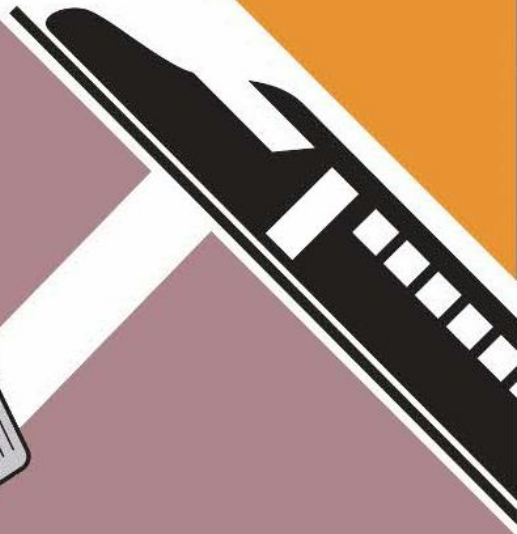


熊本県 地域公共交通計画

概要版



令和8年3月

熊本県

© 2010 熊本県くまモン

1 計画策定の背景と概要

(1) 背景

現代社会において、通勤・通学、通院、買い物等の日常生活は移動を前提としており、自家用車の利用が困難な子ども、高齢者、障がい者、免許を持たない人などのいわゆる「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。

しかしながら、公共交通のサービス提供を主として民間の交通事業者に依存してきた従来の構図のもとでは、自家用車の普及や人口減少に伴う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。

こうした状況を打開し、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。

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、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。

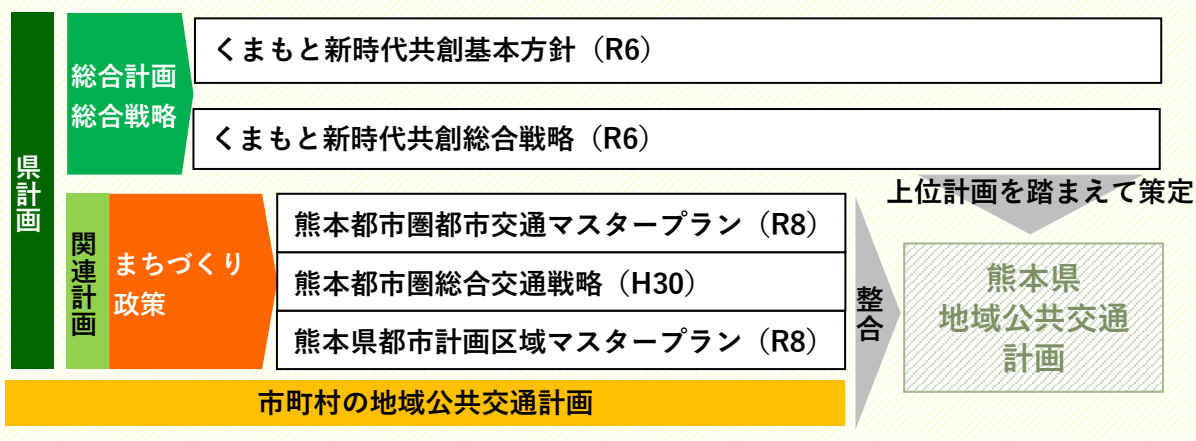
(2) 本計画の概要

本計画は、熊本県全域を対象区域とする。

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年とする。

(3) 計画の位置付け

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」、「くまもと新時代共創総合戦略」及び県の関連計画を踏まえ策定する。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。



(4) 熊本県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。

2 計画の基本的な方針と目標

(1) 将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿

本計画では、「くまもと新時代共創基本方針」及び「くまもと新時代共創総合戦略」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する。

その上で、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

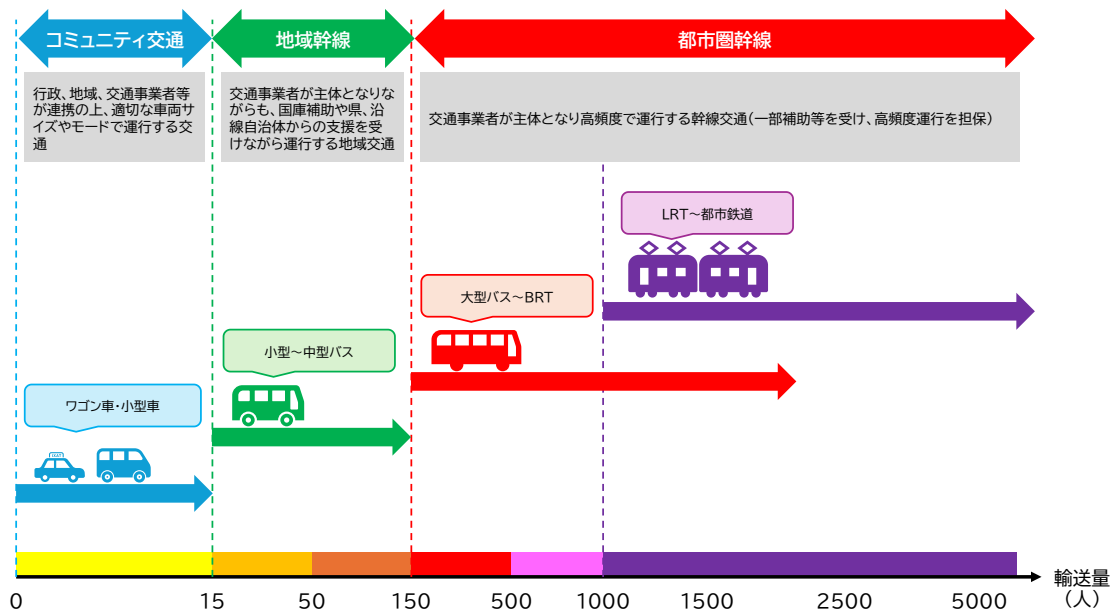
交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、
マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なく
アクセスできる社会

