

7 目標を達成するための施策・事業

(1) 幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備

① 幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定

概要

県内の公共交通ネットワークの骨格を主に担う、幹線的な鉄道・バス路線等の役割や維持・確保の方針について、県・市町村・交通事業者等各関係者の共通認識となる考え方を定める。

具体的な内容

■本県における幹線公共交通ネットワークの考え方（P69の再掲）

< 1 > “拠点”の設定

商業、文教、医療、行政、金融といった、生活に必要な各機能を有する施設の集積状況や、公共交通の乗降者数、各市町村の地域公共交通（網形成）計画における位置づけやアンケートの回答等を基に、地域の“拠点”となる地点を設定。

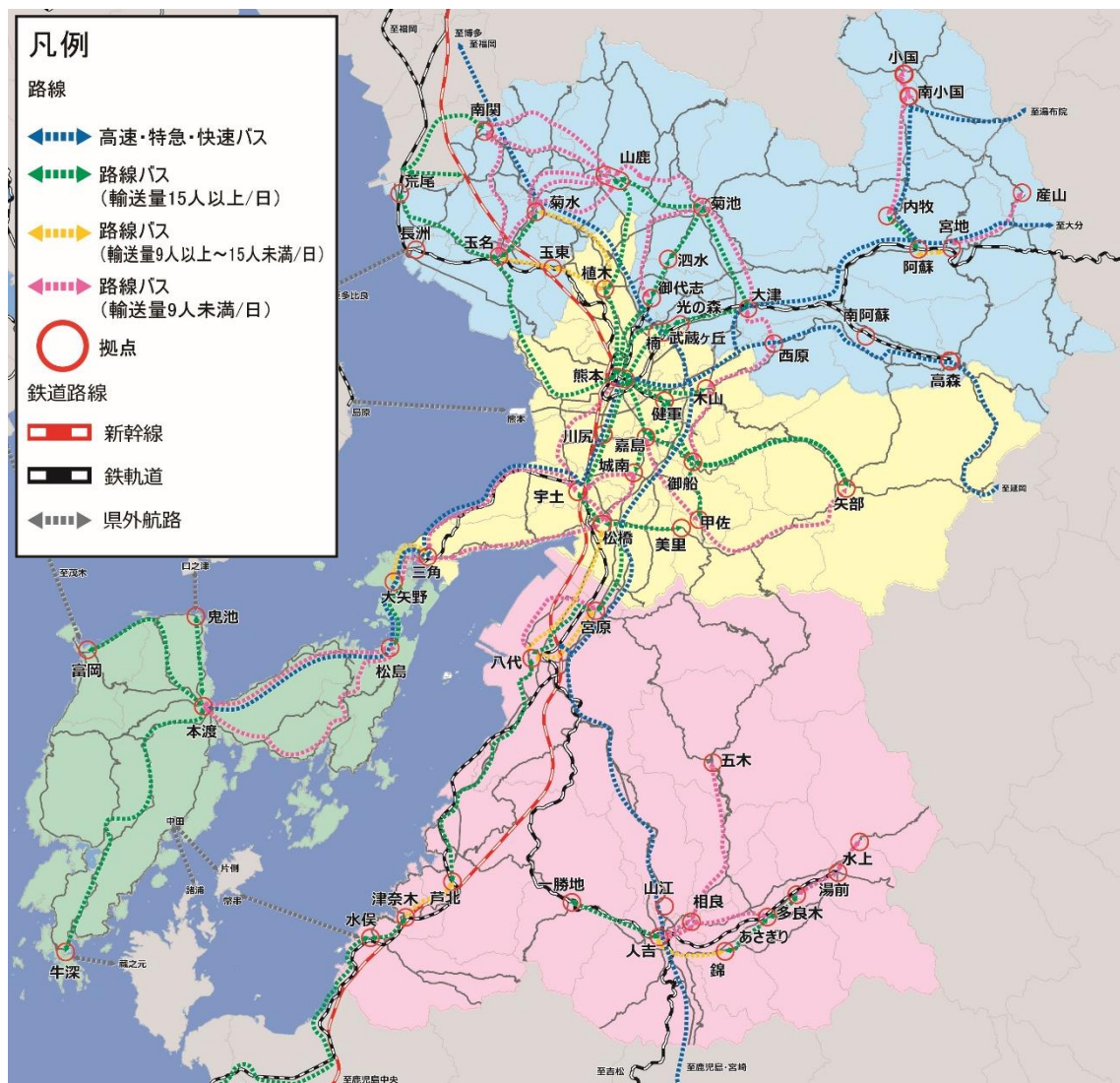
※各市町村に、少なくとも1つは“拠点”が存在するよう設定。

< 2 > “幹線公共交通ネットワーク”の設定

①鉄軌道、②高速・快速バス、③路線バスのうち、< 1 >で設定した拠点を複数連絡する路線を“幹線公共交通ネットワーク”を構築する路線として抽出し、その機能や利用状況等を基に、以下のとおり役割及び今後の維持・確保の方針を設定する。

