

# 第2回 輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム会議

## 次 第

日時 令和8年3月26日（木）午後3時00分～  
場所 県庁防災センター306会議室  
（オンライン併用）

### 1 開 会

### 2 議 題

- （1）市町村における輸送資源フル活用の状況及び課題について
- （2）国の政策動向について
- （3）今後の対応の方向性について
- （4）意見交換

### 3 その他

### 4 閉 会

## 第2回 輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム会議 出席者名簿

日時：令和8年3月26日（木）午後3時00分～  
場所：県庁防災センター306会議室、オンライン会議

### ●PTメンバー

区分	No.	団体名		出席者		備考
				職名	氏名	
熊本県	1	交通政策・統計局交通政策課		課長	牧野 記大	
	2	健康福祉部健康福祉政策課		首席審議員兼課長	入田 秀喜	
	3	観光文化部観光振興課		課長	浦本 雄介	
	4	教育庁教育政策課		首席審議員兼課長	岸良 優太	
参加を希望する市町村	5	熊本市	公共交通推進課	主幹	松竹 類	
	6			技師	榎木 美紀	
	7		地域交通支援課	主査	小川 延宏	
	8	荒尾市総合政策課		課長補佐	林田 真司	
	9			主事	村本 京香	
	10	天草市地域政策課		主査	二ノ宮 大地	
	11	菊池市地域振興課		課長補佐	園田 昭博	
	12			主事	安武 実奈穂	
	13	西原村総合政策課		審議員	竹本 圭佑	
	14	五木村総務課		主事	森山 凌	

### ●オブザーバー

区分	No.	団体名		出席者		備考	
				職名	氏名		
広域本部・地域振興局	1	県央広域本部	振興課	参事	徳永 喬久		
	2	宇城地域振興局		局長	永野 茂		
	3			次長	浦津 栄一		
	4		総務振興課	課長	高山 慎太郎		
	5	県北広域本部		振興課	主幹	吉田 智之	
	6			参事	藤本 裕太郎		
	7	玉名地域振興局	総務振興課	主幹	上野 幸子		
	8	鹿本地域振興局	総務振興課	参事	北原 秀志		
	9	阿蘇地域振興局	総務振興課	主幹	細山田 寿男		
	10	県南広域本部	振興課	主幹	吉田 真理子		
	11	芦北地域振興局	総務振興課	主事	有馬 師音		
	12	球磨地域振興局	総務振興課	課長	立山 亮		
	13	天草広域本部	総務振興課	主幹	中山 淳嗣		

### ●その他関係機関

区分	No.	団体名		出席者		備考
				職名	氏名	
国	1	国土交通省九州運輸局交通企画課		課長	小堀 まろり	
	2	国土交通省九州運輸局熊本運輸支局		首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	椎葉 幸博	

### ●事務局

団体名	No.	出席者	
		職名	氏名
熊本県交通政策課	1	課長補佐	松田 英生
	2	課長補佐	崎田 雄一郎
	3	主任主事	永野 美月
	4	主事	小林 理久

# 輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム 第2回会議 【説明資料】

令和8年3月26日(木)