(2) 計画の目標

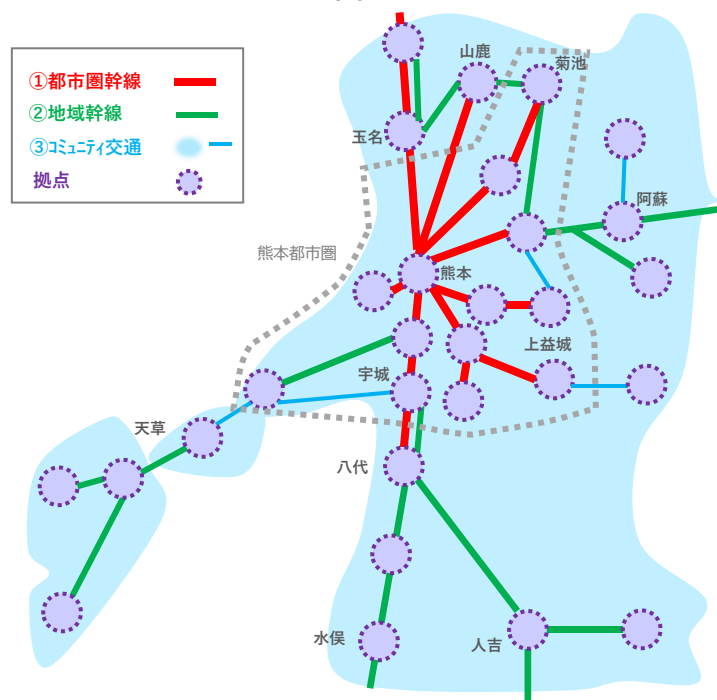
■ 幹線とコミュニティ交通の分類の定義

県内の公共交通ネットワークについて、連絡する拠点の性質や拠点間の輸送規模に基づき、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。都市圏幹線は熊本都市圏内における高頻度な運行を確保し、地域幹線は複数の市町村間の往来に不自由ない水準かつ持続性に配慮した運行を確保する。コミュニティ交通は、比較的小規模かつ分散的な需要に対応し、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。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つつ、県内広域を公共交通でカバーすることとする。

■ 3 類型の考え方

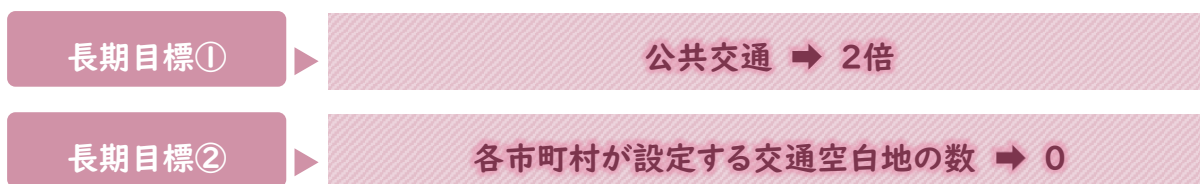


■ 3 類型の公共交通ネットワーク イメージ図



■長期的（10年後）に目指す目標

本計画は、今後5年間を計画期間として設定することとしているが、上位・関連計画において5年を超える時間軸で本県の地域公共交通のあり方を指し示す指標が設定されており、それらとの整合を図る観点や、将来的に進展する人口減少の影響に継続的に対応する観点から、まず本計画を通じて長期的（10年後）に達成を目指す目標として、以下のとおり公共交通分担率・利用者数「2倍」及び交通空白地の数「0」の2つを設定することとする。



■本計画において目指す目標

前項の10年後を見据えた長期目標について、本計画の計画期間である5年間に落とし込む形で、目指す具体の目標を設定する。

目指す社会の実現に向けては、路線廃止や減便に歯止めをかけ、公共交通の利便性を引き上げるによりマイカーからの転換を図っていく必要があることから、供給力に着目することとし、交通事業者や利用者をはじめとした住民の方々にもイメージしやすいサービス水準によりその目標を定めることとする。



■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 ⁺	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 ⁺ 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い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転換を促すべく、連携して公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組む。

計画目標②

地域幹線が目指すサービス水準

■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転換を促すべく、連携して公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組む。

■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	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	○	○	○	○
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	—	—	—	—

■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		

■コミュニティ交通の主なパターンとサービス水準



(3) 計画の基本的な方針

本計画では、計画目標の実現に向け、3つの基本方針を設定する。

1つ目が、「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。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つ目が、「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つ目が、「公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保」である。上記2つの方針を具体化し、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
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	
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
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	
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
JR肥薩線の復旧・復興の推進	県、市町村、交通事業者
JR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
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	
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

4 計画の推進方法と達成状況の評価

(1) 計画の達成状況の評価する数値指標 (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。

■計画期間における数値指標

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 の利用者数	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
鉄軌道と路線バスの運転士数 (※1)		914 人	1,045 人	1,095 人
鉄軌道、路線バス、コミュニティ交通に 対する公的資金投入額 (※2)		約 71 億円/年	約 549 億円/5 年	
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
公共交通に対する県民満足度		18.6%	24%	26%

(※1) 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転換を促すべく、連携して公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組む。

(※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。

(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。



熊本県