交通機関	役割	維持・確保の方針		
① 鉄軌道	大量輸送性、定時性、速達性等の強みを活かし、“幹線公共交通ネットワーク”の主要な骨格として、近距離・遠距離にかかわらず、拠点間の幅広い輸送を担う。	各事業者の成り立ち等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要な支援を行いながら維持・確保を図る。（財政的な支援に限らず、地域の資源として鉄道を利活用する取組については、路線を問わず自治体が積極的に取り組む必要がある。）		
快速② 高速バス・	速達性や安価な運賃等の強みを活かし、比較的遠距離の拠点間を連絡する輸送を担う。	主に、事業者の自助努力等により維持・確保を図るが、県内の拠点間を連絡する路線（区間）については、必要に応じて、行政も連携した維持・確保のあり方を検討する。		
③ 路線バス	県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。	1日当たりの輸送量	15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。
			9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。
			9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。

■幹線公共交通ネットワーク図



※地域公共交通確保維持事業に係る幹線系統一覧は P80、P81 参照。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	★ 計画策定 必要に応じて見直しを検討 (※協議会の場において関係者で協議を行いながら検討)				

■地域公共交通確保維持事業に係る地域間幹線系統一覧

実施主体	系統名	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
熊本バス(17)	直行線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	砥用線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	辺場・甲佐線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	御船・甲佐線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍・砥用線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍・イオン線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	宇土線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	松橋線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	画図線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	乙女線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	中病・イオン線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	江津・イオン線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	セイラ・イオン線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	城南・志導寺線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	健軍電停・イオン線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	田迎・城南線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
産交バス(12)	健軍・東無田經由 熊本・御船線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	河内經由 熊本・小天線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助 車両減価償却費補助
	植木・大倉經由 熊本・玉名線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助 車両減価償却費補助
	菊池經由 山鹿・大津線	4条乗合	路線定期運行	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	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	セントラル病院經由 本渡・鬼池線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	一町田中央・久玉經由 本渡・牛深線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	桜山經由 玉名市役所・荒尾線	4条乗合	路線定期運行	幹線補助 車両減価償却費補助

実施主体	系統名	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
産交バス(12)	堅志田經由 松橋・砥用線	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
	日奈久經由 八代・田浦線	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
	道尻經由 阿蘇環状線	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
	テクノ団地經由 熊本・高森線	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
熊本電気鉄道 (1)	377 新地団地線 (合志市役所)	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助 車両減価償却費補助
西鉄バス大牟田 (4)	西鉄大牟田営業所～大牟 田市立病院・上町～庄山	4 条乗合	路線定期運行	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	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
	荒尾駅～右京町～ 大牟田駅～久福木団地	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
	荒尾駅～天領橋～大牟田 駅～高泉団地～三池中町	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助
南国交通(1)	水俣線 (佐潟口・水俣車庫線)	4 条乗合	路線定期運行	幹線補助

※地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第 7 条第 2 項に掲げる事項を具体的に記載した書類は別紙のとおり。

② 複数市町村にまたがる広域での検討の推進

概要

複数の市町村にまたがる鉄道やバス路線等のあり方を検討するため、通勤・通学・買物・通院といった日常生活で住民が行き来する範囲に属する複数の市町村と県が連携した検討体制づくりを推進し、広域での取組の増加に繋げる。

具体的な内容

■検討体制の考え方

関係する各市町村（＋県）で協議体（地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会等）を構築し、地域公共交通計画の策定等も視野に入れながら検討を行う。なお、検討対象とする路線（網）や区域の特徴（関係市町村の数・範囲、路線（網）の利用実態等）に応じて、適切な協議体の体制を選択する。

	協議体の体制	検討対象のイメージ	事例
I	関係市町村（＋県）で協議体制を構築し、各市町村が共同で事務局を務める体制	2～3市町村にまたがり、各市町村の拠点間を双方向に行き来する利用が多い路線（網）	南阿蘇鉄道沿線地域
II	関係市町村（＋県）で協議体制を構築し、中心的な市町村が事務局を務める体制	中心となる拠点が存在し、周辺市町村から当該中心拠点へ流入する利用が多い放射状の路線網	熊本地域（熊本市・嘉島町） 人吉・球磨地域

※ 特定の路線のあり方に絞った検討を行う場合には、まずは沿線の各市町村（＋県）の担当者による任意の協議により、当該路線の課題や方向性について集中的に検討する方法も考えられる。その協議の中で、他の路線や交通モードも含めて一体的な検討を行う必要が生じた場合は、上記の協議体の構築を検討する。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	検討対象 の洗出し	検討 体制の 設置	→ 検討 開始	→ 実施	
市町村					
交通事業者		検討体制への参画→事業の実施			

