

# 熊本県地域公共交通計画 (素案)

令和 8 年 1 月

熊本県

## 目次

1 計画策定の背景と目的.....	1
2 計画の基本的な方針と目標.....	6
2-1 将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿.....	6
2-2 計画の目標.....	8
(1) 幹線とコミュニティ交通の分類の定義.....	8
(2) 本計画でサービス水準を設定する交通モードと該当線区・路線等.....	10
(3) 長期的（10年後）に目指す目標.....	11
(4) 本計画において目指す目標.....	12
2-3 計画の基本的な方針.....	17
3 目標を達成するための施策・事業.....	19
3-1 県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求.....	20
(1) 公共交通リソースの総点検.....	20
(2) 各交通モードの位置付けや役割分担の最適化.....	21
(3) 共同化・協業化、ダウンサイジング等の推進.....	22
3-2 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上.....	25
(1) 公的支援の強化.....	25
(2) 鉄道の復旧・復興、輸送力強化に向けた施策の推進.....	29
(3) 生活航路の維持・確保.....	34
(4) 生活空路の維持・確保.....	36
(5) 都市圏の渋滞解消に向けた取組み.....	37
(6) 公共交通を担う人材の確保.....	38
(7) 新技術・新制度の検討.....	39
3-3 方針①及び②の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保.....	41
(1) 共同経営の深化.....	41
(2) 市町村への伴走支援.....	43
(3) 公共交通を長期的かつ安定的に運営するための財源確保.....	44
4 計画の推進方法と達成状況の評価.....	45
4-1 計画の達成状況进行评估する数値指標（KPI）.....	45
(1) 公共交通の利用者数.....	45
(2) 公共交通に従事する運転士数.....	46
(3) 公共交通に対する公的資金投入額.....	47
(4) 県内路線における九州 MaaS チケットの利用者数.....	49
(5) 公共交通に対する県民満足度.....	49
4-2 具体的な PDCA スケジュール.....	50
4-3 機動的・横断的な実行体制.....	52

# 1 計画策定の背景と目的

## (1) 計画策定の背景—地域公共交通の意義と現状

現代社会において、通勤や通学、通院や買い物等の日常の様々な活動に際して移動が伴う。その移動に自家用車を利用することが困難な子どもや高齢者、障がい者や運転免許を持たない人々などのいわゆる「交通弱者」は、地域公共交通がなければ移動が制限され、社会参加の機会を失うこととなる。地域公共交通は、誰もが自らの意思で行きたいところへ行けるという社会的公平性を担保するために不可欠の手段である。

また、地域公共交通、特に鉄道やバスについては、自家用車と比べて一人当たりの環境負荷が低く、輸送効率の高い手段でもあり、自家用車から地域公共交通への転換を促すことは、地球温暖化対策や渋滞対策の面で有効な手立てである。さらに、地域公共交通は観光客にとっての移動手段として機能する側面も有しており、観光客の移動の範囲が広がることにより、地域のさらなる活性化につながる可能性も秘めている。地域公共交通は、当該地域の暮らしを支えるセーフティネットであると同時に、社会課題の解決や地域経済の活性化にも資する重要な社会インフラである。

その地域公共交通が重大な危機に直面している。これまで我が国においては、地域公共交通のサービス提供は主として民間の交通事業者が担ってきたが、自家用車の普及や人口減少による利用者の減少により経営状況が悪化し、赤字路線の減便や廃止を余儀なくされ、サービス水準が低下し、さらに利用者が減少するという悪循環に陥っている。加えて、新型コロナウイルス感染症の流行により利用者が急減する事態に見舞われ、コロナ禍が明けて数年が経過した今でも利用者数がそれ以前の水準に回復していない路線や系統も数多く存在する。そのような局面でも人々の移動を支える運転士等の担い手はまさしくエッセンシャルワーカーであるが、厳しさを増す経営環境の中で賃金水準が他の産業に比べて低く抑えられていることもあり、減便や路線廃止に一層の拍車をかけるほどの運転士不足に陥り、さらなるサービス水準の低下に加え、路線バス等が廃止された地域を中心に、移動手段を必要とする人々が公共交通を利用することができない「交通空白」が発生する事態となっている。

このような状況に対し、国（国土交通省）は地域公共交通の維持・確保を図るべく、生活路線を担うバスに対して欠損補助を行うとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定し、地域公共交通について、地方公共団体を中心とした協議会において地域に最適な生活交通のあり方等について議論したうえで計画を策定し、当該計画に基づく地域の多様な主体が連携して地域公共交通の維持・確保、利便性の向上に取り組む枠組みを導入した。また、地方公共団体等と鉄道事業者が共同で、上下分離をはじめとする事業構造の変更により路線の維持を図る「鉄道事業再構築事業」等の支援メニューも追加した。さらに、令和2年には、従来は禁止されてきた乗合バス間、乗合バスと鉄軌道、海上運送との間での運賃・ネットワーク調整などをカルテル禁止の適用除外とする独占禁止法特例法が制定されるなど、事業者間での競争ではなく共創により地域公共交通の維持を図る方向性を提示した。さらに、令和6年には、国土交通省「交通空白」解消本部を設置

し、全国の「交通空白」を洗い出したうえで、その解消に取り組むこととしている。

しかしながら、地域公共交通の運営を基本的に民間の交通事業者に委ねる構図に変わりはなく、上記の悪循環に歯止めがかかっているとは言い難い状況にある。

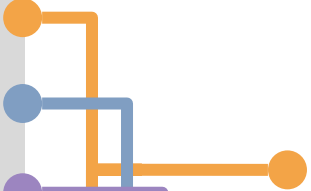
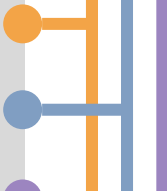



## （２）前計画の評価と本計画の目的

本県では、上記の現状も踏まえつつ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、県全域を対象とした地域公共交通政策のマスタープランとして、令和３年３月に「熊本県地域公共交通計画」（以下、「前計画」という。）を策定し、県内の市町村や交通事業者等と連携して「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」及び「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」を目標とする施策を展開してきた。特に、コミュニティ交通の導入等については、新たな制度を導入したことにより一定の進展が見られた。また、令和２年１１月に施行された独占禁止法特例法に基づき、全国に先駆けて県内の路線バス事業者５社による共同経営に着手し、路線バスの重複区間の最適化や事業者の垣根を超えた共通定期券の導入等に取り組んだことにより、事業者の運営の効率化や利用者の利便性の向上が認められる点もある。

その一方、前計画で設定した目標の達成を測る指標のうち、幹線公共交通やコミュニティ交通の利用者数は伸び悩み、運転士不足等による路線の廃止や減便が一層進むとともに、長らく本県の懸案となってきた交通渋滞がさらに深刻化していること等により、公共交通に対する県民満足度が低下する結果となった。また、令和６年度の国土交通省の調査により、地域において十分な移動手段が確保されていない「交通空白」が県内２５市町村において計５１カ所存在することが確認されるなど、本県においても地域公共交通に関する課題が引き続き山積しており、負のスパイラルから抜け出せていない状況にある。

この状況を打開し、県民の安全・安心な移動手段を確保するためには、民間の交通事業者に委ねてきた従来の地域公共交通のあり方を抜本的に見直し、県民や行政が主体的に地域公共交通を紡ぎ、育て上げていく姿に変革していく必要がある。そのためには、各路線の望ましいサービス水準に係る議論や既存の輸送資源の状況の把握を通じて、市町村、交通事業者、住民等との地域公共交通に対する共通認識を育む必要がある。そして、そのサービス水準の実現に向け、既存の輸送資源をフル活用すべく、運行形態の効率化やダウンサイジングの徹底、事業者やモード、業界の間の垣根を超えた資源の共有化、交通連合も視野に入れた連携基盤の構築を図るとともに、それでもなお不足する資源については、財源の確保方策の検討を前提に、積極的な投資を行い、地域公共交通の供給力の強化、利便性の向上、交通空白の解消につなげる必要がある。

今般、新たに策定する熊本県地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）においては、上記の動向を踏まえ、各モードに求められるサービス水準の設定、異なるモード間の連携、交通基盤等に対する投資方針の整理に加え、『くまもと新時代共創基本方針・総合戦略』に位置付けられた渋滞解消、地域の移動手段の確保、「交通連合」の実現に向けた取組み等を反映し、公共交通の供給力及び利便性の向上に積極的に取り組むこととする。

前計画の施策・事業	現状と施策の評価	
幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 運転士不足により減便が常態化し、サービス水準が年々低下。</li> <li>◆ 公共交通に対する積極的な投資や高水準のサービスを維持する上で、安定的な財源が不足。</li> <li>◆ 一部路線では事業者による再編が先行。</li> <li>◆ 複数市町村による広域的な移動手段の確保、ダウンサイジングについては一部の自治体での実施にとどまる。</li> </ul>	
共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 共同経営計画に基づき、重複区間の最適化や熊本市中心部における均一運賃、異なる事業者のバスで利用できる共通定期券を導入。</li> <li>◆ 運転士不足等、業界全体に共通する課題を抱える中で、資源（人材、車両等）を共有化する取り組みやモード間の連携を推進するための組織体制が整っていない。</li> </ul>	
鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 鉄道への公的支援は限定的であり、各種施設や車両の更新や新規投資が困難。</li> <li>◆ 運転士不足の深刻化に起因して、地元住民の日常利用の促進に向けた取り組みが不足。</li> </ul>	
交通モード間の連絡性の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 複数モード間での共創に向けた協議の場や機会が不足。</li> <li>◆ コミュニティ交通のデータ整備やモード相互間のデータ連携が不足。</li> <li>◆ MaaS 活用サービスの供給が不足。</li> </ul>	
地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ コミュニティ交通に係る議論が進んでいない地域を中心として、市町村の人材やノウハウが不足。</li> <li>◆ コミュニティ交通の利便性（便数、運行方法等）に関し、住民目線でのサービス水準の向上に向けた取り組みが不足。</li> </ul>	

## 地域公共交通の課題と今後の方向性

### 効率性

#### 輸送資源（車両・人員・施設等）の運用状況の把握

県内の公共交通は減便等が常態化し、利用者離れを加速させていることから、県内の公共交通リソースの総動員に向けて、路線バス、コミュニティ交通等の輸送資源の把握・整理が必要である。

