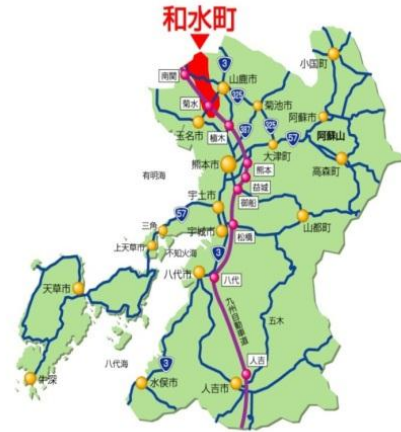


和水町地域公共交通会議

趣旨説明

和水町の概要について

- 平成18年3月1日 市町村合併により誕生（旧菊水町・旧三加和町）
- 人口 12,379人（平成18年3月末）⇒ 10,862人（平成27年1月末）
- 世帯数 4,002世帯（平成18年3月末）⇒ 3,882世帯（平成27年1月末）
- 高齢化率 33.1%（平成18年3月末）⇒ 37.2%（平成27年1月末）
- 観光名所 江田船山古墳公園、肥後民家村、田中城跡、三加和温泉郷等
- 特産品 米、ナス、みかん、スイカ、たけのこ、いちご、ぶどう、栗、焼酎等



熊本県の北西部、九州の中心部に位置し、菊池川と豊かな自然に囲まれ、九州縦貫自動車道菊水インターチェンジを有し、福岡・熊本都市圏への交通アクセスにも恵まれています。

産業面では、物流の優位性を活かした精密機械や電装部品の製造、豊かな自然の下で生産される多くの農産物等、多彩な産業が展開されています。また、江田船山古墳、肥後民家村、田中城跡、三加和温泉郷等をはじめ、豊富な観光資源を活かしたまちづくりを進めています。



菊水インターチェンジ



国指定史跡 江田船山古墳



三加和温泉ふるさと交流センター

和水町の地域公共交通等の現状について

- 路線バス事業
 - ・産交バス株式会社 ※8路線
- タクシー事業
 - ・合同タクシー菊水営業所（有限会社高瀬合同タクシー）
 - ・有限会社三加和タクシー

- ・自家用車の普及や人口減少の進展により、路線バスやタクシーの利用者数は減少し厳しい経営状況にある。
- ・当町を運行する路線バスは町内を東西方面に横断し近隣市町へと結ぶ「広域路線」としての役割を担っている。
※旧菊水町、旧三加和町を結ぶ南北縦方向の路線はなし。