③ 幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し

概要

県（及び市町村）の補助金制度（路線バスの運行費補助制度）について、「幹線公共交通ネットワークの考え方」に基づき、制度の見直しを検討・実施する。

具体的な内容

■制度見直しのイメージ

※ 本計画策定時点でのイメージであり、今後市町村や交通事業者との協議を行いながら、制度の詳細を検討していくことが必要。

※ そのため、令和3年度を検討期間とし、令和4年度予算からの見直しを目指す。

地域間幹線系統（国庫補助路線）に準ずる路線への支援

「幹線公共交通ネットワークの考え方」に基づき、これまで、熊本県生活交通路線維持費補助金の補助対象となっていなかった、1日当たり輸送量9人以上15人未満の路線について、地域間幹線系統（国庫補助路線）に準ずる路線として、県の支援を検討する。

ダウンサイジングの検討支援

「幹線公共交通ネットワークの考え方」に基づき、1日当たり輸送量9人未満の路線について、市町村がダウンサイジングを検討する場合、その検討や導入に要する費用について、県の支援を検討する。

1日当たりの輸送量	計画期間における維持・確保の方針
15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。
9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。
9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、 必要に応じてダウンサイジングを検討 する。

→生活交通路線維持費補助金による支援（変更なし）

→新たに支援を検討

→ダウンサイジングを検討・導入する場合、その費用に対する支援を検討

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	検討	見直し実施			
市町村	検討	見直し実施			

(2) 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築

① 複数事業者による重複区間の最適化

概要

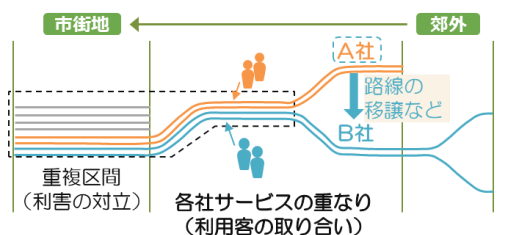
複数のバス事業者が重複して運行している区間について、事業者どうしでサービス内容を調整し、需給バランスを整えることによる運行の効率化や、待ち時間の平準化等による利便性の維持・向上を図る。

具体的な内容

■重複区間の最適化に関する考え方

需給バランスの調整による運行の効率化

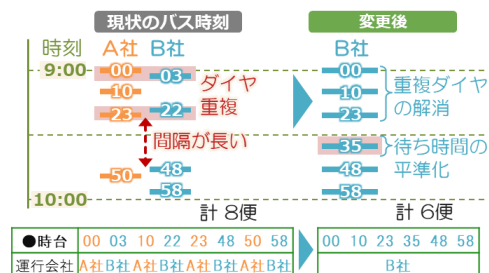
事業者間で利害が対立するような路線は、競合する事業者どうしでサービス調整（重複路線の見直し）を行い、需要と供給のバランスが取れた運行本数を確保（最適化）する。また、効率化により生まれる余剰（車両・運転士等）は、他路線の維持・拡充等に充当する。



路線の移譲などにより事業者間の競合を解消

待ち時間の平準化による利便性の維持・向上

需要と供給のバランスが取れた運行本数に調整したのち、だんご状態や前後便の間隔が長いダイヤの調整による待ち時間の平準化を行い、利用者利便の維持・向上を図る。



■最適化の対象路線

(1) 共同経営計画第1版（令和3年4月実施予定）

①旧3号線、②川尻市道、③産業道路・国体道路、④旧57号線の4方面の路線

(2) 共同経営計画第2版（令和4年4月以降実施予定）

電車通り（路線バスと熊本市電との重複区間）

※必要に応じて、「地域公共交通利便増進事業」の活用を検討する。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
交通事業者	第1版実施				
	検討	第2版実施			

※「(2) 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築」に掲げる施策の検討・実施に対しては、その取組を推進するため、県としても必要な支援を検討する。

② 利便性向上のための新たな運賃施策の導入

概要

路線バスの利便性向上に資する、新たな運賃サービスとして、共通定期券やエリア均一運賃等の導入を検討・実施する。

具体的な内容

■共通定期券

複数のバス事業者が運行している区間において、特定の事業者が運行するバスだけでなく、すべての事業者のバスで利用できる定期券

■エリア均一運賃

一定のエリア内で、1乗車当たりの運賃を定額とするような運賃体系

※その他いくつかのサービスについて比較・検討を行い、利便性向上に資するものを実施。



※必要に応じて「地域公共交通利便増進事業」の活用を検討する。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
交通事業者	検討	実施			

※「(2) 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築」に掲げる施策の検討・実施に対しては、その取組を推進するため、県としても必要な支援を検討する。