熊本県 企画振興部 交通政策・統計局 交通政策課

I 市町村における輸送資源フル活用の状況及び課題

II 国の政策動向

III 今後の対応の方向性

- ◆ 業種・分野の制約なく輸送資源のフル活用を推進するにあたり、県庁内の部局間での情報共有や今後の連携に繋げるため、県内各市町村における状況を調査。

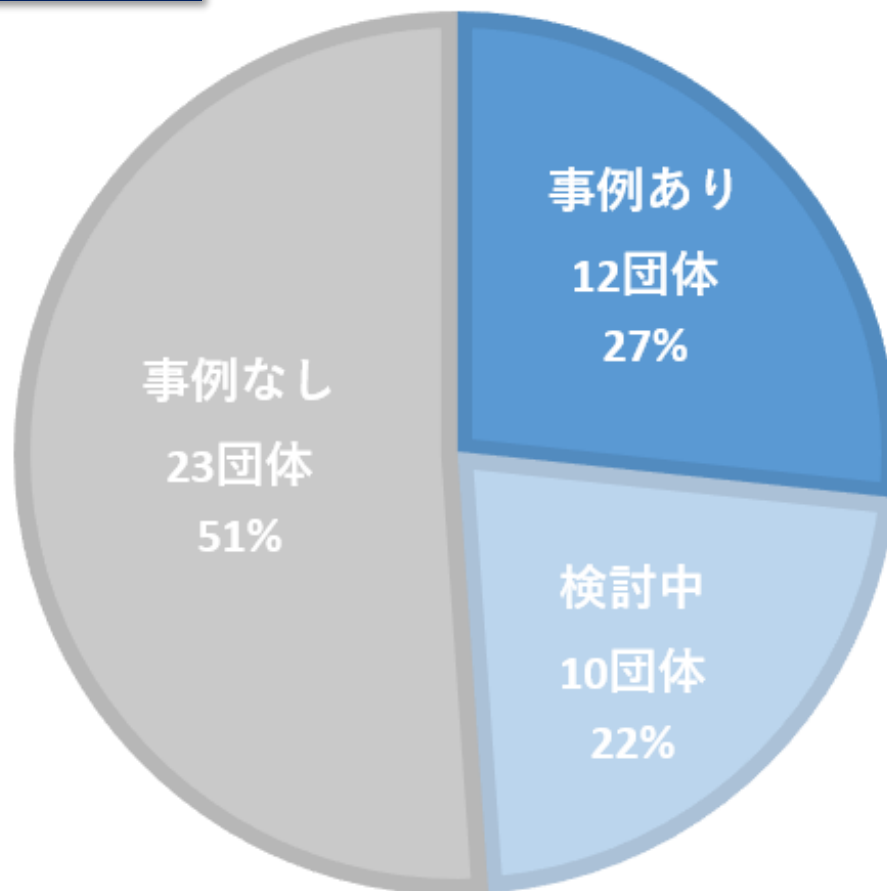
## 調査概要

- 調査対象 県内各市町村交通政策担当課  
庁内関係部局(健康福祉部、観光文化部及び教育庁)
- 調査期間 令和8年1月
- 調査内容 交通と医療・福祉、教育、観光の各分野で輸送資源を利活用している事例(検討中・検討予定を含む)の有無



- 調査の結果、交通と医療・福祉、教育、観光の各分野で輸送資源を活用している事例がある団体が12団体、検討を進めている団体が10団体あることを確認。

## 調査結果



- ◆ 県内における交通と各分野で連携して輸送資源をフル活用した事例と団体数は以下のとおり。

## 交通 × 教育



スクールバスの空き時間を活用した  
コミュニティバスの運行  
(2団体)



スクールバスへの地域住民の混乗  
(6団体)

## 交通 × 福祉



社会福祉協議会の車両と  
有償ボランティアを活用した  
高齢者等の外出支援等  
(4団体)

- ◆ 県内における交通と各分野で連携して輸送資源をフル活用する検討を行っている事例の検討内容と主な課題は以下のとおり。

検討内容	課題
<p>中山間地域にある社会福祉法人が主体となった「買い物支援」として、近隣に住む高齢者等を定期的に中心市街地の商業施設まで有償で送迎するもの</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域団体の自発的な助け合い、いわゆる互助活動による輸送として、<u>白ナンバーのまま実施したいとの意向だが、有償の場合は道路運送法上の許可又は登録を要する。</u></li> <li>● その一方、「道路運送法の許可又は登録を要しない輸送に関するガイドライン」においては、許可等を要しない具体例が示されている（「生活支援サービスなどとの一体運送」、「自治会等の活動として、会員向けの運送サービスを行う場合」等）が、<u>左記取組みは対象外。</u></li> </ul>

### 【参考】道路運送法の許可又は登録を要しない輸送に関するガイドライン(一部抜粋)

#### ①生活支援サービスなどとの一体運送

通院や買い物等に同行する支援など、提供するサービスに人の運送が付随して行われるものについては、有料であっても運送に対する反対給付※1がない限り、許可又は登録は不要である。なお、生活支援サービスの実態が目的地への運送のみである場合は、許可又は登録を有する。

