熊本県地域公共交通計画

資料編

令和８年３月

熊本県

© 2010 熊本県くまモン

― 目　次 ―

1　計画の位置付け 1

1-1　上位計画、関連計画等の整理 1

1-2　計画の区域 8

2　地域の概況 9

2-1　地勢・地理 9

2-2　社会状況 12

（1）　人口動態 12

（2）　移動特性 16

（3）　運転免許保有・返納の状況 18

3　地域公共交通の現状 19

3-1　県内全体の公共交通ネットワークの概況 19

3-2　各交通モードの現状 24

（1）　路線バス 24

（2）　高速・快速バス 32

（3）　鉄道・軌道 34

（4）　タクシー 42

（5）　航路 43

（6）　航空路 44

4　地域公共交通をとりまく現状と課題 45

4-1　地域公共交通に関する地域別の概況 45

（1）　地域・社会情勢 45

（2）　公共交通の運行・利用状況 46

4-2　地域別の現状と課題 47

（1）　熊本地域 47

（2）　宇城地域 48

（3）　玉名地域 49

（4）　鹿本地域 50

（5）　菊池地域 51

（6）　阿蘇地域 52

（7）　上益城地域 53

（8）　八代地域 54

（9）　水俣・芦北地域 55

（１０）球磨地域 56

（１１）天草地域 57

4-3　公共交通に関する住民アンケート調査 58

（1）　回答者の属性 58

（2）　移動実態等 60

（3）　公共交通への転換に対する考え 62

（4）　公共交通に対する意見 63

（5）　地域別の移動実態等 65

5　市町村による地域公共交通施策の現状 66

5-1　コミュニティ交通の導入状況 66

5-2　地域公共交通計画の策定状況 67

1 計画の位置付け

1-1 上位計画、関連計画等の整理

令和 7 年度に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。）は、上位計画である『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』並びに『熊本都市圏都市交通マスタープラン』等の県の関連計画のほか、県内各市町村における地域公共交通計画とも内容の整合を図り策定するものとする。

計画名	内容（関連部分抜粋）
くまもと新時代 共創基本方針	1　こどもたちが笑顔で育つ熊本 【取組みの方向性】 • 家庭や子育てに夢を持ち、子育てに伴う喜びを実感できるよう、子育て世代の負担軽減や仕事との両立など、それぞれの希望に応じた結婚・妊娠・出産・子育てが安心してできる環境を整備していきます。 2　世界に開かれた活力あふれる熊本 【取組みの方向性】 • ビジネスや文化における国際交流を促進するとともに、多文化共生社会を実現します。 • 県民生活の利便性と県内産業の発展につながる交通利便性の向上に取り組みます。特に、熊本都市圏及びセミコンテクノパーク周辺の渋滞解消に向けて、関係市町村と一体となって、短期、中期、長期の施策を並行して推進します。 3　いつまでも続く豊かな熊本 【取組みの方向性】 • 県内各地域の魅力を効果的に発信し、県外からの移住定住や関係人口の創出を推進します。 • 県内各地域の特長と課題を踏まえ、県と市町村が連携して地域の未来像を描き、その実現に向けて施策を推進します。
くまもと新時代 共創総合戦略	1　こどもたちが笑顔で育つ熊本 施策 2　家庭や子育てに夢を持てる社会づくり ②　家庭のニーズに応じた子育て支援 • 熊本市で実証中のこどもの習い事への送り迎えをする乗り合わせのＡＩデマンドタクシーの動向を注視しつつ、放課後のこどもの交通手段の確保を図るなど、子育て世代における育児と仕事の両立を支援します。

2　世界に開かれた活力あふれる熊本

施策２　世界に伍する産業拠点熊本の創出

①　半導体を中心とした新たな産業基盤の構築

- 熊本市中心部から空港間の脆弱なアクセス改善に加え、半導体関連産業の集積地域における企業活動や交通の円滑化に不可欠なインフラとして、空港アクセス鉄道の整備を推進するとともに、沿線人口の増加に伴い朝夕の通勤、通学時間帯での混雑が常態化している JR 豊肥本線の輸送力強化を JR 九州と連携して推進します。

施策４　スポーツ、観光、文化芸術の進行

②　観光振興

- 空港や駅、バスターミナル等交通結節点における案内の多言語化、キャッシュレス決済サービスの導入など訪日外国人旅行者の利便性を高める取組みを推進します。
- 素晴らしい草原や火山の景観を有し、国内外の観光客から高い人気を誇る観光地・阿蘇をモデル地域として、車以外での周遊を促進するため、観光 MaaS(観光地を巡る様々な移動手段 の検索・予約・決済等をワンストップで提供するサービス)の構築を進めるとともに、JR 豊肥本線や南阿蘇鉄道のダイヤの充実、バス路線の再編・充実等、交通アクセスの改善を図ります。また、阿蘇地域における観光 MaaS の取組みの成果を踏まえ、県内各地域への展開を推進します。
- 生活・観光アクセスに資する、観光列車、航路等の維持・発展を図るとともに、定期観光バス・周遊バス・乗合タクシー・自動運転車両の導入など、観光 MaaS の基盤を整備し、より多くの観光客が快適に周遊できるフィーダーアクセス(二次交通網)の充実を図ります。

施策５　交通の利便性向上

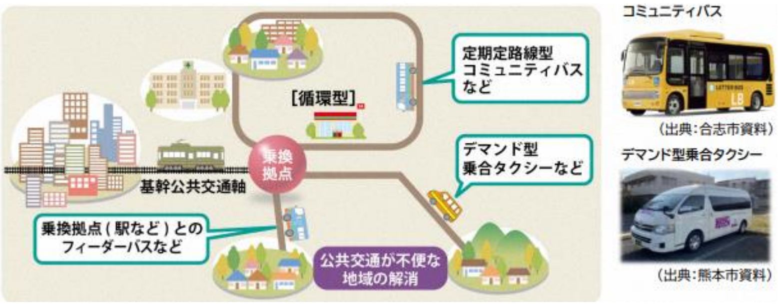
①　交通渋滞解消

- 熊本都市圏の渋滞解消を図るために設置した「熊本県渋滞解消推進本部」において、庁内関 係部局が一体となり、都市圏の市町村や関係機関と連携の上、「自動車1割削減、渋滞半減、公共交通２倍」をキーワードに、道路や公共交通におけるハード・ソフトの課題解決に向けた対策を迅速かつ強力に推進します。

②　交通体系の見直し

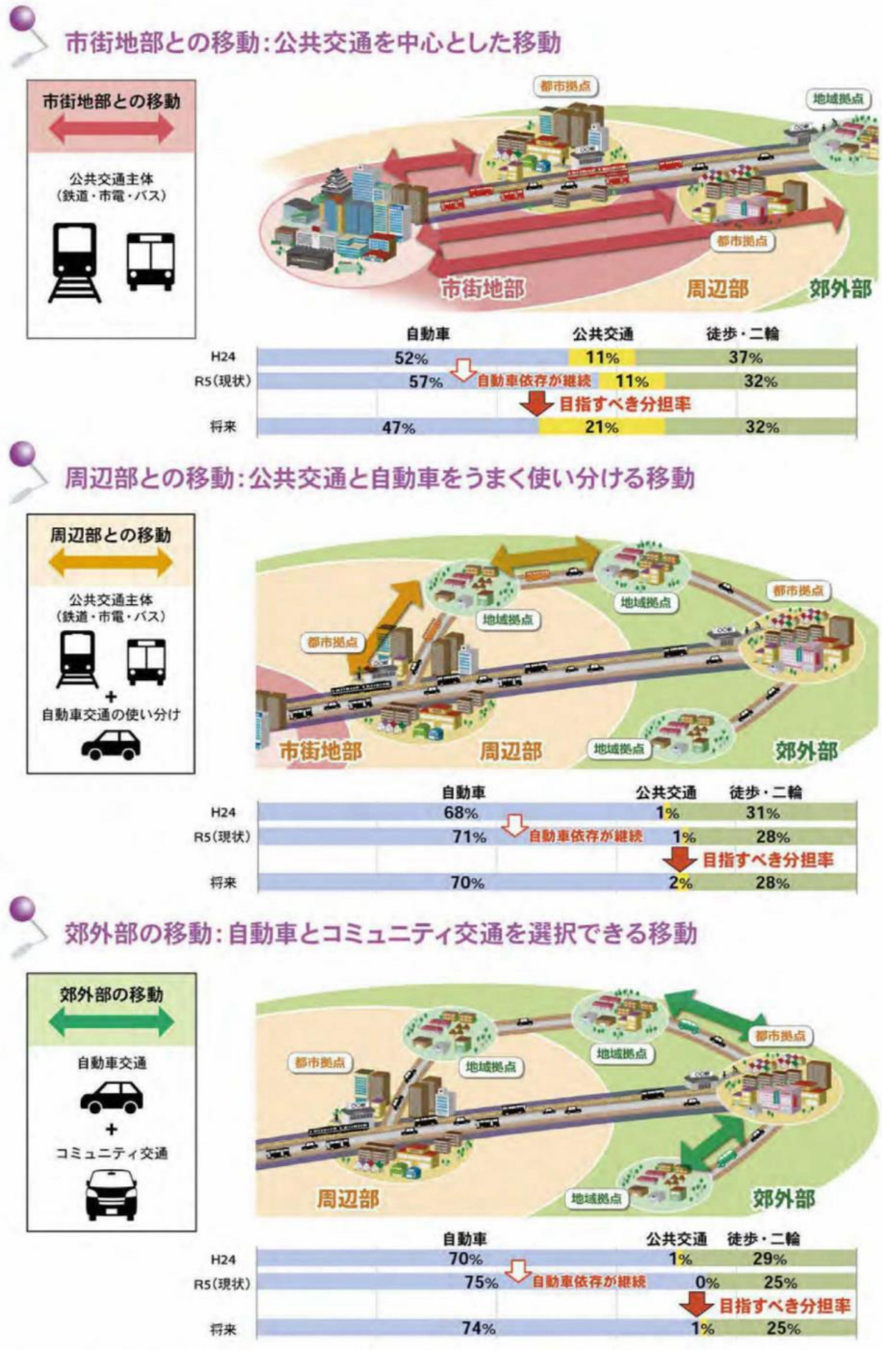
- 過度な自家用車依存から脱却するための意識改革を県庁が先頭に立って進め、鉄軌道・バス・ タクシー・自転車・徒歩など様々な手段を組み合わせて活用する観点(モビリティ・マネジメント)で、熊本市等とも連携しながら、熊本都市圏の新たな公共交通体系の構築を実現します。

	• 鉄道・バス・市電・タクシーなど交通事業者の人材確保・処遇改善等の課題解決を図るため、持続可能な公共交通の経営体である「交通連合」の実現を目指し、路線の新設・再編や更なる経営の共同化を支援します。 ③ 熊本空港の活性化 • 熊本市中心部とのアクセス改善に加え、空港機能の強化や空港周辺地域の活性化につながる 空港アクセス鉄道整備の加速化を図ります。 3 いつまでも続く豊かな熊本 施策３ 魅力ある地域づくり ① 市町村との連携・地域特性を踏まえた地域振興 • 買い物困難者の食品・生活必需品へのアクセスを地域に応じた方法で支援します。 ② 地域における移動手段の確保 • 広域的・幹線的バス路線の維持を支援するとともに、それぞれの地域におけるコミュニティ バスや乗合タクシーなどのコミュニティ交通の新設・拡充を支援します。 • 人口減少地域においても、交通弱者をはじめ県民の多様な移動ニーズに対応するため、市町村における既存のコミュニティ交通のより効率的な運用や、新たな制度・モビリティ技術の活用等を支援し、地域の実情に応じた公共交通手段を確保します。 • 持続可能な地域公共交通の維持に向けて、バスの小型化・ＥＶ化・自動運転を推進します。 • 地域の移動手段であるとともに、観光にとっても欠かせない、第三セクター鉄道である南阿蘇鉄道、くま川鉄道及び肥薩おれんじ鉄道の通勤・通学の利便性向上や魅力的な観光商品造成を支援します。 • 生活・ビジネス・観光の移動手段であるとともに、地域医療の維持に欠かせない天草エアラインの安定運航を支援するとともに、空港施設をより安全に利用できるように機能を強化します。

計画名	内容（関連部分抜粋）
熊本都市圏都市交通マスタープラン	■公共交通の強化方針：連携強化 　熊本都市圏全体で移動しやすい環境を整備するため、バス路線網の再編やコミュニティ交通による空白地域への対応に取り組みながら、車両や運転士といった限られた輸送資源の効率化、再配分を実施します。併せて、運転士不足を補うための新技術の導入や、官民が連携した時差出勤の推進などの取組みを進め、これらを組み合わせて展開することで、誰もが利用しやすい交通ネットワークの構築を図ります。  ■公共交通の強化方針：持続可能な公共交通の確保 　定時性・速達性の向上を図るための走行環境整備（ハード施策）に加え、運転士や車両の確保に向けた経営環境の改善（ソフト施策）を支援します。 　運転士不足の解消に向けた具体的な人材確保策として、交通事業者が実施する免許の取得支援や採用・広報活動に要する経費等に対して支援を行い、事業者の採用力強化と人材の定着促進を後押しします。 　個々の交通事業者の取組みには限界があることを踏まえ、バス・鉄道・市電などの交通モードの垣根を超えた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である「交通/運輸連合」の創設に向けた検討を進め、公共交通の利便性や持続可能性の向上を目指します。 　さらに、自動運転技術やデジタル技術の活用を通じた効率的なサービス提供と利便性向上を図るとともに、ライドシェアの導入・活用を検討します。 ■ベストミックスの強化方針 　熊本都市圏においては、慢性的な交通渋滞や公共交通サービスの低下といった課題の改善に向け、地域ごとの交通特性に応じ公共交通と自動車交通を適切に選択することで、過度に自家用車に依存することなく、誰もが移動しやすい都市交通体系の最適化、いわゆるベストミックスを進めてきました。 　しかし、現状の地域ごとの交通手段分担率を見ると、市街地部(概ね外環状道路内となる 5km 圏）との移動では、この 10 年で自動車分担率が高くなり、周辺部・郊外部でも自動車への依存が続いています。また、熊本都市圏の渋滞は特に朝夕のピーク時間帯に集中していることも特徴です。 　現状、慢性的な交通渋滞や公共交通のサービス低下は依然として改善して

おらず、今後は、ベストミックスとして、スマートな交通手段の選択を更に推進していく必要があります。

　そのためには、地域ごとの交通特性をより細やかに分類するとともに、時間帯に応じた公共交通と自動車のスマートな交通手段の選択を推進することで、よりよい都市交通を実現していきます。



出典:H24・R5(現状)は各回熊本PT調査(上図の矢印に該当する各関連トリップを対象とした交通手段分担率)
将来はR5(現状)の第5回PT調査を基に、公共交通(バス・鉄道)のトリップ数を2倍とし、全て自動車から転換すると仮定した場合の推計結果

熊本県都市計画区域マスタープラン基本方針	３．主要な都市計画の決定の方針 ２）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 （１）交通施設の都市計画の決定の方針 ①　基本方針 本区域では、他都市圏と比べ自動車分担率が高く、自動車への依存が進行している。加えて、区域内外からの自動車交通の集中により、交通事故が多発するとともに、交通渋滞慢性化が依然として課題となっている。また、セミコンテクノパーク周辺を含む都市圏北東部では、半導体関連産業の集積などの急速な開発に伴い、新たな交通需要への対応が急務となっている。 これらに対応するため、道路施策と公共交通施策の連携を図りながら、交通ネットワークをエリア特性に応じて強化する。特に、交通渋滞対策として、ピーク時の交通対策を重点的・積極的に実施する。また、行政のみならず、民間企業等を含めた時差出勤の推進による交通量の分散や、テレワークや公共交通の利用促進による交通量の抑制などのソフト対策を推進する。このように、渋滞解消に向けた短期・中期・長期のハード・ソフト対策を効率的かつ段階的に進めていく。 また、各拠点間を結ぶ公共交通機関の利便性向上や定時性の確保等を促進することにより、安全で円滑な移動を確保し、広域的な交流を促進する持続可能な交通体系を整備する。 加えて、人口減少、少子高齢社会の進行に対応して、全ての人に安全でやさしい公共交通への質の向上を図るとともに、働き方改革やデジタル技術の活用により運転士不足等への対応を進めていく。 都市圏住民や来訪者にとって魅力ある都市へと発展させるため、今後の都市交通体系の整備にあたっては、以下の方針に基づき具体的な施策の展開を図る。 ア）広域交通体系整備の方針 道路、鉄道、路線バス等のネットワークを相互に補完し合う「一つの交通システム」として位置付け、広域的な都市レベルに即した交通体系の整備を推進する。その上で、自動車依存からの転換を図り、公共交通の再構築と多様な移動手段の確保･活用を進め､持続可能で利便性の高い交通体系の実現を目指す。 道路空間については、公共交通と自動車交通を一体的に捉え、都市構造や交通需要に応じて役割を分担しながら､将来の交通ネットワークを段階的に構築する。特に、強靱で信頼性の高い高規格道路の整備を推進し、広域交通の円滑化と災害時の緊急輸送機能を確保する。 鉄道については、広域的な移動需要に対応するネットワークの維持・強化を進め、駅周辺の交通結節機能を整備することで、バスや自動車との連携を強化する。路線バスについては、幹線道路網との連携を図り、地域間移動を支える