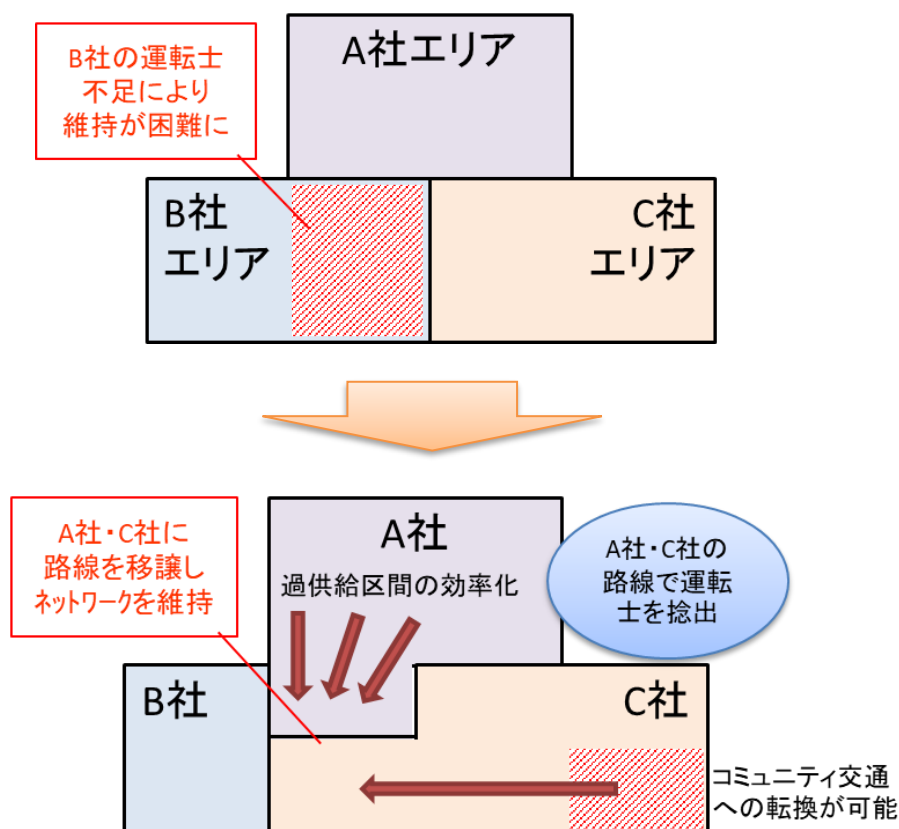
③ 事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置

概要

各バス事業者の既存の運行エリアにとらわれず、共同経営を行う5事業者間で柔軟に路線移譲等を行うなど、全体最適の視点で経営資源（運転士・車両）を配置する。

具体的な内容

■経営資源の再配置のイメージ



※必要に応じて「地域公共交通利便増進事業」の活用を検討する。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
交通事業者	不断に検討・実施				

※「(2) 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築」に掲げる施策の検討・実施に対しては、その取組を推進するため、県としても必要な支援を検討する。

(3) 鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上

① 被災鉄道路線の復旧・復興

概要

平成 28 年熊本地震で被災した南阿蘇鉄道、令和 2 年 7 月豪雨で被災したくま川鉄道、JR 肥薩線の 3 路線について、鉄道事業者と県及び関係市町村が連携し、一日も早い全線復旧に向けて取り組むとともに、復旧後の鉄道の利活用についても連携して検討する。

具体的な内容

■南阿蘇鉄道

- ・ 令和 5 年度の全線復旧に向けた、災害復旧事業の着実な実施
- ・ 災害復旧事業完了後の上下分離実施に向けた準備（（一社）南阿蘇鉄道管理機構（仮称）の設立、鉄道事業再構築事業実施計画の策定等）
- ・ 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画に基づく利用促進策その他取組の実施

■くま川鉄道

- ・ 災害復旧事業に関する方針の決定、事業の着手
- ・ 部分運行再開の検討・実施
- ・ 不通期間における代替交通手段の運行

■JR 肥薩線

- ・ 「球磨川流域治水プロジェクト」を踏まえた復旧方法の検討・協議
- ・ 不通期間における代替交通手段の運行

スケジュール

鉄道路線	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
南阿蘇鉄道	災害復旧事業実施 上下分離 全線復旧				
くま川鉄道	災害復旧事業の検討・実施 （※部分運行再開の検討・実施）				
JR 肥薩線	災害復旧事業の検討・実施				