#### ②自治会等の活動として、会員向けの運送サービスを行う場合

社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、会員が負担する会費で行う運送サービスについては、許可等は不要である。

検討内容	課題
温泉施設の指定管理者が使用する市所有のマイクロバスの空き時間を活用したコミュニティ交通の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事業者から、<u>既存顧客が流出し収益に影響する懸念</u>が示されている。</li> <li>● <u>運転士が確保できるか不透明</u>。</li> </ul>
町立病院保有のマイクロバスの空き時間を活用した通院・買物支援(実証運行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町ではドアツードア方式の利便性の高い乗合タクシーを既に運行しており、<u>実証運行の利用者は低迷</u>。</li> </ul>
コミュニティバスの空きスペースを活用した貨客混載サービスによる高齢者等の買物支援(実証運行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転士の他に、商品の注文整理や荷造り等に<u>人員を要する</u>。</li> <li>● 貨物の受け渡し時間を考慮すれば、<u>運行時刻等の運行計画も見直す必要がある</u>。</li> </ul>

- ◆ 調査を進める中で、地域の輸送資源のフル活用にあたって以下の懸念を示す団体が存在することも確認。

### **【懸念事項①】既存の各分野の支援策との整合性の欠如**

- 複数分野連携により地域資源をフル活用した際に、市町村への国庫補助が減少することがない運用が必要。
- 例えば、スクールバスを別の用途で活用する場合でも、それまで活用していた文部科学省の補助金は維持して欲しい。

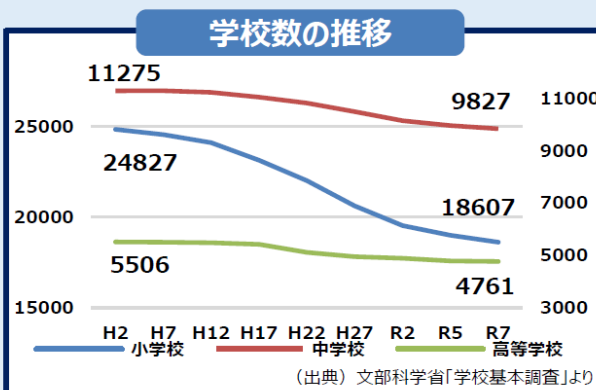
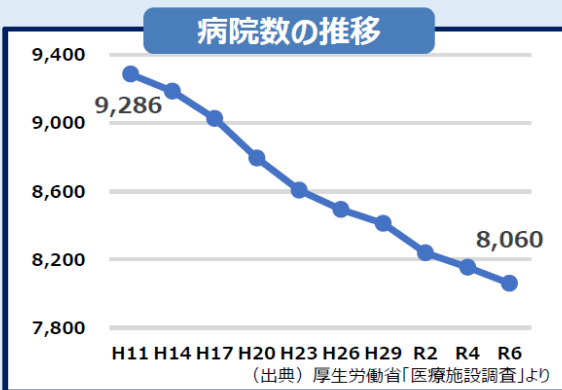
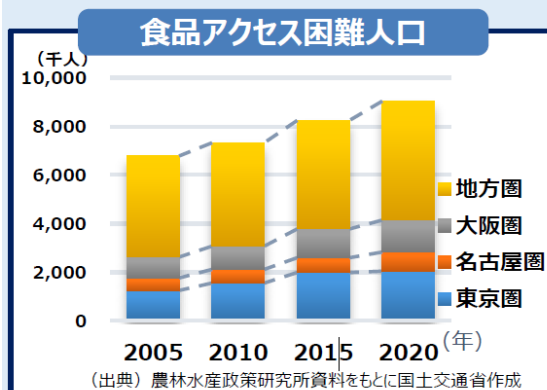
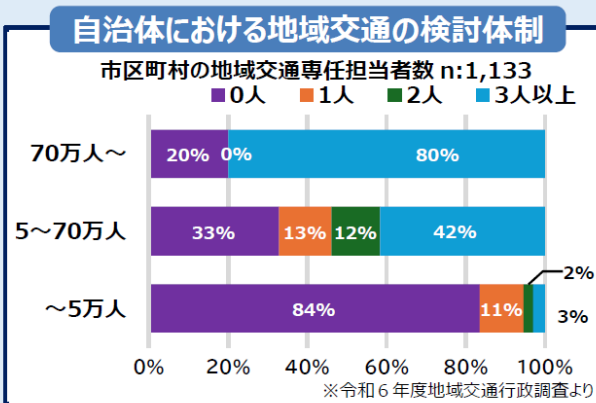
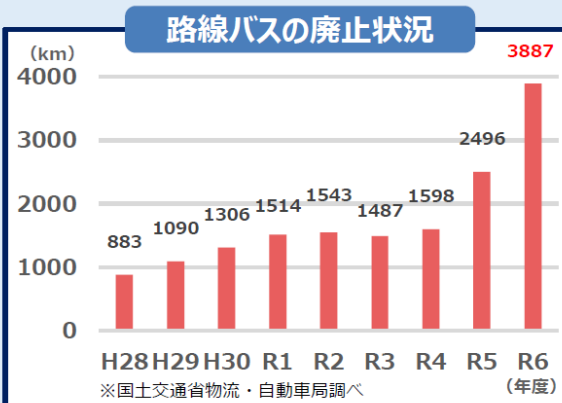
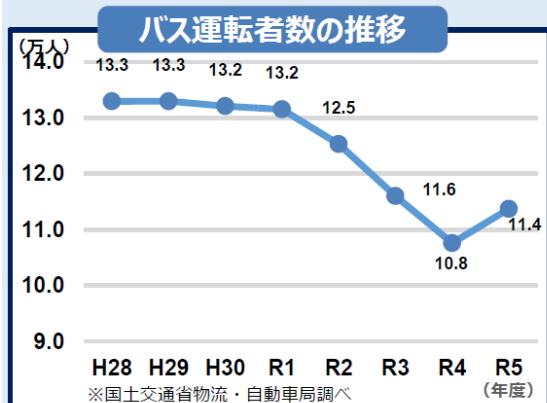
### **【懸念事項②】交通以外の分野における輸送資源の不足**