路線の再編・強化を推進し、高齢者や交通弱者にも配慮した持続可能な運行体系を構築する。

さらに、阿蘇くまもと空港、熊本港、熊本駅及び桜町バスターミナルは、広域交通と域内交通を結び付ける機能を有し、国内外からの移動需要に対応する拠点として重要な役割を果たしている。これらの施設の連携機能を強化し、乗換えの利便性を向上させることで、地域間交流や国際的な交通需要に対応可能な広域交通拠点としての機能を更に高める。

本方針に基づき、道路・鉄道・バス・空港・港湾を相互補完的に結び付けた広域交通体系を整備し、長期的な交通需要の変化に柔軟に対応できる計画を推進することで、平常時には効率的で快適な交通環境を提供し、災害時には迅速かつ確実な緊急輸送を可能とする交通基盤を確立する。

ウ）　公共交通体系の整備方針

自動車交通に依存した現在の交通体系では、増加、多様化する交通需要への対応が難しく、都市部における交通渋滞の深刻化や、移動に伴う所要時間の増加が課題となっている。また、こども、高齢者、障がい者や自動車運転免許を持たない人などは、都市機能サービスへのアクセスが制限され、日常生活に不便や制約を受けることが懸念される。

これらの課題解決に向けて、各拠点間を結ぶ公共交通機関の結節機能を強化するとともに、鉄軌道系交通の輸送力強化や運行頻度の改善、バス交通の利便性向上（バスロケーションシステムの活用など）を図る。さらに、新交通管理システムの導入拡大（渋滞情報の提供や信号制御の最適化などの機能充実）、パークアンドライドの拡充、鉄道駅周辺の駐輪場整備、電停の改良を推進する。これらの取組みにより、交通結節点としての機能を高め、公共交通機関の利用促進を通じて自動車への過度な依存を軽減し、渋滞緩和につなげる。

さらに、公共交通の拠点である熊本駅や阿蘇くまもと空港等へのアクセス性向上や、地域のニーズに応じた柔軟な公共交通の確保により、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を促進し、全ての人が円滑に移動できる社会の実現を目指す。

1-2　計画の区域

本計画は、熊本県全域を対象区域とする。また、各地域ブロックと市町村の分類は下表に記載のとおりとする。

地域 ブロック名	市町村名
熊本	熊本市
宇城	宇土市、宇城市、美里町
玉名	荒尾市、玉名市、玉東町、和水町、 南関町、長洲町
鹿本	山鹿市
菊池	菊池市、合志市、大津町、菊陽町
阿蘇	阿蘇市、南小国町、小国町、 産山村、高森町、南阿蘇村、西原村
上益城	御船町、嘉島町、益城町、 甲佐町、山都町
八代	八代市、氷川町
水俣・ 芦北	水俣市、芦北町、津奈木町
球磨	人吉市、錦町、あさぎり町、 多良木町、湯前町、水上村、 相良村、五木村、山江村、球磨村
天草	天草市、上天草市、苓北町

※地域ブロックは熊本県地域公共交通協議会の地域ブロック部会の区分

図　1-1　本計画の対象地域

2 地域の概況

2-1　地勢・地理

本県は九州の中央部に位置し、総面積は約 7,409 ㎢※で全国第 15 位、その約 6 割が森林で占められている。

北部は比較的緩やかな山地、東から南にかけては標高 1,000ｍ級の山々に囲まれており、北東部は世界有数のカルデラを持つ阿蘇山がそびえ、西部には平野部が広がる。北西部で熊本平野が有明海に、南西部で八代平野が八代海にそれぞれ面しており、その間から宇土半島が突き出し、天草五橋により天草諸島へと続いている。南東部には山地に囲まれた人吉盆地があり、九州山地を隔てて宮崎県と接している。

水系は、阿蘇を源とする菊池川・白川、九州山地を源とする緑川が有明海に、同じく九州山地に端を発する球磨川が八代海に、それぞれ注いでいる。

※ 令和 7 年全国都道府県市区町村別面積調による。

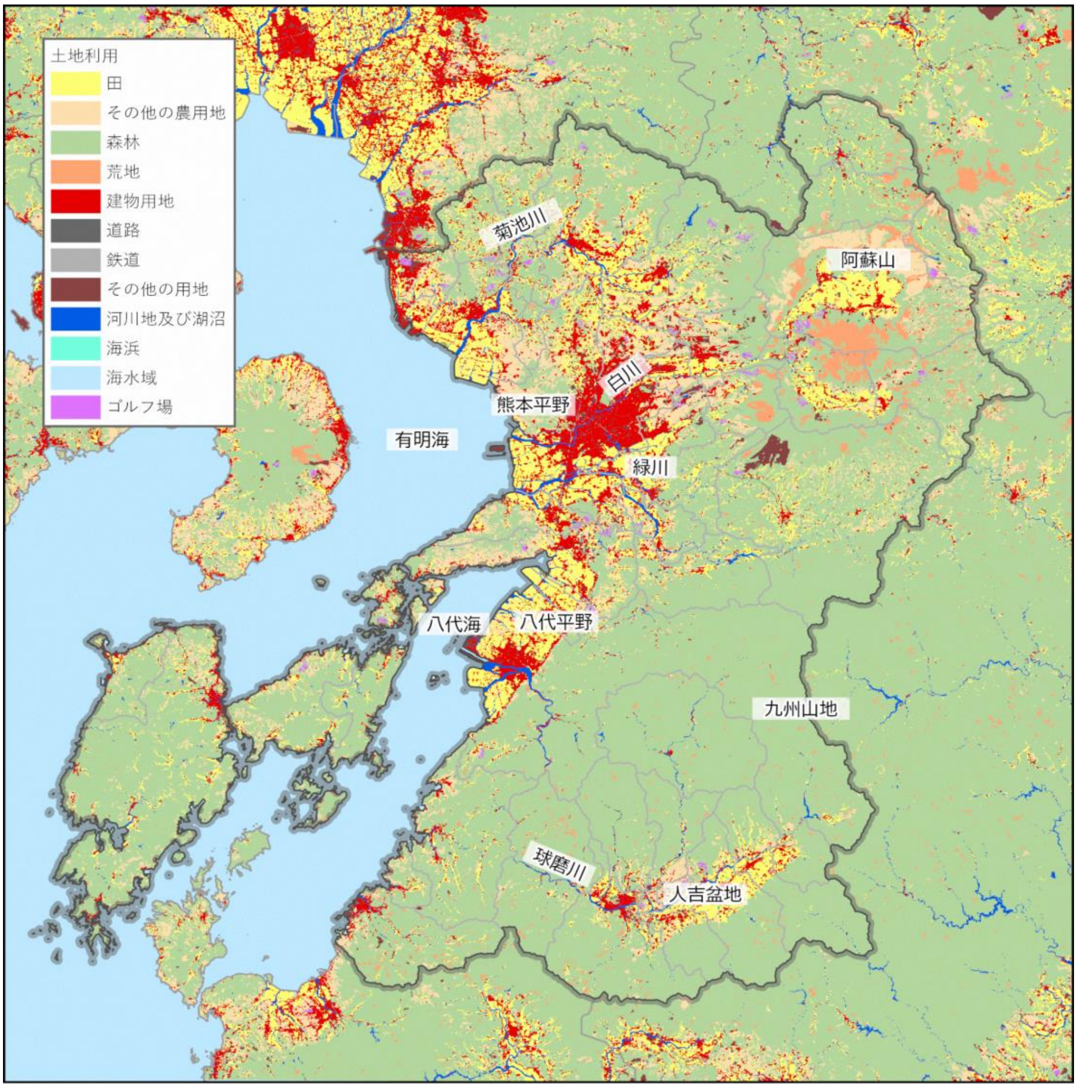


図 2-1　土地利用

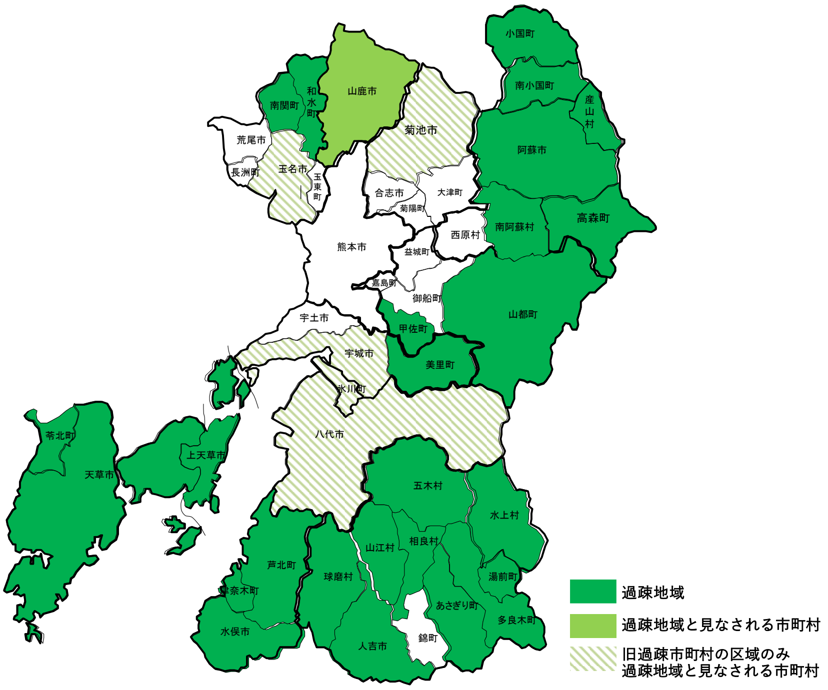
- 地域指定状況

県内各市町村の地域指定の状況は次のとおりである。

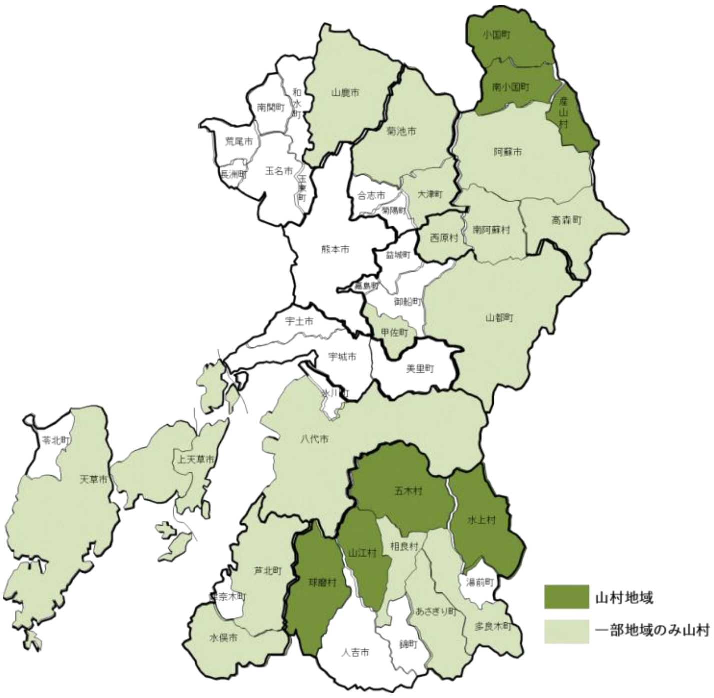
中山間地域を中心に、32 市町村が過疎地域に、24 市町村が山村地域に、2 市が離島地域に、5 市町が半島地域に指定されている。※

※「みなし地域」及び「一部地域」を含む。

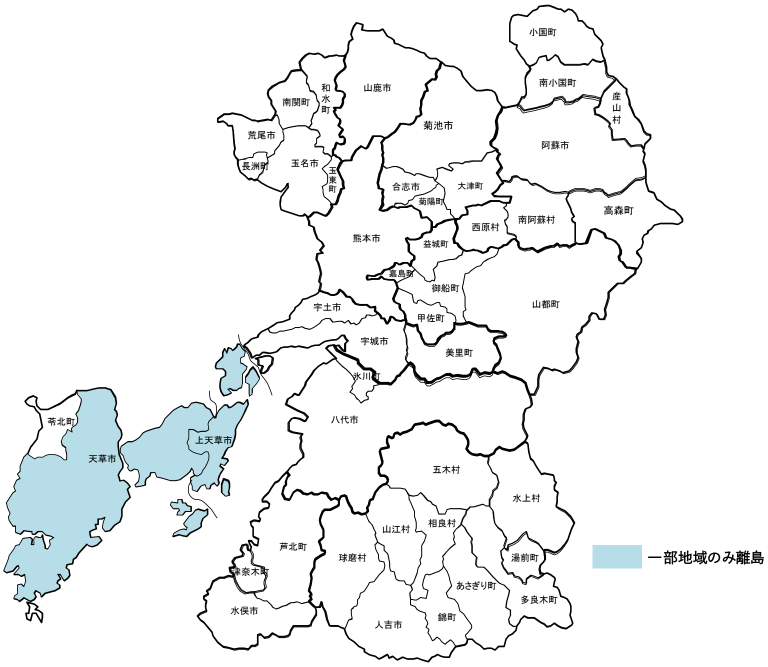
① 過疎地域



② 山村地域

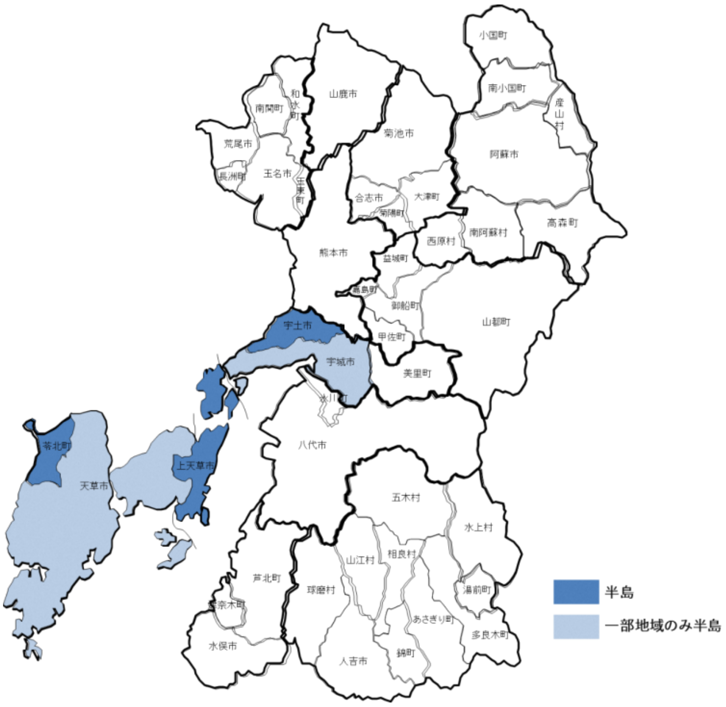


③ 離島地域



一部地域のみ離島
小国町
南小国町
産山村
阿蘇市
高森町
南阿蘇村
山鹿市
和水町
南関町
荒尾市
長洲町
玉名市
玉東町
菊池市
合志市
大津町
菊陽町
西原村
熊本市
益城町
嘉島町
御船町
山都町
宇土市
甲佐町
宇城市
美里町
氷川町
八代市
苓北町
天草市
上天草市
五木村
水上村
芦北町
球磨村
山江村
相良村
湯前町
津奈木町
あさぎり町
多良木町
水俣市
人吉市
錦町

④ 半島地域



半島
一部地域のみ半島
小国町
南小国町
産山村
阿蘇市
高森町
南阿蘇村
山鹿市
南関町
荒尾市
長洲町
玉名市
菊池市
合志市
大津町
西原村
熊本市
益城町
御船町
山都町
宇土市
甲佐町
宇城市
美里町
八代市
苓北町
天草市
上天草市
五木村
水上村
芦北町
球磨村
山江村
相良村
湯前町
あさぎり町
多良木町
水俣市
人吉市
錦町