② 空港アクセス鉄道の検討推進

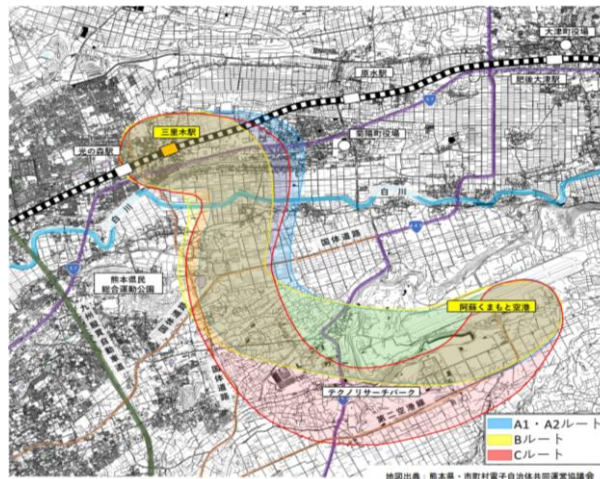
概要

熊本地震からの創造的復興の総仕上げとして、長年の課題である阿蘇くまもと空港へのアクセス改善を図るため、空港アクセス鉄道の検討を推進する。

具体的な内容

■空港アクセス改善の検討状況

「三里木駅」を起点駅とし、「県民総合運動公園」付近に中間駅を設け、阿蘇くまもと空港に至る3ルート4案を検討。



■事業化に向けた検討

継続調査の実施

- ・需要予測、費用便益分析の精度向上
- ・事業費の縮減に向けた、構造・工法の精査
- ・交通モード（BRTを含む）の比較検証

空港アクセス検討委員会の設置

- ・県民の一層の理解を得るため、有識者や経済界などからなる検討委員会を設置し、幅広く意見を聴きながら検討を進める。

財源の確保

- ・国に対し、整備費の1/3の財政支援等の特別な配慮を要望する。

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	事業化の検討				

③ 鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用

概要

鉄道の長期的な運行を確保するため、鉄道事業者独自の取組だけでなく、沿線自治体が鉄道事業者と連携し、地域に根差した利用促進活動や、鉄道以外の交通モードとの連携・役割分担など、地域における鉄道の利活用策を検討・実施する。

具体的な内容

■鉄道事業者と沿線自治体で構成する協議会による利用促進事業の実施

（参考事例）木次線利活用推進協議会

沿線地域・JR 西日本・住民団体などが実施主体となった、利用促進、地域振興などに関する事業を協議会で協議・決定。木次線遠足等利用促進事業、木次線利用促進実証事業などを展開。開業 100 周年や 80 年など、イベント的な取組みとなっていたことを、沿線住民も含めて木次線の利用促進と交流人口拡大に向けた沿線の活性化に向けた持続的な活動へと展開した。



出典：木次線利活用推進協議会ホームページ

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	不断に検討・実施				
市町村					
交通事業者					

(4) 交通モード間の連絡性の強化

① 交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備

概要

交通モード間（鉄軌道とバス、バスとコミュニティ交通、航路と路線バス等）のスムーズな乗継を可能にし、地域住民だけでなく観光客の公共交通利用も促進することでネットワーク全体としての持続可能性を高めるため、ダイヤの調整や乗継環境の整備等の連絡性の向上を行う。

具体的な内容

■交通モード間のダイヤの調整、乗継環境の整備

（参考事例）ＪＲ九州日豊本線 下曽根駅

ＪＲ日豊本線 下曽根駅周辺までのバスアクセス向上や列車・バス相互の情報案内の強化、待ち合い環境の充実等を通じて、ストレスなくスムーズに乗り継げる環境が整備されている。

下曽根駅に結節するすべてのバスにおいて、極力列車の時刻に合わせたダイヤ調整を行った。また、駅構内におけるバス案内モニターの設置や、バス車内の運賃表示モニター上で列車時刻の案内を行うなど、相互の情報案内の強化が図られた。また、期間限定で、ＩＣカード利用時に相互にポイント付与サービスが実施された。



実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
市町村					
交通事業者					

不断に検討・実施

概要
交通モード間（鉄軌道とバス、バスとコミュニティ交通、航路と路線バス等）のスムーズな乗継を可能にし、地域住民だけでなく観光客の公共交通利用も促進することでネットワーク全体としての持続可能性を高めるため、経路検索や乗継時刻の情報等を一元的に発信できる仕組みの整備を促進する。

■GTFS-JP データの整備

■コミュニティ交通と路線バスの乗継時刻表

[illegible]

出典:美里町ホームページ

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
市町村					
交通事業者					

③ 交通モード間をまたいだ運賃施策の導入

概要

交通モード間（鉄軌道とバス、バスとコミュニティ交通、航路と路線バス等）のスムーズな乗継を可能にし、地域住民だけでなく観光客の公共交通利用も促進することでネットワーク全体としての持続可能性を高めるため、乗継割引運賃や多モード間の一体的な運賃体系導入に向け、事業者間の連携を促進する。

