芦北町地域公共交通計画

令和６年３月

芦　北　町

芦北町地域公共交通計画

目　次

頁

1. 計画の概要 1

1.1. 計画の背景と目的 1

1.2. 計画の位置づけ 1

1.3. 計画の区域・期間 2

2. 上位・関連計画 3

2.1. 上位計画 3

2.2. 関連計画 5

3. 芦北町の現状 7

3.1. 芦北町の概況 7

3.2. 人口特性 11

3.3. 移動特性 13

3.4. 主要施設分布 17

4. 地域公共交通の現状 18

4.1. 地域公共交通の概況 18

4.2. 周辺市町と連絡する幹線公共交通（鉄道・路線バス） 19

4.3. 町内々の公共交通（ふれあいツクールバス・乗合タクシー） 22

4.4. 地域公共交通の連携状況 26

5. 地域公共交通の利用状況、町民ニーズ 30

5.1. 各種調査の概要 30

5.2. 住民アンケート 32

5.3. 地域公共交通に関する行政区長の意見 39

5.4. ふれあいツクールバス利用者、乗務員の意見 41

5.5. 公共交通事業者・福祉事業者の意見 48

6. 地域公共交通の問題点・課題整理 50

6.1. 地域公共交通の問題点 50

6.2. 地域公共交通の課題 52

7. 地域公共交通の基本方針 53

7.1. 芦北町がめざすまちの将来像 53

7.2. 地域公共交通が果たすべき役割 54

7.3. 基本的な方針 55

8. 目標を達成するための具体施策、指標 58
8.1. 前計画の目標の達成状況と継続課題 58
8.2. 計画の目標・目標指標 60
8.3. 実施事業の体系および内容 61
8.4. 具体的施策の進捗管理・評価 68
9. 計画の推進体制 69
9.1. 事業スケジュール 69
9.2. PDCA サイクルによる継続的な改善 70
9.3. 計画の推進体制 71

1.計画の概要

1.1.計画の背景と目的

芦北町では、公共交通の役割分担を明確化し、地域の実情に即した交通体系の再構築、まちづくりの観点を踏まえた交通施策を講じることを目的に平成 31 年３月に「芦北町地域公共交通網形成計画」を策定しました。

その後、令和２年から続いた新型コロナウイルス感染症や令和２年７月に芦北町を襲った豪雨災害により町民の外出機会が減少するなど、芦北町の地域公共交通を取り巻く状況は日々変化しています。

前計画「芦北町地域公共交通網形成計画」が令和５年度末で期限を迎えることもあり、令和２年の地域公共交通活性化再生法の改正を踏まえた新たな法定計画として「芦北町地域公共交通計画」を策定します。

本計画「芦北町地域公共交通計画」は、芦北町の公共交通の現状と課題を整理し、町民や利用者のニーズ、まちの活性化の観点を踏まえ、前計画「芦北町地域公共交通網形成計画」の内容を拡充させ、地域公共交通の取り組みをさらに促進していくことを目的とします。

1.2.計画の位置づけ

上位計画である芦北町総合計画（第２次）を踏まえ、第２期芦北町まち・ひと・しごと創生総合戦略をはじめとする関連計画との整合性を図り、熊本県地域公共交通計画と連携した計画策定を行います。

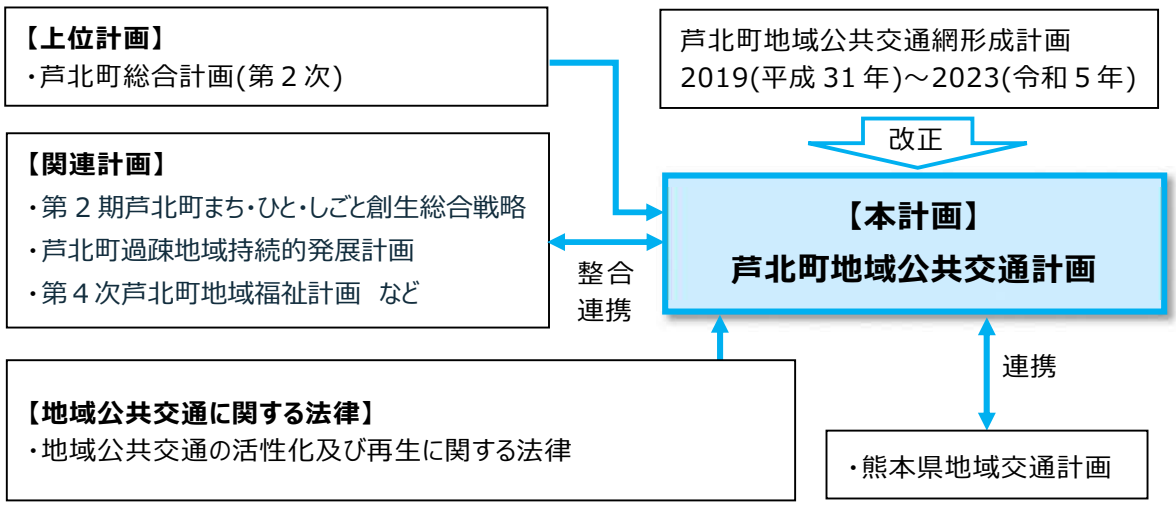


図 1-1　本計画と上位・関連計画との関係

1.3.計画の区域・期間

本計画の対象区間は、芦北町全域とします。

計画期間は 2024（令和６）年度から 2028（令和 10）年度までの５年間です。

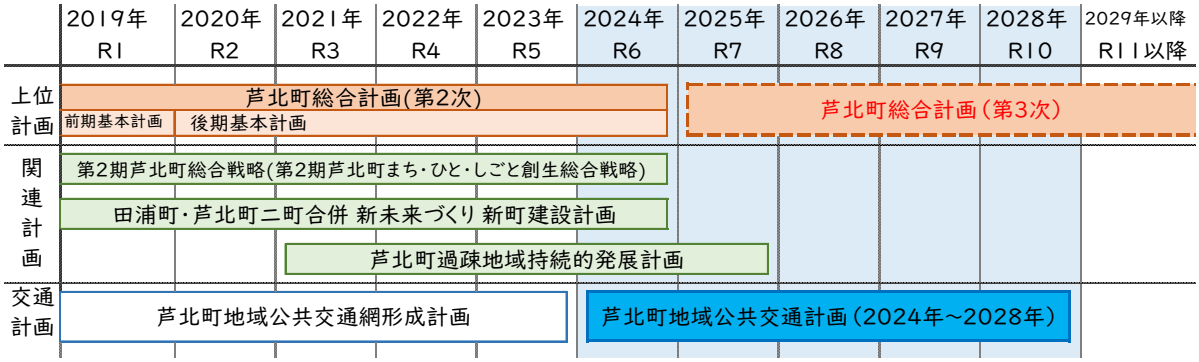


図 1-2　計画の区域・期間

2.上位･関連計画

2.1.上位計画

芦北町総合計画（第２次）

《 計画期間 》

➢ **基本構想**：平成 27 年度～令和 6 年度

➢ **基本計画**：後期　令和 2 年度～令和 6 年度

《 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～

《 芦北町の将来像 》

～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～

《 まちづくりの目標 》

目標Ⅰ　地域活力と雇用を生み出す産業づくり
目標Ⅱ　地域で守り育てるまちづくり
目標Ⅲ　郷土の未来を育む人づくり
目標Ⅳ　暮らしを支える基盤づくり
目標Ⅴ　住民と行政の協働のまちづくり

《後期基本計画　公共交通に関する記述 》

目標Ⅰ ⇒ 3.地域が連携した魅力あふれる観光の推進 ⇒（1）観光の振興

②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利用した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します。

目標Ⅲ ⇒ 1.「知・徳・体」のバランスのとれた教育の推進 ⇒（1）学校教育の充実

⑤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します。

目標Ⅳ ⇒ 1.環境と防災に配慮した社会基盤づくり ⇒（3）公共交通機関の維持・確保

➢計画の方向性

●「芦北町地域公共交通網形成計画」に基づき、日常生活を支える移動手段の充実を図るとともに、地域間の交流促進のための移動手段を確保することにより町の活力向上に努めます。

①地域内交通の充実

●ふれあいツクールバスと乗合タクシーは、利用者ニーズに柔軟に対応し利便性の向上を図るとともに、持続可能性と公平性の観点から負担の均衡を検討します。また、鉄道交通との乗継利便性の向上に努めます。

●町中心部の回遊性向上や交通不便地域の解消を図るため新たな地域交通の運行を検討します。

②地域間交通の確保

●鉄道交通は、沿線自治体等で構成される各協議会の活動により利用促進を図ります。また、駅周辺の環境整備に努めます。

●民間事業者の路線バス運行を支援します。

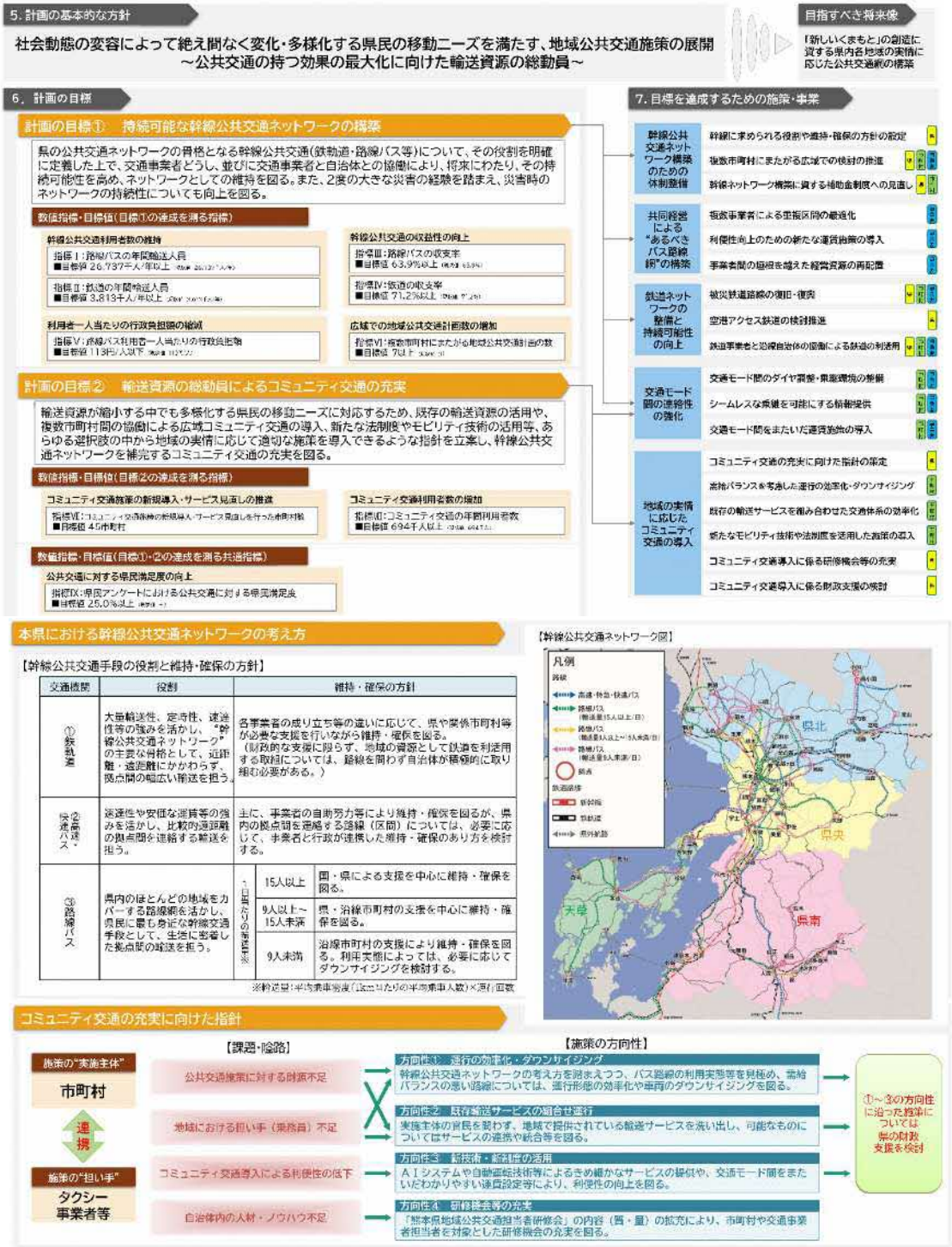
熊本県地域公共交通計画（令和３年３月）令和５年６月一部改訂

《 計画期間 》　令和３年４月～令和８年３月

《 計画の趣旨 》

➢県内全域で地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を“計画的に”構築していくため、県・市町村・交通事業者等関係者の共通認識となる**「熊本県地域公共交通計画」**を、県が主体となってとりまとめ、具体的な取り組みを進める。

《 計画概要 》



出典：熊本県 HP　https://www.pref.kumamoto.jp/soshiki/25/89625.html

2.2.関連計画

第２期芦北町総合戦略(第２期芦北町まち･ひと･しごと創生総合戦略) (R2.8 変更)

《 計画期間 》 令和２年～令和６年

《 基本目標 》

1. 活力と雇用をつくる ←(国の基本目標) 稼ぐ地域をつくるとともに、安心して働けるようにする
2. 地域の魅力をつくる ←(国の基本目標) 地方とのつながりを築き、地方への新しいひとの流れをつくる
3. 安心して産み育てる環境をつくる ←(国の基本目標) 結婚・出産・子育ての希望をかなえる
4. 暮らしを支える基盤をつくる ←(国の基本目標) ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

《 公共交通に関する記述 》

基本目標4.
暮らしを支える基盤をつくる
⇒（ア）質の高い暮らしを
つくる環境整備

2．公共交通の充実

○「芦北町地域公共交通網形成計画」を策定し、計画に基づき「ふれあいツクールバス」と「乗り合いワゴン」の再編と有償化を実施しました。ルート検証や利便性向上など利用者のニーズに柔軟に対応し、町民に親しまれ、維持・発展していく持続可能な公共交通を目指します。

○町中心部の回遊性向上と中心部周辺に存在する交通不便地域の解消を目的として、「にぎわい創設」のための地域交通の運行を関係機関と協議しながら検討します。

【ふれあいツクールバス利用者数】 （単位：人）

	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1 年度
輸送人員	35,199	42,730	40,478	39,700	未確定
月平均	2,933	3,560	3,373	3,308	未確定

重要業績評価指標(KPI)	現 状 (平成30年度)	目 標 値 (令和6年度)
ふれあいツクールバスの利用者数	39,700 人	43,000 人

田浦町･芦北町二町合併 新未来づくり 新町建設計画 (R2.3 変更)

《 計画期間 》 平成 17 年度～令和６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～

《 新しいまちの大きな柱（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 》

５．基盤整備 ⇒ ②交流を支える基盤整備 ⇒ 巡回バスの運行

県南の交流の拠点として、芦北七浦パークコースト構想等、県の施策にも積極的に協力し、文化ホールの周辺整備を図るとともに、吉尾大橋の建設促進等交通基盤の整備に努めます。

また、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。

５．基盤整備 ⇒ ③高速交通体系等の整備 ⇒「肥薩おれんじ鉄道」の充実強化

高速交通体系の整備は、「人」や「もの」の流れを変化させ、住民の利便性の向上、産業振興、観光振興、過疎対策に大きな影響を与えるのみならず、通勤圏の拡大などライフスタイルにも大きな変化を及ぼします。

そこで、高速交通体系の整備促進のために積極的に国や県に働きかけるとともにインターチェンジ周辺の計画的整備を図ります。

また、「肥薩おれんじ鉄道」の利用促進を図ります。

芦北町過疎地域持続的発展計画

《 計画期間 》 令和３年度～令和７年度

《 地域の持続的発展の基本方針 》

➢「すべては、次代を担う子どもたちのために」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」をテーマに掲げ、まちづくりを進めている。**芦北町総合計画**で掲げた５つのまちづくりの目標を設定し、総合的かつ体系的に施策を展開していく。

《 公共交通に関する記述 》 ５ 交通施設の整備、交通手段の確保 ⇒ ④公共交通

〈現状・問題〉

本町の公共交通は、地域間交通としての鉄道交通・路線バス、地域内交通としてのふれあいツクールバス・予約型乗合タクシーで構成されている。

鉄道交通は肥薩おれんじ鉄道線とＪＲ肥薩線、民間事業者による路線バスは２系統があるが、沿線人口の減少などに伴い利用者が減少し、運行に係る経費は増加傾向にある。

ふれあいツクールバスは、路線バスの廃止路線を補完するため、スクールバスの空き時間を活用した町のコミュニティバスとして運行している。予約型乗合タクシーは、山間部と町中心部を連絡する運行を行っている。

これらの公共交通は、通院・買物・通学など日常生活の移動手段として重要な役割を担っているが、依然として、公共交通サービスがない交通空白（不便）地域が存在している。今後も、通院や買物などの移動手段を自ら確保することが困難な住民が増加すると予想され、公共交通の重要性はさらに高まっている。

〈対 策〉

ア 鉄道交通は、沿線自治体等で構成される各協議会の活動により利用促進を図る。

イ 民間事業者の路線バス運行を支援する。

ウ ふれあいツクールバスと乗合タクシーは、利用者ニーズに柔軟に対応し、利便性の向上を図る。また、鉄道交通との乗継利便性の向上に努める。

エ 町中心部の回遊性向上や交通不便地域の解消に向け、新たな地域交通の運行を検討する。

第４次芦北町地域福祉計画（令和４年２月）

《 計画期間 》 令和４年度～令和８年度

《 基本理念 》『共助の心で みんなで取り組む やさしいまち あしきた』

《 基本目標 》 基本目標１ 地域みんなでつながり、支え合う地域づくり
基本目標２ 地域福祉の担い手づくり
基本目標３ 包括的な支援体制の仕組みづくり
基本目標４ 安心して暮らせるまちづくり

《 公共交通に関する記述 》

基本目標１ 地域みんなでつながり、支え合う地域づくり ⇒ (3) 誰もが活躍できる場の確保

〇行政の取り組み

移動手段を持たない人への支援…本町では、移動手段を持たないことによる日常生活への影響は多大であることから、移動手段としてふれあいツクールバスや予約型乗合タクシーを運行しています。運行については、利用者のニーズを踏まえて、必要に応じて見直しを行いながら利便性の向上に努めます。

3.芦北町の現状

3.1.芦北町の概況

1) 位置

芦北町は、平成 17 年 1 月 1 日、田浦町と芦北町の対等合併により誕生しました。人口は 15，336 人(令和 5 年 11 月 1 日現在)、総面積 234 平方キロメートルです。西は不知火海を望み、東は球磨川を境とし球磨村に、北は八代市、南西は水俣市及び津奈木町に接しています。

図 3-1　芦北町の位置

2) 気候

芦北町は天草灘・八代海に面した海洋性気候です。海岸地帯は、暖流の影響により暖かく、ほとんど無霜地帯ですが、山間地帯は、降雨量も多く比較的冷涼です。町域は九州山地の西側にあたるため、東シナ海から暖かく湿った空気が入りやすく、梅雨時期に生じる大雨や集中豪雨は、土砂災害や洪水被害をもたらす原因となっています。

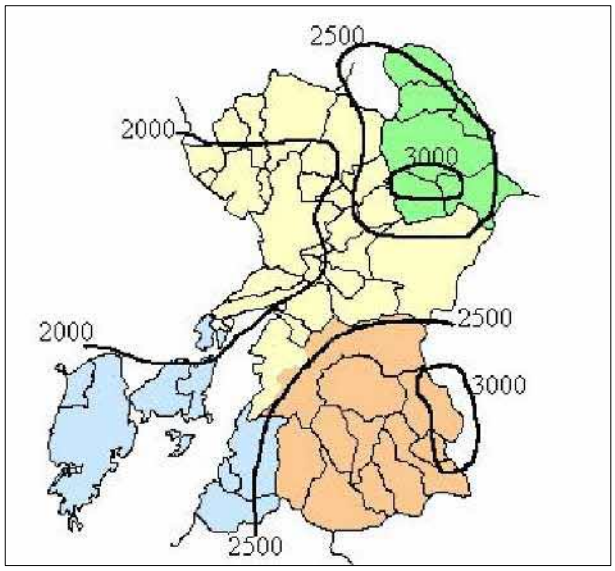


図 3-2　熊本県の年間降水量（mm）

出典：熊本地方気象台 HP

3) 芦北町の変遷

「芦北」という地名は「日本書紀」などに記録されるなど、古代からの由緒ある地名であり、これまでの合併時にも町名として採用されています。町の変遷から現町域は佐敷、大野、吉尾、湯浦、田浦の 5 つの地域に区分されます。

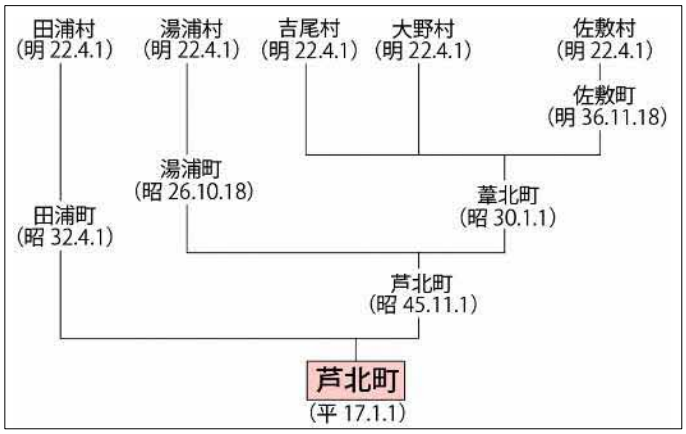


図 3-3　芦北町の変遷

4) 地形・地勢

山林・丘陵地が多く（町域の約 80%）、山岳地帯から球磨川、佐敷川、湯浦川、赤松川、田浦川などの河川が不知火海に注ぎ河川沿いや海岸線に宅地・農地が形成されています。海岸線はリアス式の眺望に優れ、県立公園に指定されています。

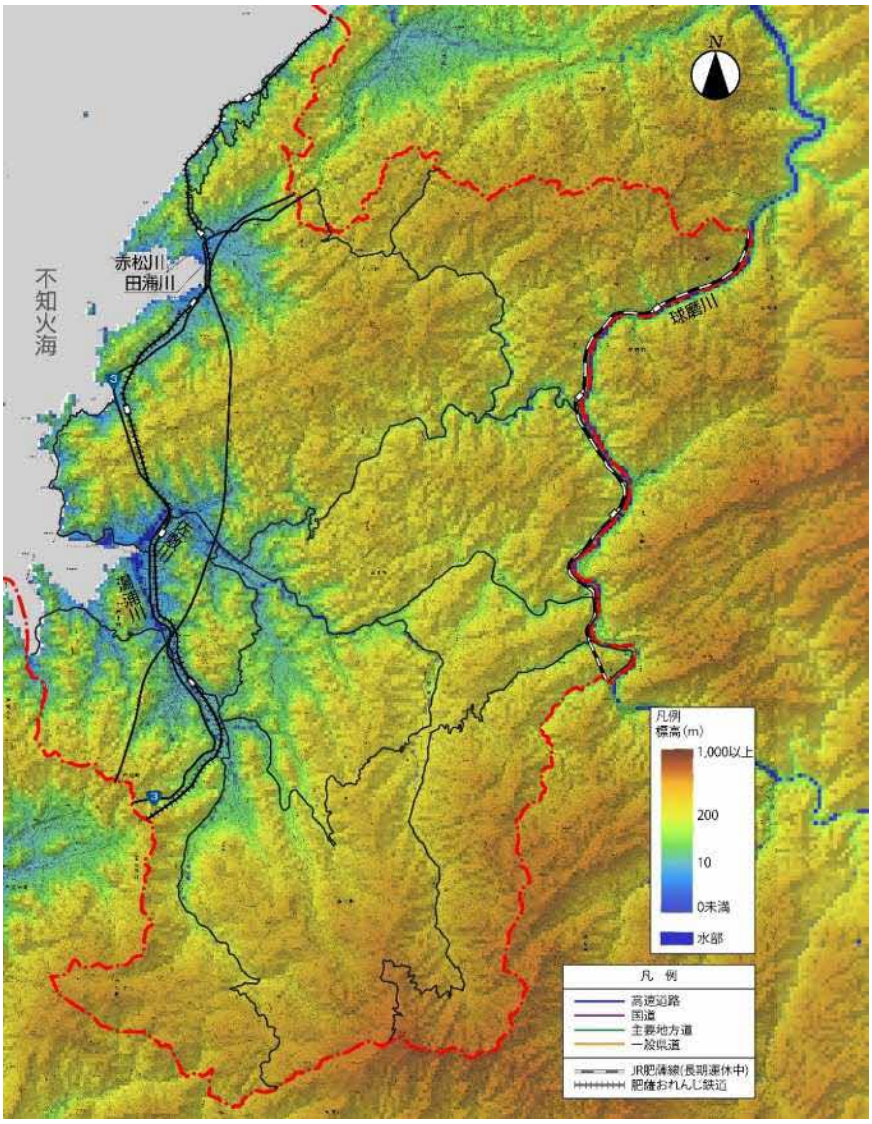


図 3-4　芦北町の地勢図

5) 令和 2 年 7 月豪雨

令和 2 年 7 月 3 日 23 時頃から 4 日 10 時頃にかけて、局地的な猛烈な雨が降り続け、芦北・球磨地方に甚大な被害が生じました。芦北町では午前 3 時 20 分に約 110 ㎜の猛烈な雨を観測し、1 日雨量は 500 ㎜に達しました。

芦北町の被害※は、死者行方不明者 12 人、家屋全壊 73 棟、半壊 916 棟、一部破損 584 棟、公共建物などの被害が 297 棟に及びました。特に白石地区や箙瀬地区などの球磨川流域や佐敷川、湯の浦川、田浦川、吉尾川の各流域で広範囲に及ぶ河川の氾濫、道路崩壊や土砂崩れにより多数の地域が孤立する事態を招きました。芦北町では令和 3 年 2 月に「芦北町復旧・復興計画」を策定し創造的復興に向けた取り組みが進められています。(※熊本県報道資料 令和 4 年 4 月 1 日)

6）地域産業

米作のほか、甘夏みかんやデコポンなどの柑橘栽培・畜産・酪農・工芸作物、花卉類などを生産する農業と、用材林や特用樹林を育成し林産物を生産する林業、沿岸漁業を中心とする水産業が基幹であります。その他、石灰岩を原料とする鉱工業や繊維・電子部品などを製造する工業が盛んです。

