調査）	36
4-2 鉄道利用者の公共交通に関するニーズ（鉄道利用者ヒアリング調査）	54
4-3 関連各課の現状の移動支援状況や今後のニーズ（庁内ヒアリング調査）	58
4-4 芦北町自動運転サービス実証実験より得られたニーズ	61
5. 計画の基本方針	62
5-1 芦北町の公共交通の課題	62
5-2 芦北町の公共交通の課題を踏まえた公共交通の主な問題点	63
5-3 芦北町における公共交通の基本方針	65
5-4 公共交通の役割と方向性	66
6. 計画の目標及び目標達成に向けた施策・実施主体	68
6-1 計画の目標の設定	68
6-2 目標値の設定	69
6-3 目標を達成するための施策及び取組の実施時期と実施主体	70
7. 目標達成に向けたマネジメント	78
7-1 マネジメントの進め方	78
7-2 マネジメント推進体制	79

1. 地域公共交通網形成計画の概要

1-1 芦北町の概況

【芦北町の沿革等】

芦北町は熊本県の南部に位置し、北側の八代市、南側の水俣市・津奈木町との境を山々に隔てられ、東側は球磨川を境とし、西側は不知火海に面している。

東西 16.6 キロメートル、南北 25.4 キロメートル、総面積 233.81 平方キロメートルを有する本町は、東西南北を山、川、海によって区切られた一つの領域となっている。この領域には標高 200 メートルから 900 メートル前後の山々が連続しており、平地が少なく、町土の約 8 割が山林である。平地は、海岸及び河川の流域に分布するのみで、それ以外のほとんどが丘陵山岳地帯で、町の西岸は芦北海岸県立自然公園に指定されている。

昭和 30 年 1 月に佐敷町、大野村、吉尾村の 3 か町村が合併して葦北町となり、昭和 45 年 11 月に葦北町と湯浦町が合併して芦北町となった。その後、平成の大合併により、平成 17 年 1 月 1 日に田浦町と芦北町が合併して新「芦北町」が誕生し、現在に至っている。



図 芦北町の位置

【気象・災害】

気候は海岸地域と山間地域では幾分条件が異なるが、海岸地域は暖流の影響により暖かく、ほとんど無霜地帯であるのに対し、山間地域は降雨量、湿度共に多く、比較的冷涼である。

【歴史・文化特性】

万葉の時代から「葦分（あしきた）の国」として知られ、古くから九州南部への海・陸両路の重要な拠点であったことがうかがえる。さらに大陸文化との交流形跡も見られるほか、近世には肥薩国境の要衝の地となり、城下町として、あるいは宿場、商い場、湯治場として栄え、県南の政治・経済・文化の中心として発展してきた町である。

1-2 計画の目的

我が国では、「交通政策基本法」（H25 年 12 月）や「改正地域公共交通活性化再生法」（H26 年 11 月）が施行され、関係者（国、地方公共団体、事業者、国民等）の責務と役割等が明確になり、地方公共団体である芦北町は、交通政策を実施する責務を有することとなった。

芦北町では、「第二次芦北町総合計画」を策定し、「すべては、次代を担う子どもたちのために～豊かさと誇りを未来へ～」を基本理念に、“個性輝き活力と魅力にあふれた安全・安心を実感できる町”をまちづくりの将来像とし、実現を目指している。

この将来像の実現に向け、公共交通について改めて役割分担を明確化し、地域の実態に即した交通体系の再構築を図るとともに、移動手段の確保を目的とした公共交通のみならず、都市機能の基盤として、まちづくりの観点も踏まえた交通施策を講じることとする。

本計画は、「交通政策基本法」及び「改正地域公共交通活性化再生法」に則り、芦北町のまちづくりの将来像を示す「第二次芦北町総合計画」等の推進に向けた「芦北町にとって望ましい公共交通のすがた」を明らかにする地域公共交通の基本計画（マスタープラン）である。

1-3 計画の位置づけ

本計画は、「第二次芦北町総合計画」を最上位計画としつつ、その他各種計画等との整合も図られた町の公共交通計画として位置づける。

（各計画の概要は、「1-7 関連計画における公共交通関連施策など」参照）

1-4 計画対象区域

本計画の区域は、芦北町全域とし、必要に応じて周辺市町村を含む。

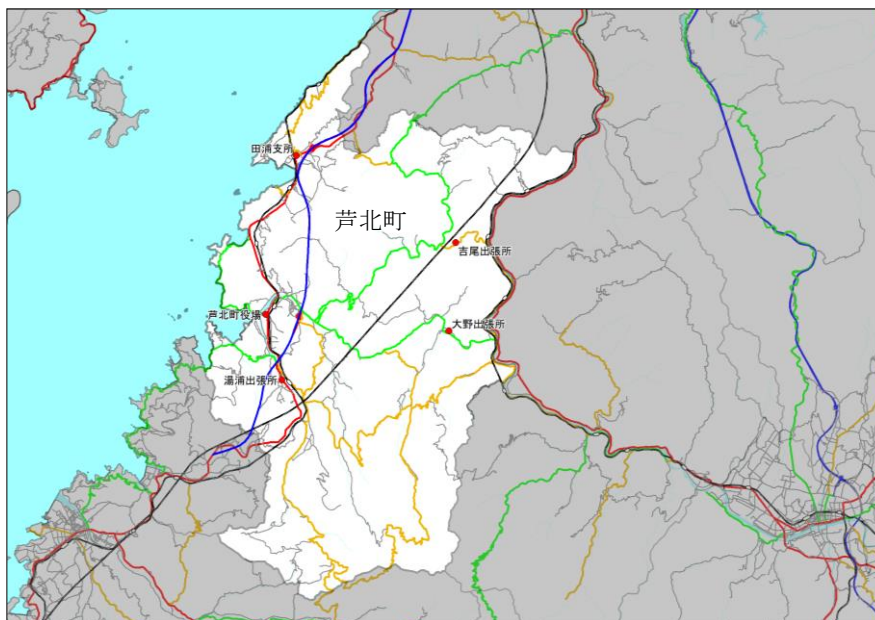


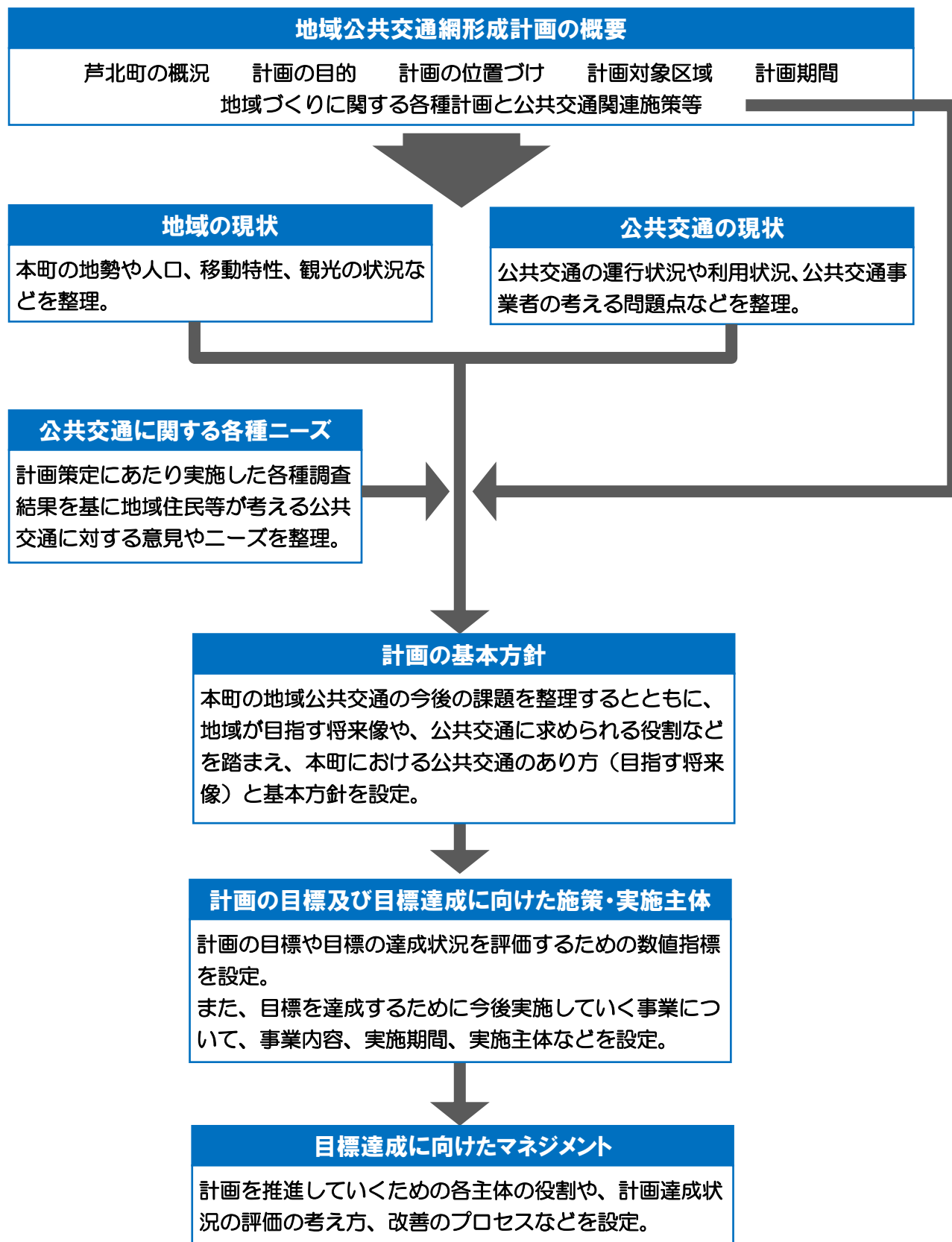
図 計画対象地域

1-5 計画期間

本計画の期間は、平成 31 年（2019 年）度から平成 35 年（2023 年）度までの 5 年間とする。

1-6 計画の構成

芦北町地域公共交通網形成計画は、以下の項目で構成。



1-7 地域づくりに関する各種計画と公共交通関連施策等

1-7-1 芦北町総合計画

ここでは、芦北町の最上位計画となる「芦北町総合計画」にて掲げられている『今後のまちづくりや地域づくりの方向性』や『今後の公共交通の方向性』について整理した。

＜芦北町総合計画の計画期間＞

基本構想：平成27年度～平成36年度
基本計画：前期 平成27年度～平成31年度
後期 平成32年度～平成36年度
実施計画：平成27年度～平成36年度

- 総合計画では『「すべては、次代を担う子どもたちのために」 ～豊かさと誇りを未来へ～』をまちづくりの基本理念に、『～個性輝き活力と魅力にあふれた、安全・安心を実感できる町～』を地域の将来像とし、5つのまちづくりの目標を設定。
- 基本理念達成のために推進することとして『住み続けたいと感じられる個性の輝くまちづくり』、『定住人口の確保と交流人口の増加』に言及されており、**今後のまちづくりの方向性として『定住確保による人口増加・交流人口増加に資するまちづくり』が重要**といえる。

まちづくりの基本理念

すべては、次代を担う子どもたちのために ～豊かさと誇りを未来へ～

郷土の豊かな自然と歴史・文化に誇りを抱き、自信を持って次代を生きる子どもたちに魅力あふれる郷土を受け継ぐことができるまちづくりを進めます。

このため、住民と行政がともに連携し、芦北町に住みたい、住み続けたいと感じられる個性の輝くまちづくりを推進します。また、地域に愛着と誇りをもち活力みなぎる人材を育み、定住人口の確保と交流人口の増加を図ります。

まちづくりの将来像

個性輝き活力と魅力にあふれた安全・安心を実感できる町

まちづくりの基本理念のもと、町の将来像を「個性輝き活力と魅力にあふれた、安全・安心を実感できる町」とし、その実現に向けて、以下のまちづくりの目標を設定し、体系的な施策を展開します。

- (1) 地域活力と雇用を生み出す産業づくり
- (2) 地域で守り育てるまちづくり
- (3) 郷土の未来を育む人づくり
- (4) 暮らしを支える基盤づくり
- (5) 住民と行政の協働のまちづくり

図 まちづくりの基本理念と将来像

●総合計画で掲げている今後の地域づくりをみると、日常生活の移動は基より産業、観光、医療・福祉、教育の各分野で、公共交通による移動支援が求められている。

→まちづくりの視点から見た公共交通の今後の役割として、各分野の拠点施設へのアクセス支援や通勤・通学支援、高齢者の日常生活の移動支援や通院支援、観光支援といった役割が求められているといえる。

表 今後のまちづくり等に関する主なキーワードと想定される公共交通の役割

まちづくりの目標	今後のまちづくり等に関する主なキーワード (地域づくりや人の移動に関連する項目)	公共交通の役割
地域活力と雇用を生み出す産業づくり	■商業の振興 ・商店街の集客力及び販売力の向上	商店街へのアクセス支援
	■企業誘致活動の推進 ・先端技術関連や環境技術関連の企業等や新たな業種について、立地の優位性をアピールしつつ長期的・継続的に企業の誘致を推進	通勤支援
	■通年型・滞在型観光の推進 ・高速交通網や肥薩おれんじ鉄道等を活かし、観光ネットワークの形成による通年型・滞在型観光の開発を推進	観光支援や他の公共交通手段との連携強化
地域で守り育てるまちづくり	■健康づくり活動の充実 ・地域住民、関係機関及び関係団体との連携を図り、地域、各種団体等の実情に応じた健康づくり活動を推進	健康づくり活動拠点へのアクセス支援
	■医療環境の充実 ・行政と医療機関等との連携を深め、医療・保健・福祉・介護が連携し、切れ目のないサービスを提供	医療・福祉施設へのアクセス支援
	■高齢者福祉の充実 ・地域における高齢者の自主的な活動や日常生活における外出の促進を図り、高齢者の生きがいづくりと社会参加を支援	高齢者の日常的な外出支援
	■高齢者の生活支援の充実 ・地域包括支援センターを中核として介護予防を推進	地域包括支援センターへのアクセス支援
郷土の未来を育む人づくり	■学校規模の適正化 ・今後も児童・生徒数の減少が見込まれることから、小・中学校の統廃合やスクールバスの拡充について検討	学校の適正化に応じた通学支援
	■スポーツ・レクリエーション活動の推進 ・各種スポーツ教室や大会、研修会等を通してスポーツ・レクリエーションの普及	スポーツ関連施設への移動支援
	■生涯学習の推進 ・子どもから高齢者まで、町民のだれもが参加できるよう、地域に根ざした生涯学習の振興	生涯学習拠点施設へのアクセス支援
暮らしを支える基盤づくり	■計画的土地利用の推進 ・地域の特性を活かし、環境との調和を図りながら土地の有効活用を促進した計画的な都市形成	今後の都市形成への対応
	■公共交通機関の維持・確保	(別途整理)
	■環境保全活動の推進 ・地球温暖化対策のため、住民・事業者・行政が連携して温室効果ガスの削減や環境負荷低減	自動車から公共交通への変容促進
住民と行政の協働のまちづくり	■住民の主体的活動の推進 ・自治公民館活動の活発化を図るため、各種研修会の開催や自治公民館の相互交流等を深め参加意識の向上を図るとともに、地域活動の拠点としての機能を強化	自治公民館へのアクセス支援

- 総合計画で掲げている公共交通関連項目としては、暮らしを支える基盤づくりとして『公共交通機関の維持・確保』が設定されており、「鉄道交通、路線バスの利用者減少により経営が圧迫」を問題点に、「日常生活に密着した公共交通機関の維持・確保」を課題として設定。
- 問題点・課題に対応した今後の取組として、鉄道交通の利用促進や路線バス・ツクールバスなどバスの運行体制の充実が具体的な施策として設定されている。

表 公共交通機関の維持・確保に向けた現状と課題・計画の方向性・施策の概要

項目	内容
現状と課題	本町の鉄道交通は、南北に縦断する国道3号と並行する肥薩おれんじ鉄道線や、一級河川球磨川に沿って走るJR肥薩線が運行されています。 また、バス交通については、民間事業者による路線バスと町のツクールバス（コミュニティバス）が運行しており、通院・買物・通学など、交通弱者の移動や地域生活の手段として重要な役割を果たしています。 しかし、人口減少と少子化、交通体系の変化などにより、鉄道交通、路線バスのいずれも利用者が減少し、このことで経営が圧迫され、恒常的に町からの運行補助により経営が成り立っている現状です。 今後も、地域住民の交通機関として、日常生活に密着した公共交通機関の維持・確保が必要です。
計画の方向性	鉄道交通の利便性の向上と利用促進に努めるとともに、路線バスやツクールバス（コミュニティバス）等の効率的な運行により地域交通の確保に努めます。
施策の概要	■鉄道交通の利活用の推進 ・沿線自治体や関係機関で構成される各協議会の活動や各種イベントによる利用促進を図ります。 ・駅周辺環境整備など、おれんじ鉄道の利便性の向上に努めます。 ■バスの運行体制の充実 ・民間事業者の路線バス運行を支援します。 ・ツクールバス（コミュニティバス）の運行など、地域の実情に合った交通手段を検討し、生活路線の確保に努めます。

1-7-2 その他の関連計画

総合計画以外でも、次の計画にて地域公共交通の位置づけや取組の方向性などが明記されている。

- 芦北町総合戦略（芦北町まち・ひと・しごと創生総合戦略）
- 田浦町・芦北町二町合併 新未来づくり 新町建設計画
- 芦北都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
（芦北都市計画区域マスタープラン）
- 芦北町環境基本計画
- 芦北町公共施設等総合管理計画

芦北町総合戦略（芦北町まち・ひと・しごと創生総合戦略）（平成29年4月改定）	
計画概要等	○計画期間：平成27年度～平成31年度 ○基本目標 1. 活力と雇用をつくる 2. 地域の魅力をつくる 3. 安心して産み育てる環境をつくる 4. 暮らしを支える基盤をつくる
公共交通に関する記述内容	<基本目標4－基本的方向（イ）新たな流れをつくる環境整備> ○公共交通の確保 ・産交バスの撤退に伴い、平成22年6月から「ふれあいツクールバス」を運行し、平成26年度末現在4路線が運行しています。今後も、幹線道路などの路線バス運行の見直しを行い、ふれあいツクールバスによる運行が図られるよう、関係機関と協議を進めます。 ・高齢化に伴う免許返納の問題も踏まえ、山間部を中心とする交通空白地帯への移送サービスの導入を図り、通院、買い物に対する利便性向上を図ります。 ・町内全般の交通サービス態様を俯瞰的に見直し、多様なサービス導入や路線網の形成について総合的な検討を進めます。

田浦町・芦北町二町合併 新未来づくり 新町建設計画（平成15年9月・平成27年3月変更）	
計画概要等	○計画期間：平成17年度～平成31年度 ○新町の将来像 ・「個性の光る活力あるまちづくり」 ～個々の特性を活かし、やる気をサポートします～ ○施策の大綱 1. 地域づくり 2. 生活・福祉 3. 経済・産業 4. 教育・文化・国際交流 5. 基盤整備 6. 行政組織
公共交通に関する記述内容	<第5章－5－② 交流を支える基盤整備> ○巡回バスの運行や、御立岬公園と芦北海浜総合公園、その他町内の各種施設を結び、地域内外の交流人口の増加を図る施策を行うとともに、住民の交通手段の確保を図ります。

芦北都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（芦北都市計画区域マスタープラン） （平成１６年５月１７日 熊本県）	
計画概要等	○都市づくりの基本理念 「人と自然の共生 人と自然のハーモニータウン あしきた」 ○都市づくりの基本目標 1.自然環境と調和した芦北らしい生活空間の創造 2.産業生産基盤を支える高速交通体系の整備 3.高齢社会にも対応したすべての人にやさしい都市づくりの推進 4.芦北らしい文化圏が形成されるまちづくりの推進 5.まちづくりを担う人材の育成
公共交通に関する記述内容	< 1 都市計画の目標（３）各種の社会的課題への対応 > ②地球温暖化をはじめとする各種環境問題への対応 ア) 環境負荷の少ない都市づくり 環境負荷の少ない省エネルギー型の都市を形成するために、交通の発生や移動の需要が少ない都市構造への誘導、公共交通への転換、道路の効果的整備による交通の円滑化等を推進する。 < 1 都市計画の目標（３）各種の社会的課題への対応 > ⑤高速交通体系及び高齢化社会に対応した交通体系の整備促進 駅や駅前広場など交通結節点について、高齢社会に対応するとともに誰もが円滑に移動、乗り換えができるようユニバーサルデザインを推進する。また、JR 鹿児島本線（九州新幹線鹿児島ルート開業後は第三セクター「肥薩おれんじ鉄道株式会社」が運営、以下記述省略）の佐敷駅、湯浦駅では鉄道の東西を連絡する自由通路を検討する。 < 3 主要な都市計画の決定の方針（２）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 > ①交通施設 a 基本方針 通過交通の増大や国道３号における渋滞を抑制するため、南九州西回り自動車道芦北ＩＣのアクセス機能、港湾へのアクセス機能、地域間を連絡する機能、町内環状機能の整備を図る。 なお、道路の整備にあたっては、交通安全施設の充実等により、安全性の高い交通空間の整備を図る。 交通結節点となる駅及び駅前広場の機能充実と、駅東西の連絡機能の充実を図るとともに、整備にあたってはユニバーサルデザインに配慮する。

芦北町環境基本計画（平成２２年３月）	
計画概要等	○計画期間：平成２２年度～平成３１年度 ○施策の方向 1. 自然（山、川、海、田畑）と親しむ。 2. 豊かな森林を守る。 3. 農地を守り、安全な作物をつくる。 4. 川と海の生態を守る。
公共交通に関する記述内容	< 第３章 ー 第５節 ２ 施策の方向 - （１）省エネルギーに取り組む > ○町の取り組み ・ 役場としてノーマイカーデーに取り組めます。

芦北町公共施設等総合管理計画（平成２８年３月）	
計画概要等	○計画期間：平成２８年度～平成３６年度（第１期 平成２８年度～平成３６年度） ○全体目標 ・公共施設における現状と課題、施設の改修・更新にかかる将来コスト試算の結果を踏まえ、全体目標を設定します。公共施設（建設系施設）とインフラ系（土木系施設、上下水道施設）に大別し、公共施設については、新規整備を抑制すると共に、施設の複合化等により施設総量を縮減し、将来の更新費用を削減します。
公共交通に関する記述内容	＜第５章 － Ｉ － １．学校教育系施設 －（２）その他教育施設＞ ○施設の基本方針 ・波多島スクールバス待合所については、児童生徒数の減少により、さらに学校再編が進めばスクールバスの拡充が必要となるため、施設の更新や待合所の増設を検討していきます。

2. 地域の現状

2-1 道路網

- 芦北町の道路網としては、高規格道路となる『南九州西回り自動車道』が南北を縦断しており、本町では『田浦 IC や芦北 IC』により接続、南北方向の広域的な移動を担っている。
- また、同道路と並行し町内の平地部を連絡する形で『国道3号』が南北に縦断、町内の各主要拠点を連絡する生活道路として機能しており、町内で最も多くの交通量が流動している。
- 国道3号と各地域を連絡する路線としては、海側の地域と連絡する路線として主要地方道となる「県道56号水俣田浦線」及び一般県道となる「県道254号二見田浦線」が、山側の地域と連絡する東西方向の路線として「県道27号芦北球磨線」等といった主要地方道、「県道270号天月湯浦線」、「県道331号古石天月線」等の一般県道が整備されている。
- 道路の整備水準を見ると、国道3号は全線改良済みの2車線道路と高い整備水準となっている一方で、主要地方道は芦北球磨線が全線改良済みとなっているが、他の2路線に未改良区間及び1車線区間を有し、特に「県道60号 芦北坂本線」は改良率50%未満と整備水準が低い状況であり、また、一般県道に至っては、改良率30~60%の路線が大半を占めている。
- さらに、これら路線は山間部や海岸線に位置していることから急カーブや急こう配が多く、町内各地域から国道へ連絡する路線の整備水準が比較的低い状況といえる。

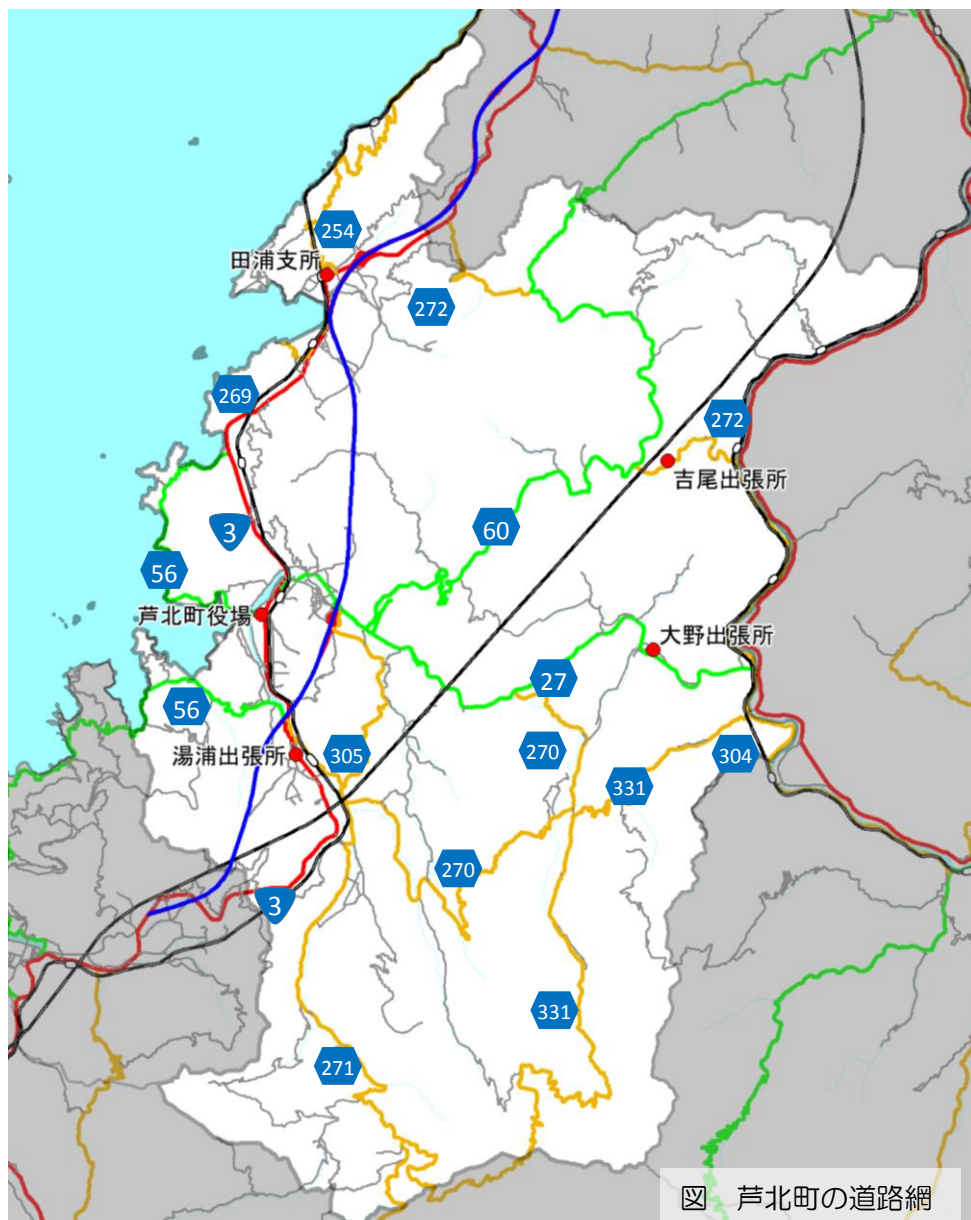


図 芦北町の道路網

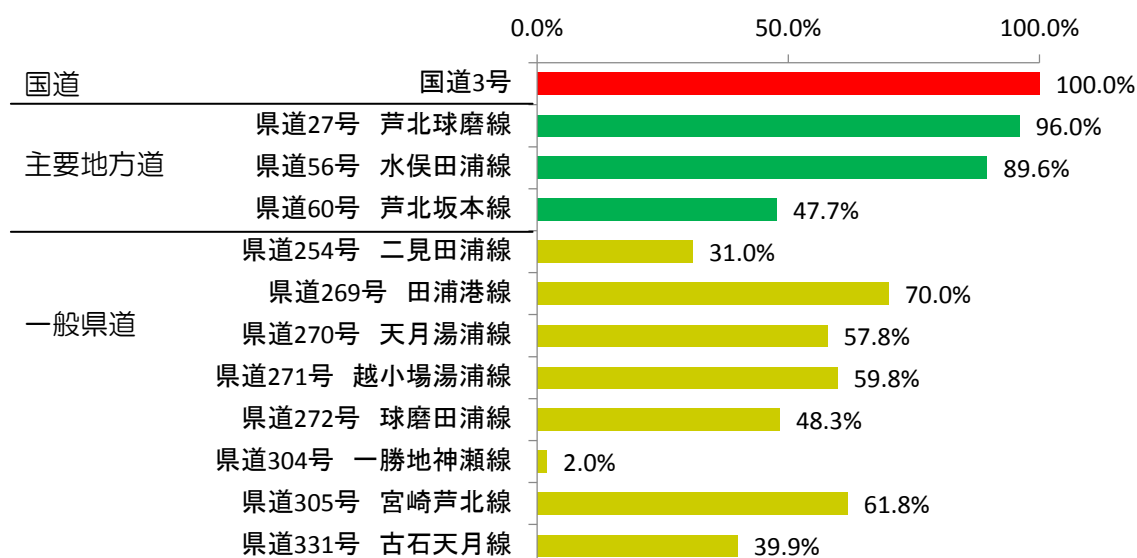


図 芦北町国道・県道の5.5m改良率

出典；平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
 ※県道27号芦北球磨線の道路改良率は、平成30年4月現在では100%となっている。

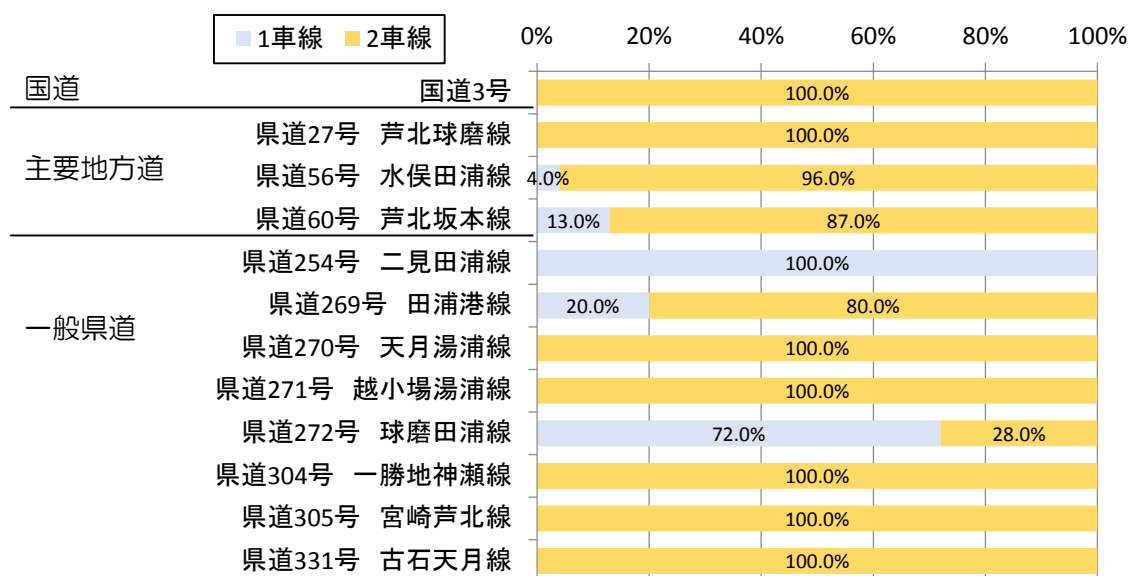


図 芦北町国道・県道の車線数構成

出典；平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

2-2 人口特性

2-2-1 総人口

- 芦北町は人口 1.8 万人で、年々減少傾向にあり、その傾向は全国平均・県平均よりも著しい状況。
- 特に吉尾地区ではここ 20 年で 5 割減少しているなど、人口減少が顕著な地域となっている。

表 人口の推移

◆人口、世帯数の推移（国勢調査）											単位：人
項目 年次	世帯数	人口			旧町村別人口					一世帯 当たり 人口	備 考
		総数	男	女	田浦	佐敷	湯浦	大野	吉尾		
昭和25年	6,725	37,724	18,478	19,246	9,547	11,424	8,673	4,521	3,559	5.61	昭和30年に佐敷町 大野村、吉尾村が 合併
昭和30年	6,669	37,196	18,083	19,113	8,778	11,429	8,971	4,573	3,445	5.58	
昭和35年	6,808	35,777	17,188	18,589	8,547	10,820	8,853	4,326	3,231	5.26	
昭和40年	6,880	32,600	15,422	17,178	8,059	9,945	7,980	3,737	2,879	4.74	
昭和45年	6,847	29,370	13,724	15,646	7,378	9,337	7,017	3,201	2,437	4.29	
昭和50年	6,874	27,909	13,050	14,859	7,161	9,007	6,813	2,853	2,075	4.06	昭和45年に葦北町 湯浦町が合併
昭和55年	7,046	27,413	12,956	14,457	7,019	8,882	6,889	2,738	1,885	3.89	
昭和60年	7,086	26,473	12,483	13,990	6,618	8,632	6,956	2,624	1,643	3.74	
平成 2年	7,080	25,024	11,724	13,300	6,075	8,196	6,763	2,496	1,494	3.53	
平成 7年	7,115	23,744	11,061	12,683	5,758	7,820	6,446	2,354	1,366	3.34	
平成12年	7,116	22,373	10,428	11,945	5,352	7,487	6,137	2,171	1,226	3.14	平成17年に田浦町 芦北町が合併
平成17年	7,042	20,840	9,671	11,169	5,063	7,102	5,714	1,947	1,014	2.96	
平成22年	6,796	19,316	8,928	10,388	4,694	6,776	5,275	1,713	858	2.84	
平成27年	6,481	17,661	8,248	9,413	4,226	6,338	4,918	1,473	706	2.73	