- 部活動の地域移行により、児童生徒が学校以外の各地域クラブへ分散して移動する必要が生じるが、スクールバスの台数及び運転士が不足するおそれ。
- 誰がどこまで担うか、地域ごとに個別に検討を進める必要がある。

### **【懸念事項③】複数分野間の調整を担う人材の不足**

- 交通や教育等の複数分野にわたる調整は困難であるため、地域に入り込み、事業者や自治体間の調整を担う専門人材の配置が不可欠。

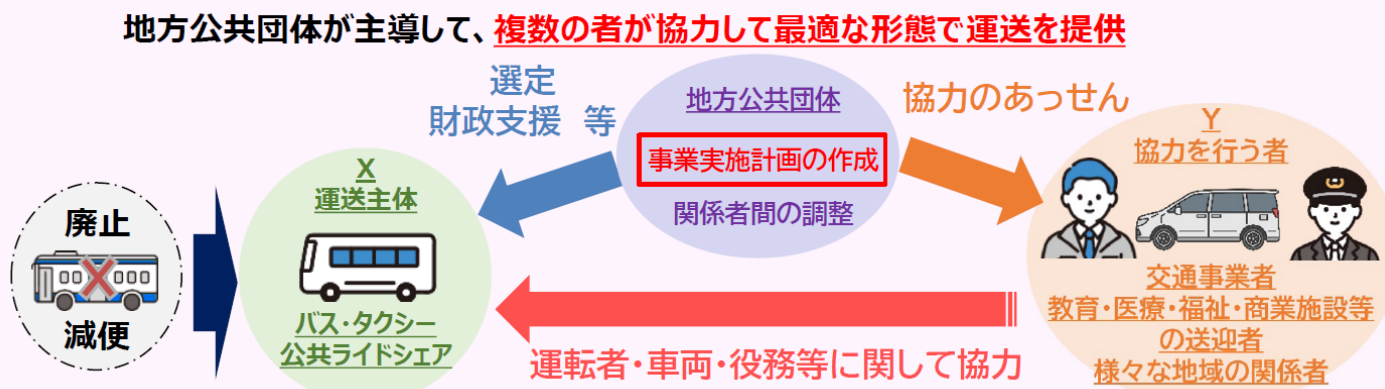
- ◆ 地域公共交通において、担い手不足等による供給力が急速に減少している一方、人口減少や高齢化が進む中で、特に地方部において買い物、医療、教育など日常生活に不可欠なサービスの再編が急速に進み、日常生活上の移動の不便や、外出機会の減少による健康面への悪影響、送迎負担の増大等により、地域の活力の低下、さらなる人口減少という負の連鎖を招く可能性あり。
- ◆ このため、令和8年3月10日、地域の輸送資源のフル活用、共同化・協業化等を推進することで、「交通空白」等を解消し、持続可能な地域公共交通の実現を図るための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案」が閣議決定。