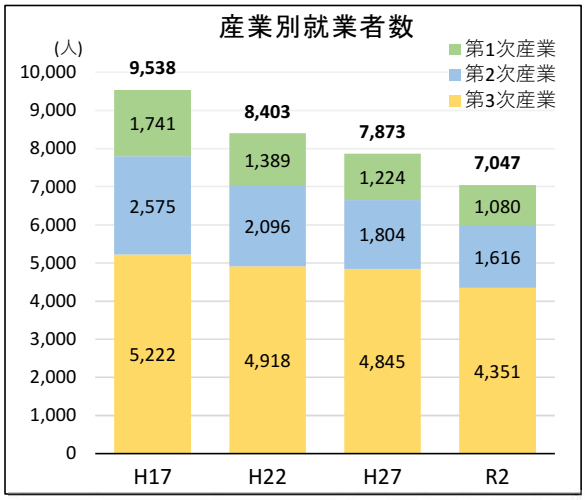


図 3-5　就業者別人口の推移

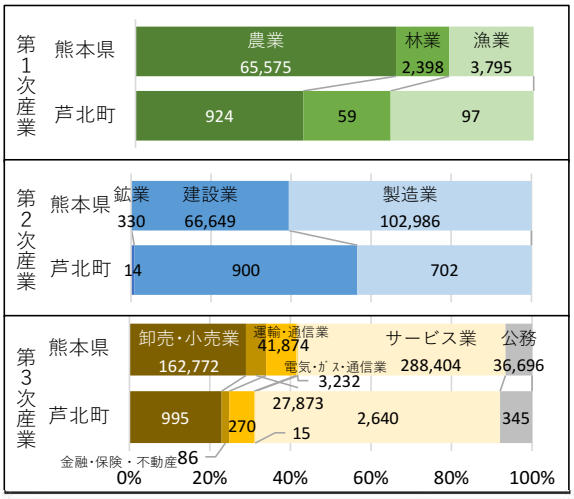


図 3-6　産業別就業者割合（芦北町と県比較）

就業者は 15 年間で 3 割減少しています。県平均と比べ水産業と建設業の就業者割合が高くなっています。（図 3-5、図 3-6）

町内総生産は 452 億円、東海カーボンの工場が立地し、鉱工業の生産割合が比較的高くなっています。（図 3-7）

主産業である果樹栽培農家数、漁獲量、漁業従事者ともに減少傾向が続いています。（図 3-8、図 3-9）

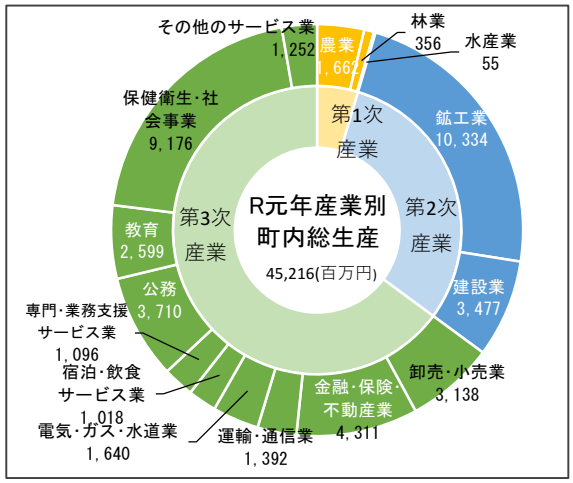


図 3-7　芦北町の産業別総生産内訳（R 元）

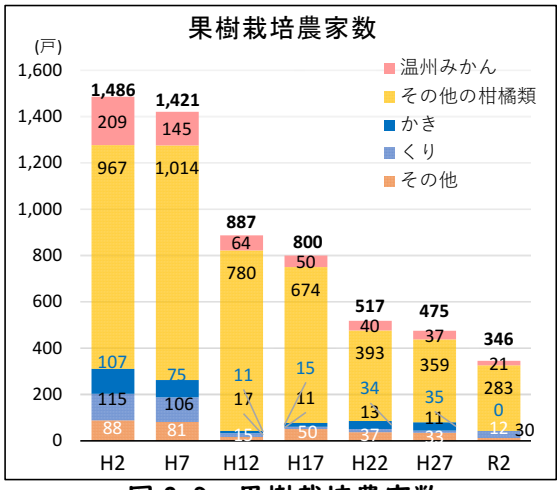


図 3-8　果樹栽培農家数

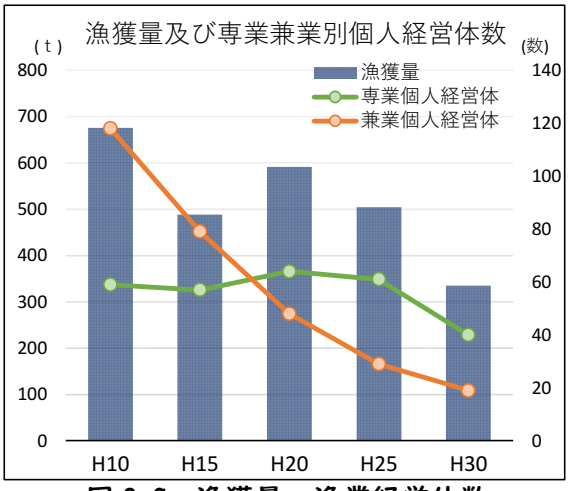


図 3-9　漁獲量、漁業経営体数

出典：熊本県統計年鑑　町勢要覧資料編（芦北町）

7） 観 光

町の観光施設として、風光明媚なリアス式海岸の景観を生かした御立岬公園や芦北海浜総合公園などがあり、海の白い貴婦人「うたせ船」が浮かぶ不知火海での海水浴や釣りなどが楽しめます。湯浦、計石、大野、吉尾、御立岬の温泉群にも恵まれ、海洋保養基地として広く認知されています。また、「2022 訪れてみたいアニメの聖地」として認定され、新たな観光資源として脚光を浴びています。

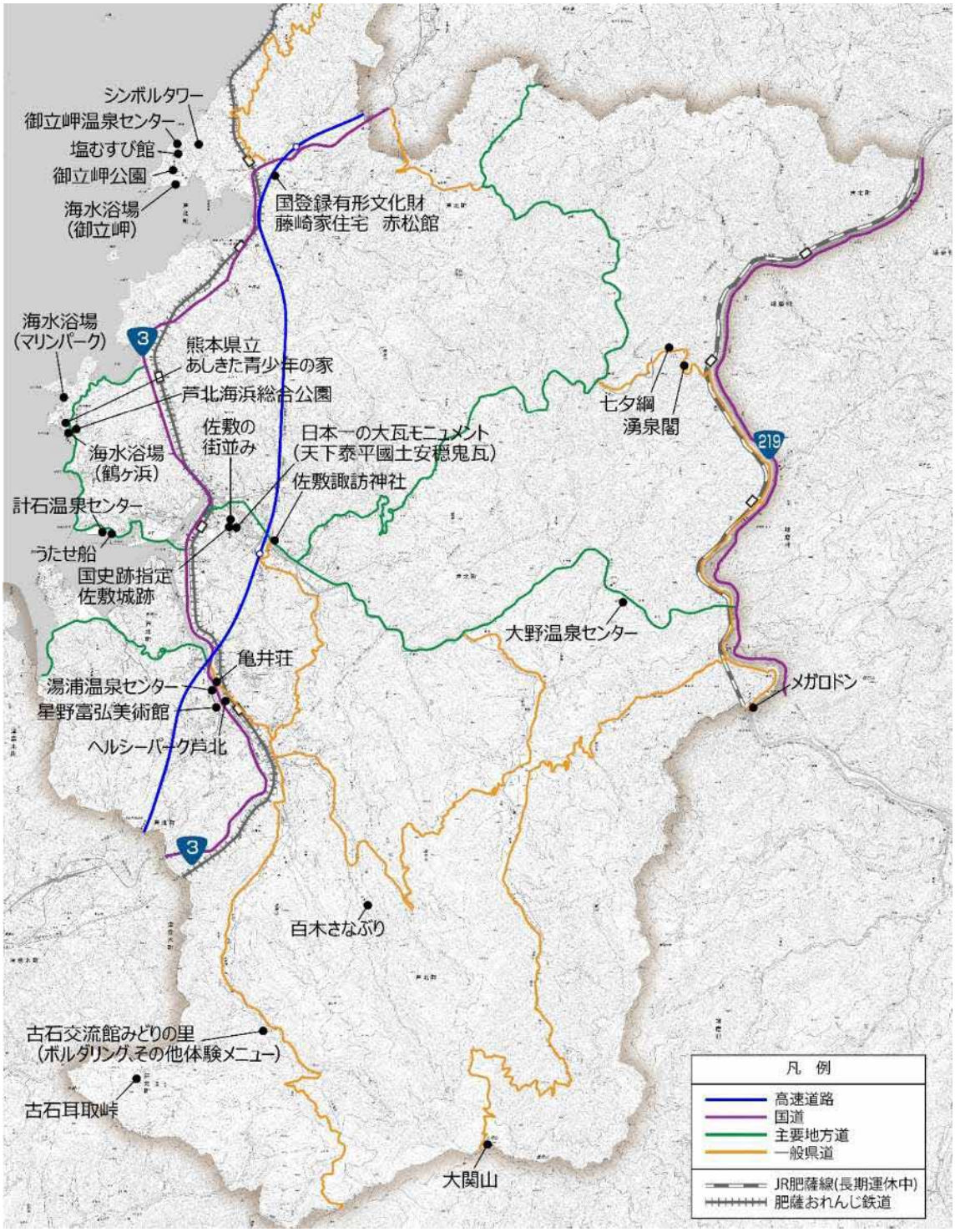


図 3-10 芦北町内の主な観光地 出典：芦北町観光協会 HP

3.2.人口特性

1) 人口推移

15 年前に比べ 25%減少しています（20.8 千人→15.7 千人）。地域別では、海岸部の田浦、佐敷、湯浦の各地域の減少割合は小さく、山間部の大野、吉尾の人口減少率が高くなっています。

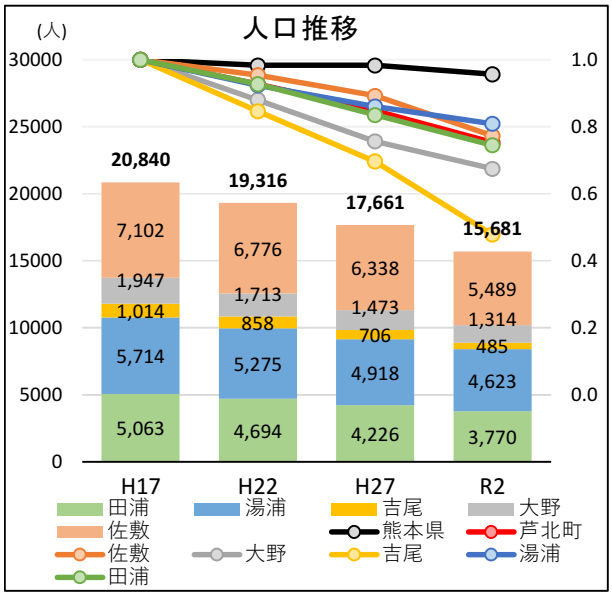


図 3-11　芦北町の人口推移（左軸）
（右軸：H17 の人口を 1 とした時の比率）

2) 世帯数

15 年前に比べ 15%減少しています（7,042 世帯→5,996 世帯）。人口推移に比べ、減少率が小さいことから、世帯の少人数化、1 人暮らし世帯の増加が進んでいるものと考えられます。令和 2 年の 1 世帯あたりの人数は町平均 2.6 人、最も少ない吉尾地域の世帯人数は 2.0 人未満です。山間部において少人数世帯が増加していることが考えられます。

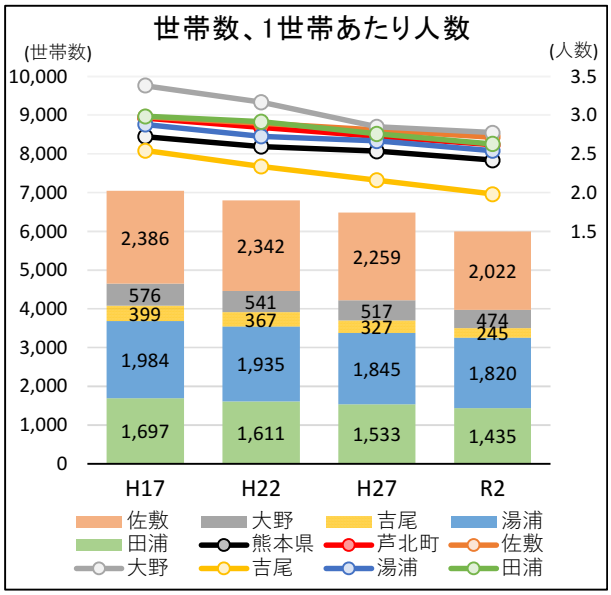
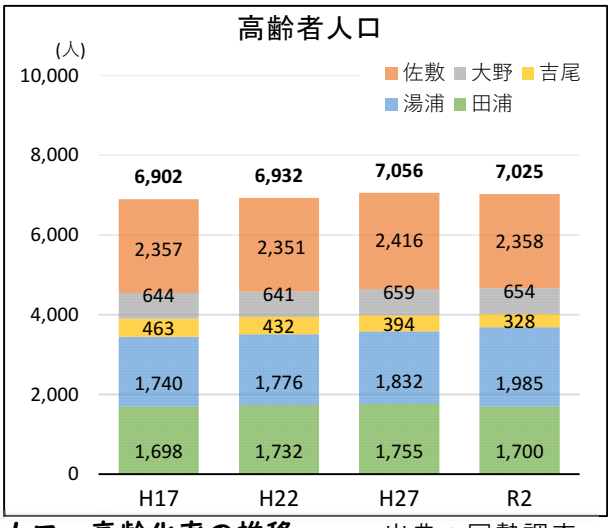


図 3-12　芦北町の世帯数の推移

3) 高齢者

65 歳以上人口は 7 千人前後で推移していますが、高齢化率(65 歳以上人口/全人口)は上昇し続け、令和 2 年には約 45%と町民の半数が高齢者であります。特に山間部の大野地域や吉尾地域の高齢化率(高齢者の割合)が高くなっています。



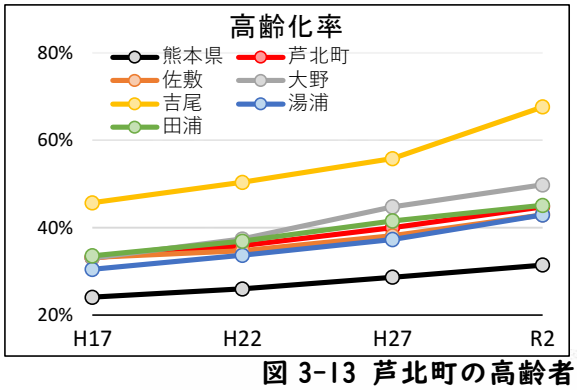


図 3-13 芦北町の高齢者人口・高齢化率の推移　　出典：国勢調査

4) 将来人口

国の将来人口予測では３０年後、2050 年(令和 32 年)の芦北町の人口は 6.9 千人、令和２年人口の 56.1%減であり、熊本県内で３番目の減少幅となっています。高齢者の割合も人口の 56%と予測されています。

出典：日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)国立社会保障・人口問題研究所　R2 は国勢調査

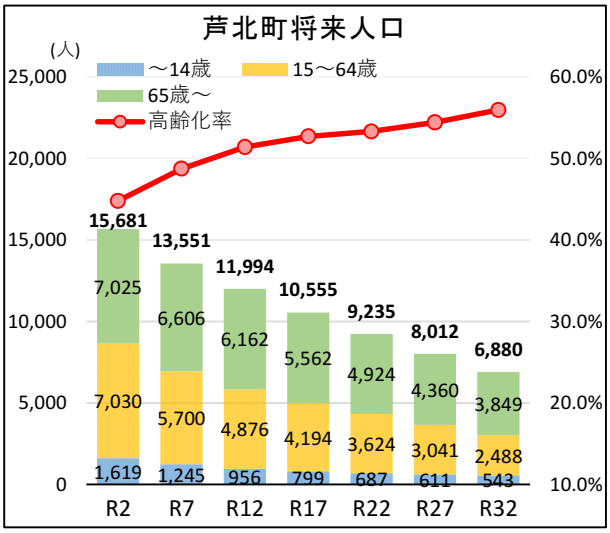


図 3-14　芦北町の将来人口

5) 人口分布

国道３号、肥薩おれんじ鉄道沿線の田浦、佐敷、湯浦地区に人口が集中しています。山間部では、県道などの幹線道路沿いに人口が分布しています。

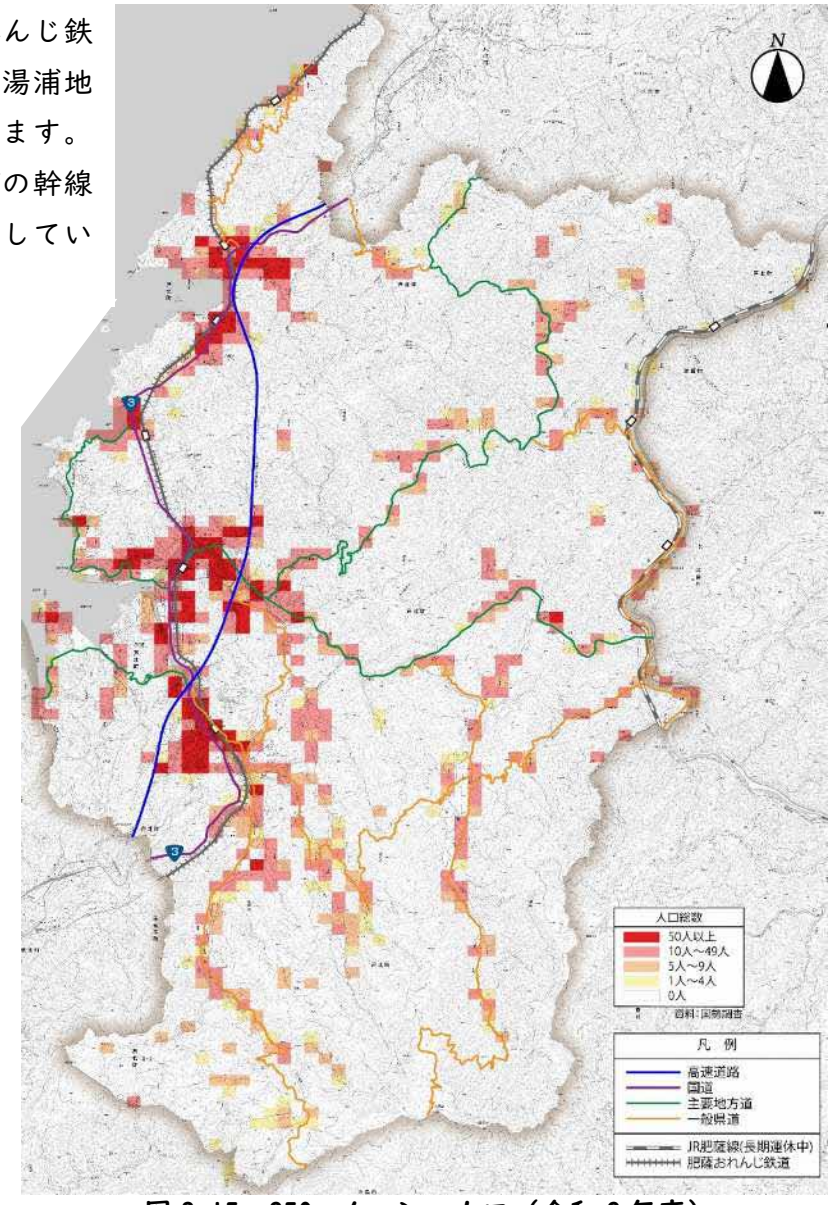


図 3-15　250m メッシュ人口（令和２年度）

出典：国土地理院 HP

3.3.移動特性

1） 運転免許保有状況

町民の約７割、成人人口の約８割が運転免許を保有しています。また、運転免許保有率は増加傾向です。

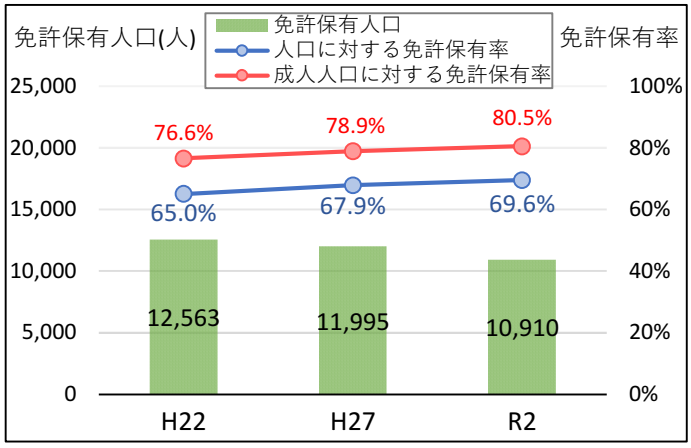


図 3-16　免許保有人口と免許保有率

出典：国勢調査、芦北町町勢要覧

2） 通勤・通学流動（令和２年度）

・【通勤流動】：町常住就業者 7,054 人のうち、町内就業は 5,210 人(74%)、町外への通勤は八代市 760 人、水俣市 682 人、津奈木町 147 人、熊本市 58 人の順で多くなっています。町外から芦北町への通勤流入は、1,398 人で隣接市町(八代市、水俣市、津奈木町)からの流入が多くなっています。

・【通学流動】：町常住通学者 1,498 人のうち、町内通学は 1,210 人(81%)、町外への通学は八代市 179 人、熊本市 36 人、水俣市 27 人、出水市 20 人の順で多くなっています。町外から芦北町(主に芦北高校)への通学流入は、111 人で隣接市町(八代市、水俣市、津奈木町)からの流入が多くなっています。

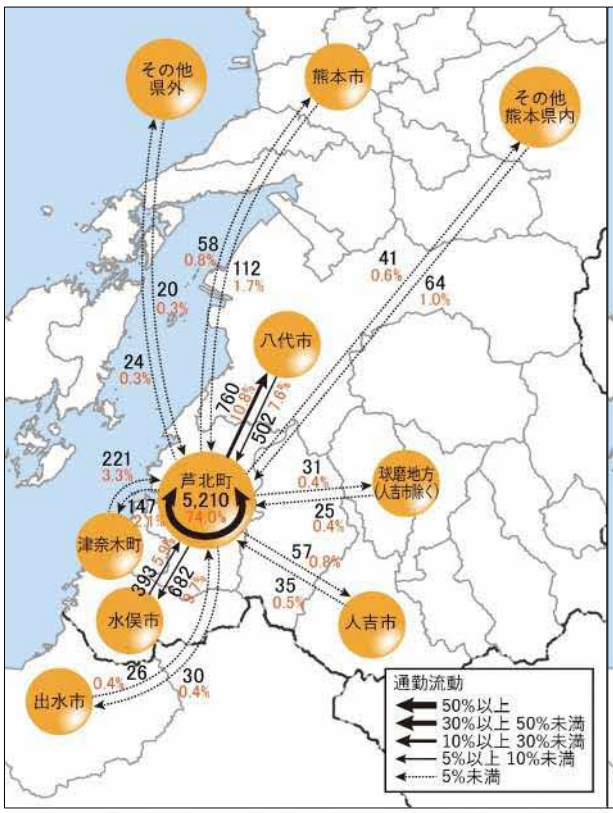


図 3-17　通勤流動

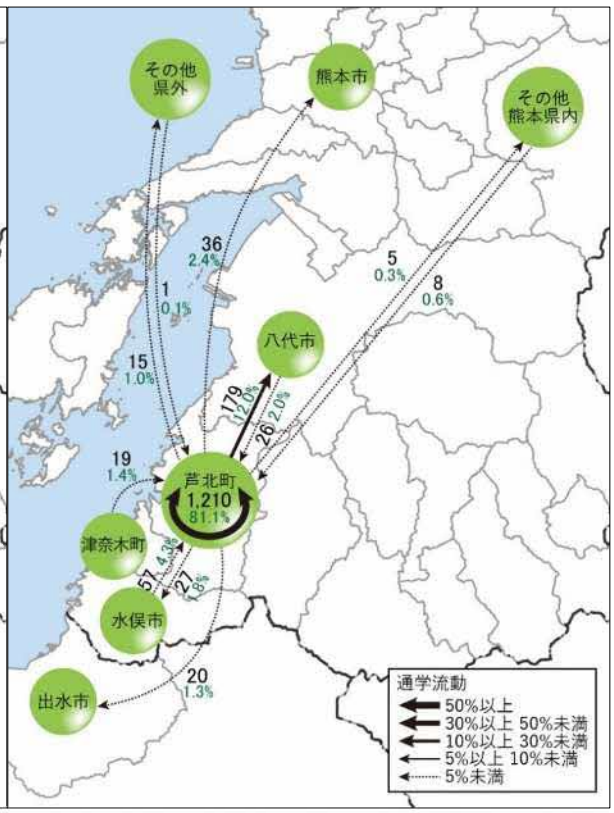


図 3-18　15 歳以下を含む通学流動

出典：国勢調査

3) 日常生活における町内外の流動

芦北町の食品(最寄り品)の地元購買率は約 80%と周辺市町と同じ水準です。

一方、衣料品・履物類などの身の回り品の地元購買率は10%未満と低く、町民の約53%が八代市、17%が熊本市で購入しています。

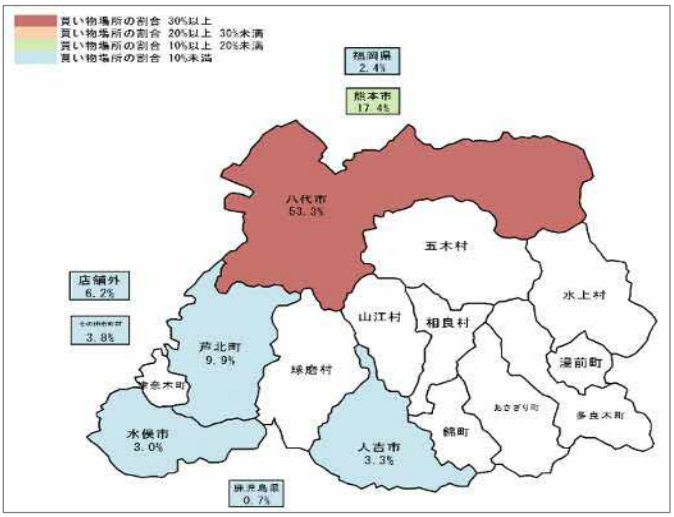


図 3-19 町民の身の回り品(靴・履物類)の買い物場所

4) 町外の通院者数

芦北町に隣接する八代市、水俣市には 3 つの総合病院があり、1 日平均 120 人以上が通院しています。令和 4 年度の町の聞き取り調査では、八代市の熊本労災病院へ 1 日平均約 45 人、水俣市の国保水俣市立総合医療センターへ 1 日平均約 80 人の芦北町民が通院しています。

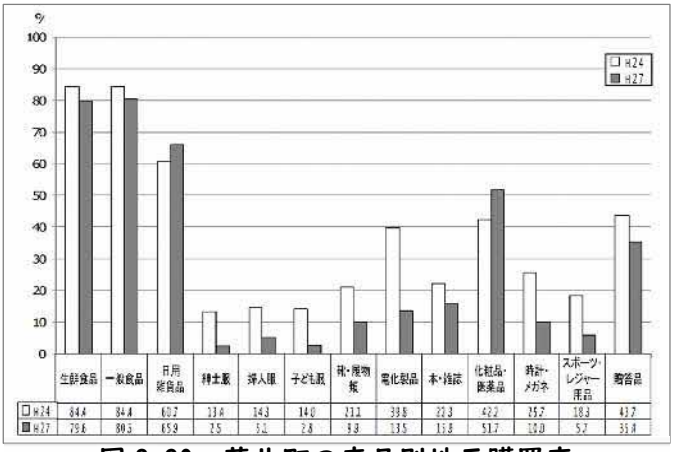


図 3-20 芦北町の商品別地元購買率

出典：平成 27 年度熊本県消費動向調査報告書

5) 町内の福祉移送サービス

(1) 通所介護サービス(デイサービス)

町内 7 事業所において 30 台の車両が稼働しており、1 日最大 140 名が介護保険による通所サービス(自宅からの送迎)を利用しています。サービスの区域(送迎エリア)は町全域に及びます。

(2) 通所リハビリ(デイケア)

町内 6 病院(佐敷 4、田浦 1、湯浦 1)において 28 台の車両が稼働しており、1 日平均で町民 94～114 人が通所サービス(自宅からの送迎)を利用しています。サービスの区域(送迎エリア)は町全域に及びます。

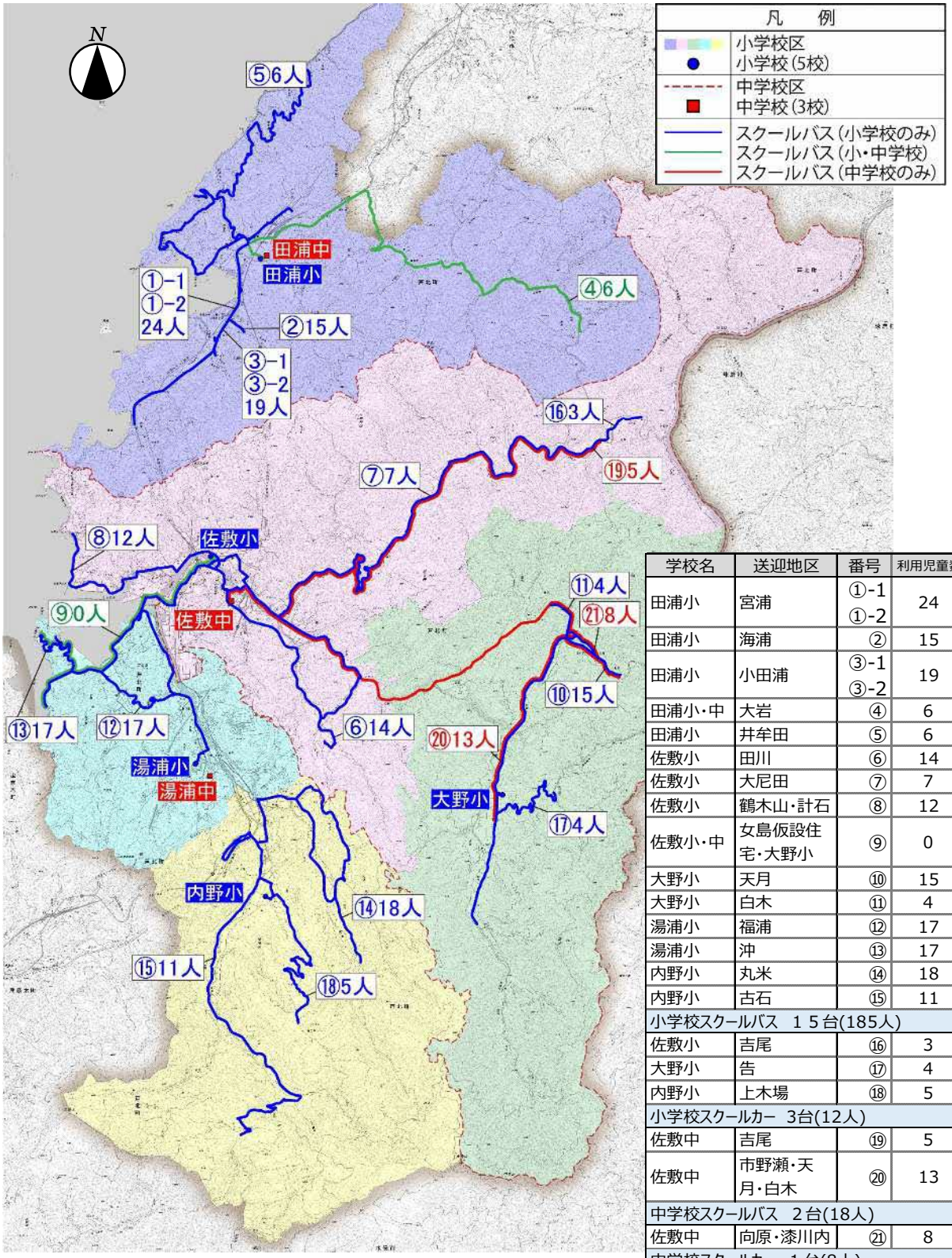
表 3-1　介護・医療系通所サービス利用者とサービスエリア

	通所介護(デイサービス) 事業者 通所リハビリ(デイケア) 事業者	使用車両台数	1日あたりの 町民利用者数	送迎エリア (●：地区全て▲：地区一部)				
				田浦	佐敷	吉尾	大野	湯浦
通所介護（デイサービス）	芦北社会福祉協議会 きずなの里	4台(普通3　軽1)	平均26名/日	●	●	●	●	●
	芦北社会福祉協議会 八幡荘デイサービスセンター	4台(普通1　軽3)	平均16名/日	●	●	●	●	●
	有限会社美里在宅支援 事業所	4台	30～35名/日	●	●	●	●	●
	社会福祉法人志友会 であいクラブ	6台(普通4　軽２)	平均25名/日	●	●	●	●	●
	株式会社キミシマ 吉尾デイサービスセンター	3台(普通2　軽1)	平均10名/日		▲	▲	▲	
	社会福祉法人慈友会 五松園デイサービスセンター	5台 (大型バス1普通3 軽1)	平均20名/日		▲		▲	▲
	社会福祉法人 栄和福祉会　田の浦荘	4台	平均8名/日(月延べ150名)	●				
（保育園児送迎） 社会福祉法人千隆福祉会 吉尾保育園		2台(普通2)	平均6名/日	●				
通所リハビリ（デイケア）	百崎内科医院	5台(普通3　軽2)	20～25名/日	▲	●			
	医療法人康生会 芦北クリニック通所リハビリテーション	4台(普通2　軽2)	平均25名/日	●	●	●	●	●
	医療法人新清会　新清苑通所リハビリテーション	8台(普通3　軽5)	20～25名/日	▲	●	▲	▲	▲
	医療法人新清会　篠原医院通所リハビリテーション	4台(普通2　軽2)	平均10名/日		▲		▲	▲
	医療法人芦北整形外科医院 芦北整形外科通所リハビリテーション	6台(普通4　軽2)	9～19名/日		▲	▲	▲	▲
	医療法人伸和会　宮島医院通所リハビリテーション	1台	平均10名/日	▲	●	▲	▲	▲
	サービス 総数	**通所介護 30台 通所リハビリ 28台**	**通所介護 :135～140名/日 通所リハビリ:94～114名/日**					