出典：平成 29 年度版町勢要覧資料編

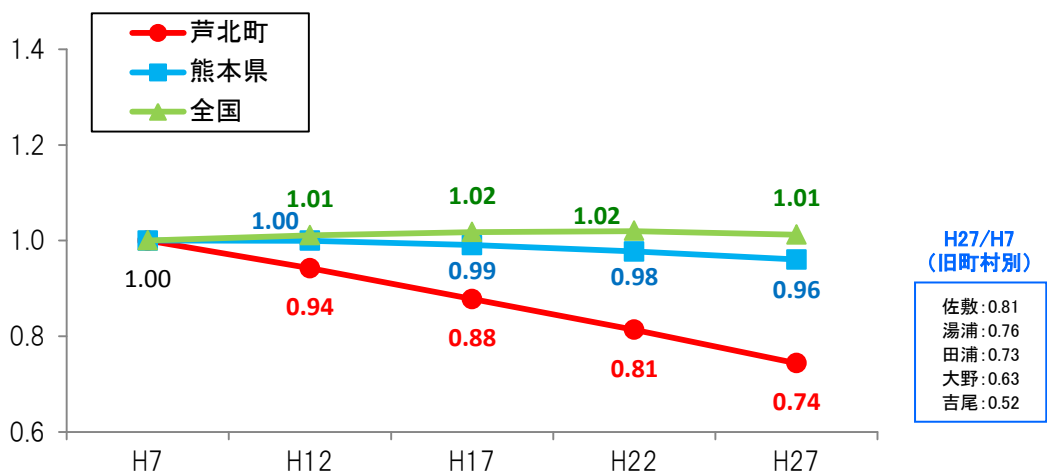


図 人口推移の比較（全国・県平均）

資料：国勢調査

- 芦北町の人口分布をみると、国道3号沿線に人口の集積が見られ、特に駅・役場及び支所周辺に多くの人口集中が見られる。
- また、山間部については、町内全域にて、主要地方道や一般県道沿線に人口が広く分散している状況となっている。

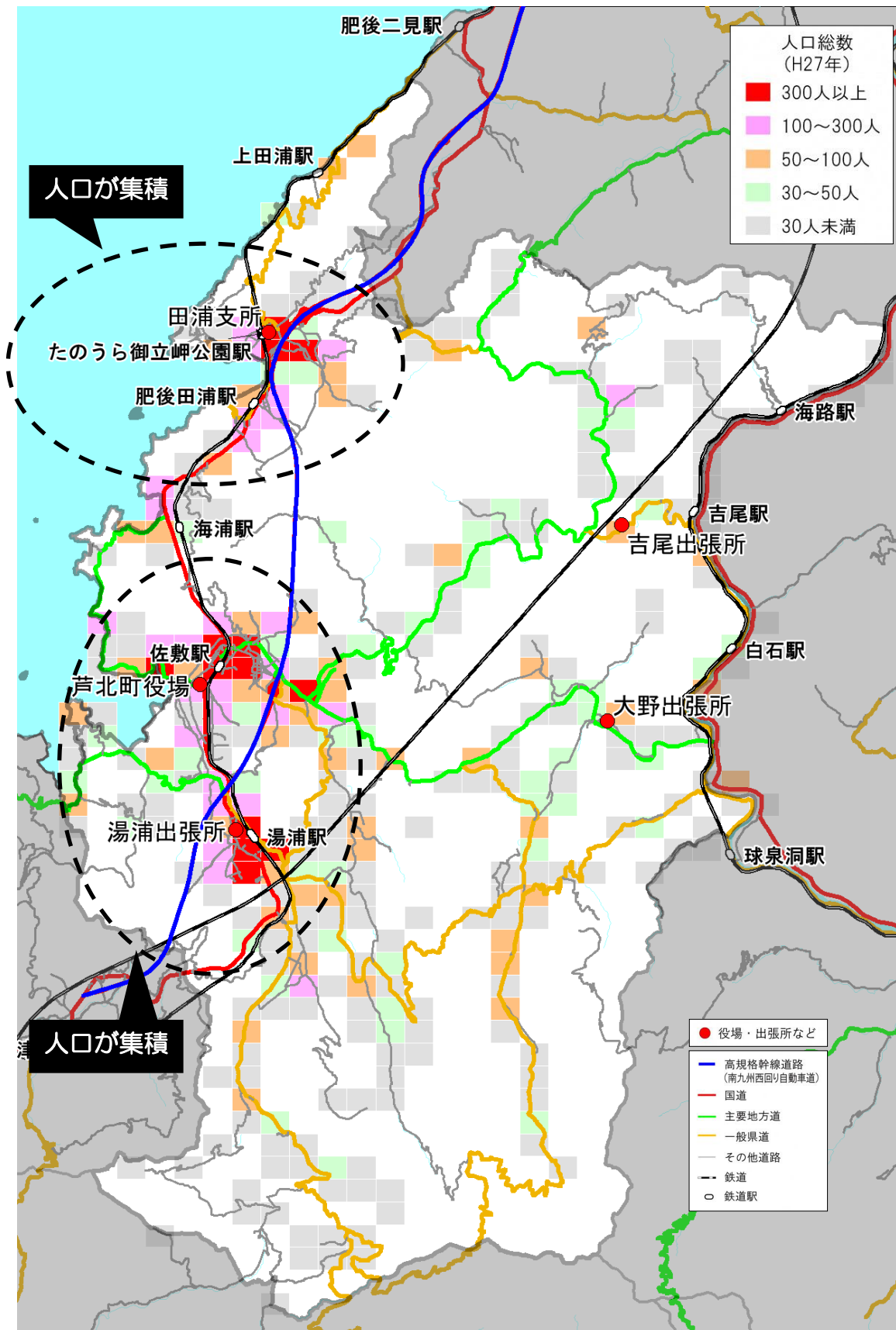
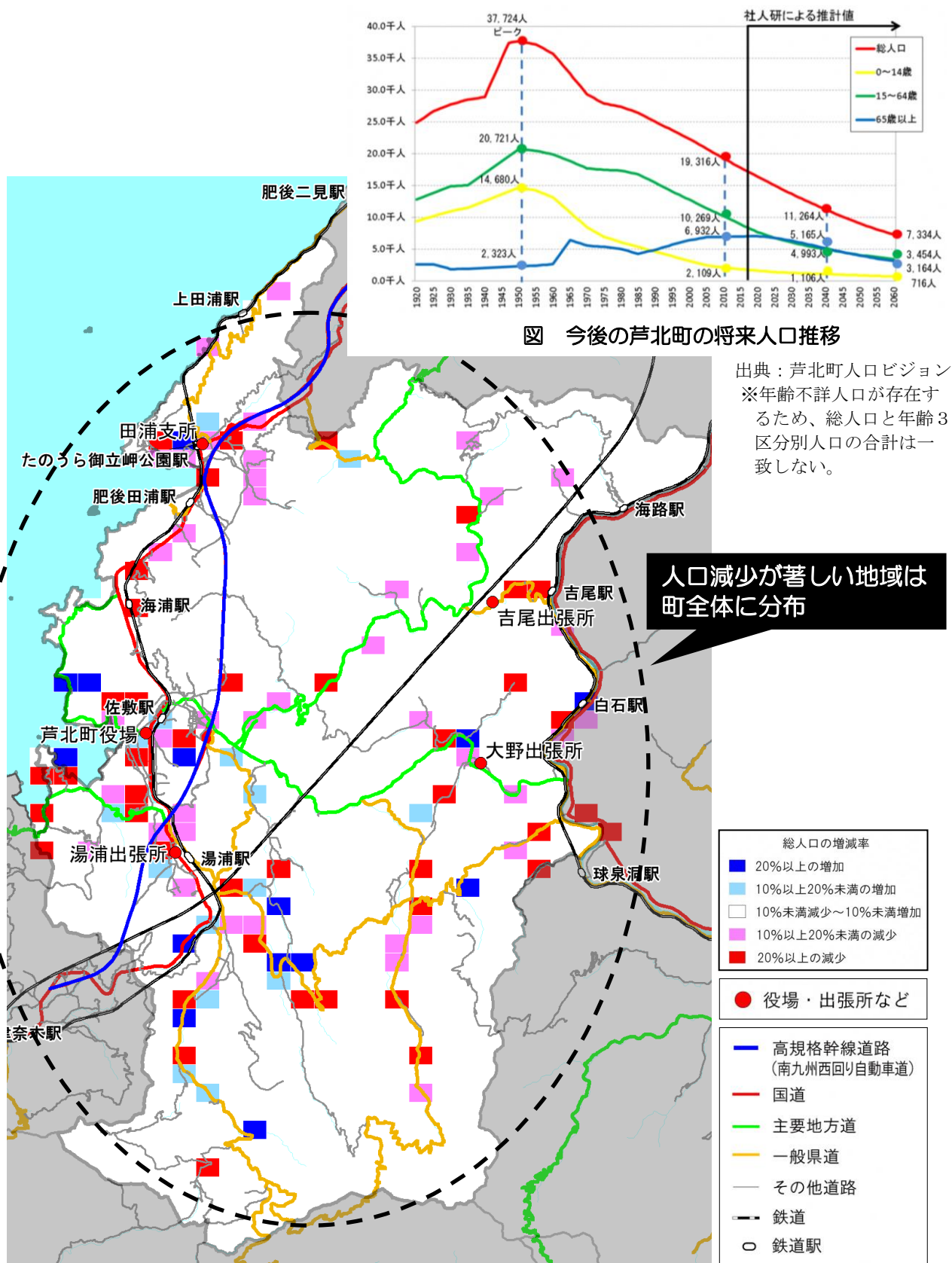


図 芦北町の人口分布特性

資料：H27 年国勢調査

2-2-2 総人口の変化

- 平成 22 年から平成 27 年の人口増減率をみると、町全体で人口減少している中でも人口が2割以上増加しているエリアもみられるが、特定エリアに集積している状況にはない。
- 人口ビジョンによると、総人口は今後も減少する予測となっており、特に、2025 年以降は老年人口も減少する予測になっているなど、人口減少が見込まれる地域となっている。



- 芦北町の高齢化率は 40.0%（H27:国勢調査）であり、年々増加傾向にある。
- 高齢化率 50%以上の分布状況をみると、中山間地域のみならず町全域に分散しており、その中でも高齢化率 60%以上は町東部の山間地域に特に散見される状況。

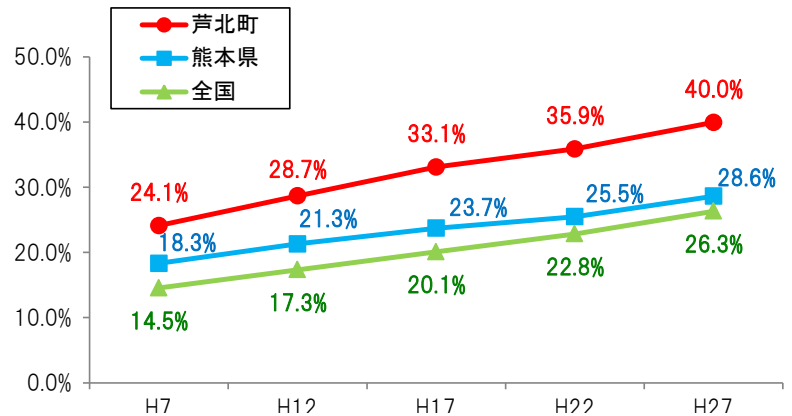


図 高齢化率の推移

資料：国勢調査

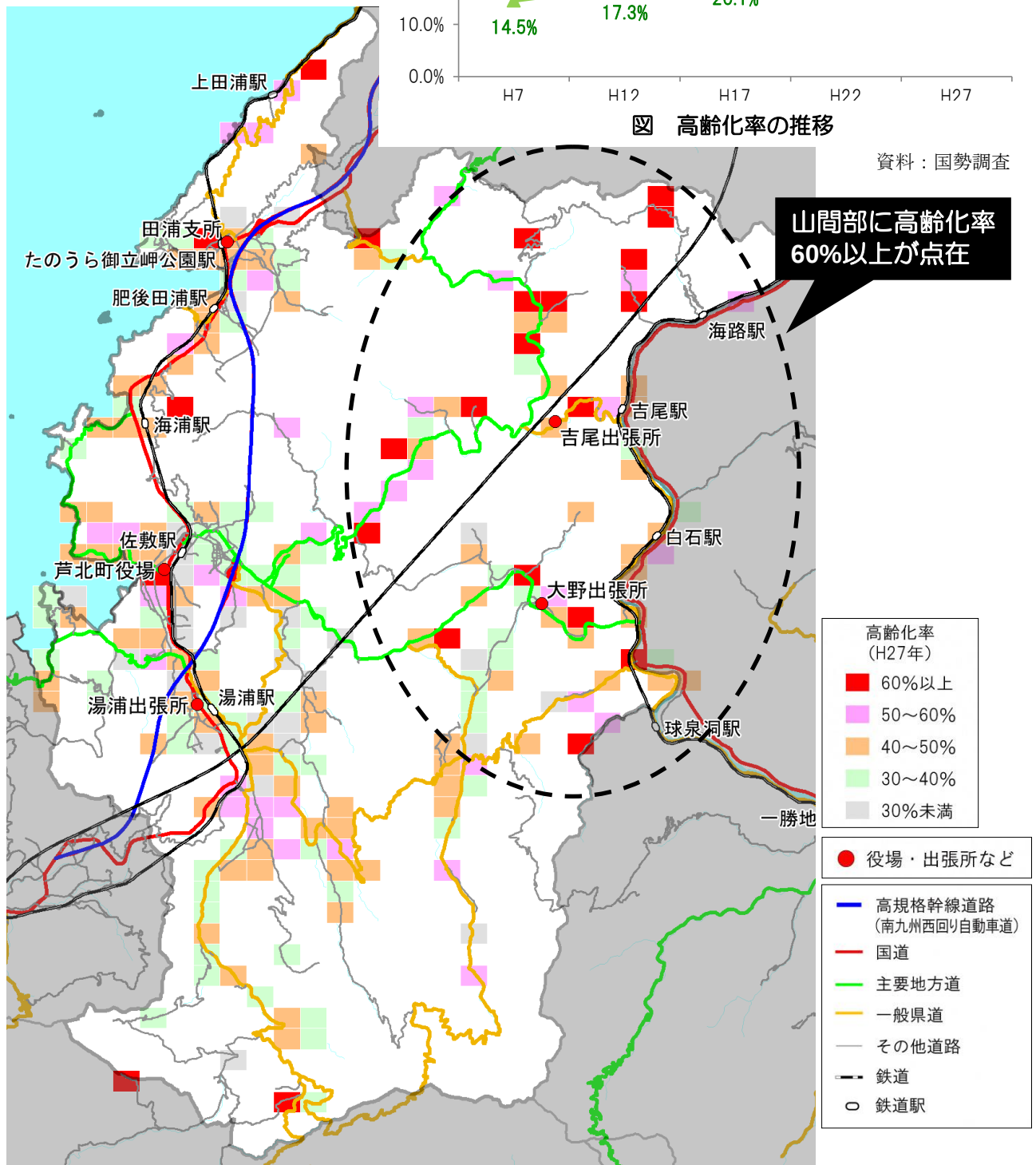


図 芦北町の高齢化率分布特性

資料：H27 年国勢調査

2-3 産業構造

- 芦北町の産業構造をみると、芦北町の主要産業であった第1次産業の就業者は減少傾向にある。ただし、平成27年度においても芦北町の第1次産業の占める割合は県平均よりも高い状況にある。
- 一方で、全就業者数の6割を占める第3次産業は平成17年度までは就業人口自体が増加傾向にあったが、近年は減少している。しかし、第1・2次産業就業者よりも減少傾向が緩やかなため、第3次産業就業者の割合は年々増加傾向にある。
- そのような中、第3次産業の就業者の6割を占めるのが「サービス業」である。

表 熊本県全体の産業構造（H27）

第1次産業 就業者の割合 (%)	第2次産業 就業者の割合 (%)	第3次産業 就業者の割合 (%)
9.8	21.1	69.1

表 芦北町の産業別人口（H27）

第1次産業 就業者数 (人)	第2次産業 就業者数 (人)	第3次産業 就業者数 (人)
1,224	1,804	4,845

資料：国勢調査

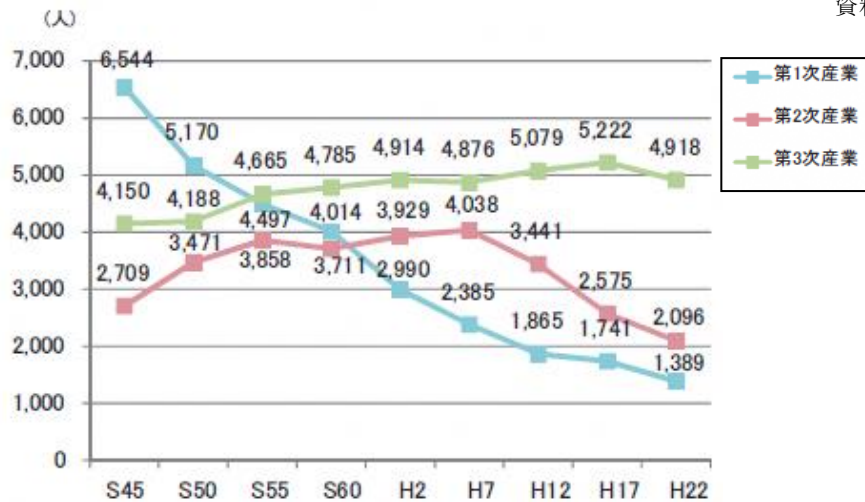


図 芦北町の産業別人口の推移

出典：第二次芦北町総合計画

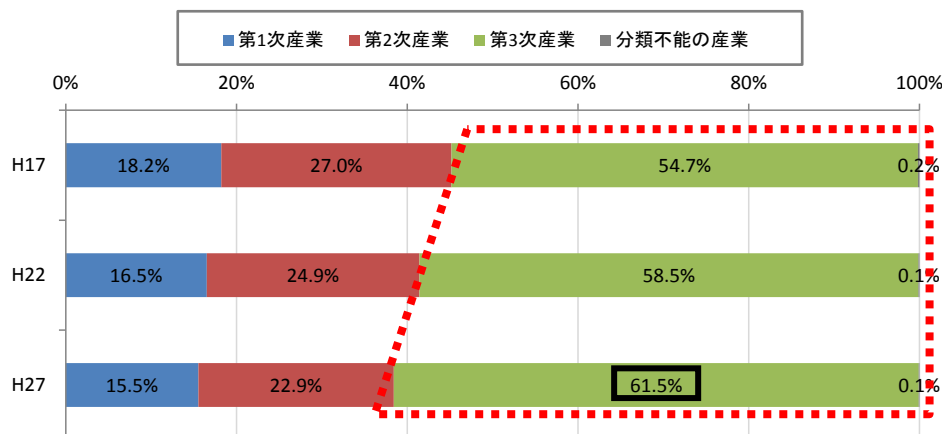


図 芦北町の産業構造の変化

資料：国勢調査

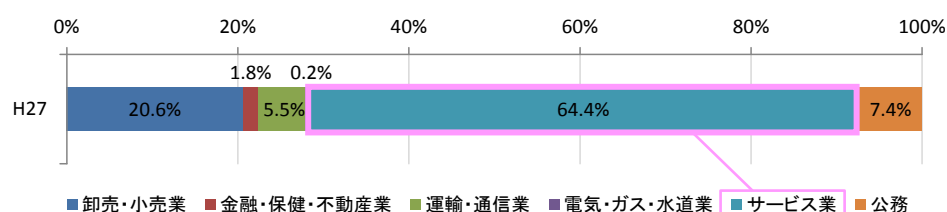


図 芦北町の第3次産業の内訳

資料：国勢調査

2-4 主要施設分布

- 芦北町の主要施設分布をみると、日常生活関連の主要施設（医療、商業、役所、学校等）は肥薩おれんじ鉄道の駅周辺や役場周辺に集積。
- その一方で、ＪＲ肥薩線の駅周辺にはあまり施設集積はみられない状況。

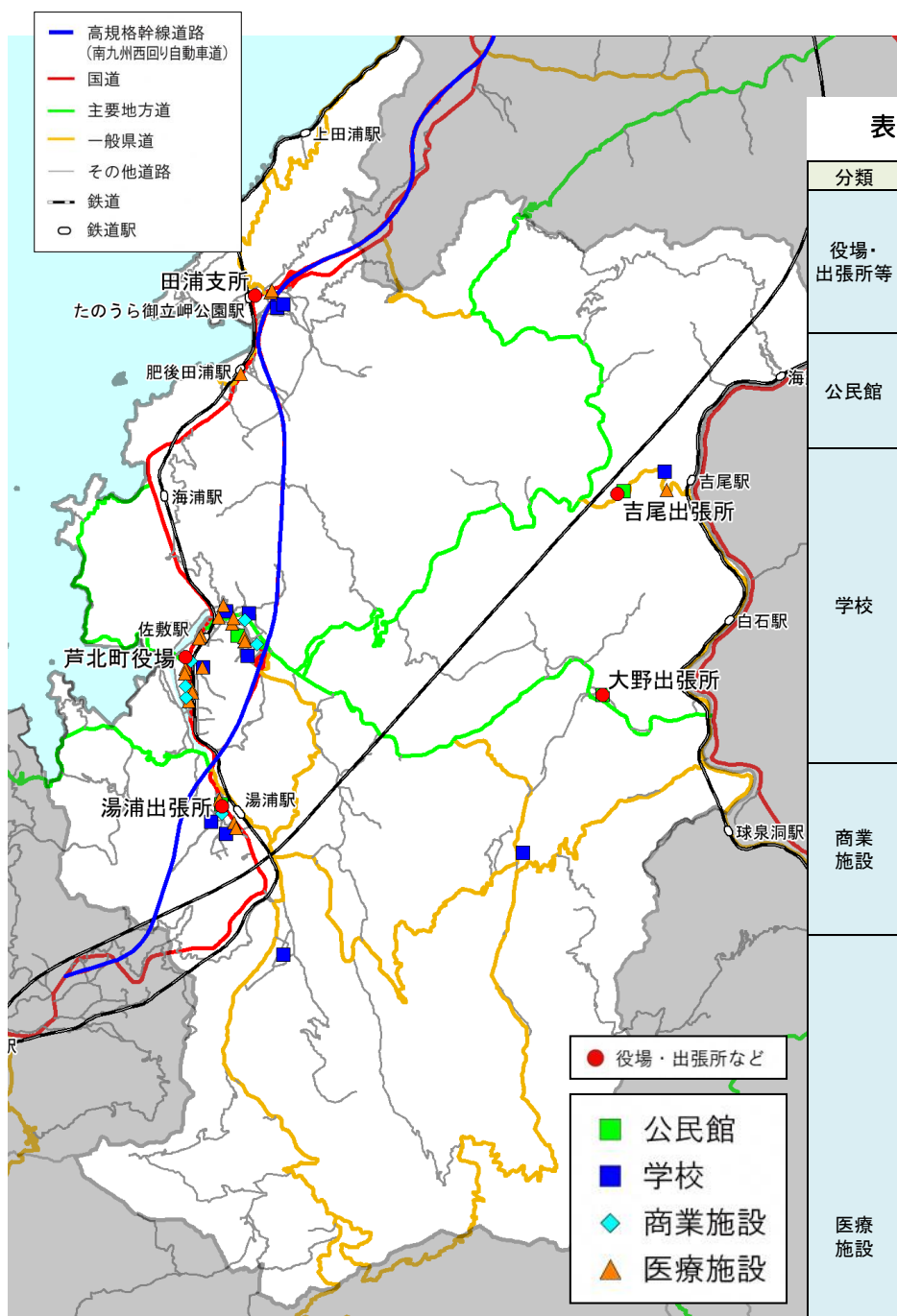


図 芦北町の主要生活関連施設分布状況

資料：芦北町資料

表 芦北町の主要生活関連施設一覧

分類	施設名	所在地
役場・出張所等	芦北町役場	芦北2015
	田浦支所	田浦町653
	湯浦出張所	湯浦201-1
	大野出張所	天月1344-2
	吉尾出張所	吉尾523-2
公民館	芦北町立公民館吉尾分館	吉尾536-21
	芦北町立公民館大野分館	天月1344-2
	芦北町立公民館湯浦分館	湯浦213
	芦北町立中央公民館	佐敷206-1
学校	田浦小学校	田浦840
	佐敷小学校	道川内31
	吉尾小学校	吉尾51
	大野小学校	市野瀬1119
	湯浦小学校	湯浦1396
	内野小学校	大川内602
	田浦中学校	田浦760
	佐敷中学校	花岡496-2
	湯浦中学校	湯浦369
	県立芦北高等学校	乙千屋20-2
	県立芦北支援学校	芦北2829-8
商業施設	マルショク 芦北店	芦北2321-6
	湯浦ショッピングセンター ペア	湯浦279-4
	ロッキーディスカウントストア芦北店	芦北2276
	ディスカウントドラッグコスモス芦北店	芦北2130
	コメリハード&グリーン芦北店	乙千屋1-11
	ホームプラザナフコ芦北店	花岡309-23
医療施設	百崎内科医院	田浦806
	医療法人寺崎会 七浦てらさきクリニック	芦北2090
	医療法人社団弘翔会 井上病院	佐敷280-1
	医療法人伸和会 宮島医院	佐敷348-1
	医療法人 芦北整形外科医院	芦北2610-8
	医療法人康生会 芦北クリニック	湯浦417-1
	医療法人社団弘翔会 井上医院	佐敷167
	医療法人新清会 篠原医院	佐敷370-1
	芦北町国民健康保険吉尾温泉診療所	吉尾24-4
	くまもと芦北療育医療センター	芦北2813
	医療法人康生会 溝部病院	湯浦403-1
	社会福祉法人志友会 くまもと中医クリニック	芦北2331-2
	医療法人三松会 松本医院	花岡1666-4
	竹本医院	湯浦218-3
	芦北とりかい眼科	芦北2413-1
	あしきた歯科医院	芦北2386-1
	あいりす歯科医院	道川内6-9
	藤崎歯科医院	田浦646-1
	さしき宮島歯科医院	花岡1660
	井上歯科医院	花岡1846-8
	野村歯科医院	小田浦1348-5

資料：芦北町資料

- 芦北町の主要観光施設の分布をみると、町の西側となる県道 56 号水俣田浦線沿線に海水浴場など各種レジャー施設が立地しているとともに、国道 3 号沿線や南九州西回り自動車道芦北 IC 周辺に道の駅など購買施設が数多く立地している状況。
- その一方で、町東部の山間部には、観光関連施設の立地はほぼ見られない状況。

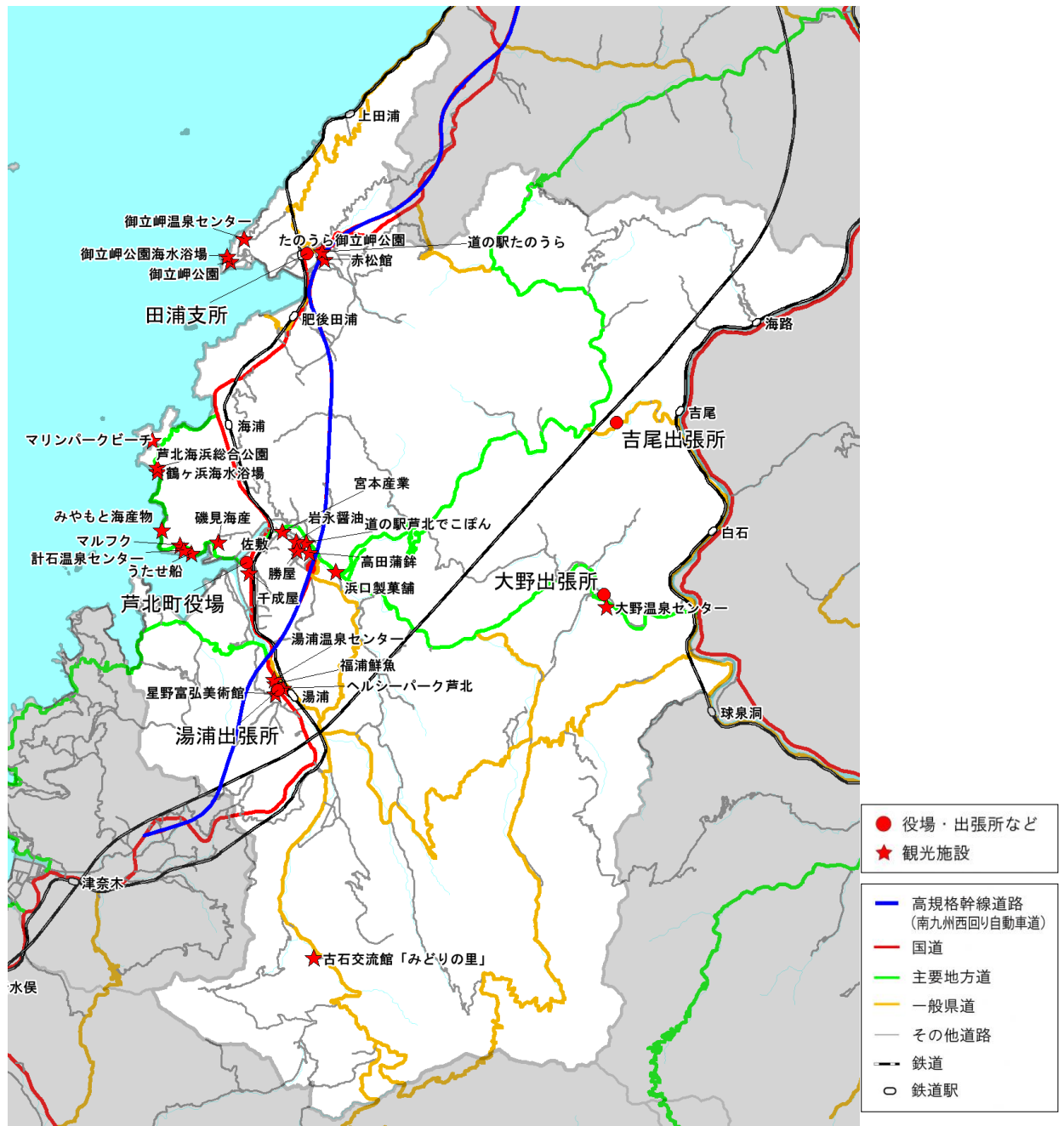


図 芦北町の観光施設分布状況

出典：芦北町観光協会 HP

表 芦北町の主要観光施設一覧

分類	施設名	住所	分類	施設名	住所
観光	うたせ船	計石2963	買物	道の駅芦北でこぼん	佐敷443
	赤松館	田浦788		高田蒲鉾	花岡309-54
	星野富弘美術館	湯浦1439-2		宮本産業	佐敷363
レジャー	御立岬公園海水浴場	田浦町		岩永醤油	佐敷249
	鶴ヶ浜海水浴場	鶴木山		磯見海産	計石1696
	マリンパークビーチ	鶴木山1660-6		みやもと海産物	鶴木山45
	芦北海浜総合公園	鶴木山1400		浜口製菓舗	花岡13-7
	御立岬公園	田浦町145		マルフク	計石97-8
温泉	古石交流館「みどりの里」	古石391-2		千成屋	芦北2641-2
	大野温泉センター	天月1000		福浦鮮魚	湯浦219-5
	ヘルシーパーク芦北	湯浦253		勝屋	佐敷153
	湯浦温泉センター	湯浦222-4		道の駅たのうら	田浦657
	計石温泉センター	計石2963-13			
	御立岬温泉センター	田浦町124			

2-5 市町村間流動

- 通勤先の第一位は「町内」であり、次いで「八代市」、「水俣市」の順となっている。なお、津奈木町や水俣市からの通勤流入もみられる。
- 高校生の通学先の第一位は「町内」であり、次いで「八代市」、「水俣市」の順となっている。なお、津奈木町や水俣市からの通学流入もみられる。
- 地区別に高校の通学先をみると、田浦中校区の「町内」への通学は1割にとどまり、7割が「八代市」へ通学している。
- 一方で、佐敷中校区と湯浦中校区は「町内」に4割通学しており、「八代市」にもそれぞれ3割、4割通学している。