- ◆ 具体的には、地域旅客運送サービスの持続可能性を確保するため、新たに「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設。
- ◆ 地方公共団体が運送主体を選定し、その主体に協力する者(交通事業者や教育・医療・福祉・商業施設等の送迎者等)をあっせんすることで、運転者や車両等の輸送資源のフル活用を図るもの。
- ◆ 併せて、市町村が協力・連携を図るべき地域の関係者として、学校、病院、福祉施設、商業施設等の利用者の送迎サービスを行う者を追加し、上記の事業実施への協力に係る努力義務を規定。

### 自動車地域旅客運送サービス再構築事業

- 「交通空白」等になっている地域で、地方公共団体が、運送主体(X)を選定し、Xへ協力する者(Y)をあっせんすることで、運転者や車両等の輸送資源をフル活用する「自動車地域旅客運送サービス再構築事業」を創設



施設利用者用運送サービス提供者（教育・医療・福祉・商業・宿泊施設等の送迎者）

施設利用者用運送サービス提供者等の地域の関係者は、事業の円滑な実施に協力する努力義務

- ◆ 施設利用者用運送サービス提供者のイメージとしては、静岡県湖西市において、従業員用の送迎車両を住民向け運送サービスに提供している市内企業が挙げられる。

## 施設利用者用運送サービス提供者

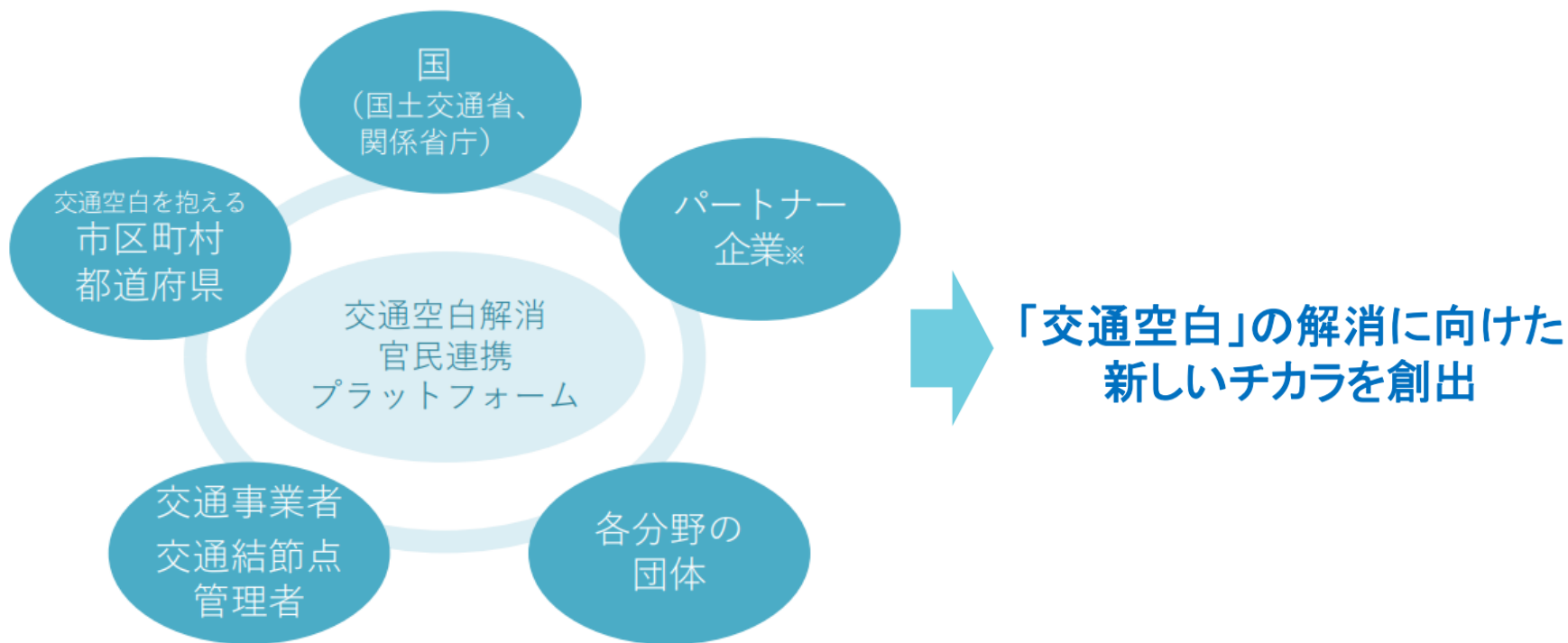
### 静岡県湖西市

(従業員用送迎車両を住民向け運送サービスに提供)

- 市内企業の協力のもと、当該企業の従業員送迎のシャトルバスの空き時間に、地域住民向けの運送サービスを提供。(ルート上に鉄道駅、病院、スーパーなど)
- 地域住民向けの運送サービスは、湖西市が公共ライドシェアの登録を受けて、シャトルバスを使用して実施。(運賃100円)



- ◆ 国土交通省においては、「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けた実効性かつ持続可能性のある取組みを全国規模で推進するため、令和6年11月に「交通空白」解消・官民連携プラットフォームを設立。
- ◆ 熊本県からは27市町村のほか、タクシー事業者が会員となっている。



# 「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム

- ◆ 本年2月27日に開催された同プラットフォーム第3回会合においては、文部科学省の取組みの動向として、「令和の日本型学校教育」を推進していくために必要な学校の適正規模・適正配置の在り方について調査研究する会議を設置した(令和7年2月21日)ことが紹介されるとともに、児童生徒の通学のためだけに使用するバスの運行について検討するのではなく、地域一体となった交通手段の確保策を検討することが重要との考えが示された。

## 通学手段確保関係箇所抜粋 (調査研究協力者会議 議論のまとめ 素案)

(スクールバス等の多様な交通手段の確保と通学路の安全確保)

(略) 学校が統合されることにより通学距離が長くなり、徒歩通学が困難となるケースが増加することが想定されるが、その際には、教育委員会がスクールバスなどの通学支援策を講じて、児童生徒が安心・安全に通学できる環境を確保することが重要である。

スクールバスを導入する場合、導入やその運行・維持に係る費用負担に加え、近年はその担い手(運転手等)不足が大きな課題となっており、地域公共交通全体に深刻な影響を与えている。相次ぐバス路線の休廃止等を背景に、国土交通省の調査では全国2,500に及ぶ「交通空白」の解消が喫緊の課題となっており、児童生徒の通学のためだけに使用するバスの運行について検討するのではなく、首長部局と連携し、地域一体となった交通手段の確保策を検討することが重要となる(略)。

(他省庁との連携)