2-2　社会状況

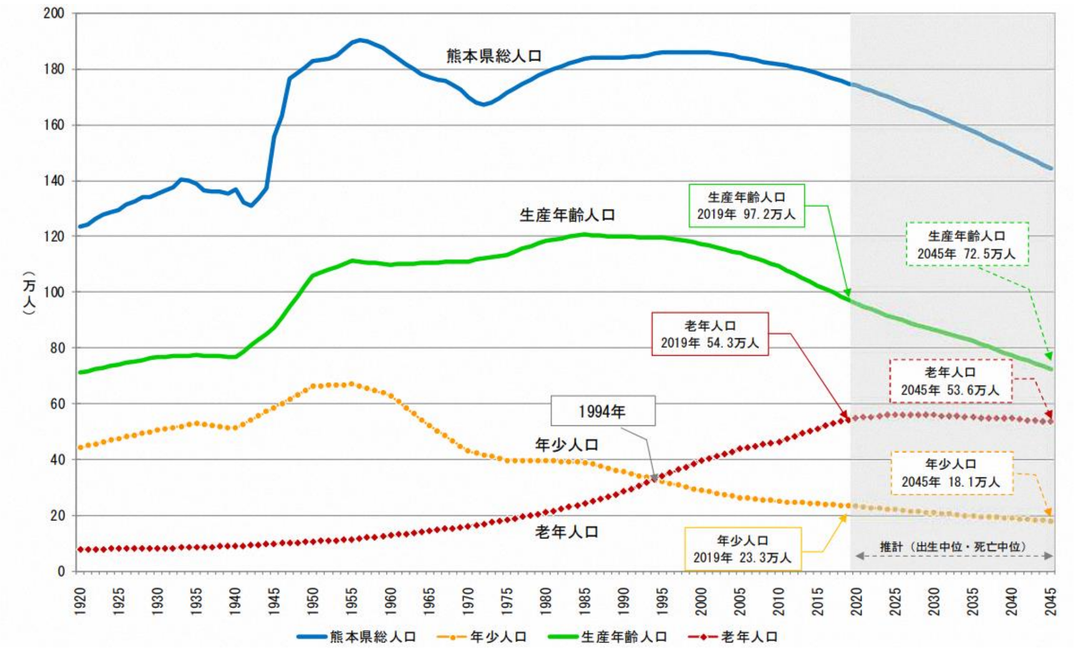
（1）　人口動態

本県の人口は、平成 10 年を境に減少傾向にあり、全国よりも約 10 年早く人口減少局面に突入し、令和 6 年 10 月 1 日時点で 169.6 万人※となっている。

年齢 3 区分別では、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）が減少し、老年人口（65 歳以上）は増加している。

この傾向は将来的にも続くことが想定され、「熊本県人口ビジョン（改訂版）」における本県の将来展望では、2045 年には総人口が 152.1 万人（国立社会保障・人口問題研究所の推計では 144.2 万人）となり、このうち約 3 人に 1 人が高齢者になると推計している。

※ 熊本県推計人口調査結果報告による。



出典：熊本県人口ビジョン

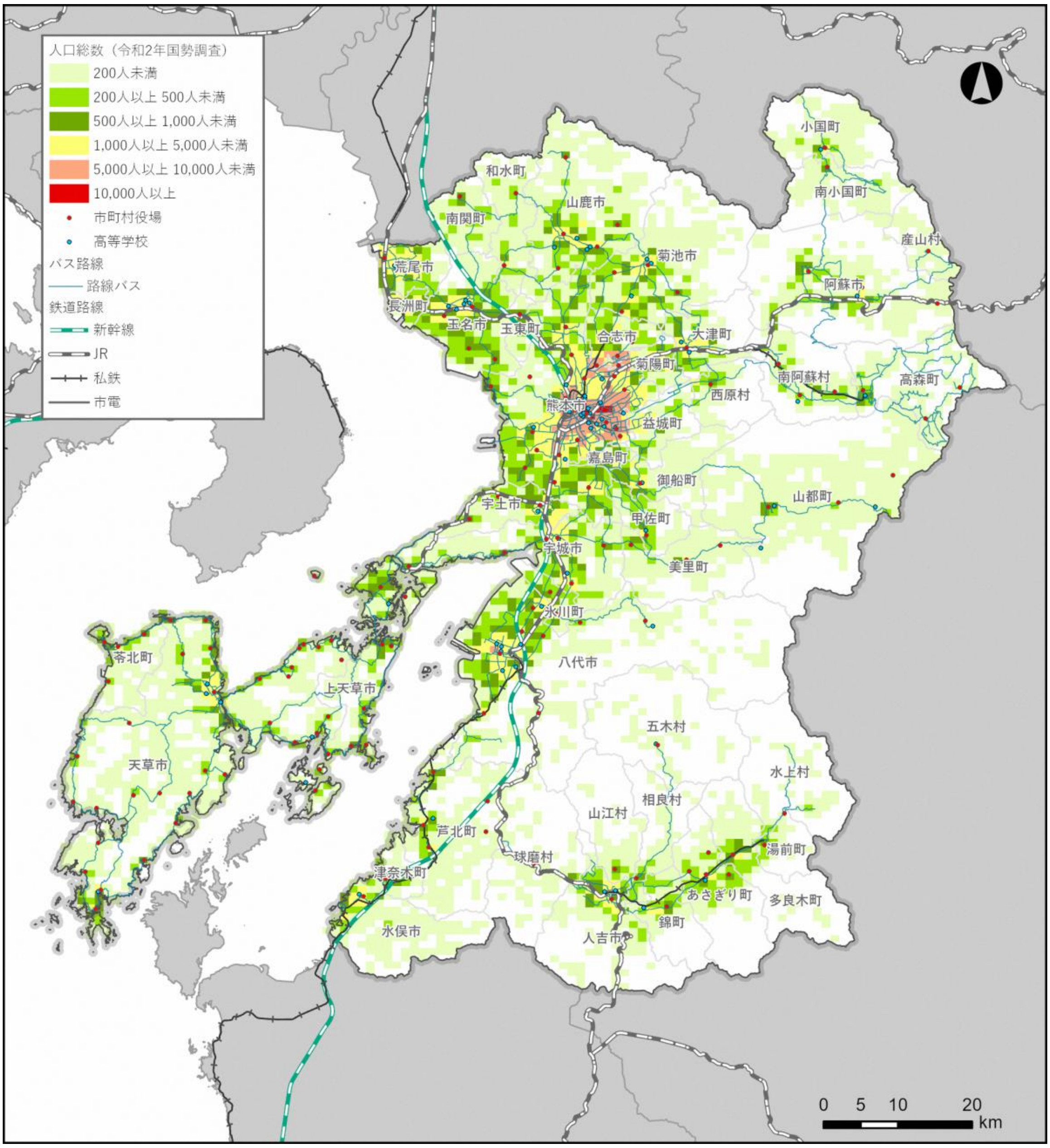
図　2-2 本県の人口動態

本県は、政令指定都市である熊本市をはじめ、14 の市、23 の町、8 の村の合計 45 市町村から構成されている。

人口の分布をみると、総人口の 4 割以上に当たる約 74 万人が熊本市に集中しており、同市を中心に合志市や菊陽町にも人口密度が高い地域の広がりが見られる。

それ以外の地域では、宇城市、荒尾市、玉名市、山鹿市、菊池市、大津町、八代市、水俣市、人吉市、天草市の中心部などで人口の集中が見られる。

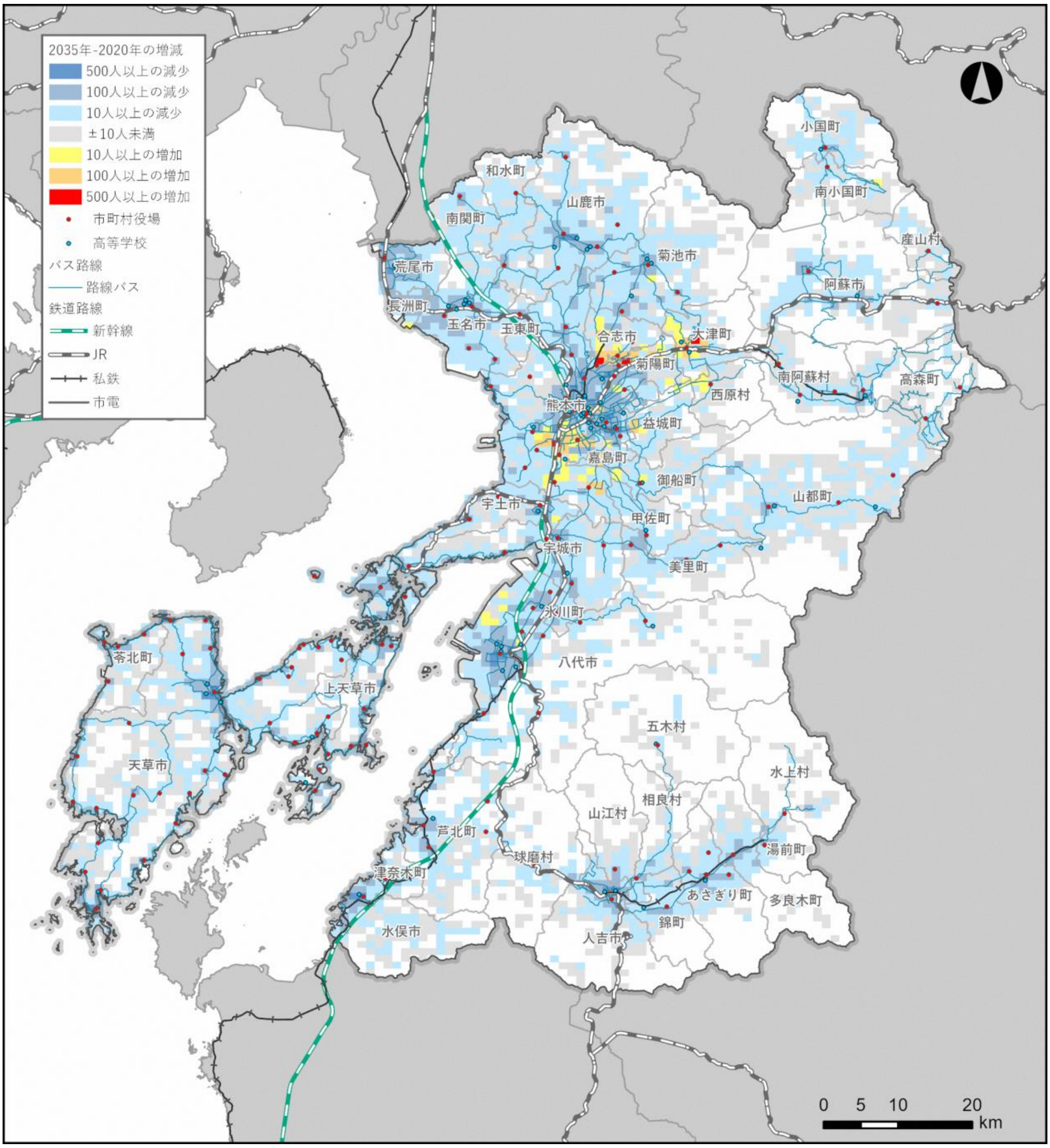
一方、多くの中山間地域では人口が希薄であり、半数以上の 32 市町村が過疎地域（いわゆる「みなし過疎」及び「一部過疎」含む）に指定されている。



出典：令和 2 年国勢調査

図 2-3 本県の人口分布

図　2-4 は、令和 2 年時点の人口に対する将来推計人口（令和 17 年時点）の増減を示したものである。熊本市中央区及び東区、合志市、大津町、菊陽町等において、人口増加が見込まれるほかは、県内のほとんどの地域で人口が減少する推計となっている。

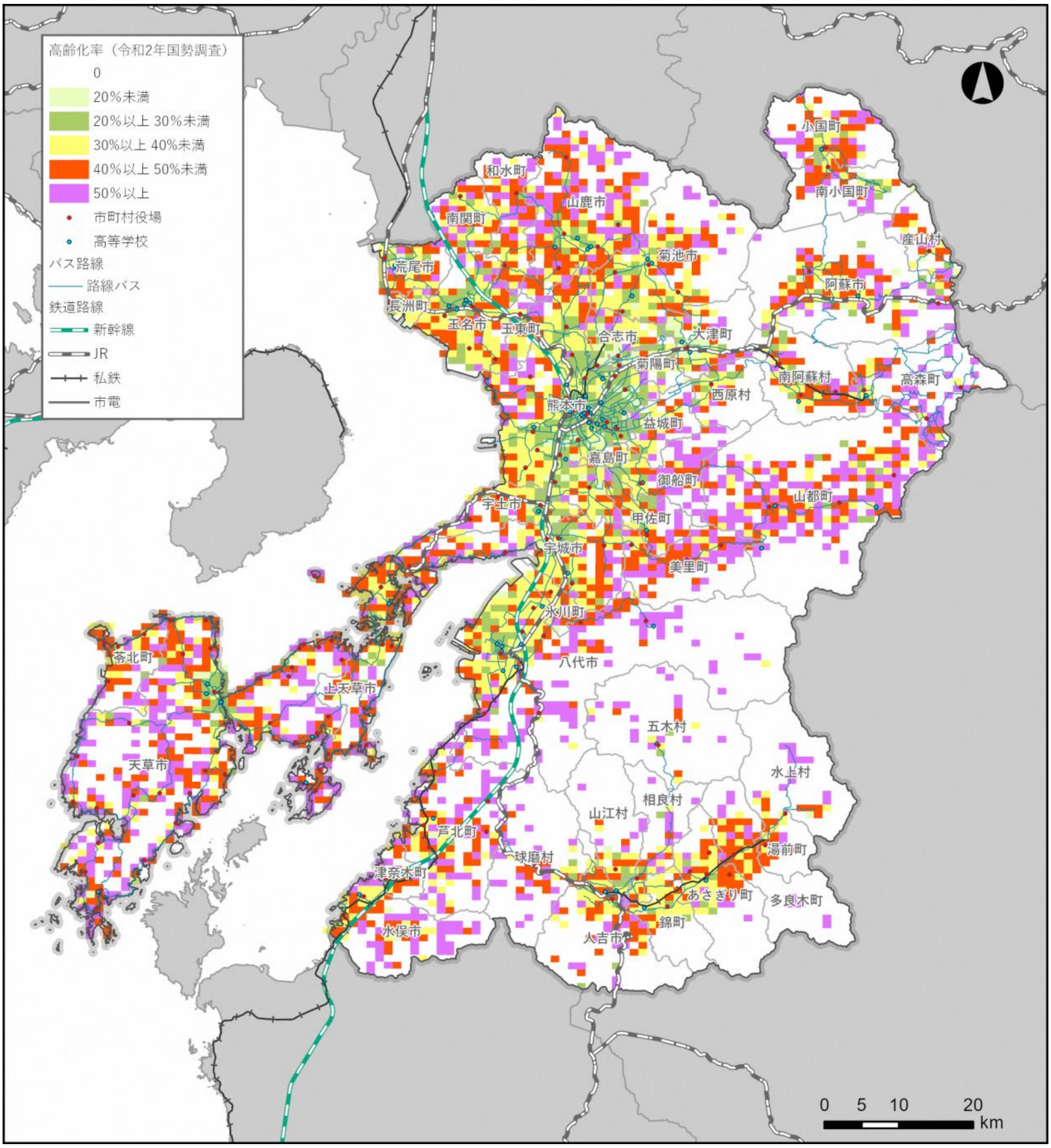


出典：令和 2 年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所推計値

図　2-4　令和 2 年時点の人口に対する将来推計人口（令和 17 年時点）の増減

県域全体で、高齢化率が高い区域が広範囲に分布しており、特に過疎地域に指定されている市町村においては、高齢化率 40%以上の地域が面的に広がっており、50%を超える地域もみられる。