- 和水町立病院「ケアバス」事業 … 町立病院への送迎を目的とし、「無償」で町内縦方向に運行

【参考】全5ルートの実績（平成25年度実績）

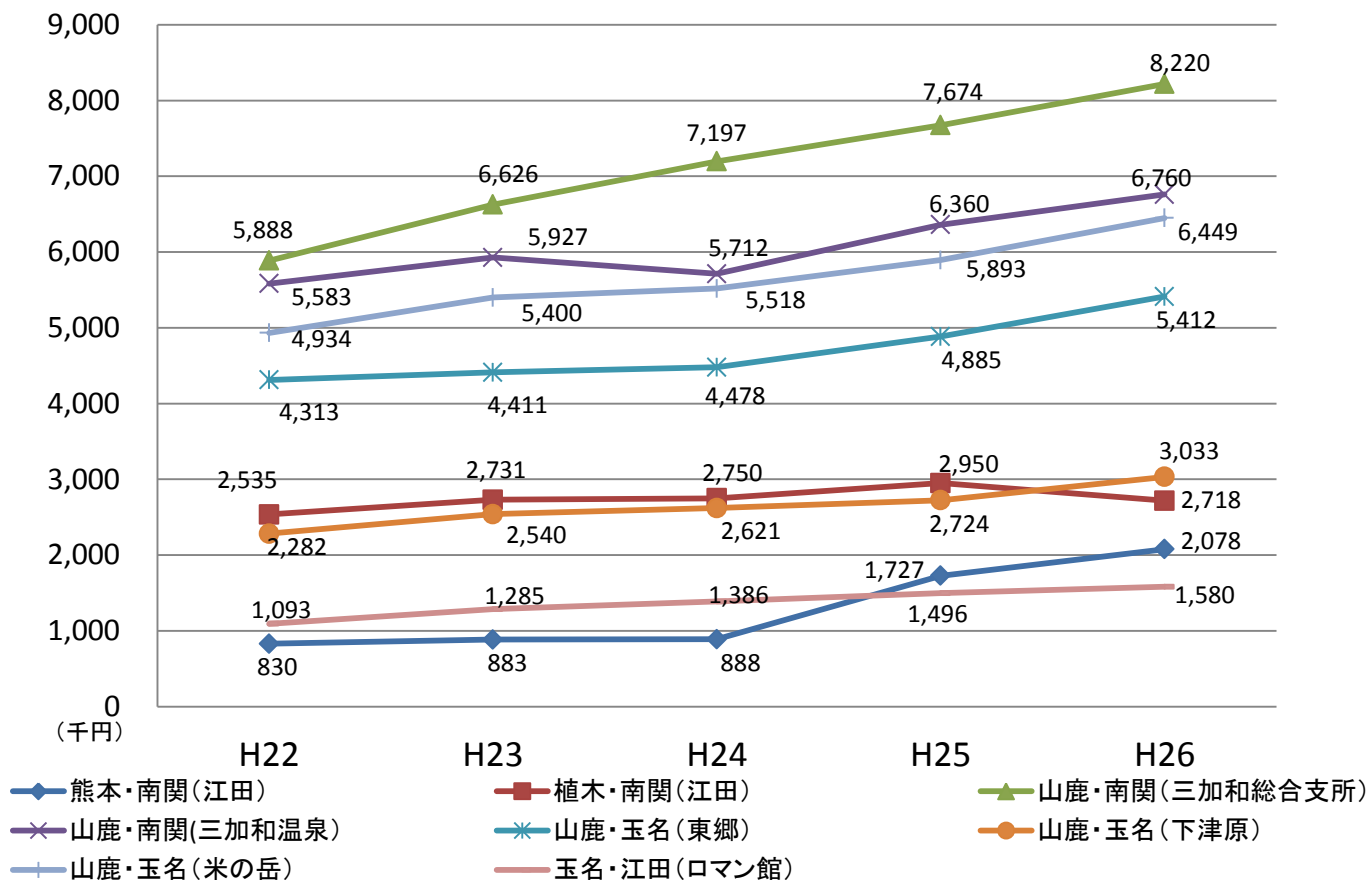
①菊水	【中央（瀬川）・南・東】	月曜	123人	（1.7人／台）
②菊水	【菊水一円】	火曜、木曜	2,406人	（12.5人／台）
③三加和	【春富・神尾】	水曜、木曜	501人	（2.6人／台）
④三加和	【緑（坂本）・神尾】	火曜	60人	（0.8人／台）
⑤三加和	【緑（猿懸）・神尾】	金曜	414人	（4.3人／台）