#### 輸送資源の共有化・再配置

福祉バス、スクールバス等を含めた輸送資源の保有・運用状況を確認し、その共有化や再配置など、地域交通としての活用可能性を検討することが求められる。

#### 異なる交通モード間の共創

官民連携による持続可能な運営主体の構築及び輸送資源の最適化に向けて、共同化・協業化の取り組みやダウンサイジング等、異なる交通モード間の共創が必要である。

### 利便性

#### 公的支援の強化

地域公共交通の利便性向上に向けた、公的支援の強化が必要である。

#### 鉄道の復旧・復興、輸送力強化に向けた施策の推進

鉄道の輸送力強化・再構築に向けた投資が求められるほか、災害からのさらなる復旧・復興の推進が求められる。

#### 都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進

都市圏の渋滞解消に向け、県、市町村、交通事業者等が連携し、自家用車から公共交通への転換を促す必要がある。

#### 公共交通を担う人材の確保

運転士不足の解消に向け、人材確保策への支援が求められる。

#### 新技術・新制度の積極的な導入

自動運転技術やAIシステム等の新技術、公共ライドシェア等の新制度を積極的に活用し、利便性の高い公共交通環境の構築が必要である。

### 持続可能性

#### 共同経営の深化

県内路線バス5社が保有する経営資源の共有化や他モード間連携による取り組み等を推進し、交通モードの垣根を越えた「交通連合」の創設につなげていく必要がある。

#### 市町村への伴走支援

市町村が実施する交通施策への伴走支援や人材育成支援を通じて、持続可能な公共交通を運営するための体制整備が求められる。

#### 公共交通を長期的かつ安定的に運営するための財源確保

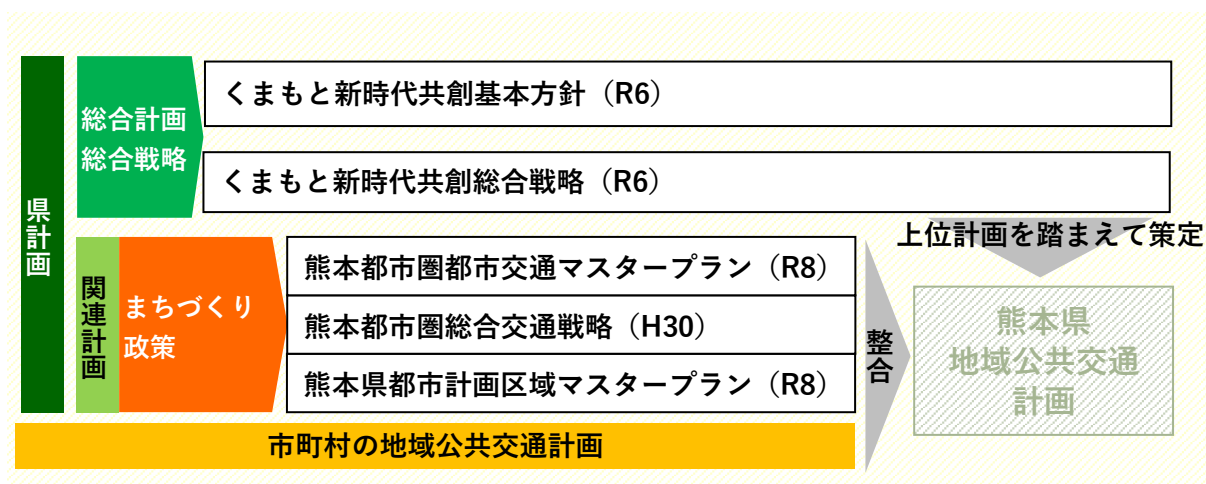
公共交通の長期安定的な運営に向け、多様な財源確保策の調査・研究を行う必要がある。

### (3) 本計画の概要

本計画は、熊本県全域を対象区域とし、県内の範囲において運行（運航）されている各モードを対象とする。（県境を越えて運行（運航）される高速バスや一部の鉄道、海上航路や空路は対象外とする。）

本計画の計画期間は令和8年4月から令和13年3月までの5年とし、計画の進捗については後述する KPI を踏まえ、毎年度、熊本県地域公共交通協議会において評価を行うこととする。ただし、計画期間中に激甚災害や感染症の流行等、重大な状況変化が生じた場合については適宜見直しを行うこととする。

また、本計画は、県政における最上位の方針である「くまもと新時代共創基本方針」、及び、基本方針の実現を図るため今後の目標と具体的施策を取りまとめた「くまもと新時代共創総合戦略」や県の関連計画を踏まえ、本県の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものである。策定に当たっては、関連計画のほか、県内各市町村で策定済み、又は策定中の地域公共交通計画とも整合を図ることとする。



## 2 計画の基本的な方針と目標

### 2-1 将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿

本計画については、本県における県政運営の最上位の方針である「くまもと新時代共創基本方針」と、これを具体化する「くまもと新時代共創総合戦略」を踏まえ、策定することとしている。

このため、同方針及び戦略において定める4つの基本方針のうち、将来の熊本のありようを示した「こどもたちが笑顔で育つ熊本」「世界に開かれた活力あふれる熊本」「いつまでも続く豊かな熊本」の3つの方針に沿って公共交通の役割を整理したうえで、本県の公共交通網の目指す姿を設定することとする。

上記の基本方針のうち、「こどもたちが笑顔で育つ熊本」には、子ども・若者、子育て世代のほか、障がいの有無や年齢、国籍等の違いに関わらず、全ての人が地域社会の構成員として共に生きるインクルーシブな多文化共生社会の実現、「世界に開かれた活力あふれる熊本」には、ビジネスや文化における交流の促進や、観光等の振興を通じた地域や経済の活性化、「いつまでも続く豊かな熊本」には、人口減少下でも暮らし続けられる地域づくりや水資源をはじめとした環境保全の方向性が盛り込まれている。

前章で言及したとおり、地域公共交通は、移動に際して自家用車を利用することが困難な交通弱者の社会参加の機会を担保する機能を有するとともに、ビジネスや観光等の交流を促進し、地域経済の活性化にも資する可能性を持つものである。また、本県において深刻化する交通渋滞の解消やゼロカーボン社会の実現に向けては、自家用車から公共交通への転換を促し、車の量を減らすことが効果的な手段の一つであるが、その転換にあたっては、公共交通そのものの利便性を高め、自家用車に頼らずとも不便を感じない環境の整備が必要である。その一方で、本県の地域公共交通については、運転士不足等の供給制約を抱えており、現状のままでは現行のサービス水準の維持すらままならない状況にあるため、その持続可能性の確保が急務である。

これらのことを踏まえ、本県の公共交通網の目指す姿を、「交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会」と設定し、この姿を実現すべく、各種の施策を展開することとする。

## 将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿

～「くまもと新時代共創基本方針・総合戦略」との関係～

### ①こどもたちが笑顔で育つ熊本

- こども・若者が不自由なく通学・通勤でき、子育て世代も安心して利用できる公共交通
- 障がいの有無、年齢等の違いに関わらず、全ての人が円滑に移動できる公共交通

### ②世界に開かれた活力あふれる熊本

- 製造業や農林畜水産業等の成長や渋滞の解消に資する、人やビジネス等のスムーズな交流を支える公共交通
- 国内外の観光客の多様なニーズに応え、県内の各地に訪れることができる公共交通

### ③いつまでも続く豊かな熊本

- 人口減少が見込まれる中でも、将来にわたって安定的かつ継続的に利用できる公共交通
- 熊本の宝である自然環境にも優しく、魅力ある地域づくりの土台となる公共交通

交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、  
マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なく  
アクセスできる社会

## 2-2 計画の目標

前述の目指す公共交通網の姿を実現するため、計画の目標を設定する。

設定に際し、その目標が各々の運行形態に適した実効的なものとなるよう、本県の地域公共交通を分類することとする。

本項では、まず、当該分類の考え方を示し、各路線をその分類に当てはめ、整理したうえで、計画の目標であるサービス水準及びその設定の考え方について説明する。

### (1) 幹線とコミュニティ交通の分類の定義

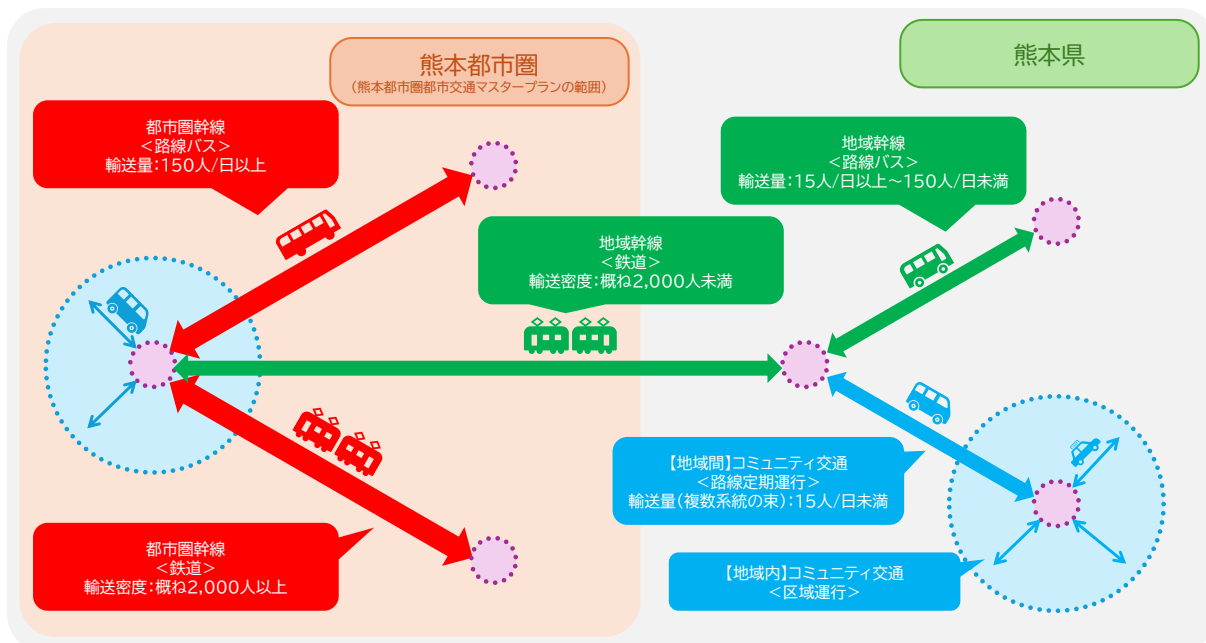
県内の公共交通ネットワークについて、交通モードや運営主体という既存の概念にとらわれず、連絡する拠点の性質や拠点間の交通軸に求められる輸送規模をもとに、都市圏幹線、地域幹線、コミュニティ交通の3種に分類する。

そのうえで、これらの交通軸が有機的に機能することで、熊本都市圏を中核として県内を広域に公共交通でカバーする。

都市圏幹線は、県内でも居住者・来訪者が集中し、交通流動も多い熊本都市圏内においても特に移動ニーズが集中する幹線軸を対象とし、高頻度な運行を確保することで利便性の高い交通軸を形成する。

地域幹線は、県内の複数の市町村間を連絡し、一定程度の公共交通ニーズが存在する準幹線軸を対象とし、地域間の往来に不自由ない水準かつ持続性に配慮した交通軸を形成する。

コミュニティ交通は、連絡する距離や範囲に応じて地域間および地域内の場合が存在するが、そのいずれも比較的公共交通利用ニーズが少数かつ移動方面が分散する地域を対象とし、行政等による支援を前提として移動の利便性を確保する。



※県外を結ぶ航空路、県内外を結ぶ新幹線や高速バス等については、本計画の対象外とする。

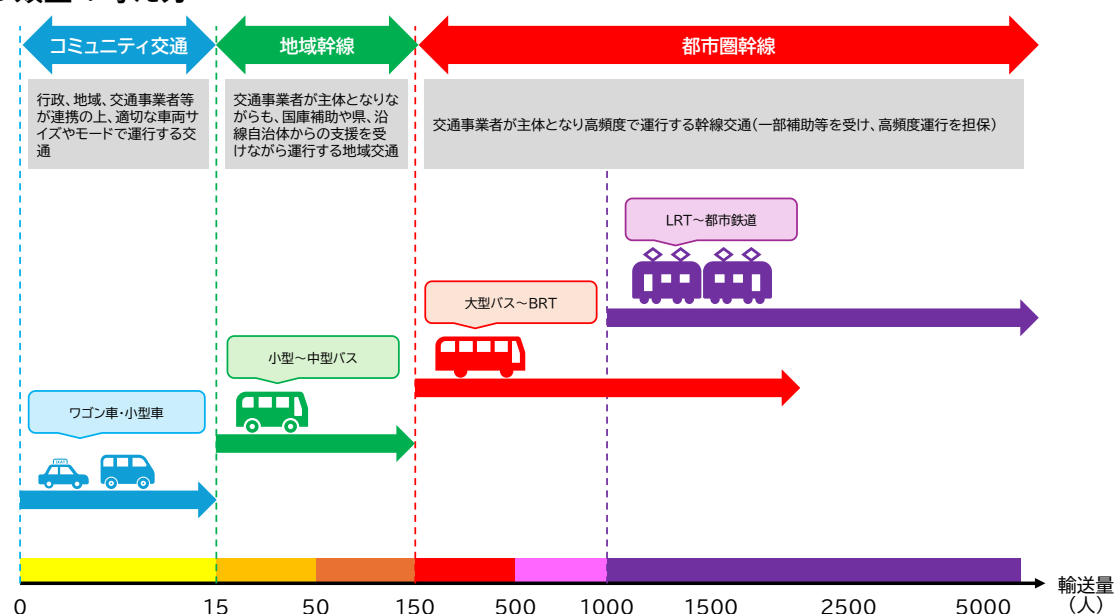
また、都市圏幹線、地域幹線、コミュニティ交通の3分類は、下図の考え方に沿って、その輸送量に基づき設定する。