文部科学省と他省庁との連携も今まで以上に求められる。上述のとおり、市町村において学校の適正規模・適正配置を検討するにあたっては、教育委員会のみで適切な検討を行うことは困難であり、当該市町村が管理する公共施設を管理する部署や交通を担当する部署等首長部局と様々な面で連携することが必要である。これは国の行政機関においても同様であり、文部科学省は各都道府県・市町村において教育委員会と首長部局の連携が今以上に図られるように、連携が考えられる具体的な取組の情報提供を含めて、他省庁と連携して全国に働きかけることが有効である。(略)

◆ 市町村への調査結果(懸念事項等)や国の政策動向を踏まえ、今後は以下のとおり対応していくこととしたい。

①  
既存の支援策との  
整合性の欠如



- 官民連携プラットフォーム(文科省資料)において他省庁との連携の必要性について言及あり。
- ⇒ 当PTにおいても、まず各分野の輸送サービスに対する既存の支援や、部活動の地域クラブへの移行等の政策動向を把握したうえで、フル活用と整合の取れた支援のあり方を検討し、必要に応じて国に要望。

②  
交通以外の分野の  
輸送資源の不足



- まずは交通のみならず、各分野の輸送資源の現状を把握する必要あり。
- ⇒ 交通政策課において、県内の輸送資源の把握・可視化に向けた実態調査を実施し、資源の適正配置に繋げる。