- 町立三加和小学校スクールバス … 通学時の送迎用（朝・夕）として、平成26年度から3ルートを運行

①神尾ルート ②緑＋神尾ルート ③春富ルート

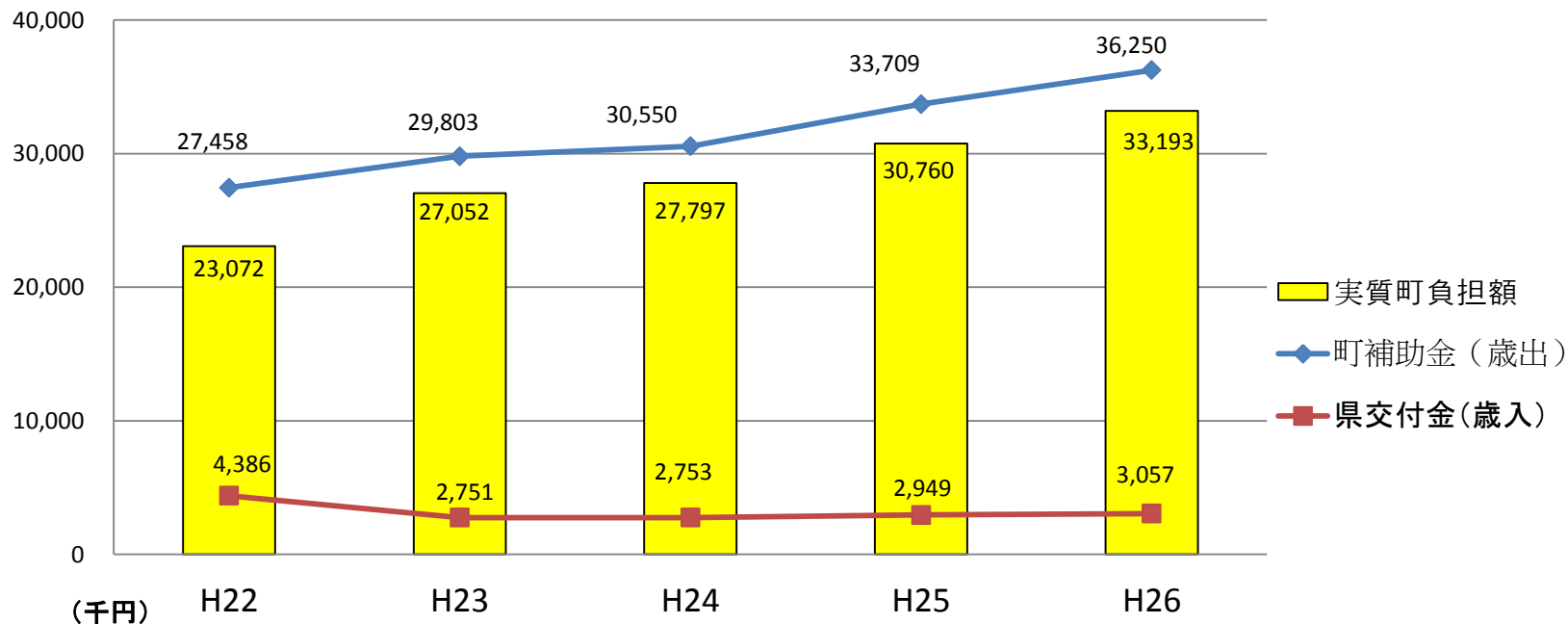
路線バス(8路線)への町補助金の推移

- ・自家用車の普及により路線バス利用者が減少し、交通事業者の経営が悪化(全て赤字路線)
- ・経営悪化の要因として、利用者の減少による運賃収入の減少や、燃料費の高騰、老朽化した車両の修繕費等コストの増加などが挙げられる。
- ・運行赤字分を補填し、路線を維持するための町補助金が年々増加傾向にある。
⇒ コスト削減のための定期的な見直し(減便等)実施しているが、利用者の利便性は低下。