具体的な内容

■交通モードをまたいだ割引運賃施策

(参考事例)わくわく1day パス

熊本市電、熊本電気鉄道（電車）、各社路線バス（一部のコミュニティバス）が乗り
放題となる 1 日乗車券



出典:九州産交バスホームページ

(参考事例)美里バス利用者のタクシー割引

コミュニティバスを利用すると、主要バス停間のタクシー乗車が1回当たり200円となるサービス。



出典:美里町ホームページ

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
市町村	不断に検討・実施				
交通事業者					

(5) 地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入

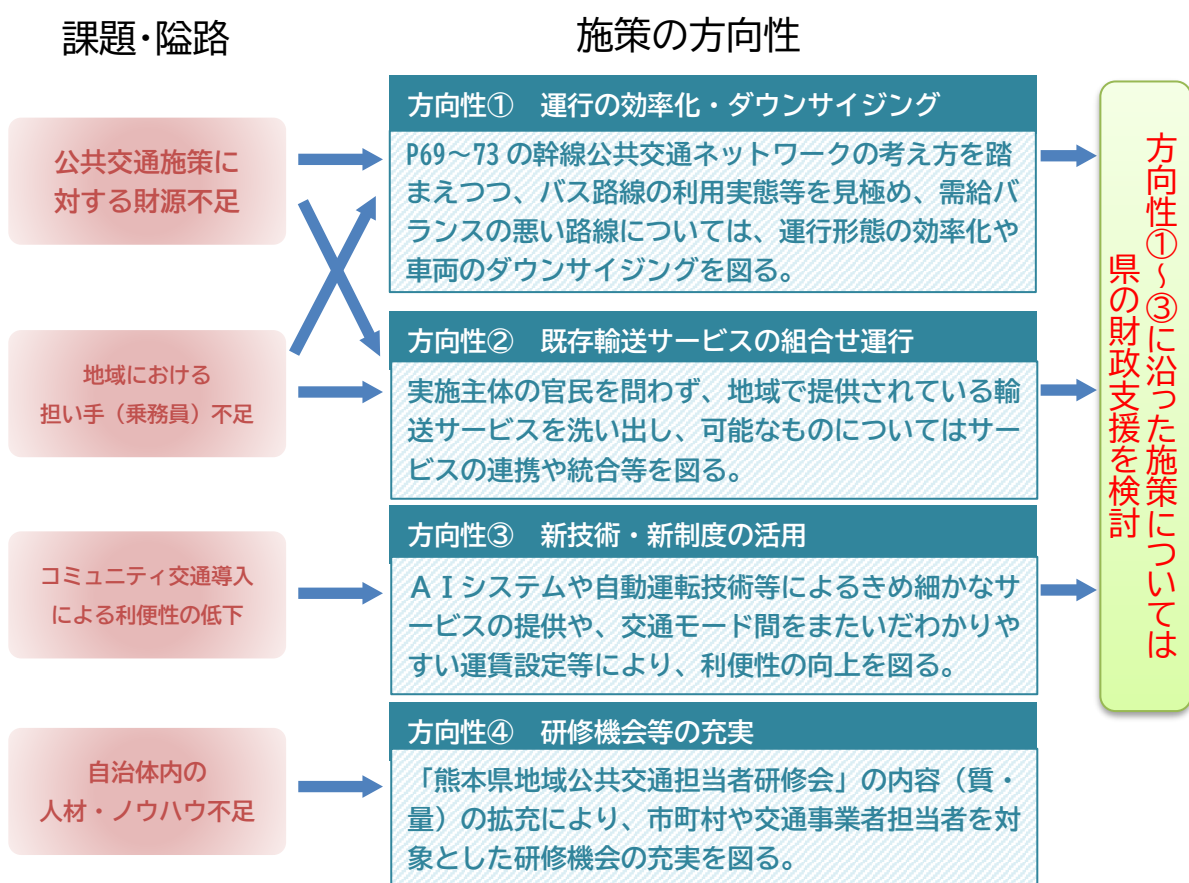
① コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定

概要

計画の目標である「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」に向けて、コミュニティ交通施策の検討・実施主体である市町村が抱える課題・隘路等を踏まえ、施策の方向性を示す指針を定める。

具体的な内容

【コミュニティ交通の充実に向けた指針】（P75 の再掲）



実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	★ 必要に応じて見直しを検討 （※協議会の場において関係者で協議を行いながら検討）				

② 需給バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング

概要

幹線公共交通ネットワークの考え方を踏まえつつ、バス路線の利用実態等を見極め、需給バランスの悪い路線については、沿線市町村が連携して運行形態の効率化や車両のダウンサイジングを図る。

具体的な内容

■運行形態の効率化・ダウンサイジング

- ・ 幹線公共交通ネットワークの考え方を踏まえつつ、おおむね1日当たりの輸送量9人未満のバス路線を目安に、運行形態の効率化やダウンサイジング（コミュニティ交通への転換）を検討する。

※ただし、ピーク時間帯には多くの人数が利用しているなど、一部の便をバスで残す必要がある場合も考えられるため、利用実態を丁寧に見極めることが必要。

■複数市町村によるコミュニティ交通の共同運行

- ・ 複数市町村にまたがるバス路線の効率化・ダウンサイジング等を検討する場合、沿線の市町村どうしが共同でコミュニティ交通を運行することで、より効率的かつ利便性の高いサービスを提供することが可能になる場合がある。