一方、都市部においても、中心部から少し離れた地域では高齢化率が高い区域が散見される。



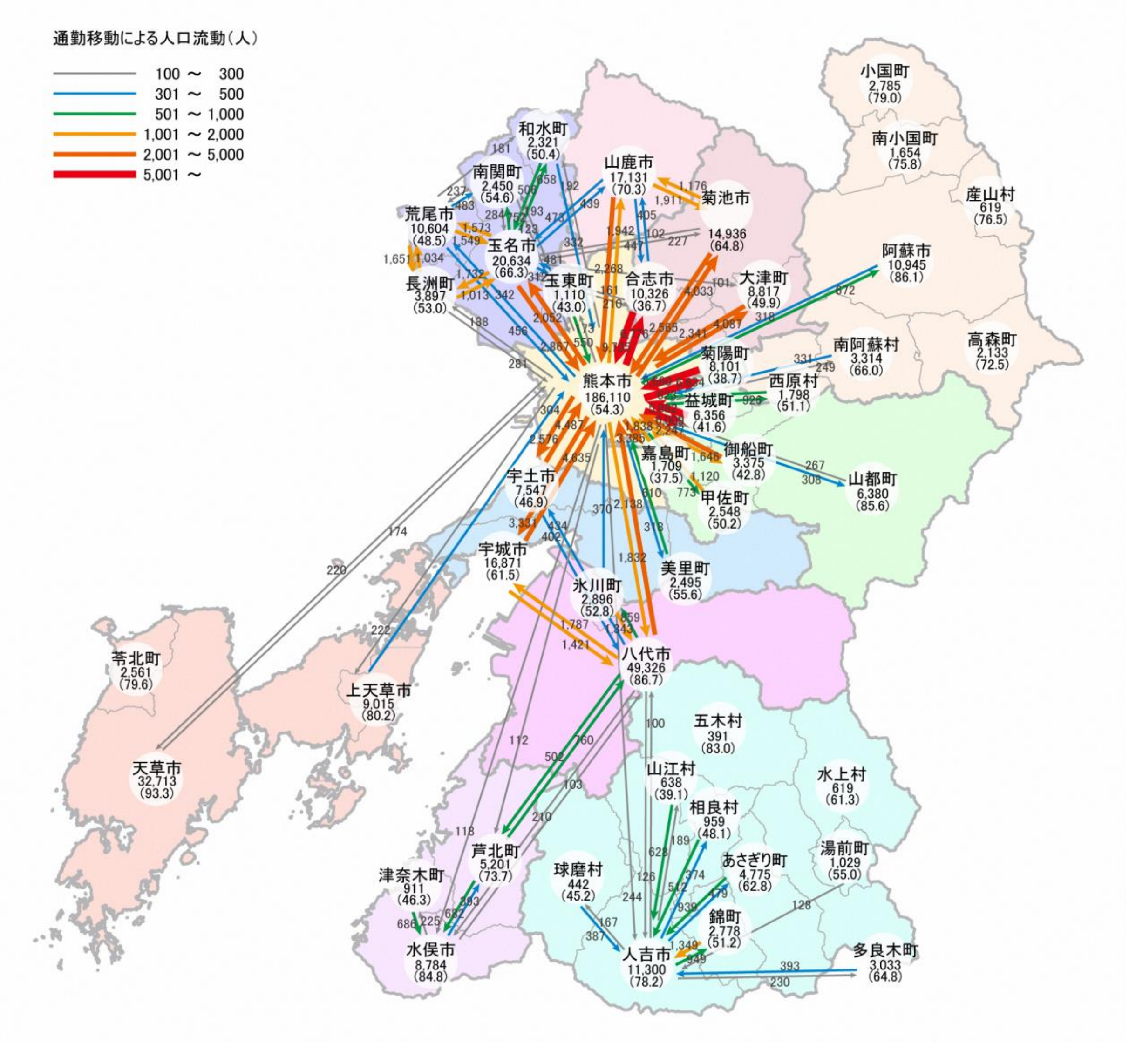
出典：令和 2 年国勢調査

図 2-5 高齢化率の分布状況

（2） 移動特性

本県における通勤移動による市町村間の人口流動については、熊本市と県内の広い範囲の市町村との間で、相互の流動がみられる。

そのほか、玉名市、人吉市等においては、隣接する他市町村との流動が活発になっている。

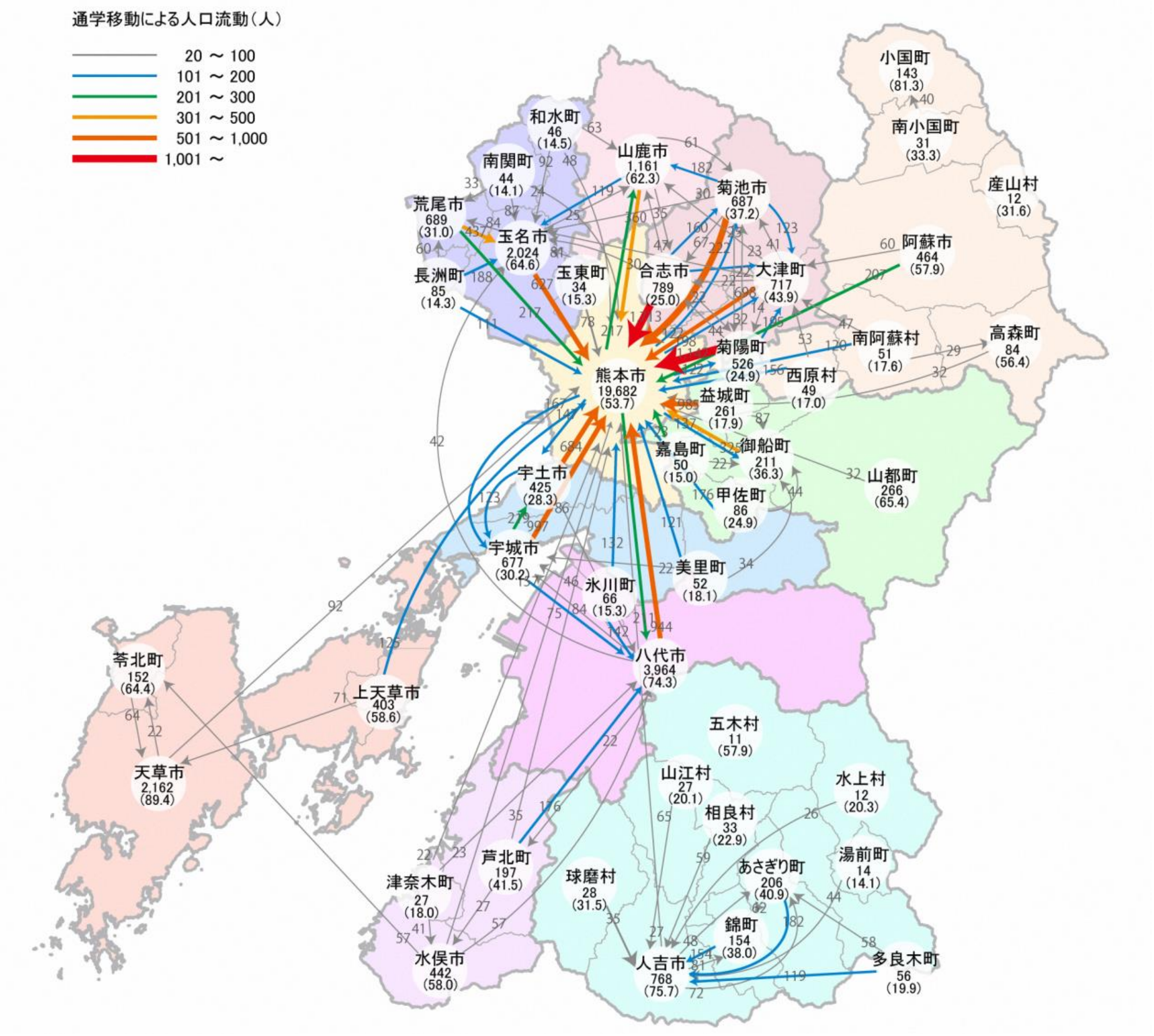


出典：令和２年国勢調査

図 2-6 通勤移動による人口流動

通学移動による市町村間の人口流動は、熊本市への流入が特に集中しており、県内の広い範囲から通学している実情が窺える。

そのほか、玉名市、山鹿市、大津市、人吉市等において、他市町村からの流動が一定程度みられる。



出典：令和２年国勢調査

図 2-7　通学移動による人口流動

（3） 運転免許保有・返納の状況

人口の高齢化に伴い、65 歳以上の運転免許保有者数は上昇傾向にある。

一方、運転免許自主返納者数は、令和元年までは上昇傾向にあり、同年には 7,100 人を超えたが、令和 2 年以降は減少傾向にある。

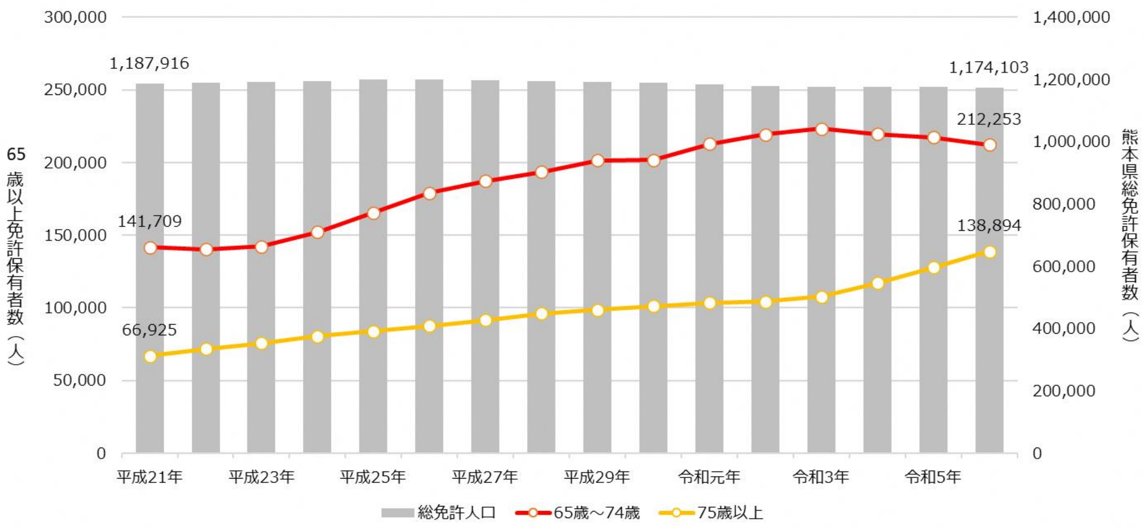
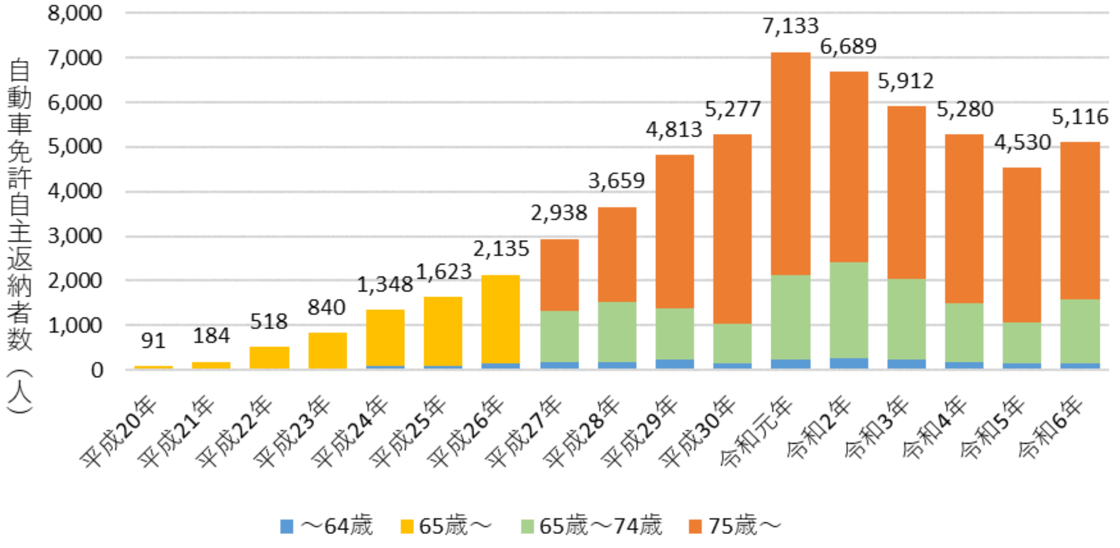


図　2-8　本県における運転免許人口の推移



出典：運転免許統計

図　2-9　本県における運転免許自主返納者数の推移

3 地域公共交通の現状

3-1　県内全体の公共交通ネットワークの概況

県内を運行・運航する公共交通機関は次のとおり（令和 7 年 11 月現在）。

＜路線バス＞

事業者名	運行エリア	営業所
九州産交バス	熊本市、荒尾市、山鹿市、益城町、菊陽町	熊本路線営業所 山鹿営業所 光の森営業所 木山営業所
産交バス	熊本市、八代市、人吉市、荒尾市、水俣市、玉名市、天草市、山鹿市、菊池市、宇土市、上天草市、宇城市、阿蘇市、合志市、美里町、玉東町、和水町、南関町、大津町、菊陽町、南小国町、小国町、産山村、高森町、南阿蘇村、西原村、御船町、益城町、氷川町、芦北町、津奈木町、錦町、あさぎり町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、球磨村、苓北町	八代営業所 人吉営業所 水俣営業所 玉名営業所 阿蘇営業所 天草営業所 大津営業所
熊本バス	熊本市、甲佐町、御船町、山都町、美里町、宇城市、宇土市、嘉島町	熊本中央営業所 甲佐営業所
熊本電気鉄道	熊本市、菊陽町、合志市、菊池市	辻久保営業所
熊本都市バス	熊本市、菊陽町	本山営業所 上熊本営業所 小峯営業所
西鉄バス大牟田	荒尾市、南関町	大牟田営業所
南国交通	水俣市	出水営業所

＜高速バス・特急バス・快速バス・空港リムジンバス＞

事業者名	路線・運転系統等	平均１日あたりの運行本数(上下計)	備考
九州産交バス	ひのくに号 （熊本～福岡）	160 本	
	りんどう号 （熊本～長崎）	8 本	
	やまびこ号 （熊本～大分）	8 本	
	九州横断バス （熊本～別府）	6 本	
	なんぷう号 （熊本～宮崎）	20 本	運休便 8 本を除く
	たかちほ号 （熊本～延岡）	2 本	運休便 2 本を除く
	きりしま号 （熊本～鹿児島）	10 本	運休便 6 本を除く
	高速福岡ー黒川温泉 （黒川温泉～福岡）	6 本	
	空港リムジンバス （熊本駅～熊本空港）	110 本	
	フェニックス号 （福岡～人吉 IC～宮崎）	42 本	
	サンライズ号 （熊本～神戸大阪京都）	2 本	
産交バス	B&S みやざき号 （新八代～宮崎）	29 本	
	快速あまくさ号 （熊本～天草）	20 本	
	快速たかもり号 （熊本～高森）	6 本	
	あそちほ号 （阿蘇～高千穂）	6 本	
	あまぽ （天草～阿蘇くまもと空港）	4 本	
神園交通	すーぱーばんぺいゆ （八代～熊本空港）	20 本	

＜鉄道・軌道＞

事業者名	路線・運転系統等	平均１日あたりの運行本数(上下計)	備考
九州旅客鉄道	九州新幹線（博多～鹿児島中央）	88 本	熊本発着
	鹿児島本線（門司港～八代）	99 本	熊本発着
	豊肥本線（熊本～大分）	112 本	熊本発着
	三角線（宇土～三角）	32 本	三角駅発着
	肥薩線（八代～隼人）	-	※令和 2 年 7 月豪雨の被害により八代～吉松間が不通
熊本電気鉄道	（上熊本～御代志）	58 本	北熊本駅発着
	（北熊本～藤崎宮前）	68 本	北熊本駅発着
南阿蘇鉄道	高森線（立野～高森）	29 本	立野・高森発着
くま川鉄道	湯前線（人吉温泉～湯前）	14 本	※令和 2 年 7 月豪雨の被害により人吉温泉～肥後西村間が不通
肥薩おれんじ鉄道	肥薩おれんじ鉄道線（八代～川内）	18 本	八代駅発着
熊本市交通局	A 系統（田崎橋～健軍町）	214 本	田崎橋電停発着
	B 系統（上熊本～健軍町）	124 本	上熊本電停発着

＜県内航路＞

事業者名	路線・運転系統等	平均１日あたりの運航本数(上下計)	備考
共同フェリー	御所浦～大道	4 本	
	御所浦～三角	-	運休中
	御所浦～本渡	10 本	
	御所浦～棚底	28 本	
	御所浦～小屋河内	10 本	
湯島商船	湯島～江樋戸	10 本	
シークルーズ	松島～三角	6 本	
あまくさ 海上タクシー協会	御所浦～水俣	6 本	

＜県外航路＞

事業者名	路線・運転系統等	平均１日あたりの運航本数(上下計)	備考
熊本フェリー	熊本～島原	12 本	
九商フェリー	熊本～島原	18 本	
有明海自動車 航送船組合	長洲～多比良	38 本	
島原鉄道	鬼池～口之津	26 本	
天長フェリー	天草(中田)～長島	10 本	
三和商船	牛深～蔵之元	18 本	
苓北観光汽船	富岡～茂木	8 本	
獅子島汽船	水俣～幣串	6 本	

＜航空路（国内線）＞

事業者名	路線	運航便数(便/日) ※1便＝1往復	備考
全日空（ANA）	熊本～東京（羽田）	5便	
	熊本～大阪（伊丹）	6便	
	熊本～名古屋（中部）	0便	運休中
	熊本～沖縄	1便	
日本航空（JAL）	熊本～東京（羽田）	8便	
	熊本～大阪（伊丹）	4便	
ソラシドエア（SNA）	熊本～東京（羽田）	5便	
天草エアライン（AMX）	天草～福岡	3便	
	天草～熊本	1便	
	熊本～大阪（伊丹）	1便	
フジドリームエアラインズ（FDA）	熊本～名古屋（小牧）	2便	令和8年3月29日から1便減
	熊本～名古屋（中部）	2便	令和8年3月29日から就航
	熊本～静岡	1便	季節運航
ジェットスター・ジャパン（JJP）	熊本～東京（成田）	2便	

＜航空路（国際線）＞

事業者名	路線	運航便数(便/週) ※1便＝1往復	備考
ティーウェイ航空（TW）	熊本～ソウル	7便	
アシアナ航空（OZ）	熊本～ソウル	0便	令和7年10月26日から運休
大韓航空（KE）	熊本～ソウル	7便	
イースター航空(ZE)	熊本～釜山	7便	
チャイナエアライン（CI）	熊本～台北	5便	
	熊本～高雄	4便	
スターラックス航空（JX）	熊本～台北	7便	
	熊本～台中	3便	令和8年3月31日から就航
タイガーエア台湾（IT）	熊本～高雄	2便	
	熊本～台南	2便	
香港航空（HX）	熊本～香港	0便	令和7年10月26日から運休
中国東方航空（MU）	熊本～上海	0便	令和7年10月26日から運休

出典：交通事業者等ホームページ

3-2　各交通モードの現状

（1）　路線バス

A）　県内のバス路線網

熊本市周辺においては、同市中心部の桜町バスターミナルを主起点に、5 事業者（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）の路線が放射状に延びており、地方部の路線は主に産交バスが運行している。