出典：芦北町資料（令和５年２月アンケート調査）

6）スクールバスの運行状況（令和５年度）

田浦小学校５台、佐敷小学校５台、大野小学校３台、湯浦小学校２台、内野小学校３台、田浦中学校１台、佐敷中学校４台、計21台のスクールバス(カー)が運行され、223人の小中学生が利用しています。下表⑮(古石→内野小)、⑯(吉尾→佐敷小)、⑲(吉尾→佐敷中)はツクールバスの混乗便として運行しています。



学校名	送迎地区	番号	利用児童数
田浦小	宮浦	①-1 ①-2	24
田浦小	海浦	②	15
田浦小	小田浦	③-1 ③-2	19
田浦小・中	大岩	④	6
田浦小	井牟田	⑤	6
佐敷小	田川	⑥	14
佐敷小	大尼田	⑦	7
佐敷小	鶴木山・計石	⑧	12
佐敷小・中	女島仮設住宅・大野小	⑨	0
大野小	天月	⑩	15
大野小	白木	⑪	4
湯浦小	福浦	⑫	17
湯浦小	沖	⑬	17
内野小	丸米	⑭	18
内野小	古石	⑮	11
小学校スクールバス　１５台(185人)			
佐敷小	吉尾	⑯	3
大野小	告	⑰	4
内野小	上木場	⑱	5
小学校スクールカー　3台(12人)			
佐敷中	吉尾	⑲	5
佐敷中	市野瀬・天月・白木	⑳	13
中学校スクールバス　２台(18人)			
佐敷中	向原・漆川内	㉑	8
中学校スクールカー　１台(8人)			
小・中総合計　２１台(223人)			

図 3-21　スクールバス運行状況

3.4.主要施設分布

町内の主要施設の多くは、行政、商業、観光の拠点として考えられる田浦地区(たのうら御立岬公園駅から概ね 1km圏域)や佐敷地区(佐敷駅から概ね 1km圏域)、湯浦地区(湯浦駅から概ね 500m圏域)に立地しています。

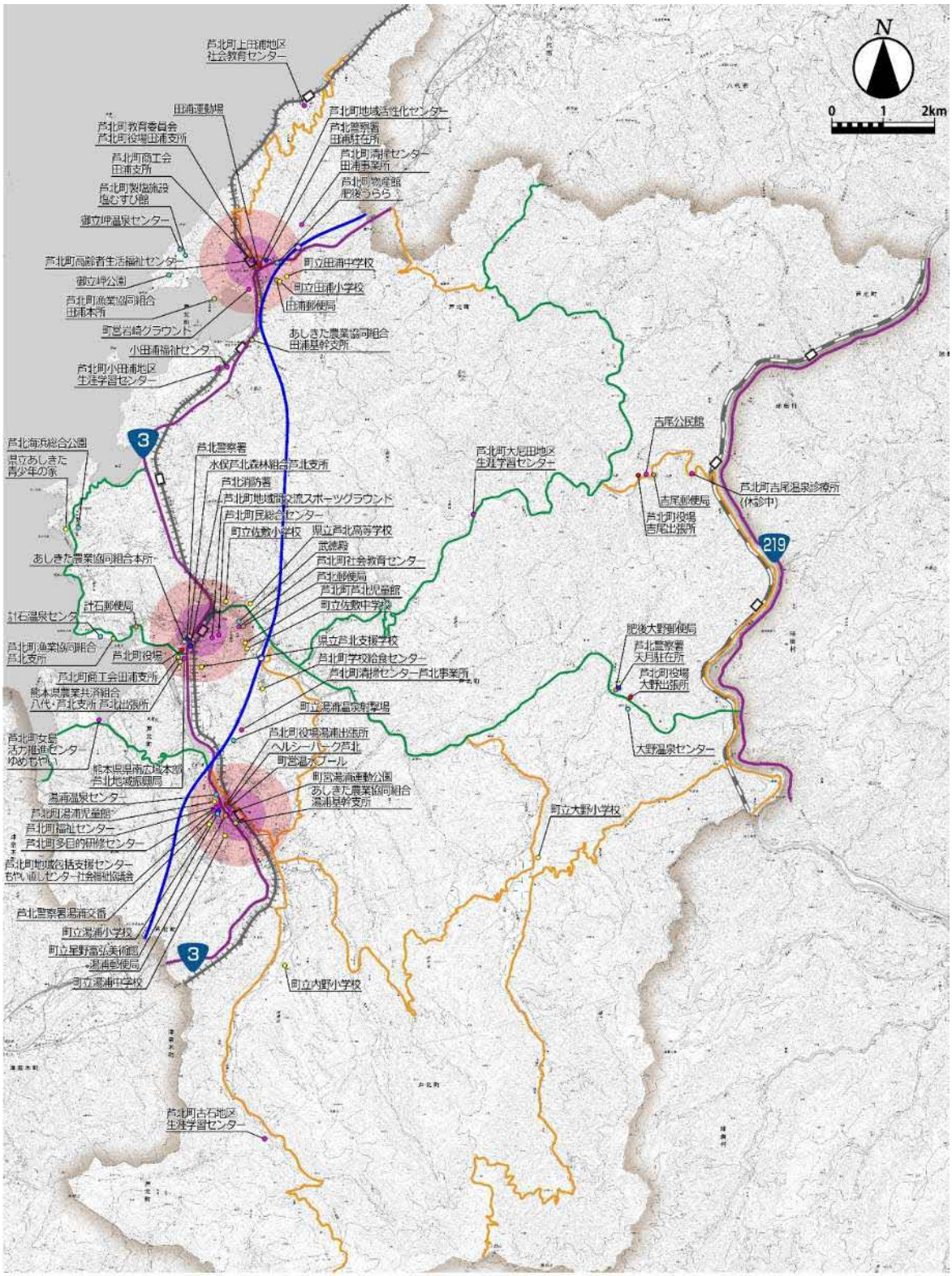


図 3-22　芦北町内の主要施設

出典：平成 30 年版町勢要覧資料編(芦北町)を一部加筆修正

4.地域公共交通の現状

4.1.地域公共交通の概況

町域西側、東端の南北方向に周辺市町との連絡を担う肥薩おれんじ鉄道、産交バス、JR 肥薩線(運休中)が運行され、佐敷地区を拠点に地区間連絡を担うふれあいツクールバスや乗合タクシーが運行されています。田浦～佐敷～湯浦間は鉄道、産交バス、ツクールバスが並行して運行されています。

表 4-1　芦北町の地域公共交通の現状

公共交通機関		日運行便数(上下計)	運行日	備考
①JR肥薩線		運休中		
②肥薩おれんじ鉄道		36便	毎日	おれんじ食堂除く
③産交バス(八代～田浦線)		16便	毎日	
④産交バス(水俣産交～田浦線)		19便	毎日	土日祝は15便運行
ふれあいツクールバス	⑤白石大岩線	5便	日祝除く毎日	
	⑥古石線	5便	日祝除く毎日	土曜日は4便運行
	⑦百木長崎線	5便	日祝除く毎日	土曜日は4便運行
	⑧大野線	5便	日祝除く毎日	土曜日は4便運行
	⑨田川線	4便	日祝除く毎日	土曜日は3便運行
	⑩鶴木山線	6便	日祝除く毎日	土曜日は5便運行
	⑪女島線	7便	日祝除く毎日	土曜日は6便運行
	⑫永谷横居木線	6便	月･木	一部区間※1予約型運行
	⑬井牟田波多島線	6便	火･金	一部区間※2予約型運行
	⑭杉迫線	6便	水･土	一部区間※3予約型運行
	⑮黒岩線	4便	金	予約型運行
	⑯山神上木場線	2便	月･木	予約型運行
	⑰告線	2便	水･土	予約型運行
	⑱内木場線	2便	木	予約型運行
	⑲上原線	3便	木	予約型運行
乗合タクシー	⑳伏木氏線	2便	水･土	予約型運行
	㉑湯南線	2便	火	予約型運行
	㉒尾奈古湯南線	2便	木	予約型運行

※1）阿蘇神社前～永谷上　※2）阿蘇神社前～上牟田　※3）御立岬温泉～杉迫

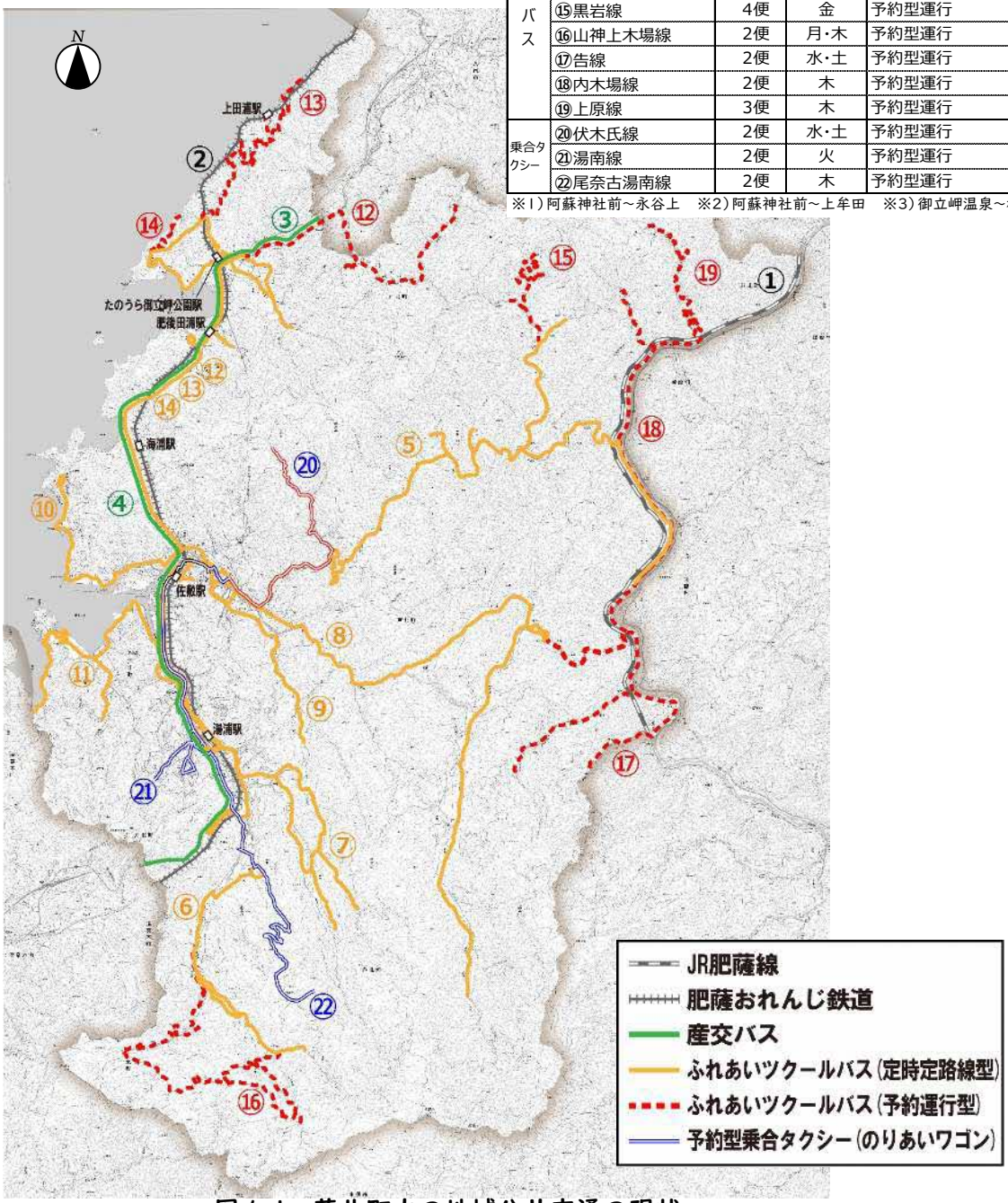


図 4-1　芦北町内の地域公共交通の現状

4.2.周辺市町と連絡する幹線公共交通（鉄道・路線バス）

1）JR 肥薩線

令和２年７月豪雨で被災し、現在は長期運休中です。町内には、海路駅、吉尾駅、白石駅の３駅があり、被災前(令和元年)、町内３駅に停車する普通列車は１日８便(4 往復)運行されていました。町内３駅の令和元年の平均利用者は、０(海路駅)～10 人(白石駅)と３２年前の昭和 62 年に比べ 88～100%の減少率です。

JR 肥薩線の被害箇所は 448 件、そのうち約４割(173 件)が芦北町区間で、八代～人吉間の総復旧費用は 235 億円と試算されています。

表 4-2　JR 肥薩線駅の利用状況

JR肥薩線（八代～人吉の駅）		1987年（昭和62）利用客	2019年（令和元）利用客	減少率
八代市	八代駅	3,397	1,976	42%
	段駅	80	7	91%
	坂本駅	301	28	91%
	葉木駅	110	12	89%
	鎌瀬駅	87	9	90%
	瀬戸石駅	34	1	97%
芦北町	海路駅	21	0	100%
	吉尾駅	53	2	96%
	白石駅	84	10	88%
球磨村	球泉洞駅	42	3	93%
	一勝地駅	150	20	87%
	那良口駅	32	1	97%
	渡駅	92	13	86%
人吉市	西人吉駅	74	7	91%
	人吉駅	1,332	225	83%

出典：第２回 JR 肥薩線検討会議資料

復旧に関し、国、県、JR 九州による「JR 肥薩線検討会議」及び県と関係する地元 12 市町村による「JR 肥薩線再生協議会」において、鉄道での復旧に向けて協議を行っています。熊本県と沿線自治体は、復旧費(地方負担分)の全額を熊本県が負担することや、維持管理費の沿線自治体負担割合を少なくすることで合意しています。また、「JR 肥薩線復興方針」に基づき、観光による振興と日常利用の創出に取り組むこととしています。

写真 4-1　被災時及び被災直後の JR 肥薩線の状況

出典：熊本災害デジタルアーカイブ／熊本県、水俣芦北広域行政事務組合消防本部

2）肥薩おれんじ鉄道

令和 4 年度は 1 日あたり３６本(１８往復)が運行され、町内６駅あわせて 288,022 人の乗降がありました。町内６駅の乗降客数は１日あたりに換算すると千人程度で推移していましたが、令和２年度の豪雨被災やコロナ禍以降、２～３割減少しています。利用者の７割以上（約 300 人）が沿線の高校などの通学利用者です。佐敷駅の利用者が４７０人と最も多く、湯浦駅、御立岬公園駅がこれに続きます。

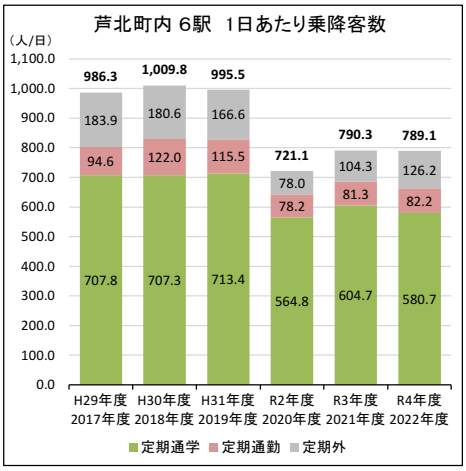


図 4-2　町内６駅の乗降者数推移

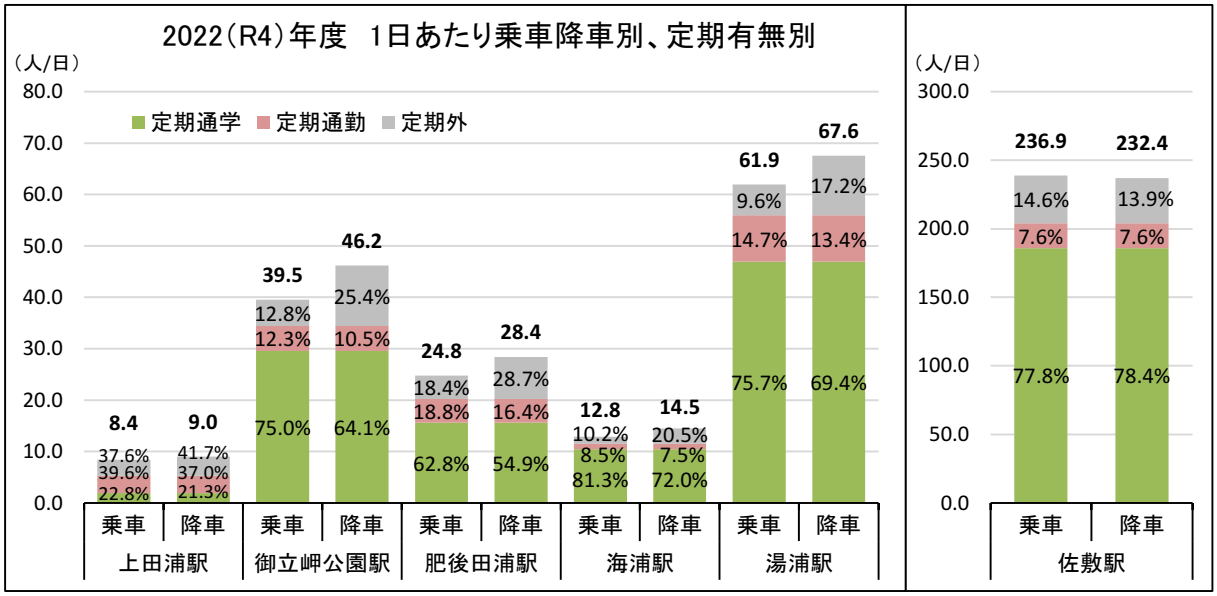


図 4-3　駅別１日あたり乗車・降車・定期有無別、乗車・降車数(令和４年度)

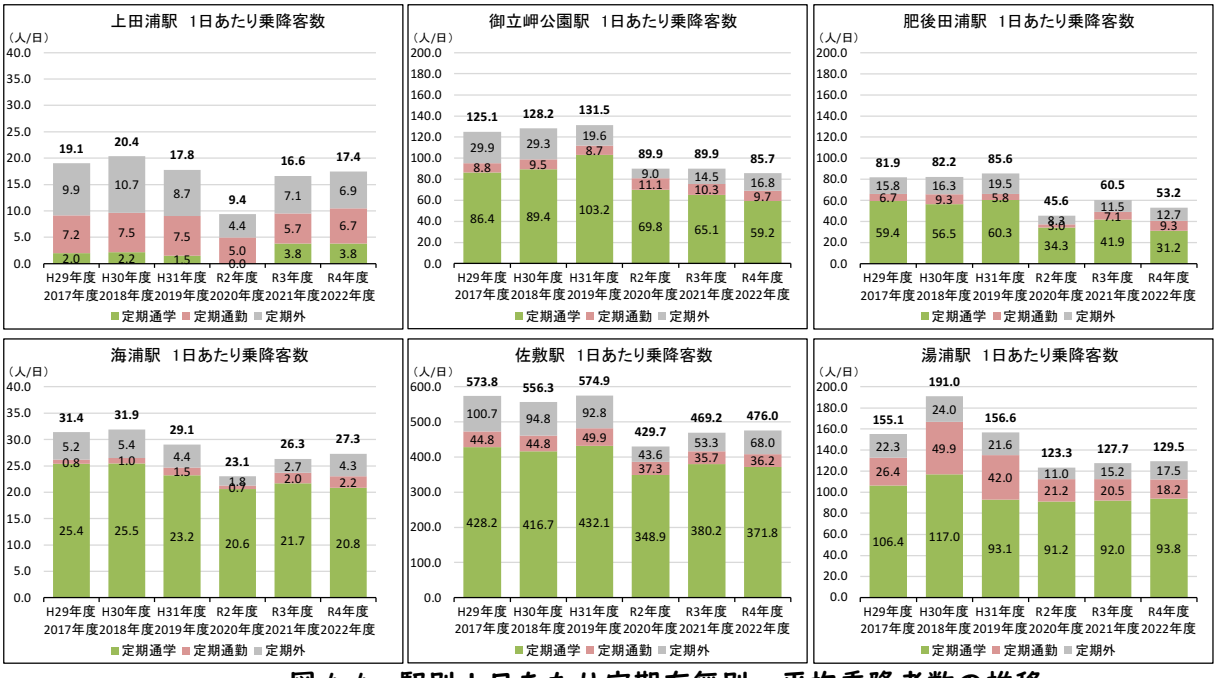


図 4-4　駅別１日あたり定期有無別、平均乗降者数の推移

データ提供：肥薩おれんじ鉄道

3) 路線バス（産交バス）

芦北町内では道の駅たのうらを起点に国道３号八代方面と水俣方面へ２路線の産交バスが運行されています。

２路線ともに令和４年度は前年度に比べ微増に転じていますが芦北町内の利用者は横ばいの状況です。

２路線の町内のバス停における乗降者は年間 27,639 人(1 日あたり 74 人、1 便あたり 1.5～2.8 人)であります。近年の利用者の減少と、増え続ける運行経費(赤字額＝自治体負担)が課題です。赤字額負担は運行経路に占める沿道自治体の距離で按分されています。

表 4-3　路線バス(産交バス)の概要

令和4年度（最新データによる）	八代－田浦線	田浦-水俣線
日運行便数	16便（8往復）	19便※1（9.5往復）
日平均利用客数①（1便平均）	134.9人（8.4人）	89.5人（5.1人）
うち芦北町域利用客数（町民の1便平均利用数）（①に占める割合%）	24.3人（1.5人）18.0%	49.3人（2.8人）55.0%
利用客数ピーク比	3%減（R4/R元）	31%減（R4/H30）
経常収益(H4)※2	-39百万円	-64百万円
経常赤字拡大率※2（H4/H29）	1.4	1.5

※1) 土日祝は15便(7.5往復)運行
※2) 各年値は前年10.1～当該年9.30の集計値

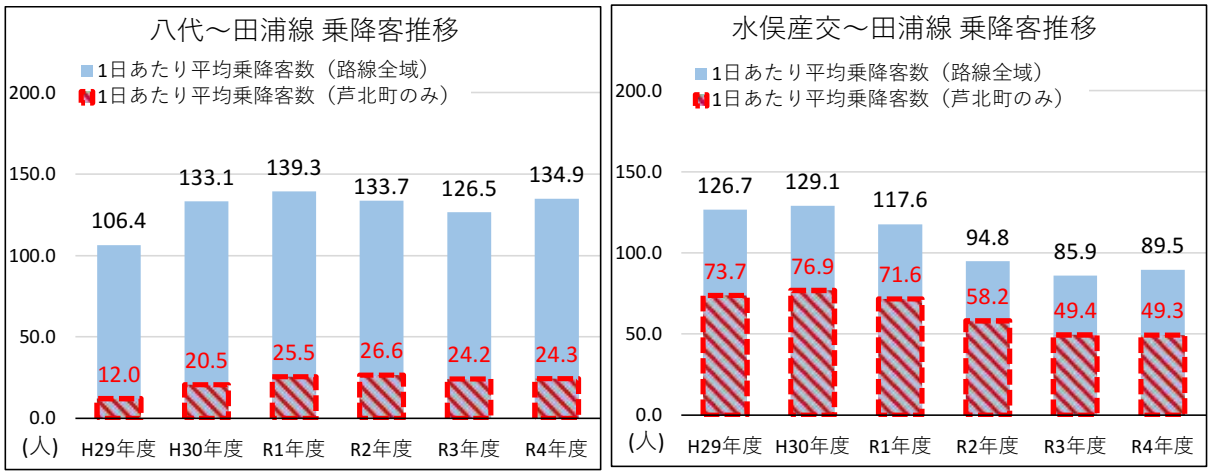


図 4-5　路線別 1 日あたり平均乗降客数(路線全域、芦北町内のみ)の推移(H29～R4)

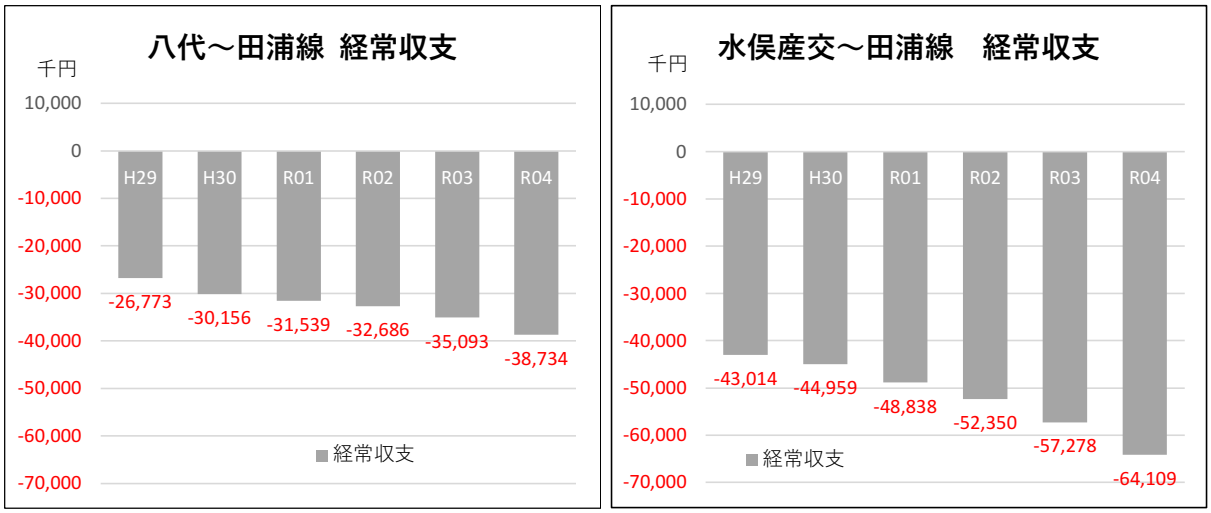


図 4-6　路線別経常収支の推移(H29～R4) ※各年値は前年 10.1～該当年.9.30 の集計値

データ提供：産交バス株式会社

4.3.町内々の公共交通（ふれあいツクールバス・乗合タクシー）

1）ふれあいツクールバス

平成２２年から平成２７年までに、産交バスが運行していた路線を引き継ぐ形でふれあいツクールバスの無償運行が始まりました（下図①、②、③、④、⑤、⑥、⑦の７路線）。令和２年３月９日のふれあいツクールバス、乗合タクシーの再編及びふれあいツクールバスの有償運行化に伴い、８路線（下図①-2、②-2、④-2、④-3、⑧、⑨、⑩、⑪）が新たにふれあいツクールバスとして運行が始まりました。

令和４年度の１日平均利用者は 77 人と平成 30 年度の約 56%と減少しています。令和２年の豪雨災害やコロナ禍による外出控えが要因の１つと考えられます。

なお、令和４年度のふれあいツクールバスの運行経費は 31.5 百万円、町民１人あたりの負担額は、約 2.0 千円となります。（令和５年４月１日の人口 15,569 人）