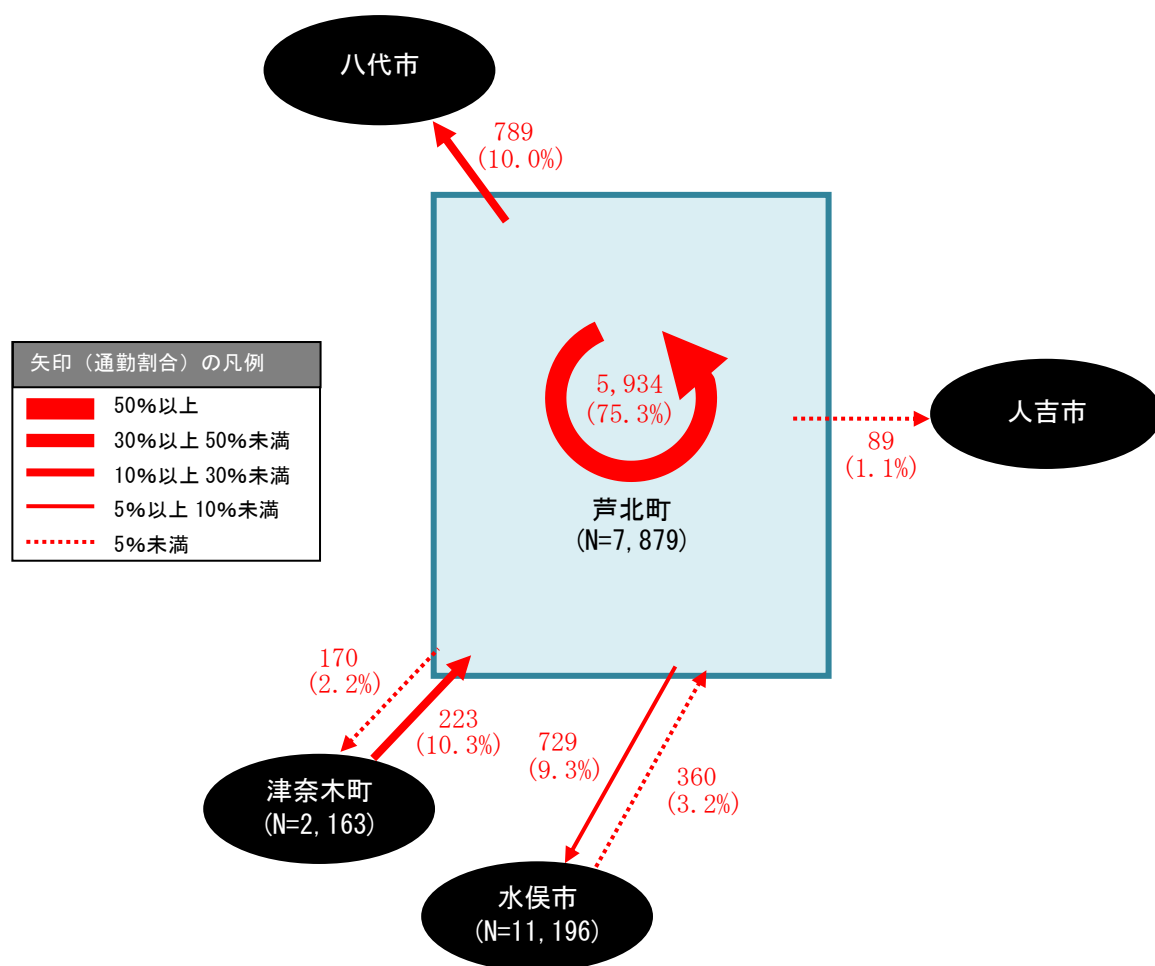
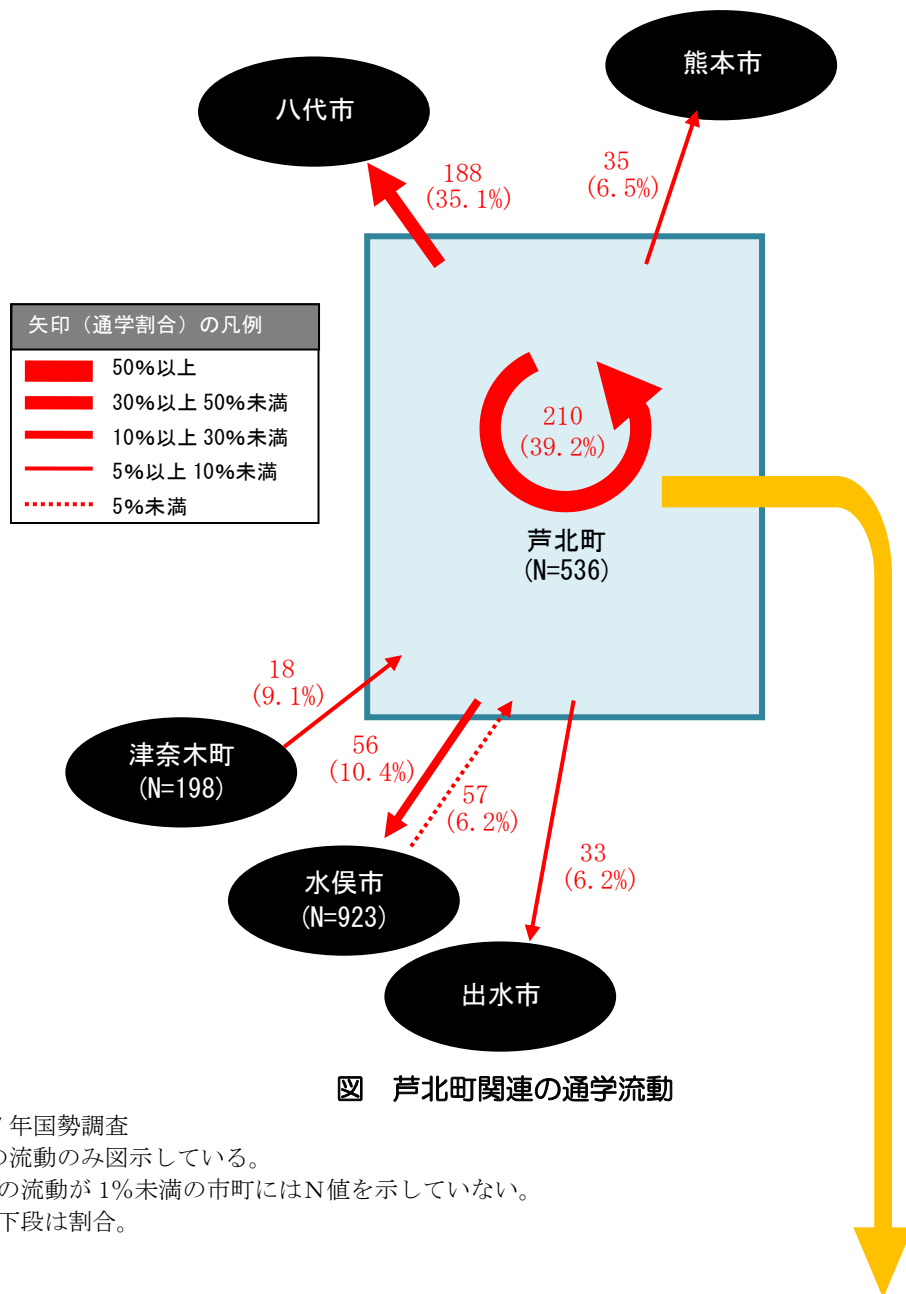


図 芦北町関連の通勤流動

資料：平成27年国勢調査

注）1%以上の流動のみ図示している。芦北町への流動が1%未満の市町にはN値を示していない。

上段は人数、下段は割合。



資料：平成 27 年国勢調査

注) 1%以上の流動のみ図示している。

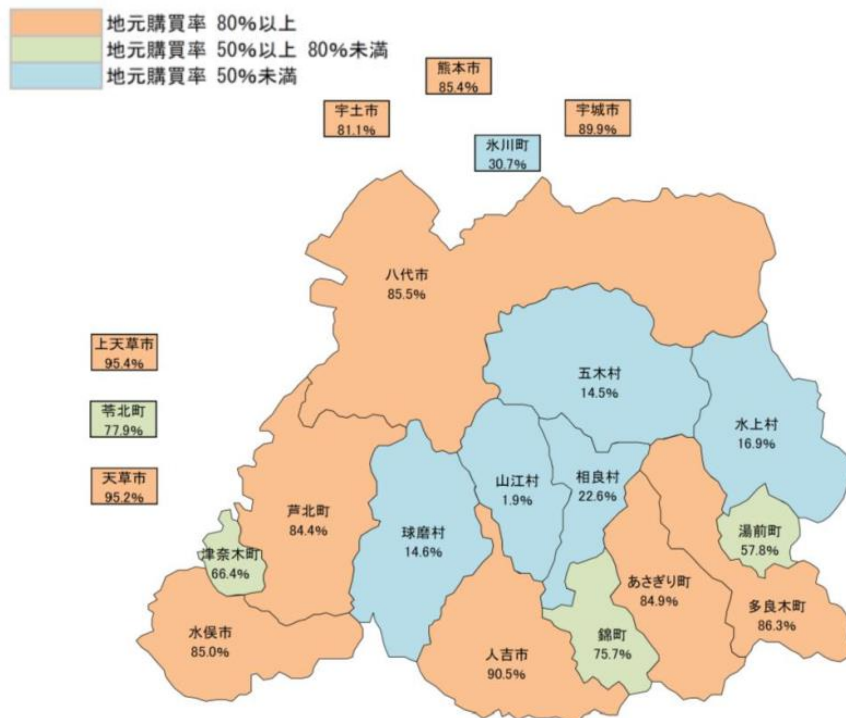
芦北町への流動が 1%未満の市町にはN値を示していない。
上段は人数、下段は割合。

表 町内地区別の高校通学状況

	芦北町	水俣市	八代市	人吉市	県央地域	県北地域	天草地域	鹿児島県 出水市	その他	合計
田浦中校区 (N=112)	12.5%	4.5%	67.9%	0.0%	7.1%	1.8%	0.0%	2.7%	3.6%	100.0%
佐敷中校区 (N=194)	38.1%	10.3%	30.4%	2.1%	8.8%	0.0%	0.0%	8.8%	1.5%	100.0%
湯浦中校区 (N=131)	38.2%	9.9%	38.2%	1.5%	5.3%	0.8%	0.0%	5.3%	0.8%	100.0%

- 買い物流動をみると、食料品（生鮮食品）の地元購買率は約 84％である。
- 一方で、身回品の地元購買率は約 21％であり、地元以外に八代市（約 44％）と熊本市（約 19％）での購買が顕著にみられる。

＜芦北町と周辺市町村の食料品（生鮮食品）の地元購買率＞



＜芦北町の身回品（靴・履物等）の購入場所＞

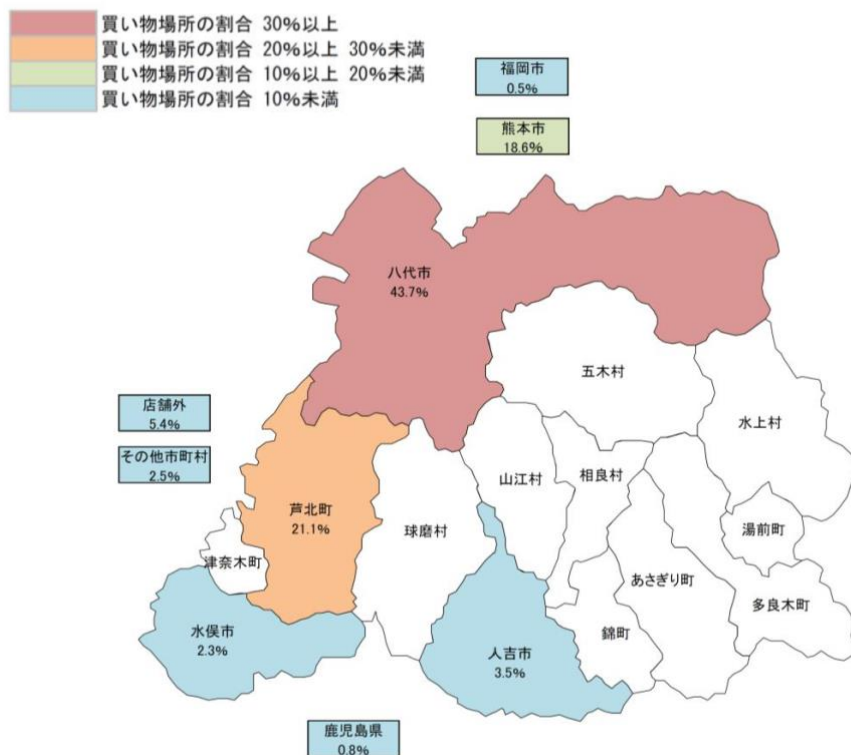


図 芦北町と周辺市町村の買い物動向

出典：芦北町人口ビジョン

3. 公共交通の現状

3-1 芦北町の地域公共交通

3-1-1 地域公共交通の運行状況

- 芦北町では、公共交通として「鉄道（JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道）」、「路線バス（産交バス）」、「タクシー」が運行している。
- その他、町内8校へのスクールバス（22 コース）とスクールバスの空き時間を活用した（間合い利用した）「ふれあいツクールバス」（無償運行）が運行している。
- さらに、山間部と中心地を連絡する「乗り合いタクシー」が運行している。

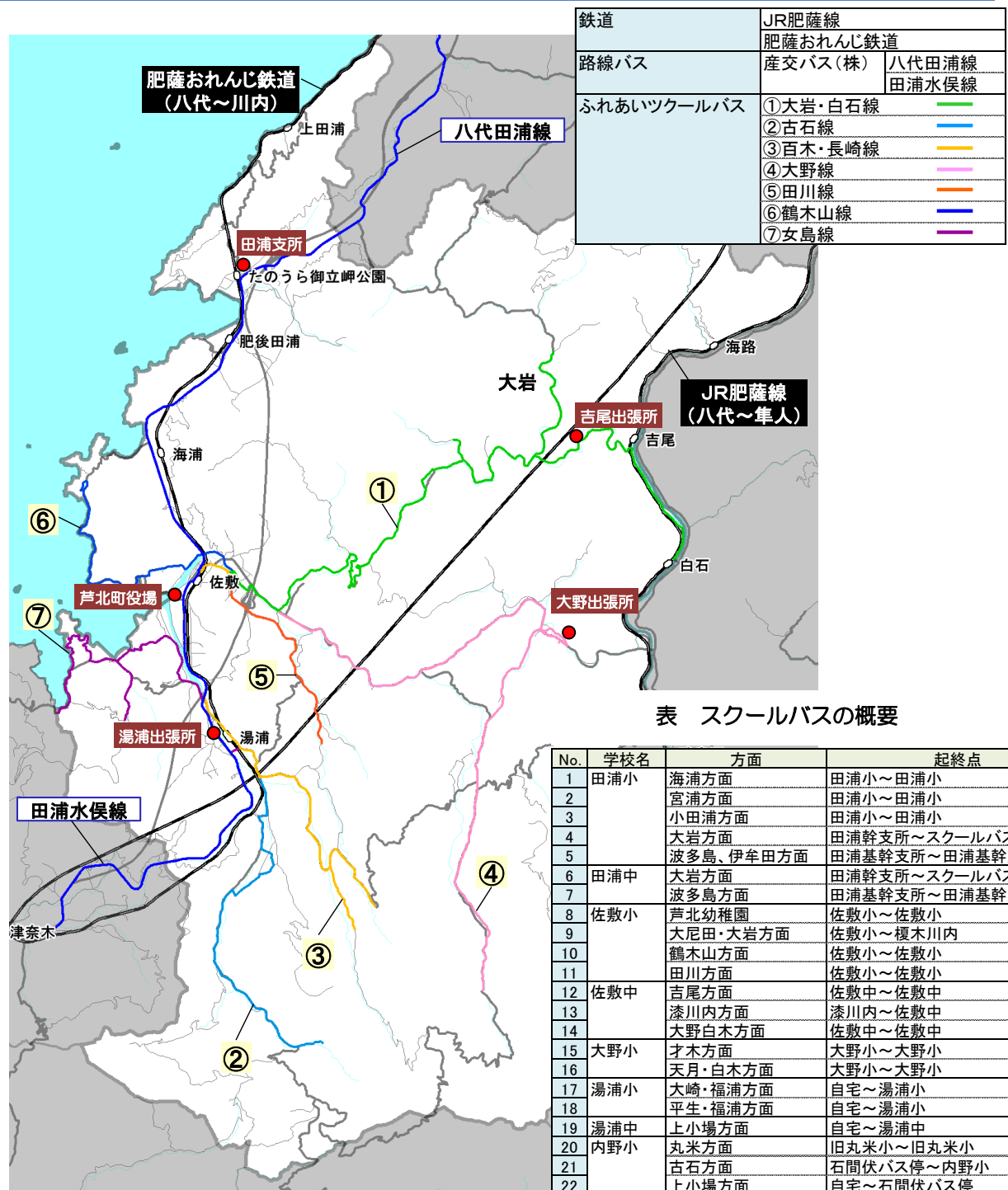


図 芦北町の地域公共交通網（鉄道・路線バス・ふれあいツクールバス）

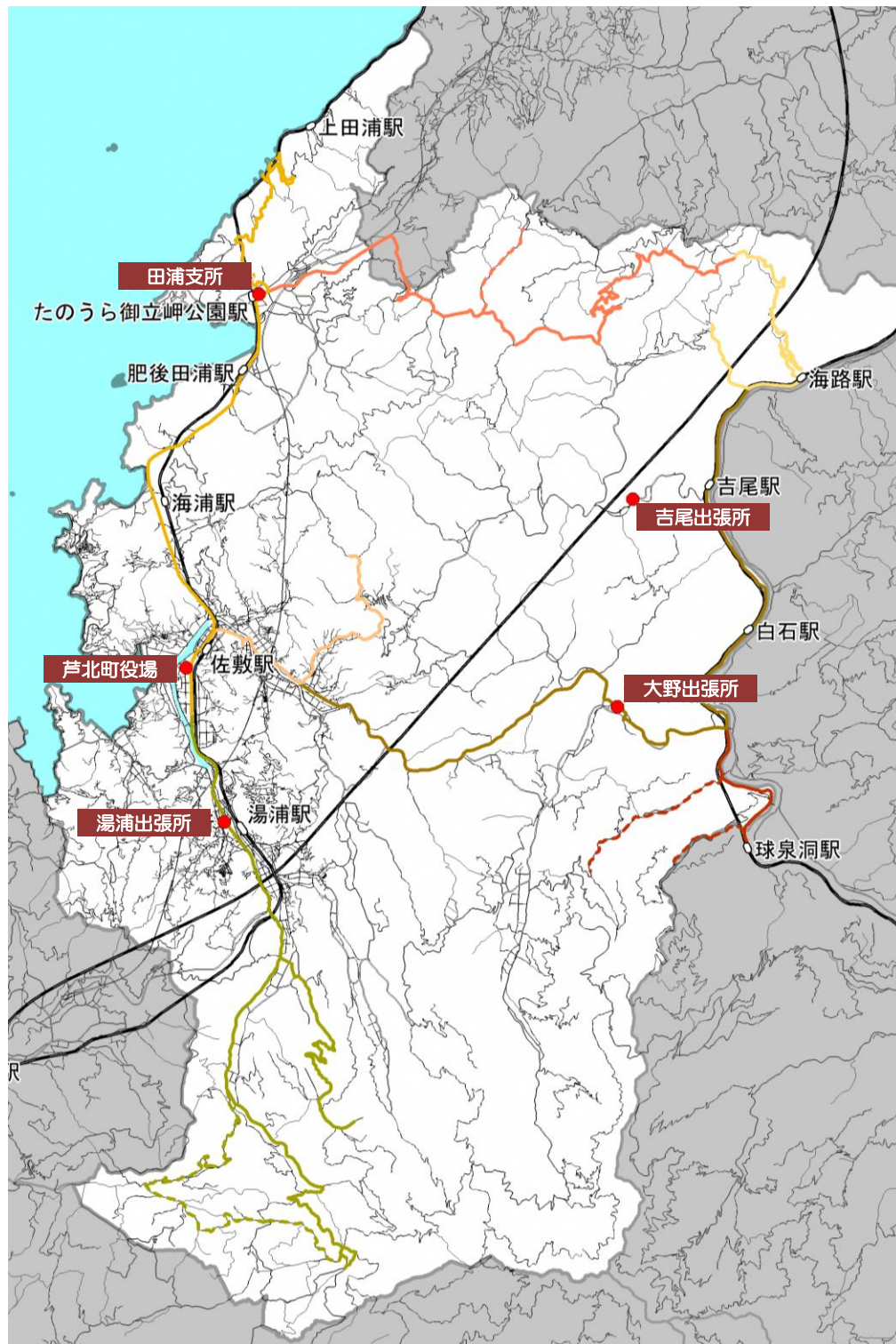


図 芦北町の地域公共交通網（乗合タクシー）

参考) パターン別人口カバー状況

- 芦北町の公共交通による人口カバー状況をみると、鉄道・路線バス両方にカバーされている（駅 1 km 圏内で路線バス停 500m 圏内）のは全体の約 51%。
- ふれあいツクールバス及び乗り合いタクシーで総人口の約 34% をカバーしている状況。
- 町の鉄道・バスでカバーできていない人口は約 5% が中心部に、約 7% が中山間部にそれぞれみられる。

表 公共交通カバー人口

分類		H27年総人口 (人)	割合
①	駅1km圏内で 路線バス停500m圏内	9,061	50.6%
②	駅1km圏外で 路線バス停500m圏内	566	3.2%
③	中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1 kmの圏域外)	842	4.7%
④	①～③以外のふれあいツ クールバス及び乗合タクシー 沿線地域	6,162	34.4%
⑤	それ以外の中山間部の 不便地域	1,269	7.1%
計		17,900	100%

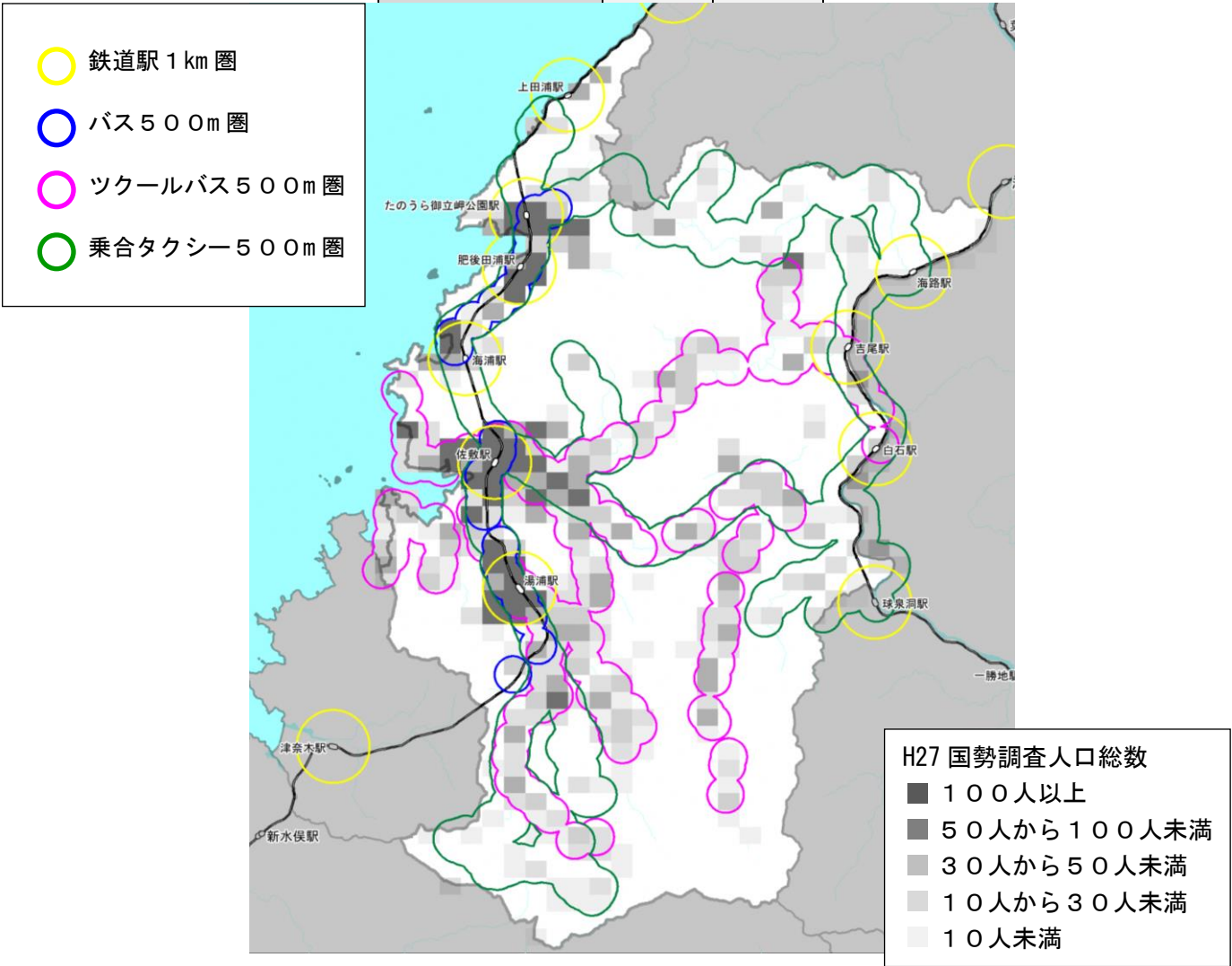


図 芦北町の人口集積状況と地域公共交通網のカバー状況

- JR 肥薩線は、町内に3つの駅（海路駅、吉尾駅、白石駅）がある。
- JR 肥薩線の利用状況を見ると、八代～人吉で平均通過人員が478人/日（H28）となっており、30年前（昭和62年）に比べて、概ね8割減少している。
- なお、JR九州は2018年3月のダイヤ改正で大幅な減便等を実施。

表 JR 肥薩線の利用状況

【在来線(地方交通線)】

線名	区間	営業キロ (km)	平均通過人員(人/日)		旅客運輸収入 (百万円/年)
			昭和62年度	平成28年度	平成28年度
肥薩線	八代～隼人	124.2	1,400	458	281
	八代～人吉	51.8	2,171	478	
	人吉～吉松	35.0	569	108	
	吉松～隼人	37.4	1,109	758	

資料：IR九州

[illegible]

図 西日本新聞 (2018/2/12 付)

3-1-3 肥薩おれんじ鉄道の状況

- 肥薩おれんじ鉄道は町内に6つ（上田浦駅、たのうら御立岬公園駅、肥後田浦駅、海浦駅、佐敷駅、湯浦駅）の駅がある。
- 営業収入の推移をみると、平成26年度までは増加傾向にあったが、平成27年度からは減少傾向に転じており、平成28年度の収支率は71%である。
- 芦北町内の乗降客数は、営業収入の傾向と状況が異なっており、年々減少傾向にある。
- そのような中でも、海浦駅のみ増加傾向にある。

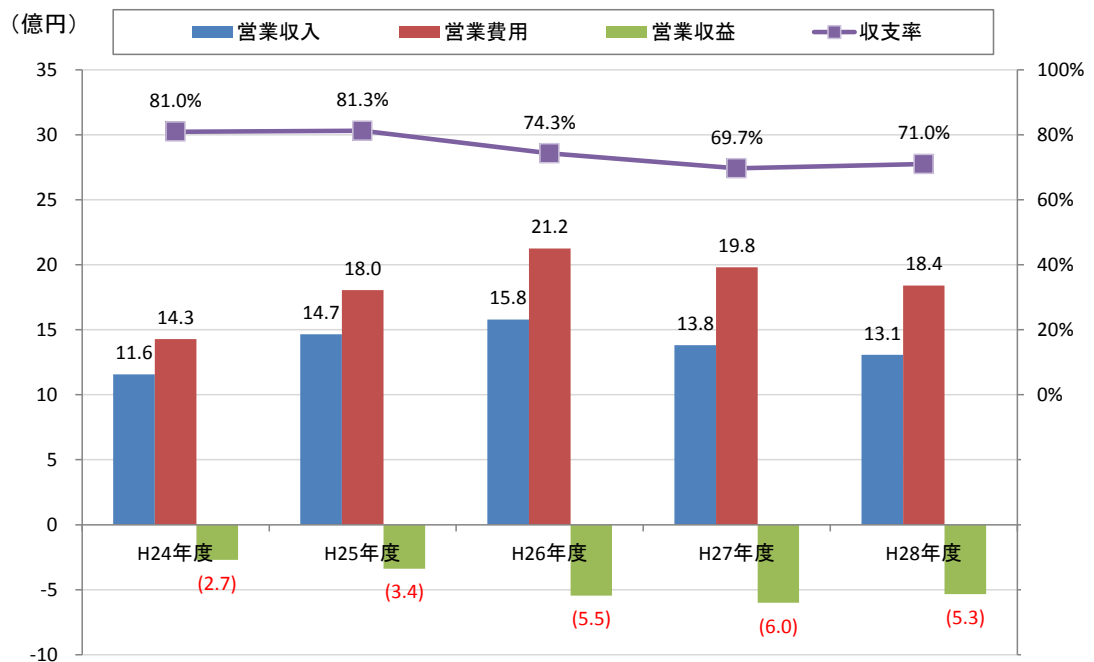


図 平成24～28年度の鉄道事業の営業収入・費用・収支率の推移

資料：肥薩おれんじ鉄道決算報告書
 注）収支率：鉄道事業における営業費用を営業収入で割って100掛けた数字

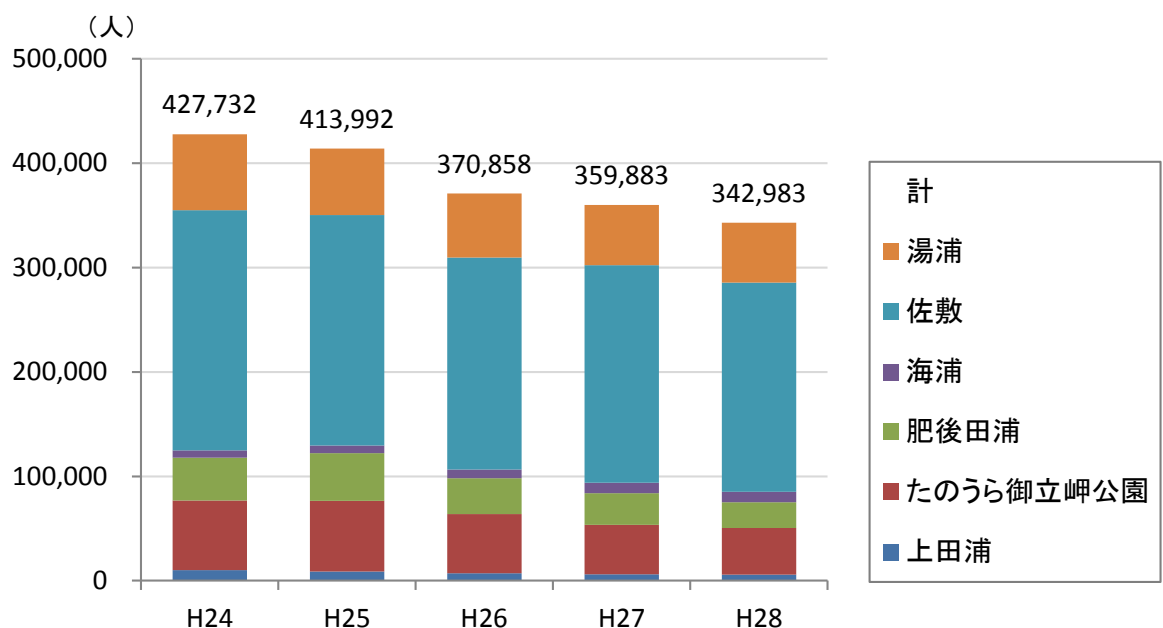


図 平成24～28年度の町内の各駅の乗降人員の推移

資料：肥薩おれんじ鉄道

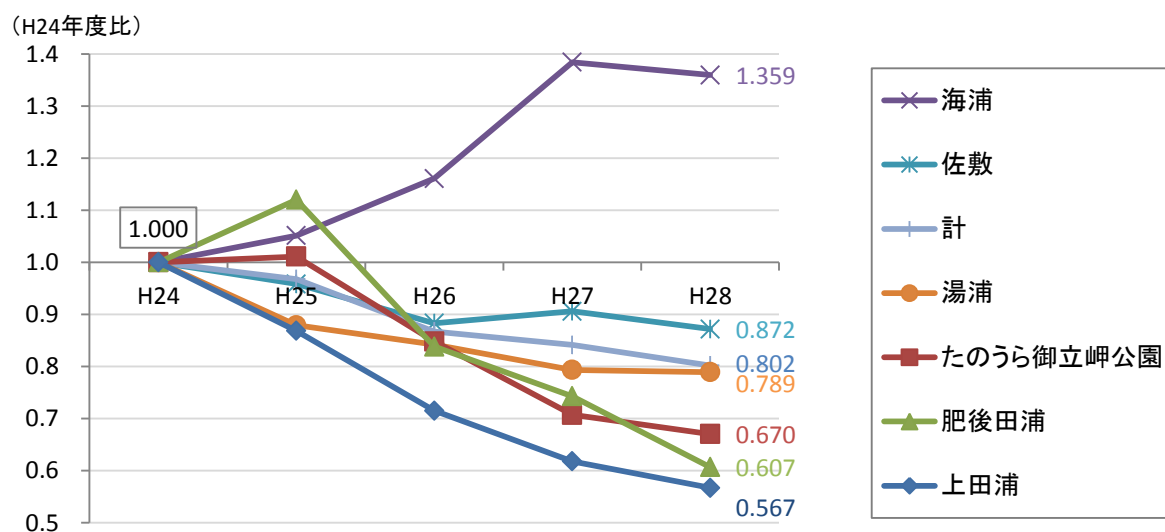


図 平成 24～28 年度の町内の各駅の乗降人員の伸び

資料：肥薩おれんじ鉄道

3-1-4 路線バスの状況

● 芦北町を運行する路線バスの利用者数は減少している。

※この利用者減少は、平成 22 年度から平成 27 年度にかけて町内路線が順次廃止され、後述のふれあいツクールバスへ移行したことが大きな要因である。

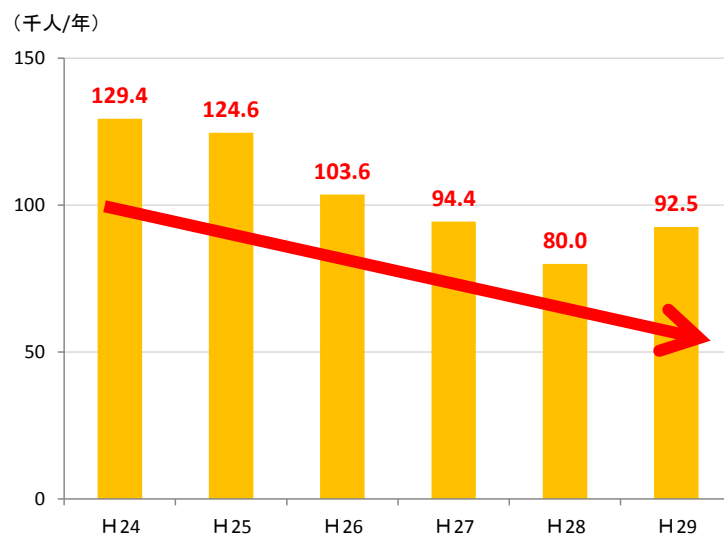
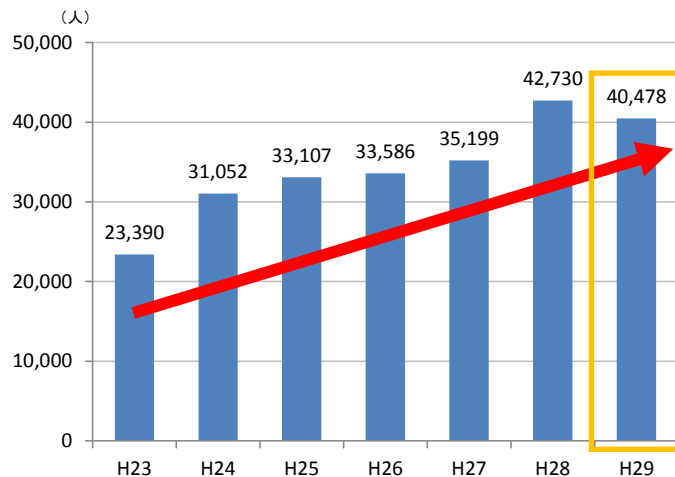