都市圏幹線は、特に高頻度で運行することで多数の移動ニーズを獲得することを前提として、概ね150人/日以上輸送量のある路線を対象とし、鉄軌道や路線バスによって運行を確保する。

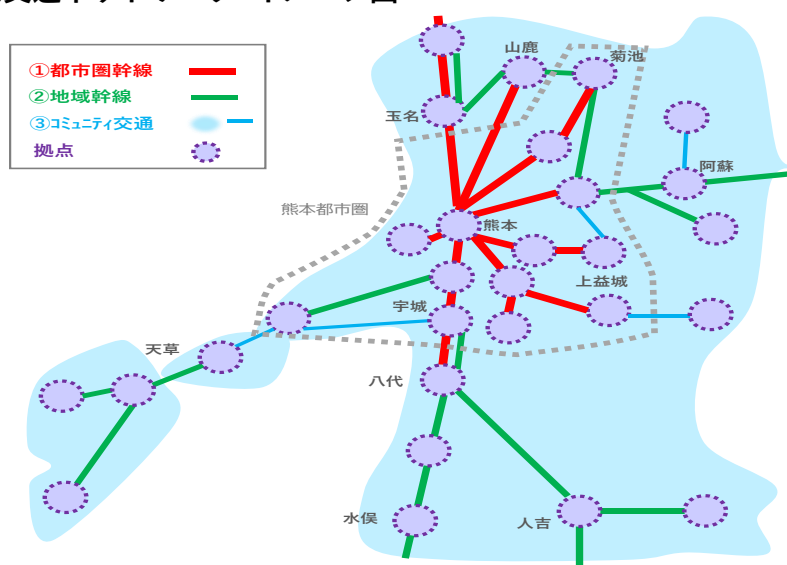
地域幹線は、県内の準幹線的な路線として地域間を連絡し、概ね15～150人/日の輸送量となる路線を対象とし、鉄道や路線バスによって運行を確保する。

コミュニティ交通は、地域間や地域内の小規模な移動ニーズに対応した移動手段を確保することを基本として、概ね15人/日未満の輸送量となる路線を対象とし、路線バスや乗合タクシー等の陸上交通や離島航路によって運行を確保する。

### ■ 3 種類の考え方



### ■ 3 種類の公共交通ネットワーク イメージ図



## (2) 本計画でサービス水準を設定する交通モードと該当線区・路線等

設定する分類・交通モードの定義および県内の該当する線区や路線を下表の通り整理する。

分類・交通モード			定義	該当する線区・路線等
地域間交通	都市圏幹線	鉄軌道	熊本都市圏都市交通マスタープランの対象地域において、交通事業者主体で高頻度で運行する、拠点間の1日当たり輸送量が150人以上(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人以上)の方面を都市圏幹線と定義する。	JR鹿児島本線(荒尾～八代) JR豊肥本線(熊本～肥後大津) 熊本電鉄全線 熊本市電全線
		路線バス		熊本都市圏都市交通マスタープランに定義される幹線8方面を運行する路線バス
	地域幹線	鉄道	県内の拠点間を結ぶ、拠点間の1日当たり輸送量が15人以上150人未満(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人未満)の方面を地域幹線と定義する。	JR豊肥本線(肥後大津～滝水) JR三角線全線 JR肥薩線全線 南阿蘇鉄道全線 肥薩おれんじ鉄道全線 くま川鉄道全線
		路線バス		玉名・荒尾/山鹿・玉名/山鹿・大津/菊池・大津/宇城・八代/八代・芦北/人吉・球磨/上天草・本渡/本渡・苓北/本渡・牛深を結ぶ路線バス (R6年度輸送実績より)
	コミュニティ交通		行政、地域、交通事業者等が連携の上、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行の地域交通の内、拠点間を運行するものを地域間コミュニティ交通と定義する。	市町村を跨いで運行する コミュニティ交通
地域内	コミュニティ交通		行政、地域、交通事業者等が連携の上、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行の地域交通の内、地域内を路線定期運行もしくは区域運行するものを地域内コミュニティ交通と定義する。	市町村内を運行する コミュニティ交通

※ 上記の定義により、都市圏幹線又は地域幹線のいずれにも位置付けられないバス路線(都市圏を運行する路線であって1日当たり輸送量が150人に満たないもの、地域内で完結する1日当たり輸送量が15人以上の路線等)については、本計画で設定するサービス水準の対象外とし、各地域において交通事業者・市町村等が協議の上、その輸送力の引き上げや運行形態の効率化を図るものとする。

### （３）長期的（１０年後）に目指す目標

上位・関連計画による指標の設定状況を鑑み、本計画を通じて長期的に達成を目指す目標として、公共交通「２倍」、交通空白地の数「０」の２つを設定する。

#### 長期目標①

#### 公共交通 ➡ ２倍

熊本県渋滞解消推進本部による議論や新たな熊本都市圏都市交通マスタープラン策定の議論を踏まえ、１０年後（令和１７年度末）までに「熊本都市圏の公共交通分担率 ２倍、県内全域における公共交通利用者数 ２倍」を達成する※。

※熊本都市圏の公共交通分担率は令和５年度に実施した熊本都市圏パーソントリップ調査結果を、県内全域における公共交通利用者数は令和６年度の鉄道、路線バス、コミュニティ交通の輸送人員を現状値として評価する。

#### 長期目標②

#### 各市町村が設定する交通空白地の数 ➡ ０

国の交通空白の考え方（※）に基づき、誰もがアクセスできる移動手段がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）であって、自治体や地域住民等がこれらの地域の解消に向けて何らかの対応が必要と認識しているもの（課題認識はあるが、「交通空白」解消の手段が未定・検討中のものを含む。）を交通空白地として定義し、県内の交通空白地を１０年後（令和１７年度末）までにゼロとする。

（※）『「交通空白」解消に向けた取組方針 ２０２５』

#### (4) 本計画において目指す目標

幹線とコミュニティ交通の目指すべきサービス水準について以下のとおり定め、様々な施策・事業を展開することで、目指すサービス水準を実現することを本計画の目標とする。

##### 計画目標①

##### 都市圏幹線が目指すサービス水準

本計画では、熊本都市圏都市交通マスタープランに位置付けられた、熊本市中心市街地から放射 8 方向への基幹公共交通軸（幹線 8 方面）を運行する、拠点間の 1 日当たり輸送量が 150 人以上（鉄道の場合は輸送密度概ね 2,000 人以上）の路線バスや鉄軌道を「都市圏幹線」と定義し、計画期間中にこれらのサービス水準を 1.3 倍以上（令和 6 年度比）とすることを旨とする。自家用車から公共交通への積極的な転換を目指し、「運行回数の基準の考え方」によるランク分類に基づきメリハリをつけながら高水準のサービスを提供する。

サービス水準の向上に向け各種施策や投資を行い、現状の運行回数のランクを 1～2 ランク向上させることで、実車（列車）走行キロ合計 1.3 倍以上を目指す。

##### ■都市圏幹線が目指すサービス水準

数値指標	目標（令和 6 年度比）	設定の考え方
都市圏幹線の運行水準		
路線バス	実車（列車）走行キロ 合計 1.3 倍以上	10 年後 公共交通 2 倍に向け、方面ごとに 現状維持～1.5 倍のサービス水準
鉄軌道(※)		

##### ■運行回数の基準の考え方

ランク	考え方	朝 6～8 時台	日中 9～15 時	夕 16～18 時	夜 19 時～	運行 回数
A <sup>+</sup>	特に高水準な運行を確保し、自家用車と比べても優位なサービスを提供することで、公共交通への積極的な転換を図る水準	6 分間隔 10 回/時程度	7～8 分間隔 8 回/時程度	7～8 分間隔 8 回/時程度	10 分間隔 6 回/時程度	120 回/日
A	A <sup>+</sup> ランクと比較して、日中の運行頻度をやや低下させた水準	6 分間隔 10 回/時程度	10 分間隔 6 回/時程度	7～8 分間隔 8 回/時程度	10 分間隔 6 回/時程度	100 回/日
B	高水準な運行を確保し、自家用車と比べても優位なサービスを提供することで、公共交通への転換を図る水準	7～8 分間隔 8 回/時程度	15 分間隔 4 回/時程度	10 分間隔 6 回/時程度	15 分間隔 3 回/時程度	75 回/日
C	高水準な運行を確保し、ダイヤを意識せず公共交通を利用できる環境をつくることで、公共交通利用の定着を図る水準	10 分間隔 6 回/時程度	20 分間隔 3 回/時程度	15 分間隔 4 回/時程度	30 分間隔 2 回/時程度	50 回/日
D	通勤通学や日中の移動に不自由な程度の運行水準を確保し、公共交通での移動環境の維持を図る水準	15 分間隔 4 回/時程度	30 分間隔 2 回/時程度	20 分間隔 3 回/時程度	40 分間隔 1.5 回/時程度	30 回/日
E	都市圏の路線バスとして終日運行する最低限の水準を確保し、主に移動弱者の公共交通での移動環境を維持する水準	20 分間隔 3 回/時程度	60 分間隔 1 回/時程度	30 分間隔 2 回/時程度	最低限	20 回/日

(※) J R 九州は数値目標に含めないが、自家用車から公共交通への積極的な転換を目指す方向性に相違は無い。

## 計画目標②

## 地域幹線が目指すサービス水準

県内の各拠点間を運行する路線バス（拠点間の複数系統を束ねる）や地域鉄道について、1日当たり輸送量が15人以上150人未満（鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人未満）のものを「地域幹線」と定義し、計画期間中にこれらのサービス水準を1.3倍以上（令和6年度比）とすることを旨とする。

「運行回数の基準の考え方」に基づきランク分類を行い、路線の性質や地域における役割に応じ、積極的にサービス水準を向上させる。

### ■地域幹線が目指すサービス水準

数値指標	目標（令和6年度比）	設定の考え方
地域幹線の運行水準		
路線バス	実車（列車）走行キロ 合計 1.3 倍以上	10 年後 公共交通 2 倍に向け、方面ごとに 1.3 倍以上のサービス水準
鉄道(※)		

(※) J R 九州は数値目標に含めないが、自家用車から公共交通への積極的な転換を目指す方向性に相違は無い。

## ■運行回数の基準の考え方

ラング	考え方	朝 6～8 時台	日中 9～15 時	夕 16～18 時	夜 19 時～	運行 回数	自治体人口 規模	拠点性 【高校の 立地】	拠点性 【大型小売店 の立地】	鉄道・航路 結節性
A	地域間の通学や日中の移動に不自由な程度の運行水準を確保し、公共交通での移動環境の維持を図る水準	15分間隔 4 回 /時程度	30分間隔 2 回 /時程度	20分間隔 3 回 /時程度	40分間隔 1.5 回 /時程度	▶ 30 回/日	生活や買い物、通学などの基礎的な圏域として人口約5万人以上の自治体間のアクセスを確保する	沿線に高校や高専が立地し、かつ県立高校普通科の場合は通学区の範囲と地域間幹線の運行区間に相違が無い	沿線に、大型小売店の内、食料品を取り扱う床面積 3,000 平米以上の店舗が立地（旧大法第一種相当の規模）	鉄道や航路と接続し、より広域の移動を支える二次交通としての役割がある
B	地域間の路線バスとして、朝夕を中心に終日運行し、公共交通での移動環境を維持する水準	20分間隔 3 回 /時程度	60分間隔 1 回 /時程度	30分間隔 2 回 /時程度	最低限	▶ 20 回/日	—	○	○	○
C	朝夕を中心とした運行とし、主に地域間の通学や通院といった移動を最低限支える水準	1 時間 間隔	1～2 時間 間隔	1 時間 間隔	運行無し	▶ 10 回/日	—	○	○	—
D	地域を跨ぐ買い物や通院移動需要を、日中に最低限支える水準	1 回程度	3 回程度	1 回程度	運行無し	▶ 5 回/日	—	—	○	—
E	地域を跨ぐ移動需要がほぼ存在せず、地域内交通に特化することで利便性や持続可能性向上を図る水準	—	—	—	—	▶ デマンド 化	—	—	—	—