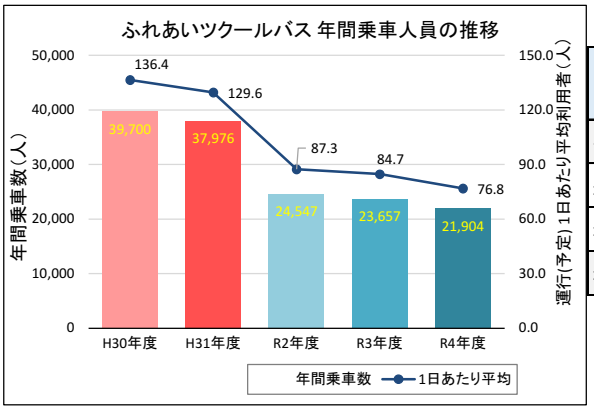


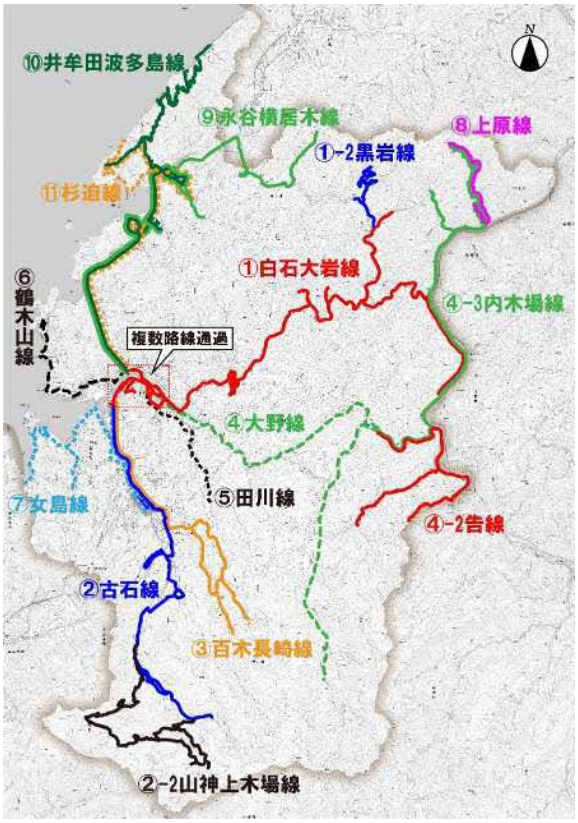
図 4-7　ふれあいツクールバスの年度別輸送人員

表 4-4 ふれあいツクールバス運行経費

項目（費用収入）	令和2年度	令和3年度	令和4年度
年間乗車数（人）	24,547	23,525	21,904
運行経費※（円）…❶	35,498,159	33,624,422	33,901,877
運行収入（円）…❷	2,352,000	2,577,400	2,443,200
運行負担額（円）=❶−❷	33,146,159	31,047,022	31,458,677

※）運行委託料、燃料費、保険など

図 4-8　表 4-5　ふれあいツクールバスの運行概要（令和５年度）



ふれあいツクールバス路線	日運行便数（上下計）	運行日	備考
① 白石大岩線	5便	日祝除く毎日	
② 古石線	5便	日祝除く毎日	土曜日は4便運行
③ 百木長崎線	5便	日祝除く毎日	土曜日は4便運行
④ 大野線	5便	日祝除く毎日	土曜日は4便運行
⑤ 田川線	4便	日祝除く毎日	土曜日は3便運行
⑥ 鶴木山線	6便	日祝除く毎日	土曜日は5便運行
⑦ 女島線	7便	日祝除く毎日	土曜日は6便運行
⑧ 上原線	3便	木	予約型運行
⑨ 永谷横居木線	6便	月・木	一部区間※1予約型運行
⑩ 井牟田波多島線	6便	火・金	一部区間※2予約型運行
⑪ 杉迫線	6便	水・土	一部区間※3予約型運行
①-2 黒岩線	4便	金	予約型運行
②-2 山神上木場線	2便	月・木	予約型運行
④-2 告線	2便	水・土	予約型運行
④-3 内木場線	2便	木	予約型運行

※1）阿蘇神社前～永谷上　※2）阿蘇神社前～上牟田　※3）御立岬温泉～杉迫

：令和2年3月路線再編に伴い運行を始めた路線

(1) ふれあいツクールバス路線別・年間乗車人員及び１便あたり平均乗車人員

全路線とも豪雨災害やコロナ禍の影響により平成 31 年度から令和２年度にかけて利用者が減少しています。⑤田川線、⑥鶴木山線の１便あたり平均乗車人員が１人未満と比較的少ない状況です。令和２年度から運行開始した路線のうち、②-2 山神木場線、⑧上原線は運行開始以降、まだ利用がありません。

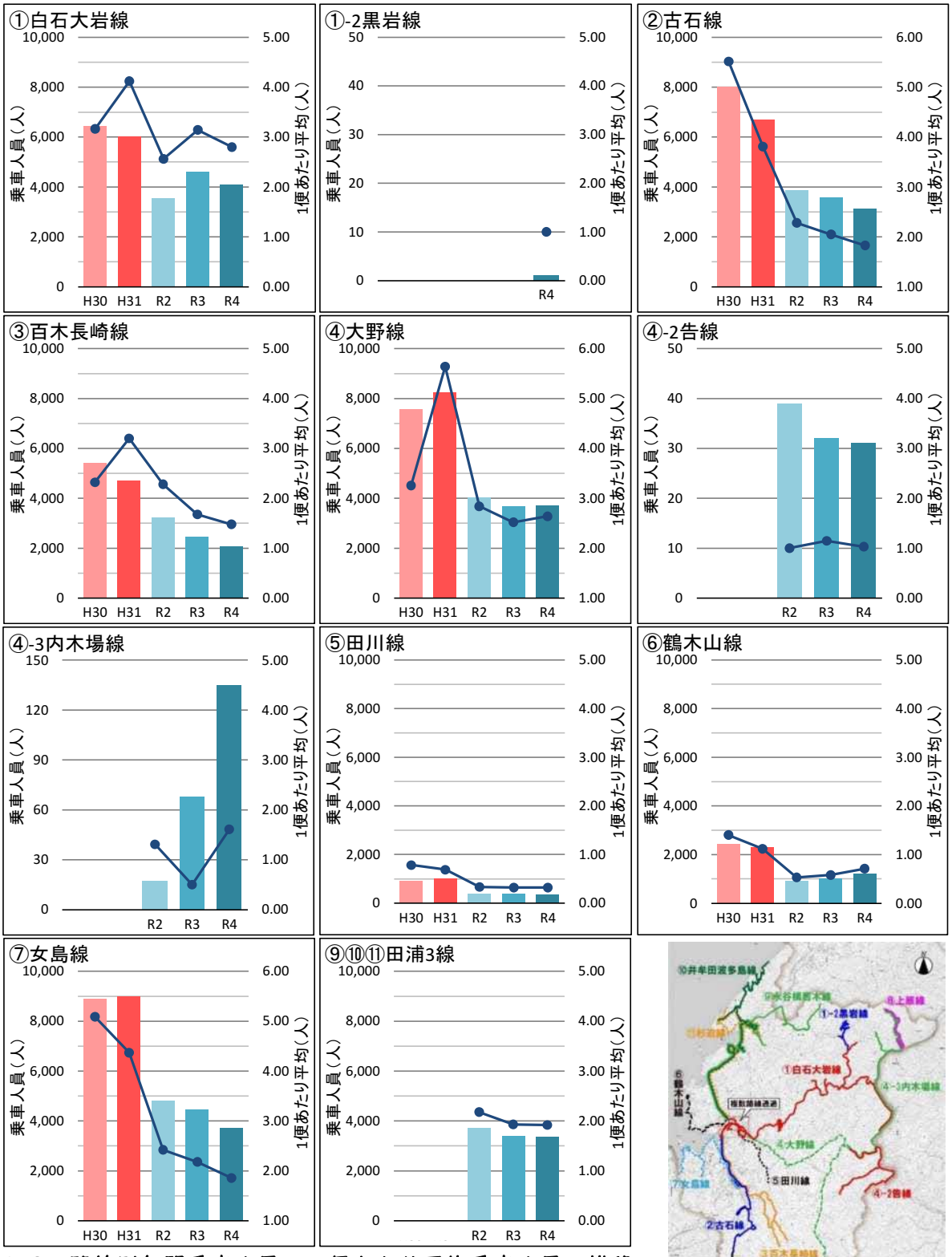


図 4-9　路線別年間乗車人員・１便あたり平均乗車人員の推移

（R２以降乗車実績がない②-2、⑧はグラフ無　データ提供：芦北町）

(2) ふれあいツクールバス路線別・便別の平均乗車人員

全路線全便ともに再編前(平成 31 年度以前)に比べ、平均乗車人員は減少しています。多くの路線で午前の上り便(佐敷方面行)、午後の下り便の乗車人員が多い傾向となっています。田浦３線は午前の上下便、午後の上り便の乗車人員が比較的多くなっています。午後遅い時間の便ほど乗車数は少ない傾向です。

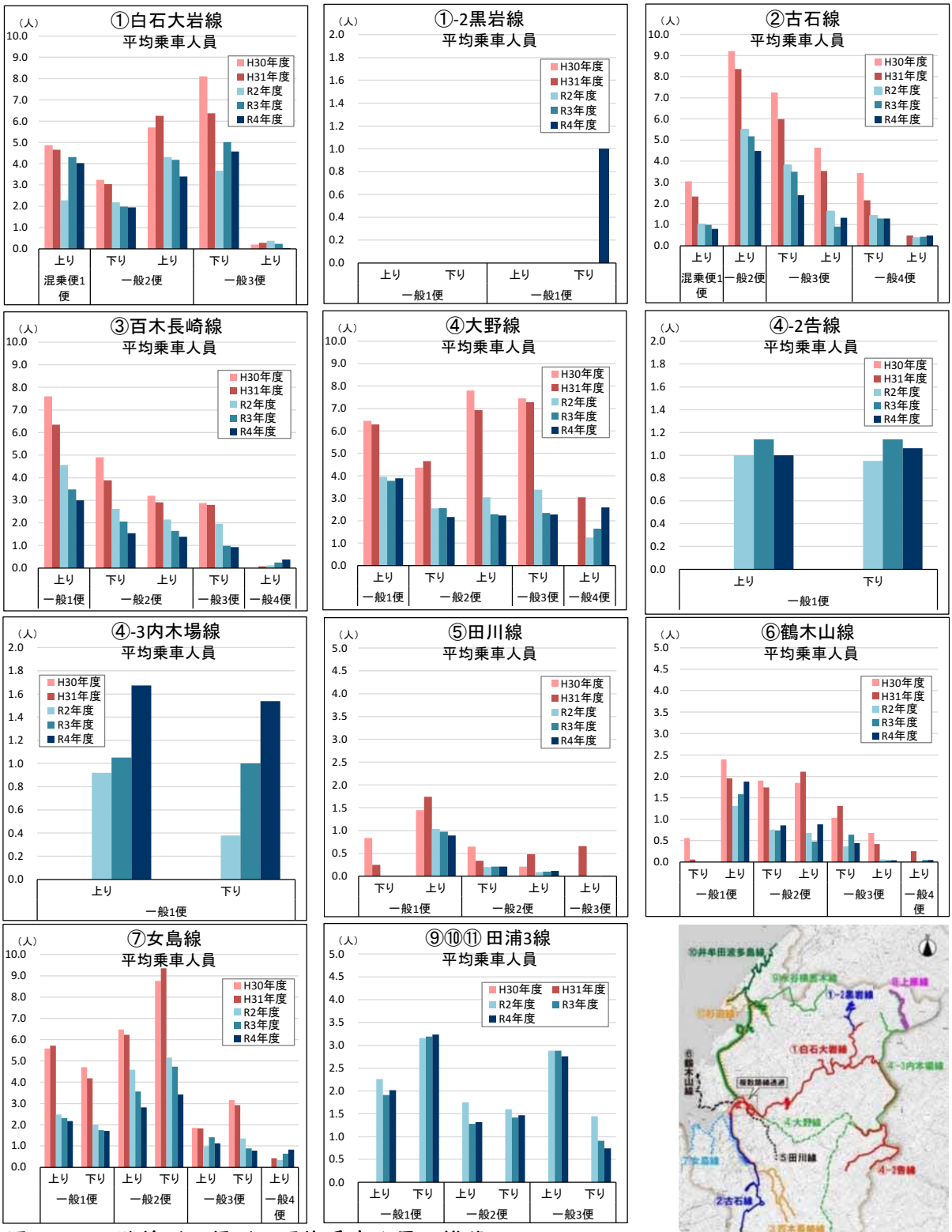


図 4-10　路線別・便別の平均乗車人員の推移

(R２以降乗車実績がない②-2、⑧はグラフ無　データ提供：芦北町)

2) タクシー事業

芦北町内では芦北観光タクシー(有)がタクシー事業を展開し、かつ乗合タクシーの運行を芦北町から受託しています。町内は山間部が多く空走距離が長く非効率であることや、タクシー乗務員の高齢化が進む一方、新しい乗務員の成り手が少ないことによる乗務員不足が喫緊の課題となっています。

3) 乗合タクシー

令和２年３月９日のふれあいツクールバス、乗合タクシーの再編に伴い、現在、伏木氏線と古石線（尾奈古）の２路線が、予約型の乗合タクシー（１回乗車定額運賃２００円）として運行されています。令和元年度には９路線運行で年間５５３人の輸送実績がありましたが、令和２年度は２路線あわせて 27 人、令和３年度は５人、令和４年度は 16 人(伏木氏線０人)と利用が低迷しています。

運行経費は２路線あわせて年間約１百万円ですが、利用者が減少しているため、利用者１人あたりに換算すると６５千円と高い経費となっています。

令和５年度からは交通不便地域の解消を目的に、湯南線の運行を開始しています。

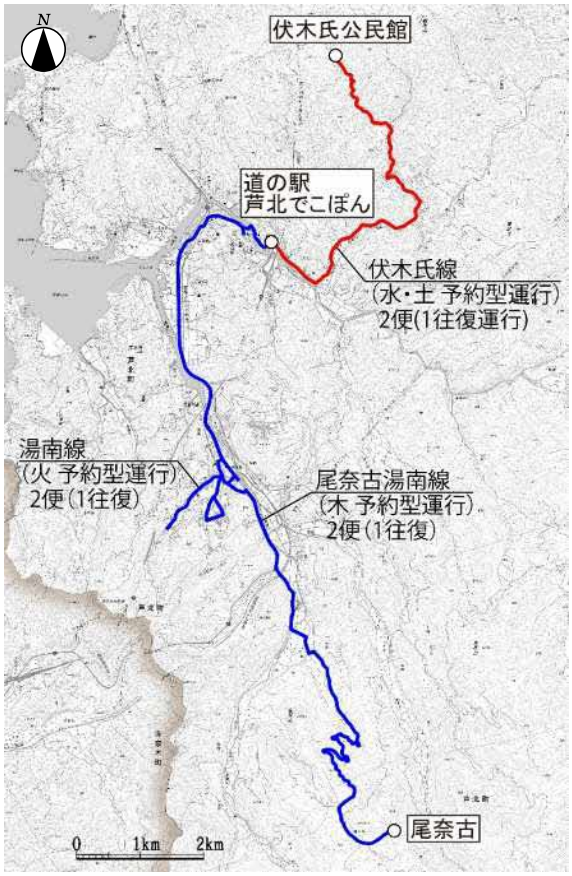


図 4-11　乗合タクシー運行路線(令和５年度)

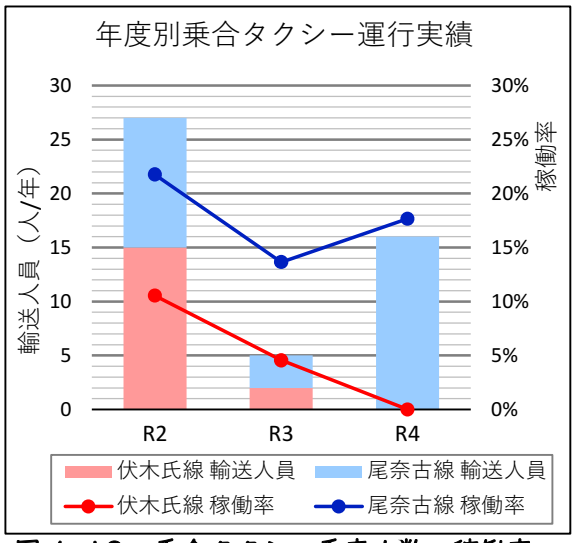


図 4-12　乗合タクシー乗車人数・稼働率

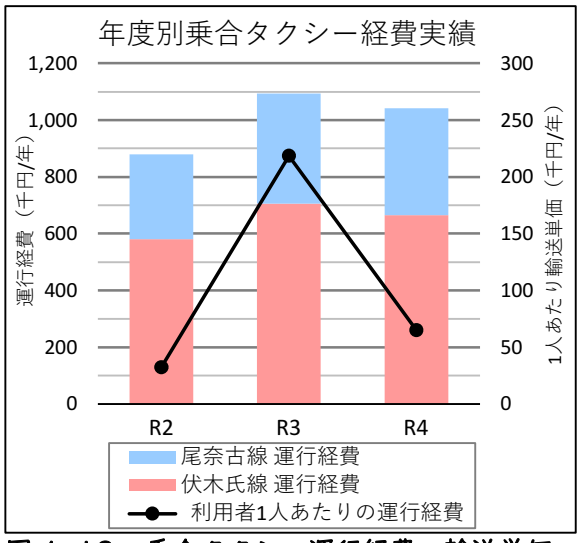


図 4-13　乗合タクシー運行経費・輸送単価

データ：芦北町資料

4.4.地域公共交通の連携状況

町内３地区におけるふれあいツクールバス(ツクールバスと称す)と肥薩おれんじ鉄道(鉄道と称す)の乗り継ぎは 82 パターン、産交バスとは 84 パターンあります。そのうち、乗り継ぎ時間が 30 分以内の割合は鉄道 62%、産交バス 40%と低く、乗換待ち時間を考慮したダイヤの改善が必要と考えられます。

表 4-6　ツクールバスと鉄道・産交バスの乗継パターンと乗換待ち時間の割合

ツクールバス･鉄道 乗継パターン	乗継便数	15分以内	16～30分	31～45分	46～60分	61分～	ツクールバス･産交バス 乗継パターン	乗継便数	15分以内	16～30分	31～45分	46～60分	61分～
ツクールバス→鉄道　八代方面行	24	7	6	5	6	0	ツクールバス→産交バス　八代方面行	25	3	5	4	3	10
ツクールバス→鉄道　水俣方面行	24	12	5	5	1	1	ツクールバス→産交バス　水俣方面行	25	3	6	5	5	6
八代方面発　鉄道→ツクールバス	17	2	9	4	2	0	八代方面発　産交バス→ツクールバス	17	3	3	0	4	7
水俣方面発　鉄道→ツクールバス	17	6	4	3	2	2	水俣方面発　産交バス→ツクールバス	17	7	4	1	2	3
ツクールバス⇔鉄道 乗換待ち時間 割合	**82**	**27**	**24**	**17**	**11**	**3**	**ツクールバス⇔産交バス 乗換待ち時間 割合**	**84**	**16**	**18**	**10**	**14**	**26**
	%	33%	29%	21%	13%	4%		%	19%	21%	12%	17%	31%

1) 佐敷地区(佐敷駅前)における連携状況

●乗り換えが不適正なダイヤがあります。バス停が駐車場に隣接し、危険です。

- 佐敷駅とバス停(産交バス、ツクールバス)間は約 200m あります。(写真 4-2)
- ツクールバスや乗合タクシーと鉄道、産交バスの乗換待ち時間は鶴木山線以外平均 30 分以上と長いです。一方、乗換時間が短すぎるケースもあります。(表 4-7)
- バス停周辺はスーパーの駐車場と歩道無道路に挟まれた狭い空間であり、バスを待つ人の前後に自動車があり、危険な状況が見られます。(写真 4-3)

表 4-7　ツクールバス・乗合タクシー⇔鉄道・産交バス乗換待ち時間（佐敷駅前）

乗換公共交通機関 ＼ 乗換公共交通機関		肥薩おれんじ鉄道(乗換距離200m) 乗換待ち時間(分) 平均	最小	最大	産交バス(乗換 同一箇所) 乗換待ち時間(分) 平均	最小	最大
ツクールバス	①白石大岩線	32分	4分	60分	39分	2分	81分
	④大野線	30分	4分	67分	59分	4分	116分
	⑤田川線	30分	9分	66分	49分	18分	95分
	⑥鶴木山線	18分	4分	44分	18分	6分	77分
乗合タクシー	①伏木氏線	31分	8分	52分	31分	9分	62分
	②尾奈古線	34分	11分	51分	34分	4分	57分

※ツクールバス･乗合タクシー⇔鉄道･産交バス(八代･田浦方面、水俣方面)全乗換パターンの集計

写真 4-2 ①佐敷駅と②駅前バス停の位置図

写真 4-3 佐敷駅と佐敷駅前バスの状況

2) 湯浦地区における連携状況

●ツクールバスの路線毎に産交バスとの乗換位置が異なりわかりづらい状況です。

- 湯浦駅前におけるツクールバスと鉄道の乗換待ち時間は平均 30 分以下と比較的使いやすいダイヤとなっています。（表 4-8）
- ツクールバス古石線と産交バスは、馬出野入口バス停で乗り換えします。産交バス田浦行とツクールバスバス停は 220m 離れており、不便な状況です。（写真 4-5）
- ツクールバス百木長崎線と産交バスのバス停は最寄りのバス停間が 350m 離れ、かつ途中に踏切があり、乗り換えしづらい状況と考えられます。（写真 4-6）

表 4-8 ツクールバス⇔鉄道・産交バス乗換待ち時間（湯浦地区）

幹線公共交通 / ツクールバス	肥薩おれんじ鉄道(乗換距離100m) 乗換待ち時間(分) 平均	最小	最大	産交バス(乗換バス停 以下参照) 乗換待ち時間(分) 平均	最小	最大	乗換バス停
②古石線	21分	3分	50分	49分	6分	114分	馬出野入口
③百木長崎線	25分	5分	61分	39分	7分	83分	寺前⇔かこい
⑦女島線	30分	6分	59分	39分	2分	110分	ヘルシーパーク前

※ツクールバス・乗合タクシー⇔鉄道・産交バス(八代・田浦方面、水俣方面)全乗換パターンの集計

写真 4-4 湯浦駅前バス停

写真 4-5 ツクールバス古石線と産交バスの乗換バス停(馬出野入口)

写真 4-6 ツクールバス百木長崎線と産交バスの乗換バス停

写真 4-7 ヘルシーパーク前バス停

国土理院地図電子地形図（タイル）

3) 田浦地区（肥後田浦駅、道の駅たのうら）における連携状況

●肥後田浦駅、道の駅たのうら共に適正な乗換ダイヤが設定されています。

・肥後田浦駅前はツクールバスが駅前広場に乗り入れし、ホームからの移動距離は短く、鉄道との乗換待ち時間も平均 18 分と短く、乗り換えしやすい状況となっています。（表 4-9）

・道の駅たのうらにおけるツクールバスと産交バスの乗換まち時間は平均 38 分と長くなっています。一方、産交バスの八代－田浦線と水俣産交-田浦線の乗換待ち時間は最終便を除き短く、適正なダイヤが組まれています。（表 4-10）

表 4-9 ツクールバス⇔鉄道乗換待ち時間（肥後田浦駅）

乗換公共交通機関 ＼ 乗換公共交通機関	肥薩おれんじ鉄道(乗換距離20m)		
	乗換待ち時間(分)		
	平均	最小	最大
ツクールバス 田浦3線	18分	4分	43分

※ツクールバス⇔鉄道(八代方面、水俣方面)全乗換パターンの集計

表 4-10 ツクールバス・産交バス⇔産交バス乗換待ち時間（道の駅たのうら）

乗換公共交通機関 ＼ 乗換公共交通機関	産交バス(乗換 同一箇所)		
	乗換待ち時間(分)		
	平均	最小	最大
ツクールバス 田浦3線	38分	9分	92分
産交バス	18分	5分	54分

※ツクールバス⇔産交バス(八代方面、水俣方面)全乗換パターンの集計
※産交バス(八代方面)⇔産交バス(水俣方面)全乗換パターンの集計

写真 4-8 ツクールバスバス停（肥後田浦駅前）

写真 4-9 産交バス、ツクールバスバス停（道の駅たのうら）

4）公共交通利用による八代市、水俣市の滞在時間

ツクールバスから町内の幹線公共交通である鉄道、産交バスに乗り換えし、八代市、水俣市に移動したときの両市の最大滞在時間を調査しました。

●一部路線を除き八代市、水俣市の滞在時間は３時間半確保しています。

・八代市の滞在時間は、ツクールバス田川線乗換を除き、最大３時間半程度確保されています。いずれの路線も鉄道乗換の方が滞在時間は長くなります。

・水俣市の滞在時間は、ツクールバス田川線乗換を除き、最大３時間半～５時間程程度確保されています。ツクールバス古石線、女島線は往路のみ産交バスを利用する方が滞在時間は長くなります。

表 4-11 ツクールバス⇔鉄道・産交バス利用による八代市最大滞在時間

八代市の滞在時間が最も長くなる公共交通(ツクールバス⇔おれんじ鉄道・産交バス)利用パターン											
ツクールバス 上り1便		往路 おれんじ鉄道または産交バス						復路 おれんじ鉄道 または産交バス		ツクールバス 下り最終便	
	佐敷駅前 到着時刻	佐敷駅(前) 出発時刻	道の駅たのうら 到着時刻	道の駅たのうら 出発時刻	八代駅(前) 到着時刻	ツクールバスから乗換え後の移動手段	八代市 最大滞在時間	ツクールバスに乗換前の移動手段	八代駅(前) 出発時刻	佐敷駅(前) 到着時刻	佐敷駅前 出発時刻
白石大岩線	7:59	8:59	……	……	9:40	おれんじ鉄道	3:37	おれんじ鉄道	13:17	13:57	14:37
大野線	8:34	8:59	……	……	9:40	おれんじ鉄道	3:37	おれんじ鉄道	13:17	13:57	14:19
田川線	9:24	9:56	……	……	10:41	おれんじ鉄道	0:12	おれんじ鉄道	10:53	11:31	12:19
鶴木山線	8:33	8:59	……	……	9:40	おれんじ鉄道	4:33	おれんじ鉄道	14:13	14:52	15:02
ツクールバス 上り1便	湯浦駅前※1 到着時刻	湯浦駅※1 出発時刻	道の駅たのうら 到着時刻	道の駅たのうら 出発時刻	八代駅(前) 到着時刻	ツクールバスから乗換後の移動手段	八代市 最大滞在時間	ツクールバスに乗換前の移動手段	八代駅(前) 出発時刻	湯浦駅 到着時刻	湯浦駅前 出発時刻
古石線	8:04	8:54	……	……	9:40	おれんじ鉄道	3:37	おれんじ鉄道	13:17	14:02	14:20
	7:56	8:19	8:47	9:00	9:40	産交バス					
百木長崎線	8:38	8:54	……	……	9:40	おれんじ鉄道	3:37	おれんじ鉄道	13:17	14:02	14:30
女島線	7:58	8:54	……	……	9:40	おれんじ鉄道	3:37	おれんじ鉄道	13:17	14:02	14:20
	7:58	8:21	8:47	9:00	9:40	産交バス					
ツクールバス 上り1便	肥後田浦駅※2 到着時刻	肥後田浦駅※2 出発時刻		八代駅(前) 到着時刻		ツクールバスから乗換後の移動手段	八代市 最大滞在時間	ツクールバスに乗換前の移動手段	八代駅 出発時刻	肥後田浦駅 到着時刻	肥後田浦駅 出発時刻
田浦3線	8:56	9:08		9:40		おれんじ鉄道	3:37	おれんじ鉄道	13:17	13:48	14:04
	8:49	9:00		9:40		産交バス					