図 近年のバス利用客数等の推移

3-1-5 ふれあいツクールバスの状況

- 平成 22 年6月から運行開始し、利用者は増加傾向で推移していたが、平成 29 年度では減少となっている。
- 平成 29 年度の町の支出総額は約 1,780 万円。
- 全 7 路線の中で 鶴木山線と田川線の利用は少なく、1 便あたり 2 人未満の状況（乗り合ってバスを利用していない状況）にある。
- また、そのような乗合利用がないため、当該 2 路線の利用者 1 人あたり財政負担額は 1,000 円を超えており、九州管内のコミュニティ交通への財政支出額（391 円/人）を上回る状況となっている。



- 運行日 : 月～土（日祝、年末年始（12/29-1/3）は運休）
- 利用料金: 無料
- 運行委託先: (株)トシヒロ(水俣市)

図 ツクールバス利用客数の推移

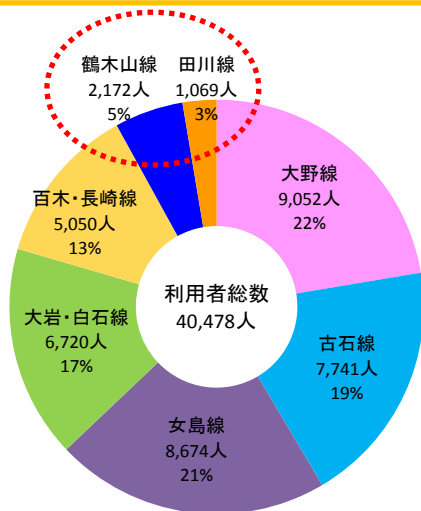


図 各路線毎の利用者の内訳 (H29)



図 1 便あたりの利用者数 (H29)

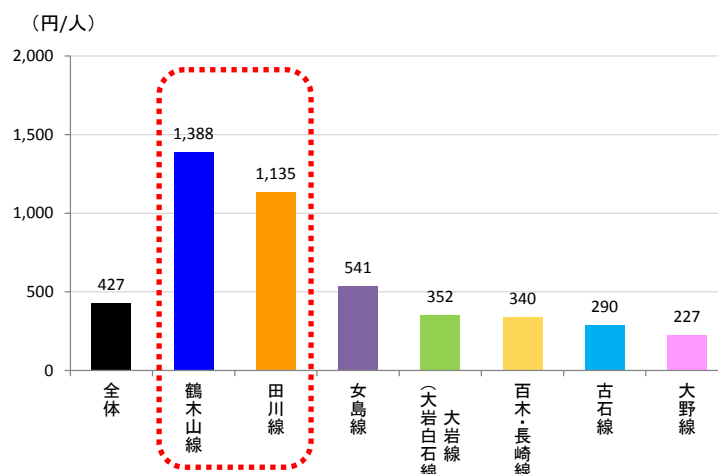


図 利用者 1 人あたり財政負担額 (全体・路線別) (H29)

表 九州管内の運行形態別の財政負担比較

運行形態	1路線あたりの 年間乗車人員(H22)	1路線あたりの 財政負担額(平均)	1路線1人 あたりの財政負担額
路線定期	9,832人	385万円	391円/人・年
路線不定期	3,407人	233万円	683円/人・年
区域運行	3,901人	586万円	1,502円/人・年

参考：「九州管内における公共交通基礎調査業務 報告書」（平成24年3月、国土交通省九州運輸局）

3-1-6 路線バス・ふれあいツクールバスの財政状況

- 町の財政支出をみると、平成29年度では約4,000万円であり、ふれあいツクールバスが約1,800万円、路線バスが約2,200万円を占めている。
- 財政支出は近年4,000万円前後を推移している。
- ちなみに、その支出の内訳をみると、平成22年度から平成27年度にかけて町内バス路線が順次廃止され、ふれあいツクールバスへ移行したことが要因で、路線バスへの支出は平成22年度の4,000万円程度をピークに近年2,000万円程度まで減少している。

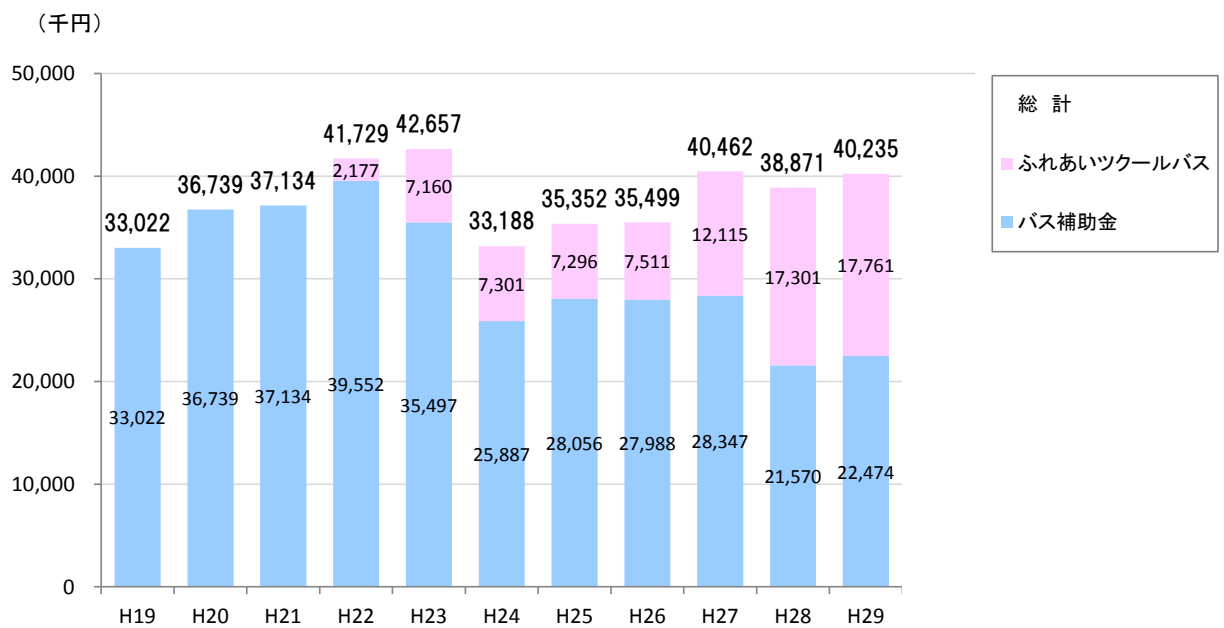


図 町の財政支出の推移（ふれあいツクールバス＋路線バス）

3-1-7 タクシーの状況

- 町内にタクシー事業者が1社（芦北観光タクシー）営業している。
- ヒアリング結果によると、保有車両は8台（5人乗りプリウス7台、4人乗り車イス付タンクト1台）のほか、乗合タクシー2台（10人乗りジャンボタクシーを町から貸与）となっている。
- 営業時間は7時から26時であり、待機場所は佐敷駅、たのうら御立岬公園駅、佐敷営業所。流し営業はしていない状況にある。
- 九州運輸局の資料によると、葦北郡のタクシー輸送人員と営業収入は年々減少傾向にある。
- また、タクシー運転手自体も減少しており、公共交通の持続的な運営にあたっては担い手の確保が必要。

■事業者の声

- ✓ 運転手の年齢は、50代後半から70代と高齢化が進んでいる。
- ✓ 勤務環境などにより人員が集まらない。
- ✓ 人口減少につれて年々売り上げが減っている。

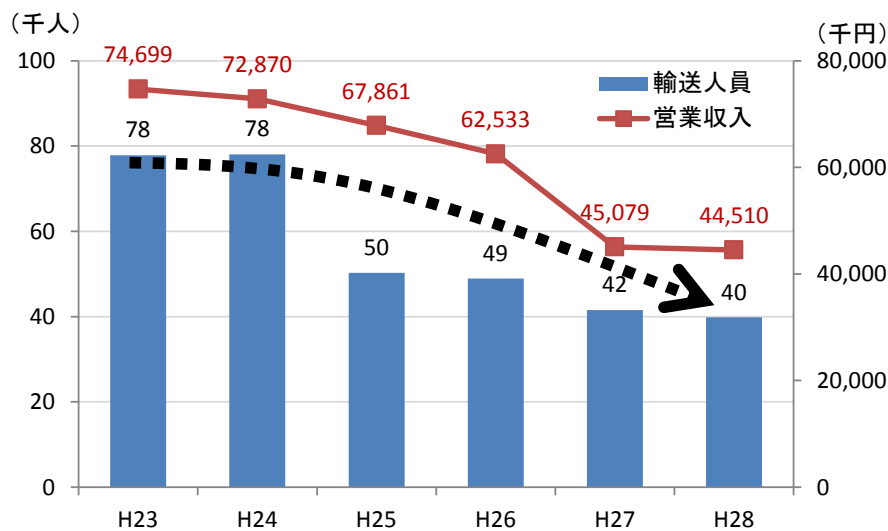


図 葦北郡におけるタクシー利用客数と営業収入

資料：九州運輸局

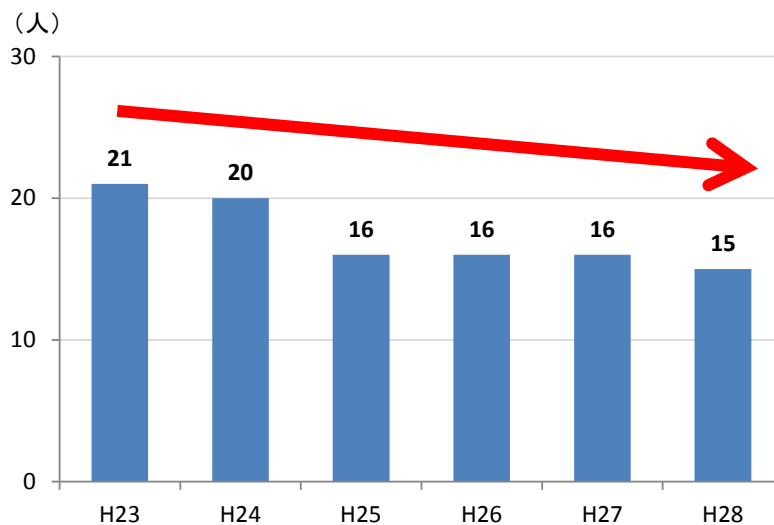


図 葦北郡におけるタクシー期末運転者数の推移

資料：九州運輸局

3-2 路線バスの利用特性分析（既存調査の再分析）

- 芦北町内を発着・通過する平日のバス利用者の6割が「10代」、2割が「70歳以上」である。
- また、利用目的の5割が「通学」、3割が「通院」となっている。
- かこい（湯浦）から道の駅たのうらに北上する朝7時の第1便の利用が極端に多い状況にある。

<調査概要>

○調査期間:平成28年7月11日～平成28年7月25日

○調査対象:産交バス 田浦水俣線のバス利用者(調査区間:道の駅たのうら～かこい(湯浦))

○調査手法:調査員はバスに乗り込み、利用者に直接聞き取り

○集計対象:平日バス利用者(のべ83人)

表 芦北町内を発着・通過するバス利用者の年齢層（便別）

利用便		年齢								計
		10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代以上	
道の駅たのうら →かこい(湯浦)	1便(7:20)						1			1
	2便(7:40)		1		1			1	2	5
	3便(8:45)				1			4		5
	4便(10:05)									0
	5便(11:40)	5					1	2		8
	6便(13:00)							1	1	2
	7便(14:40)			1				1		2
	8便(16:25)	6								6
	9便(17:25)									0
	10便(18:25)	4							1	5
かこい(湯浦) →道の駅たのうら	1便(7:05)	30			1		1			32
	2便(8:20)	5						1		6
	3便(9:40)		1							1
	4便(10:53)							1		1
	5便(12:13)						1	1	1	3
	6便(14:23)								1	1
	7便(15:33)					1		1	1	3
	8便(16:58)		1				1			2
	9便(18:25)									0
総計		50	3	1	3	1	5	13	7	83

表 芦北町内を発着・通過するバス利用者の利用目的（便別）

利用便		利用目的					計
		通勤	通学	通院	買物	その他	
道の駅たのうら →かこい(湯浦)	1便(7:20)				1	0	1
	2便(7:40)	2			3	0	5
	3便(8:45)	1			4	0	5
	4便(10:05)					0	0
	5便(11:40)		5	3	0	0	8
	6便(13:00)			2	1	0	2
	7便(14:40)			1	1	0	2
	8便(16:25)				0	6	6
	9便(17:25)				0	0	0
	10便(18:25)		4	1	1	0	5
かこい(湯浦) →道の駅たのうら	1便(7:05)	2	30		0	0	32
	2便(8:20)		5	1	0	0	6
	3便(9:40)				0	1	1
	4便(10:53)			1	0	0	1
	5便(12:13)			3	0	0	3
	6便(14:23)				1	1	1
	7便(15:33)			2	1	1	3
	8便(16:58)	1		1	0	0	2
	9便(18:25)				0	0	0
総計		6	44	23	5	9	83

- 芦北町内を発着・通過する平日のバス利用者の乗降パターンをみると、「芦北町内で乗降」が8割を占める。
- この乗降パターンの利用者の5割は、利用が極端に多い“かこい（湯浦）から道の駅たのうらに北上する朝7時の第1便”となっている。
- また、芦北町内で乗降するバス利用者の特性としては、7割が「ほぼ毎日利用する10歳代」（主に通学利用）、1割が「週1～2回利用する70歳以上」の利用者」（主に通院・買い物利用）となっている。
- この実態を踏まえつつ、芦北町は路線バスと競合しない地域内交通のあり方を必要に応じて検討していくことが求められる。

表 乗降パターン

利用区間	回答者数	割合
水俣・津奈木より乗車 →芦北町内で下車	7	8.4%
水俣・津奈木より乗車 →八代方面で下車	0	0.0%
芦北町内乗車 →水俣・津奈木方面で下車	8	9.6%
芦北町内で乗降	67	80.7%
八代より乗車 →芦北町内で下車	1	1.2%
総計	83	100.0%



表 芦北町内で乗降するバス利用者の利用便

利用便		芦北町内で乗降	
		実数	割合
道の駅たのうら →かこい(湯浦)	1便(7:20)	1	1.5%
	2便(7:40)	3	4.5%
	3便(8:45)	1	1.5%
	4便(10:05)		0.0%
	5便(11:40)	7	10.4%
	6便(13:00)	2	3.0%
	7便(14:40)		0.0%
	8便(16:25)	6	9.0%
	9便(17:25)		0.0%
	10便(18:25)	5	7.5%
かこい(湯浦) →道の駅たのうら	1便(7:05)	32	47.8%
	2便(8:20)	6	9.0%
	3便(9:40)	1	1.5%
	4便(10:53)		0.0%
	5便(12:13)		0.0%
	6便(14:23)	1	1.5%
	7便(15:33)	2	3.0%
	8便(16:58)		0.0%
	9便(18:25)		0.0%
総計		67	100.0%

表 芦北町内で乗降するバス利用者の特性(年齢別利用頻度)

	年齢								回答者全体
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代以上	
ほぼ毎日	49	1		1		1			52
週1～2回	1			1	1	1	4	4	12
月1～2回						1	1		2
年に数回程度		1							1
総計	50	2		2	1	3	5	4	67

	年齢								回答者全体
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代以上	
ほぼ毎日	73.1%	1.5%	0.0%	1.5%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	77.6%
週1～2回	1.5%	0.0%	0.0%	1.5%	1.5%	1.5%	6.0%	6.0%	17.9%
月1～2回	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	1.5%	0.0%	3.0%
年に数回程度	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%
総計	74.6%	3.0%	0.0%	3.0%	1.5%	4.5%	7.5%	6.0%	100.0%

表 芦北町内で乗降するバス利用者の外出目的

利用区間	利用目的					総計
	通勤	通学	通院	買物	その他	
芦北町内で乗降	4	44	10	4	9	67

利用区間	利用目的					総計
	通勤	通学	通院	買物	その他	
芦北町内で乗降	6.0%	65.7%	14.9%	6.0%	13.4%	100.0%

3-3 交通事業者ヒアリングを踏まえた町内バス・タクシー事業の現状課題

1) 調査概要

●下表に示す調査概要にて交通事業者ヒアリング調査を、平成 29 年 11 月 28 日～12 月 1 日に実施した。

表 交通事業者ヒアリング調査の概要

項目	概要
対象者	鉄道：肥薩おれんじ鉄道（H29.11.29）、JR 九州（H29.12.1） 路線バス：産交バス（H29.11.30） コミュニティバス：㈱トシヒロ（水俣市）（H29.11.28） タクシー：芦北観光タクシー（H29.11.28）
調査方法	事前にヒアリング調査票を送付した上で実施（1 事業者あたり 1 時間～1 時間 30 分程度）
把握内容	【公共交通利用者に関する事項】 ・利用特性 （利用者の特徴〈属性や外出目的など〉、利用行動パターン〈乗り継ぎ状況など〉、利用が多い区間または少ない区間の地域特性、公共交通利用者の不満や改善要望、路線やダイヤ、運賃、乗り継ぎなどに対する不満や改善要望） 【事業者の公共交通に対する意向】 ・公共交通の問題点・課題・改善方策 （運行面での問題点・課題と改善方策、採算面での問題点・課題と改善方策） ・今後の運行を継続していくための問題点・課題 （行政に対する要望、地域に対する要望、事業者が抱える問題点）

2) 調査結果

- JR や産交バス、芦北観光タクシーなど多くの交通事業者が「人員（確保の難しさや高齢化）」に関する問題を有している状況
- 今後必要な対策として、JR は「地域資源を活かした取組」、肥薩おれんじ鉄道は「イベントとの連携」、産交バスは「道の駅における貨客混載」、芦北観光タクシーは「ふれあいツクールバス有料化」、ふれあいツクールバス運行受託事業者では「ふれあいツクールバス運行見直し」といった取り組みをそれぞれ指摘している。

① JR 九州熊本支社

感じている問題点	○ネットワークの維持をどこまでJRが担うのかということを考える時期が来ていると感じる ○JRの現場では、保守に関する人員確保が難しくなっている
今後必要な対策	○駅舎などの設備・更新 ○魅力的な資源を生かしていくような取組みなどは考えられる。 ○観光面からは、魅力的な路線である。資源を生かしていくような取組みを検討したい。 ・駅を交流や観光の発信の場として、活用して頂きたい。 ・吉尾駅周辺の温泉など特性を生かした取組みなどが出来たらと思う。（しかし、現状は日常生活へ対応した路線維持が優先であり利用促進まで考えられる段階にはない。） ○機会があれば、実務者レベルでの情報共有などをできればと考える。

② 肥薩おれんじ鉄道

感じている問題点	○利用者の減少 ・芦北高校生を対象としたアンケート調査では、おれんじ鉄道を利用しない理由として、57 名が他の交通手段を利用している、その他では駅までが遠い、運賃が高いという回答があった。 ○二次交通である乗合タクシーやコミュニティバスとの連携 ○肥薩おれんじ鉄道と並行する産交バス（八代田浦線）の運賃上限が平成 29 年 10 月から 200 円に設定された（運賃上限が下がった）。乗客数に影響があるかもしれない。運賃・運行ルートへの考慮が必要。
今後必要な対策	○利用促進策として、おれんじ鉄道感謝デーや企画列車、イベントなどで、芦北町との連携した取組みができればと思う。 ○芦北町と水俣間で飲食特典付き往復切符（となりまち切符）を販売予定。 ○沿線人口が減ってきており、地方公共交通のあり方について考える必要がある。 ○芦北町に対しては、二次交通について相談にのっていただきたい。

③ 産交バス水俣営業所

感じている問題点	○運転手のなり手がいない。 ・運転手数は H25 年 17 名、H26 年 17 名、H27 年 18 名、H28 年 18 名、H29 年 18 名。 ・さらに数が減れば、他の営業所から助勤してもらうようにしている。
今後必要な対策	○道の駅の物産品をバスで運んで、運び賃を運賃より低く設定してはどうか。（貨客混載の取組み）

④ 芦北観光タクシー

感じている問題点	○運転手の年齢は、50 代後半から 70 代と高齢化が進んでいる。 ○勤務環境などにより人員が集まらない。 ○人員が少ない中、なんとかやりくりをしている状況となっている。 ○需要増が中々見えてこないため、新たな何かに取り組もうという感じにならない。
今後必要な対策	○コミュニティバスを有料化してほしい。 ○タクシー相乗りによる割引サービスは、検討の余地あり。

⑤ ふれあいツクールバス運行受託事業者（トシヒロ）

感じている問題点	○高齢化に伴いバスの乗降に支障がある乗客が増えている。 ○田浦地区からの利用を今後どうするのか？佐敷行きがないため、八代に行っている。（全体の活性化が必要であるものの、産交バスに影響が出てしまう可能性あり）
今後必要な対策	○ファーマーズマーケットでこぼんへの路線がなく、全般的にファーマーズマーケットでこぼんに繋がると利用が多くなるのではないか。 ○高齢化に対応したバスの導入の検討が必要ではないか。（ステップの設置など） ○利用が少ない路線（鶴木山線や田川線など）がある。運行本数や時間帯の見直しが必要ではないか。 ○各路線のバス停が老朽化しているため、バス停の管理をお願いしたい。

4. 公共交通に関する各種ニーズ

4-1 地域住民の公共交通に関するニーズ（住民アンケート調査）

4-1-1 住民アンケート調査概要

●下表に示す調査概要にて住民アンケート調査を実施した。

表 住民アンケート調査の概要

項目	概要
目的	芦北町の公共交通の問題や課題、ニーズや利用意向、費用負担等について把握
対象者	1,942 人（世帯）※芦北町が小学校区の世帯数の多寡（割合）のもとに、対象世帯（世帯主）を無作為抽出。
調査方法	郵送による配布・回収 （配布時に役場から防災行政無線で協力依頼等を実施、宛名ラベルは芦北町が提供）
調査日	平成 29 年 10 月～12 月
把握内容	・回答者属性 ・町民の外出実態 ・公共交通の利用実態 ・町民の意識や意向

4-1-2 回収状況

●回収率は約 57%（1,113 票）となり、地区別の回収状況をみると、吉尾地区の回収率が比較的低いものの、各地区から 4 割以上の回収があった。

●配布時における送り先（世帯主）と回答者の年齢構成を比較すると、概ね年齢構成が一致している。

表 地区別回収状況

	田浦地区	佐敷地区	吉尾地区	大野地区	湯浦地区	全体
配布枚数	497	514	167	262	502	1,942
回収枚数	266	291	75	170	291	1,113
回収率	53.5%	56.6%	44.9%	64.9%	58.0%	57.3%

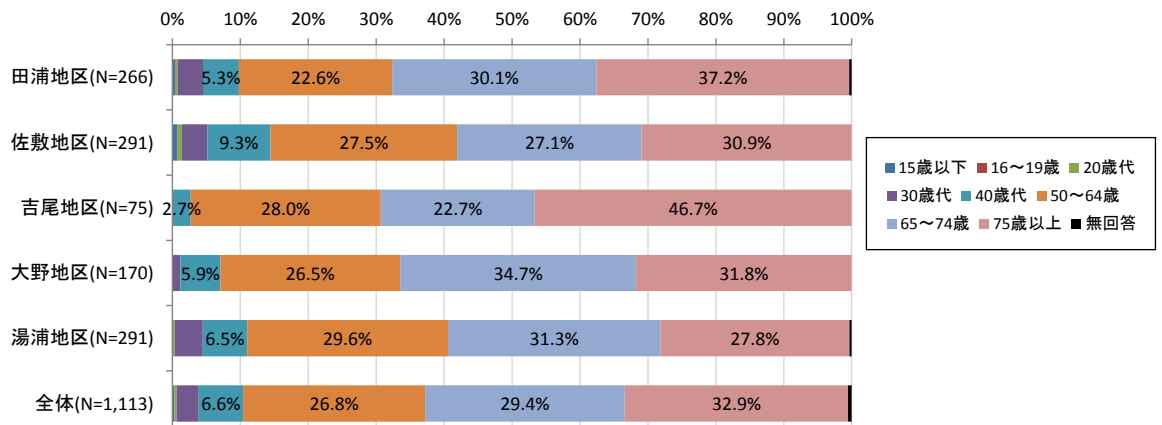


図 回答者の年齢構成

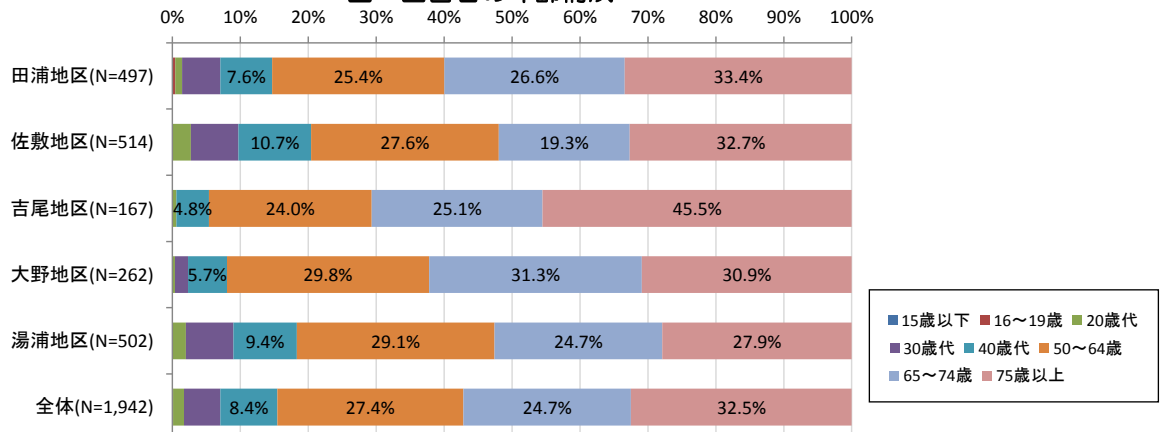


図 配布時における送り先（世帯主）の年齢構成

4-1-3 回答者属性

- 回答世帯の約9割が「車がある」と回答。「車がない」世帯は全体の約1割にとどまる。
- 回答世帯で上位を占める世帯構成パターンは「高齢者と非高齢者が同居する車所有世帯」（3割）、「高齢者が同居していない車所有世帯」（2割）、「高齢者2人の車所有世帯」（2割）の順となっている。
- ちなみに、世帯に車がない世帯で比較的多くみられる家族構成パターンは「後期高齢者単身世帯」（約4％）、「高齢者と非高齢者が同居する世帯」（3％）、「高齢者2人世帯」（2％）の順となっている

表 車の所有状況

	票数	割合
世帯に車がない	135	12.9%
世帯に車がある	914	87.1%
総計	1,049	100.0%

表 世帯構成

		票数	割合
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	19	1.8%
	高齢者をもつ世帯	31	3.0%
	前期高齢者単身世帯 (65歳～74歳)	18	1.7%
	後期高齢者単身世帯 (75歳以上)	40	3.8%
	高齢者のみ (2人世帯)	21	2.0%
	高齢者のみ (3人以上)	2	0.2%
	無回答	4	0.4%
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	258	24.6%
	高齢者をもつ世帯	315	30.0%
	前期高齢者単身世帯 (65歳～74歳)	45	4.3%
	後期高齢者単身世帯 (75歳以上)	42	4.0%
	高齢者のみ (2人世帯)	206	19.6%
	高齢者のみ (3人以上)	30	2.9%
	無回答	18	1.7%
総計		1,049	100.0%

4-1-4 町民の外出実態

1) 町民の日頃の外出

- 徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の年齢層をみると、全体としては「65歳以上」（高齢者）が5割を占める。
- 町内の地区区分（5エリア）や公共交通の運行状況からみたパターンエリア（5エリア）で特徴をみると、“中山間部の不便地域”において、徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の年齢層として、全体の5割を「65～74歳」（前期高齢者）が占めており、「75歳以上」（後期高齢者）はそれより30ポイント以上落ち込んでしまう状況にあることが分かった。
- つまり、町内の中山間部の不便地域に住む後期高齢者は他のエリアに住む後期高齢者と異なり、日頃の外出が比較的少ないことが分かる。また、吉尾地区の33%が「75歳以上」（後期高齢者）となっており、他地区よりも比較的高い傾向にある。

表 徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の年齢層

	N値	15歳以下	16～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50～64歳	65～74歳	75歳以上
全体	1,958	2.0%	1.6%	3.7%	8.0%	10.9%	26.4%	24.8%	22.6%
吉尾地区	112	1.8%	1.8%	2.7%	2.7%	6.3%	31.3%	20.5%	33.0%
佐敷地区	504	2.6%	1.6%	5.8%	8.7%	14.1%	23.8%	23.8%	19.6%
大野地区	334	2.4%	2.1%	3.0%	5.1%	10.2%	27.5%	25.4%	24.3%
田浦地区	485	2.3%	0.6%	3.3%	8.5%	11.1%	23.3%	25.4%	25.6%
湯浦地区	523	1.1%	2.3%	2.9%	9.9%	9.0%	29.8%	25.6%	19.3%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	695	2.3%	1.6%	3.3%	8.1%	11.4%	27.3%	25.0%	21.0%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	92	1.1%	1.1%	5.4%	17.4%	6.5%	28.3%	22.8%	17.4%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	248	1.2%	1.6%	3.6%	8.1%	14.9%	23.0%	23.4%	24.2%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	881	2.3%	1.5%	4.1%	7.3%	10.3%	26.4%	23.8%	24.3%
上記以外の中山間部の不便地域	42	0.0%	7.1%	0.0%	2.4%	0.0%	23.8%	52.4%	14.3%

- 徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の外出頻度をみると、全体としては「週に5日以上」が5割を占める。
- 町内の地区区分（5エリア）や公共交通の運行状況からみたパターンエリア（5エリア）で特徴をみると、“吉尾地区”と“中山間部の不便地域”では「週に5日以上」が3割まで落ち込み、吉尾地区では「週に3～4日」が3割、中山間部の不便地域は「月に数日」が3割を占めている。

表 徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の外出頻度

	N値	月に1回以下	月に数日	週に1～2日	週に3～4日	週に5日以上
全体	1,958	3.4%	10.5%	15.0%	19.6%	51.5%
吉尾地区	112	6.8%	18.8%	18.8%	26.5%	29.1%
佐敷地区	504	3.2%	7.4%	12.6%	15.4%	61.3%
大野地区	334	1.6%	14.2%	15.5%	18.9%	49.8%
田浦地区	485	4.3%	11.1%	18.1%	21.2%	45.2%
湯浦地区	523	3.0%	9.0%	13.3%	20.7%	54.0%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	695	3.7%	9.3%	14.8%	18.5%	53.7%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	92	4.4%	12.1%	9.9%	17.6%	56.0%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	248	4.1%	8.1%	15.9%	15.0%	56.9%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	881	2.6%	11.0%	15.8%	21.8%	48.8%
上記以外の中山間部の不便地域	42	6.8%	31.8%	9.1%	20.5%	31.8%

●徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の移動手段をみると、全体としては「車（自分で運転）」（４割）が最も多く、次いで「家族・知人の送迎」（１割）、「肥薩おれんじ鉄道」（約６％）の順となっている