サービス水準の向上に向け各種施策や投資を行い、現状の運行回数のラングを 1 ラング向上させることで、実車（列車）走行キロ合計 1.3 倍以上を目指す。

### 計画目標③

### コミュニティ交通が目指すサービス水準

地域内の居住地、生活利便施設、観光地等を結ぶ輸送量 15 人未満の路線をはじめ、行政・地域・交通事業者等が連携し、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行を「コミュニティ交通」と定義する。

コミュニティ交通は、国や県による伴走支援の下、交通事業者・市町村において地域の実情に応じた必要なサービス水準を確保しつつ、計画期間中に「60 分以内で公共交通にアクセス可能なサービス水準」を達成することを目指す。

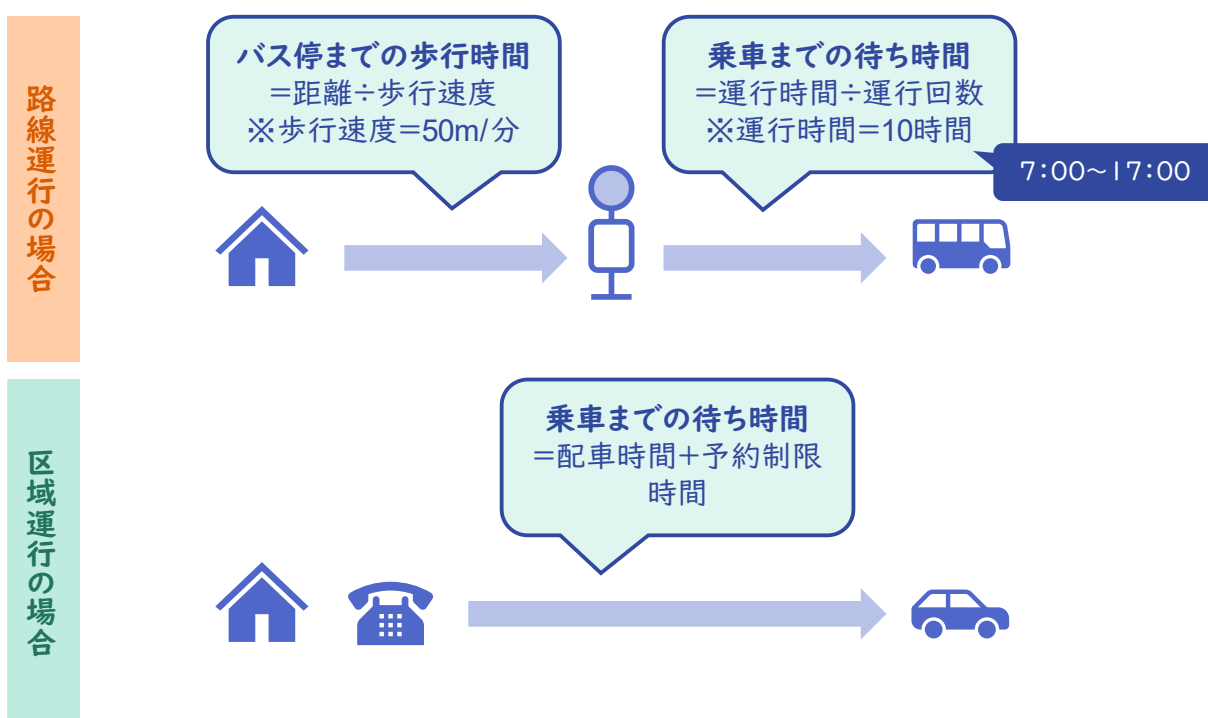
#### ■コミュニティ交通の主なパターンとサービス水準



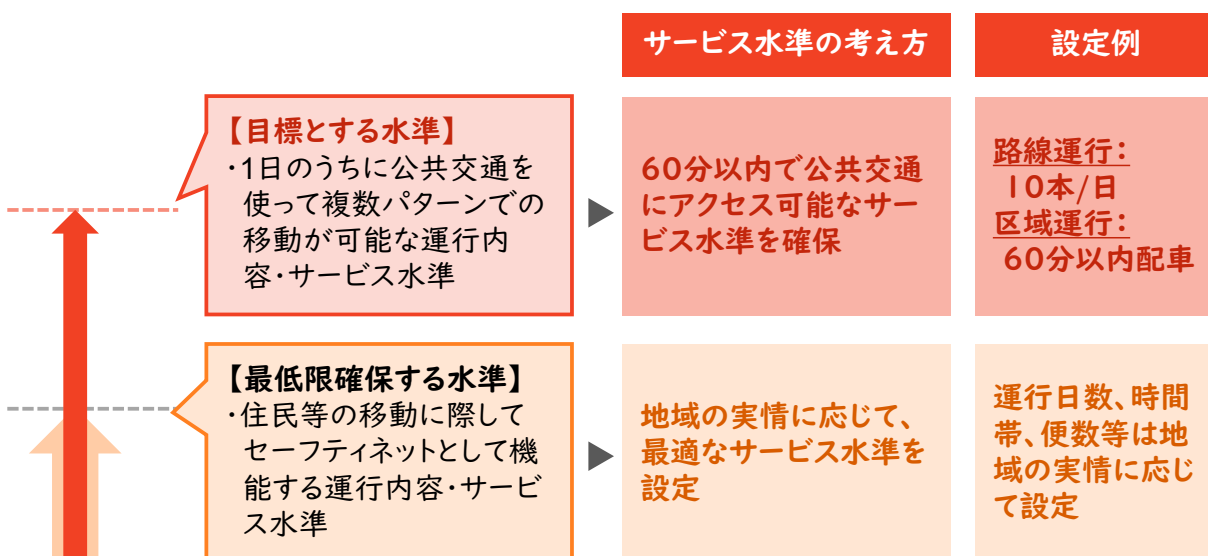
## ■コミュニティ交通が目指すサービス水準

数値指標	目標	設定の考え方
コミュニティ交通の運行水準		
路線定期運行	60 分以内で公共交通にアクセス可能なサービス水準を確保	10 年後 各市町村が設定する交通空白地の数 0 に向け、公共交通を利用して複数パターンでの移動が可能な運行内容・サービス水準を目指す
区域運行		

## ■時間的なアクセシビリティの考え方



## ■サービス水準の目標値のイメージ



## 2-3 計画の基本的な方針

上記の計画の目標を実現するため、本計画の基本的な方針として以下の3つの方針を設定する。

1つ目は、「県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求」である。目指す公共交通網の姿を実現するためには、現行よりもサービス水準を引き上げる必要があるが、路線バス等の交通事業者は運転士不足等の供給制約に直面しており、その解消には相当程度の投資が必要になる。そのため、まずは県内の交通事業者のほか、スクールバスや福祉バス等の運転士や車両等の既存の交通資源を総ざらいしたうえで、事業者や業界の垣根を越えてそれらの資源を融通し、最高効率での活用を図ることとする。

2つ目は、「投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上」である。既存の交通資源を最大効率で活用してもなお目指すサービス水準に届かない場合には、不足する交通資源を新たに確保、調達する必要があるが、民間の交通事業者の経営は厳しさを増しており、投資余力に乏しい状況にある。このため、既存の交通資源の最高効率での活用を前提としたうえで、行政をはじめとした関係主体が交通基盤や人材、新技術等に対して必要な投資を行い、供給力の強化、利便性、さらには持続可能性の向上を図ることとする。

3つ目は、「公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保」である。1つ目及び2つ目の方針を具体化するためには、事業者や交通モード、業界の垣根を越え、これまでよりも踏み込んだ形での連携や共創による取組みを進める必要があるが、そのためには各主体間の利害を超えた協議や調整を容易にする環境整備や、その後押しとなる支援策が必要になる。このため、これらの取組みを戦略的に推進するための運営体制・支援体制の整備に向けた検討を、本計画期間中に並行して進めることとする。また、上記の投資を実施するための財源を安定的に確保するための方策についても、幅広い視野で調査・研究を進めることとする。

### ①県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求

- 県内の活用可能な既存の車両等をすべて洗い出し、情報を整理する
- 目標の実現に向けて、事業者や業界の垣根を越えた資源の融通をはじめ、資源の最高効率での活用を追求する

### ②投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上

- 交通基盤や人材、新技術等に対する投資を通じて「負のスパイラル」からの脱却を図り、既存の資源では不足する供給力の強化、さらなる利便性や持続可能性の向上を図る

### ③上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保

- 上記の取組みを戦略的に推進するための運営及び支援体制を整備する
- 上記の投資を安定的に実施するための財源確保の方策を検討する

### 3 目標を達成するための施策・事業

3つの計画目標の達成に向け、下表に示す個別事業を実施する。各個別事業については、記載する実施主体が積極的に事業を推進するものとする。

実施事業	実施主体
<b>方針①：県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求</b>	
運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化	県
各地域における路線別のサービス水準の設定・強化	県、市町村、交通事業者
共同経営の深化 (車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等)	県、市町村、共同経営推進室
複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取組みへの支援	県、市町村、交通事業者
分野間での共創の推進	県、市町村、交通事業者等
<b>方針②：投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上</b>	
幹線バスの利便性向上に向けた公的支援の検討	県、市町村
コミュニティ交通の導入や利便性向上に向けた公的支援の検討	県、市町村
南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進	県、市町村、交通事業者
J R 肥薩線の復旧・復興の推進	県、市町村、交通事業者
J R 豊肥本線の輸送力強化	県、市町村、交通事業者
空港アクセス鉄道の整備の推進	県（第三セクター等法人）
生活航路の維持・確保に向けた支援	県、市町村、交通事業者
天草エアラインの安定的な運航に向けた支援	県、市町村、交通事業者
都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進	県、市町村、交通事業者
運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援	県、市町村、交通事業者
自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた検討	県、市町村、交通事業者
「九州 MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進	県、市町村、交通事業者、九州 MaaS 協議会
<b>方針③：上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保</b>	
共同経営の深化【再掲】	県、市町村、共同経営推進室
交通連合の創設に向けた検討	県、市町村、交通事業者
市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援	県、市町村、交通事業者
交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究	県

### 3-1 県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求

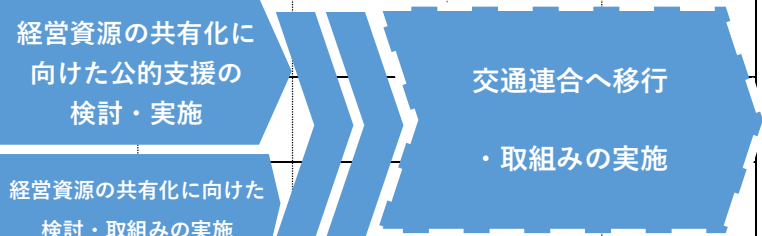
#### (1) 公共交通リソースの総点検

施策事業	運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化																					
概要	県内における輸送資源の現状を把握・可視化することで、地域交通の再編や効率的な資源活用に向けた基盤を整備する。																					
具体的な内容	<p>公共交通リソースの最高効率での活用に向けては、県内の交通事業者のほか、行政や教育、福祉や観光等の各分野において利用されているものも含む、既存のあらゆる輸送資源の現状を把握し、可視化する必要がある。このため、県内の路線バス、コミュニティ交通、福祉バス、スクールバス等について、その運転士数や車両の保有・運用状況を整理し、データベース化を行う。</p> <p>そのうえで、データベース化した情報を基に、人員・車両等の過不足の状況を把握し、輸送資源の共有化や再配置を推進する。</p> <p>実施に当たっては、国土交通省「交通空白」解消本部での議論に基づき同省が実施する「地域輸送資源のフル活用」を推進するための支援措置を活用することとする。</p>																					
実施主体 実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr> <tr> <th>令和 8 年度</th><th>9 年度</th><th>10 年度</th><th>11 年度</th><th>12 年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>熊本県</td><td>現状調査</td><td colspan="4">輸送資源の共有化・再配置の推進</td></tr> </tbody> </table>					実施主体	スケジュール					令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	熊本県	現状調査	輸送資源の共有化・再配置の推進			
実施主体	スケジュール																					
	令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度																	
熊本県	現状調査	輸送資源の共有化・再配置の推進																				