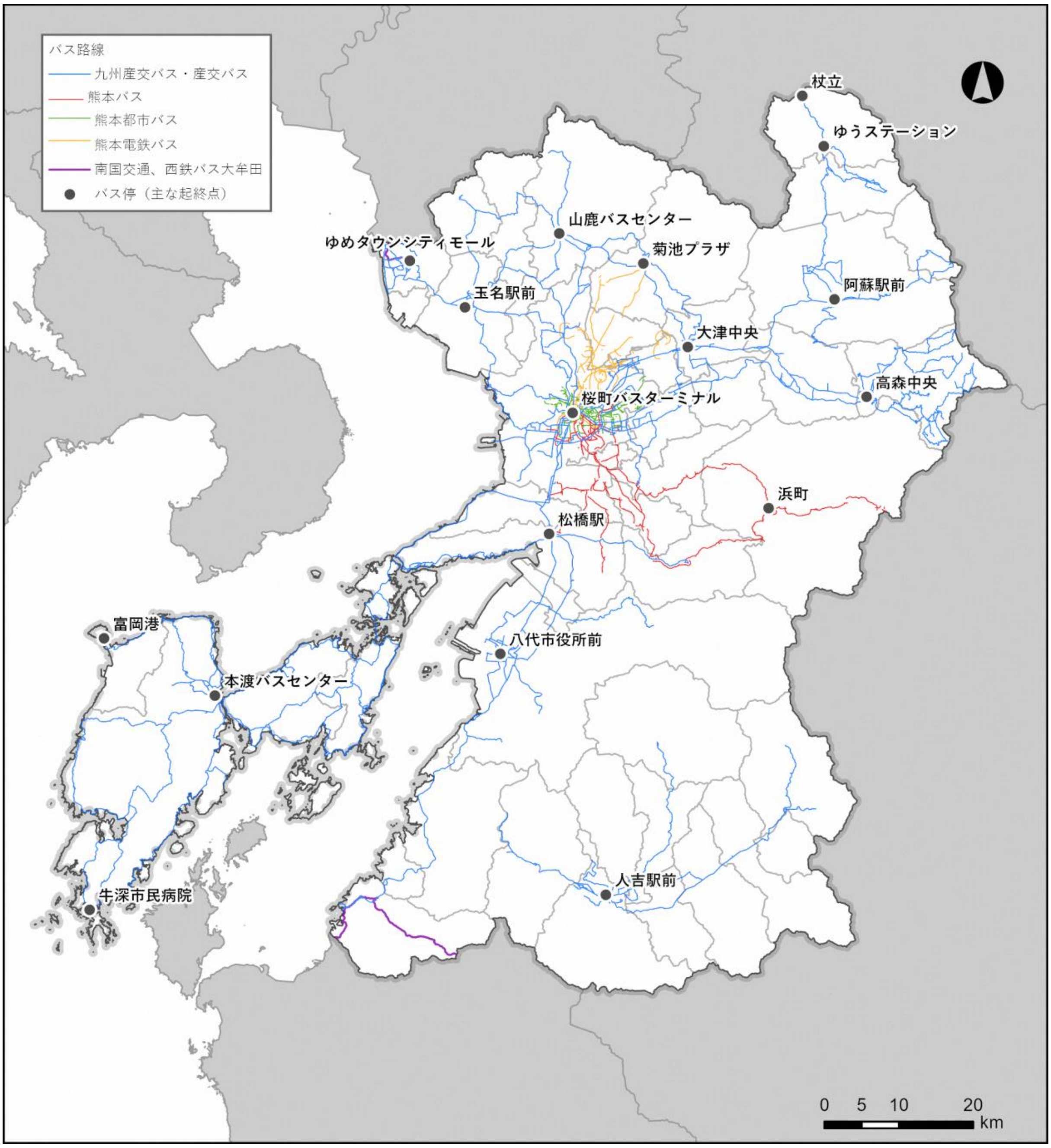


図　3-1　県内のバス路線図（令和 7 年 11 月時点）

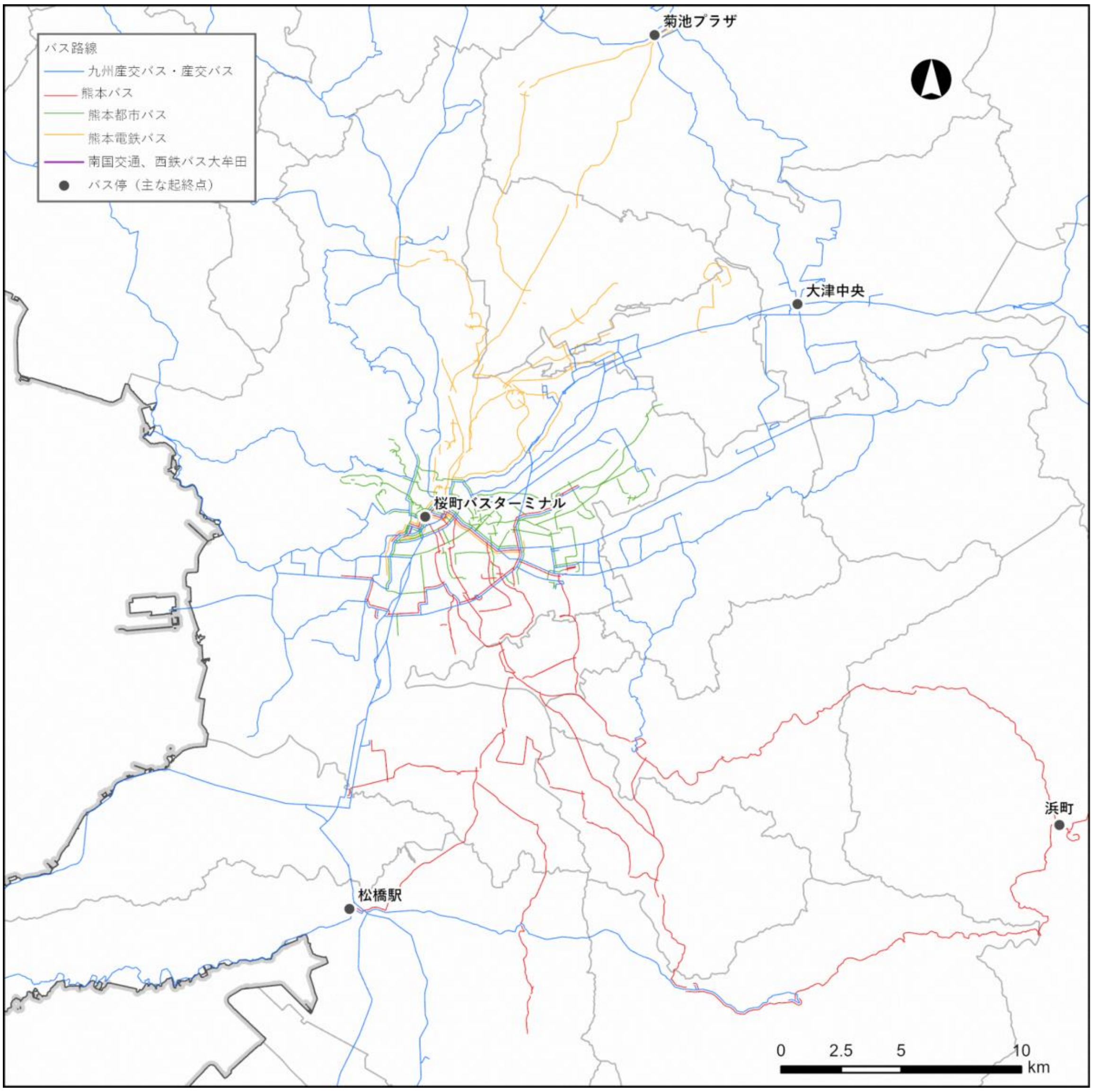
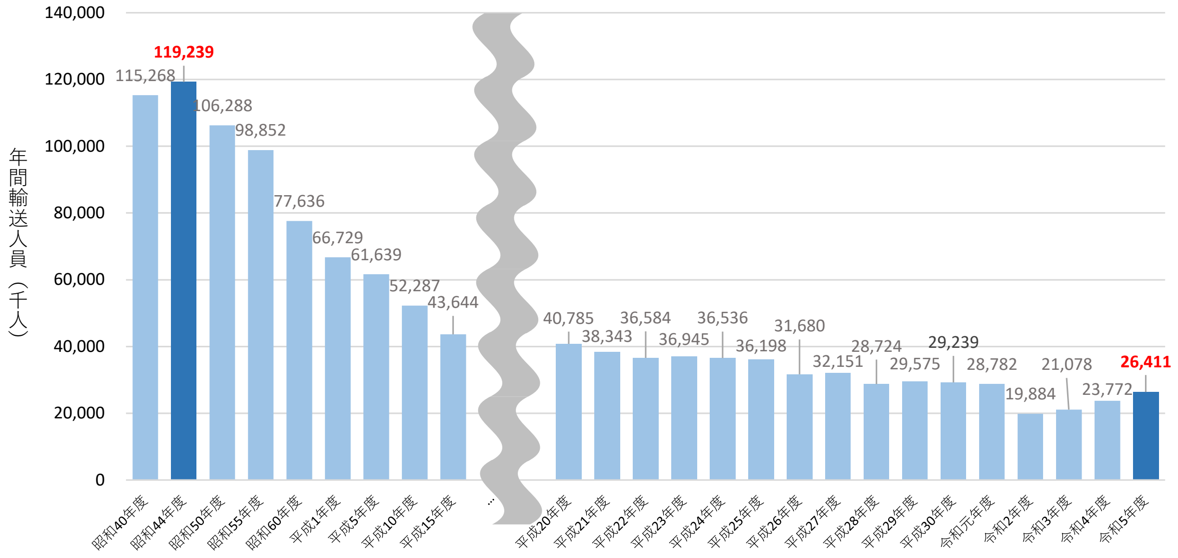


図　3-2　熊本市周辺のバス路線図（令和 7 年 11 月時点）

B） 輸送人員の状況

図 3-3 に示すとおり、本県における乗合バスの年間輸送人員は、昭和 44 年度をピークに減少を続けており、令和 5 年度には 26,411 千人とピーク時の約 1/4 以下にまで落ち込んでいる。



出典：九州運輸要覧

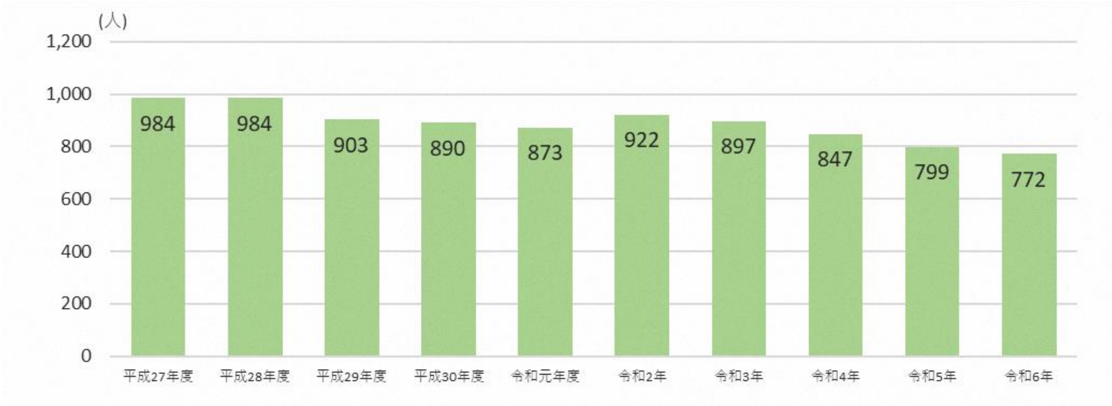
図 3-3 本県における乗合バスの年間輸送人員の推移

C） 運転士不足によるサービスの縮小

少子化・生産年齢人口の減少により、多くの産業で労働力不足が課題となっているが、路線バス事業においても運転士不足が深刻化している。図 3-4 に示すとおり、本県の場合は特に平成 29 年度以降大きく運転士数が減少しており、これは、大型二種運転免許保有者が、熊本地震後に需要が高まった建設業等へ流出したことが一因と考えられる。

さらに近年では、「2024 年問題」に象徴される働き方改革関連法等による時間外労働の上限規制が運転士の労働体制にも影響を与えており、採用・確保の難しさが一層顕在化している。また、運転士数の減少に伴い、路線バスのサービスの縮小が進んでいる。

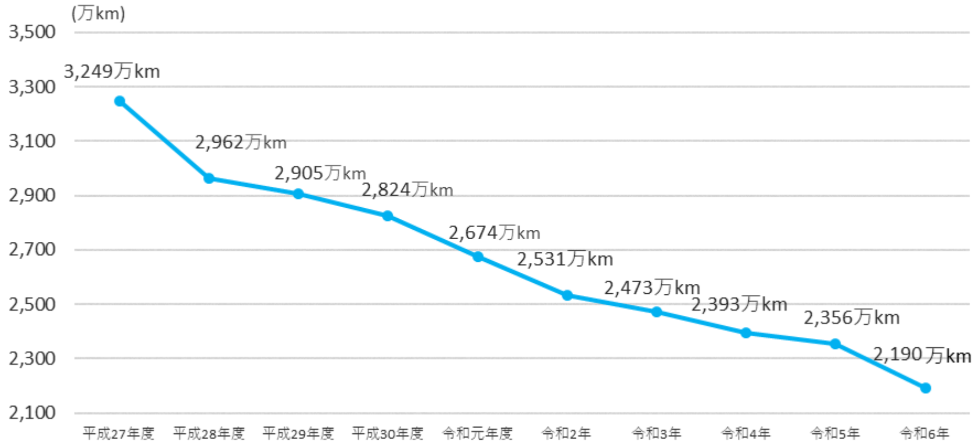
図 3-5 に示すとおり、年間実車走行キロの減少が続いているが、近年では利用者の減少や収支の悪化だけでなく、運転士不足を理由に減便や路線廃止を行わざるを得ないケースも発生している。



※高速バス事業に従事する、路線バスに乗務できる運転士を含む

出典：共同経営推進室資料

図 3-4 県内路線バス事業者の運転士数（5 社合計）の推移



※県内路線バス事業者 5 社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）の合計年間実車走行キロ

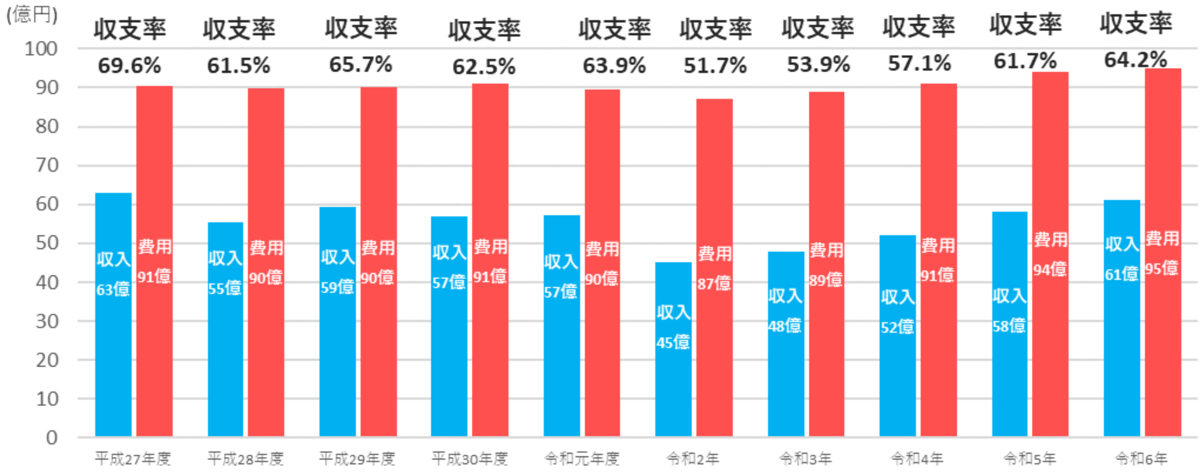
出典：共同経営推進室資料

図 3-5 県内路線バス事業者の年間実車走行キロ（5 社合計）の推移

D）収支と行政支援額の状況

県内の路線バス事業者の経常収支の状況（5 社合計）は図 3 -6 に示すとおり。令和 6 年度は、県内すべてのバス路線の運行に必要な経常費用約 95 億円に対し、運賃収入等による経常収入は約 61 億円であり、収支率は 6 割超で推移している。

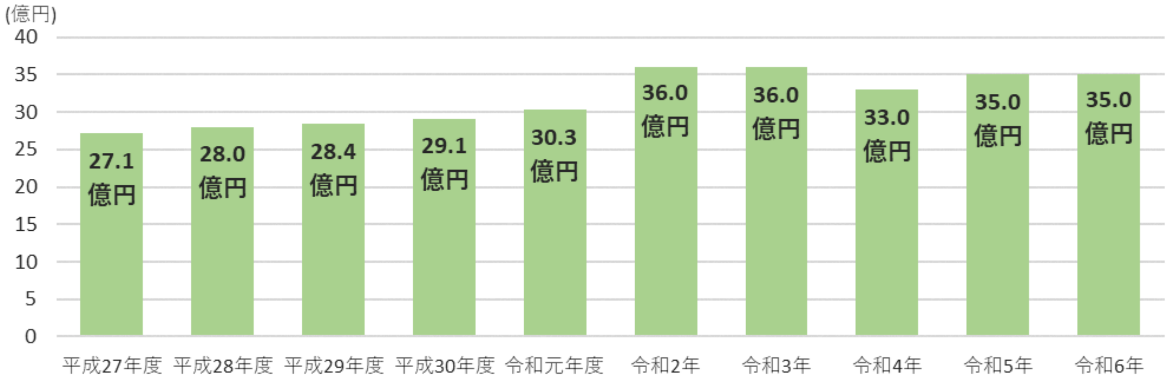
発生した欠損額については、国・県・市町村がそれぞれ補助金を交付し、補填することにより各路線の維持を図っており、令和 6 年度の行政支援額は約 35 億円となっている。