表 徒歩以外での外出する家族（町民）の移動手段

	N値	肥薩おれんじ鉄道	JR肥薩線	産交バス	（ふれあいツクールバス）	民間タクシー	スクールバス	車（自分で運転）	家族・知人の送迎	施設の無料送迎	二輪車	その他
全体	1,958	5.9%	1.5%	2.5%	2.4%	2.3%	2.9%	40.8%	11.8%	2.0%	2.1%	1.7%
吉尾地区	112	2.7%	6.3%	0.9%	6.3%	1.8%	0.9%	28.6%	11.6%	2.7%	1.8%	0.0%
佐敷地区	504	8.1%	1.6%	0.6%	1.6%	4.0%	2.6%	46.6%	12.9%	2.0%	3.6%	3.4%
大野地区	334	1.8%	0.3%	1.2%	3.6%	2.1%	4.8%	35.6%	11.1%	3.3%	0.9%	1.5%
田浦地区	485	8.7%	1.9%	5.4%	0.8%	1.0%	2.3%	37.9%	10.5%	1.6%	1.6%	1.0%
湯浦地区	523	4.6%	0.8%	2.7%	3.1%	2.1%	2.9%	43.8%	12.6%	1.3%	2.1%	1.3%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	695	8.9%	2.2%	4.6%	0.9%	1.7%	3.9%	44.9%	12.7%	1.7%	2.6%	2.4%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	92	6.5%	3.3%	3.3%	3.3%	1.1%	1.1%	45.7%	14.1%	2.2%	4.3%	0.0%
中心部の不便地域 （自治区からバス500m・駅1kmの圏域外）	248	6.9%	1.2%	1.6%	1.6%	2.0%	2.4%	41.9%	11.7%	2.0%	1.6%	2.4%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 （のりあいワゴン試験運行分含む）	881	3.3%	0.9%	1.0%	3.6%	3.1%	2.5%	37.7%	11.2%	2.3%	1.8%	1.2%
上記以外の中山間部の不便地域	42	4.8%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%	0.0%	21.4%	7.1%	0.0%	0.0%	0.0%

●徒歩以外の移動手段で外出する家族（町民）の外出目的をみると、全体としては「買い物・飲食」（５割）が最も多く、次いで「通勤」（４割）、「通院・見舞」（４割）の順となっている。

●町内の地区区分（５エリア）や公共交通の運行状況からみたパターンエリア（５エリア）で特徴をみると、“吉尾地区”と“中山間部の不便地域”では、「通院・見舞」が５割を占めている。また、“中山間部の不便地域”は「通勤」の割合が、他の地区よりも１０ポイント以上低い。

表 徒歩以外での外出する家族（町民）の外出目的

	N値	通学	通勤	買い物・飲食	通院・見舞	娯楽・レジャー	趣味・私用	その他
全体	1,958	4.0%	43.5%	52.6%	35.6%	15.8%	24.8%	10.0%
吉尾地区	112	1.8%	39.3%	47.3%	47.3%	7.1%	16.1%	9.8%
佐敷地区	504	5.4%	47.6%	55.0%	29.8%	18.1%	25.2%	10.1%
大野地区	334	4.8%	45.8%	50.0%	40.4%	14.1%	21.6%	7.8%
田浦地区	485	2.9%	37.1%	54.4%	36.5%	15.7%	27.8%	12.4%
湯浦地区	523	3.6%	44.7%	51.2%	34.8%	16.8%	25.4%	9.2%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	695	3.9%	40.3%	55.7%	32.8%	18.7%	27.3%	10.1%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	92	2.2%	53.3%	41.3%	25.0%	8.7%	22.8%	4.3%
中心部の不便地域 （自治区からバス500m・駅1kmの圏域外）	248	5.2%	51.2%	55.6%	33.9%	16.1%	28.6%	9.7%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 （のりあいワゴン試験運行分含む）	881	3.9%	43.6%	50.3%	38.6%	14.6%	22.4%	10.6%
上記以外の中山間部の不便地域	42	4.8%	26.2%	54.8%	52.4%	7.1%	14.3%	11.9%

2) 買い物・通院に着目した外出実態

- 買い物先の第一位は各地区ともに「佐敷地区」。
- 当該地区にはロッキースーパーストア芦北店や道の駅芦北でこぼん、コスモス芦北店などが立地している。
- 第2位については、佐敷地区・田浦地区・吉尾地区では「八代市」であり、湯浦地区では「自地区内」、大野地区では「水俣市」。

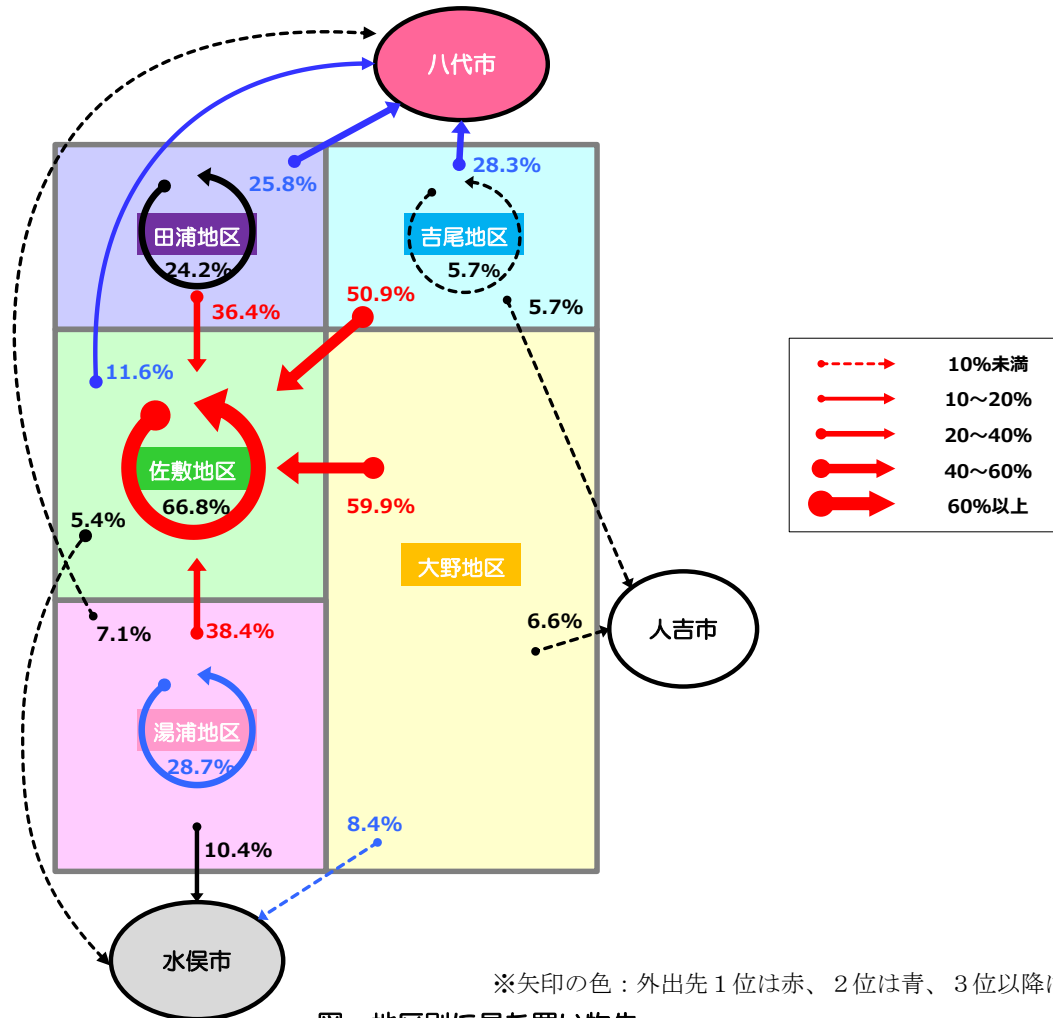


図 地区別に見た買い物先

表 主な買い物先

田浦地区		佐敷地区		吉尾地区	
ロッキースーパーストア芦北店	31	ロッキースーパーストア芦北店	33	道の駅 芦北でこぼん	6
ゆめタウン八代	20	ディスカウントドラッグコスモス芦北店	27	ロッキースーパーストア芦北店	5
マルシヨク芦北店	19	ゆめタウン八代	22	ヒラキ綜合食品佐敷駅前店	4
ディスカウントドラッグコスモス芦北店	18	道の駅 芦北でこぼん	20	ディスカウントドラッグコスモス芦北店	2
ヒラキ綜合食品佐敷駅前店	12	ヒラキ綜合食品佐敷駅前店	18	ゆめタウン八代	2
大野地区		湯浦地区		町全体	
道の駅 芦北でこぼん	14	ロッキースーパーストア芦北店	43	ロッキースーパーストア芦北店	121
ロッキースーパーストア芦北店	9	マルシヨク芦北店	24	ディスカウントドラッグコスモス芦北店	74
ヒラキ綜合食品佐敷駅前店	8	ディスカウントドラッグコスモス芦北店	20	マルシヨク芦北店	63
ディスカウントドラッグコスモス芦北店	6	湯浦ショッピングセンターベア	19	ゆめタウン八代	62
マルシヨク芦北店	4	ゆめタウン八代	17	道の駅 芦北でこぼん	61
				ヒラキ綜合食品佐敷駅前店	51

※町民アンケートで50票以上の回答があったものを抽出

- 通院・見舞先の第一位は各地区ともに「佐敷地区」。
- 当該地区には宮島医院や芦北とりかい眼科、芦北整形外科医院などが立地している。
- 第2位については、田浦地区・吉尾地区は「八代市」であり、佐敷地区・大野地区は「水俣市」、湯浦地区は「自地区内」。

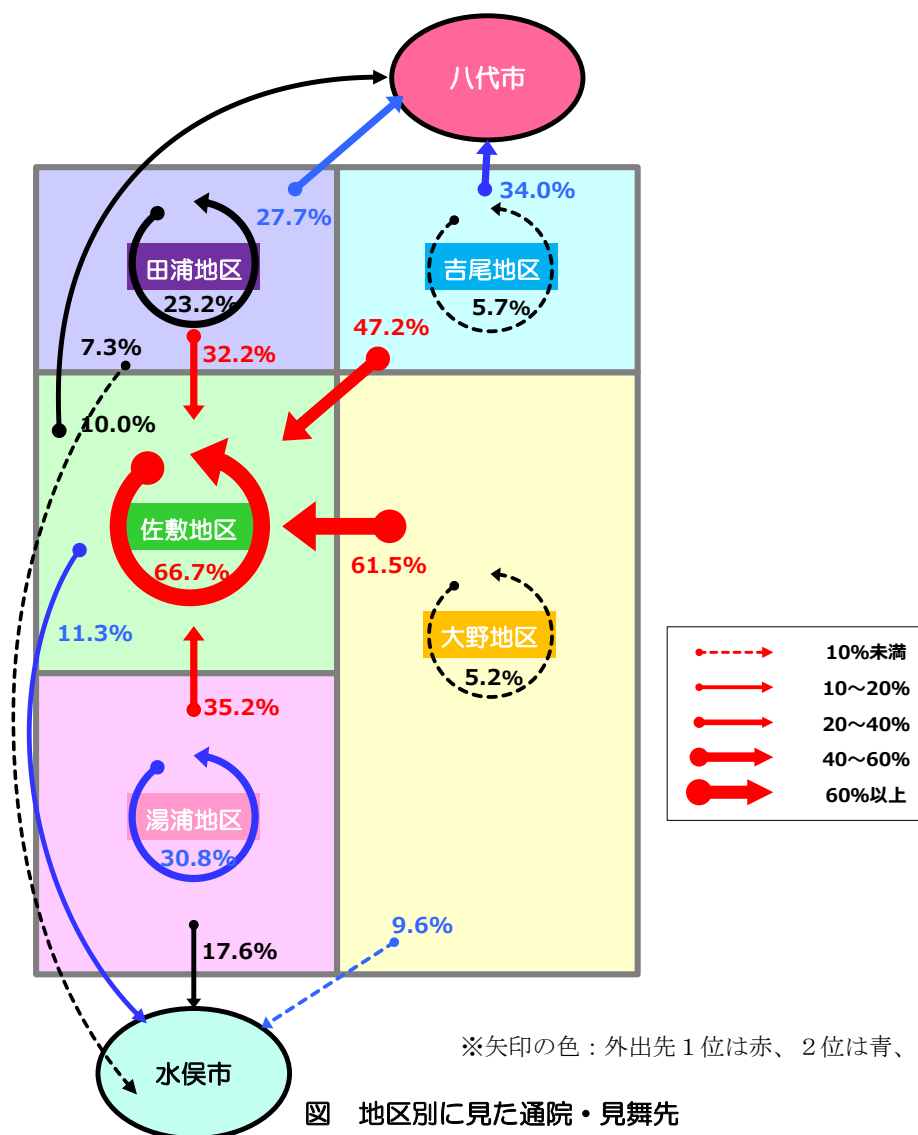


表 主な通院・見舞い先

(票)

田浦地区		佐敷地区		吉尾地区	
百崎内科医院	13	水俣医療センター	7	宮島医院	2
熊本総合病院	7	宮島医院	5	百崎内科医院	1
芦北整形外科医院	2	芦北整形外科医院	5	芦北整形外科医院	1
芦北とりかい眼科	2	松本医院	5	熊本総合病院	1
水俣医療センター	2	芦北とりかい眼科	5		

大野地区		湯浦地区		町全体	
宮島医院	18	水俣医療センター	9	宮島医院	31
水俣医療センター	6	芦北クリニック	8	水俣医療センター	24
芦北とりかい眼科	4	竹本医院	8	竹本医院	16
竹本医院	4	宮島医院	5	百崎内科医院	15
				芦北クリニック	15
				芦北とりかい眼科	14
				芦北整形外科医院	13
				熊本総合病院	12

※町民アンケートで10票以上の回答があったものを抽出

※着色しているセルの色は
上図の地区の色と同一

4-1-5 公共交通の利用実態

1) 各公共交通利用者の属性

【肥薩おれんじ鉄道】

- 佐敷地区と田浦地区の住民の利用が比較的にみられる。
- 車を持ってない65歳未満のみで構成される世帯の4割が利用。他の交通手段と比べ、車所有世帯の利用が比較的多くみられる。
- 駅勢力圏外を含む広範囲での住民利用がみられる。

【JR肥薩線】

- 吉尾地区住民の利用が比較的にみられる。
- “車を持っていない世帯”の利用が中心であり、比較的「前期高齢者単身世帯」の利用が多い。

【産交バス】

- 田浦地区住民の利用が比較的にみられる
- 高齢者が居住していることを問わず、“車を持っていない世帯”の利用が中心。

【コミュニティバス】

- 吉尾地区住民の利用が比較的にみられる。
- “車を持っていない世帯”の利用が中心。
- “車を持っていないかつ高齢者が居住している世帯”の利用が顕著であり、特に「高齢者単身世帯」の利用が中心

【民間タクシー】

- 車を持っていない高齢者単身世帯の利用が顕著で、特に「後期高齢者単身世帯」の利用が中心。

表 公共交通の利用状況（地区の種類別利用割合）

	N値	肥薩おれんじ鉄道	JR肥薩線	産交バス	コミュニティバス (ふれあいツクールバス)	民間タクシー
全体	1,958	5.9%	1.5%	2.5%	2.4%	2.3%
吉尾地区	112	2.7%	6.3%	0.9%	6.3%	1.8%
佐敷地区	504	8.1%	1.6%	0.6%	1.6%	4.0%
大野地区	334	1.8%	0.3%	1.2%	3.6%	2.1%
田浦地区	485	8.7%	1.9%	5.4%	0.8%	1.0%
湯浦地区	523	4.6%	0.8%	2.7%	3.1%	2.1%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	695	8.9%	2.2%	4.6%	0.9%	1.7%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	92	6.5%	3.3%	3.3%	3.3%	1.1%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	248	6.9%	1.2%	1.6%	1.6%	2.0%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	881	3.3%	0.9%	1.0%	3.6%	3.1%
上記以外の郊外部の不便地域	42	4.8%	0.0%	0.0%	4.8%	0.0%
世帯に車がない						
65歳未満のみの世帯	19	42.1%	0.0%	26.3%	5.3%	5.3%
高齢者をもつ世帯	31	19.4%	9.7%	6.5%	12.9%	6.5%
前期高齢者単身世帯	18	27.8%	11.1%	27.8%	27.8%	11.1%
後期高齢者単身世帯	40	20.0%	7.5%	17.5%	30.0%	25.0%
高齢者のみ(2人世帯)	21	23.8%	4.8%	19.0%	14.3%	0.0%
高齢者のみ(3人以上)	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
世帯に車がある						
65歳未満のみの世帯	258	14.7%	2.7%	3.5%	1.2%	4.3%
高齢者をもつ世帯	315	5.4%	1.3%	1.9%	1.6%	1.0%
前期高齢者単身世帯	45	6.7%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%
後期高齢者単身世帯	42	7.1%	2.4%	4.8%	7.1%	7.1%
高齢者のみ(2人世帯)	206	3.4%	1.9%	1.0%	0.5%	2.4%
高齢者のみ(3人以上世帯)	30	20.0%	3.3%	6.7%	0.0%	0.0%

2) 年齢別にみた公共交通利用率

- 肥薩おれんじ鉄道は各年齢層で最も利用されている公共交通手段であり、特に「16～19歳」の利用率は約41%と高い。
- JR肥薩線は「16歳以上」の利用がみられるものの、肥薩おれんじ鉄道の利用率とは大きな差がある。
- 産交バスは「15歳以下」で10%の利用がみられた。
- コミュニティバスは「15歳以下」と「75歳以上」で一定程度の利用割合があった。
- 民間タクシーは「75歳以上」の利用割合が約5%と最も高い。

表 年齢別にみた公共交通利用率

		N値	肥薩おれんじ鉄道	JR肥薩線	産交バス	コミュニティバス (ふれあいツクールバス)	民間タクシー
年齢	15歳以下	40	12.5%	0.0%	10.0%	5.0%	2.5%
	16～19歳	32	40.6%	3.1%	0.0%	0.0%	0.0%
	20歳代	73	6.8%	1.4%	1.4%	1.4%	0.0%
	30歳代	157	5.1%	2.5%	0.0%	0.0%	0.6%
	40歳代	213	4.2%	0.9%	0.5%	0.0%	2.3%
	50～64歳	516	4.5%	1.0%	2.5%	0.4%	1.9%
	65～74歳	485	3.9%	0.6%	2.3%	1.6%	1.0%
	75歳以上	442	6.3%	2.5%	4.1%	7.0%	4.8%

3) 公共交通の利用目的

- 芦北町の公共交通は総じて「買い物・飲食」や「通院・見舞」などの利用が中心であるが、各公共交通手段が大なり小なり、通勤・通学を含む日常生活の移動を支えている状況もうかがえる。
- そのような状況の中、肥薩おれんじ鉄道とJR肥薩線、民間タクシーはそれぞれの利用者の3割が「通勤」に利用されている。
- また、肥薩おれんじ鉄道の通学利用は約15%となっており、他の交通手段に比べ、10ポイント以上高い。

表 公共交通の利用目的

		肥薩おれんじ鉄道	JR肥薩線	産交バス	コミュニティバス (ふれあいツクールバス)	民間タクシー
外出目的	通学	15.4%	3.6%	3.9%	4.7%	4.5%
	通勤	26.5%	32.1%	2.0%	16.3%	25.0%
	買い物・飲食	57.3%	53.6%	51.0%	76.7%	70.5%
	通院・見舞	35.9%	50.0%	74.5%	67.4%	59.1%
	娯楽・レジャー	17.9%	7.1%	5.9%	18.6%	6.8%
	趣味・私用	23.1%	10.7%	19.6%	23.3%	25.0%
	その他	6.8%	0.0%	7.8%	11.6%	11.4%
	回答数	117	28	51	43	44

4) 公共交通の利用頻度

- 肥薩おれんじ鉄道の利用頻度は「週に5日以上」が5割を占める。
- JR肥薩線と産交バス、民間タクシーの利用頻度は「週に5日以上」と「月に数日」が多く、高頻度利用者と低頻度利用者に分かれている。
- コミュニティバスは「週に1～2日」以下の利用が6割を占める。

表 公共交通の利用頻度

		肥薩おれんじ鉄道	JR肥薩線	産交バス	コミュニティバス (ふれあいツクールバス)	民間タクシー
外出頻度	週に5日以上	52.1%	35.7%	27.5%	14.0%	36.4%
	週に3～4日	12.8%	10.7%	15.7%	14.0%	13.6%
	週に1～2日	13.7%	14.3%	19.6%	32.6%	18.2%
	月に数日	13.7%	35.7%	25.5%	30.2%	27.3%
	月に1回以下	7.7%	3.6%	11.8%	9.3%	4.5%
回答数		117	28	51	43	44

5) 鉄道駅の利用特性（主として、回答者である世帯主の利用状況）

- 鉄道各駅の利用状況をみると、町内では「佐敷駅」を利用するとの回答が圧倒的に多く、町外では「八代駅」、「熊本駅」、「水俣駅」の利用が比較的多い。
- 鉄道各駅の利用目的については、買い物・飲食、通院、通学、通勤、出張等、娯楽・レジャーなど様々な外出目的での利用がなされている。（通学への回答が無いが、主に回答者＝世帯主と想定されることが要因といえる。）

表 鉄道各駅の利用状況と利用目的

分類	駅など		指摘数	主な外出目的								
				買い物・飲食	通院	通学	通勤	出張等	娯楽・レジャー	親族、知人宅への訪問	寄り合い・会合	その他
芦北町内の駅	肥薩おれんじ鉄道	上田浦駅	5	80.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.0%	0.0%	0.0%
		たのうら御立岬公園駅	35	31.4%	25.7%	0.0%	8.6%	5.7%	31.4%	14.3%	17.1%	5.7%
		肥後田浦駅	23	34.8%	26.1%	0.0%	13.0%	8.7%	13.0%	13.0%	21.7%	4.3%
		海浦駅	12	41.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	8.3%
		佐敷駅	127	28.3%	32.3%	0.0%	9.4%	12.6%	18.9%	18.1%	19.7%	9.4%
		湯浦駅	41	17.1%	31.7%	0.0%	7.3%	7.3%	14.6%	26.8%	24.4%	7.3%
	肥薩線	海路駅	3	0.0%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%
		吉尾駅	6	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	0.0%	16.7%
		白石駅	1	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
芦北町外の主な駅	新幹線 停車駅	新八代駅	34	25.9%	33.3%	0.0%	3.7%	6.2%	19.8%	17.3%	16.0%	4.9%
		熊本駅	69	14.7%	8.8%	0.0%	0.0%	44.1%	38.2%	23.5%	0.0%	5.9%
		博多駅	16	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		新水俣駅	7	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
	八代駅		81	29.2%	52.3%	0.0%	4.6%	4.6%	10.8%	24.6%	24.6%	7.7%
	肥薩おれんじ鉄道	日奈久温泉駅	1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%
		津奈木駅	1	17.4%	21.7%	0.0%	1.4%	24.6%	36.2%	21.7%	17.4%	8.7%
		水俣駅	65	6.3%	0.0%	0.0%	0.0%	56.3%	18.8%	18.8%	12.5%	0.0%
	肥薩線	人吉駅	1	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	42.9%	28.6%	14.3%	28.6%	14.3%
	無回答		71	7.0%	16.9%	0.0%	0.0%	8.5%	33.8%	14.1%	5.6%	7.0%

●鉄道を利用する時間帯としては、7～10時台と17～18時台の利用が多い傾向にある。

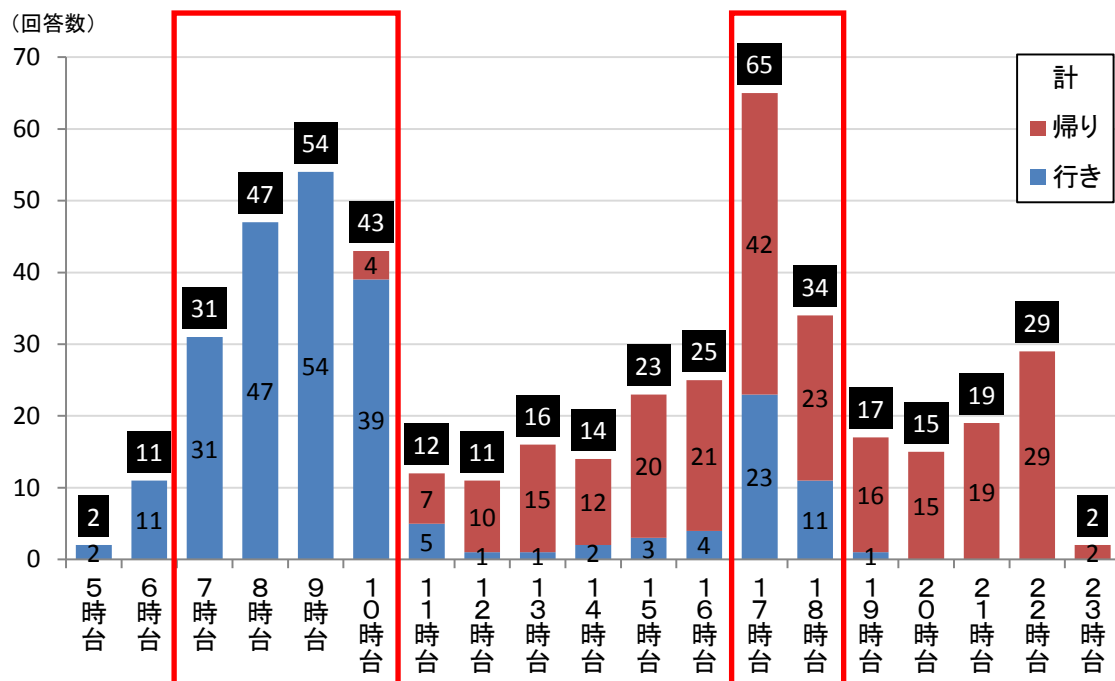


図 鉄道を利用する時間帯（行き・帰り）

- 本調査結果を踏まえると、芦北町にとって「公共交通」は、車がない世帯（50 歳以上）のみならず 車がある世帯の 19 歳以下（学生） の利用が顕著となっている。
- また、通学、通院・見舞、買い物・飲食といった、日常不可欠な外出（移動） をする際に必要な交通手段となっている事が確認された。

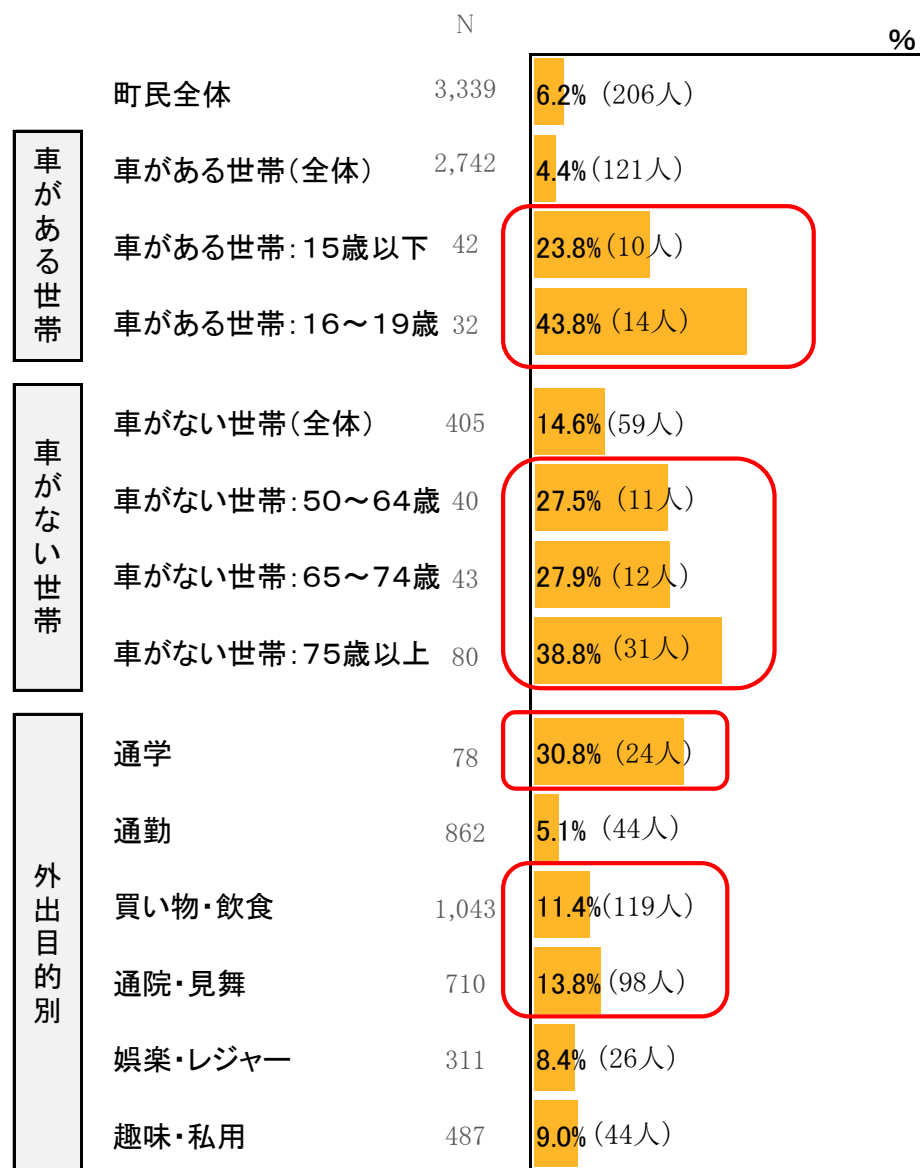


図 公共交通の利用率

4-1-6 町民の意識・意向

1) 路線バスについての意向

- 路線バスが回答者の望むサービス見直しをした場合の利用意向としては、「すぐにでも利用する」との回答は全体では5.6%であった。
- ちなみに、路線バスの非利用者の「すぐにでも利用する」意向は2.5%であり、バス勢力圏内においても5%であった。
- 路線バス非利用者の5割がバス利用頻度として「週1～2日程度」の増加意向をアンケートで示しているものの、サービスの見直しによる新たな需要獲得は過度には期待できない（路線バスサービスを見直すことだけでは需要創出にはつながらない）。

表 路線バスの見直しによる利用意向の変化意識

町内での 路線バスの 利用状況	地区パターン	N値	仮に見直しがなされた場合の路線バス利用意向					総計
			すぐにでも利用 する	今は利用しないが、将来的 には利用する	今も将来も利用 しない	分からない	無回答	
利用していない	駅1km圏内で路線バス停500m圏内	342	1.8%	37.7%	15.5%	32.7%	12.3%	100.0%
	駅1km圏外で路線バス停500m圏内	40	5.0%	50.0%	17.5%	22.5%	5.0%	100.0%
	中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	122	2.5%	33.6%	11.5%	38.5%	13.9%	100.0%
	上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	446	2.9%	48.2%	11.7%	26.0%	11.2%	100.0%
	上記以外の中山間部の不便地域	23	4.3%	34.8%	8.7%	34.8%	17.4%	100.0%
総計		1,056	5.6%	41.6%	12.2%	29.0%	11.6%	100.0%

表 路線バス非利用者のサービス見直し後のバス利用意向

	回答数	割合
すぐにでも利用する	25	2.5%
今は利用しないが、将来的には利用する	419	42.5%
今も将来も利用しない	129	13.1%
分からない	297	30.1%
無回答	116	11.8%
総計	986	100.0%

表 路線バス非利用者のバス利用増加頻度

	回答数	割合
週に5日以上	2	8.0%
週に3～4日程度	3	12.0%
週に1～2日程度	13	52.0%
月に数日程度	5	20.0%
月に1日程度	2	8.0%
年に数日程度	0	0.0%
総計	25	100.0%

- なお、路線バスが回答者の望むサービス見直しをした場合に「すぐにでも利用する」意向を示した回答者の5割は「75歳以上」（後期高齢者）であった。
- また、見直しがなされたら「すぐにでも利用する」との回答者のバスの問題点としては「運行本数が少ないため、待ち時間が長い」が5割と最も多く、次いで「自宅の最寄りバス停まで遠くて不便」（3割）、「乗りたい時間帯にバスが来ない」、「バス停に屋根やベンチがなく、バス待ちがづらい」（それぞれ2割）の順となっている。