## (2) 各交通モードの位置付けや役割分担の最適化

施策事業	各地域における路線別のサービス水準の設定・強化				
概要	各地域における路線別の具体的なサービス水準の設定や、当該水準を実現するための運行形態のあり方の見直しを行う。				
具体的な内容	本計画では、目指す公共交通網の実現に向け、目指すサービス水準を設定し、その実現に向けて各施策を講じていくこととしているところ、計画で掲げる各類型のサービス水準や、幹線、コミュニティ交通が果たすべき役割を踏まえ、関係者が協議の上、各地域における路線別の具体的なサービス水準を設定する。各地域におけるサービス水準については本計画策定後から2～3年の間に設定することとし、その設定にあたっては県が伴走支援を行うこととする。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和8年度	9年度	10年度	11年度
	熊本県	コミュニティ交通導入のノウハウ・ロードマップ提示			
	市町村	各地域におけるサービス水準の設定 (2～3地域程度／年)		サービス水準に基づく 交通施策の補完・強化	
	交通事業者	ダウンサイジング等、運行形態の見直しの推進			

### (3) 共同化・協業化、ダウンサイジング等の推進

施策事業	共同経営の深化（車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等）				
概要	県内路線バス事業者 5 社が保有する経営資源（車両・人員・営業所等）の共有化等を推進する。				
具体的な内容	<p>県内路線バス事業者 5 社については、令和 3 年 4 月より独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣からの認可を受け、重複路線の解消等を目的とした共同経営を行っているところであるが、各社とも運転士不足等に直面するなど、厳しい経営環境に置かれている。また、令和 7 年 8 月豪雨により、一部営業所の車両等が被災し、運行が困難になる事態も生じたところ。</p> <p>これらの状況を踏まえ、現行の共同経営の取組みをさらに深化させ、車両・人員・営業所等の経営資源の共有化や、車両の標準化等を進めることで、運営の一層の効率化や余剰資源によるサービス水準の向上を図るとともに、災害時等における迅速かつ柔軟な相互協力体制の構築を推進する。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度 12 年度
	熊本県				
	市町村				
	共同経営推進室				

施策事業	複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取組みへの支援					
概要	複数路線間・モード間におけるダウンサイジング等に対して支援を行う。					
具体的な内容	運転士不足等の供給制約がある中で利便性の高いサービスを提供するためには、限られた輸送資源（運転士・車両等）を最大効率にて活用する必要がある。このため、鉄道やバス、タクシー等のモード間の役割分担を踏まえつつ、需要に見合う輸送資源が用いられているかを検証する。そのうえで、特に利用者が少ないバス路線については、車両の小型化や運行本数の見直し、タクシーなど他の交通モードへの運行委託等を支援することにより、そこから捻出された輸送資源を利用者の多い路線へ振り向けることを後押しし、需要に応じた効率的で利便性の高い運行体制の構築を図る。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	公的支援の検討・実施				
	市町村					
	交通事業者	取組みの実施				

施策事業	分野間での共創の推進				
概要	医療・福祉、教育、観光等の分野において用いられている輸送資源をフル活用した移動手段の創設等の取組みを推進する。				
具体的な内容	<p>運転士不足等の供給制約がある中で移動手段を確保するためには、民間の交通事業者の輸送資源（運転士・車両等）のみならず、福祉バスやスクールバスなど、医療や福祉、教育や観光等の分野において利活用されている輸送資源も含めてフル活用する必要がある。</p> <p>このため、まずは県において、庁内の関係部局横断型の推進体制を構築し、各分野の輸送資源の現状や課題に関する情報共有を図るとともに、各地域における分野間連携による移動手段の創設等に向けた取組みを支援する。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度
	熊本県	庁内の推進体制における情報共有・取組みの支援			
	市町村	域内での取組みの検討・実施			
	交通事業者等	必要に応じて県・市町村と協議・協力			

## 3-2 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上

### (1) 公的支援の強化

施策事業	幹線バスの利便性向上に向けた公的支援の検討				
概要	広域性・幹線性を有する路線の維持、ノンステップバスの導入促進、及び車両更新等に対して支援を行う。				
具体的な内容	<p>地域間の移動を担う幹線系統については、人口減少や利用者減少が進む中でも安定的に維持する必要がある。</p> <p>このため、幹線系統の運行経費に対して不足分を補填する「地域間幹線系統補助」を実施し、主要都市間や広域拠点を結ぶ交通ネットワークの確保を図る。補助に当たっては、利用者数や運行距離に応じた段階的な補助率を設定し、一定のサービス水準（ダイヤ・本数・時間帯）の維持を条件とする。</p> <p>また、公共交通事業者が保有する車両の老朽化に対応し、安全性・快適性・環境性能の向上を促すため、「車両減価償却補助」、すなわち、新規導入車両の減価償却費の一部を補助することとし、低公害車両やバリアフリー対応車両など、地域のニーズに即した車両更新を優先的に支援する。これにより、事業者の投資負担を軽減し、車両更新のハードルを引き下げることで、事業者の適切な車両更新を促し、安全で環境に配慮した公共交通の提供を推進する。</p>				
s 実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度
	熊本市 市町村	公的支援の検討・実施			

●地域公共交通確保維持事業費補助金交付要綱（地域間幹線系統補助）に基づく記載事項について

表 1 熊本県における地域間幹線系統の概要

系統名	起点(※)	終点	区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
直行線	桜町 BT	通潤山荘	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
砥用線	桜町 BT	砥用学校前	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
辺場・甲佐線	桜町 BT	甲佐	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
御船・甲佐線	桜町 BT	甲佐	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
健軍線	桜町 BT	甲佐	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
健軍・イオン線	桜町 BT	イオン	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
宇土線	桜町 BT	宇土駅	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助

系統名	起点(※)	終点	区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
松橋線	桜町 BT	松橋駅	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
画図線	桜町 BT	城南	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
乙女線	桜町 BT	甲佐	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
中病・イオン線	桜町 BT	イオン	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
江津・イオン線	桜町 BT	イオン	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
セイラ・イオン線	桜町 BT	イオン	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
城南・志導寺線	桜町 BT	志導寺	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
健軍電停・イオン線	健軍電停前	イオン	4 条乗合	路線定期運行	熊本バス	幹線補助
健軍・東無田經由 熊本・御船線	桜町 BT	御船	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
河内經由 熊本・小天線	桜町 BT	小天温泉	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助 車両減価償却費補助
植木・大倉經由 熊本・玉名線	桜町 BT	玉名駅前	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助 車両減価償却費補助
菊池經由 山鹿・大津線	山鹿 BC	肥後大津駅	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助 車両減価償却費補助
労働庁舎・鬼池 港經由 本渡・富岡線	本渡 BT	富岡港	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
一町田中央・久 玉經由 本渡・牛深線	本渡 BC	牛深市民病院	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
桜山經由 玉名市役所・荒 尾線	玉名市役所前	BC	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助 車両減価償却費補助
堅志田經由 松橋・砥用線	松橋駅前	砥用中央	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
日奈久經由 八代・田浦線	八代市役所前	道の駅たのう ら	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
道尻經由 阿蘇環状線	阿蘇医療セン ター	阿蘇駅前	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
テクノ団地經由 熊本・高森線	西部車庫	高森駅交流施 設	4 条乗合	路線定期運行	産交バス	幹線補助
377 新地団地 線 (合志市役所)	交通センター	合志市役所	4 条乗合	路線定期運行	熊本電気鉄道	幹線補助 車両減価償却費補助

系統名	起点(※)	終点	区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
西鉄大牟田営業所～大牟田市立病院・上町～庄山	西鉄大牟田	庄山	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス大牟田	幹線補助
西鉄大牟田営業所～延命公園動物園前・大牟田市立病院・新大牟田駅～南関町役場	西鉄大牟田	南関町役場	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス大牟田	幹線補助
荒尾駅～右京町～久福木団地	荒尾駅前	久福木団地	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス大牟田	幹線補助
荒尾駅～天領橋・高泉団地～三池中町	荒尾駅前	三池中町	4条乗合	路線定期運行	西鉄バス大牟田	幹線補助
水俣線（佐潟口・水俣車庫線）	佐潟口	水俣車庫	4条乗合	路線定期運行	南国交通	幹線補助

幹線補助の活用状況は、令和7年12月1日時点のもの

(※)BT はバスターミナル、BC はバスセンターの略

(※)4条乗合とは、道路運送法第4条に基づき不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する

一般旅客自動車運送事業の通称

施策事業	コミュニティ交通の導入や利便性向上に向けた公的支援の検討				
概要	市町村が実施するコミュニティ交通施策に対し財政支援を行うことで、地域の移動手段の確保や交通空白の解消を図る。				
具体的な内容	<p>コミュニティ交通は、利用者の減少等により廃止された路線バスの代替手段や、市町村の区域内を中心とした日常生活に必要な移動手段として、市町村をはじめとした公的な負担により運営されているものであり、各地における交通空白の解消にも大きな役割を果たすものである。</p> <p>その一方で、コミュニティ交通の新規導入にあたっては、運賃やダイヤ、運行ルートの設定に係るノウハウや使用する車両等の設備投資が必要になるとともに、導入後も地域の移動手段として定着するよう、絶えずその利便性の向上を図る必要がある。</p> <p>このため、コミュニティ交通の新規導入や改善による利便性向上に向けて、地域の実情に応じたコミュニティ交通の運営を行う市町村の取組みに対し、財政支援を検討・実施する。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度
	熊本県	公的支援の検討・実施			
	市町村	コミュニティ交通の導入・運営・利便性向上の検討			

## （２）鉄道の復旧・復興、輸送力強化に向けた施策の推進

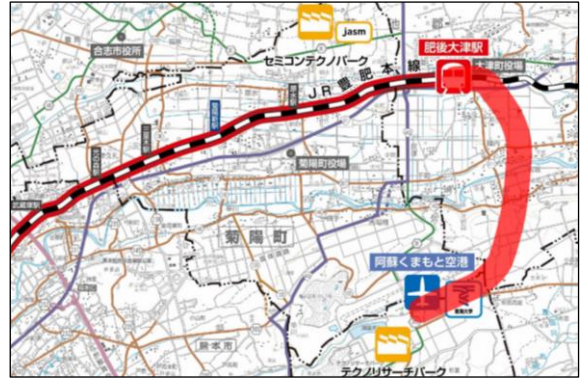
施策事業	南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進
概要	県内の地域鉄道である南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道について、将来の持続可能な運行を目指して、鉄道事業再構築実施事業等を活用しながら、地元市町村と一体となって各取組みを推進する。
具体的な内容	<p>（南阿蘇鉄道）</p> <p>南阿蘇鉄道については、令和５年３月に鉄道事業再構築実施計画の国土交通大臣認定（令和６年２月に変更認定）を受け、上下分離方式を導入し、地方公共団体の関与を強化することで、安全な輸送サービスの維持・確保を実現するとともに、住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築や、沿線地域と連携した利用促進等の取組みを進めているところ。今後も、同計画に基づき、引き続き各種の取組みを推進する。</p> <p>（くま川鉄道）</p> <p>くま川鉄道については、令和７年１０月に鉄道事業再構築実施計画の国土交通大臣認定を受け、上下分離方式を導入し、地方公共団体の関与を強化することで、安全な輸送サービスの維持・確保を実現するとともに、主要駅から二次交通への乗継利便性の向上や、ＪＲ肥薩線との連携による利便性の向上等の取組みを進めていくこととしている。</p> <p>令和２年７月豪雨にて被災した区間のうち、残る人吉温泉～肥後西村の区間について、令和８年上半期中の運行再開を目指しており、全線での運行再開後も見据え、同計画に基づく各種の取組みを推進する。</p> <p>（肥薩おれんじ鉄道）</p> <p>肥薩おれんじ鉄道については、肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画に定める基本的な方針「地域の移動を支える」、「地域の経済・産業振興を支える」、「肥薩おれんじ鉄道が持続的に運行する」に基づき、運転士の確保による便数の維持・改善、多様な関係者の参画による二次交通の接続改善や、サービスの改善による利便性の向上等の取組みを進めるとともに、鹿児島県等と連携し、鉄道事業再構築実施計画の申請を行っているところ。同計画の認定後は、当該計画に基づくものも含め、各種の取組みを推進する。【Ｐ：計画の審査状況を踏まえて要修正】</p>