（参考事例：愛知県北設楽郡地域）

平成21年度より3町村共同で公共交通の運営について協議を開始。3町村個別のコミュニティバスを再編し、各自治体の役割分担により、複数の自治体にまたがる基幹バスを運行。広報や利用促進の取組みも3町村で共同して実施しており、実施施策に応じて3町村の協議会や、各町村役場で役割分担を行っている。

実施内容	停留所整備	経路・ダイヤ設定	車両・運転手確保	運行
1)北設楽郡と郡外とを結ぶ路線を運行	⑦田口新城線（新城市～設楽町）	豊鉄バス		
2)北設楽郡内の町村間を結ぶ路線を運行	④稲武線（設楽町～豊田市稲武）	北設楽郡公共交通活性化協議会	設楽町	
3)各町村の拠点間を結ぶ路線を運行	①東栄設楽線、②豊根東栄線、⑤豊根設楽線		設楽町、東栄町、豊根村	
	③東栄線（東栄駅～本郷）		東栄町	
	⑥津具線（田口～津具）		豊鉄バス	



出典：北設楽郡地域公共交通網形成計画

出典：おでかけ北設ホームページ

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
市町村	検討・実施				

※施策の検討・実施を推進するため、県も必要な支援を検討。

③ 既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化

概要

実施主体の官民を問わず、地域で提供されている輸送サービスを洗い出し、可能なものについてはサービスの連携や統合等を図る。

具体的な内容

■地域で提供されている輸送サービス

民間交通事業者が提供する輸送サービス

路線バス、タクシー 等

市町村が提供する輸送サービス

コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス、福祉バス 等

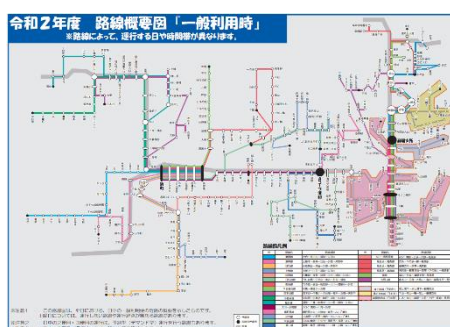
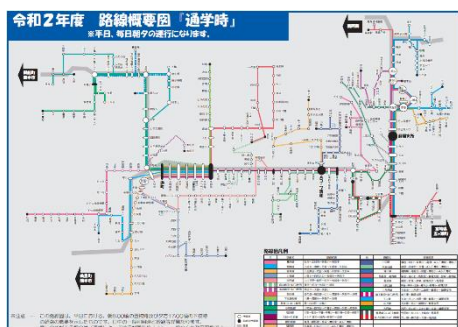
その他民間施設が提供する輸送サービス

病院の送迎バス、福祉施設の送迎バス、商業施設の送迎バス 等

→これらのサービスの連携や統合を図ることで、より効率的かつ利便性の高いサービスを提供することが可能になる場合がある。

(参考事例：山都町「山都ふれあいバス」)

通学時間帯は、スクールバス（その他時間帯と異なる路線網）に混乗可能。

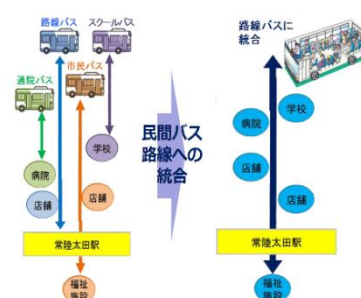


出典：山都町ホームページ

(参考事例：茨城県常陸太田市 通院バス等の民間バスへの統合事例)

路線バスと通院バス、市民バス等の路線が重複し、運転士や車両の面から非効率な輸送となっていた。

→路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合、併せて分かりやすい運賃体系に変更した。



出典：国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会」中間とりまとめ資料

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
市町村	検討・実施				

※施策の検討・実施を推進するため、県も必要な支援を検討。

④ 新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入

概要

AI システムや自動運転技術等によるきめ細かなサービスの提供や、交通モード間をまたいだわかりやすい運賃設定等により、利便性の向上を図る。

また、改正地域公共交通活性化再生法等のスキームを活用した自家用有償旅客運送や貨客混載の取組の推進により、過疎地域等における移動手段の確保を図る。

具体的な内容

■新たなモビリティ技術の活用

- ・ AI 技術を活用したデマンド型コミュニティ交通の運行
- ・ スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供
- ・ 交通モード間をまたいだわかりやすい運賃設定、予約・決済サービスの提供 等

(参考事例：荒尾市「おもやいタクシー」)

縮小する路線バス網やタクシーを補完する公共交通機関として、市域全域で利用できるフルデマンド交通システム「おもやいタクシー」を運行している。AI を活用し、状況に応じて相乗りすることで、柔軟で効率的な運行を実現している。市内で発電した電気を活用して電気自動車で運行している。

出典：荒尾市ホームページ



■新たな法制度の活用

- ・ 自家用有償旅客運送制度の活用（事業者協力型、観光ニーズへの対応）
- ・ 貨客混載の実施

(参考事例：産交バス・ヤマト運輸「客貨混載」(人吉市～五木村))