※1)古石線の産交バス乗換バス停は「馬出野入口」　女島線の産交バス乗換バス停は「ヘルシーパーク前」

※2)田浦3線の産交バス乗換バス停は「道の駅たのうら」

表 4-12 ツクールバス⇔鉄道・産交バス利用による水俣市最大滞在時間

水俣市の滞在時間が最も長くなる公共交通(ツクールバス⇔おれんじ鉄道・産交バス)利用パターン										
ツクールバス 上り1便		往路 おれんじ鉄道 または産交バス					復路 おれんじ鉄道 または産交バス		ツクールバス 下り最終便	
	佐敷駅前 到着時刻	佐敷駅(前) 出発時刻	水俣駅(前) 到着時刻	ツクールバスから乗換後の移動手段	水俣市 最大 滞在時間	ツクールバスに乗換前の移動手段	水俣駅(前) 出発時刻	佐敷駅(前) 到着時刻	佐敷駅前 出発時刻	
白石大岩線	7:59	8:38	9:01	おれんじ鉄道	4:54	おれんじ鉄道	13:55	14:18	14:37	
大野線	8:34	8:38	9:01	おれんじ鉄道	3:47	おれんじ鉄道	12:48	13:12	14:19	
田川線	9:24	9:33	9:56	おれんじ鉄道	0:53	おれんじ鉄道	10:49	11:13	12:19	
鶴木山線	8:33	8:38	9:01	おれんじ鉄道	4:54	おれんじ鉄道	13:55	14:18	15:02	
ツクールバス 上り1便	湯浦駅前※1 到着時刻	湯浦駅※1 出発時刻	水俣駅(前) 到着時刻	ツクールバスから乗換後の移動手段	水俣市 最大 滞在時間	ツクールバスに乗換前の移動手段	水俣駅(前) 出発時刻	湯浦駅 到着時刻	湯浦駅前 出発時刻	
古石線	7:56	8:07	8:39	産交バス	5:16	おれんじ鉄道	13:55	14:13	14:20	
百木長崎線	8:38	8:43	9:01	おれんじ鉄道	4:54	おれんじ鉄道	13:55	14:13	14:30	
女島線	7:58	8:04	8:39	産交バス	5:16	おれんじ鉄道	13:55	14:13	14:26	
ツクールバス 上り1便	肥後田浦駅 到着時刻	肥後田浦駅 出発時刻	水俣駅 到着時刻	ツクールバスから乗換後の移動手段	水俣市 最大 滞在時間	ツクールバスに乗換前の移動手段	水俣駅 出発時刻	肥後田浦駅 到着時刻	肥後田浦駅 出発時刻	
田浦3線	8:56	9:25	9:56	おれんじ鉄道	2:52	おれんじ鉄道	12:48	13:21	14:04	

※1)古石線の産交バス乗換バス停は「馬出野入口」　女島線の産交バス乗換バス停は「ヘルシーパーク前」

5. 地域公共交通の利用状況、町民ニーズ

5.1.各種調査の概要

地域公共交通の利用実態や利用者・町民ニーズを的確に掴むことを目的に、令和4年度、令和5年度に以下の調査を実施しました。

1) 住民アンケート調査（令和4年度）

項　目	概　　要
目　的	・現状の公共交通利用状況の把握、新型コロナや令和2年7月豪雨の影響による公共交通の利用状況の変化の把握 ・アフターコロナにおける利用需要及び今後の公共交通のあり方について住民の意向把握
調査対象	・芦北町民のうち、無作為抽出した2,000名(発注者抽出)
調査期間	・令和5年1月5日(木)配布～令和5年1月20日(金)回答投函〆切
調査方法	・郵送による配布・回収（一部、web回答含む）
回答状況	・回収数 892（郵送825　web67）回収率44.6% 地区別回答割合：田浦217(24%) 佐敷299(34%) 吉尾30(4%) 大野82(9%) 湯浦244(27%) 不明20(2%)
主な調査内容	・世帯の状況 ・公共交通をよく利用する人の外出状況、属性 ・産交バス、肥薩おれんじ鉄道、ふれあいツクールバスの利用状況 ・今後の公共交通のあり方について

2) 行政区長ヒアリング調査（令和4年度）

項　目	概　　要
目　的	・地域公共交通の利用特性や沿線行政区特有の問題点・課題、利用者向上に向けた改善方策等の把握
調査対象	・ふれあいツクールバスの利用が低調な路線沿線の6行政区 ：「井牟田2」(田浦)、「田川」(佐敷)、「黒岩」,「内木場」(吉尾)、「白石」(大野)、「高岡南」(湯浦)の各行政区長 ・令和5年1月実施の住民アンケートにおいて自治会輸送に前向きな意見が多かった行政区　：「丸山」(湯浦)の行政区長
調査日	・令和5年3月14日・15日
調査方法	・訪問ヒアリング
主な調査内容	・地域の概況(ツクールバス認知度、移動手段、日常生活ほか) ・住民アンケート結果に対して（移動課題、住民組織による運行ほか） ・今後の地域公共交通の望ましい運行のあり方について

3）ふれあいツクールバス利用者、乗務員ヒアリング調査（令和５年度）

項　目	概　　要	
目　的	・ふれあいツクールバスの現在の運行状況(時間帯、ルート、車両、バス停、運行経費等)に関する利用者や乗務員(利用者の声を含む)の意見(問題点や改善点)の把握	
調査対象	・井牟田波多島線(上１便、下１便) ・杉迫線(上１便、下１便) ・白石大岩線(上２便、上３便、下１便、下臨時便) ・大野線(上２便、上３便、下１便) ・古石線(下２便) ・女島線(下２便、上４便) ・鶴木山線(上１便、上３便、下２便) ・田川線(上１便、上２便、下１便) ・百木長崎線(上３便、下２便) ：調査時利用者０人（ヒアリング無） 上○便：佐敷地区行 下○便：佐敷地区発	
調査日	・令和５年８月22日（火）・23日(水)・30日(水)・31日(木)	
調査方法	・調査員(発注者、受注者各１名)がふれあいツクールバスに添乗し、車内において利用者にヒアリングを実施、また、出発前、折返バス停の休憩時間に乗務員へヒアリングを実施	
主な調査内容	ツクールバス利用者	ツクールバス乗務員
	・利用者属性(居住地、利用目的、利用頻度、免許保有　ほか) ・運行路線や運行車両について ・利用しやすくするための改善点 ・運行経費増に対する見解 ・そのほかの自由意見	(当該路線における) ・利用者の状況 ・日常的に利用がある区間 ・日常的に利用がない区間 ・運行上の課題 ・利用者の声 ・そのほかの自由意見

4）公共交通事業者・福祉事業者ヒアリング調査（令和４年度）

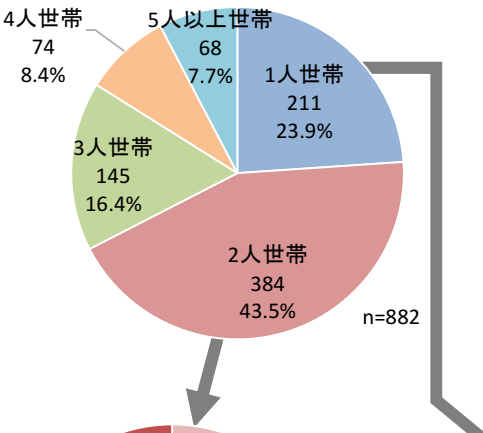
項　目	概　　要	
目　的	・町内の公共交通事業、福祉事業に従事する事業者から芦北町における地域公共交通の現状と課題、考えられる対応策等の意見を募る	
調査対象	・公共交通事業者：肥薩おれんじ鉄道、産交バス、㈱トシヒロ(ふれあいツクールバス運行事業者)、芦北観光タクシー ・福祉事業者：芦北町社会福祉協議会、有限会社美里在宅支援事業所	
調査日	・令和５年２月21日・22日	
調査方法	・訪問ヒアリング	
主な調査内容	公共交通事業者	福祉事業者
	・現在の運行状況について ・現在の課題と対策について ・住民アンケート結果について ・今後の公共交通について ・その他(行政、住民への意見等)	・現在の通所介護・通所型サービスについて ・現在の訪問介護・訪問型サービスについて ・将来の事業方針　・その他

5.2.住民アンケート

1）世帯の外出実態（世帯構成、外出先、移動手段）

●高齢者の外出割合が高く、その多くは自動車を利用しています。

・１～２人世帯が全世帯の７割近くを占め、その世帯構成者の８割弱が高齢者です。
・世帯の高齢者の割合が高いため、年齢が高い人の外出割合が高くなっています。
・町内の外出先は佐敷、湯浦、田浦　町外では八代市、水俣市が多くなっています。
・移動手段は自動車（自身・知人の運転）が８割以上を占めています。公共交通は３割未満と利用が少ない状況です。



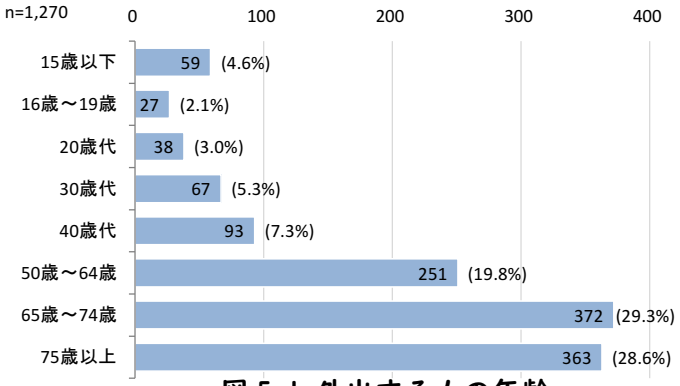


図 5-1 外出する人の年齢

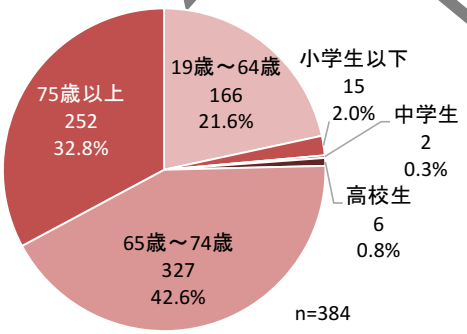


図 5-2　２人世帯の年齢構成

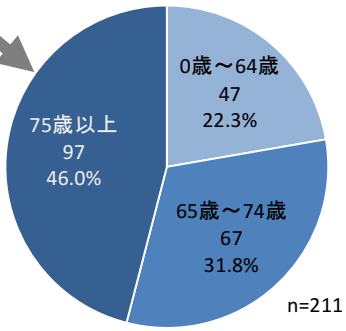


図 5-3　１人世帯の年齢構成

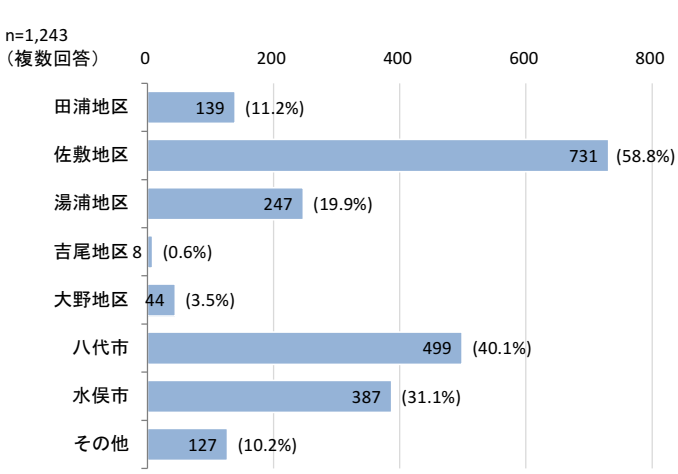


図 5-4 外出目的地

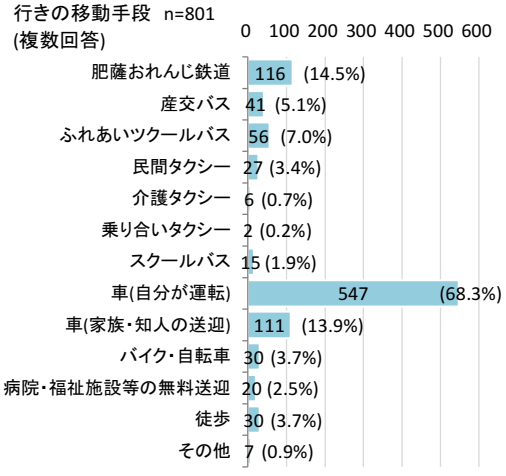


図 5-5 外出時の移動手段

2) 世帯内で最も公共交通を利用している(利用を考えている)人の外出実態、利用ニーズ

●世帯内で最も公共交通を利用する人でも95%は主な外出手段として自家用車※を利用しています。

・公共交通を利用する回答者の６割以上が高齢者です。通勤等の利用は少ないです。

・公共交通を利用する人の 75%は免許保有者で実際の外出の 95%が自家用車です。

・町民の７割、高齢者の６割以上が免許返納を考えていません。

※自分で運転、家族、知人の自家用車による送迎を含む

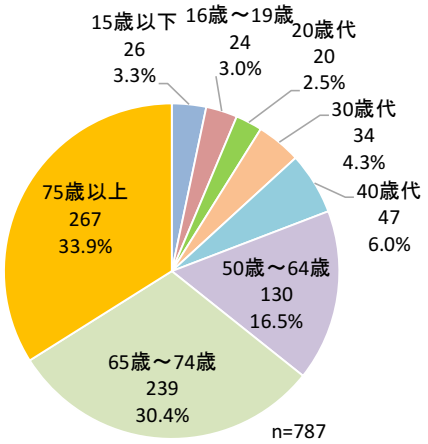


図 5-6 公共交通をよく利用する人の年齢

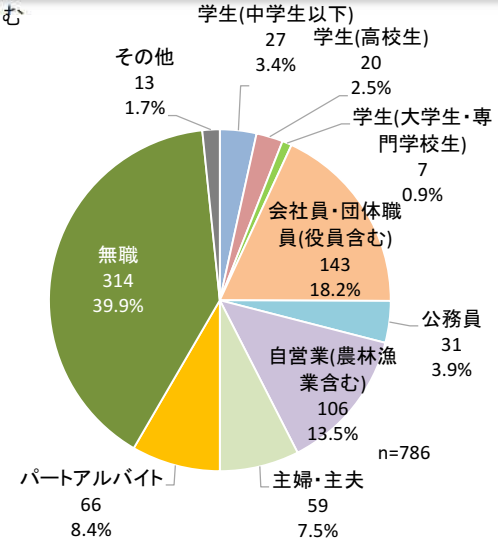


図 5-7 公共交通をよく利用する人の職業等

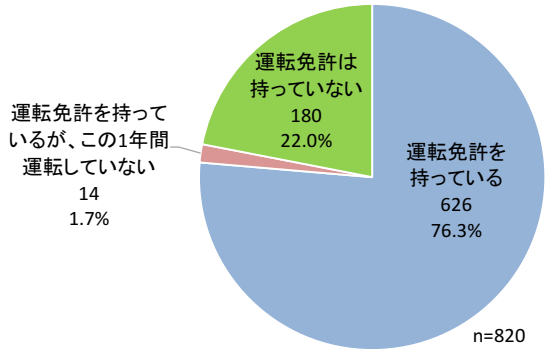


図 5-8 公共交通をよく利用する人の免許保有状況

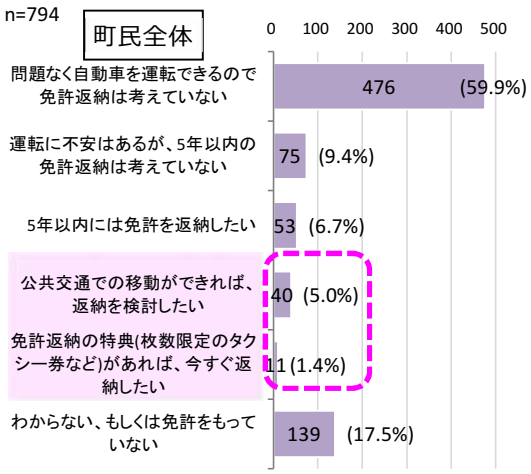


図 5-9 町民全体の免許返納の意識

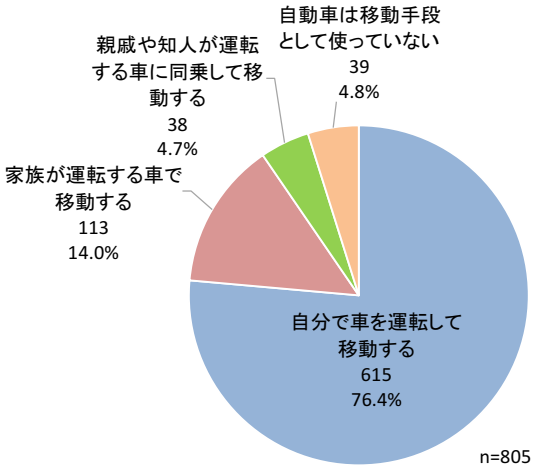


図 5-10 公共交通をよく利用する人の日常の移動手段

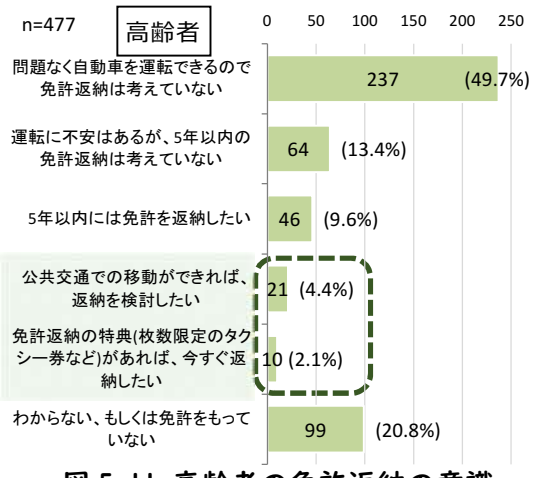


図 5-11 高齢者の免許返納の意識

3) 肥薩おれんじ鉄道（幹線的な地域公共交通）の利用実態、利用ニーズ

●八代や水俣への買い物や外食、通院の利用割合が高くなっています。

- 全回答者のうち３割近くが過去１年間におれんじ鉄道を利用しています。
- 利用者は年に数回程度が７割を占め買い物や外食、通院利用が多くなっています。
- 乗車駅は佐敷駅、下車駅は八代駅、水俣駅の回答が多くなっています
- 「運行本数の少なさ」や「高い運賃」に対する改善意見が高くなっています。
- 今後の利用状況は、わからない、変わらないという意見が多くなっています。

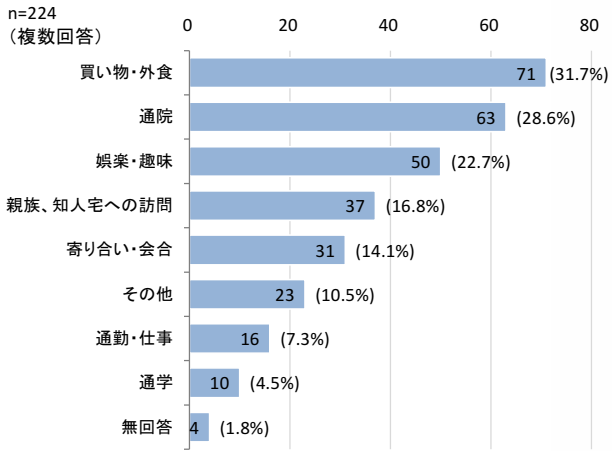


図 5-12 利用目的

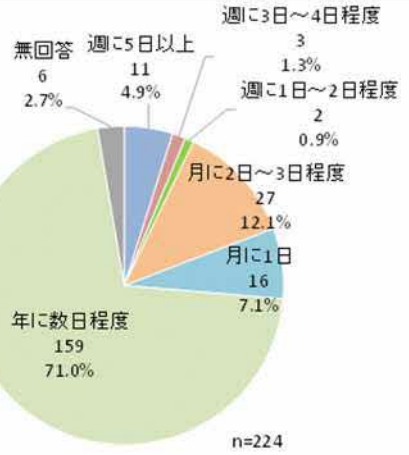


図 5-13 利用頻度

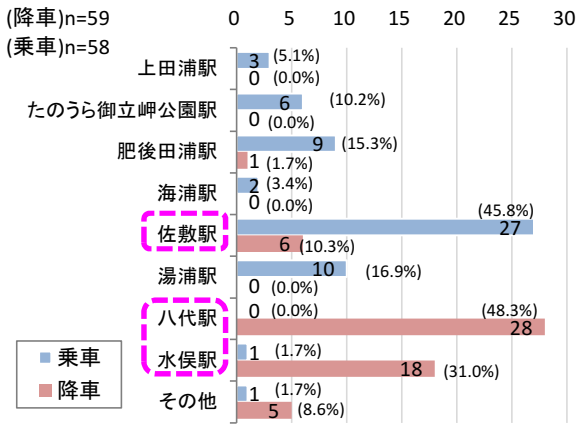


図 5-14 利用者の乗車、降車駅

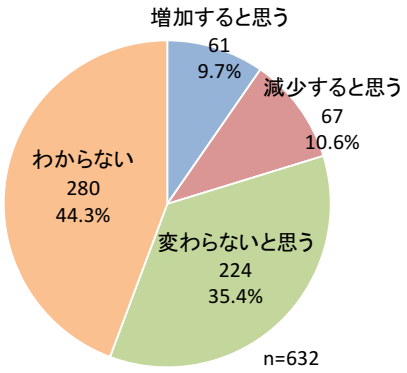


図 5-15 今後利用が増えるか減るか

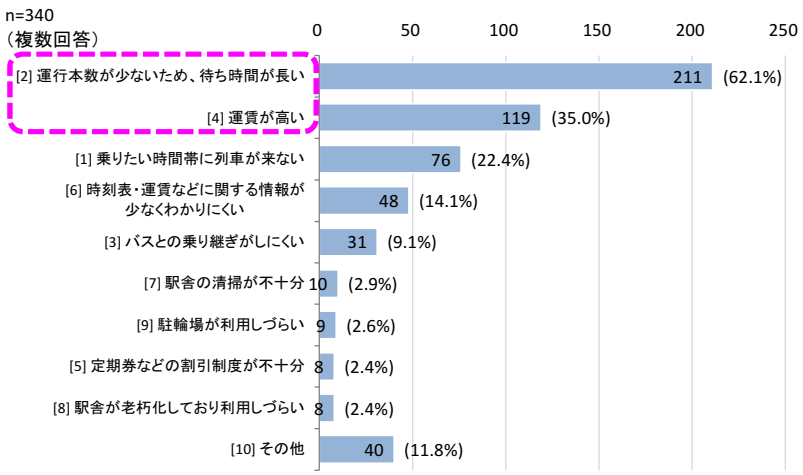


図 5-16 改善が必要と感じる点

4）産交バス（幹線的な地域公共交通）の利用実態、利用ニーズ

●病院の近くにバス停があるため通院の利用割合が高くなっています。

・全回答者のうち１割近くが過去１年間に産交バスを利用しています。
・利用者は年に数回程度が４割を占め、通院利用が７割以上と多くなっています。
・道の駅たのうらから八代方面や泊～湯浦間の利用者が比較的多くなっています。
・「運行本数の少なさ」「バス停までの距離」に対する改善意見が高くなっています。
・今後の利用状況は、わからない、変わらないという意見が多くなっています。

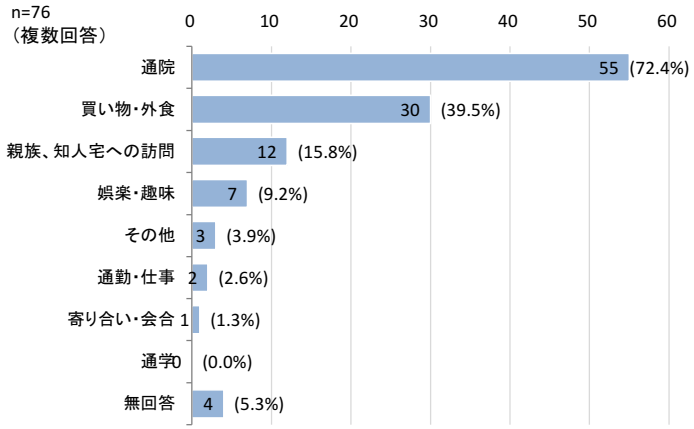


図 5-17 利用目的

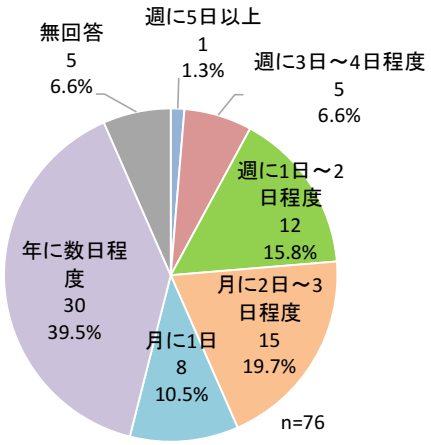


図 5-18 現在の利用頻度

図 5-20 回答者の利用区間
（乗車・降車両バス停の記載があったｎ=33 人の乗車区間と総数に対する割合）

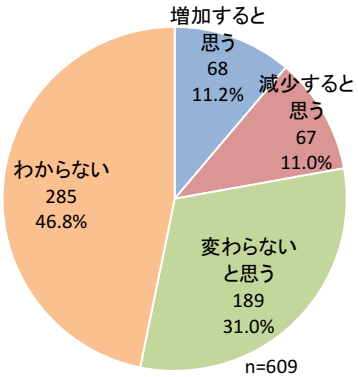


図 5-19 今後利用が増えるか減るか

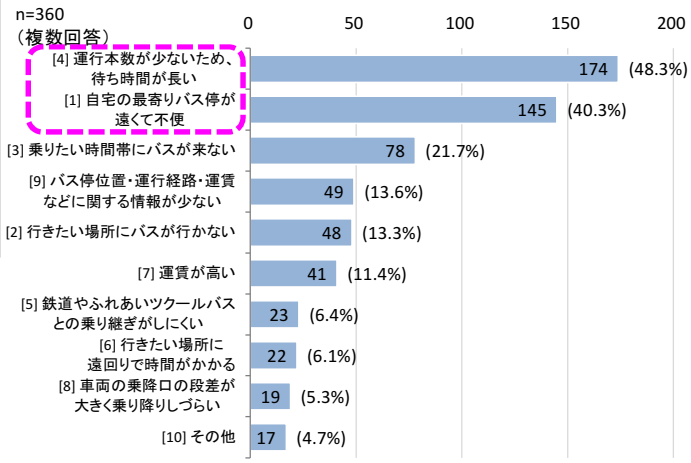


図 5-21 改善が必要と感じる点

5）定時定路線型ふれあいツクールバスの利用実態、利用ニーズ

●通院や買い物目的の利用が多く、運行がないと支障がある人が数多くいます。

・回答者の約 7%が過去 1 年間に定時定路線ふれあいツクールバスを利用しています。

・通院や買い物、外食が目的の利用が圧倒的に多くなっていますが、利用頻度は様々です。それでも週に 1 回以上が 4 割以上と多くなっています。

・利用者の 3 割近くの人は運行がないと外出できなくなる等の影響を懸念しています。

・運行本数や運行時間帯、バス停位置、目的地に対する改善意見が高くなっています。

・今後の利用状況は、わからない、変わらないという意見が多くなっています。

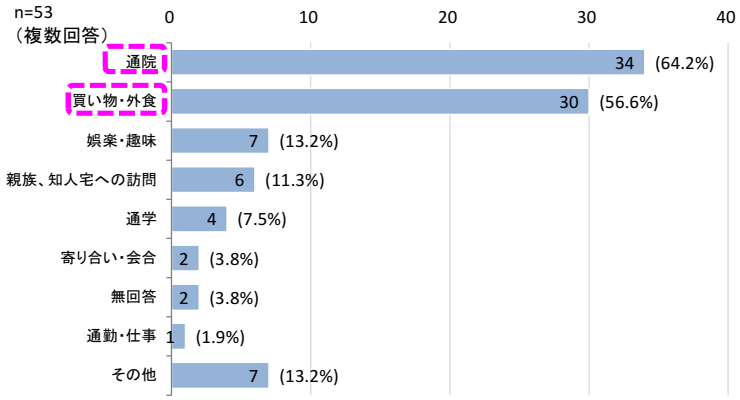


図 5-22 利用目的

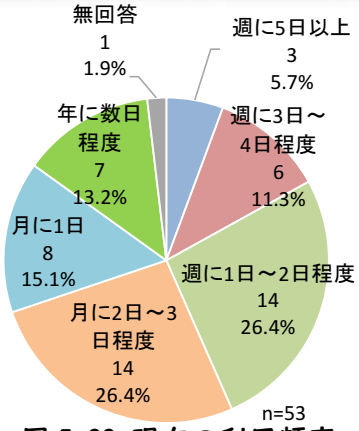
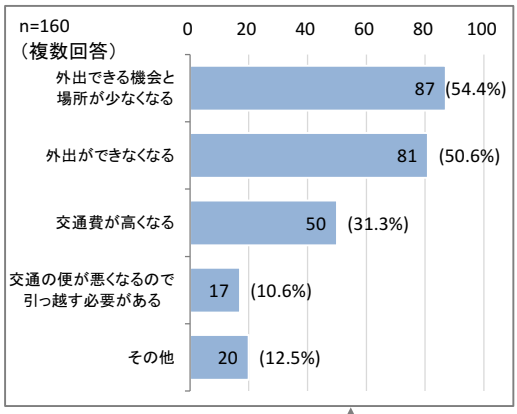