実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	不断に各取組みを推進				
	市町村					
	南阿蘇鉄道	鉄道事業再構築実施計画に基づき取組みを推進				
	くま川鉄道	全線 運行 再開	★ 上下分離	全線復旧		
	肥薩おれんじ 鉄道					

施策事業	ＪＲ肥薩線の復旧・復興の推進				
概要	令和２年７月豪雨で被災したＪＲ肥薩線（八代～人吉間）の鉄道での復旧に加え、復旧後の利活用促進を図るため、地域一体となって「ＪＲ肥薩線復興アクションプラン」に基づく施策を推進する。				
具体的な内容	<p>令和２年７月豪雨で甚大な被害を受けたＪＲ肥薩線（八代～人吉間）における鉄道での復旧に加え、復旧後の利活用促進策をまとめた「ＪＲ肥薩線復興アクションプラン」の具体施策を推進することで、日常利用・観光利用の双方を促進するとともに、持続可能な鉄道運営の実現と地域鉄道の新たなロールモデルの確立を目指す。</p> <p>観光利用の観点では、球磨川の自然や文化資源を活かした観光施設整備、観光の拠点としての人吉駅周辺整備、観光列車の導入等を推進し、観光を軸とした日本一の地方創生モデルの実現を図る。</p> <p>日常利用の観点では、市町村内及び広域の二次交通整備、くま川鉄道や新八代駅への直通運転、生活・交流拠点としての駅再整備等を推進し、日常利用の基盤整備を図る。さらに、自治体職員等の率先した鉄道利用の実施や、長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり等を推進することで、マイレール意識の醸成による日常利用の創出を図る。</p> <p>復旧までの令和１５年度までを３期（第１期：令和７、８年度、第２期：令和９～１１年度、第３期：令和１２～１５年度）に分割し、「ＪＲ肥薩線復興アクションプラン」に掲げられた施策を詳細化した中期計画については各期で、単年度計画については毎年度策定し、これらの計画のもとに施策を推進していく。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和８年度	９年度	１０年度	１１年度 １２年度
	熊本県	復興アクションプラン及び 各期の中期計画/単年度計画に基づき事業実施			
	市町村				
		第１期	第２期	第３期	
	交通事業者	復興アクションプランに基づき事業実施			

施策事業	ＪＲ豊肥本線の輸送力強化				
概要	ＪＲ豊肥本線について、増便、車両の増結や施設改良などの輸送力強化を推進する。				
具体的な内容	<p>ＪＲ豊肥本線については、熊本都市圏の重要な幹線鉄道であり、半導体関連産業の集積や沿線地域の開発により、需要が増加傾向にある。また、熊本市中心部と半導体産業が立地するセミコンテクノパーク方面の間を結ぶ路線であり、鉄道への利用転換により朝夕の通勤時間帯を中心とした交通渋滞の解消を図る役割も期待される。</p> <p>このため、同路線について、さらなる輸送力の強化により利便性の向上を図るとともに、混雑解消にもつなげていくため、引き続きＪＲ九州との協議等を実施する。</p> <p>また、同路線の輸送力の強化に向けては、令和７年７月に本県と熊本市、大津町、菊陽町による「ＪＲ豊肥本線輸送力強化促進協議会」を設立したところ。同協議会において、同路線の将来を見据えた沿線地域のまちづくりや二次交通の充実なども含め、協議を進める。</p> <p>さらに、令和７年９月には、ＪＲ豊肥本線及び空港アクセス鉄道の利便性の最大化のため、車両の行き違い（東海学園前駅）や同時進入（武蔵塚駅・原水駅）などを可能とする施設改良を行うことについて、県とＪＲ九州との間で合意したところ。今後、空港アクセス鉄道開業までの実施について検討を進める。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和８年度	９年度	10年度	11年度
	市町村				
	熊本県	協議会開催			
	交通事業者	輸送力強化策の検討・実施			
		ダイヤ改正による増便・増結等			

施策事業	空港アクセス鉄道整備の推進																																					
概要	空港アクセス鉄道の整備を進める。																																					
具体的な内容	<p>阿蘇くまもと空港へのアクセスについては、リムジンバスを含めた自動車に依存する状況であり、交通渋滞の発生時等の定時性や速達性の観点から課題がある。</p> <p>また、空港利用者の増加やJAS Mをはじめとする半導体関連産業の集積に伴い、阿蘇くまもと空港と熊本市中心部やセミコンテクノパーク間における人流が増加しており、輸送力ある移動手段の確保が急務となっている。</p> <p>このため、JR豊肥本線肥後大津駅から分岐し、阿蘇くまもと空港へと至る約6.8kmの鉄道の整備を進めることにより、定時性の確保、所要時間の短縮及び大量輸送性を実現するとともに、空港アクセス改善による空港の機能強化と利便性向上、さらには半導体関連産業集積地域の混雑緩和を図る。</p> <p>令和9年度の整備着手、令和16年度末の開業を目標に事業を推進する。</p>																																					
	<table><tr><td colspan="2">概算事業費(税込)</td><td colspan="3">約610億円</td></tr><tr><td colspan="2">整備延長</td><td colspan="3">約6.8km</td></tr><tr><td colspan="2">運行形態</td><td colspan="3">上下分離方式 (第2種事業者：JR九州) (第3種事業者：第三セクター等法人(設立予定))</td></tr><tr><td colspan="2">所要時間(熊本駅～空港駅)</td><td colspan="3">普通：約48分 快速：約39分</td></tr><tr><td colspan="2">需要予測(予測年次2035年)</td><td colspan="3">約6,500人／日</td></tr><tr><td rowspan="2">B/C(費用便益分析)</td><td>30年</td><td colspan="3">1.21</td></tr><tr><td>50年</td><td colspan="3">1.43</td></tr></table>					概算事業費(税込)		約610億円			整備延長		約6.8km			運行形態		上下分離方式 (第2種事業者：JR九州) (第3種事業者：第三セクター等法人(設立予定))			所要時間(熊本駅～空港駅)		普通：約48分 快速：約39分			需要予測(予測年次2035年)		約6,500人／日			B/C(費用便益分析)	30年	1.21			50年	1.43	
概算事業費(税込)		約610億円																																				
整備延長		約6.8km																																				
運行形態		上下分離方式 (第2種事業者：JR九州) (第3種事業者：第三セクター等法人(設立予定))																																				
所要時間(熊本駅～空港駅)		普通：約48分 快速：約39分																																				
需要予測(予測年次2035年)		約6,500人／日																																				
B/C(費用便益分析)	30年	1.21																																				
	50年	1.43																																				
実施主体 実施時期	<table><tr><th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr><tr><th>令和8年度</th><th>9年度</th><th>10年度</th><th>11年度</th><th>12年度</th></tr><tr><td>熊本県 (第三セクター等法人)</td><td><div>・鉄道概略設計等調査 ・鉄道事業許可申請等</div></td><td colspan="4"><div>・整備着手(目標) (測量・地質調査等詳細設計、用地取得、工事) ・工事施工認可申請</div></td></tr></table>					実施主体	スケジュール					令和8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	熊本県 (第三セクター等法人)	<div>・鉄道概略設計等調査 ・鉄道事業許可申請等</div>	<div>・整備着手(目標) (測量・地質調査等詳細設計、用地取得、工事) ・工事施工認可申請</div>																			
実施主体	スケジュール																																					
	令和8年度	9年度	10年度	11年度	12年度																																	
熊本県 (第三セクター等法人)	<div>・鉄道概略設計等調査 ・鉄道事業許可申請等</div>	<div>・整備着手(目標) (測量・地質調査等詳細設計、用地取得、工事) ・工事施工認可申請</div>																																				




### (3) 生活航路の維持・確保

施策事業	生活航路の維持・確保に向けた支援
概要	地域住民の通勤や通院、買い物等の定期的な移動を支えるとともに、地域の医療拠点への派遣医師の移動手段等としても重要な生活航路について、航路の維持・確保に向けた支援を実施。
具体的な内容	<p>(離島・半島航路に係る欠損補助支援)</p> <p>離島・半島航路は、生活航路として重要な役割を果たしているが、過疎化や高齢化の進行による輸送需要の減少等により、航路を取り巻く環境は厳しい状況にある。</p> <p>このため、国の支援と併せ、以下の航路について欠損補助を行う市町村に対して引き続き支援する。</p> <p>【対象航路】※括弧内は対象市町村</p> <p>天草～長崎航路（苓北町）</p> <p>牛深～蔵之元航路（天草市）</p> <p>(御所浦航路の支援)</p> <p>御所浦航路については、御所浦地域の住民の生活環境に維持に定期航路が不可欠な存在となっているところ。</p> <p>このため、離島に居住するハンディキャップを埋め、島民の負担軽減を図るべく、以下の航路への補助や島民の移動支援等を行う市町村を引き続き支援する。</p> <p>【対象航路】※括弧内は対象市町村</p> <p>御所浦～水俣航路（天草市）</p> <p>御所浦～三角航路（天草市）（R8.3月時点 休止中）</p> <p>(湯島航路の支援)</p> <p>湯島航路については、湯島地区の住民が日常生活を営む上で欠かすことのできない重要なライフラインであるが、船舶の維持及び運行に要する費用の増加等により、運航事業者等は厳しい状況にある。</p> <p>このため、以下の航路への補助や島民への移動支援等を行う市町村を引き続き支援する。</p> <p>【支援航路】※括弧内は対象市町村</p> <p>江樋戸～湯島（上天草市）</p>

実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	公的支援の検討・実施 利用促進施策の検討・実施				
	市町村					
	交通事業者	利用促進施策の検討・実施				

#### (4) 生活空路の維持・確保

施策事業	天草エアラインの安定的な運航に向けた支援					
概要	天草エアラインに対し、経営体質の改善や経営基盤の強化のための支援を実施。					
具体的な内容	<p>天草エアラインについては、県内唯一の高速交通体系の空白地帯となっている天草地域の社会的ハンディキャップを解消するため、平成 12 年 3 月より天草～熊本間等の定期路線を運航しているが、地域の人口減少等による利用者の減少や、燃料及び物価高騰の影響を受け、厳しい経営が続いているところ。</p> <p>このため、天草エアラインが所有する機体（みぞか号）の安全運航に必要な整備に係る費用について、地元市町（天草市・上天草市・苓北町）と協調して引き続き補助を行う。</p> <p>併せて、天草空港の航空機の利用を促進し、天草地域の振興に寄与することを目的として設置している天草空港利用促進協議会を中心として、天草地域の内外に向け、イベント等の P R 事業や、天草空港からの二次交通に係る費用の助成事業等を引き続き実施する。</p> <p>また、これまで、令和 3 年 5 月に策定した「中期経営計画」に基づく天草エアラインの取組みを支援してきたが、同計画の期間が令和 7 年度に満了することや、さらに厳しさを増している地域航空の経営環境を踏まえ、次期計画の策定作業が進められているところ。</p> <p>このため、県としても同計画の策定に参画するとともに、同計画に基づく天草エアラインの取組みを引き続き支援する。</p> <div></div>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	<div>公的支援の検討・実施 利用促進施策の検討・実施</div>				
	市町村					
	天草エアライン	<div>中期経営計画に基づいた施策等の実施</div>				