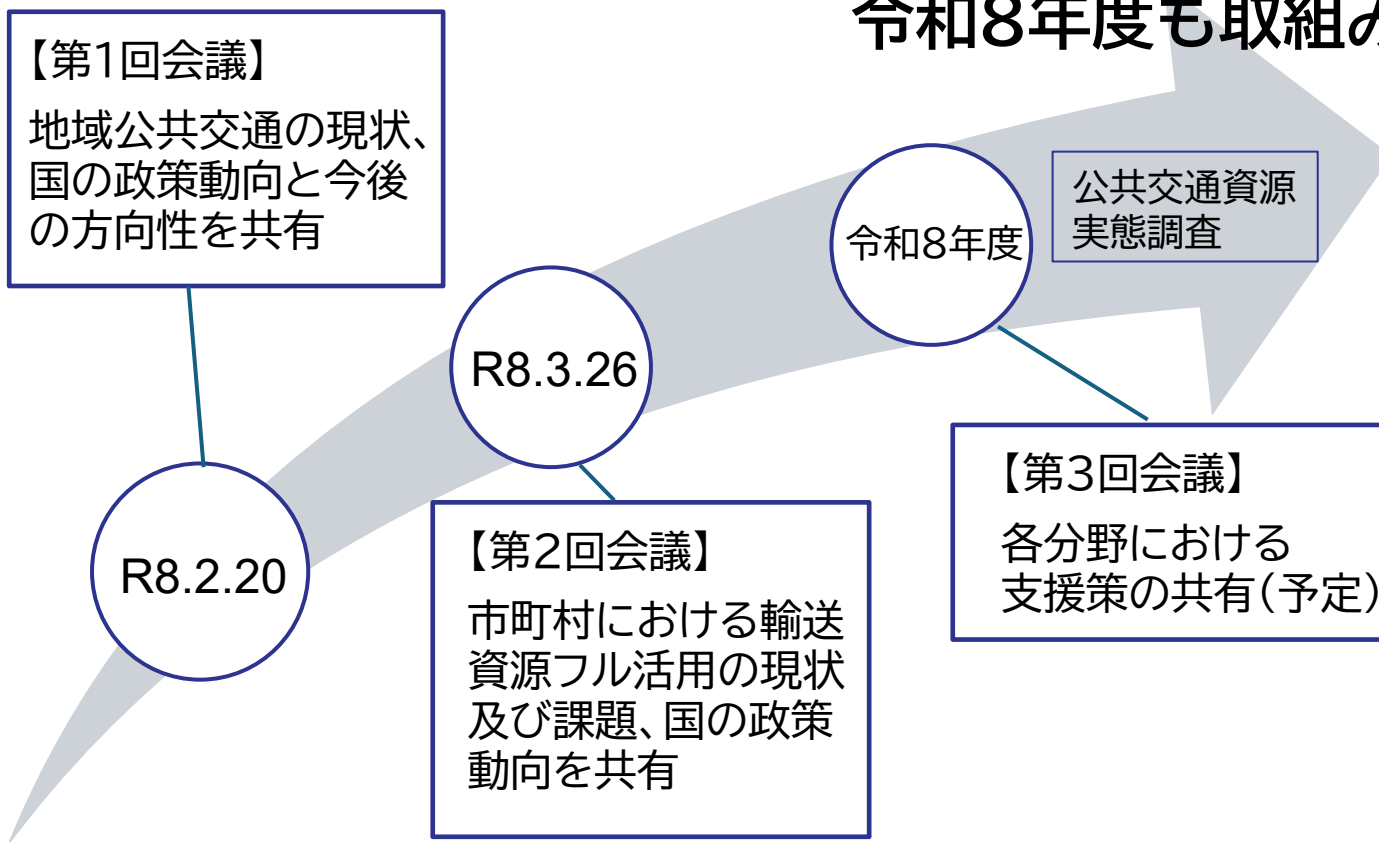
③  
複数分野間や既存の  
事業者との調整機能の  
不足



- 国において、法改正により、新たに自治体が輸送資源のフル活用をあっせんする役割を付与する可能性あり。
- 一方で、市町村の体制面等に対する支援も不可欠。
- ⇒ 市町村における個別検討事例の確認を進めるとともに、国の政策動向を引き続き注視し、新たな枠組みや支援の活用を模索する。

- ◆ 国の政策動向を注視しつつ、輸送資源フル活用による地域の交通課題の解決に向け、令和8年度も取組みを継続し、事例の創出を目指す。

地域の交通課題の解決に向け、  
**令和8年度も取組みを継続**



# 【参考】輸送資源の実態調査(交通政策課事業)

## Ⅱ-2-(5)-③ 地域公共交通の維持・確保

【次世代の育成】

予算額2億65百万円(2億53百万円)  
地域公共交通計画推進事業[交通政策課]

- 県内の地域公共交通については、特に地方における移動手段の縮小が大きな課題となっている。一方で、都市圏においては渋滞問題が深刻化しており、自家用車から公共交通への転換が急務
- 「県地域公共交通計画」に基づき、地域の移動手段の確保やコミュニティ交通を含む公共交通の利用促進、運転士等の資源の確保・最適化による公共交通の利便性向上に取り組むことで、計画が描く将来像を実現する

### <現状・課題>

- 地域公共交通については、人口減少等による需要面(利用者減少→収支悪化)及び供給面(運転士不足→路線廃止・減便)への影響が顕著