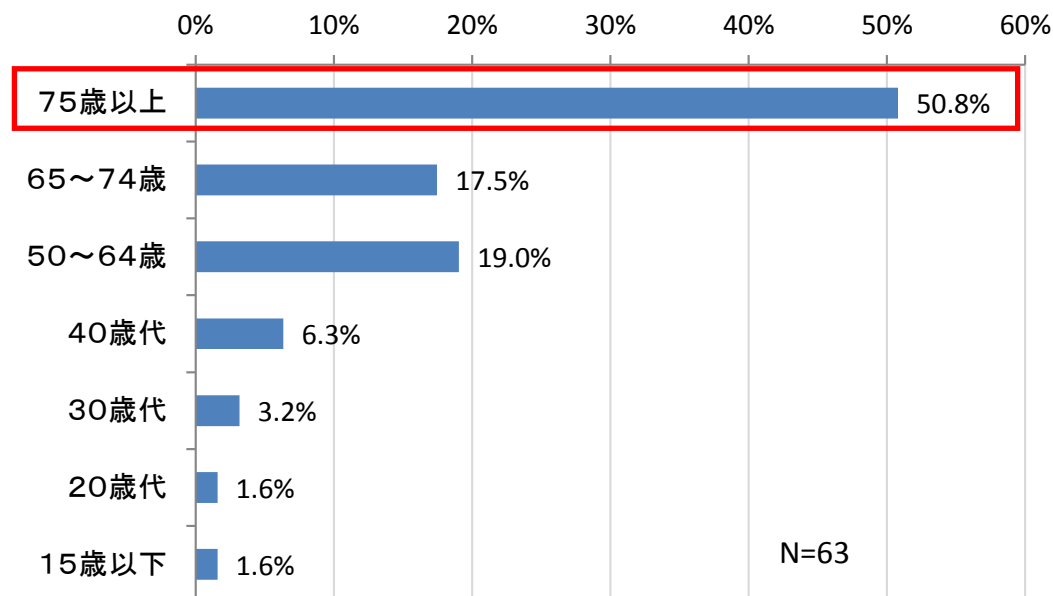


図 見直しがなされたら「すぐにでも利用する」回答者の年齢層

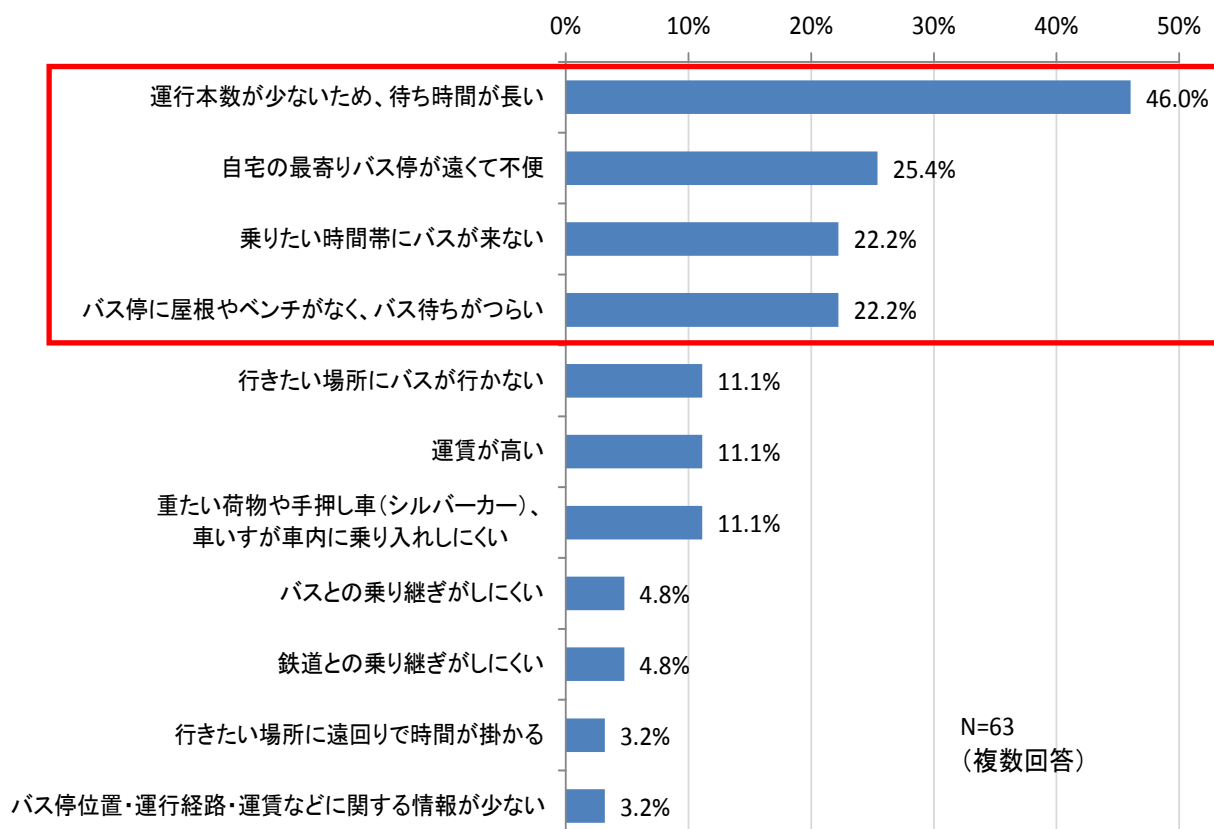


図 見直しがなされたら「すぐにでも利用する」回答者のバスの問題点

2) ふれあいツクールバスについての意向

●ふれあいツクールバスの必要性認識については、車の所有の有無やふれあいツクールバス沿線であるかを問わず、外出頻度や外出範囲、交通費などで住民はその必要性を感じている。

表 ふれあいツクールバスの必要性認識（ふれあいツクールバスがなくなった場合の影響）

		N値	ふれあいツクールバスがなくなった場合の具体的な日常生活への影響					
			外出することが少なくなる	外出できる場所が少なくなる	交通費が高くなる	交通の便が悪くなるので引越す必要がある	友人・知人との外出が楽しめなくなる	その他
全体		313	50.5%	24.9%	37.4%	7.7%	10.2%	25.6%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内		61	55.7%	29.5%	50.8%	3.3%	14.8%	16.4%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内		16	56.3%	25.0%	31.3%	0.0%	25.0%	43.8%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)		28	32.1%	35.7%	21.4%	14.3%	10.7%	39.3%
ふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)		196	50.5%	22.4%	36.7%	8.7%	8.2%	24.5%
中山間部の不便地域		6	50.0%	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	33.3%
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	6	16.7%	33.3%	50.0%	16.7%	33.3%	50.0%
	高齢者をもつ世帯	14	50.0%	42.9%	42.9%	7.1%	0.0%	14.3%
	前期高齢者単身世帯	10	20.0%	30.0%	60.0%	10.0%	0.0%	10.0%
	後期高齢者単身世帯	21	66.7%	19.0%	47.6%	0.0%	4.8%	28.6%
	高齢者のみ(2人世帯)	6	83.3%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	高齢者のみ(3人以上)	2	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	46	45.7%	32.6%	39.1%	13.0%	13.0%	34.8%
	高齢者をもつ世帯	69	58.0%	24.6%	39.1%	4.3%	13.0%	23.2%
	前期高齢者単身世帯	14	42.9%	7.1%	21.4%	14.3%	7.1%	35.7%
	後期高齢者単身世帯	16	81.3%	12.5%	62.5%	12.5%	25.0%	6.3%
	高齢者のみ(2人世帯)	69	42.0%	27.5%	27.5%	8.7%	7.2%	26.1%
	高齢者のみ(3人以上)	12	50.0%	25.0%	33.3%	8.3%	16.7%	16.7%

3) 予約型乗合タクシー利用策についての意向

【予約型乗合タクシー】

- 前日予約の予約型乗合タクシーの利用意向（すぐに利用するとの回答割合）は2%。
- 車を持っていない後期高齢者単身世帯の利用意向は約18%となっており、車を持っていない高齢者2人世帯は約10%、車を持っている後期高齢者単身世帯の5%も利用意向を示した。

表 予約型乗合タクシーの利用意向

		N値	「予約型乗合タクシー」(デマンド交通)の利用意向			
			すぐに利用する	すぐに利用しないが、将来的には利用する	利用しない	無回答
全体		1113	2.0%	47.8%	36.3%	13.9%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内		390	1.3%	44.9%	40.3%	13.6%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内		48	2.1%	50.0%	33.3%	14.6%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)		133	1.5%	40.6%	39.1%	18.8%
ふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)		496	2.6%	52.8%	32.3%	12.3%
中山間部の不便地域		26	0.0%	34.6%	46.2%	19.2%
世帯に車がない	65歳未満のみの世帯	19	0.0%	36.8%	52.6%	10.5%
	高齢者をもつ世帯	31	3.2%	38.7%	38.7%	19.4%
	前期高齢者単身世帯	18	0.0%	55.6%	44.4%	0.0%
	後期高齢者単身世帯	40	17.5%	50.0%	17.5%	15.0%
	高齢者のみ(2人世帯)	21	9.5%	42.9%	23.8%	23.8%
	高齢者のみ(3人以上)	2	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%
世帯に車がある	65歳未満のみの世帯	258	0.8%	46.9%	48.4%	3.9%
	高齢者をもつ世帯	315	1.3%	48.9%	39.4%	10.5%
	前期高齢者単身世帯	45	2.2%	46.7%	28.9%	22.2%
	後期高齢者単身世帯	42	4.8%	38.1%	28.6%	28.6%
	高齢者のみ(2人世帯)	206	0.5%	51.0%	28.2%	20.4%
	高齢者のみ(3人以上)	30	0.0%	73.3%	16.7%	10.0%

- 「予約型乗合タクシー」の利用に重要だと考える利用上の条件としては、「当日予約」、「戸口輸送」（自宅の近くで乗降）、「運行頻度」が主なものであり、乗り継ぎ利用についての利用意向が1％に満たないことを加味すると、町民が求めているものは“ほとんど民間タクシーと変わらないデマンド交通”の利用である。

表 「予約型乗合タクシー」の利用に重要だと考える利用上の条件

	全 体	当日にも 予約できること	今よりも自 宅の近くで 乗り降りできること	乗車時間 や目的地 への到着 時間が現 状と大きく 変わらないこと	利用可能 な本数(運 行頻度)が 増えること	今まで行 けなかつ た目的地 まで行け ること	乗り継ぎな く目的地ま で行けるこ と
件 数	1113	511	356	108	241	165	404
%	100.0	45.9	32.0	9.7	21.7	14.8	36.3

表 バスに乗り継がないと市街地まで外出できない「予約型乗合タクシー」の利用意向

	全 体	すぐに利 用する	将来的に は利用す る	利用しな い	分からな い	無回答
件 数	1113	7	248	247	388	223
%	100.0	0.6	22.3	22.2	34.9	20.0

【既存タクシー利活用策】

- 前日予約の予約型乗合タクシーの利用意向（すぐに利用するとの回答割合）が2％であるのに対し、タクシーの利活用策の利用意向は約3～4％とわずかに高い。
- 特に利用意向が高かった「回数券タクシー」は、車を持っていない後期高齢者単身世帯の利用意向が約28％と高い。なお、車を持っていない高齢者2人世帯においても19％と高くなっている。
- なお、公共交通の運行パターンからみた地区分類の中では、“中心部の不便地域”における回数券タクシーの利用意向が高かった。

表 既存タクシー利活用策の「今すぐにでも利用する」との回答意向

	N値	指定の町内の病院、駅、商店等と 自宅等間で使える「回数券」を使う タクシーを導入する	一人でも利用可能だが、相乗りする 人数が増えるほど割引額が大きい タクシーを導入する	タクシー会社が買い物、病院予約、 小荷物の輸送等を代行するサービ スを導入する
全体	1,093	3.9%	2.9%	2.6%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	390	3.8%	4.4%	2.3%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	48	2.1%	2.1%	2.1%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	133	4.5%	3.0%	3.0%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	496	4.0%	2.0%	2.6%
上記以外の中山間部の不便地域	26	3.8%	0.0%	3.8%
世帯に車がない				
65歳未満のみの世帯	19	10.5%	10.5%	0.0%
高齢者をもつ世帯	31	6.5%	6.5%	9.7%
前期高齢者単身世帯	18	0.0%	0.0%	0.0%
後期高齢者単身世帯	40	27.5%	15.0%	12.5%
高齢者のみ(2人世帯)	21	19.0%	19.0%	14.3%
高齢者のみ(3人以上)	2	0.0%	50.0%	0.0%
世帯に車がある				
65歳未満のみの世帯	258	1.9%	1.6%	0.4%
高齢者をもつ世帯	315	1.6%	1.0%	1.6%
前期高齢者単身世帯	45	2.2%	2.2%	0.0%
後期高齢者単身世帯	42	2.4%	2.4%	0.0%
高齢者のみ(2人世帯)	206	1.9%	1.5%	2.9%
高齢者のみ(3人以上世帯)	30	6.7%	3.3%	3.3%

4) 今後の免許返納意向

- 単身世帯かつ後期高齢者になるにつれて運転を不安視している傾向はあるが、公共交通の運行状況や世帯構成にかかわらず、「免許返納を考えていない」との回答が最も多い。
- ちなみに、車を持っている後期高齢者単身世帯と車を持っている高齢者2人世帯の自主免許返納意向はそれぞれ約24%、約11%となっている。

表 車を持っている世帯に絞った免許返納意向

地区パターン	世帯構成	数年後 (5年以内) には免許を 返納したい と考えている	免許返納の特典(1年間分のみ)があれば、今すぐ返納する	公共交通での移動ができれば、返納を検討したいと考えている	運転に不安はあるが、5年以内の免許返納は考えていない	問題なく自動車を運転できるので免許返納は考えられない	特に感じることはない	無回答	総計	N値
全体	65歳未満のみの世帯	1.2%	0.8%	6.3%	3.9%	77.6%	8.7%	1.6%	100.0%	254
	65歳未満と高齢者が同居する世帯	6.8%	1.0%	6.4%	12.2%	68.8%	2.9%	1.9%	100.0%	311
	高齢者世帯かつ2人世帯	10.8%	0.0%	6.4%	13.7%	66.2%	0.5%	2.5%	100.0%	204
	高齢者世帯かつ3人以上	3.4%	0.0%	6.9%	10.3%	75.9%	0.0%	3.4%	100.0%	29
	前期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	4.4%	24.4%	66.7%	2.2%	2.2%	100.0%	45
	後期高齢者単身世帯	23.8%	0.0%	11.9%	21.4%	42.9%	0.0%	0.0%	100.0%	42
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	65歳未満のみの世帯	0.9%	0.9%	8.5%	4.7%	75.5%	7.5%	1.9%	100.0%	106
	65歳未満と高齢者が同居する世帯	4.4%	1.1%	2.2%	8.8%	76.9%	3.3%	3.3%	100.0%	91
	高齢者世帯かつ2人世帯	7.7%	0.0%	7.7%	12.8%	69.2%	0.0%	2.6%	100.0%	78
	高齢者世帯かつ3人以上	7.7%	0.0%	7.7%	15.4%	61.5%	0.0%	7.7%	100.0%	13
	前期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	7.1%	21.4%	71.4%	0.0%	0.0%	100.0%	14
	後期高齢者単身世帯	30.8%	0.0%	7.7%	23.1%	38.5%	0.0%	0.0%	100.0%	13
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	65歳未満のみの世帯	0.0%	6.3%	0.0%	0.0%	75.0%	18.8%	0.0%	100.0%	16
	65歳未満と高齢者が同居する世帯	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	87.5%	0.0%	0.0%	100.0%	8
	高齢者世帯かつ2人世帯	16.7%	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	100.0%	6
	高齢者世帯かつ3人以上	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2
	前期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4
	後期高齢者単身世帯	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	65歳未満のみの世帯	0.0%	0.0%	8.3%	0.0%	75.0%	12.5%	4.2%	100.0%	24
	65歳未満と高齢者が同居する世帯	2.2%	4.4%	4.4%	8.9%	77.8%	0.0%	2.2%	100.0%	45
	高齢者世帯かつ2人世帯	8.3%	0.0%	8.3%	12.5%	70.8%	0.0%	0.0%	100.0%	24
	高齢者世帯かつ3人以上	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%	3
	前期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	85.7%	0.0%	14.3%	100.0%	7
	後期高齢者単身世帯	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	100.0%	5
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	65歳未満のみの世帯	2.0%	0.0%	5.0%	5.0%	79.2%	7.9%	1.0%	100.0%	101
	65歳未満と高齢者が同居する世帯	9.8%	0.0%	9.1%	15.2%	61.0%	3.7%	1.2%	100.0%	164
	高齢者世帯かつ2人世帯	13.5%	0.0%	5.6%	14.6%	61.8%	1.1%	3.4%	100.0%	89
	高齢者世帯かつ3人以上	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	11
	前期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	5.6%	27.8%	61.1%	5.6%	0.0%	100.0%	18
	後期高齢者単身世帯	13.6%	0.0%	18.2%	22.7%	45.5%	0.0%	0.0%	100.0%	22
上記以外の中山間部の不便地域	65歳未満のみの世帯	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	7
	65歳未満と高齢者が同居する世帯	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100.0%	3
	高齢者世帯かつ2人世帯	14.3%	0.0%	0.0%	0.0%	85.7%	0.0%	0.0%	100.0%	7
	前期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2
	後期高齢者単身世帯	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1

5) 今後の財政負担のあり方

●今後の財政負担のあり方としては、「財政負担が増えないように工夫しつつ、移動手段を確保すべき」が5割を占め最も多い。なお、「移動手段の確保のため、財政負担が増えるのは仕方がない」との回答が全体では約24%を占めているが、中山間部の不便地域においては約35%の指摘があった。

表 今後の財政負担のあり方

	財政負担は積極的に増やすべき		移動手段の確保のため、財政負担が増えるのは仕方がない		財政負担が増えないように工夫しつつ、移動手段を確保すべき		財政負担は積極的に減らすべき		その他		無回答		総計	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
全体	42	3.8%	257	23.5%	595	54.4%	50	4.6%	25	2.3%	124	11.3%	1,093	100.0%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	18	4.6%	88	22.6%	211	54.1%	19	4.9%	10	2.6%	44	11.3%	390	100.0%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	4	8.3%	9	18.8%	29	60.4%		0.0%	2	4.2%	4	8.3%	48	100.0%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	4	3.0%	26	19.5%	75	56.4%	3	2.3%	4	3.0%	21	15.8%	133	100.0%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	16	3.2%	125	25.2%	268	54.0%	27	5.4%	9	1.8%	51	10.3%	496	100.0%
上記以外の中山間部の不便地域		0.0%	9	34.6%	12	46.2%	1	3.8%		0.0%	4	15.4%	26	100.0%

6) 町民が考える今後行政に必要な取り組み

●町民が考える今後行政に必要な取り組みとしては、「住民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討すべき」への回答が7割を占めている。

●また、次いで「町民の外出目的となる商業施設や医療施設等と連携し、公共交通利用者への特典・サービスを検討する」(3割)となっており、「運賃を値上げしてでも、住民にとって必要な移動手段を確保すべき」や「公共交通の利用状況を定期的に報告しつつ、住民に公共交通の利用を呼びかけるべき」にも一定程度の指摘がなされている。

表 町民が考える今後行政に必要な取り組み

	運賃を値上げしてでも、住民にとって必要な移動手段を確保すべき		町民の外出目的となる商業施設や医療施設等と連携し、公共交通利用者への特典・サービスを検討する		住民・行政・交通事業者が話し合い、地域に合った公共交通の運行方法を検討すべき		公共交通の利用状況を定期的に報告しつつ、住民に公共交通の利用を呼びかけるべき		その他		特に町が公共交通の維持に向け、取り組む必要はない		無回答		総計	
	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
全体	163	15%	329	30%	751	69%	203	19%	40	4%	31	3%	117	11%	1,093	100%
駅1km圏内で路線バス停500m圏内	51	13%	125	32%	261	67%	84	22%	15	4%	13	3%	42	11%	390	100%
駅1km圏外で路線バス停500m圏内	6	13%	13	27%	37	77%	4	8%	5	10%	2	4%	3	6%	48	100%
中心部の不便地域 (自治区からバス500m・駅1kmの圏域外)	25	19%	42	32%	90	68%	24	18%	4	3%	2	2%	16	12%	133	100%
上記以外のふれあいツクールバス沿線地域 (のりあいワゴン試験運行分含む)	77	16%	142	29%	345	70%	86	17%	15	3%	14	3%	52	10%	496	100%
上記以外の中山間部の不便地域	4	15%	7	27%	18	69%	5	19%	1	4%		0%	4	15%	26	100%

参考：ふれあいツクールバスの有償化について

- ふれあいツクールバスは町内各地区の住民が利用している。
- 今後のふれあいツクールバス有償化に関しては、未利用者はもとより、利用者においても9割以上が有償化後の利用意向を示すなど、有償化に肯定的な意見が多数を占めている状況。

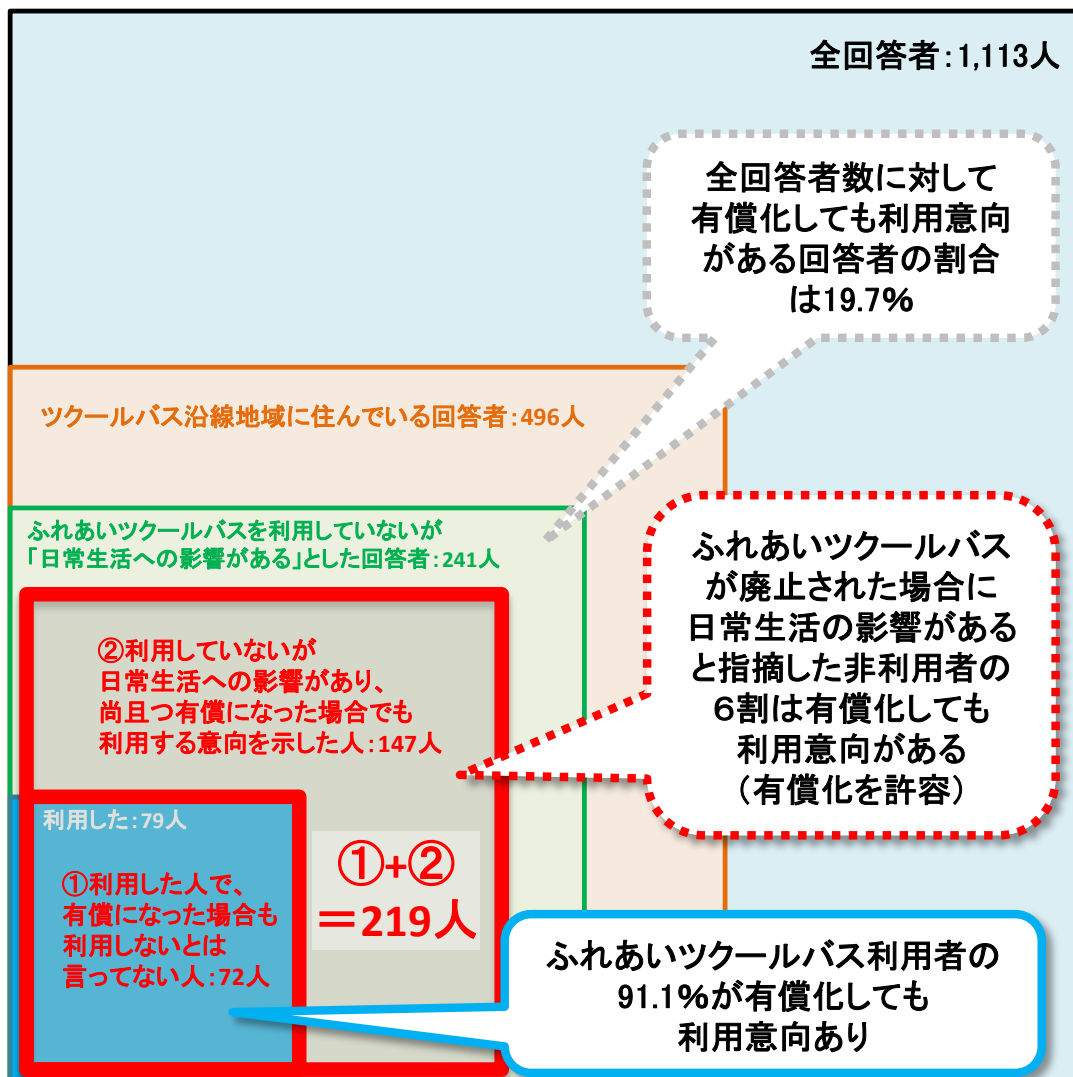


図 ふれあいツクールバスの有償化に対する地元意向

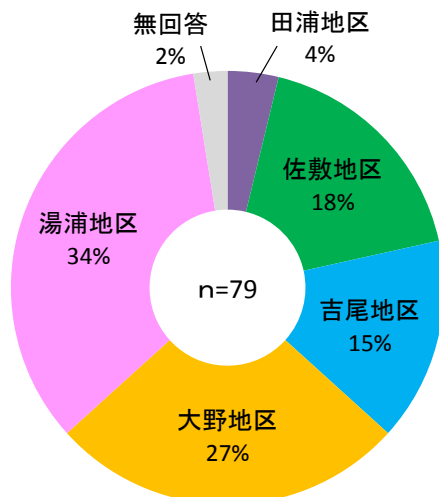


図 ふれあいツクールバス利用者の居住地

4-2 鉄道利用者の公共交通に関するニーズ（鉄道利用者ヒアリング調査）

4-2-1 鉄道利用者ヒアリング調査概要

- 下表に示す調査概要にて鉄道利用者ヒアリング調査を実施した。

表 鉄道利用者ヒアリング調査の概要

項目	概要
目的	芦北町内の鉄道利用者の移動実態やニーズを把握するため、ＪＲ肥薩線及び肥薩おれんじ鉄道利用者を対象にヒアリング調査を実施。
対象者	本調査は、芦北町に立地するＪＲ肥薩線の３駅、肥薩おれんじ鉄道の６駅の計９駅のうち、以下の３駅を調査箇所とし、各駅の利用者を対象に調査を実施する。 1. ＪＲ肥薩線白石駅 2. 肥薩おれんじ鉄道佐敷駅 3. 肥薩おれんじ鉄道湯浦駅
調査方法	- 聞き取りは１対１の対面方式で実施（１人あたり３分以内。対象者に時間に余裕がある場合でも５分程度を想定） - 調査は『駅から出てくる方（鉄道を利用し終えた方）』への聞き取りを基本とし、「駅へ入る方（鉄道をこれから利用する方）」については、運行ダイヤを勘案しつつ、時間に余裕のある場合のみ聞き取りを行う。 - 調査時間は、各鉄道の運行時間を考慮して設定する。 - 調査員は、各駅に２人、計６人を配置する。
調査日	平成 29 年 11 月
把握内容	■鉄道利用状況の把握 - 居住地、鉄道利用区間、主な外出目的、外出時間 - 利用頻度、利用パターン - 駅までの移動手段 - 鉄道以外の当日利用する公共交通（路線バス、コミュニティバス、タクシー） - 乗り継ぎに関する問題点 など ■公共交通に対するニーズ - 外出にあたって公共交通で困っていること - 公共交通を運行した場合の利用意向 など ■属性 - 年齢、性別 など

4-2-2 回収状況

- 調査対象時間帯の利用者全員の回答を得ることができた。
 ●具体的には、２日間で 163 人の回答を得た。
 ●駅別調査日別の回収結果は下表のとおり。

表 駅別調査日別の回収結果

調査箇所	調査日	総計
白石駅	11月2日(平日)	9
	11月11日(土曜日)	10
佐敷駅	11月2日(平日)	61
	11月11日(土曜日)	33
湯浦駅	11月2日(平日)	27
	11月11日(土曜日)	23
総計		163

4-2-3 各駅の鉄道利用者の特性等

- 鉄道利用者の移動特性について、利用者特性を見ると、白石駅については球磨村住民の利用が多く、佐敷駅は町民利用と他市町居住者（水俣、津奈木町、八代市など）が混在、湯浦駅は町民利用が多い、といった特性が見られる。
- 町民の利用目的について、佐敷駅では「平日：通勤通学・買い物」、「休日：通院・熊本市への外出」、湯浦駅では「平日：通院・私用」、「休日：通学・公園などへの外出」といった異なる目的を示している。
- また、利用地域については、八代市・熊本市・水俣市方面との結びつきは佐敷・湯浦駅共通して強く、また、佐敷駅では津奈木町、湯浦駅では出水市との結びつきも見られる状況。

【利用者特性のまとめ】

○白石駅

- ・平日・休日共に、球磨村住民の私用、買い物・飲食、通学などでの利用が多くみられる。
- ・また、町外から観光目的での利用がみられるほか、町民が駅までを車で送迎してもらい人吉市内の高校へ通学したり、八代市へ私用で行ったりするための利用がみられる。

○佐敷駅

- ・平日は利用者の約75%、休日は約50%が町外からの利用である。
- ・水俣市・津奈木町・八代市・熊本市からの利用が多く、平日は通学、休日は私用での利用が多くみられる。
- ・町民は、各地区からふれあいツクールバス等で駅にアクセスして、平日は買い物、通学、通勤、休日は通院、見舞い、熊本市内への外出がみられる。

○湯浦駅

- ・平日と休日ともに湯浦地区住民の利用割合が高い。
- ・町民の平日の利用は中高年層が8割以上となっており、徒歩で駅にアクセスし、通院や私用での利用がみられるとともに、高校生の通学目的の利用も見られた
- ・休日は高校生の利用が多く、自転車・バイクまたは送迎により駅にアクセスし、出水市、水俣市、八代市へ通学、公園・運動施設への外出、町内でのバイト等の目的で利用している。
- ・水俣市からは通勤での利用がみられる。

表 駅別調査日別利用者の外出目的

【複数回答】

【上段:回答数、下段:回答割合】

調査箇所	調査日	外出目的											総計	回答者数
		通勤	通学	買い物・ 飲食	通院・デ イサービ ス	観光	娯楽・レ ジャー	見舞	業務・仕 事	私用	その他			
JR肥薩線 白石駅	平日	2 0.0%	2 22.2%	1 11.1%	0 0.0%	3 33.3%	0 0.0%	0 0.0%	1 11.1%	3 33.3%	0 0.0%	10	9	
	休日	0 0.0%	2 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	2 20.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 10.0%	5 50.0%	0 0.0%	10	10	
肥薩おれんじ鉄道 佐敷駅	平日	8 13.1%	39 63.9%	5 8.2%	3 4.9%	1 1.6%	1 1.6%	1 1.6%	1 1.6%	3 4.9%	1 1.6%	63	31	
	休日	1 3.0%	1 3.0%	4 12.1%	4 12.1%	1 3.0%	2 6.1%	4 12.1%	4 12.1%	12 36.4%	6 18.2%	39	33	
肥薩おれんじ鉄道 湯浦駅	平日	5 18.5%	5 18.5%	1 3.7%	5 18.5%	0 0.0%	3 11.1%	1 3.7%	2 7.4%	4 14.8%	1 3.7%	27	27	
	休日	2 8.7%	4 17.4%	3 13.0%	0 0.0%	1 4.3%	0 0.0%	1 4.3%	1 4.3%	3 13.0%	11 47.8%	26	23	
総計		16 9.8%	53 32.5%	14 8.6%	12 7.4%	8 4.9%	6 3.7%	7 4.3%	10 6.1%	30 18.4%	19 11.7%	175	163	

表 調査日別利用者の居住地別利用者の外出目的【白石駅】

【複数回答】

【上段:回答数、下段:回答割合】

調査日(曜日)	住所(町内・町外)	外出目的											回答数	回答者数
		通勤	通学	買い物・飲食	通院・デイ	観光	娯楽・レジ	見舞	業務・仕事	私用	その他			
平日	町内	1 0.0%	1 100.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1	1	
	町外	1 0.0%	1 12.5%	1 12.5%	0 0.0%	3 37.5%	0 0.0%	0 0.0%	1 12.5%	3 37.5%	0 0.0%	9	8	
休日	町内	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 100.0%	0 0.0%	3	3	
	町外	2 0.0%	2 28.6%	0 0.0%	0 0.0%	2 28.6%	0 0.0%	0 0.0%	1 14.3%	2 28.6%	0 0.0%	7	7	
総計		0 0.0%	4 21.1%	1 5.3%	0 0.0%	5 26.3%	0 0.0%	0 0.0%	2 10.5%	8 42.1%	0 0.0%	20	19	

表 調査日別利用者の居住地別利用者の外出目的【佐敷駅】

【複数回答】

【上段:回答数、下段:回答割合】

調査日(曜日)	住所(町内・町外)	外出目的											回答数	回答者数
		通勤	通学	買い物・ 飲食	通院・デイ	観光	娯楽・レジ	見舞	業務・仕事	私用	その他			
平日	町内	3 20.0%	4 26.7%	5 33.3%	2 13.3%	0 0.0%	1 6.7%	1 6.7%	0 0.0%	1 6.7%	0 0.0%	17	15	
	町外	5 10.9%	35 76.1%	0 0.0%	1 2.2%	1 2.2%	0 0.0%	0 0.0%	1 2.2%	2 4.3%	1 2.2%	46	46	
休日	町内	1 5.9%	1 5.9%	4 23.5%	4 23.5%	0 0.0%	1 5.9%	3 17.6%	1 5.9%	5 29.4%	3 17.6%	23	17	
	町外	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 6.3%	1 6.3%	1 6.3%	3 18.8%	7 43.8%	3 18.8%	16	16	
総計		9 9.6%	40 42.6%	9 9.6%	7 7.4%	2 2.1%	3 3.2%	5 5.3%	5 5.3%	15 16.0%	7 7.4%	102	94	

表 調査日別利用者の居住地別利用者の外出目的【湯浦駅】

【複数回答】

【上段:回答数、下段:回答割合】

調査日(曜日)	住所(町内・町外)	外出目的										回答数	回答者数
		通勤	通学	買い物・飲食	通院・デイ	観光	娯楽・レ	見舞	業務・仕事	私用	その他		
平日	町内	2 10.0%	5 25.0%	1 5.0%	5 25.0%	0 0.0%	2 10.0%	1 5.0%	0 0.0%	4 20.0%	0 0.0%	20	20
	町外	3 42.9%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 14.3%	0 0.0%	2 28.6%	0 0.0%	1 14.3%	7	7
休日	町内	0 0.0%	4 22.2%	3 16.7%	0 0.0%	1 5.6%	0 0.0%	1 5.6%	1 5.6%	0 0.0%	10 55.6%	20	18
	町外	2 40.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	3 60.0%	1 20.0%	6	5
総計		7 14.0%	9 18.0%	4 8.0%	5 10.0%	1 2.0%	3 6.0%	2 4.0%	3 6.0%	7 14.0%	12 24.0%	53	50

4-2-4 公共交通に関するニーズ

- 鉄道利用者の感じている公共交通に関する困りごとについては、3駅共に「運行本数が少なく待ち時間が長い」との指摘が多い状況にあり、運行本数の増加が難しい本町の現状を踏まえると、「ダイヤ改善など公共交通相互の接続性強化による乗継利便性の向上」や「結節点の環境整備」による対応が望まれているといえる。
- 改善後の利用意向を見ると、「今すぐ利用する」への回答が全駅で5割以上、特に佐敷駅ではすべての回答者が利用すると回答、現状の問題点の改善が将来的な公共交通の需要増加につながっていく事が想定される。