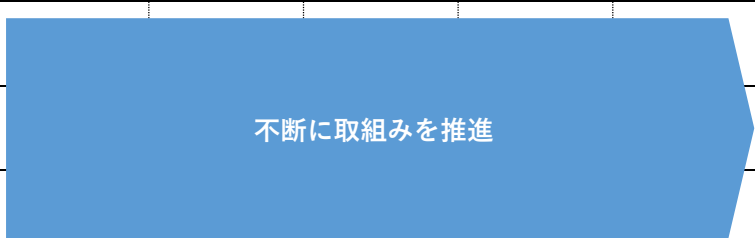
## (5) 都市圏の渋滞解消に向けた取組み

施策事業	都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進				
概要	県政喫緊の課題である都市圏の交通渋滞の解消に向けて、公共交通施策及び時差出勤等の取組みを実施する。				
具体的な内容	<p>熊本都市圏における慢性的な交通渋滞の解消に向けては、公共交通の定時性や利便性を向上させ、車から公共交通への転換を促し、車の量を減らすとともに、ピーク時間帯を中心とした交通量の分散に取り組む必要がある。</p> <p>このため、公共交通の利便性等の向上に向けては、路線バスの輸送力及び速達性の向上（バス専用/優先レーン整備、連節バス導入等）や、熊本都市圏の交通の軸となる鉄道の駅から目的地までの移動を円滑にする二次交通となり得るバス路線の新設、公共交通利用促進に向けたキャンペーンや運賃施策等を進める。</p> <p>併せて、県のみならず、市町村や交通事業者、道路管理者が連携し、都市圏の移動に対する投資を強化することにより、公共交通利用の大幅な増加につなげる。</p> <p>また、交通量の分散に向けては、令和7年度に創設した「熊本県渋滞対策パートナー登録制度」を活用し、令和9年度までの3か年で時差出勤等のオフピーク通勤を定着化させ、「時差出勤先進県くまもと」の実現を図る。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和8年度	9年度	10年度	11年度 12年度
	熊本県				
	市町村				
	交通事業者				

## (6) 公共交通を担う人材の確保

施策事業	運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援					
概要	交通事業者が実施する人材確保・待遇改善等の取組みに対して支援を行う。					
具体的な内容	<p>本計画では、目指す公共交通網の実現に向け、サービス水準を設定し、その実現に向けて各施策を講じていくこととしているが、交通事業者は運転士等の人材不足に直面しており、その解消を図る必要がある。</p> <p>このため、交通事業者が実施する人材確保策を支援する。具体的には、大型二種免許の取得に要する費用の補助や、採用説明会・求人広告など広報活動、営業所の執務環境改善などに係る経費への支援を行い、事業者の人材確保を後押しする。</p> <p>また、他県の取組みを参考にしつつ、行政職員が兼業により運転士等として働く仕組みについても調査、検討を進める。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	公的支援の検討・実施				
	市町村					
	交通事業者	取組みの実施				

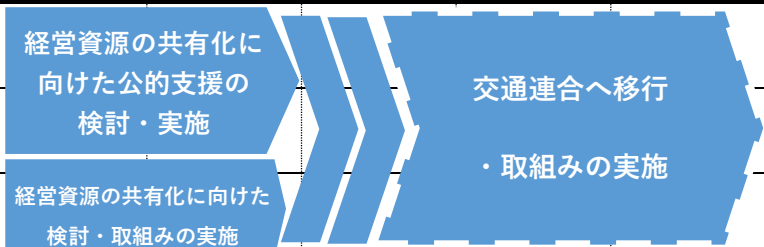
## (7) 新技術・新制度の検討

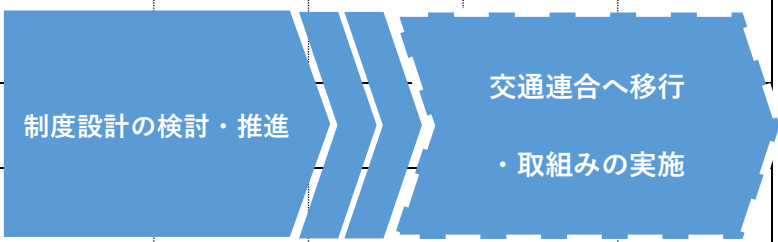
施策事業	自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた検討				
概要	自動運転技術や空飛ぶクルマ等の新たなモビリティサービスの導入に向けた検討を行う。				
具体的な内容	<p>交通事業者が運転士不足等の供給制約に直面する中、将来にわたって公共交通の利便性の向上や持続可能性の確保を図るためには自動運転技術の活用が不可欠である。県内における営業運行への自動運転技術の実装には一定の時間を要するものと考えられるが、実証による交通事業者等の経験の蓄積や課題の整理等、実装を見据えた準備や受入れ環境の整備を前もって進めておく必要がある。</p> <p>このため、国の支援事業の活用を前提として、県内において自動運転技術の実証を進めるとともに、本格導入に向けた調査、検討を進める。</p> <p>併せて、空飛ぶクルマ等の新たなモビリティサービスの導入に向けた実証や検討も進める。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度
	熊本県				
	市町村				
	交通事業者				

施策事業	「九州 MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進																																		
概要	県内における九州 MaaS の利活用を促進するとともに、公共交通に係るデータ整備の推進を図る。																																		
具体的な内容	<p>MaaS は、目的地までのルートや移動手段の検索や予約のみならず決済まで同一のプラットフォーム上（アプリ等）で一括して行えるサービスであり、モードごとに決済手段が異なる本県の公共交通においては、利用者の利便性の向上や決済にかかる時間短縮による定時性の確保にも資するものと考えられ、特に大きな普及効果が見込まれるものである。その一方で、本県における MaaS については、九州全域で展開されているプラットフォームである「九州 MaaS」を活用する形で進めてきたが、デジタルチケットによる乗車は少数にとどまっている。</p> <p>このため、県から交通事業者やコミュニティ交通を運営する市町村等に対し、デジタルチケットの造成を積極的に働きかけるとともに、鉄道・空路・航路・バス・タクシー・コミュニティ交通など、異なるモード間での連携を後押しすることで、MaaS で利用可能なサービスの拡充を図る。併せて、交通事業者等と連携し、県内交通のサブスクリプション（定額乗り放題）化についても検討を進める。</p> <p>また、MaaS の推進に当たっては、交通データの整備・公開が必要になるため、県内における公共交通に係るデータの整備（GTFS データ等）を市町村・交通事業者との連携の上、推進する。</p>																																		
実施主体 実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">実施主体</th><th colspan="5">スケジュール</th></tr> <tr> <th>令和 8 年度</th><th>9 年度</th><th>10 年度</th><th>11 年度</th><th>12 年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>熊本県</td><td colspan="5" rowspan="3"> <div>チケット造成 データ整備検討・公開</div> </td></tr> <tr> <td>市町村</td></tr> <tr> <td>交通事業者</td></tr> <tr> <td rowspan="2">九州 MaaS 協議会</td><td colspan="5"> <div>連携</div> </td></tr> <tr> <td colspan="5"> <div>九州 MaaS サービス提供</div> <div> <div>スタートアップ期間</div> <div>サービス継続</div> </div> <div> <div>PDCA サイクルに基づく評価</div> <div></div> </div> </td></tr> </tbody> </table>					実施主体	スケジュール					令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	熊本県	<div>チケット造成 データ整備検討・公開</div>					市町村	交通事業者	九州 MaaS 協議会	<div>連携</div>					<div>九州 MaaS サービス提供</div> <div> <div>スタートアップ期間</div> <div>サービス継続</div> </div> <div> <div>PDCA サイクルに基づく評価</div> <div></div> </div>				
実施主体	スケジュール																																		
	令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度																														
熊本県	<div>チケット造成 データ整備検討・公開</div>																																		
市町村																																			
交通事業者																																			
九州 MaaS 協議会	<div>連携</div>																																		
	<div>九州 MaaS サービス提供</div> <div> <div>スタートアップ期間</div> <div>サービス継続</div> </div> <div> <div>PDCA サイクルに基づく評価</div> <div></div> </div>																																		

### 3-3 方針①及び②の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保

#### (1) 共同経営の深化

施策事業	共同経営の深化（車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等）【再掲】				
概要	県内路線バス事業者5社が保有する経営資源（車両・人員・営業所等）の共有化等を推進する。				
具体的な内容	<p>県内路線バス事業者5社については、令和3年4月より独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣からの認可を受け、重複路線の解消等を目的とした共同経営を行っているところであるが、各社とも運転士不足等に直面するなど、厳しい経営環境に置かれている。また、令和7年8月豪雨により、一部営業所の車両等が被災し、運行が困難になる事態も生じたところ。</p> <p>これらの状況を踏まえ、現行の共同経営の取組みをさらに深化させ、車両・人員・営業所等の経営資源の共有化や、車両の標準化等を進めることで、運営の一層の効率化や余剰資源によるサービス水準の向上を図るとともに、災害時等における迅速かつ柔軟な相互協力体制の構築を推進する。</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和8年度	9年度	10年度	11年度 12年度
	熊本県				
	市町村				
	共同経営推進室	<p>経営資源の共有化に向けた検討・取組みの実施</p>			

施策事業	交通連合の創設に向けた検討				
概要	バス・鉄道・市電などの交通モードの垣根を超えた「交通連合」の創設に向けた検討を行う。				
具体的な内容	<p>これまで路線バス共同経営により、一部重複路線の解消や共通定期券の導入など、効率化と利便性向上に向けた取組を進めてきた。しかし、自家用車の普及や人口減少に伴う利用者の減少に加え、近年では深刻な運転士不足が顕在化し、利用ニーズの高い都市部においても減便や路線廃止が生じるなど、サービス水準の低下が進むという負のスパイラルに陥っている状況である。</p> <p>本計画で掲げる目標を実現するためには、公共交通網の維持・拡充に加え、例えば運賃体系や運行ダイヤの統一による利便性の向上を図る必要がある。そのためには、本計画に基づく異業種間での共創の推進（複数路線間・モード間におけるダウンサイジング等）や共同経営の深化（車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等）を図りつつ、効率的で利便性の高い運行の実現に取り組むための組織を形成することも有効な手段の一つと考えられる。</p> <p>このため、本県をはじめ熊本市などの関係市町村や各交通事業者等が参画する経営体である「交通連合※」を念頭に組織体の創設に向けた検討を行う。</p> <p>※交通連合：バス・鉄道・市電などの交通モードの垣根を超え、運行経費の一括管理や路線・ダイヤ・運賃の一元的な調整や設定を可能とする体制</p>				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度 12 年度
	熊本県				
	市町村				
	交通事業者				

## (2) 市町村への伴走支援

施策事業	市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援					
概要	市町村が実施する交通施策への伴走支援や人材育成支援を通じて、持続可能な公共交通を運営するための体制を整備する。					
具体的な内容	<p>コミュニティ交通の運営や交通空白の解消のほか、本計画に基づく路線別のサービス水準の設定やコミュニティ交通のさらなる利便性の向上に向けた取り組みを進めるには、県のみならず市町村の担当者の知識やスキルの向上が必要となるが、特に市町村においては、地域公共交通に係る専属の担当部署や班などの体制を用意することが困難であり、他の政策分野との兼務を余儀なくされているケースが少なくない。</p> <p>このため、市町村が実施する公共交通施策に関し、サービス水準の設定や運行形態のあり方の見直しに係る伴走支援を実施するほか、市町村の地域公共交通協議会等に参画し、各段階で実務的な助言を行う。</p> <p>併せて、市町村の公共交通担当職員を対象とした各種研修会を開催し、公共交通に係る知識やノウハウの向上を図ることで交通施策を担う人材基盤を整える。</p>					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	伴走支援事業、研修会の開催等による人材育成				
	市町村	知見の向上、交通施策に係るノウハウの取得				
	交通事業者	各地域の実情に応じた交通施策の推進				

### (3) 公共交通を長期的かつ安定的に運営するための財源確保

施策事業	交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究					
概要	公共交通の長期安定的な運営に向け、多様な財源確保策の調査・研究を行う。					
具体的な内容	公共交通の長期安定的な運営に向け、国内外の事例分析を行い、交通税や企業協賛、カーボンプライシングなど、多様な財源確保策を調査・研究し、熊本県に適した制度設計案を作成する。国や市町村、交通事業者との協議を通じて、持続可能な財源モデルを構築し、県全体の公共交通維持・強化を支える。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
	熊本県	調査・研究、制度設計検討、国との調整				