町補助金・県交付金・実質町負担額の推移

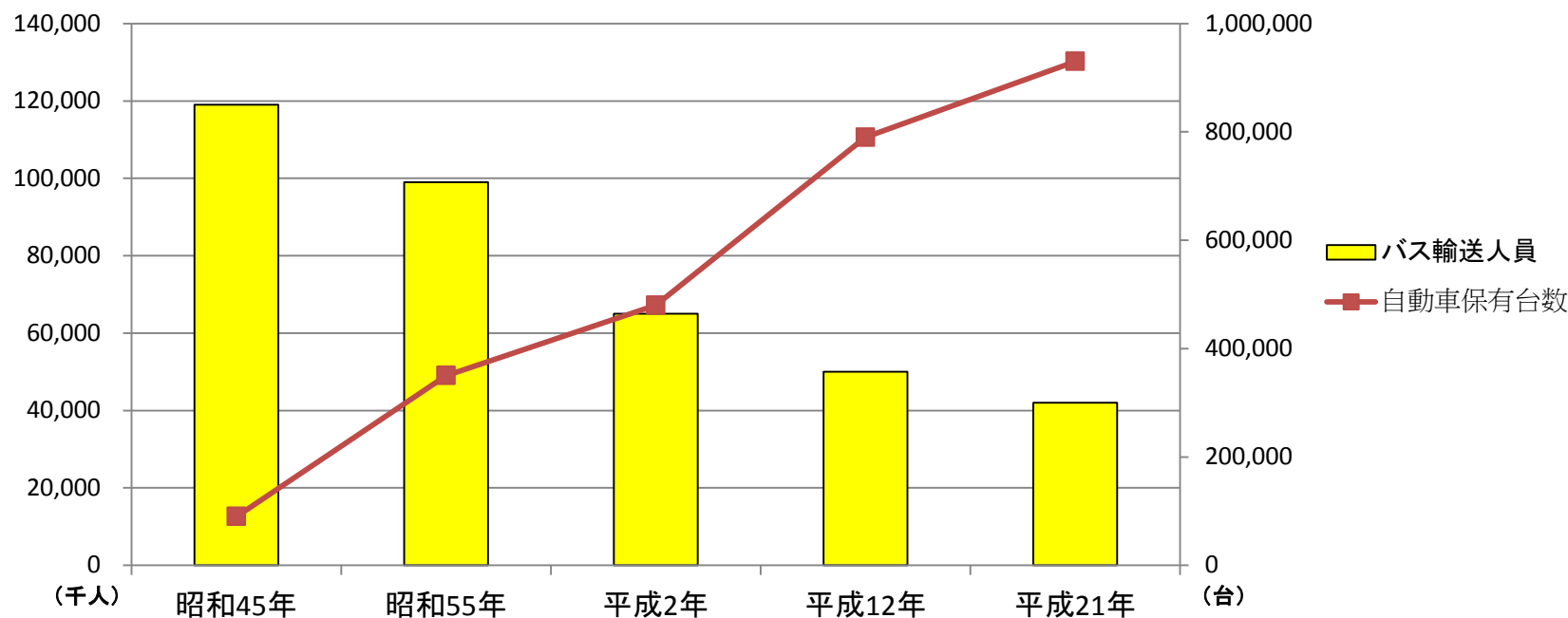
路線バスへの補助金(歳出) － 路線維持に係る県からの交付金(歳入) ＝ 実質的町負担額