図 5-23 現在の利用頻度



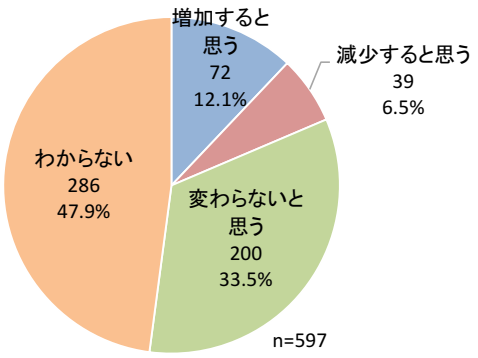


図 5-24 今後利用が増えるか減るか

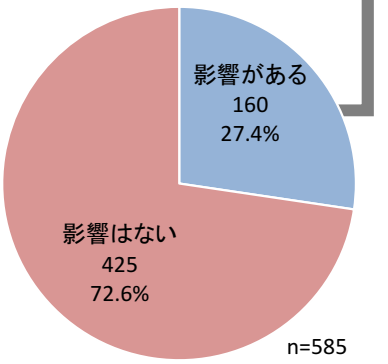


図 5-25 運行がなくなった時の影響

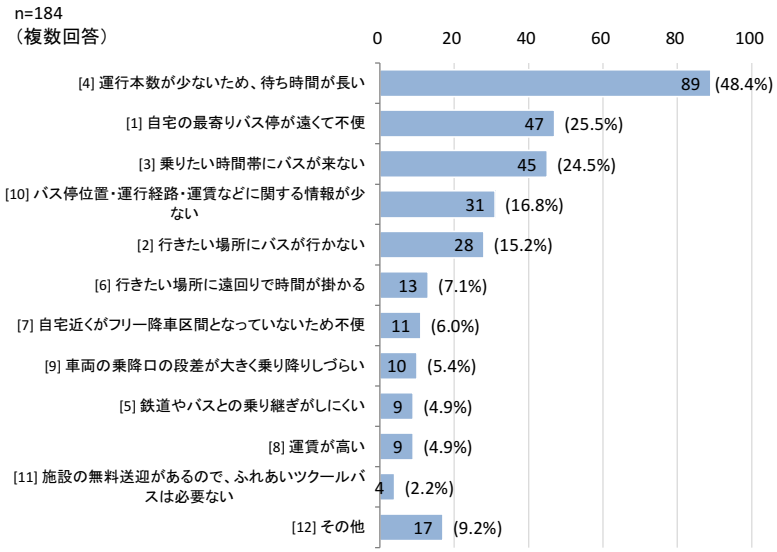


図 5-26 改善が必要と感じる点

6) 予約型ふれあいツクールバス・乗合タクシーの利用実態、利用ニーズ

●４割以上の町民が予約型運行の路線や利用方法を知らない状況です。

・全回答者のうち約 3%が過去 1 年以内に予約運行型路線(ツクールバス、乗合タクシー)を利用しています。

・運行の認知度が４割程度と低いことが課題と考えられます。アンケートで寄せられた改善点でも認知度の低さや少ない運行頻度への意見が多くなっています。

・今後の利用状況は、わからない、変わらないという意見が多くなっています。

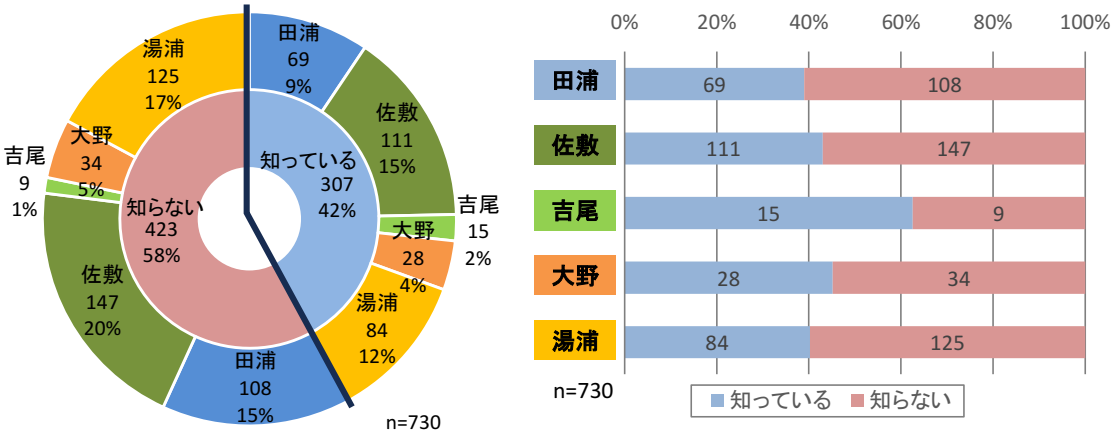


図 5-27 予約型ふれあいツクールバス、乗合タクシー運行実態の認知度

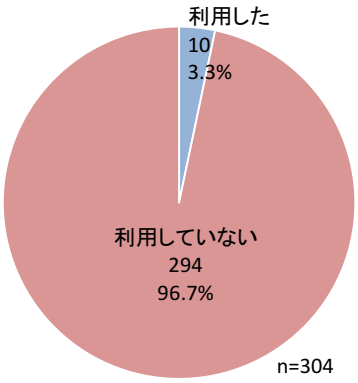


図 5-28 現在の利用頻度

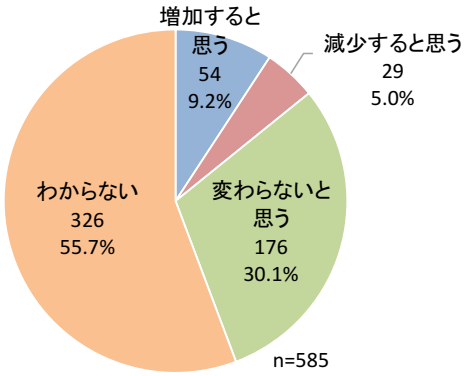


図 5-29 今後利用が増えるか減るか

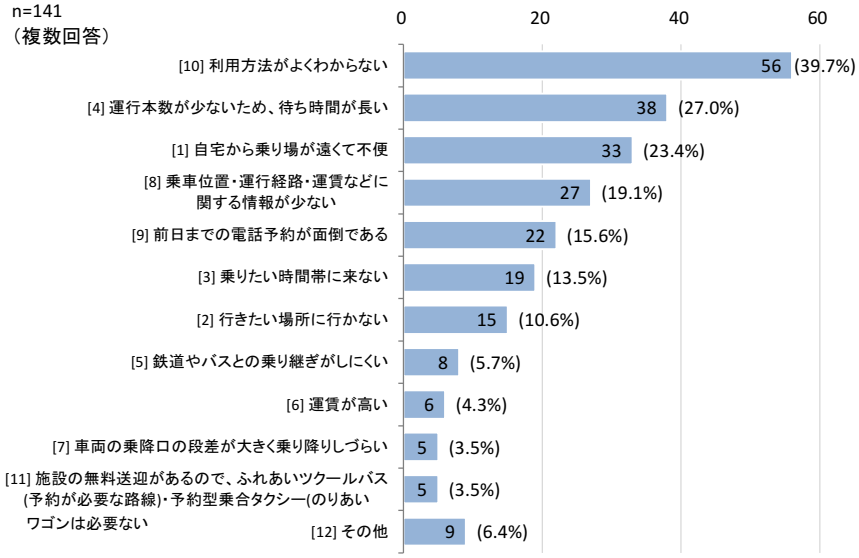


図 5-30 改善が必要と感じる点

7）地域公共交通の時刻表・路線図の認知度・関心度

●町民の半数以上が地域公共交通の公開情報(時刻表、路線図)を知りません。

・町や各事業者がホームページで公開している時刻表、路線図を見たことがある人は町民の 1／4 程度です。地区別には山間部の認知度が比較的高くなっています。

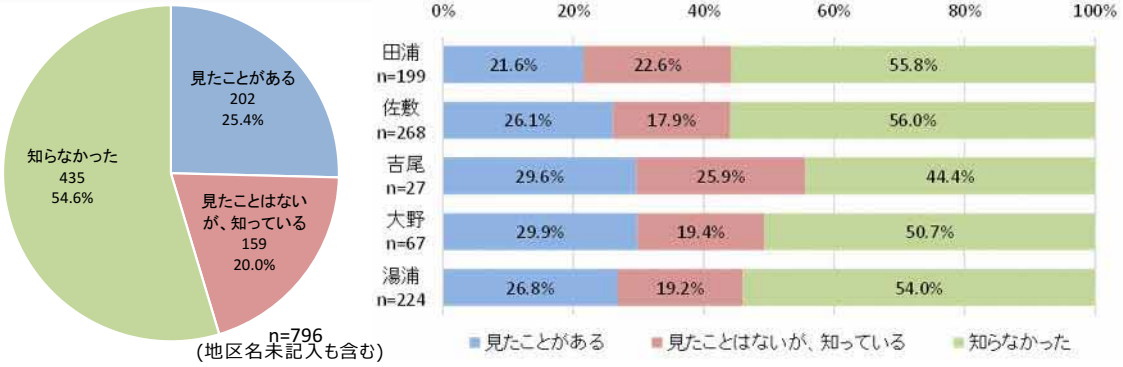


図 5-31 公共交通 HP や配布資料の周知（左上グラフ:町全体　右上グラフ：地区別）

8）持続可能な地域公共交通のあり方について

●将来的には地域住民が主体的に運行する方法への転換が考えられます。

・利用が少ない路線を維持するために、運用方法を地域が主体的にする運行等に段階的に見直し、効率的な運行を図ることに前向きな意見が多くみられます。

・行政支援に基づく住民組織による運行について、町全体としては取り組みに賛同する意見が多いですが、人口が多い地区と少ない地区で意見の相違が見られます。

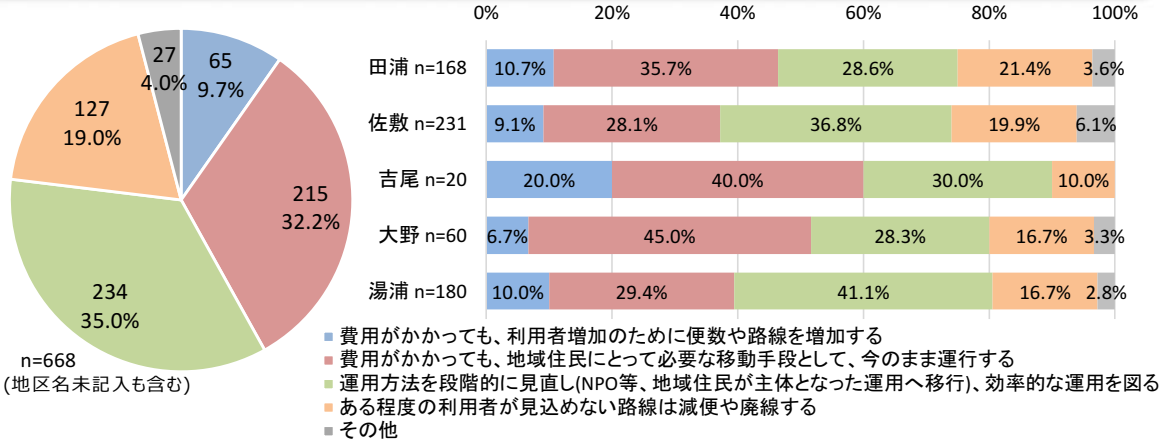


図 5-32 公共交通の利用者が少ない路線に対する取り組みについて

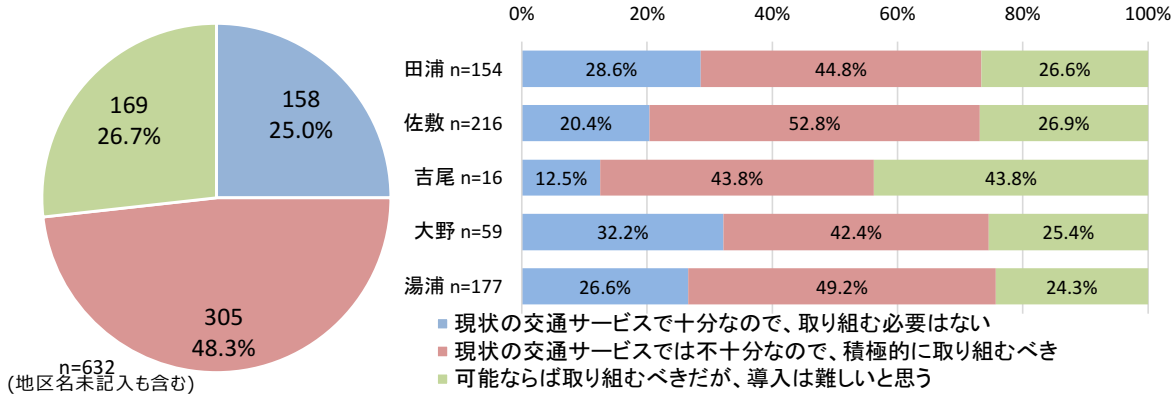


図 5-33 住民組織による運行に関する取り組みについて

5.3.地域公共交通に関する行政区長の意見

ふれあいツクールバスの利用が低調な地区や自治会輸送に前向きな地区の行政区長を対象とした聞き取り調査を令和５年２月に実施しました。【概要は 5.1.2)参照】

表 5-1 ヒアリング対象行政区

①井牟田 2(32 世帯 60 人)
・井牟田波多島線起点の予約運行区間、現状のバス利用者はほとんどいない
②田川(115 世帯 288 人)
・田川線(定時定路線)は平均利用者 1.0 人未満
③黒岩(25 世帯)
・黒岩線(予約型)は過去 3 年間で利用者 1 人
④内木場(19 世帯) ⑤白石(11 世帯 20 人)
・内木場線(予約型)の利用者は年間 60 人いるが、そのほとんどは上原地区である
⑥丸山(42 世帯)
・百木長崎線(定時定路線)の利用者は比較的多い
⑦高岡南(30 世帯) (山神上木場線沿線は 9 世帯)
・黒岩線(予約型)は過去 3 年間利用者なし

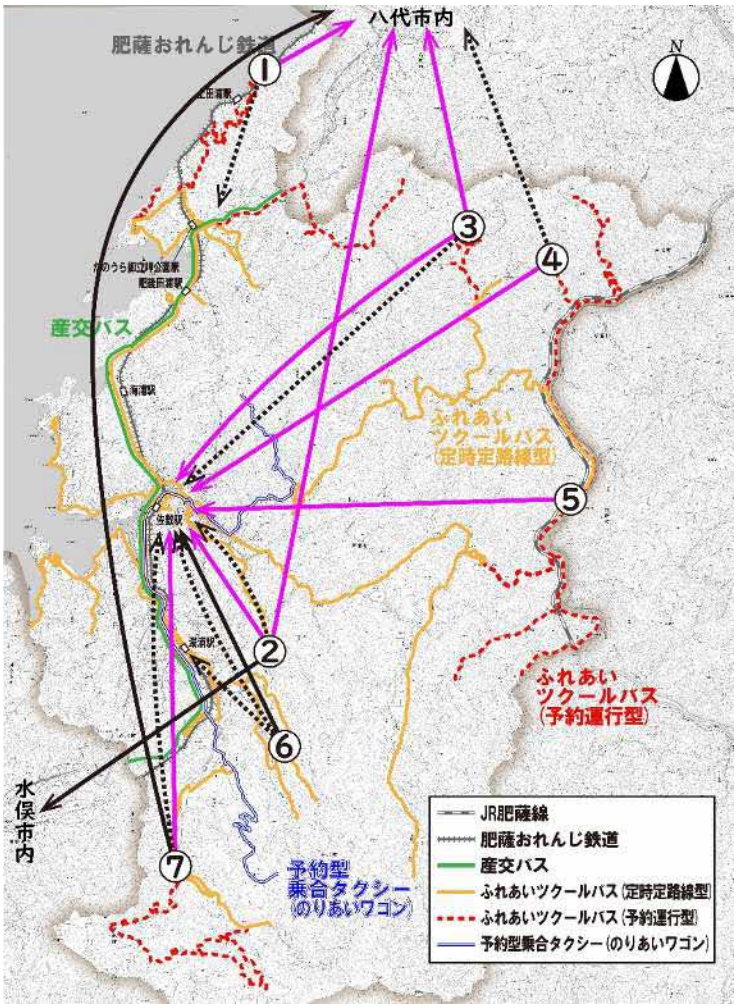


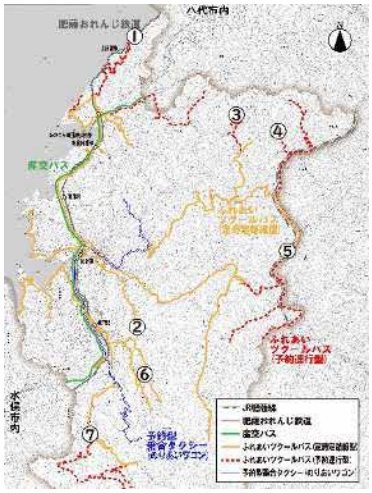
図 5-34 ヒアリング対象行政区位置図と主な生活活動

表 5-2 各地区における移動の状況について行政区長の見解 ①～⑦は上図表の地区番号

ツクールバスの認知度		・運行していることは全住民が知っている(①～⑦ 全行政区) ・利用方法やダイヤは知らないと思う(②③⑤⑥⑦)
肥薩線休止やコロナの影響		・肥薩線利用者はいなかったので影響はない(④内木場 ⑤白石) ・地区住民はあまり外出しないので変わらない(①井牟田) ・外出頻度や地区の催しは減った(②田川 ⑦高岡南) ・外出頻度は減っていたが最近はコロナ禍前まで戻った(③黒岩 ⑥丸山)
主な移動手段		・上田浦駅からおれんじ鉄道を利用(①井牟田) ・家族の送迎、自身の運転(②田川 ⑤白石 ⑥丸山 ⑦高岡南) ・集落内で乗り合わせ、集落外居住親族に依頼(③黒岩 ④内木場)
生活移動	買い物 →	・佐敷(②③④⑤⑦) ・八代市内 日奈久(①②③)
	通院 ⇢	・佐敷(②③⑥⑦) ・田浦(①) ・八代市内(④) ・湯浦(⑥)
	総合病院 →	・八代市内(⑦) 水俣市内(②)

表 5-3 公共交通のあり方について行政区長の意見 ①～⑦は前頁図表の地区番号

ツクールバスの利用が少ないことへの意見	・現在の予約型運行の維持をお願いしたい(④内木場) ・今は利用者がいない(路線がなくてもよい)が、将来的に必要になれば路線が復活できる仕組みとしてもらいたい(⑤白石)
住民組織による移動手段確保の可能性	・高齢者や１人暮らし支援の仕組みは行政区において既に確立している(①井牟田、②田川) ・住民同士で自然に共助は成立している(③黒岩、④内木場) ・住民数が多く、新たな組織づくりまでは難しい(②田川) ・人がそもそも少なく、組織づくりは困難である(⑤白石) ・行政区の支援体制に対し住民の遠慮がある。役場から車両貸出があれば、住民の遠慮がなくなると思う。まず燃料費補助から始め軌道に乗れば車両貸出を考えるのはどうか(①井牟田)
行政区が望む運行のあり方	・基本的には現状維持を望む(①～⑦全行政区) ・時間がかかりすぎることが利用しない要因と考えられる(①井牟田) ・上田浦駅経由にすれば遠回りとなり、住民は駅まで歩くことが一般的なため、利用がないと思われる(①井牟田) ・田川便の最終便は利用者が少なく必要かどうか疑問であるが、廃止となると反対が懸念される(②田川) ・黒岩行政区の佐敷への通院や買い物は、田浦経由が一般的であり、現ルート(大岩方面)より田浦経由のほうが望ましいが、現状では利用者がいないので、現ルートでも構わない(③黒岩) ・球磨川沿い集落の佐敷方面へのルートは、吉尾経由ではなく大野温泉天月経由を望んでいる(④内木場) ・定時定路線型の白石大岩線は箙瀬までてよい。白石行政区は利用者が少なく予約型でよい。ただし大岩経由は遠回りで時間がかかるためルートは天月経由に変更してほしい(⑤白石) ・帰り便の待ち時間が長く早めてほしい。夕方の上り便は子供の部活利用のため必要である。帰り便の待合施設整備が望まれる(⑥丸山)
その他、公共交通に対する意見	・水俣方面への外出はタクシーで湯浦の最寄りバス停へ行き産交バスを使う(②田川) ・公共交通の乗り継ぎは高齢者には無理ではないか(⑥丸山) ・佐敷地区はバス停から病院までの歩く距離が長い(⑥丸山) ・周知のためのパンフレットや時刻表が必要である(⑥丸山)



5.4.ふれあいツクールバス利用者、乗務員の意見

ふれあいツクールバスの利用者、乗務員を対象とした聞き取り調査を令和 5 年 8 月に実施しました。利用者のニーズや意見、乗務員から見た利用実態や運行上の課題を以下に整理します。【調査の概要は 5.1. 3)参照】

1）ふれあいツクールバス利用者の意見

表 5-4　①白石大岩線 下り 1 便・上り 2 便(令和 5 年 8 月 22 日) 下り 1 便(8 月 23 日)

ヒアリング協力者 左から年齢、目的、利用頻度,免許有無	・89 歳(女)　買い物　週 1 回　免許無 ・84 歳(女)　床屋　月 3 回程度　免許無(バイク免許返納) ・55 歳(男)　買い物(ロッキー)　ほぼ毎日　免許有 ・80 代　宮島病院　週 2 回　免許無 ・65 歳(女)　吉尾地区の実家　月 2 回　免許無
運行に関する主な意見	・上 1 便と下り 1 便のダイヤは買い物時間にちょうどよい。 ・通院の時は時間が読めず帰りはタクシーとなる ・病院が混んでいたら帰りのツクールバスに間に合うように優先してくれる ・鉄道との乗継時間は問題ない
改善要望	・吉尾地区の上の集落へ登ってほしい ・ツクールバスが地味なため、他の車両と間違えやすく待つときに不安
運行費用増への主な意見	・上り 1 便、下り 1 便は残してほしい(午後の便は使わない) ・現状維持(運行がないと困る) ・予約型になってしまうと利用方法がわからなくなる

表 5-5　②古石線 下り 2 便(令和 5 年 8 月 30 日)

ヒアリング協力者	・69 歳(女) 役場、買い物(コスモス) 週 2 回 免許無 ・68 歳(女) 松本医院で仕事　週 5 回 免許無
運行に関する意見	・今のバスのダイヤはちょうどよい。病院が長引けば次の便で帰れる ・16 時ごろに古石に帰る便があればいい ・馬出野口入口バス停で、産交バスへ乗り継ぐ人(2 名)を見かける
改善要望	・マツヤデンキ前バス停に上屋ベンチがほしい。またあるところはボロボロ ・年寄りは乗降がきつい。ステップ付きの車両にしてほしい
運行費用増の意見	・現状維持 ・運行が無くなると通勤できなくなるので無くさないでほしい

左から年齢、目的、利用頻度,免許有無

表 5-6　③百木長崎線 下り 2 便　上り 3 便(令和 5 年 8 月 23 日)

ヒアリング協力者 左から年齢、目的、利用頻度,免許有無	・80 歳(女)　買い物　週 1～2 回　免許無 ・74 歳(女)　道の駅でこぽん　週 3 回　免許無 ・82 歳　買い物(ロッキー)　週 2 回程度　免許無 ・78 歳　道の駅でこぽん　週 3 回程度　免許有 ・11 歳　交流センター(ヘルシーパーク乗換)　週 3 回　免許無
運行に関する意見	・佐敷での買い物や湯浦の温浴時間にちょうどよい運行時間である(意見 2 名) ・朝 9 時の便で帰りの便まで 3 時間以上あり、少し長い ・湯浦駅から水俣方面への乗継時間がちょうどよいが帰りが早すぎる ・古石線 1 名、本路線 1 名がヘルシーパーク乗換で部活利用している ・近所に押し車を載せると迷惑だから利用しないという人がいる
改善要望	・手動ドアを改善してほしい(意見 3 名) ・ステップをつけてほしい(他の乗客に手助けしてもらって乗降している) ・国道 3 号(ヘルシーパークや温泉)を経由してほしい ・ベンチや待合所を充実してほしい
運行費用増の意見	・1 人暮らしの高齢者はバスがないと生活できない（困る） ・タクシーだと長崎から佐敷まで 3,000 円かかるのでありがたい

表 5-7　④大野線 上り 2 便(令和 5 年 8 月 31 日)

ヒアリング協力者	・84 歳(女)　大野温泉　週 3 回　免許無 ・82 歳(女)　大野温泉　週 4 回　免許無
運行に関する意見	・上り 1 便→下り 1 便の佐敷滞在時間が 3 時間と長すぎる ・温泉は上り 2 便→下り 2 便で滞在時間が 1 時間 40 分とちょうどよい
改善要望	・欲を言えば、午後から佐敷に行って帰れるダイヤがあればいい
運行費用増への意見	・わからない

左から年齢、目的、利用頻度,免許有無

表 5-8　⑤田川 上り 1 便(令和 5 年 8 月 31 日)

ヒアリング協力者	・87 歳(女) 新町の床屋 月 2 回　免許無 (通常は通院に利用　同居姉が買い物に利用)
運行に関する意見	・乗降が困難である(這うようにして乗降)、床屋がバス停まで送迎
改善要望	・特に意見無し
運行費用増の意見	・特に意見無し

表 5-9　⑥鶴木山線　下り 2 便(令和 5 年 8 月 23 日)　上り 1 便(8 月 31 日)

ヒアリング協力者	・86 歳　宮島医院　週 2 回　免許無 ・53 歳(女) 職場通勤　ほぼ毎日　免許有 ・67 歳　職場通勤　週 1～3 回　免許有	左から年齢、目的、利用頻度,免許有無
運行に関する意見	・上り 2 便の運行時刻が遅く、早い時間帯に運行してほしい	
改善要望	・代替えでくる車両はステップがなく乗降しづらい。代替バスもステップ付きでお願いしたい	
運行費用増の意見	・バスをコンパクトな車体にすれば経費削減になると思う ・通勤に使っているので引き続き運行してほしい ・産交バスやおれんじ鉄道と乗り継ぎを奨励して利用者を増やせばよい	

表 5-10　⑦女島線　下り 2 便(令和 5 年 8 月 23 日)

ヒアリング協力者	・70～80 代(女) 佐敷・ロッキー　月 10 回　免許無 ・86 歳(女)　宮島病院　月 1～2 回　免許無 ・87 歳　ヒラキ、松本医院　週 3 回　免許無	左から年齢、目的、利用頻度,免許有無
運行に関する意見	・降車バス停から病院まで距離があり帰りは病院がバス停まで送ってくれる ・水俣に通院するときは、かこいバス停で産交バスに乗り継ぎしている	
改善要望	・現状維持を望む ・佐敷駅から松本医院まで歩く人が多く、近くにバス停があればいい ・帰りの時間が良くない（タクシーを使っている）	
運行費用増の意見	・ありがたいので今の状況を望んでいる ・私のような 1 人暮らし老人はツクールバスが無くなると買い物にも行けなくなるので、今の状況で運行を続けてほしい	

表 5-11　⑩井牟田波多島線 上り 1 便(令和 5 年 8 月 22 日)

ヒアリング協力者 左から年齢、目的、利用頻度、免許有無	・60 歳(男)　買い物(ロッキー)　月 2～3 回　免許有 ・56 歳(女)　買い物(ヒラキ)　月 2 回程度　免許有 ・55 歳　買い物(ヒラキ)　月 1～2 回　免許有 ・83 歳　知人の家　週 3 回　免許無(返納済) ・65 歳　買い物(ロッキー)　週 5 回　免許無(返納済)
運行に関する主な意見	・降車バス停から目的地が遠い（ロッキーやコスモスが遠い） ・帰りの便の時間が良くない(産交バスと時間を調整し乗れる時間を増やす) ・他の公共交通との乗継時間が悪い(肥後田浦駅や佐敷の湯浦方面行のバス)
改善要望	・ステップが必要(高齢者の乗降が困難) ・産交バスのような運行情報やネット情報が必要(町 HP は理解しづらい) ・バス停以外でも安全な場所では乗降できるようにしてほしい
運行費用増への主な意見	・産交バスと運行を調整し、無駄な運行をなくす　・現状維持を望む ・事前予約制で運行の無駄をなくすことも考えられる ・料金は 300 円まで許容できる(鉄道、産交バスより利便性がいいため)

表 5-12　⑪杉迫線 上り 2 便(令和 5 年 8 月 23 日)

ヒアリング協力者 左から年齢、目的、利用頻度,免許有無	・71 歳(女) 八代(道の駅たのうら乗り換え) 月 2～3 回 免許無 ・87 歳(女) 野村歯科　週 1 回　免許無
運行に関する意見	・ツクールバスの運行日にあわせて通院しているが、土曜日は病院が休みのため、土曜日以外の平日の運行があればよい
改善要望	・ステップが必要である ・せめて降車だけでもバス停以外の場所で降りられるようにしてほしい
運行費用増の意見	・経費が増えているのであれば、運賃が高くなってもやむをえない