※県内路線バス事業者 5 社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）の合計経常収入と合計経常費用

出典：共同経営推進室資料

図 3 -6 県内路線バス事業者の経常収支（5 社合計）の推移



※県内路線バス事業者 5 社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）に対する行政支援額（国・県・市町村）の合計

出典：共同経営推進室資料

図 3 -7 県内路線バス事業者に対する行政支援額（5 社合計）の推移

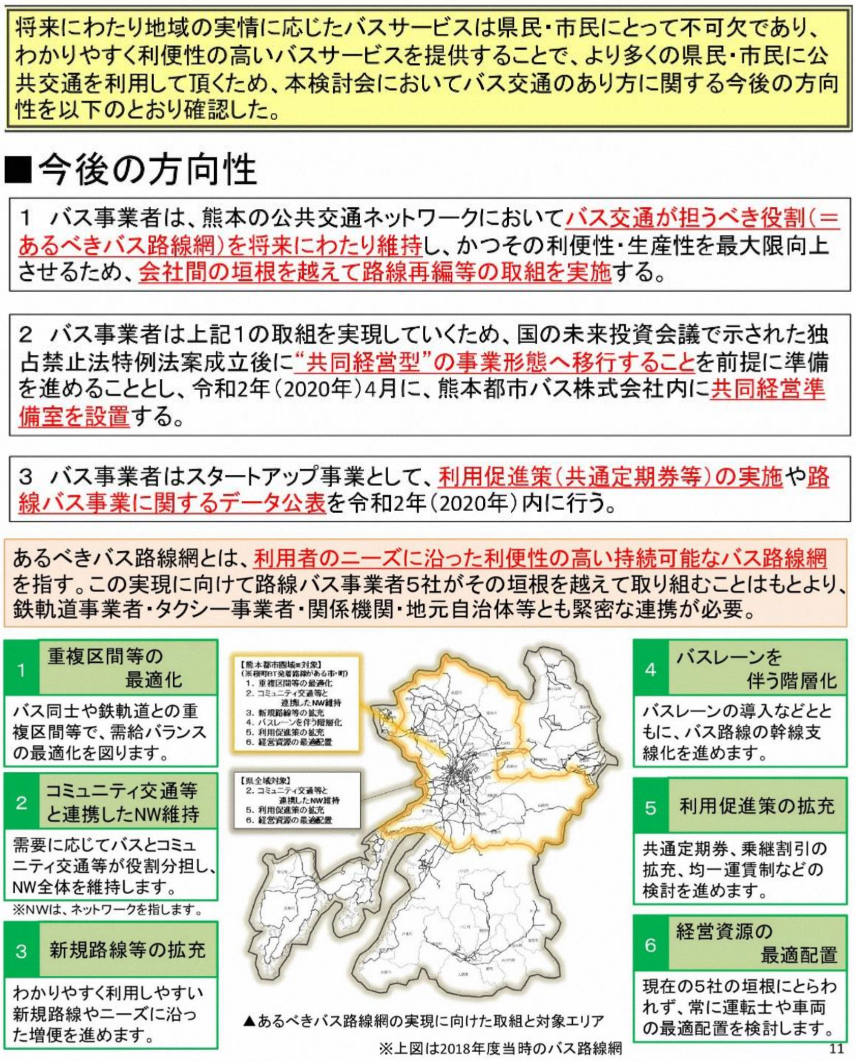
E）　路線バス事業者５社による共同経営の取組み

• 共同経営に取り組む経緯

平成 31 年３月に、県内バス事業者５社、熊本県及び熊本市からなる「熊本県におけるバス交通のあり方検討会」を設置し、県内全域のバス路線を対象として、望ましい路線網や利便性向上に資するサービスの提供、並びに、当該サービスの提供を実現するためのバス事業のあり方について検討を開始した。

令和２年１月には、国における関係法令の改正を見据え、事業形態を「共同経営型」へ移行し、事業者間の垣根を越えて路線再編等の取組みを進めることが確認された。

令和２年 11 月には独占禁止法特例法が施行され、複数事業者による共同経営が法的に可能となったことを受け、令和３年３月に「共同経営推進室」を発足し、本格的な取組みが始動した。



出典：令和元年度第５回「熊本におけるバス交通のあり方検討会」資料

図　3-8　バス交通のあり方に関する今後の可能性

- これまでの主な取組み

①重複区間の最適化

熊本市内を中心に、複数の事業者が重複してバス路線を運行している区間を対象として、サービス水準を維持しつつ、運行主体や便数などを見直すことで運行の効率化を図るとともに、ダイヤの調整により待ち時間の平準化を実施。

■　共同経営計画第 1 版

＜対象路線＞

・旧国道 3 号線方面の最適化（植木・山鹿方面）

・川尻市道方面の最適化（川尻・松橋方面）

・産業道路・国体道路方面の最適化（長嶺方面）

・旧国道 57 号線方面の最適化（楠・大津方面）

＜主な取組内容＞

・上記 4 区間における重複路線の見直し

・待ち時間の平準化　等

■　共同経営計画第 2 版

＜対象路線＞

・県庁通り方面（秋津・健軍・木山方面）

＜主な取組内容＞

・上記区間における重複路線の見直し

・待ち時間の平準化　等

②熊本市中心部均一運賃

熊本市中心部において路線バスの均一運賃制を導入かつ、熊本市電の運賃体系と統一することで、利用者にとって分かりやすく、かつ利用しやすい公共交通体系の実現を図っている。

■　共同経営計画第 3 版

＜対象エリア＞

・熊本市中心部

＜主な取組内容＞

・令和 7 年 10 月 1 日から、対象区域内で完結するバスの利用については運賃を 180 円均一から 200 円均一へ、料金改定を実施

③利用者2倍増に向けた取組み

共同経営推進室は発足当初、複数路線の再編による効率化を進めてきた。しかし、コロナ禍を経て利用者が約 2 割減少したことから、再編のみでは持続的な運営が困難であることが明らかとなった。

この状況を踏まえ、費用削減策にとどまらず、官民連携による利用者増加を最重要施策として位置付け、令和 4 年 1 月より「利用者 2 倍増に向けた取組み」を開始した。

本取組みは、4 つのセグメント（通勤・通学・私用・高齢者）に分けて活動を展開している。

＜これまでの主な取組＞

① 通勤セグメント
- セミコンテクノパーク通勤バス実証運行
- 大津町企業向け通勤バス実証運行

② 通学セグメント
- 高校入学試験合格者説明会での PR 活動
- 高校オープンスクールにおける PR 活動
- 中学 3 年生へのバス通学 PR

③ 私用セグメント
- My バス時刻表
- 異業種連携（温浴施設、プロスポーツ、商業施設等）
- 無料の日、オフピークサブスク

④ 高齢者セグメント
- お試し免許返納
- 高齢者向けのおでかけ促進会
- スマホ体験教室と連携したバス乗車体験会

（2） 高速・快速バス

高速・快速バスは、主に熊本市の桜町バスターミナルや熊本駅を起点として、阿蘇方面や天草方面、福岡をはじめとする九州内各県や関西方面等へ運行されている。

図 3-9 は、県内の高速・快速バスの路線図である。高速バスは、県外への交通手段として、例えば、「ひのくに号」（熊本～福岡）は、熊本市と県北地域とを結ぶ幹線としての役割を担っているほか、「なんぷう号」（熊本～宮崎）や「きりしま号」（熊本～鹿児島）は、鉄道が不通となっている人吉・球磨地域にとって、広域の移動に欠かすことのできない路線となっている。令和 7 年 10 月には、阿蘇くまもと空港～天草間を結ぶ「あまぽ号」や阿蘇～高千穂間を結ぶ「あそちほ号」が運行を開始し、観光利便性がさらに向上している。

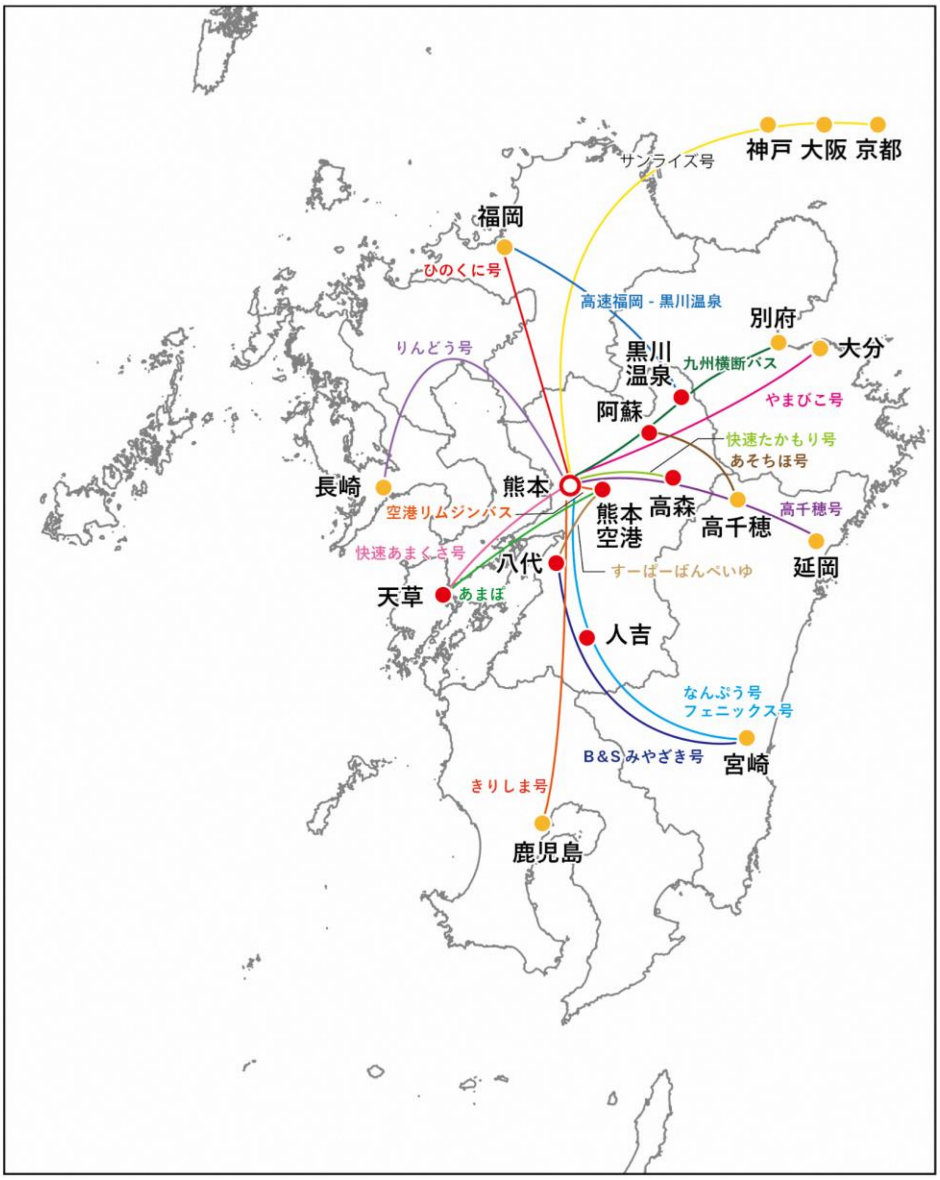
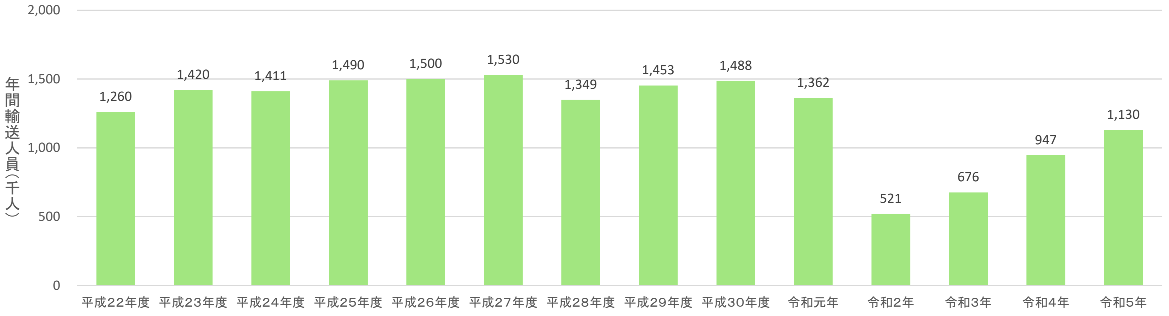


図 3-9 県内の高速・快速バスネットワーク図

図　3-10 は「ひのくに号」の年間輸送人員の推移を表している。「ひのくに号」は、平成 23 年の九州新幹線全線開業以降、目的、価格帯による新幹線との差別化により利用者の増加が続いていたが、令和 5 年度は、令和元年度と比較して約 8 割の利用にとどまる。図　3-11 は「快速あまくさ号」の年間輸送人員の推移を表している。熊本～天草間及び天草地域内の広域的な交通手段の一つとして、令和 6 年度には 14.4 万人に利用された。

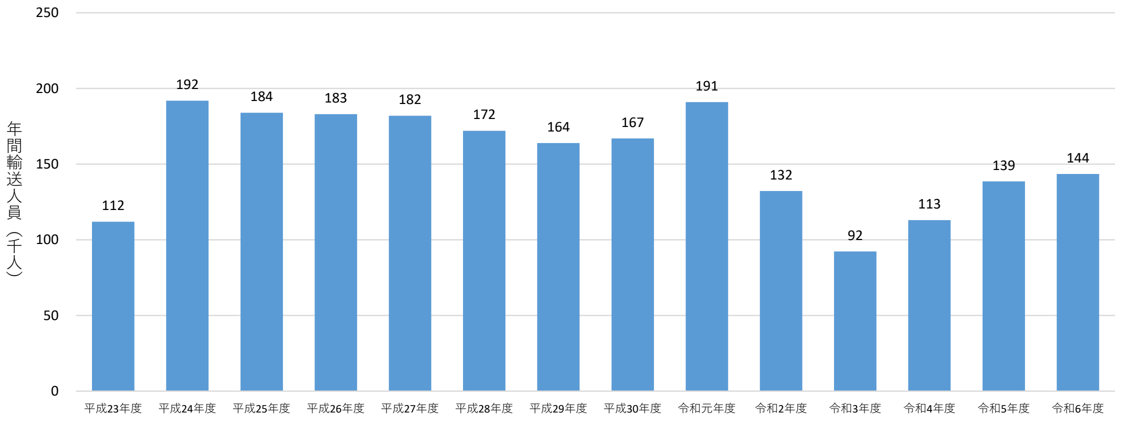
事業者内において、高速バス事業の収益の一部により路線バス事業の赤字を補填している側面もあり、路線バス網全体の維持・確保を行う上でも重要な役割を担っている。

しかし、新型コロナウイルス感染症拡大後の新たな生活様式の定着に伴うビジネス需要等の減少から、輸送人員が感染症拡大前の水準まで回復しきれていない。



出典：九州運輸要覧・九州の高速バス

図　3-10 ひのくに号の年間輸送人員の推移



出典：産交バス資料

図　3-11 快速あまくさ号の年間輸送人員の推移

（3） 鉄道・軌道

A）JR 九州

平成 23 年に全線開通した九州新幹線（鹿児島ルート）が県を南北に縦断しており、熊本－新大阪間約 3 時間という高速性を活かし、主に県外との広域的な移動を担う主要な交通手段となっている。

在来線は、鹿児島本線、豊肥本線、三角線が各地域間を結んで運行しており、通勤通学等の地域の足として利用されている。なお、JR 肥薩線（八代～人吉間）は、令和 2 年 7 月豪雨により現在不通となっていたが、令和 7 年 3 月、県と JR 九州の間で鉄道での復旧について最終合意に至った。

在来線の線区別利用状況（平均通過人員）を見ると、豊肥本線（熊本～肥後大津）では令和 3 年度以降、平均通過人員が増加傾向にある。これは、豊肥本線沿線で半導体関連企業の集積が進んでいることが要因の一つと考えられる。

表 1　線区別の平均通過人員

線名	区間	平均通過人員(人/日)							
		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
九州新幹線	博多～熊本	27,579	27,986	27,046	11,939	13,625	20,142	24,763	25,443
	熊本～鹿児島中央	13,062	13,226	12,473	5,663	6,648	9,707	11,616	11,705
鹿児島本線	大牟田～熊本	6,989	6,942	6,890	4,785	5,458	5,983	6,588	6,652
	熊本～八代	10,793	10,548	10,514	7,744	8,371	9,024	9,693	10,149
豊肥本線	熊本～肥後大津	10,957	11,265	11,465	8,805	9,939	11,167	12,889	13,769
	肥後大津～宮地	―	―	―	―	644	768	935	1,131
	宮地～豊後竹田	99	101	96	109	129	171	193	218
肥薩線	八代～人吉	603	455	414	―	―	―	―	―
	人吉～吉松	138	105	106	―	―	―	―	―
三角線	宇土～三角	1,331	1,242	1,187	775	776	825	859	899