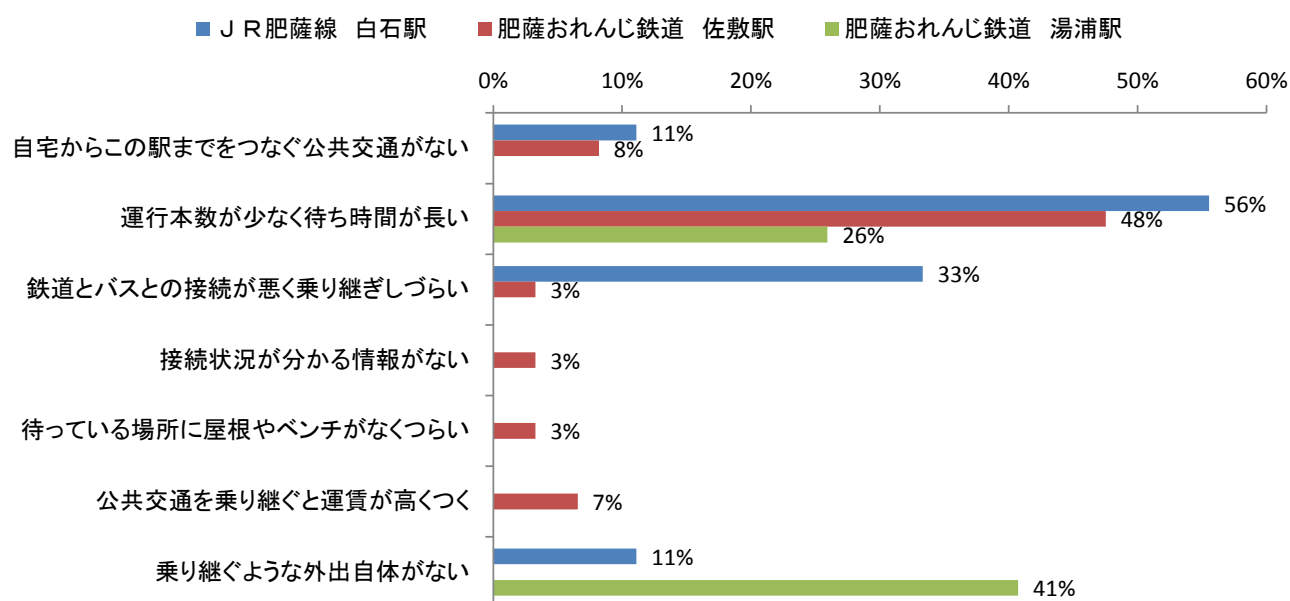


図 現状の公共交通に関する困りごと（複数回答 平日結果）

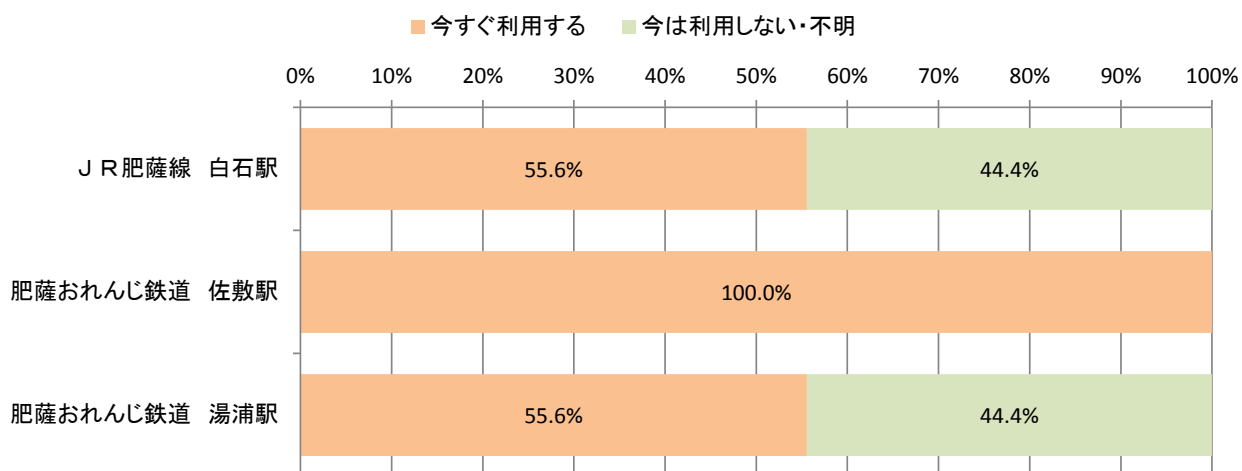


図 公共交通に関する困りごと改善後の利用意向（平日結果）

4-3 関連各課の現状の移動支援状況や今後のニーズ(庁内ヒアリング調査)

4-3-1 庁内ヒアリング調査概要

●下表に示す調査概要にて庁内ヒアリング調査を実施した。

表 庁内各課ヒアリング調査の概要

項目	概要
目的	関連各課の移動支援に関する取組み状況や、今後の方向性、保有車両の活用の可否、公共交通に関するニーズの把握。
対象者	教育課、生涯学習課、商工観光課、住民生活課、福祉課
調査方法	・各課の担当者とヒアリング形式で実施 ・事前に、意見交換（ヒアリング）シートを送付、事前に記入の上調査を実施
調査日	平成 30 年 9 月 12 日
把握内容	■各種移動支援の実施状況 ■移動支援の今後の展開や方向性 ■保有車両の活用可能性の有無 ■その他公共交通に関する意見やニーズ

4-3-2 関連各課の現状の移動支援状況や今後のニーズ等

- 各課にて移動支援策を実施しており、それぞれの背景や目的に応じた形で運行（診療所出張所休診に伴う特定曜日における利用者送迎、小学生への水泳教室や高齢者の健康教室等における開催日に合わせた送迎 など）していることから、公共交通との直接的な連携は難しいものの、それらに対応すべく保有またはリースにより確保している車両に関しては、今後の活用の可能性について引き続き確認・調整していく事が求められる。
- また、教育課から、小学校部活動廃止による地域の社会体育クラブ主体のクラブ活動への移行に伴う公共交通による対応（小学校のクラブ活動ではスクールバスで対応していたが、学校活動から外れた場合スクールバスでの対応は困難）が、今後の課題・ニーズとして挙げられている。

①教育課

各種移動支援の実施状況	・町内8校へのスクールバス（22コース）を運行。 ・下校時は低学年用下校便、高学年用下校便、部活動後下校便の計3便運行。 ・部活動後下校便の運行は部活動のない水曜日を除いた平日すべてで行っている。
移動支援の今後の展開や方向性	・県方針で小学校の部活動がH31年度から廃止（地域の社会体育クラブ主体）となるため、部活動後の下校便の運行を廃止する。
保有車両の活用可能性の有無	・登下校以外にも、学校行事（遠足や社会見学）で使うことがある。多少の制約はあるが、スクールバスを空き時間に活用することは可能である。 ・またその際には学年全員を乗せる必要があるので29人乗り車両を主に活用している。
その他公共交通に関する意見やニーズ等	・社会体育クラブの活動時間は各クラブの指導者の時間の都合上、夕方～夜となるので、児童は一度帰宅し、クラブ活動へ参加することとなる。このため児童がもう一度、各活動場所まで移動する手段が必要となることから、公共交通として支援できないかと思う。

②生涯学習課

各種移動支援の実施状況	・平成生き生き大学事業として月行事を各4地区で行っており、毎年の開校式と閉校式では、福祉バスや公用車を利用し、乗員が多い場合は芦北バス（民間の貸切バス）を利用して送迎。 ・夏休み小学生水泳教室事業として①佐敷②田浦③湯浦、吉尾、大野の3つのグループ分けを行い、各地域が日替わりで湯浦の温泉プールを利用しており、その際に福祉バスと公用車を利用して送迎。
移動支援の今後の展開や方向性	・生き生き大学への参加者の中には70歳くらいの方もいる。現状の課題は参加していない人をどうやって参加させるかだが、その場にいないので参加しない理由を拾ってくるのは難しい。
保有車両の活用可能性の有無	—
その他公共交通に関する意見やニーズ等	—

③商工観光課

各種移動支援の実施状況	・住民向け移動支援の事業は無し ・鉄道が1時間に1本しかないので鉄道沿線でのイベントなどの開催は町としては実施していない。（ただし、氷川～芦北にかけて広域連携は行っている。） ・フットパス芦北、観光協会などと連携してフットパス事業を推進している。コースの一部に鉄道利用を組み込むなど工夫がされている。また、フットパスは余暇利用者が多く客単価の高い事業となっている。
移動支援の今後の展開や方向性	・芦北の公共交通を考えるうえで、生活交通と観光交通との融合は難しいと思う。特に今はない路線を新規に開設するのは難しいと思う。
保有車両の活用可能性の有無	—
その他公共交通に関する意見やニーズ等	・タクシー事業の現状は、自宅⇄病院、J Aなど近距離移動が主流。 ・タクシーも公共交通であるので行政でしかるべき支援は必要。ただし、芦北はまだ町営タクシーをするには早いと思う。民間が民間として成り立つような支援を行うべき。 ・観光客の移動の手段としてもキーポイントとして考えている。

④住民生活課

各種移動支援の実施状況	・吉尾地域の吉尾温泉診療所大岩出張所が受診者減少により休診したため、大岩出張所に通院していた患者を対象に吉尾温泉診療所までの搬送を行っている。 ・利用者は自らバスへの乗り降りができる方で、主に70～80歳代の方。1回当たり4～5人の乗車がある。 ・通院先で他の用事を済ませることに限っては、郵便局やお店による可能性はあるが、運行便数が少ないため帰る手段がなくなる。
移動支援の今後の展開や方向性	・出張所休診という理由があって始めた事業なので、現状のまま無償事業として継続していく。 ・ルート拡大は今後あり得るが、せいぜい内木場ルートを延長しての運行くらい。 ・あくまで吉尾温泉診療所に通院する患者の地域のための運行。新規ルートは増やさない。
保有車両の活用可能性の有無	・運行は診療所に派遣ドクターのやってくる火曜日と水曜日のみで、そのほかの曜日については、車両は空いているが、県の補助金も入っている事業のため、目的外利用が可能かどうかかわからない。
その他公共交通に関する意見やニーズ等	・今の事業は吉尾診療所の患者送迎のために行っている事業で、そのほかに運行事業を行うことはない。

⑤福祉課

各種移動支援の実施状況	・在宅障害者の自宅から事業所までの移動を支援するため、輸送サービス事業というよりは介助・同行サービスを目的とした「障害者移動支援事業」を実施。（H27年以降、対象者だった方が入院しているため実績がない事業） ・町が10人乗り車両のリース料と保険料を負担して、「福祉バス運行事業」を社会福祉協議会に委託し実施している。民間バスに御立岬まで行く路線がないため、町民の温泉利用を促す福祉的な意味合いでスタートした事業。 ・介護予防拠点事業として各拠点において高齢者体力づくり教室を実施しており、開催時に社協職員が10人乗り自動車各地区の集合場所へ送迎
移動支援の今後の展開や方向性	・高齢者は外に出た方が元気なので、外に出る仕掛けが行政として必要。買物、通院、銀行への移動手段がないため、福祉的な外出をしたついでに、そのような別目的の移動ができるようにしていけるといいと思う。
保有車両の活用可能性の有無	— (運行は月火木の週3日で、未稼働日は社協車庫に車両を駐車。)
その他公共交通に関する意見やニーズ等	—

4-4 芦北町自動運転サービス実証実験より得られたニーズ

- 平成29年度に実施した道の駅「芦北でこぼん」を拠点とした実証実験結果を基に、自動運転サービスへのニーズやビジネスモデル案等に関するヒアリングやワークショップを実施。各分野にてニーズが確認された一方、他公共交通機関との連携などの改善点や既存公共交通との役割明確化といった課題が指摘された。
- 平成30年度も引き続き実証実験を実施予定であり、実証実験を通じて得られたニーズや問題点等を、本町の地域公共交通へ反映していく事が重要となる。

【公共交通全般に関するニーズ】

- 街中の周遊や家から停留所までの移動に対し、自動運転の活用ニーズ
- 但し、他公共交通機関との接続の強化や役割分担の明確化が必要

【買い物に関するニーズ】

- 通院や介護福祉利用後、スーパーや道の駅、金融機関に立ち寄るニーズが高い。
- 買い物後の荷物持ち帰りへの負担

【福祉・医療に関するニーズ】

- 現状では、独自の送迎サービスを複数の病院が実施している。
- 自動運転サービスの活用にあたっては、「朝早い便の設置」、「肥薩おれんじ鉄道やふれあいツクールバスとの乗継利便性への配慮」が必要

【観光に関するニーズ】

- 自動運転サービス活用にあたってはガイドによる案内など町の良さをPRする必要がある。
- スカイドームや社会教育センターで週末に開催されるイベントへの参加ニーズは高いが、高齢者には移動が不便

【物流に関するニーズ】

- 道の駅やヒラキでは配送サービスを実施しており配送に対するニーズは高い。
- 自動運転による弁当宅配サービスは衛生上の問題を不安視する声が多く、要改善
- 自動運転を活用した配送サービスのニーズはあるが、購入商品の自宅配送要望に応えるためには他のシステム（サービス）との組み合わせが必要
- 自動運転を活用した集荷サービスは今後必要となる。



平成30年度、上記のニーズやビジネスモデル検証に向けた実証実験を実施。

→実証実験を通じて得られたニーズや問題点等を、本町の地域公共交通へ反映

5. 計画の基本方針

5-1 芦北町の公共交通の課題

●前項までに整理した地域や公共交通の現状や地域のニーズ、さらには芦北町の今後のまちづくりを踏まえると、芦北町の公共交通が今後解決すべき課題として『町民の外出実態に合致した公共交通網の構築』、『交通資源の最大限活用による効率的・効果的な公共交通サービスの提供』、『街なかのにぎわいづくりや町外・県外との交流促進等に寄与する公共交通』、『他分野との連携による公共交通の利用促進』の5点を設定

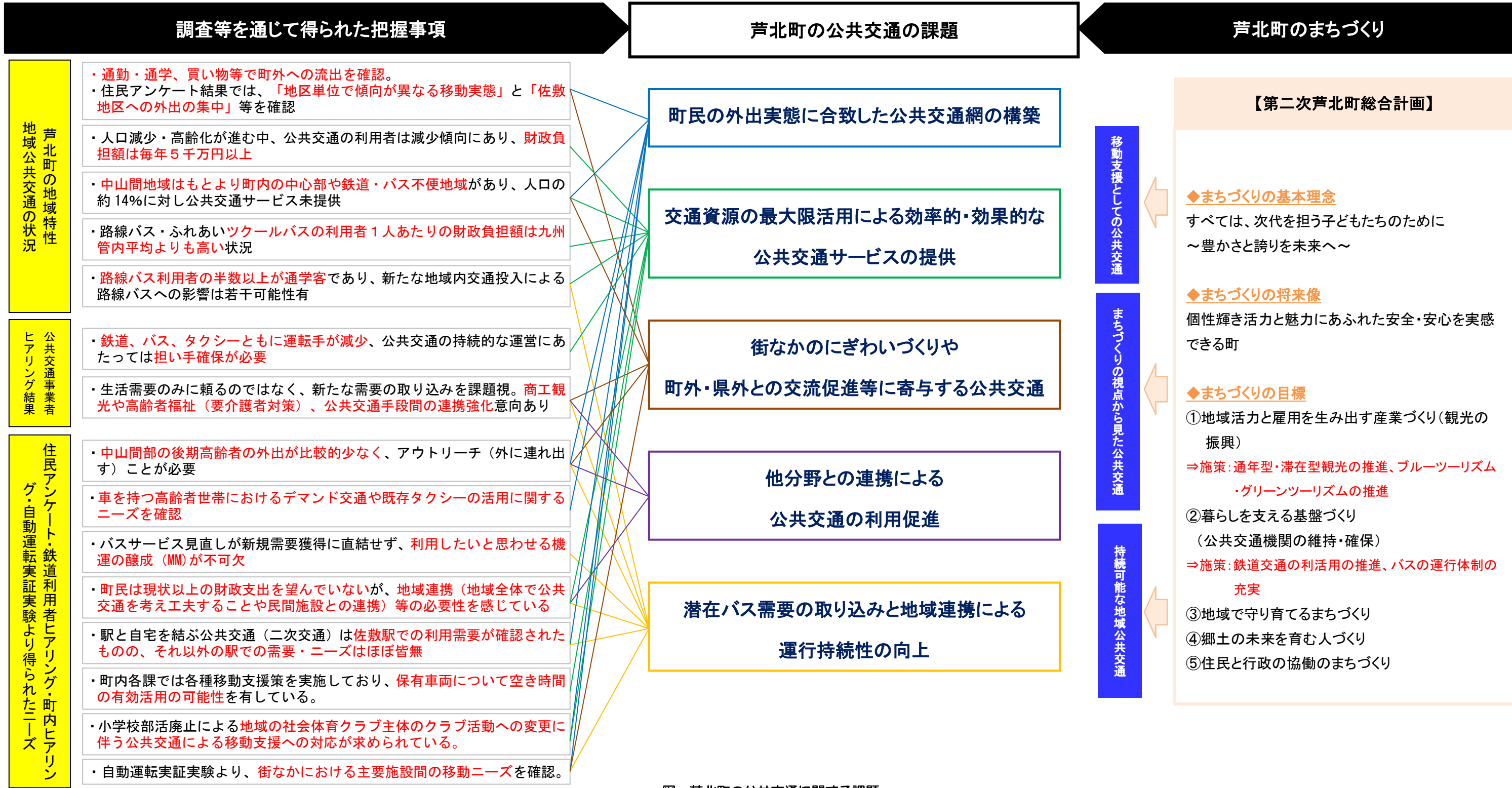


図 芦北町の公共交通に関する課題

5-2 芦北町の公共交通の課題を踏まえた公共交通の主な問題点

前項にて設定した芦北町の公共交通の課題を踏まえると、現状の芦北町の公共交通の抱える問題点として、以下の点が挙げられる。

問題点 1

現状の公共交通に関する町民からの不満や移動ニーズへの対応

- 町民アンケート調査の結果、現状のバスに関し「運行ダイヤ（運行本数・運行時間帯）」や「バス停の遠さ」、「バス待ち環境」について、問題点として指摘している。
- また、自動運転実証実験時に実施したワークショップなどによると、中心地域内の主要施設間の移動（病院や買い物施設間など街中における施設間移動）について移動ニーズがあることが確認されている。
- 今後の公共交通については、これまでに把握した町民の各種意見や生活行動における移動ニーズ等を踏まえた改善や見直しが求められる。

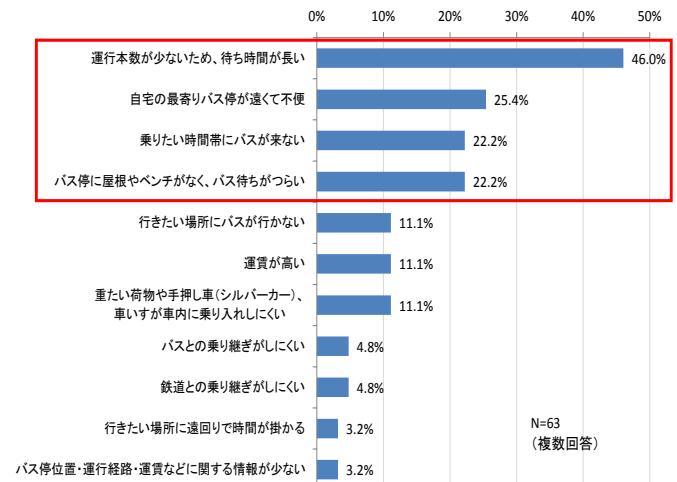


図 見直しがなされたら「今すぐ利用する」回答者のバスの問題点

問題点 2

公共交通不便地域の存在

- 本町では町の西部・東部を縦断する鉄道や国道3号を運行する民間路線バスに加え、町中心部-中山間部を連絡する「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」を運行、その結果、町内各地域をある程度網羅する形で公共交通が運行されている。
- しかしながら、現状においても、町中心部周辺で約5%、中山間部などで約7%と、全体で町内の10%以上が交通不便地域に居住している状況となっている。
- 今後の公共交通については、これら地域の居住者の公共交通利用ニーズを勘案しつつ、残存する公共交通不便地域の解消に向けた見直しが求められる。

問題点 3

ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの運行区間の重複

- 現状、中山間部においては、「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」の2種類の公共交通が運行している状況である。
- その中で、一部の区間については「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」が重複して運行、非効率な運行状況となっている。
- 今後の公共交通については、これら重複区間の見直しを図り、効率的な運行を確保していく事が求められる。

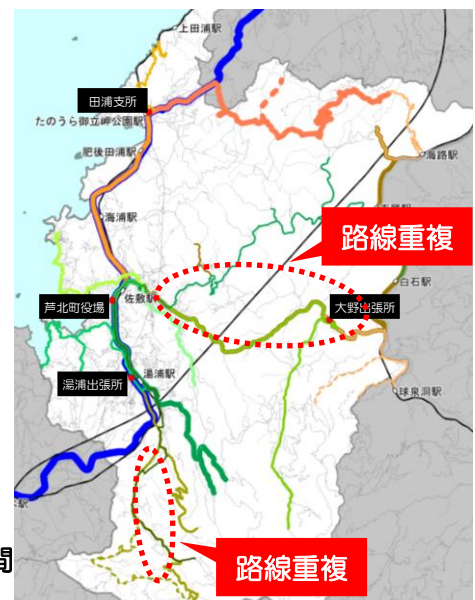


図 ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの重複区間

問題点 4

路線間の利用及び財政負担の格差の顕在化（ふれあいツクールバス）

- 現在、中山間部を運行している「ふれあいツクールバス」は7路線運行しているが、1便当たりの利用者数を見ると、大野線や古石線など5人以上の利用を示す路線がある一方、鶴木山線や田川線など1人前後の利用に留まる路線もみられる。
- その結果、利用者1人あたり財政負担額をみると、鶴木山線や田川線では千円以上の財政負担を示しているなど、運行効率性において路線格差が生じている状況である。
- 今後の公共交通については、これら路線間の格差を是正し、効率的な運行を確保していく事が求められる。

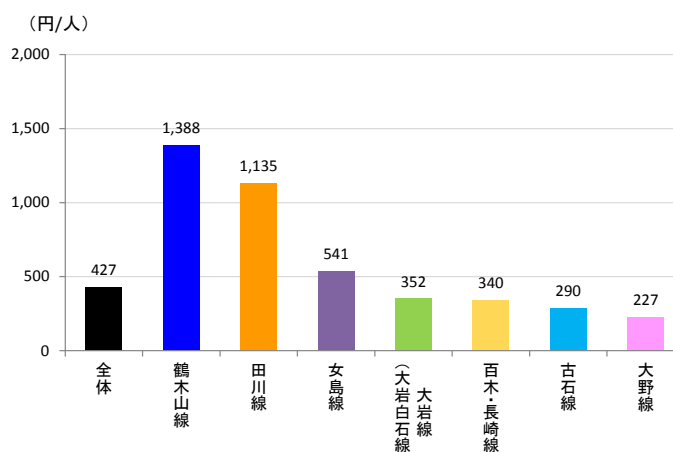
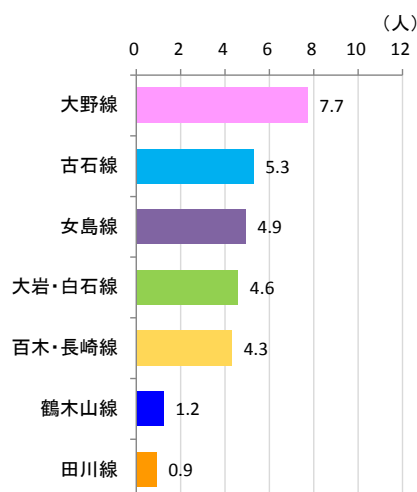


図 1 便あたりの利用者数（H29）

図 利用者1人あたり財政負担額（全体・路線別）

問題点 5

ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの料金格差の存在

- 前述に示した通り中山間部の交通不便地域を「ふれあいツクールバス」、「乗り合いタクシー」の2種類の公共交通機関が運行しているが、現状の料金体系を見ると、乗り合いタクシーが有料（150～300円）で運行しているのに対し、ふれあいツクールバスは無料で運行しており、路線間で利用料金の格差が生じている状況となっている。
- 今後の公共交通については、これら路線間の料金格差を是正していく事が求められる。

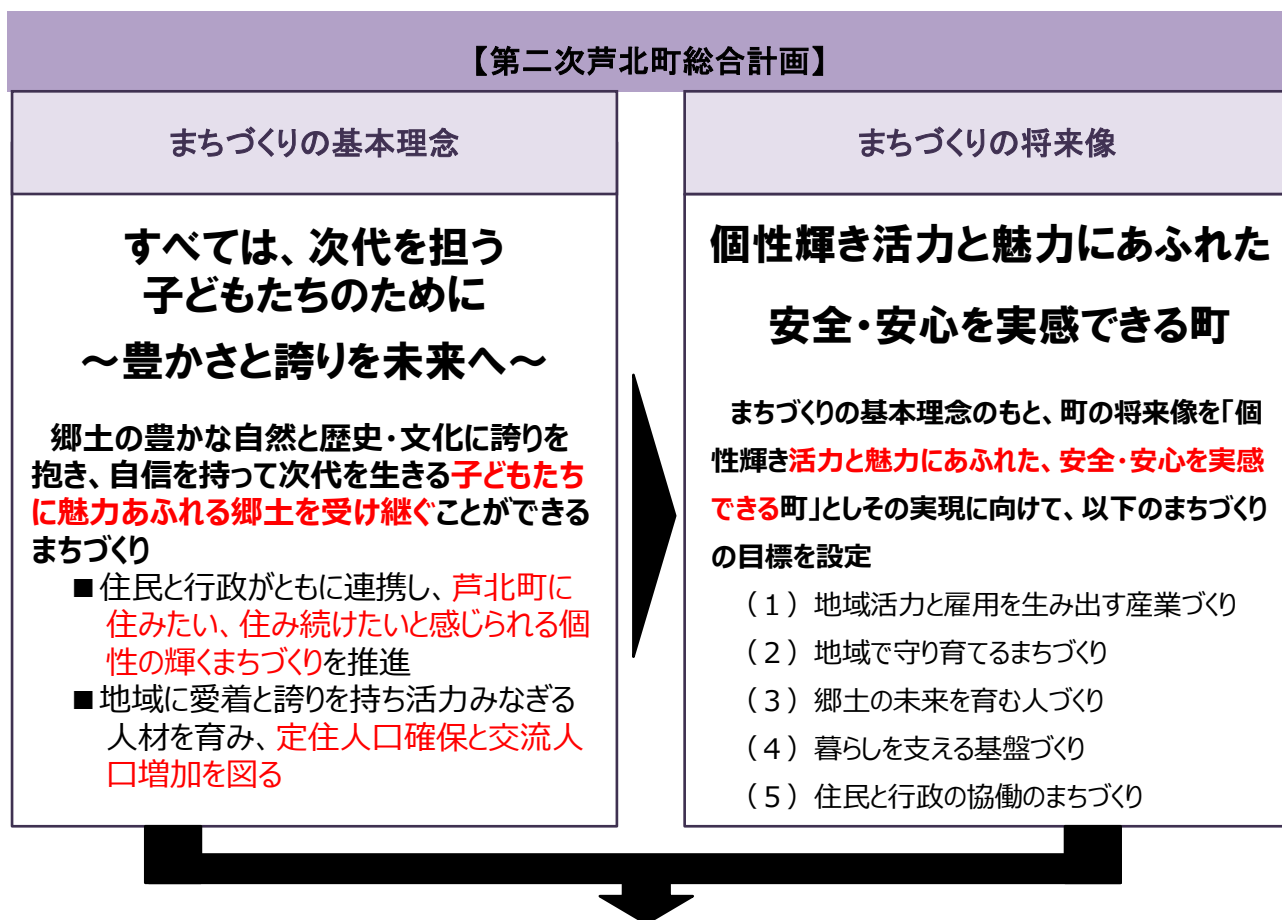
問題点 6

公共交通間の乗り換え利便性の低さ

- 本町には鉄道、路線バス、ふれあいツクールバス、乗り合いタクシーがそれぞれ運行しているが、それぞれの乗継利便性については、例えば鉄道とふれあいツクールバス間では、待ち時間が大きくなる路線・時間帯が一部あるなど接続性に問題を有しており、町民アンケート調査における公共交通の問題点（前項問題点1参照）においても、「バスとの乗継」、「鉄道との乗継」に関しても一定の指摘が見られる状況となっている。
- 今後の公共交通については、公共交通間の接続性を高めるとともに、待ち環境の向上を図るなど、乗継利便性を高めていく事が求められる。

5-3 芦北町における公共交通の基本方針

●本町におけるまちづくりの基本理念や将来像、さらには、公共交通の課題等を踏まえ、芦北町の地域公共交通の基本方針を以下に設定。



芦北町の地域公共交通の基本方針

まちづくりの基本理念となる「すべては、次代を担う子どもたちのために～豊かさと誇りを未来へ～」を尊重し、まちづくりの将来像となる「個性輝き活力と魅力にあふれた安全・安心を実感できる町」の実現に向け、「『**町内の移動を支える**』、『**町内外の移動を支える**』、『**町の活力向上を支える**』、**安全・安心で将来的に持続可能な地域公共交通の構築**」を目指す

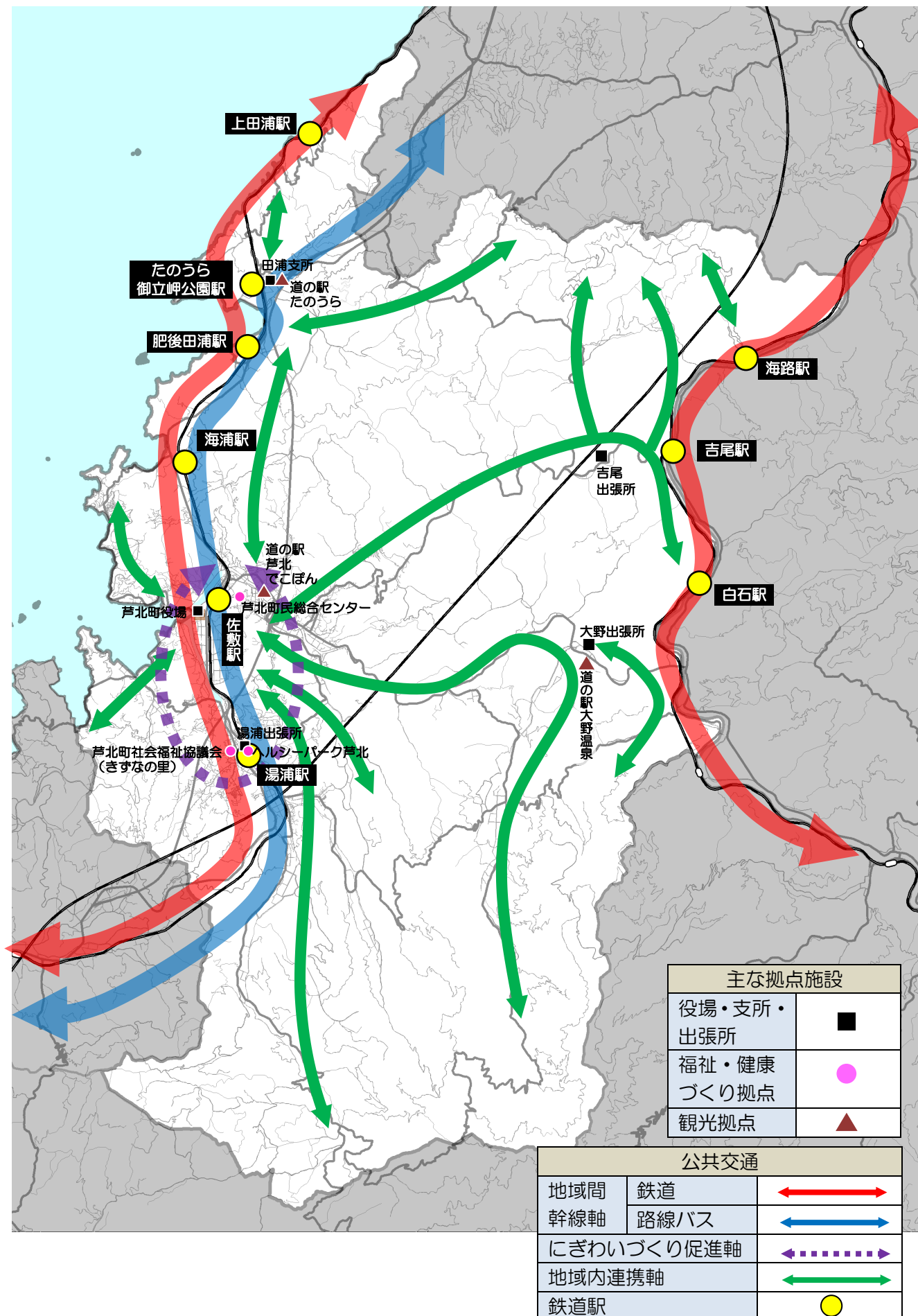
- 町内の移動を支える：町民の移動ニーズを踏まえ日常生活に必要な移動手段を確保することにより、居住性を向上し定住を支える
- 町内外の移動を支える：地域間移動手段を確保することにより、周辺地域との交流を維持・促進し、交流人口増加を支える
- 町の活力向上を支える：町内・町内外への移動手段を確保し、町民の各種活動を維持・促進することにより、町の元気や活気を生み出す