2) ふれあいツクールバス乗務員の意見

ふれあいツクールバス利用者ヒアリングに合わせて、添乗したバスの乗務員に対し、聞き取り調査を実施しました。【調査の概要は 5.1. 3)参照】

表 5-13　白石大岩線、古石線 担当乗務員の意見

	①白石大岩線	②古石線
利用者の実態 **利用者から聞く声**	・上り 1 便は小学生 6 人一般 4～5 人いる。大岩・岩屋川内の 5～6 人の利用者のうち、必ず 2 人は乗る ・下り 1 便の利用者は多くない ・上り 3 便はまず利用者はいない ・佐敷への通院、買い物が主である ・以前の利用者が歳をとられデイサービスなどへシフトした。ここ 3～4 年で客層が変わった ・高齢者の利用が減った(以前は 15～16 人乗車、今は 5～6 人) 要因として病院専用送迎バス、有料化(白石大岩線が特に顕著)、災害後の引っ越し、コロナ以降外出減	・下り 2 便は上り 2 便で佐敷に来た人、上り 1 便で来て病院などで時間がかかった人が帰りで利用 ・沿線の 60 歳以上の高齢者 10～13 人が定期的に利用(買い物、病院) ・コミュニティセンターバス停利用はわずかである(夏休みに小学生) ・上り 4 便の利用者は小 6 の相撲部員が 1 人(時々利用する) ・利用者は帰り便もツクールバスの利用を望んでいる(佐敷-古石のタクシー運賃は 2,000 円程度と高く、頻繁には使いづらい)
日常的に利用がある区間□ **日常的に利用があるバス停○**	□大岩⇔吉尾公民館前(たまに) □佐敷・諏訪間⇔バス路線沿道 ○大岩、岩屋川内が最も多い ○立川(2 日に 1 回以上の利用有) ○松生：乗車が多い ○松鶴：歯医者利用者がいる ○立川公民館：利用者がいなくなった ○下大尼田：多いとき 3 人程度乗車	□バス路線沿線⇔佐敷(病院、買い物) ○でこぽん(ATM や苗がある)
利用が少ない区間	・吉尾以東	・特にない(終点の市瀬渡)まで利用者はまんべんなくいる)
運行上の課題(改善点)	・バス停表示がない(浅野宅前、上村) ・下り 2 便 14：35 発が早いということで 15:30 発の実験をしているが、遅すぎるという意見もあり、実際利用が少ない。15 時発ぐらいがベストではないか	・寺川内の樹木が通行阻害している ・バス停外乗車を注意したら、怒鳴られた ・回数券をバス内で乗務員が販売すれば利便性が向上するのでは ・上り 2 便の湯浦駅水俣方面の乗継時間が短く、乗務員利用者が焦る

表 5-14　百木長崎線、大野線 担当乗務員の意見

	③百木長崎線	④大野線
利用者の実態 利用者から聞く声	・買い物(ヒラキ、でこぽん、ペア)と通院(井上病院、松本病院、竹本病院、芦北整形、眼科)が主体である ・湯浦国道３号沿いのニーズがある ・湯浦の立寄温泉のニーズがある ・湯浦駅乗継利用者は時々いる ・朝１便は佐敷滞在時間が３時間と長すぎるため、帰りの便を早くしてほしいという声がある ・部活利用が５年生男 ４年生女 ２人	・買い物、病院、温泉、部活利用が主体である ・多い日全便で15～16人(8人程度) ・大野温泉へいく人(上 2 便→下 2 便)がいるが、コロナ以降減った ・杉園の乗降者が多い ・部活利用の子供(最大 10 人程度) ・女島線乗換で眼科に行く人がいる ・おれんじ鉄道乗換で水俣、出水の病院へ行く人がいる ・季節的な利用変動は少ない ・上 2 便→下 2 便：佐敷滞在 45 分 ヒラキの買物時間にちょうどよい
日常的に利用があるバス停	・瀬戸１人、梅木鶴２人、長崎６人、上黒川１人、上久の川１人、生涯学習センター2 人、中木場１人、百木５人、城迫２人	・葛俣(部活)2 人、杉園１人、泥目４～５人、松生２人、中園２人、本村2～3 人、祝坂２人、市野瀬２人、才木２人、塩浸２人、八幡１人
利用が少ない区間	・ない	・諏訪～才木間は利用が少ない(白木、川内、桑原は利用がない)
運行上の課題(改善点) その他	・手動ドアは坂道で戻り危険である ・ステップがないバスが時々運行され、高齢者が乗降で苦労している ・寺前、湯町バス停からペア、JA、竹本クリニックまで遠い	・葛俣バス停をバスが停車できる位置に 10mほどずらしてほしい ・中園と松生の間の垣根が危ない ・水、土は大野温泉が無料バスを運行、その日の温泉利用客はいない

表 5-15　田川線 担当乗務員の意見

	⑤田川線
利用者の実態･意見	・5～6 人が定期的に利用　帰りはタクシー　朝１便は１名利用(牛渕乗車) ・利用者は高齢者中心(中学生が１～2 人利用がすることがある) ・帰りの便を早くしてほしいという声がある(帰りはタクシーを使っている)
日常的に利用があるバス停	(乗務員の感覚) ・五本松、牛渕、松原、開拓団入口、公民館前、田川に利用者がいる ・下車バス停は様々である(病院利用が多い)
利用が少ない区間	
運行上の課題	・道の駅でこぽんには農協や ATM があり、利用者のニーズが考えられる道の駅でこぽんを経由することが望まれる

表 5-16　鶴木山線、女島線 担当乗務員の意見

	⑥鶴木山線	⑦女島線
利用者の実態	・上り１便の利用者は比較的多い ・通勤利用者が２人いる ・温泉センター利用者が２～３人いる ・青少年の家従業員が利用している ・芦北整形や宮島病院のニーズがある ・海水浴シーズンに佐敷駅から青少年の家へ 12 人の団体が利用した ・鉄道や産交バスとの乗り継ぎはない	・日常的に利用者は１０人程度 ・ほぼ高齢者　８０歳代 ・上下線とも１便の利用が多く、２便はそれほど多くない ・帰りは時間が合えばツクールバス合わなければタクシー ・大崎の利用者が比較的多い
日常的に利用がある区間	・計石⇔佐敷(買い物、病院) ・温泉センター利用者 ・佐敷市街地内の利用	・佐敷⇔湯浦 ・佐敷・湯浦⇔女島線沿線 ・佐敷市街地内の利用
利用が少ない区間		・女島、東泊、天口、大星、大矢の区間の各バス停は利用がほぼいない
運行上の課題	・佐敷駅おれんじ鉄道水俣方面の乗継時間が２分と短すぎる	・コミュニティセンターバス停の利用者はほぼいない

表 5-17　井牟田波多島線、杉迫線 担当乗務員の意見

	⑩井牟田波多島線	⑪杉迫線
利用者の実態	・田浦３路線合わせて 12～13 人が定期的に利用(うち３人が小田浦) ・火、金は比較的少なく月曜日が多い(往復 10 人程度) ・町民以外の観光利用はほぼない	・御立岬温泉利用者が日常的に利用(柑橘組合バス停３人　黒崎団地バス停２人) ・無料の時に比べ利用者は減った ・上り１便は最大５～６人の利用である
日常的に利用がある区間	・田浦⇔でこぽん・ヒラキ・役場(コスモス、ロッキー) ・船江⇔御立岬温泉(１名)	・路線沿線⇔御立岬温泉 ・路線沿線⇔道の駅たのうら ・田浦町市街地⇔肥後田浦駅、でこぽん、佐敷駅、芦北町役場 ・小田浦⇔でこぽん、佐敷駅、町役場
利用が少ない区間	・田浦町市街地(以前運行がなかった区間)の利用者は少ない	
運行上の課題 その他	・道の駅たのうら南高架下交差点は事故が多い ・柑橘組合バス停は利用がない　トラックが多い時期は危険である ・産交バスと運行時間が重複(9：39 芦北発は産交バス、おれんじ鉄道とほぼ運行時間が同時である)	・松本医院に行く人が多い(他の路線も含め)佐敷駅バス停から歩く距離が長い ・季節的な利用変動は小さい ・回数券を役場に買いに行くことをめんどくさがる

5.5.公共交通事業者･福祉事業者の意見

芦北町の公共交通事業者、福祉事業者を対象とした聞き取り調査を令和 5 年 2 月に実施しました。対象の事業者が考えている地域公共交通の現状・課題と対応方針の提案は以下のとおりです。 【調査の概要は 5.1. 4)参照】

表 5-18 公共交通の利用促進に関する交通事業者等の意見

事象者	現状・課題	事業者が考える「対応方針案」
肥薩おれんじ鉄道	・少子化の影響により通学利用者は減少している	・インバウンドも含め沿線観光とセットにした提案が必要、沿線と協力してＰＲ、誘客活動を検討 ・定期外利用の拡大を目指す ・利用実態に応じたダイヤや運賃改定に取り組む
産交バス	・今後、利用者は減少すると予想される	・県下全体で大人 100 円子供無料バスのイベントを実施している。取り組みについて町に周知協力を仰ぎながら、利用促進の取り組みを検討する
芦北観光タクシー	・乗務員の確保が課題である	

表 5-19 現状の路線・ダイヤに関する交通事業者等の意見

事象者	現状・課題	事業者が考える「対応方針案」
肥薩おれんじ鉄道	・ツクールバスと接続が悪い時間帯がある（佐敷駅朝夕、１時間の待ち時間)	
産交バス	・ツクールバスと接続が悪い時間帯がある	・支線のツクールバスのダイヤ調整が望ましいと考える
トシヒロ(ふれあいツクールバス運行事業者以下省略)	・産交バスとの乗換時間が短い路線がある	
	・最終便は利用が少ない	・土曜日は 15 時が最終便のダイヤを検討する
	・白石大岩線の利用者の中で、下り最終便の出発を早くできないかと意見がある	
	・田浦地区の利用者の中で病院アクセスを望む意見がある	・市街地部はループ走行、周辺部は枝線でアクセスする等運行パターンを検討すべき
	・高校が駅から離れており、雨の日等は鉄道利用高校生の不便さを感じる	・佐敷駅～芦北高等学校入口ルートを検討すべきである
	・乗合タクシーから移管したルートは道幅が狭くマイクロバスは危険である	・14 人乗り、自動ドアの車両を増やす
芦北観光タクシー	・伏木氏線は、利用者が家族の送迎に替えられたため、利用者がいなくなった ・尾奈古線は１～２名の固定客で少ない	
芦北町社会福祉協議会	・田浦～湯浦は産交バスとおれんじ鉄道が並行し、公共交通の重複運行はもったいない	

表 5-20　公共交通利用の周知に関する交通事業者等の意見

事象者	現状・課題	事業者が考える「対応方針案」
トシヒロ	・ツクールバスは学割や定期割引がない	・学割や定期割引導入を検討すべきである
	・乗り継ぎの仕組みが分かりにくい。予約の仕方が分からないという人が多い	
芦北観光タクシー	・乗合タクシー利用方法が周知されていない	
芦北町社会福祉協議会	・ツクールバスは乗り換えの情報が少なく周知されていない。時刻表が分かりにくい	・運行情報を一元管理して音声付きタブレットやスマホで乗り換えが分かるソフトを開発する
(有)美里在宅支援事業所	・ツクールバスは戸口とバス停の距離が遠く高齢者は利用しづらい。予約型は利用方法が周知されていない	

表 5-21　公共交通に関する施設、乗務員に関する交通事業者等の意見

事象者	現状・課題	事業者が考える「対応方針案」
肥薩おれんじ鉄道	・公共交通関連施設(トイレなど)の老朽化進んでいる	・設備を廃止、または譲渡を検討している
トシヒロ	・小中学校の下校時間が毎年変更されるため、ツクールバスへのスクールバス車両の流用がしづらくなる	・下校時刻の変更時には、事前相談を依頼する
	・新造スクールバスの仕様が不十分である(ステップがない。ガソリン仕様等)	
芦北観光タクシー	・乗合タクシー車内が狭く、見ず知らずの人との乗り合いや行き先を知られるのを嫌がる人も多い	

表 5-22　行政に対する交通事業者等の意見・要望

事象者	課題・要望
産交バス	・行政担当者とざっくばらんに話ができる場・機会がほしい
	・定期的なアンケート調査や意見交換会、地域イベント等を行ってほしい
トシヒロ	・運行(変更、試走)に関して、発注者受注者の話す機会を増やしてほしい
(有)美里在宅支援事業所	・免許返納者に対する特典やメリットが少ないため、今の制度では免許返納は進まないと思われる

6.地域公共交通の問題点･課題整理

6.1.地域公共交通の問題点

芦北町の地域公共交通に関する現状調査や利用状況、町民ニーズを踏まえ、地域公共交通の問題点を以下のように整理します。

●地域公共交通サービスの重複

町の交通の大動脈である田浦～佐敷～湯浦を結ぶラインには、肥薩おれんじ鉄道、産交バス、佐敷地区と田浦、湯浦地区を結ぶふれあいツクールバスがほぼ並行して運行されています。現状では、３つの交通機関がほぼ同時に同方向へ運行される時間帯が見られます。利用者の奪い合いが懸念されます。

●地域公共交通サービスと利用者ニーズの乖離（かいり）

ツクールバスの利用者は、全体的に朝の便と午後の早い時間帯で多く、特に１４時以降の便は極端に少ない傾向が見られます。また、町民や利用者のアンケートではバス停から目的地（商店や病院）までの歩く距離が長いという意見が多くありました。利用者ニーズや利用実態を捉えた運行内容に改善する必要があります。

●地域公共交通の利用者の減少、低迷と負担金の増加

地域公共交通の利用者は、令和２年度の豪雨災害やコロナ禍による外出自粛が影響し、令和元年度に比べ３割程度減少しましたが、それ以降横ばい状況が続き、令和元年度の水準に回復していません。令和４年度のアンケートでは、おれんじ鉄道の１年以内の利用は全町民の 1/4 にのぼりますが、他の地域公共交通機関は全町民の 10%未満の人の利用にすぎません。一方、地域公共交通に対する町の負担金は増加傾向が続いています。利用者の減少状況と運行経費の増加は、町の効果的、持続的な財政運営において、暗い影を引き起こしています。

●高い自家用車への依存度

町民の日常の移動は、住民アンケートによると移動の９割以上が自家用車(自ら運転、家族・知人の運転)を利用しています。また、自動車への依存率の高さから６５歳以上の高齢者６割以上が、５年以内の免許返納を考えておりません。高齢者ドライバーの交通事故が全国的に社会問題になっているにもかかわらず、自家用車への依存が高いことは、町民が地域公共交通の利便性に満足していないことが要因と考えられます。

●高齢者の外出機会の喪失危機

芦北町の山間部(吉尾地区や大野地区)では過疎地域特有の状況(人口減少、世帯人員の減少＝１人暮らし世帯の増加、高齢化率の増加)が顕著であります。これらの地区の移動手段を持たない高齢者は、集落内の自然発生的な共助(乗り合わせて通院や買い物)や、離れて住む家族の送迎などで、かろうじて外出機会が確保されています。今後、山間部の集落では自ら移動可能な若い人が流出し、乗り合いなどの機会も少なくなるため、移動手段がなく外出が困難な高齢者が益々増えてくるものと考えられます。

●観光地アクセスの機能不全

あしきた青少年の家へ合宿などで町外から訪れる一部の人は、肥薩おれんじ鉄道とふれあいツクールバスを利用しています。また、ツクールバス沿線の温泉施設に訪れる町民の利用は見られます。

しかし、海水浴シーズンを中心に多くの集客がある御立岬、芦北海浜総合公園周辺への観光客の多くはマイカー利用であり、町外から肥薩おれんじ鉄道や産交バス、ふれあいツクールバスを利用して来訪する観光客はほとんどいません。町外利用者への地域公共交通のアピールが不十分なことが要因の １ つとして考えられます。

●地域公共交通の連携不足

肥薩おれんじ鉄道、産交バスとふれあいツクールバスの乗継ダイヤは、概ね考慮されていますが、一部の時間帯で不十分なケースが見られます。また、調査において地域公共交通の連携上の問題（バス待ちスペースが狭く危険(佐敷駅前)、乗継バス停が不統一(湯浦地区)）が浮き彫りになりました。町の地域公共交通間の連携を円滑に図るうえで必要と思われる民間事業者、行政との意見交換が少ないことも連携不足の要因の１つとして考えられます。

●地域公共交通の認知度・関心の低さ

地域公共交通の利用者が増えない理由として、利便性もさることながら、公共交通の使い方や便利さが町民に伝わっていないことが要因として考えられます。行政区長や運行事業者は、「近くを運行していることは知っているが、いつ(時刻)運行しているかは知らない」「予約や乗り換えの仕方がわからない」という町民意見が多いことを指摘しています。住民アンケートでは、町民の半数以上が町や事業者が公開している公共交通の情報を「知らない」と回答し、情報を見たことがある町民は 1/4 に過ぎず、無関心さが浮き彫りになっています。

6.2.地域公共交通の課題

地域公共交通の問題点を改善､解決するための課題として､①～⑧が考えられます。

①効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの再構築

複数の地域公共交通が並行運行する区間の路線やダイヤに関し、事業者間の調整が必要です。また、病院送迎サービスなどとの連携促進、利用が少ない便のあり方など、町の移送サービスの全容を踏まえたうえで効果的・効率的な運行への転換が必要です。

②住民の移動実態や声に応じたサービスの提供

公共交通利用者は数年で入れ替わることが考えられます。利用者や乗務員、沿線行政区への調査を定期的に行い、その時々のニーズに応じて、運行ダイヤや行き先、経由地を見直すなど、きめ細かな地域公共交通の提供が必要です。

③移動困難者に優しいサービスの提供

高齢者などの移動困難者が抵抗なく外出できる環境づくりが必要です。乗降時に負担にならない車両で運行し、移動困難者の外出パターンに応じた運行ダイヤ(行き先、時刻)を提供するなど移動困難者のニーズに添ったサービスが必要です。

④地域交流の活性化及びまちのにぎわい創出

県内外に誇れる芦北町の観光資源(海水浴や釣りをはじめとする海洋保養施設、３つの道の駅、湯浦、計石、大野、吉尾、御立岬の温泉群、訪れてみたいアニメの聖地群等）の活性化を図るために、良質な地域公共交通網の形成や連携をこれまで以上に推進し、まちを訪れる人の増加や、それに伴うまちのにぎわいを創出することが必要です。

⑤地域公共交通間の連携向上

町民の移動目的は日常の買い物や病院､温泉娯楽や八代､水俣への用事など様々です。その町民の多様な外出目的に応えるためには、地域公共交通の乗換拠点における相互連携がとれた運行ダイヤや待合施設等の充実が必要と考えられます。

⑥令和２年７月豪雨災害後の変化を踏まえた地域公共交通網の再編

令和２年７月豪雨災害により、球磨川沿線の集落の人口減少や移動需要の変化が生じているため、住まいの再建後の集落のかたちを見据え、そこに住み続ける人に即した地域公共交通網の再編が必要です。

⑦地域公共交通への親しみ・関心とわかりやすさの充実

地域公共交通に関する座談会などの開催や町内全公共交通を網羅した総合案内による周知を通じ､地域公共交通に対する親しみや関心を高める必要があります。

⑧交通事業者、行政、地域住民の連携・協働の推進

交通事業者、行政、地域住民間で地域公共交通に関する連携(情報共有、役割認識)を図ったうえで、協働を推進し、持続可能な地域公共交通の実現を図る必要があります。

7.地域公共交通の基本方針

7.1.芦北町がめざすまちの将来像

芦北町の最上位計画である「芦北町総合計画（第２次）」や「芦北町過疎地域持続的発展計画」などの関連計画を踏まえ、芦北町がめざすまちの将来像は以下のとおりです。

《芦北町の将来像》

～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～

「芦北町総合計画（第２次）」では、郷土の豊かな自然や歴史・文化に誇りを抱き、自信をも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「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に～ の基本理念のもと、以下のまちづくりの目標を掲げ、（芦北町の将来像）**～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～** の実現に取り組んでいます。

《まちづくりの目標》

（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

地域公共交通を充実・活性化させ、利用者の利便性の向上や町内外の交流の促進を図ることは、上述する５つのまちづくりの目標や（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～** を実現する上で大きな役割を担っているものと考えられます。

7.2.地域公共交通が果たすべき役割

芦北町の将来像実現に向けたまちの５つの目標（「まちづくりの目標」）に関し、公共交通が果たすべき役割を以下のように考えています。

（1）地域活力と雇用を生み出す産業づくり

・肥薩おれんじ鉄道、産交バスの役割として、八代市、津奈木町、水俣市との連携強化と県南地域の交流人口の拡大が考えられます。また、それに伴い広域観光の振興が期待されます。

・ふれあいツクールバスや乗合タクシーの利便性向上は、町内における交流拡大を図り、町民の外出機会の増加に伴う拠点地区の賑わい促進や商店の活性化、病院の維持など、まちづくり推進に寄与します。

（2）地域で守り育てるまちづくり

・町内をきめ細やかに網羅する地域公共交通サービス（ふれあいツクールバス、乗合タクシー）は、多様な福祉サービスとの一層の連携や地域独自の共助のあり方を踏まえつつ、高齢者や障がい者、子どもまで誰もが住み慣れた地域でいきいきと安心して暮らしていける持続可能な地域づくりに寄与します。

（3）郷土の未来を育む人づくり

・地域公共交通サービスは、郷土の将来を担う子どもたちの円滑な通学手段という観点から快適な学習環境づくりの推進に貢献します。また、町民の一人ひとりが心身ともに健全に暮らす環境づくりとして、町や各種団体が企画開催する生涯学習講座やスポーツ教室・大会、各種イベントなどへの貴重な移動手段として果たすべき役割は大きいものと考えられます。

（4）暮らしを支える基盤づくり

・地域公共交通ネットワークの整備や維持は、自家用車依存からの脱却による高齢者などの免許返納を促すとともに、交通事故が少なく町民が安心して暮らせるまちの実現のための社会基盤としての役割を担っています。

（5）住民と行政の協働のまちづくり

・町が目指す「課題解決に向けて地域みんなで取り組むことができる協働のまちづくり」を地域公共交通の維持・管理にも取り入れ、公共交通事業者と行政、住民と行政がともに連携し補完し合い、持続可能な地域公共交通サービスの実現に努めます。

7.3.基本的な方針

1) 基本理念

芦北町の将来像、地域公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本町の地域公共交通に関する基本理念を以下のように定めます。

《地域公共交通の基本理念》

高齢者から子どもたちまで、いつまでも住み続けたい安全・安心を実感できる町をつくる地域公共交通

「芦北町総合計画（第２次）」では、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基本理念としています。使いやすく、親しみがもてる地域公共交通を構築することにより、町内外の交流が盛んになり、まちの活力がみなぎり、高齢者から子どもたちまで住んでみたい、住み続けたいと思う魅力あふれる安全・安心なまちの創生がかなうものと考えられます。

2) 地域公共交通の基本方針

《地域公共交通の基本方針》

安全・安心な暮らしを守り育て、活力あるまち、協働のまちを育む地域公共交通の実現

安全・安心な暮らしを守り育む

→地域公共交通は、自家用車に依存しないですむ安全なまちへの転換を図り、住みなれた地域での安心した暮らしを守るまちを育みます。

活力あるまちを育む

→地域公共交通は、町内外、地域内の交流を盛んにし、町の観光振興や町民が集うにぎわいがあるまちを育みます。

協働のまちを育む

→地域公共交通は、課題解決において、公共交通事業者、行政、住民が連携して取り組むことにより、協働のまちを育みます。

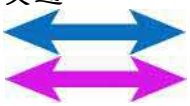
3) 地域公共交通の配置方針

地域公共交通が果たすべき役割、基本方針を踏まえ、芦北町のまちづくりと一体になった地域公共交通の配置方針を以下のように考えます。

表 7-1　地域公共交通ネットワークを配置するエリア・拠点

拠点	主な機能・役割	具体箇所
中心市街地	・行政・商業・病院・福祉施設等が集まった芦北町の中心市街地	・佐敷・芦北市街地
市街地	・芦北町の北部地域、南部地域の中心地区	・湯浦市街地、田浦市街地
地域中心	・山間部地域の中心地区	・吉尾出張所付近 ・大野出張所付近
集落エリア ① ②	・上記３エリアから離れた位置で家屋が集合した生活拠点	・上記３エリア以外の居住地 ①幹線道路沿い等で集落の配置密度が比較的高いエリア ②それ以外の低密度配置エリア
観光・レクレーション拠点	・町内外から観光客の来訪が期待できる主要な観光・余暇施設	・御立岬公園周辺、あしきた青少年の家・芦北海浜総合公園付近、道の駅たのうら、道の駅でこぽん、道の駅大野温泉、計石温泉センター、御立岬温泉センター、湯浦温泉センター
交通ターミナル	・地域公共交通結節点(乗換拠点)	・道の駅たのうら、肥後田浦駅(前)、佐敷駅(前)、湯浦駅(前)、ヘルシーパーク湯浦付近

表 7-2　地域公共交通ネットワークの役割・機能分担

ネットワーク	主な機能・役割	具体的交通機関
広域幹線交通 	・主に町外との交流を担います。 ・一部エリアは町内々の基幹交通の役割を担います。	・肥薩おれんじ鉄道 ・JR 肥薩線(運休中) ・産交バス(八代－田浦線、水俣－田浦線)
町内基幹交通	・中心市街地⇔地域中心、主要な集落エリアの交流促進を担います。	・ふれあいツクールバス(定時定路線型)
地域コミュニティ交通	・市街地、地域中心⇔比較的配置密度が低い集落エリアの交流促進を担います。	・ふれあいツクールバス(予約型) ・乗合タクシー(予約型)
その他	・上記を補完し、自由度が高い交通サービスを提供します。	・タクシー

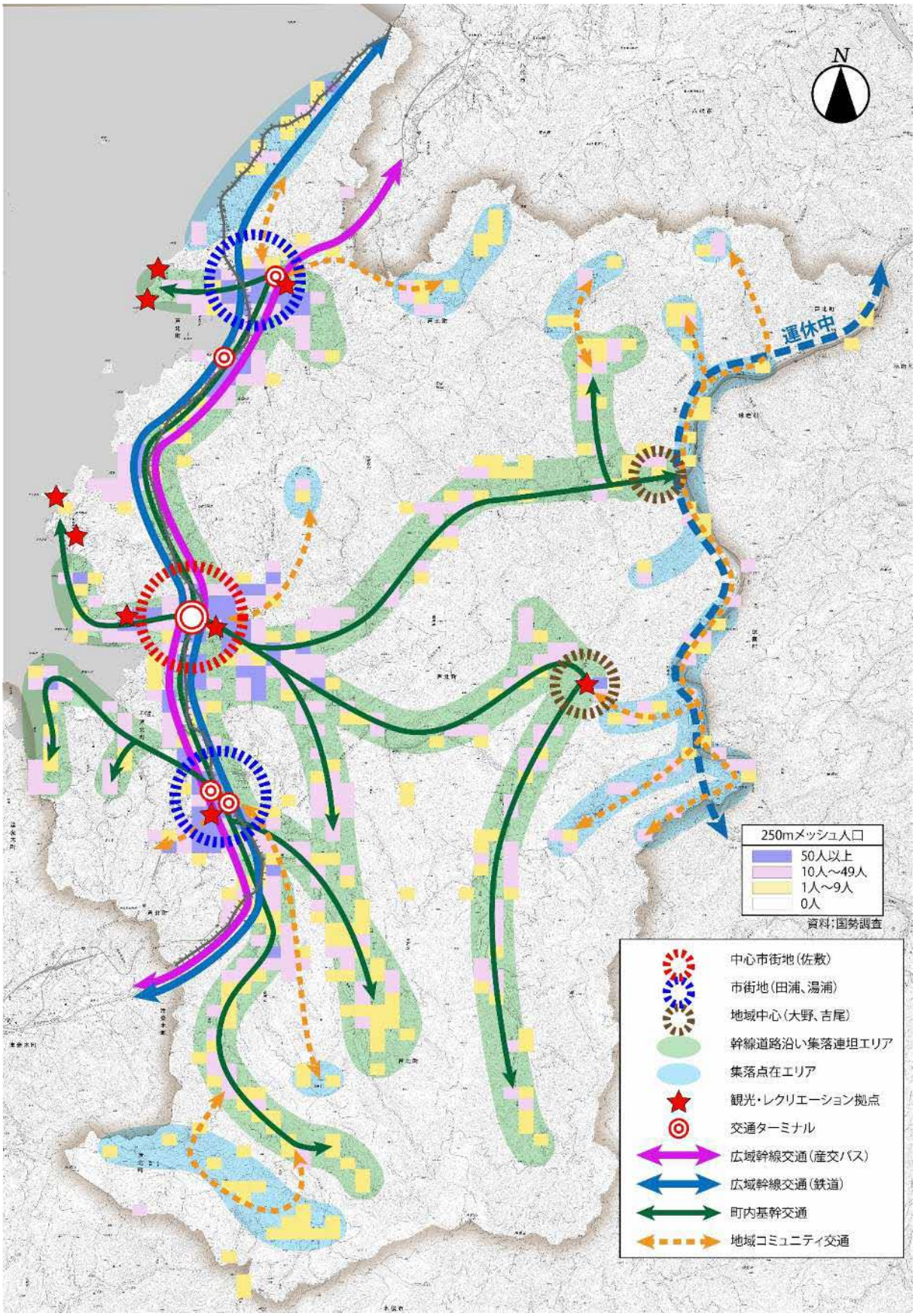


図 7-1　地域公共交通の配置方針

8.目標を達成するための具体施策、指標

8.1.前計画の目標の達成状況と継続課題

平成 31 年に策定された芦北町地域公共交通網形成計画では、基本方針の実現に向けた具体的な数値目標が示されていました。その目標値を達成するため、公共交通の改善策と利用促進策が実施されてきました。

地域公共交通の利用実績や住民アンケート結果等を基に、数値目標の達成状況を確認しました。

1) 前計画における目標達成のための具体的な数値目標

前計画の３つの目標を達成するために設定された具体的な数値目標は以下の通りです。

表 8-1　前計画の数値目標

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

●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)］】

●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

●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)］】

●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

●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)］】

2) 達成状況

各数値目標の年次別実績を下表に整理しました。

「①町内の公共交通カバー率」「⑤公共交通の維持を重要と感じる割合」は、目標値に概ね近い結果となっています。

令和４年度時点の「②ふれあいツクールバスの年間利用者数」は、目標値の半数近くまで落ち込み、「③ふれあいツクールバスの利用者１人あたり財政負担額」は、目標値の３倍に膨れ上がっています。また、「④公共交通に満足している割合」は現況値（H28 年度）の割合を下回る結果となっています。