※熊本地震により運転を見合わせていた肥後大津～宮地は数値無し

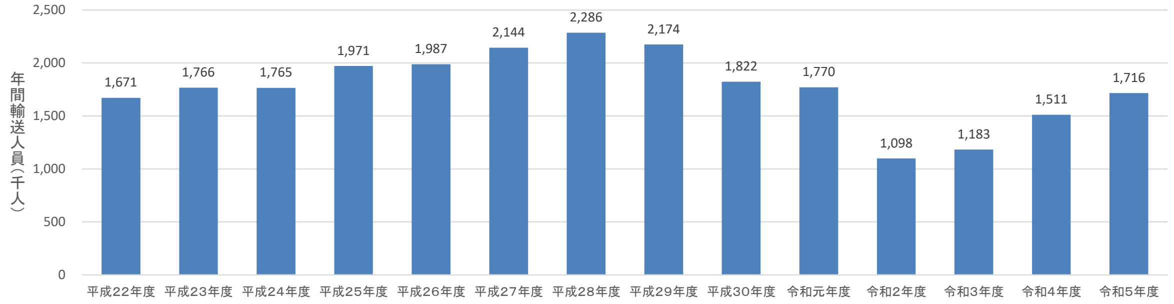
出典：JR 九州公表資料

B） 地域鉄道（熊本電気鉄道、第三セクター鉄道）

B-1）熊本電気鉄道

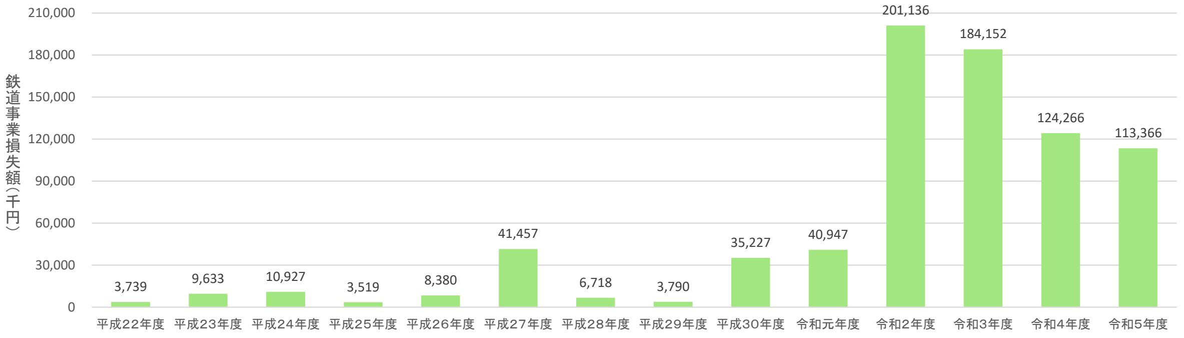
熊本市の藤崎宮駅・上熊本駅と合志市の御代志駅を結ぶ 2 路線を運行しており、主に合志市から熊本市方面の通勤・通学手段として利用されている。熊本地震の発生以降、利用者数は減少に転じた。令和 3 年度以降は輸送人員が再び増加しており、令和 5 年度は 1,716 千人と令和元年度に近い水準まで回復した。しかし、近年は運転士不足により減便を余儀なくされ、今後は輸送人員のさらなる減少が見込まれている。

一方、経営面では損失額が拡大しており、令和 2 年度以降は 1 億円以上の損失が続いている。



出典：九州運輸要覧・熊本電気鉄道資料

図 3-12 熊本電気鉄道の年間輸送人員の推移



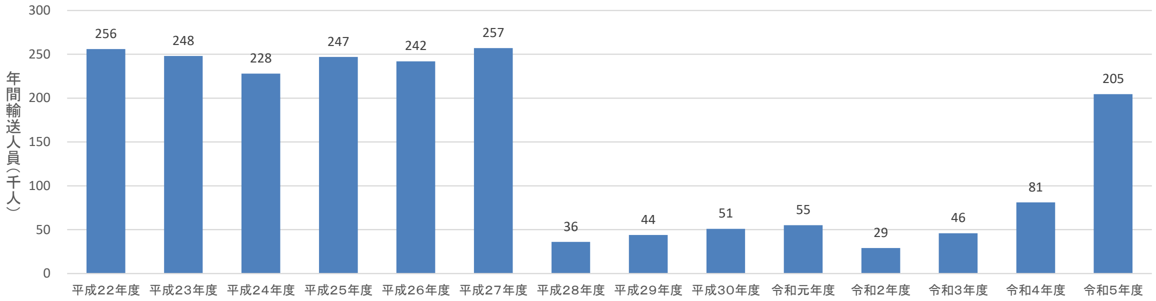
出典：九州運輸要覧・熊本電気鉄道資料

図 3-13 熊本電気鉄道の鉄道事業損失額の推移

B-2）南阿蘇鉄道

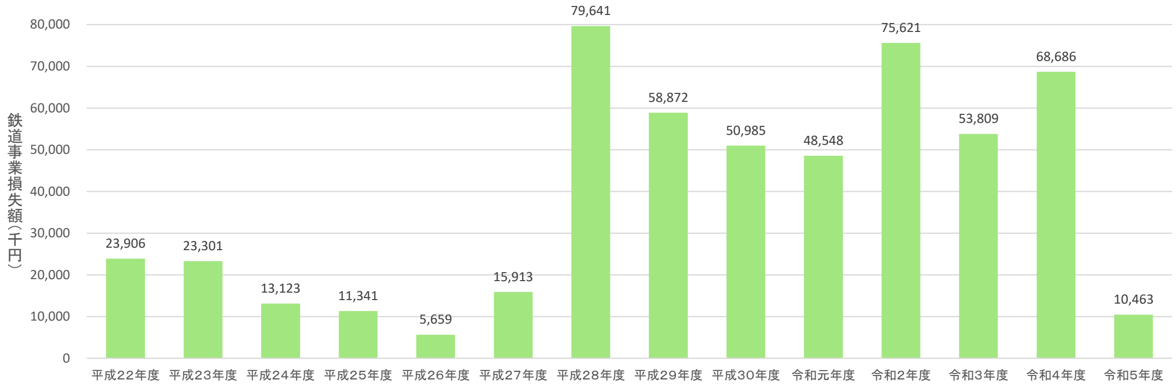
高森町、南阿蘇村等の出資で設立された第三セクター鉄道で、高森町の高森駅と南阿蘇村の立野駅を結び、立野駅からＪＲ豊肥本線肥後大津駅まで乗り入れを行っている。

平成28年に発生した熊本地震により被災し、中松～立野間が不通となっていたが、令和５年７月に全線運転を再開し、輸送人員は回復に向かっている。



出典：九州運輸要覧・南阿蘇鉄道資料

図 3-14 南阿蘇鉄道の年間輸送人員の推移



※災害復旧事業費は除く

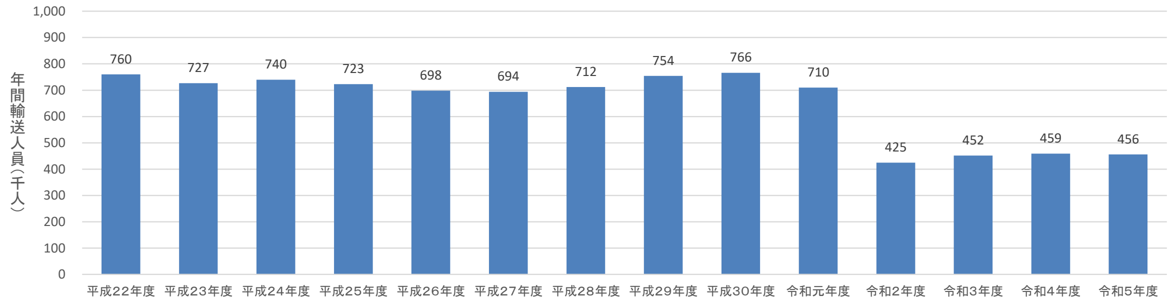
出典：九州運輸要覧・南阿蘇鉄道資料

図 3-15 南阿蘇鉄道の鉄道事業損失額の推移

B-3）くま川鉄道

人吉・球磨地域の 10 市町村等の出資で設立された第三セクター鉄道で、人吉市の人吉温泉駅と湯前町の湯前駅を結んでいる。主に沿線高校への通学手段としての役割のほか、水戸岡鋭治氏がデザインした車両「田園シンフォニー」を活かした観光列車としても利用され、輸送人員が伸びていた。しかし、令和 2 年 7 月豪雨で被災し、一部区間はバスによる代替輸送が行われており、令和 8 年度上半期の運転再開を目指している。

令和 3 年度に事業損失額がピークに達したが、令和 5 年度の事業損失額は約 1.6 億円となり、損失額の規模は縮小傾向にある。



出典：九州運輸要覧・くま川鉄道資料

図　3 -16　くま川鉄道の年間輸送人員の推移

出典：九州運輸要覧・くま川鉄道資料

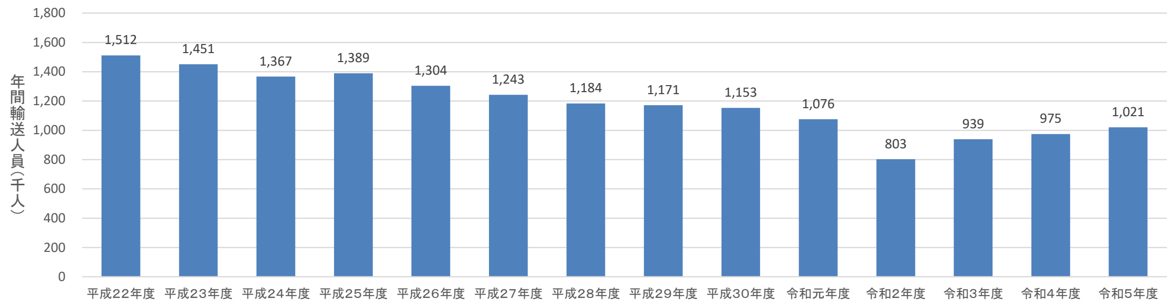
図　3 -17　くま川鉄道の鉄道事業損失額の推移

B-4）肥薩おれんじ鉄道

熊本・鹿児島の両県及び沿線市町等の出資で設立された第三セクター鉄道で、八代市の八代駅から水俣・芦北地域を経由して鹿児島県薩摩川内市の川内駅まで運行している。主に、沿線高校への通学手段として利用されており、輸送人員は、少子化や新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少傾向にあったが、令和 2 年以降は徐々に回復している。

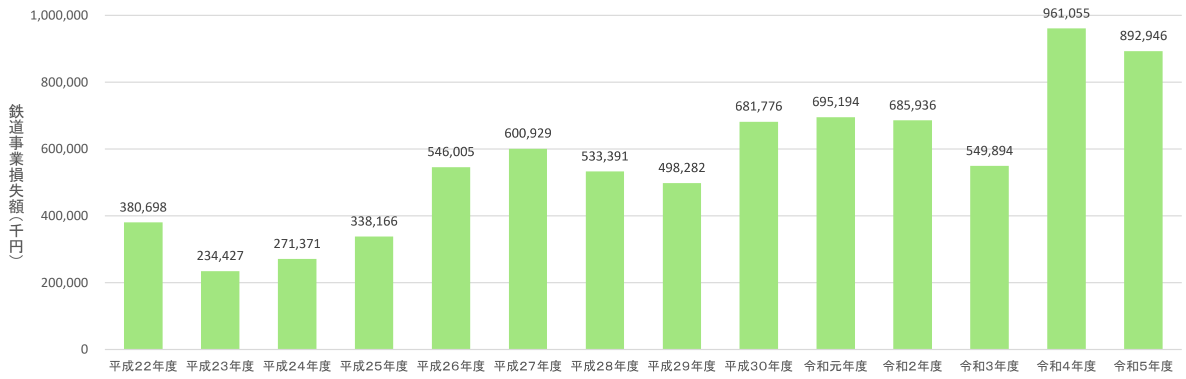
令和 7 年には、運転士不足により減便を行っており、観光列車「おれんじ食堂」は当面の間運休することとしている。

鉄道事業損失額は増加傾向にあり、資材高騰の影響等により、近年は 9 億円前後の高い水準となっている。



出典：九州運輸要覧・肥薩おれんじ鉄道資料

図　3 -18　肥薩おれんじ鉄道の年間輸送人員の推移

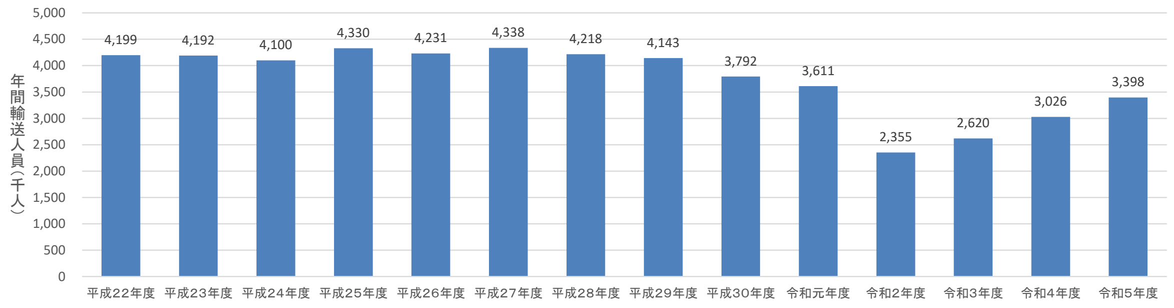


出典：九州運輸要覧・肥薩おれんじ鉄道資料

図　3 -19　肥薩おれんじ鉄道の鉄道事業損失額の推移

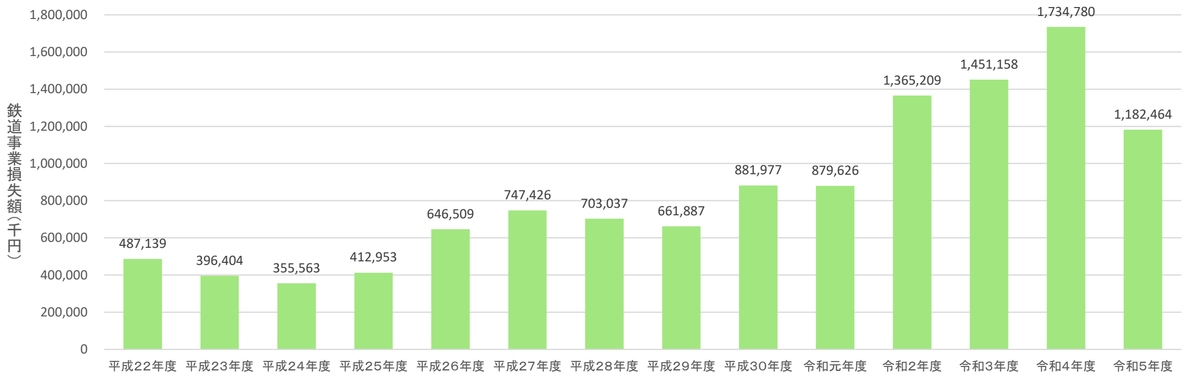
地域鉄道の年間輸送人員は、全体として令和 2 年度以降、回復傾向がみられるものの、すべての事業者が鉄道事業単体で見ると赤字を計上する厳しい経営状況となっている。