※実質的な町負担額については、実際は、その他に運行経費(町からの補助金)の約8割程度が、国から「特別交付税」として措置されている。

熊本県におけるバスの輸送人員・自動車保有台数の推移

自動車保有台数の増加に反比例し、バス輸送人員数は減少



【参考】 和水町の自動車登録数(H26年3月末) ※税務住民課調べ

・自家用 乗用車 (普通・小型)	2,563台
・自家用 軽自動車 (乗用・貨物)	5,698台
・原付	1,333台

各校区の高齢化状況について

和水町社会福祉協議会「和水町地域福祉活動計画」資料（平成24年4月）

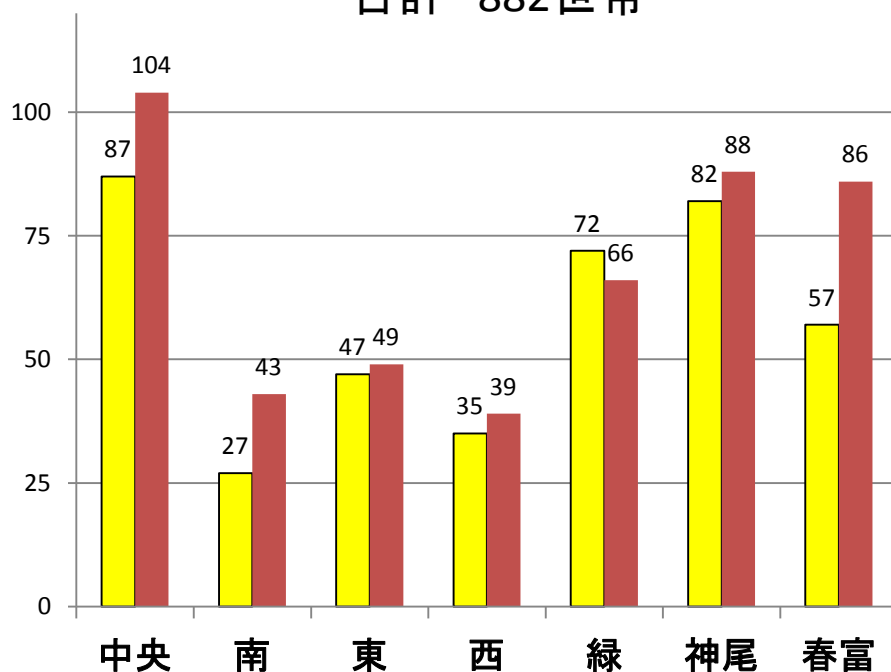
①各校区の高齢者世帯数

（一人暮らし世帯、高齢者のみ世帯）

【町全体】 1人暮らし・・・407世帯

高齢者のみ・・・475世帯

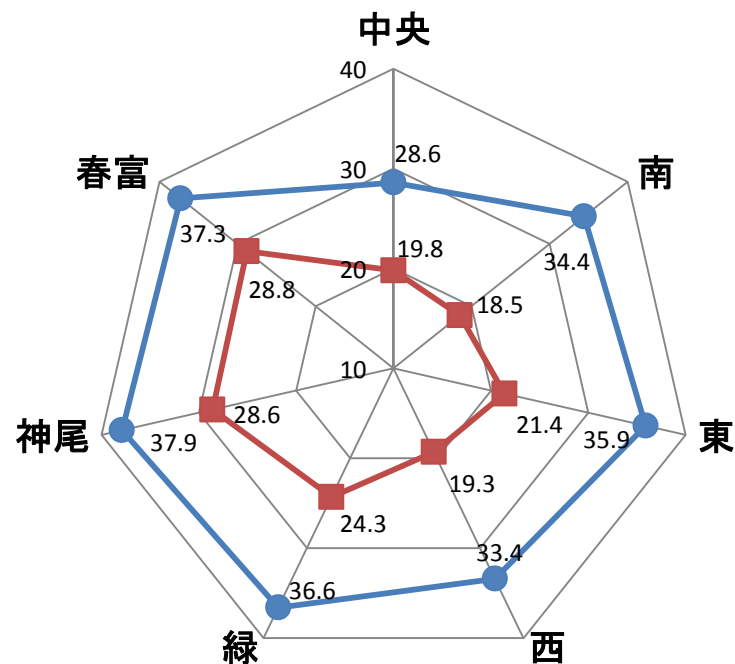
合計 882世帯



■ 1人暮らし世帯数(世帯)

■ 高齢者のみ世帯数(世帯)