表 8-2　数値目標の達成状況

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	現況値	R1年度（2019年度）	R2年度（2020年度）	R3年度（2021年度）	R4年度（2022年度）	R5年度（2023年度）	目標値 R5年度（2023年度）
① 町内の公共交通カバー率（対人口比）	88% H30年度（2018年度）	95.5%	95.6%	95.7%	95.5%	97.5%	概ね100%
② ふれあいツクールバスの年間利用者数	40,478人/年 H29年度（2017年度）	38,157人/年	24,547人/年	23,525人/年	21,904人/年	令和6年中公表予定	40,500人/年

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	現況値	R1年度（2019年度）	R2年度（2020年度）	R3年度（2021年度）	R4年度（2022年度）	R5年度（2023年度）	目標値 R5年度（2023年度）
③ ふれあいツクールバスの利用者1人あたり財政負担額	422円/人 H29年度（2017年度）	615円/人	1,350円/人	1,320円/人	1,436円/人	令和6年中公表予定	390円/人未満
④ 公共交通に満足している割合	32.7% H28年度（2016年度）	※	※	※	※	24.9%	50%以上

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	現況値	R1年度（2019年度）	R2年度（2020年度）	R3年度（2021年度）	R4年度（2022年度）	R5年度（2023年度）	目標値 R5年度（2023年度）
⑤ 公共交通の維持を重要と感じる割合	55.6% H28年度（2016年度）	※	※	※	※	60.1%	65%以上

※数値目標④、⑤については、最終年度に計測予定

3) 継続課題

2）で記した３つの数値目標②③④が、目標値を大きく割り込む結果となったことは、令和２年７月豪雨による肥薩線全面運休やふれあいツクールバスの運賃有料化、コロナ禍による外出控え等が影響しているものと考えられます。これらの数値目標については、継続的に取り組むべき課題と考え、次年度以降も数値目標として挙げていきます。

8.2.計画の目標･目標指標

地域公共交通の課題	計画の目標と具体的取り組み	
	目標 1 **安全・安心な暮らしを守り育む 地域公共交通の実現**	
① 効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの再構築 ②住民の移動実態や声に応じたサービスの提供 ③移動困難者に優しいサービスの提供	《具体的事業》 ❶町民の日常生活本位のツクールバスのダイヤ、目的地の見直し ❷利用者が少ない予約型路線(乗合タクシー、ツクールバス)の見直し ❸交通弱者が安全で利用しやすい車両への更新 ❹佐敷駅前バス停（待合施設）の安全性改善 ❺同一区間を重複運行する移動手段の連携、統合検討	【数値目標】 1-1 ふれあいツクールバス、乗合タクシーの年間利用者数 1-2 ふれあいツクールバスの町民 1 人あたりの財政負担額・収支率、乗合タクシー利用者 1 人あたりの運行経費 1-3 高齢者の免許返納数
	目標 2 **活力あるまちを育む 地域公共交通の実現**	
④地域交流の活性化及びまちのにぎわい創出 ⑤地域公共交通間の連携向上 ⑥令和２年７月豪雨災害後の変化を踏まえた地域公共交通網の再編	《具体的事業》 ❻公共交通の連携を重視したツクールバス運行路線やダイヤの見直し ❼豪雨災害の影響が続く球磨川沿線地区のツクールバス路線の見直し ❽周遊ネットワークの充実によるまちのにぎわい創出	【数値目標】 2-1 肥薩おれんじ鉄道、産交バスの町内年間利用者数 2-2 ふれあいツクールバスと肥薩おれんじ鉄道、産交バスとの乗継時間 30 分以内の割合 2-3 球磨川沿線地域の公共交通満足度
	目標 3 **協働のまちを育む 地域公共交通の実現**	
⑦地域公共交通への親しみ・関心とわかりやすさの充実 ⑧交通事業者、行政、地域住民の連携・協働の推進	《具体的事業》 ❾地域公共交通に関する情報提供 ❿公共交通懇談会(仮称)の開催 ⓫公共交通に親しむためのイベント企画開催 ⓬新たな枠組みによる移動手段の検討	【数値目標】 3-1 町 HP 公共交通サイトへのアクセス数 3-2 公共交通に満足している町民の割合

8.3.実施事業の体系および内容

目標 1. 安全・安心な暮らしを守り育む 地域公共交通の実現

事業名	❶町民の日常生活本位のツクールバスダイヤ、目的地の見直し
事業概要	・住民アンケートやふれあいツクールバス(以下、ツクールバスと称す)利用者ヒアリングにおいて目的地としてニーズが高かった病院や商業施設(下図参照)に関し、直通していないツクールバス路線について運行路線の延伸を検討します。 ・ツクールバス利用時間帯データ【4.3. 1)(2)参照】や主たる目的(買い物、通院) 【5.2. 5)参照】を踏まえ、朝：佐敷方面行、昼前後：自宅方面行を基本パターンにする運行ダイヤへの見直しを検討し、可能な路線から取り組みます。
事業主体	芦北町、ツクールバス運行事業者
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6(2024)：調査／R7(2025)：検討・準備／R8(2026)～R10(2028)：実施

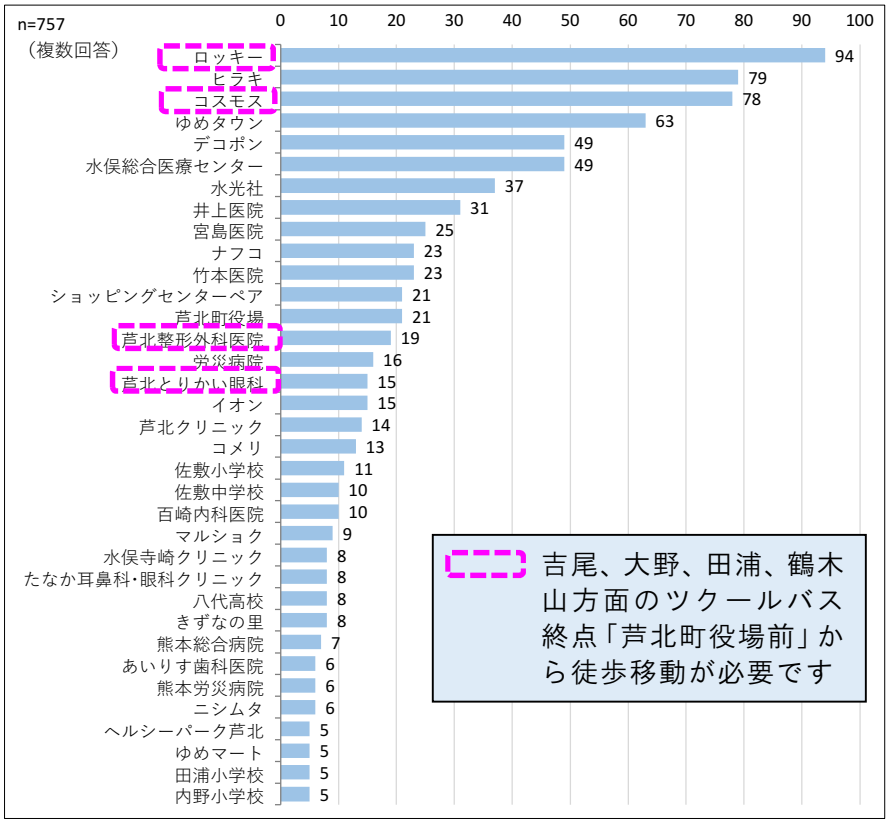


図 8-1 公共交通を利用する人(利用を考えている人)の外出目的地

出典：住民アンケート 問 2-4（令和４年度）

事業名	❷利用者が少ない予約型路線(乗合タクシー、ツクールバス)の見直し
事業概要	・完全予約型ツクールバス５路線※1のうち、３路線は過去３年間ほぼ１人の利用もいません。また、R2 年度から運行している乗合タクシー２路線※2は年間利用者が０～約 20 人と少なく、令和４年度は利用者１人あたりの経費が65千円近くにのぼっています。【4. 3. 2)参照】 ・沿線行政区長への意見聴取を踏まえ、利用者がほとんどいない路線の一時休止、代替策の検討を行います。
事業主体	芦北町、ツクールバス運行事業者、乗合タクシー事業者
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6 (2024): 検討 / R7 (2025): 協議 / R8 (2026): 実施 / R9 (2027)～R10 (2028): 検証

※1）①-1 黒岩線、②-2 山神上木場線、④-2 告線、④-3 内木場線、⑧上原線 【4. 3. 1）参照】

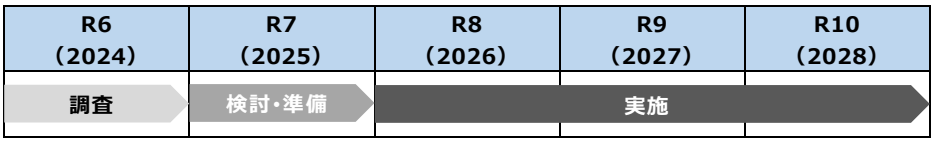
※2）伏木氏線、尾奈古線 【4. 3. 2）参照】

事業名	❸交通弱者が安全で利用しやすい車両への更新
事業概要	・ツクールバスに使用している車両は、「スクールバスとの共用車両」、「ツクールバス専用車両」の２種類があります。利用者や乗務員へのヒアリングから、乗降時のステップの高さや段差、手すりの有無、手動ドアの開閉などにおいて、特に高齢者の困難さや危険性が指摘されています。 ・現在使用している車両の更新時にはスクールバス共有車両も含め、高齢者をはじめとする交通弱者が円滑に乗降できる設備が整った車両への更新を図ります。
事業主体	芦北町
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6 (2024)～R10 (2028): 車両更新時、随時実施

事業名	❹佐敷駅前バス停（待合施設）の安全性改善
事業概要	・鉄道、産交バス、ツクールバスの乗換拠点である佐敷駅前バス停は、車道とスーパー駐車場間の狭い空間上にありベンチ上屋がなくバスを待つ人の安全や快適性が懸念されます。よってバス停移設を検討します。 ・移設先の１つとして、佐敷駅のロータリーが考えられます。この場合、バスの待合施設として、佐敷駅舎の待合室が考えられ、費用対効果の面でも有効な施策と考えられます。 写真 8-1 佐敷駅前ロータリー(上) 佐敷駅前バス停(下)
事業主体	芦北町、地域公共交通運行事業者
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6 (2024): 調査 R7 (2025): 検討・準備 R8 (2026): 実施 R9 (2027): 実施 R10 (2028): 検証

事業名	❺同一区間を重複運行する移動手段の連携、統合検討
事業概要	・田浦～佐敷～湯浦間では、町内の３つの地域公共交通(鉄道、路線バス、ツクールバス)が並行して運行されています。現状では同一時刻に同一方向に運行する時刻も見られます。それぞれ広域交通と地域内交通の担う役割は違いますが、３機関のダイヤを調整工夫することにより、利用者の乗車機会の拡大、利便性向上を図ります。 ・また、ツクールバスとスクールバスや病院送迎バスなどの連携・統合を推進します。第一弾として、令和６年度から災害により機能不全となっていた病院送迎バスをツクールバスに統合します。そのため、吉尾地区を運行するツクールバス白石大岩線の路線について、通院利用者の移動需要にあわせた運行内容に変更します。
事業主体	芦北町、地域公共交通運行事業者
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6 (2024): 調査 R7 (2025): 検討・準備 R8 (2026): 実施 R9 (2027): 実施 R10 (2028): 実施

目標２．活力あるまちを育む 地域公共交通の実現

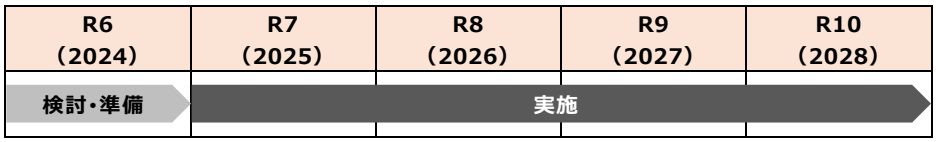
事業名	❻公共交通の連携を重視したツクールバス運行路線やダイヤの見直し
事業概要	・「❶町民の日常生活本位のツクールバスダイヤの見直し」にあわせて町内の交通ターミナル※1 においてツクールバスと肥薩おれんじ鉄道、ツクールバスと産交バスの乗継ダイヤの適正化を図ります。 ・湯浦地区では、ツクールバスと産交バスの乗継バス停がツクールバスの路線毎に異なりバス停間が離れているなど、利便性が課題であるため、交通ターミナルとしての乗換箇所の一元化を検討します。
事業主体	芦北町、ツクールバス運行事業者
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	

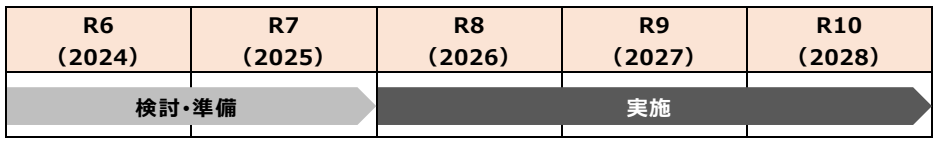
※1）道の駅たのうら、肥後田浦駅前、佐敷駅前、湯浦駅前、湯浦地区国道３号付近（要検討）
※2）ツクールバス古石線、百木長崎線、女島線

事業名	❼豪雨災害の影響が続く球磨川沿線地区のツクールバス路線の見直し
事業概要	・令和２年７月の豪雨災害により、JR 肥薩線は長期間の運休となり、球磨川沿線の集落の人口減少や移動需要の変化が顕著であります。現状のツクールバス路線は豪雨災害の以前に設定されたものであり、豪雨災害後の沿線集落の現状やニーズ、意向等を踏まえ、以下の路線の見直しを検討します。 白石大岩線（球磨川沿線地区の定時定路線型運行の必要性） 上原線（３年間利用者無、終点の海路駅閉鎖中） 内木場線（利用者は増加中であるが、上原地区の利用が主である） 告線（R2 以降　年 30 人程度の利用が見られる）
事業主体	芦北町、ツクールバス運行事業者、球磨川沿線地区住民
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	

<table>
<tr><td>事業名</td><td>❽周遊ネットワークの充実によるまちのにぎわい創出</td></tr>
<tr><td>事業概要</td><td>・鉄道駅から観光施設までアクセスする交通手段を充実するため、多様な事業者と協議・検討を行い、導入を目指します。
・町外から来訪する観光客に向けて、ホームページ等による、公共交通情報と観光情報をリンクさせた情報提供を行います。
・肥薩おれんじ鉄道と連携した誘客事業を実施します。
・❶のふれあいツクールバスダイヤ見直しに際し、まちの回遊性向上を図るため、拠点間を行き来しやすいダイヤ及び運行経路の検討を行います。
・また、今後は駅等から離れた観光施設まで既存の交通システムではアクセスが困難な場所に対しては、タクシーをはじめとした民間の地域交通サービスの活用を図ります。</td></tr>
<tr><td>事業主体</td><td>芦北町、地域公共交通運行事業者、商工観光業者等</td></tr>
<tr><td>事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ</td><td>
<table>
<tr><th>R6
(2024)</th><th>R7
(2025)</th><th>R8
(2026)</th><th>R9
(2027)</th><th>R10
(2028)</th></tr>
<tr><td colspan="2">協議・検討</td><td colspan="3">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

目標３．協働のまちを育む 地域公共交通の実現

事業名	❾地域公共交通に関する情報提供
事業概要	・住民アンケートでは、町民の半数以上が町や事業者が発信する地域公共交通の公開情報(時刻表や路線図)を知らない、見たことがないという回答でした。【5.2.　3)参照】 ・町民の低い関心度を高め、公共交通の利用促進を図る施策として、町内地域公共交通の総合的なリーフレット「(仮称)公共交通使い方マップ」(路線図と時刻表の一体型)を作成し、町内世帯への配布を検討します。 ・また、町で開催されるイベントのチラシなどにおいても地域公共交通によるアクセス方法を積極的に掲載し、地域公共交通を知ってもらう、使ってもらうための情報発信に努めます。
事業主体	芦北町
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	

事業名	⓾公共交通懇談会(仮称)の開催
事業概要	・芦北町と地域公共交通運行事業者が、芦北町の地域公共交通の利便性向上や利用促進をどうしたら図れるか、また、昨今問題となっている乗務員確保に向けた取り組みなど、多種多様な意見交換を担当者間で図る懇談会の設置に取り組みます。
事業主体	芦北町、地域公共交通運行事業者
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	

事業名	⑪公共交通に親しむためのイベント企画開催
事業概要	・公共交通を利用できる状況であっても自動車を利用する住民が大半である現状を踏まえ、公共交通に親しむイベントを開催し、過度な自動車利用の見直し、公共交通を守る意識の醸成を促していきます。 ・公共交通の利用経験がない人、あるいは不慣れな人などを対象とし、利用の動機づけを目的とした「『公共交通使い方マップ』を活用した出前講座」、「学校や老人会などと連携したバス・鉄道の乗り方教室」や「子ども向けの肥薩おれんじ鉄道とのコラボイベント」などを通じて、公共交通のファン(利用者)を増やしていくことを目指します。
事業主体	芦北町、地域公共交通運行事業者、沿線行政区住民
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6（2024）：調査・検討 R7（2025）：企画・準備 R8（2026）～R10（2028）：実施

事業名	⑫新たな枠組みによる移動手段の検討
事業概要	・山間部に点在する集落では、人口が減少し、高齢化の進展や１人暮らし世帯が増加するなど、今後高齢者を中心にバス停までの移動さえ困難な方が増加することが考えられます。そのため、既存の公共交通制度を補完する移動支援の仕組みづくりを福祉施策と連携して検討していく必要があります。 ・そのためには、「町内各地区で住民の相互扶助として行われている移動支援の取り組みに対する支援」や「病院や商店などの日常生活に必要な施設へのアクセスが困難な地区で、地区にいながら目的を達成することができる体制整備」、「交通事業者だけでなく、福祉分野や商工分野など多様な事業者と連携した課題解決のための取り組み」など、あらゆる方策を比較検討し、芦北町の地域特性に合った施策を実施し、住民全員が自分の希望する場所に住み続けられる体制整備を行います。
事業主体	芦北町、交通事業者、住民（行政区）
事業ｽｹｼﾞｭｰﾙ	R6（2024）：調査 R7（2025）～R8（2026）：検討・準備 R9（2027）～R10（2028）：実施

8.4.具体的施策の進捗管理・評価

計画の目標の達成状況を確認するうえで以下の数値目標を設定し、その数値を見ながら計画の進捗状況を管理していくこととします。

表 8-3　数値目標の設定と評価方法

数値目標	現況値・目標値		目標値設定の考え方（対応する課題）
	現　況　値（令和 4 年度）	目　標　値（令和 10 年度）	
目標 1　安全・安心な暮らしを守り育む地域公共交通の実現			
1-1 ふれあいツクールバス、乗合タクシーの年間利用者数	ふれあいツクールバス年間利用者数		①効果・効率的な地域公共交通ネットワークの再構築
	現況：21,904 人	目標：30,000 人	
	乗合タクシー年間利用者数		
	現況：15 人	目標：60 人	
1-2 ふれあいツクールバスの町民 1 人あたりの財政負担額・収支率 乗合タクシー利用者 1 人あたりの運行経費	ふれあいツクールバス町民 1 人あたり財政負担額		②住民の移動実態や声に応じたサービスの提供
	現況：2,021 円	目標：2,021 円	
	ふれあいツクールバス町民 1 人あたり収支率		
	現況：7.2%	目標：7.2%	
	乗合タクシー利用者 1 人あたりの運行経費		
	現況：65 千円	目標：30 千円	
1-3 高齢者の免許返納数	年間免許返納者数		③移動困難者に優しいサービスの提供
	現況：81 人	目標：100 人	
目標 2　活力あるまちを育む 地域公共交通の実現			
2-1 肥薩おれんじ鉄道(町内駅乗降者数)、産交バス(町内バス停)の年間利用者数	肥薩おれんじ鉄道(町内駅)年間乗降者数		④地域交流の活性化及びまちのにぎわい創出
	現況：288,022 人	目標：300,000 人	
	産交バス(町内バス停)の年間利用者数		
	現況：27,639 人	目標：30,000 人	
2-2 ふれあいツクールバスと肥薩おれんじ鉄道及び産交バスの乗換時間 30 分以内の全乗継パターンに占める割合	ツクールバス、おれんじ鉄道全乗換パターンのうち乗継時間 30 分以内の割合		⑤地域公共交通間の連携向上
	現況：　62%	目標：　80%	
	ツクールバス、産交バス全乗換パターンのうち乗継時間 30 分以内の割合		
	現況：　40%	目標：　60%	
2-3 球磨川沿線地域の公共交通満足度	球磨川沿線地域の公共交通満足度		⑥令和 2 年 7 月豪雨災害後の変化を踏まえた地域公共交通網の再編
	現況：　20 %	目標：　50%	
目標 3　協働のまちを育む 地域公共交通の実現			
3-1 町 HP の公共交通サイトへのアクセス数	町 HP の公共交通サイトへの年間アクセス数		⑦地域公共交通への親しみ・関心とわかりやすさの充実
	現況：　—	目標：2,000 人	
3-2 公共交通に満足している町民の割合	公共交通に満足している町民の割合		⑧交通事業者、行政、地域住民の連携・協働の推進
	現況：　24.9%	目標：　50%	

9.計画の推進体制

9.1.事業スケジュール

計画の目標達成に向け取り組む実施事業は、以下のスケジュールで進めていきます。社会情勢や地域の状況等を見据ながら事業計画の見直しは適宜図っていきます。

表 9-1　事業スケジュール

事業計画	実施主体			事業期間				
	芦北町	交通事業者	地域住民	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)
目標 1　安全・安心な暮らしを守り育む地域公共交通の実現								
❶町民の日常生活本位のツクールバスのダイヤ、目的地の見直し	●	●		調査	検討・準備	実施		
❷利用者が少ない予約型路線(乗合タクシー、ツクールバス)の見直し	●	●		検討	協議	実施	検証	
❸交通弱者が安全で利用しやすい車両への更新	●			車両更新時、随時実施				
❹佐敷駅前バス停（待合施設）の安全性改善	●	●		調査	検討・準備	実施	検証	
❺同一区間を重複運行する移動手段の連携、統合検討	●	●		調査	検討・準備	実施		
目標 2　活力あるまちを育む 地域公共交通の実現								
❻公共交通の連携を重視したツクールバス運行路線やダイヤの見直し	●	●		調査	検討・準備	実施		
❼豪雨災害の影響が続く球磨川沿線地区のツクールバス路線の見直し	●	●	●	検討	協議	実施	検証	
❽周遊ネットワークの充実によるまちのにぎわい創出	●	●	●	協議・検討		実施		
目標 3　協働のまちを育む 地域公共交通の実現								
❾地域公共交通に関する情報提供	●			検討・準備	実施			
❿公共交通懇談会(仮称)の開催	●	●		検討・準備		実施		
⓫公共交通に親しむためのイベント企画開催	●	●	●	調査・検討	企画・準備	実施		
⓬新たな枠組みによる移動手段の検討	●	●	●	調査	検討・準備		実施	

9.2.PDCA サイクルによる継続的な改善

５箇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します。

表 9-2　ＰＤＣＡサイクルによる継続的な改善

PDCA	対象期間	概　　要
大きな サイクル	計画期間 （５箇年）	・計画期間全体を通し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、次の計画に反映させます。
小さな サイクル	毎　年	・事業の実施状況を整理し、利用状況や利用者の声をモニタリングし、事業計画の修正やスケジュールの見直しを実施します。

表 9-3　芦北町地域公共交通計画におけるＰＤＣＡサイクルの概要

項目	大きなＰＤＣＡサイクル	小さなＰＤＣＡサイクル
Ｐ（計画）	・地域公共交通計画の策定	・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）	・目標を達成するための各具体的取り組み（事業）の実施	・地域公共交通の実証運行等 ・利用促進策等の展開
Ｃ（評価）	・事業実施による効果等の分析	・利用状況の評価 ・実証運行等の施策効果検証
Ａ（改善）	・地域公共交通計画の見直し検討	・運行計画の見直し ・利用促進策の見直し

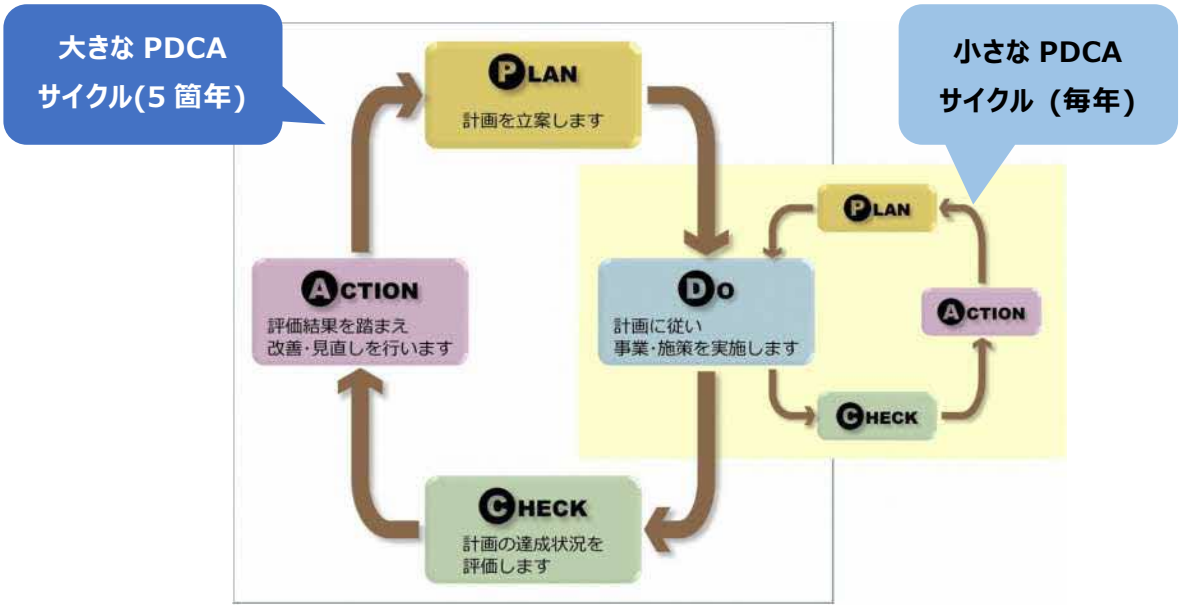


図 9-1　芦北町地域公共交通計画におけるＰＤＣＡサイクルのイメージ

9.3.計画の推進体制

芦北町地域公共交通計画の策定主体である芦北町（行政）と芦北町地域公共交通会議の構成員である交通事業者、地域住民が一体となって、公共交通に対する意識を共有化し、よりよい地域公共交通への改善に向けて官民協働のもとに推進を図っていくこととします。

また、芦北町(行政)の推進体制は、公共交通担当部局が中心となり教育、福祉、観光の各担当部署が連携し、公共交通施策の展開、推進を図るものとします。

表 9-4　計画の推進体制

主体	役 割
芦北町	・公共交通施策の調整及び実施 ・交通事業者の公共交通サービス提供に対する支援 ・協力体制づくり(連絡調整) ・町民(地域住民)に対する積極的な働きかけ
交通事業者	・利用者のニーズを踏まえた質の高い交通サービス・情報の提供 ・よりよい地域公共交通への改善に向けた検討への積極的な参加や連携・協力
地域住民 （町民）	・地域公共交通の担い手として積極的な利用 ・地域公共交通を支える持続的な取り組み ・地域公共交通を守り育てるために自ら主体的に検討
国 熊本県	・先進事例等の情報提供 ・広域的な調整や助言

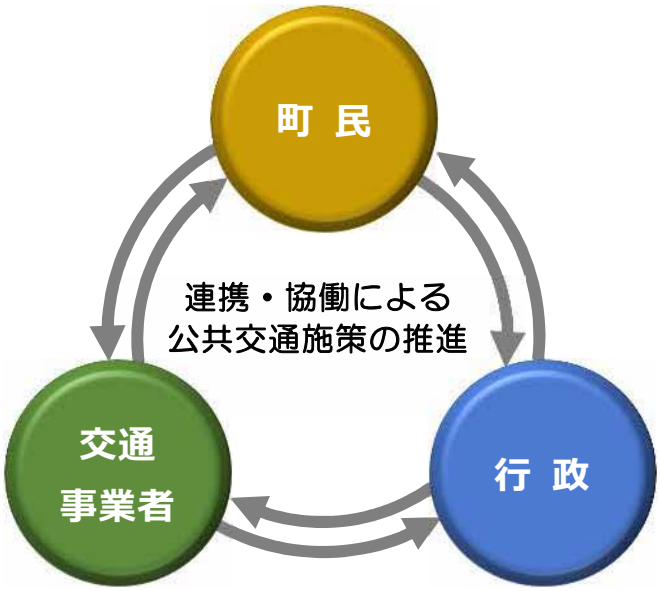


図 9-2　芦北町における地域公共交通の推進体制