- 特に地方における移動手段の確保、都市部における渋滞問題は喫緊の課題となっている
- こうした状況を打破するために、次期「県地域公共交通計画」(R8~R12)を今年度中に策定予定
- 次期計画に基づく取り組みを推進することで持続可能な地域公共交通網を構築し、計画が描く将来像の実現につなげていく

### 計画が描く将来像

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

### <事業概要>

- 全体事業費：2億65百万円
- 事業内容
  - 新** (1) 地域公共交通サービス水準強化事業 20百万円  
地域における交通モード毎のサービス水準設定等のための伴走支援
  - 新** (2) 地域交通再編・最適化推進事業  
公共交通資源の現状を体系的に把握・可視化するために実施する実態調査及びその結果に基づくデータベースを構築 6百万円
  - 拡** (3) コミュニティ交通活性化総合交付金 2億40百万円  
地域課題の解決に向けて新たなコミュニティ交通の取組みを検討・実施する市町村に対して重点的に配分
- 事業主体：(1) (2) 県、(3) 市町村
- 負担割合：(1) (2) 国1/2、県1/2、(3) 県10/10
- 事業期間：令和8年度～



### <参考> 地域公共交通運転士不足対策事業 **2月補正**

- 全体事業費：18百万円
- 事業内容：バス・鉄道運転士の確保・育成・定着を支援
- 負担割合：県10/10 **重点支援交付金** ○ 事業期間：令和6~8年度