②各校区の高齢化率と 高齢者世帯割合

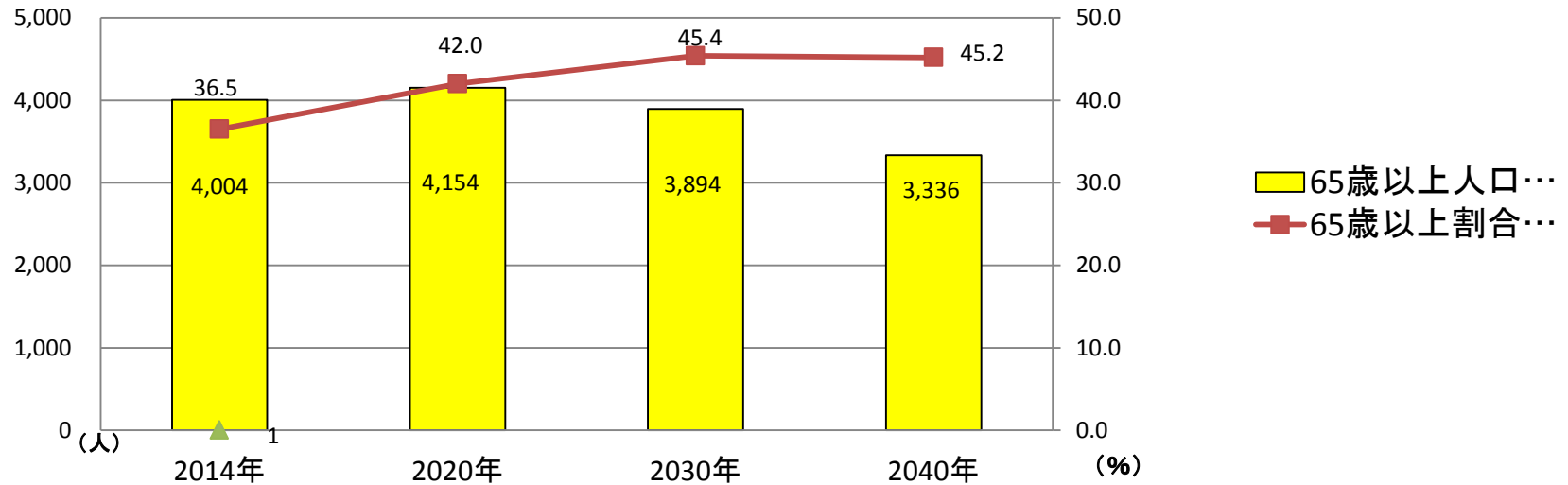


● 高齢化率(%)

■ 高齢者世帯割合(%)

和水町における高齢化(65歳以上人口)の推移予測

「国立社会保障・人口問題研究所」 推計データより



高齢者数は減少するが、少子化等の影響により町全体の人口が減少するため、高齢化率は上がる見込み。

⇒ まちづくりにおける、地域公共交通の果たす役割は今後も重要であると考えられる。

移動制約者・交通空白地について

■移動制約者 …… 運転免許、自動車を持たない高齢者等

■交通空白地 …… 路線バス等が走行していない地域(バス停から離れた地域)

本町においても「交通空白地域」が点在し、車を持たない高齢者等「移動制約者」の日常生活における移動手段の確保が課題となっている。

◆独居老人世帯へ日常の移動手段に関するアンケート調査実施（平成26年4月）

①自分で移動が出来る方の割合 …… 66%

【移動手段の内訳】 自家用車（55%）、路線バス（12%）、バイク（10%）
タクシー（10%）、その他（13%）

②同居していない身内や近所の方へ運転を依頼している割合 …… 34%

※その他の高齢者世帯や一般者世帯でも、通院等で困っている方が存在すると推測される。

コミュニティバス・乗合タクシーとは

■コミュニティバス

路線バスや、他の交通手段でまかなうことができない地域の公共交通需要に応じて運行されるバス。大型の路線バスが入れない住宅地や、通常路線バスの経路から外れた公共施設等を結んで運行される。



■乗合タクシー

10人乗り以下のワゴン車や乗用車で、目的地や経路が近い人たちを一緒に送るサービス。乗車地も目的地も自由なものや、ある程度路線が決まっているものなど、様々な形態がある。自治体の委託を受けてタクシーやバスの事業者が運営する場合が多いほか、自治体やNPOが国に登録して運営する場合もある。