※令和2年7月豪雨により車両が被災したため、現在は休止中

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
市町村	検討・実施				

※施策の検討・実施を推進するため、県も必要な支援を検討。

⑤ コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実

概要

平成 29 年度から開催している、「熊本県地域公共交通担当者研修会」の内容（質・量）の拡充により、市町村や交通事業者担当者を対象とした研修機会の充実を図る。

具体的な内容

■熊本県地域公共交通担当者研修会の充実

平成 29 年度から年に 1 回開催している「熊本県地域公共交通担当者研修会」について、内容の拡充を検討・実施する。

- 質…市町村、交通事業者担当者のアンケート等を基に、興味・関心のあるテーマを設定
初任者向け、経験者向けの内容を分けての開催 等
- 量…研修会の開催数の増加、地域ブロック毎の分散開催、
運輸局や公共交通関係の各種団体等が開催する研修会等の熊本開催打診 等

（参考：令和元年度研修会プログラム）

- 基 調 講 演 『公共交通と観光の連携について』
大分大学 大井 尚司 教授
- 制 度 説 明 『九州運輸局（国土交通省）における最近の取り組みについて』
- 事 例 紹 介 『美里町のコミュニティ交通再編事例について』
『宇城市の公共交通利用促進活動について』
- グループワーク 『公共交通と観光の連携について考えよう』



実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	実施				

⑥ コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討

概要

県民のきめ細かな移動ニーズに対応し、地域の実情に応じた公共交通手段を確保するため、「コミュニティ交通の充実に向けた指針」に沿って、市町村が行うコミュニティ交通の導入・改善の取組に対して、県の財政支援を検討する。

具体的な内容

■財政支援のイメージ

※本計画策定時点でのイメージであり、今後市町村や交通事業者との協議を行いながら、制度の詳細を検討していくことが必要。

※そのため、令和3年度を検討期間とし、令和4年度予算からの導入を目指す。

支援を検討する施策の例

①運行の効率化・ダウンサイジング（P92 参照）

→例：路線バスからコミュニティ交通への転換、複数市町村での共同運行 等

②既存輸送サービスの組合せ運行（P93 参照）

→例：スクールバスと一般客の混乗、民間の輸送サービスとの連携 等

③新技術・新制度の活用（P94 参照）

→例：AI 技術を活用したデマンド型乗合タクシー、貨客混載の取組 等

⇒このような取組の導入に係る車両、システム等の調達や実証実験に要する経費等を支援

実施主体とスケジュール

実施主体	スケジュール				
	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
熊本県	検討	導入			

計画の基本的な方針

社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開
～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～

目指すべき将来像

「新しいくまもと」の創造に
資する県内各地域の実情に
応じた公共交通網の構築

計画の目標

計画の目標① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通(鉄軌道・路線バス等)について、その役割を明確に定義した上で、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。

数値指標・目標値(目標①の達成を測る指標)

幹線公共交通利用者数の維持

指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員

■目標値 26,737千人/年以上 (現状値 26,737千人/年)

指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員

■目標値 3,813千人/年以上 (現状値 3,611千人/年)

利用者一人当たりの行政負担額の縮減

指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額

■目標値 113円/人以下 (現状値 113円/人)

幹線公共交通の収益性の向上

指標Ⅲ：路線バスの収支率

■目標値 63.9%以上 (現状値 63.9%)

指標Ⅳ：鉄道の収支率

■目標値 71.2%以上 (現状値 71.2%)

広域での地域公共交通計画数の増加

指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数

■目標値 7以上 (現状値 3)

計画の目標② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実を図る。

数値指標・目標値(目標②の達成を測る指標)

コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進

指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数

■目標値 45市町村

コミュニティ交通利用者数の増加

指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数

■目標値 694千人以上 (現状値 694千人)

数値指標・目標値(目標①・②の達成を測る共通指標)

公共交通に対する県民満足度の向上

指標Ⅸ：県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度

■目標値 25.0%以上 (現状値 -)

目標を達成するための施策・事業

幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備

幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定

県

複数市町村にまたがる広域での検討の推進

県

市町村

事業者

幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し

県

市町村

共同経営による“あるべきバス路線網”の構築

複数事業者による重複区間の最適化

事業者

利便性向上のための新たな運賃施策の導入

事業者

事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置

事業者

鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上

被災鉄道路線の復旧・復興

県

市町村

事業者

空港アクセス鉄道の検討推進

県

鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用

県

市町村

事業者

交通モード間の連絡性の強化

交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備

市町村

事業者

シームレスな乗継を可能にする情報提供

市町村

事業者

交通モード間をまたいだ運賃施策の導入

市町村

事業者

地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入

コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定

県

需給バランスを考慮した運行の効率化・ダウンサイジング

市町村

事業者

既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化

市町村

事業者

新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入

市町村

事業者

コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実

県

コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討

県