## 4 計画の推進方法と達成状況の評価

### 4-1 計画の達成状況进行评估する数値指標（KPI）

本計画の目標の達成に向け、以下の数値指標を設定し、計画期間における施策・事業の進捗や達成状況を毎年評価する。

#### （1）公共交通の利用者数

##### ◆都市圏幹線

路線バスについては、熊本都市圏の幹線 8 方面を運行する路線のサービス水準を、方面ごとにメリハリをつけながら 5 年間で合計 1.3 倍以上とする。これに伴い、サービス水準の向上の割合（3 割増）の半分、1.5 割増の利用の増加が見込まれるため、利用者数を約 1.15 倍に増加させる。

鉄軌道については、現状では運転士不足等による減便を余儀なくされているが、5 年間で待遇改善等を行うことで減便を回避し、利用者数を約 1.3 倍に増加させる。

路線バスと鉄軌道を合わせ、令和 6 年度の利用者数 29,377 千人/年を 5 年後の令和 12 年度には 35,651 千人/年へと引き上げる。

##### ◆地域幹線

路線バスについては、地域間を運行する路線のうち、主に輸送量が 15 人以上の方面について、沿線市町村や交通事業者と協議を行い、必要な方面についてはサービス水準を 5 年間で合計 1.3 倍とする。これに伴い、サービス水準の向上の割合（3 割増）の半分、1.5 割増の利用の増加が見込まれるため、利用者数を約 1.15 倍に増加させる。

鉄道については、現状では災害や運転士不足等による減便を余儀なくされているが、各社が策定している鉄道事業再構築実施計画等に基づき、運転士不足解消等の施策を行うことで、利用者数を約 1.1 倍に増加させる。

路線バスと鉄道を合わせ、令和 6 年度の利用者数 2,398 千人/年を 5 年後の令和 12 年度には 2,624 千人/年へと引き上げる。

##### ◆コミュニティ交通

市町村が運行主体となり、交通事業者へ運行委託等を行っている路線については、引き続き市町村が主体となって利便性向上を行うことで、令和 6 年度の利用者数 631 千人/年を、令和 12 年度には約 1.15 倍（都市圏幹線及び地域幹線の路線バスと同等の増加率）の 739 千人/年に増加させる。また、現状は路線バスとして運行されている都市圏幹線及び地域幹線以外の路線については、市町村を中心としてコミュニティ交通への移行、又は路線バスとして維持を行うなどの検討を行い、引き続き利用者数を維持する。

これにより、コミュニティ交通の令和 6 年度の利用者数 6,486 千人/年を 5 年後の令和

12 年度には 6,594 千人/年へと引き上げる。

数値指標		現状値 令和 6 年度	中間値 令和 10 年度末	目標値 令和 12 年度末
	都市圏幹線（※1）	29,377 千人	33,842 千人	35,651 千人
	地域幹線（※1）	2,398 千人	2,598 千人	2,624 千人
	コミュニティ交通	6,486 千人	6,551 千人	6,594 千人

## （2）公共交通に従事する運転士数

路線バスについては、都市圏幹線及び地域幹線のサービス水準を向上させるために必要な運転士数を確保する。また、路線バスの一部路線はコミュニティ交通へ転換を図ることで、大型二種免許保有者を都市圏幹線や地域幹線の運行に充てる。また、鉄軌道各社についても、サービス水準向上や待遇改善、各社が策定している鉄道事業再構築実施計画等に基づき運転士数を確保することで、令和 6 年度現状値 914 人を 5 年後の令和 12 年度には 1,095 人とする。

数値指標		現状値 令和 6 年度	中間値 令和 10 年度末	目標値 令和 12 年度末
	鉄軌道と路線バスの運転士数 （※1）	914 人	1,045 人	1,095 人

（※1）ＪＲ九州は数値目標に含めないが、自家用車から公共交通への積極的な転換を目指す方向性に相違は無い。

### (3) 公共交通に対する公的資金投入額

本計画で目指す将来像である「交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会」の実現に向けては、自家用車を利用することが困難な子どもや高齢者、障がい者や運転免許を持たない人々などのいわゆる「交通弱者」を含む、全ての人に開かれた、利便性の高い公共交通網を構築する必要がある。このため、本計画の基本方針に示したとおり、まずは既存の運転士や車両等の輸送資源の最大効率での活用に取り組み、それでもなお目指すサービス水準に及ばない場合については、新たな輸送資源の確保等に対して投資を行い、供給力の強化や利便性、持続可能性の向上を図ることとしている。

地域公共交通への投資については、これまでは基本的に交通事業者が自ら行うものとされてきたが、多くの事業者が厳しい経営環境に置かれており、減便や路線廃止を余儀なくされていることや、地域公共交通が社会において果たす役割や効果に鑑み、行政も積極的かつ戦略的に投資を行う必要がある。

この観点から、公共交通に対する公的資金投入額についても KPI として設定することとする。具体的には、本計画において目指すサービス水準の設定を行う鉄軌道、路線バス及びコミュニティ交通を対象とし、それぞれ以下に記載の考え方に沿って数値指標を試算することとする。また、公的資金投入額については、設備投資のスケジュールや財政の状況等により年度単位で大きく変動することが想定されることから、中間値は設定せず、5年間の累計で目標値を設定することとする。

なお、この金額には国費も含んでおり、目標値の実現にあたっては、既存の予算の組替えや新たな財源確保の方策等、様々な選択肢を排除せずに丁寧に議論し、調整を図っていくこととする。

#### ◆鉄軌道

令和6年度は、各交通事業者や自治体が連携して策定している鉄道事業再構築実施計画等に基づき、県内全域で約23億円/年を投じている。引き続き同計画等に基づいて設備投資等を行うことを想定すると、平均して約26億円/年が必要となるため、その5年分を目標値として計上する。

#### ◆路線バス

令和6年度は、地域間幹線系統や地域内フィーダー系統等の運行に対する補助金として、国、県、市町村全体で35億円/年を投じている。

今後は、本計画で目標とするサービス水準を実現させるため、当該水準での運行に要する経費として約55.8億円/年を、加えて、安全な運行を確保するため、老朽化した車両等の設備の更新に要する費用として約14.6億円/年を投資する必要がある※。

路線バスについては、合計で約70.4億円/年が必要と見込まれるため、その5年分を目

標値として計上する。

※運行経費約 55.8 億円/年は、毎年の物価及び人件費の上昇率約 2%/年を加味した  
キロ当たり単価に、本計画で目標とするサービス水準の実現に伴い増加する路線バ  
ス全体の走行距離（現行の走行距離から約 2 割の増加を想定）を乗じて経常費用を  
算出した上で、その場合に想定される経常収益との差額を試算して計上。

※車両等の設備の更新に要する経費約 14.6 億円/年は、本計画で目標とするサービ  
ス水準の実現に伴う、路線バス全体の走行距離の増加（現行の走行距離から約 2 割  
の増加を想定）により、新たに購入が必要となる車両（令和 6 年度時点の車両総数から  
+23 台/年）及び老朽化等により今後更新が必要となる車両（73 台/年）に要する経  
費の合計を試算して計上。

#### ◆コミュニティ交通

令和 6 年度は、コミュニティ交通の運行経費等に対し、市町村全体で 11 億円/年を投  
じているほか、県からコミュニティ交通を運営する市町村に対し、1.8 億円/年の財政支  
援を実施している。

コミュニティ交通は、地域の暮らしを支えるセーフティネットであると同時に、医療・  
福祉・教育・就業・商業など地域住民の生活に直結する社会インフラとしての機能が特  
に大きいことから、その利用の有無にかかわらず、当該地域に住まう全ての人々が、地  
域の実情に応じた運行を支える役割を有する。

今後は、地域の移動手段としてのコミュニティ交通の確保・充実に、平均して約 13.4  
億円/年が必要と見込まれるため、その 5 年分を目標値として計上する。

数値指標		現状値 令和 6 年度	中間値 令和 10 年度末	目標値 令和 12 年度末
	鉄軌道と路線バスに対する公的資 金投入額（※2）	約 71 億円/年	約 549 億円/5 年	

（※2）加えて空港アクセス鉄道の整備及び J R 肥薩線の復旧に取り組む。

#### (4) 県内路線における九州 MaaS チケットの利用者数

本計画で目標とするサービス水準を実現するためには、公共交通の利便性を向上し、その利用促進を図る必要がある。

近年は、インバウンドの増加や阿蘇くまもと空港における国際線増便等の情勢を反映し、九州周遊のハブ機能が高まっており、利用者の国籍を問わず、全ての人にとって利用しやすい交通サービスの創出が不可欠となっている。

そこで、本計画においては、モード間でのシームレスな移動を可能とするほか、県内の公共交通のサブスクリプション（定額乗り放題）化の検討を進めるなど、九州 MaaS チケットの造成及び MaaS サービスの供給力の強化に取り組むこととしている。

この取組みの進捗状況を評価する観点から、令和 6 年度の九州 MaaS チケットの利用者数（チケット販売数）である 10,614 枚/年から、計画期間中に、毎年、前年比 5%増のチケット販売数の達成を目指すこととし、5 年後の令和 12 年度のチケット販売数の目標値を 13,975 枚/年と設定することとする。

数値指標		現状値 令和 6 年度	中間値 令和 10 年度末	目標値 令和 12 年度末
	九州 MaaS チケットの利用者数 (チケット販売数)	10,614 枚	12,675 枚	13,975 枚

#### (5) 公共交通に対する県民満足度

これまでは、自家用車の普及による利用者数の減少や、外部環境の変化による運転士数の減少により、公共交通の供給が減少するという負のスパイラルに陥っていたが、本計画に基づく公共交通への投資、サービス水準の向上に係る施策を展開することで正のスパイラルへと反転させ、県民満足度を向上させる。令和 8 年度以降は、令和 7 年度の公共交通に対する県民満足度の実績値 (21.4%) から 1 ポイントずつ向上させる想定で、5 年後の令和 12 年度に公共交通に対する県民満足度 26%の達成を目標値として設定する。

数値指標		現状値 令和 6 年度	中間値 令和 10 年度末	目標値 令和 12 年度末
	公共交通に対する県民満足度	18.6%	24%	26%

## 4 - 2 具体的な PDCA スケジュール

本計画を実効的なものとするためには、毎年度、計画的に事業を進めるとともに、その進捗管理を行うことが重要である。

そのため、年に最低 2 回の熊本県地域公共交通協議会を開催し、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければ更に見直し・調整を行い（Action）、新たな取組みを立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。

毎年、前年度の数値目標の達成状況を、輸送実績や決算報告書、県民アンケート等で把握し、評価を行う。

このサイクルを本計画の最終年度である令和 12 年度まで継続的に実施することで、取組状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、持続可能な公共交通網の構築へとつなげていく。

年度		N 年度												N+1 年度												N+2 年度		
月		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
標準的なPDCAスケジュール	協議会			協議会							協議会					協議会							協議会					協議会
	地域公共交通計画			次年度（N＋1年度） 施策検討				次年度（N＋1年度） 予算要求			前年度評価（N年度施策）					次年度（N＋2年度） 施策検討			次年度（N＋2年度） 予算要求				前年度評価（N＋1年度施策）					次年度（N＋3年度） 施策検討
	地域公共交通確保維持改善事業			（計画認定申請）		前年度輸送実績等を基に 目標値をモニタリング					第三者評価（N年度施策） 自己評価（N年度施策）					（計画認定申請）		前年度輸送実績等を基に 目標値をモニタリング					第三者評価（N＋1年度施策） 自己評価（N＋1年度施策）					

## 4 - 3 機動的・横断的な実行体制

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、交通政策基本法等の関係法令の趣旨に鑑み、計画の策定主体である熊本県を中心に、地域公共交通協議会の構成員である交通事業者、行政等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら推進を図る。

特に、協議会内において事業の実施主体間でモニタリングチームを構築し、密接に連携しながら、実施事業に係る各種データを相互に開示し、事業のモニタリングに活用する。

計画の推進体制一覧表

事業主体		役割
モニタリングチーム	熊本県	関係者との密接な連絡調整 事業の実施・進捗管理 目標管理 新規事業の企画・立案
	交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析・提供 積極的な利用促進事業の実施
地域住民		公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
市町村		県と連携して事業を実施
国		先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者への伴走支援