5-4 公共交通の役割と方向性

- 芦北町の地域公共交通の基本方針を踏まえ、本町のまちづくりにおける公共交通の役割と方向性を以下に設定する。

機能分類	機能ごとの役割と今後の方向性	
地域間 幹線軸	○複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区拠点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、町民・交流者の都市活動を支える。	
	○需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。	
	鉄道	【役割】 ○主要都市間を結ぶ移動の基幹公共交通軸となる。 ○地域の幹線として、地域住民や地域外からの通勤者等の通勤・通学や買い物・通院・私用等の日常生活を支える役割を担う。 ○地域外から芦北町に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。 【今後の方向性】 ○地域住民の日常生活や観光等における移動利便性の確保や利用環境の向上
	路線バス (広域幹線)	【役割】 ○鉄道駅や道の駅といった主要拠点を連絡し、都市拠点と地区拠点を繋ぐ利便性を備えた広域幹線軸となる。 ○地域外から芦北町に観光客・交流者を呼び込む役割を担う。 ○町内の地区拠点間の移動を担う定時性、速達性のある大量輸送機関 【今後の方向性】 ○地域住民の日常生活や観光等における移動利便性の確保や利用環境の向上
にぎわい づくり 促進軸	新規交通	【役割】 ○人口集積地と各種拠点（商業・医療など）、鉄道駅などを結び、佐敷地区への外出と回遊の利便性を高め、まちのにぎわいづくりに寄与する軸としての役割を担う。 【今後の方向性】 ○市街部の回遊性向上及び市街部周辺の交通不便地域解消に向けた新たな公共交通サービスの運行
地域内 連携軸	ツクールバス 乗り合いタクシー	【役割】 ○中山間部の生活交通を支える軸となる。 ○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し地域間幹線軸やにぎわいづくり促進軸へ接続することで町中心部への移動を可能とする。 【今後の方向性】 ○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、住民協働型の公共交通を目指す。 （車両や運行形態は、地域特性や移動需要、貨客混載の可能性等を検証した上で、適宜判断する。）
フレキシブル 交通	タクシー	【役割】 ○タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。 ○鉄道やバスで対応困難な地域でも対応可能な「機動性の高い公共交通」としての役割を担う。 【今後の方向性】 ○365日のドアツードア輸送サービスとして、きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（高齢者、障がい者、子育て世代の方、来訪者など）への対応に向けた運行

<公共交通ネットワークイメージ>



6. 計画の目標及び目標達成に向けた施策・実施主体

6-1 計画の目標の設定

●芦北町の地域公共交通の基本方針の実現に向けた目標として、以下の3点を設定する。

芦北町の地域公共交通の基本方針

まちづくりの基本理念となる「すべては、次代を担う子どもたちのために～豊かさ誇りを未来へ～」を尊重し、まちづくりの将来像となる「個性輝き活力と魅力にあふれた安全・安心を実感できる町」の実現に向け、『**町内の移動を支える**』、『**町内外の移動を支える**』、『**町の活力向上を支える**』、**安全・安心で将来的に持続可能な地域公共交通の構築**を目指す

- 町内の移動を支える：町民の移動ニーズを踏まえ日常生活に必要な移動手段を確保することにより、居住性を向上し定住を支える
- 町内外の移動を支える：地域間移動手段を確保することにより、周辺地域との交流を維持・促進し、交流人口増加を支える
- 町の活力向上を支える：町内・町内外への移動手段を確保し、町民の各種活動を維持・促進することにより、町の元気や活気を生み出す

目標 1: 高齢者をはじめとした交通弱者の移動を支える地域公共交通の構築

- ・本町では、中山間地域は基より中心地周辺においても交通不便地域が存在している状況であり、町民の移動、特に高齢者をはじめとした移動手段を持たない交通弱者の日常的な移動を支える地域公共交通を構築する事を目指す。

目標 2: 利便性を高めつつ効率性を向上した地域公共交通の構築

- ・本町の公共交通利用者数は減少傾向であり、町民の移動実態に即した公共交通ネットワークの改善など利便性の向上を図りつつ、増加の一途をたどる公共交通への負担額を低減し、利便性と効率性を両立した地域公共交通の構築を目指す。

目標 3: 住民との協働を通じた地域公共交通に対する地域意識の醸成

- ・地域住民への積極的な情報発信や協働を通じ、「公共交通を利用し、地域で公共交通を守る」意識を醸成し、町民と行政、交通事業者が一体となり公共交通を将来的に維持、発展していく事を目指す。

6-2 目標値の設定

●各目標の達成状況を確認する為の数値目標を、以下に設定した

目標 1:高齢者をはじめとした交通弱者の移動を支える地域公共交通の構築

数値目標

●町内の公共交通カバー率（対人口比）
目標値 [H35 年 (2023 年)] 概ね 100% 【現況値：88% [H30 年 (2018 年)]】

＜目標設定の考え方＞

町中心部周辺地域や山間部に残存する交通不便地域について、新規公共交通の運行や既存公共交通の見直しにより、可能な限り不便地域解消に近づけることを目標に設定

数値目標

●ふれあいツクールバスの年間利用者数
目標値 [H35 年 (2023 年)] 40,500 人/年 【現況値：40,478 人 [H30 年 (2018 年)]】

＜目標設定の考え方＞

年々人口が減少している状況の中、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数を確保することにより、最低限、現状程度の利用者を確保することを目標に設定

目標 2:利便性を高めつつ効率性を向上した地域公共交通の構築

数値目標

●ふれあいツクールバスの利用者 1 人あたり財政負担額
目標値 [H35 年 (2023 年)] 390 円/人未満 【現況値：422 円/人 [H30 年 (2018 年)]】

＜目標設定の考え方＞

サービス水準の維持・向上を確保しつつ運行を効率化するとともに、無料運行改善による料金収入を確保することにより、利用者を現状程度確保することを踏まえ、5 年間で 1 割程度改善していく事（九州平均レベルまで改善していく事）を目標に設定

数値目標

●公共交通に満足している割合
目標値 [H35 年 (2023 年)] 50%以上 【現況値：32.7% [H28 年 (2016 年)]】

＜目標設定の考え方＞

効率性を担保しつつ、公共交通の利便性向上を図ることにより、地域住民が町の取組として「公共交通の維持・利用促進」に満足（満足・やや満足）と感じる割合について、町民の半数を確保することを目標に設定

目標 3:住民との協働を通じた地域公共交通に対する地域意識の醸成

数値目標

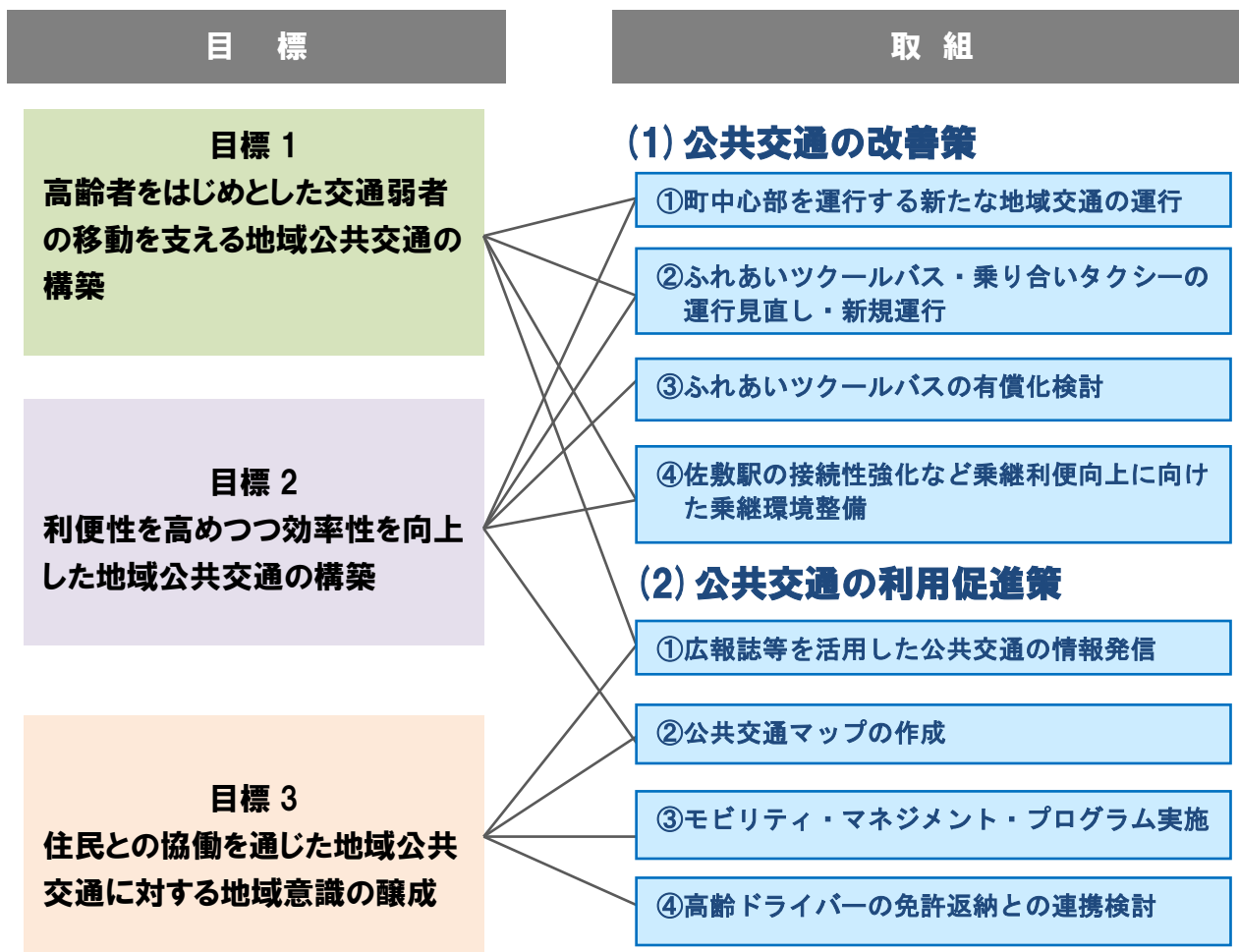
●公共交通の維持を重要と感じる割合
目標値 [H35 年 (2023 年)] 65%以上 【現況値：55.6% [H28 年 (2016 年)]】

＜目標設定の考え方＞

公共交通の利便性向上や利用促進策による利用機会の増加を図るとともに、認知度や理解度を深める各種施策を実施することにより、地域住民が町の取組として「公共交通の維持・利用促進」を重要（重要・やや重要）と感じる割合を年 2%程度向上することを目標に設定

6-3 目標を達成するための施策及び取組の実施時期と実施主体

●各目標の達成に向けた具体的な施策・取組として、以下を設定した。



■公共交通のサービス見直し

町中心部を運行する新たな地域交通の運行

①目 的

主要施設間を連絡し町中心部の活性化を図る事、また、関連して町中心部周辺に存在している交通不便地域の解消の為、町中心部を運行する新たな地域交通を導入する。

②取り組み内容など

- ・佐敷～湯浦地区に立地している駅や商業施設、病院、官公庁などの主要施設や残存している交通不便地域を網羅する形で運行。
- ・具体的な運行手法については、「タクシー車両を活用した運行」や、「路線バスの路線見直しによる運行」、「ふれあいツクールバスの起終点見直しによる運行」などが想定され、今後交通事業者との協議を踏まえ最終的に決定。
- ・利用料金については、他の公共交通機関とのバランスを踏まえつつ設定。
(運行イメージは次項参照)

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
			実施（評価等を毎年実施）		

ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行見直し・新規運行

①目 的

現在運行しているふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行形態を見直すことで、利便性向上を図るとともに効率化を確保する。

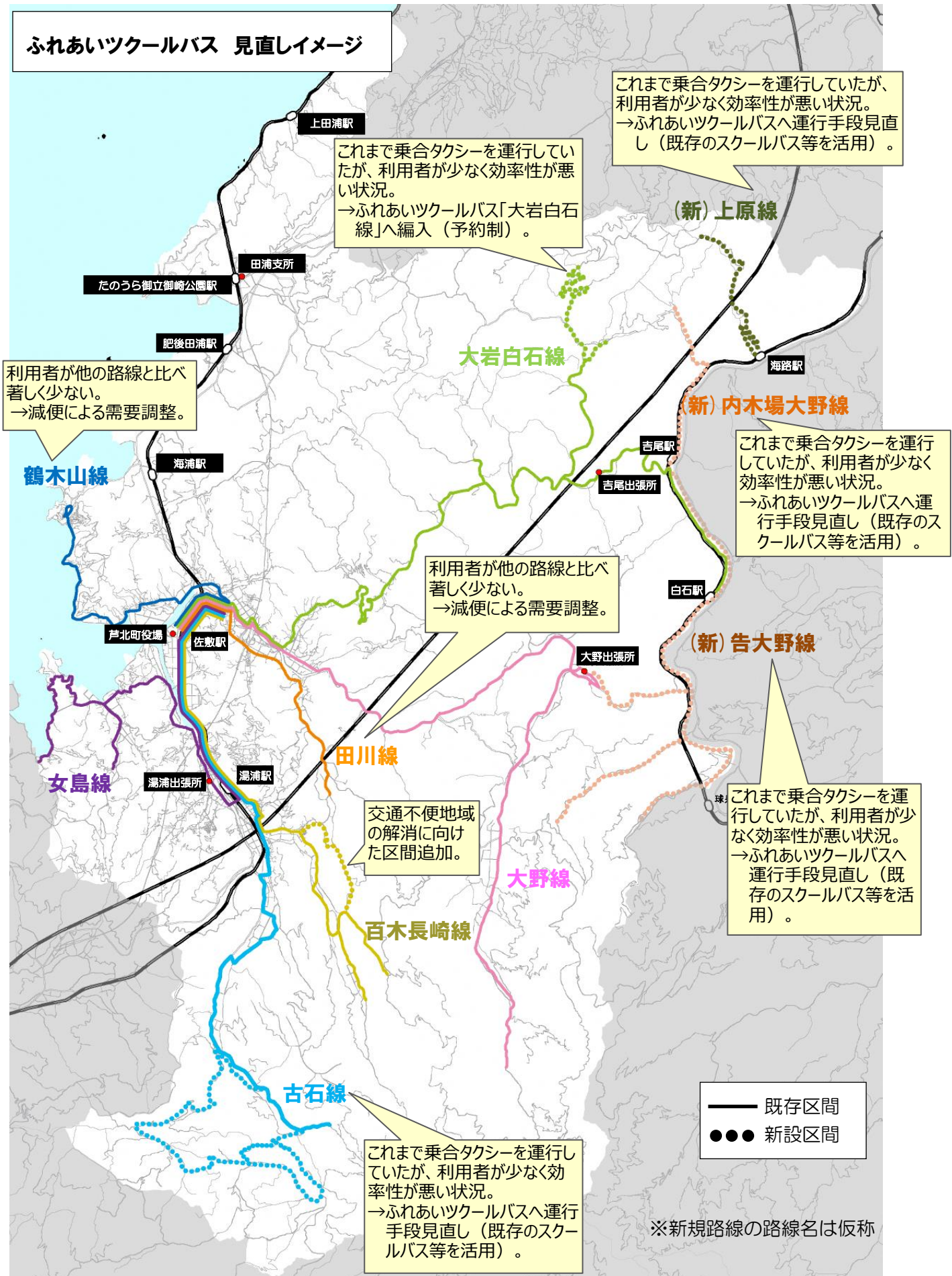
②取り組み内容など

- 現状のふれあいツクールバスは、路線によって利用状況に差異がみられるとともに、ふれあいツクールバスと乗り合いタクシーの区間の重複、鉄道との接続性の問題を有しているため、すべての路線を対象に、乗降者数の実態や町民等利用者の意見・ニーズ等を踏まえつつ以下の見直しを図る。
 - ・運行ダイヤの見直し（時刻見直し、増減便 など）
 - ・運行ルートの見直し
 - ・運行形態の見直し（乗り合いタクシーからふれあいツクールバスへの変更等）
 - ・交通不便地域への新規運行 など
- (改善 運行イメージは次項参照)

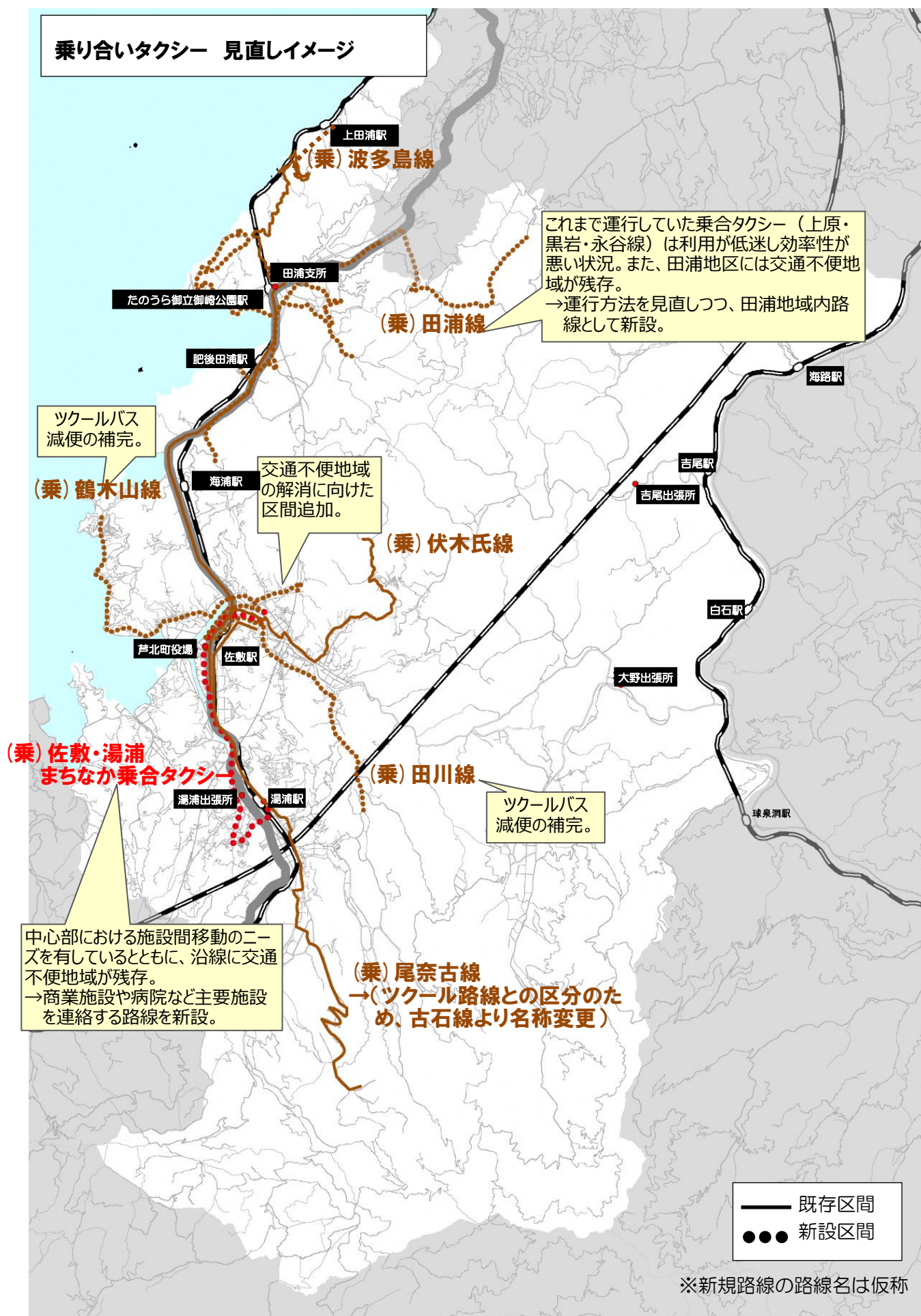
③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
			実施（評価等を毎年実施）		

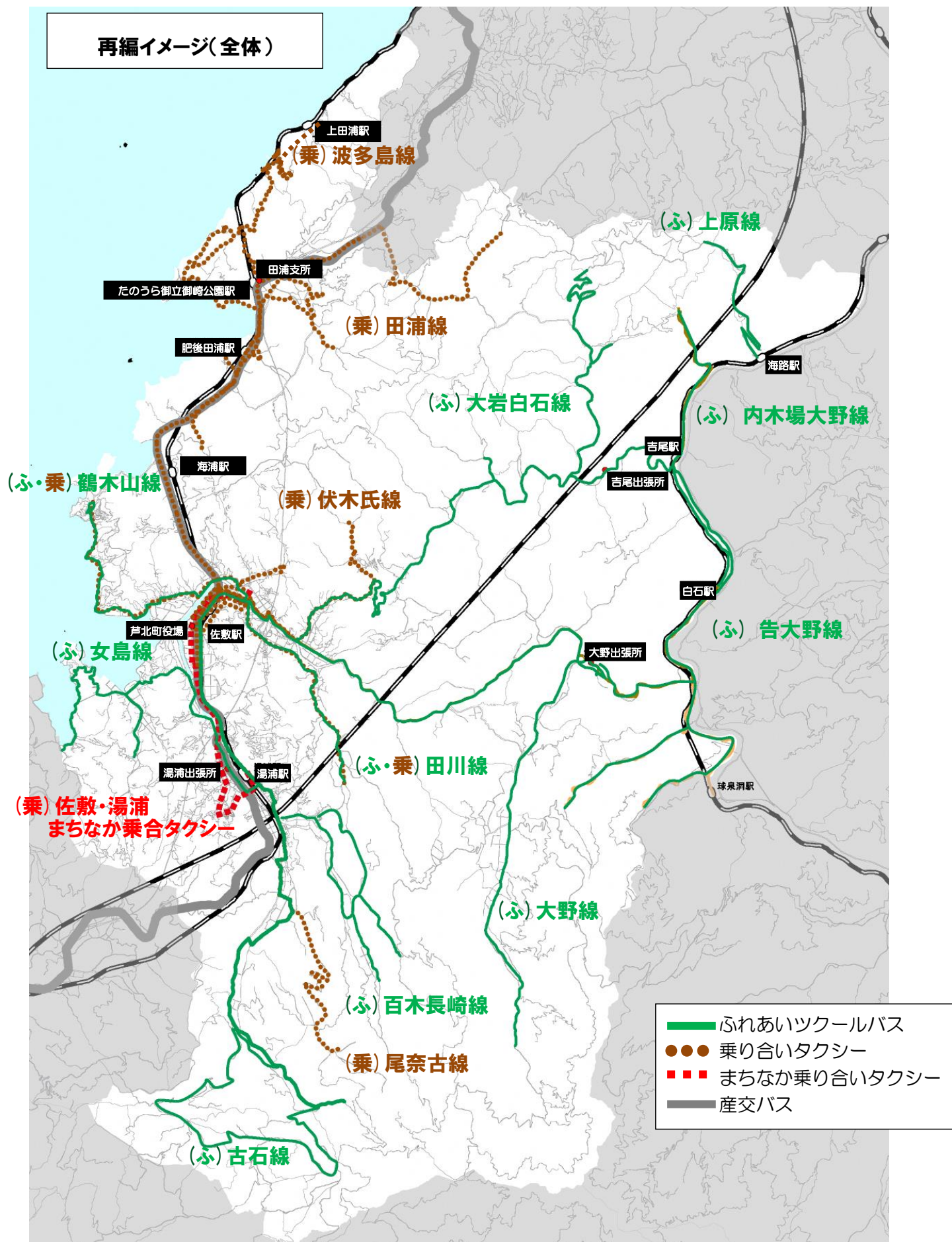
ふれあいツクールバス 見直しイメージ



乗り合いタクシー 見直しイメージ



再編イメージ(全体)



ふれあいツクールバスの有償化検討

①目的

現在無償で運行しているふれあいツクールバスの有償化の導入を図る。

②取り組み内容など

- ・現在ふれあいツクールバスは無償で運行しており、類似地域を有償で運行する乗り合いタクシーとの料金的な不整合が生じている。
- ・また、運行収支の改善も踏まえ、ふれあいツクールバスの有償化を図る

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
	実施（評価等を毎年実施）				

佐敷駅の接続性強化など乗継利便向上に向けた乗継環境整備

①目的

鉄道との交通結節点となる佐敷駅にて、ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーとの乗継利便性向上を図る。

②取り組み内容など

- ・乗り継ぎ利便性向上に向けた運行ダイヤ見直し
- ・佐敷駅における待ち環境の充実
- ・乗り継ぎに関する情報発信
- ・佐敷駅前に 2020 年整備予定の「（仮）総合コミュニティセンター」の乗継拠点化

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
	実施（評価等を毎年実施）				

■公共交通の利用促進策

広報誌等を活用した公共交通の情報発信

①目的

公共交通の利用状況を定期的に町民に報告することで、地域公共交通の利用促進や、公共交通を「創り、守り、育てる」意識の醸成を図る。

②取り組み内容など

- 町の広報誌やホームページ等を活用し、ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーや路線バス、鉄道等の地域公共交通の各種情報や利用状況を広く発信・周知する。

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町	実施				

公共交通マップの作成

①目的

公共交通に関する詳細な情報を提供することにより、公共交通利用者の利便性の向上や公共交通の認知度の向上を図る。

②取り組み内容など

- バスや鉄道、乗り合いタクシーなど公共交通の路線図や時刻表等を記載した「公共交通マップ」を作成し、各公共交通機関の利用方法や乗り継ぎ等をわかりやすくすることで利用促進を図る。

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町	検討				
	実施（評価等を毎年実施）				

モビリティ・マネジメント・プログラム実施

①目 的

町民の公共交通に対する認知度向上や定着化を図るとともに、利用促進につなげる。

②取り組み内容など

- 町民が公共交通の現状を理解する事、また、利用してみようという意識を少しでも持つことが、公共交通を維持しようという機運の醸成につながる。そこで、「公共交通マップ」や「公共交通の利用報告」等の公共交通利用促進資料を活用して、地域住民（特に高齢者）を対象としたモビリティ・マネジメント施策を推進し、公共交通の利用促進を図る。

※モビリティ・マネジメント（Mobility Management、略称MM）とは、地域住民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者、芦北町地域公共交通会議	検討				
		実施			

高齢ドライバーの免許返納との連携検討

①目 的

高齢ドライバーの交通事故防止等に向け免許返納を促進するとともに、高齢者の公共交通の利用促進を図る。

②取り組み内容など

- 運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、回数券の提供などの支援を行うことにより、公共交通の利用に向けた働きかけを実施する。

③実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35 (2023)
芦北町、交通事業者	検討				
		実施			

7. 目標達成に向けたマネジメント

7-1 マネジメントの進め方

5か年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概 要
大きなPDCAサイクル	計画期間（5か年）	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎 年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

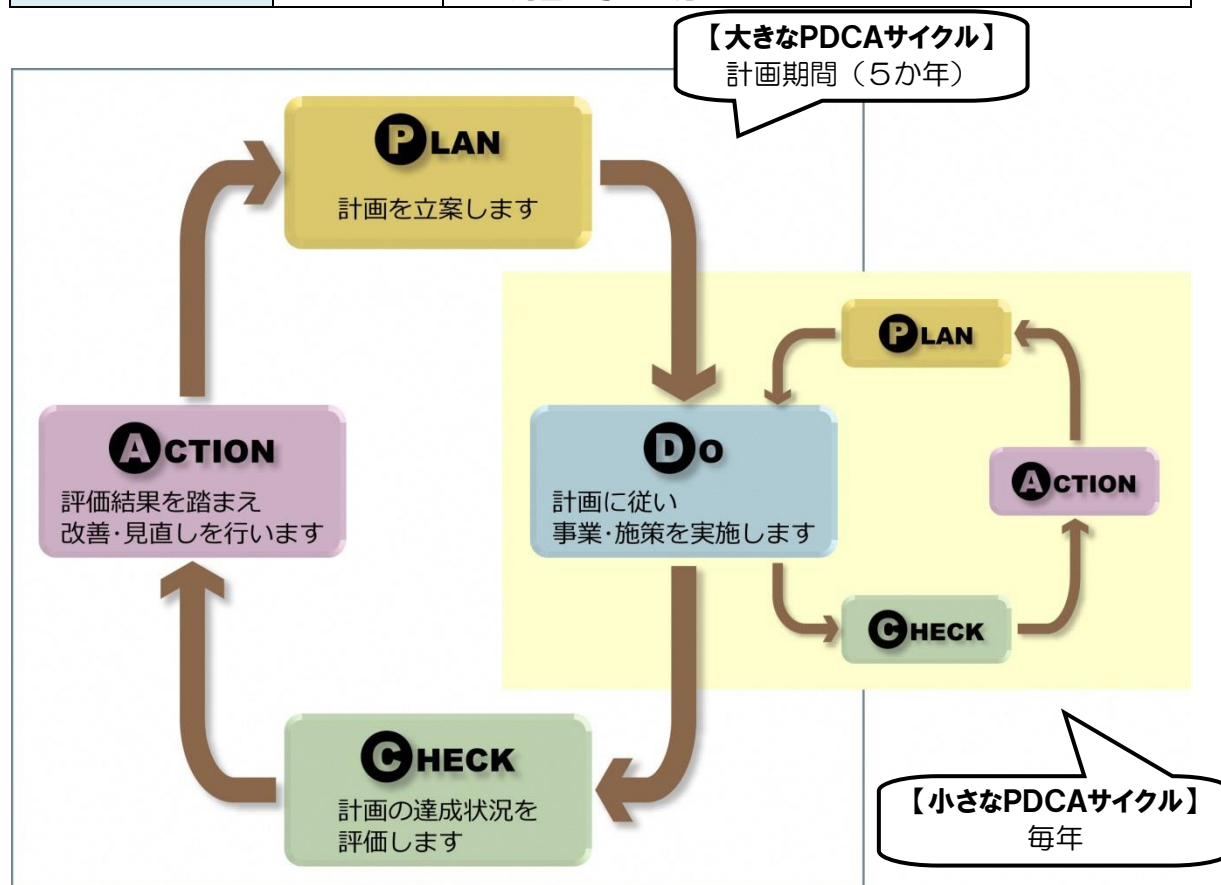


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	・地域公共交通網形成計画の策定	・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D（実行）	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C（評価）	・各種施策の実行による、町民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A（改善）	・地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

7-2 マネジメント推進体制

- 芦北町における地域公共交通をマネジメント（管理）する主体は、「芦北町地域公共交通会議」となる。
- マネジメントにおいては、住民と行政がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とする。
- なお、「行政」の推進体制については、公共交通担当部局はもとより、教育部門・福祉部門、観光部門など、関係各部署が連携して交通マネジメントを推進していく。

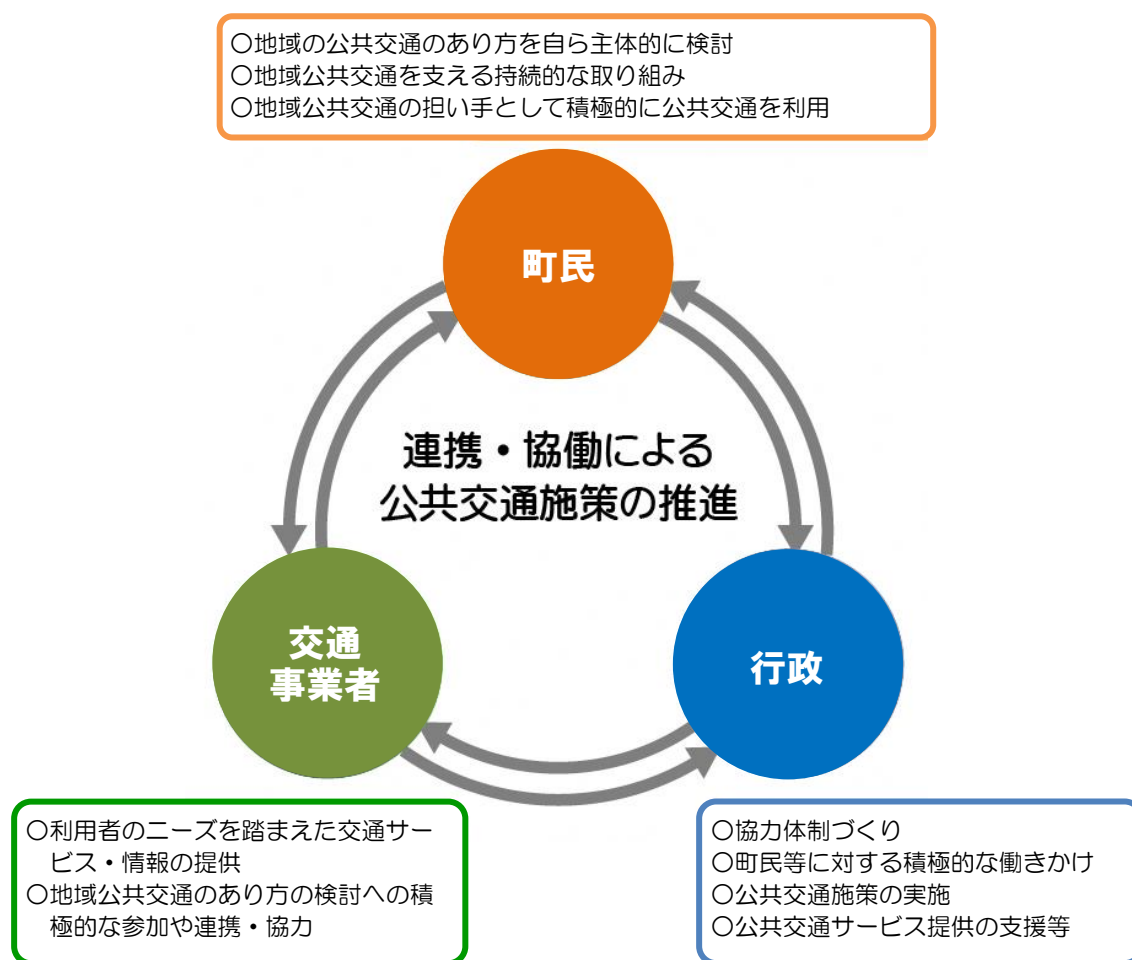


図 芦北町における地域公共交通の推進体制