「地域公共交通会議」とは

地域の実情に即した運行形態、サービス、運賃等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による「合意形成を図る場」として「道路運送法」に基づき設置

【構成】 地方公共団体、地域住民、交通事業者、事業者団体、
運転者の組織する団体、運輸局、学識者、警察、道路管理者

◆地域での合意形成が得られた場合

- ① コミュニティバス、乗合タクシー等の運行に係る
手続きの簡略化・弾力化（路線設定・停留所設置・
運賃設定等）が可能
- ② 自家用車での「市町村運営有償運送」登録が可能

関係法令について

①「道路運送法」の改正（平成18年10月施行）

- ・「地域公共交通会議」の設置が可能となり、地域のニーズに即した運行形態やサービス水準について協議（バス・タクシー）。

②「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年10月施行）

- ・市町村が主体となり、地域全体の公共交通の在り方や活性化方策の協議ができる体制が強化（バス・タクシーに加え鉄軌道や船舶等追加）。

※ 法律に基づく「法定協議会」を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を定め、計画に定める事業等について「補助金」を受けることが可能になる（積極的に取り組む地域を支援）。

⇒ 「和水町地域公共交通会議」は、①と②それぞれの法律に基づく組織（それぞれの機能を併せ持つ組織）

地域公共交通活性化及び再生に関する法律の 一部改正（平成26年11月20日施行）

【背景】 人口減少社会における地域の活力維持・強化

【目的】 地方公共団体が先頭に立ち、地域全体を見渡した
「持続可能」な地域公共交通ネットワークを再構築

⇒ 「地域公共交通網形成計画」（総合計画）の策定

※交通政策のみならず「まちづくり」と連携（商工・観光・福祉等）

- ・地域住民の移動手段を確保
- ・諸機能が集約した拠点とを結ぶ交通手段を確保
- ・にぎわいの創出や健康増進
- ・人の交流の活発化

課題及び方向性

■生活に最低限必要な生活基準の確保

- ⇒ 移動制約者等の移動手段の確保
- ⇒ 住み慣れた地域で、生き活きと暮らせるまちづくり

■人口減少社会への対応

- ⇒ 域内移動の活性化(にぎわいの創出)
- ⇒ 域外からの交流人口の増加
 - ※出かけてみようと思わせるような取り組み

■持続可能な仕組み・体制づくり

- ⇒ 地域公共交通は地域全体で守り、育てる意識

基本方針

【H26年度】 「地域公共交通会議」の設立

【H27年度】 「地域公共交通網形成計画」の策定

- ・コミュニティバス・乗合タクシー等の導入検討
- ・路線バスの利便性向上
- ・まちづくりとの連携検討
 - ⇒ 地域の実情の調査・分析が必要
 - ⇒ 「調査事業」(委託)の実施

【H28年度】 「地域公共交通網形成計画」に位置付けた事業の実施

※町としての基本的な考え方

(域内移動) コミュニティバス・乗合タクシー等の導入

(広域移動) 路線バスとの連携強化

※コミュニティバス等との乗換拠点整備や利便性の向上が課題

中山間地における「小さな拠点」の形成(地方創生)

「小さな拠点」と「ふるさと集落生活圏」

小さな拠点：【下図の  のエリア】

小学校区など、複数の集落が集まる地域において、商店、診療所等の複数の生活サービスや地域活動の場を、歩いて動ける範囲に集めた、地域の拠点となる集落。

ふるさと集落生活圏：【下図の  で囲むエリア】

小さな拠点と周辺の集落とをコミュニティバスなどで結んだ圏域。小さな拠点に人々が集い、交流する機会が広がることで、新しい集落地域の再生を図る。



・中山間地域において、地域の基幹集落(拠点)への各種の機能・サービスの集約と共に拠点と集落を結ぶ公共交通ネットワークの形成を推進。

・時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域間の連携を促進。