そのため、事業者ごとの組織体や株主構成等に応じて、県、関係市町村等が必要な支援を行いながら、その維持・確保を図っている。



出典：九州運輸要覧・地域鉄道事業者資料

図　3-20　地域鉄道の年間輸送人員（4 社合計）の推移



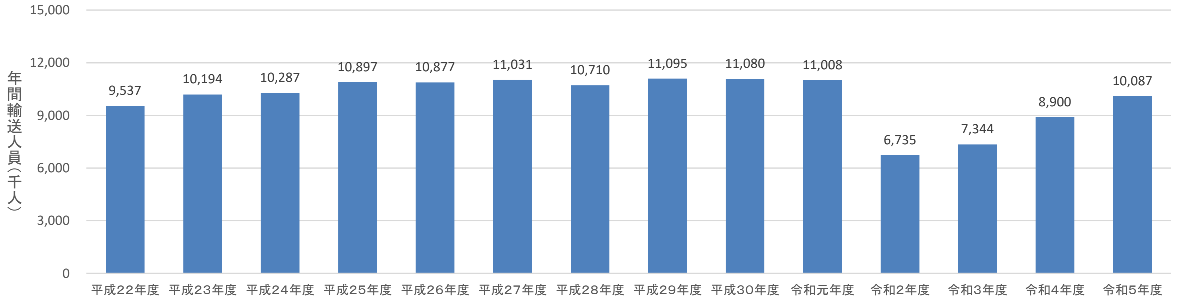
出典：九州運輸要覧・地域鉄道事業者資料

図　3-21　地域鉄道の鉄道事業損失額（4 社合計）の推移

C） 熊本市交通局（熊本市電）

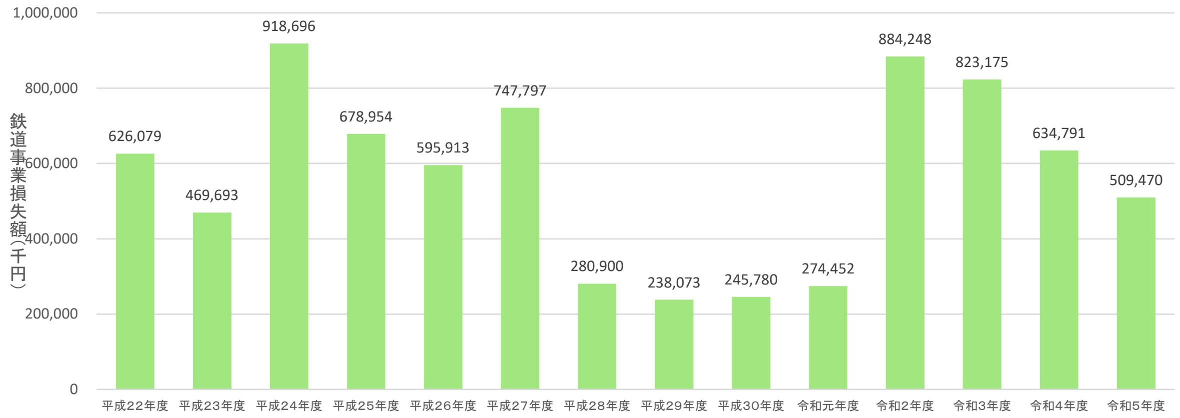
熊本市中心部を運行する路面電車であり、熊本駅前（田崎橋）～健軍町（A系統）、上熊本～健軍町（B系統）の2系統がある。熊本市中心部において、朝夕の通勤通学や来訪者の輸送等、基幹輸送の役割を担っている。

近年、輸送人員は回復傾向にあったが、乗務員不足に伴う減便が発生しており、多両編成車両の導入等による輸送力の向上を図っている。



出典：九州運輸要覧

図 3-22 熊本市電の年間輸送人員の推移



出典：九州運輸要覧

図 3-23 熊本市電の営業損失額の推移

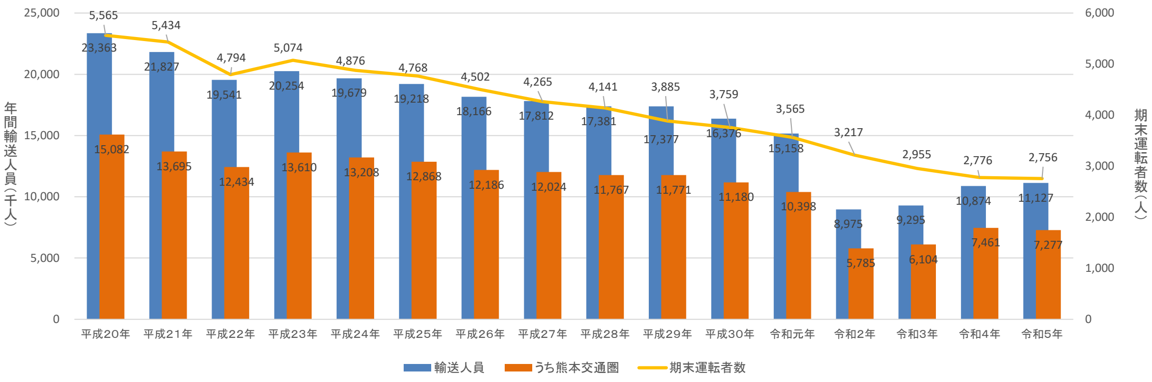
D）鉄道事業者と自治体との関係

県内では、熊本地震で被災した南阿蘇鉄道沿線地域や令和２年７月豪雨で被災したくま川鉄道の周辺地域において、同鉄道を軸とした持続可能な公共交通網の構築を目的とする地域公共交通計画が策定されており、鉄道事業再構築事業（上下分離方式）の実施をはじめ、鉄道に関する具体的な施策が記載されている。一方、他の鉄道沿線地域で策定されている計画では、鉄道を地域の幹線として位置づけられてはいるものの、具体的な施策は「他の交通モードとの乗継ダイヤの調整」等にとどまっているものが多い。

（4） タクシー

タクシーの輸送人員は減少傾向が続いており、平成 25 年度から令和 5 年度までの 10 年間で 40%以上減少した。また、運転士数も減少傾向にあり、タクシー事業者においても運転士不足が課題となっている。

一方、県内では各市町村において、タクシー車両を用いた AI オンデマンド交通等のコミュニティ交通が運行されており、地域住民の移動を支える役割をタクシー事業者が担っている。また、そのほかにも阿蘇くまもと空港と阿蘇くまもと空港駅（ＪＲ肥後大津駅）を結ぶ「空港ライナー」の運行なども含め、公共交通手段としてのタクシーの役割が大きくなっている。



出典：九州運輸要覧

図 3-24 タクシーの輸送人員と運転者数の推移

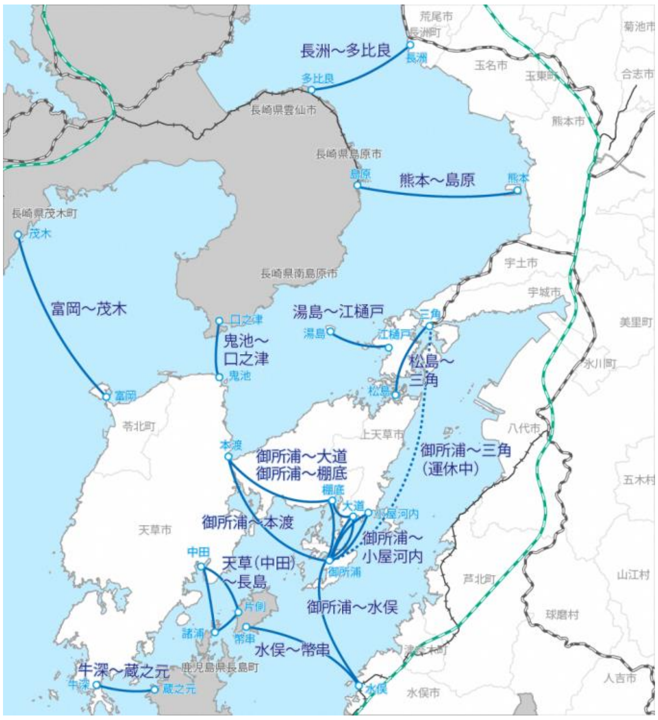
図 3-25 空港ライナー

（5） 航路

本県は有明海と八代海に面しており、海上交通として、県内外の港を結ぶ定期航路が運航されている。

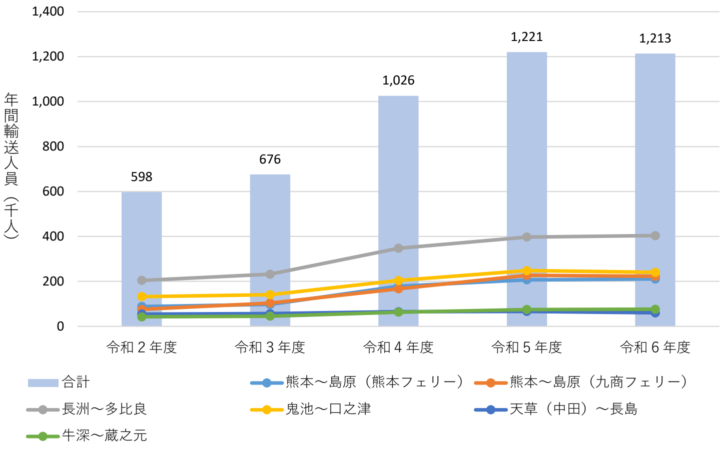
県内の定期航路は、御所浦島、湯島への離島航路をはじめ 6 航路、県外との定期航路は、長崎県の島原半島や鹿児島県の長島等と県内の港とを結ぶ 8 航路である。

図　3 -27 は、フェリーが運航されている県外航路の年間輸送人員の推移である。航路の輸送人員は令和 2 年度以降回復しているが、令和 6 年度は前年度と同水準となっている。



出典：国土数値情報・交通事業者等 HP

図　3 -26　県内を発着する航路

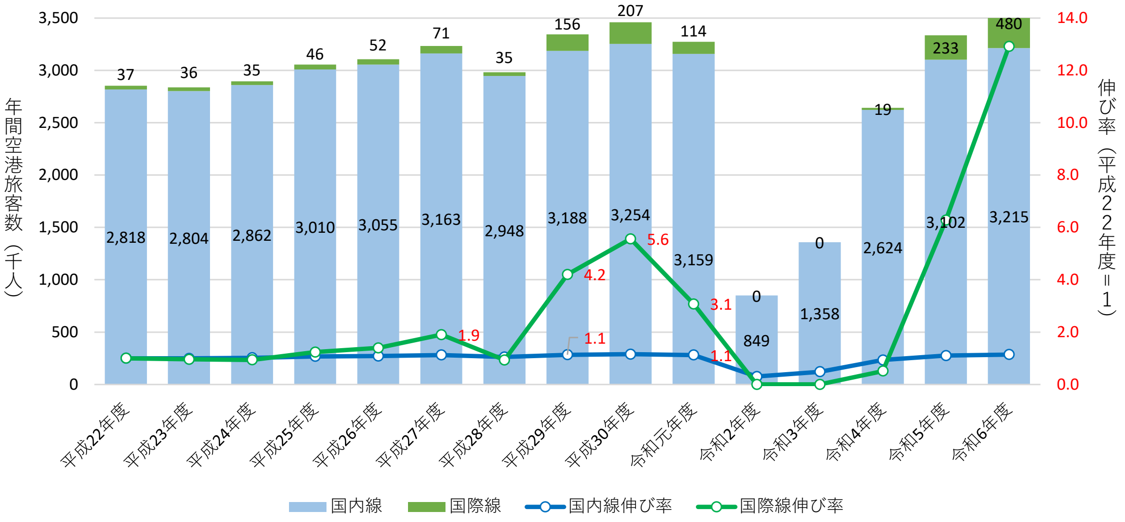


出典：国土数値情報・交通事業者等 HP

図　3 -27　県外航路（フェリー）の年間輸送人員の推移

（6） 航空路

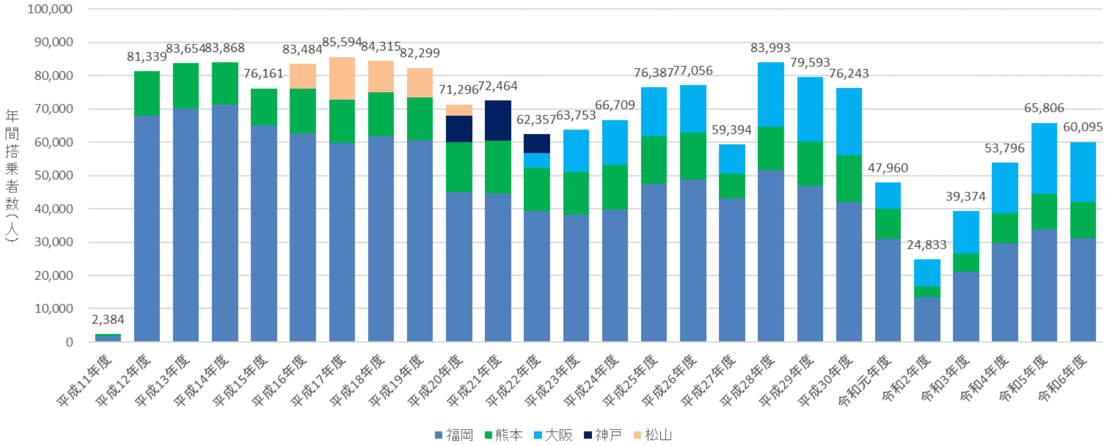
阿蘇くまもと空港の空港旅客数は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、令和２年度に大きく落ち込んだものの、近年は国内線、国際線ともに回復傾向にある。令和６年度の国際線旅客数は 480 千人に達しており、コロナ禍前の水準を上回っている。



出典：熊本県資料

図　3 -28 阿蘇くまもと空港の年間空港旅客数の推移

天草エアラインは、県、地元市町、民間企業等の出資により設立された第三セクターの航空会社である。現在、天草空港を拠点に福岡・熊本・大阪の３空港へ就航しており、天草地域の住民の広域移動手段として、また、島外から天草地域への観光・ビジネスにおけるアクセス手段として利用されている。年間搭乗者数は令和３年度以降、回復傾向にあったが、令和６年度は運航便数の減少に伴い、年間搭乗者数も減少した。また、コロナ禍前の平成 30 年度以前の水準には回復していない。



出典：熊本県資料

図　3 -29 天草エアラインの年間搭乗者数の推移

4 地域公共交通をとりまく現状と課題

4 - 1　地域公共交通に関する地域別の概況

（1） 地域・社会情勢

① 地域ごとの人口総数

人口の伸び率を地域ごとにみると、菊池地域では県平均を上回る勢いで顕著に上昇している一方、水俣・芦北地域や天草地域では他の地域よりも低下している。

伸び率：対H12

ブロック名	人口総数				
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
熊本	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
宇城	1.0	1.0	1.0	0.9	0.9
玉名	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9
鹿本	1.0	1.0	0.9	0.9	0.8
菊池	1.0	1.0	1.1	1.1	1.2
阿蘇	1.0	1.0	1.0	0.9	0.8
上益城	1.0	1.0	1.0	0.9	0.9
八代	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9
水俣･芦北	1.0	0.9	0.9	0.8	0.7
球磨	1.0	1.0	0.9	0.8	0.8
天草	1.0	0.9	0.9	0.8	0.7
熊本県	1.0	1.0	1.0	1.0	0.9

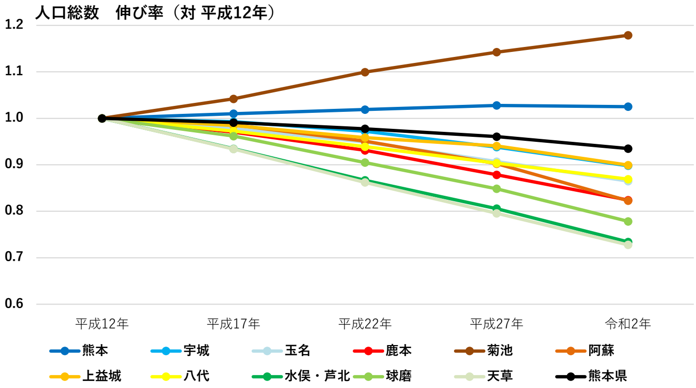


図　4 -1　人口総数の推移（地域別）

出典：国勢調査

② 地域ごとの高齢化率

高齢化率を地域ごとにみると、全地域ともに上昇傾向にあり、平成 22 年には 25%を超えている。特に、阿蘇地域、水俣・芦北地域、天草地域における高齢化率が高く、40%を超えている。

ブロック名	高齢化率				
	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年
熊本	17%	19%	21%	24%	26%
宇城	23%	25%	28%	31%	34%
玉名	24%	27%	29%	33%	36%
鹿本	26%	29%	31%	35%	38%
菊池	19%	20%	21%	24%	26%
阿蘇	27%	30%	32%	35%	40%
上益城	24%	27%	29%	32%	35%
八代	23%	26%	28%	32%	35%
水俣･芦北	27%	31%	34%	38%	42%
球磨	26%	29%	31%	35%	39%
天草	28%	31%	33%	37%	42%
熊本県	21%	24%	25%	29%	31%

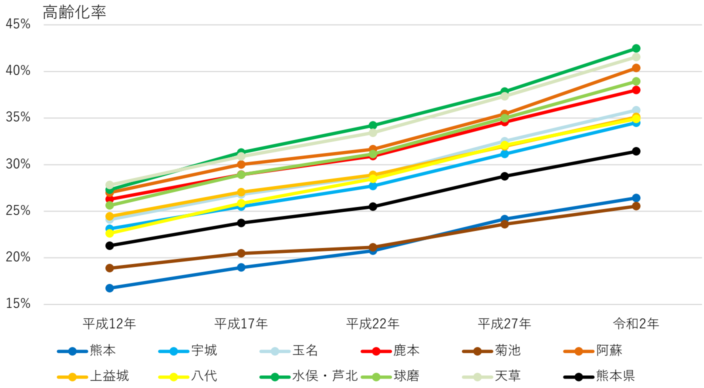


図　4 -2　高齢化率の推移（地域別）

出典：国勢調査

（２） 公共交通の運行・利用状況

① 地域ごとの路線バスとコミュニティ交通の経営資源

下表は路線バスとコミュニティ交通に使用している車両数や必要な運転士数を地域ごとに集計し、人口当たりの経営資源を比較した表である。

鹿本地域や上益城地域は、熊本市と結ぶ幹線交通と地域内のコミュニティ交通のいずれも運行しているため、路線バス及びコミュニティ交通双方の供給力が高い。

表 2　路線バスとコミュニティ交通の供給力（人口１万人あたり）

地域名	人口（人）	路線バス 車両数(台/1万人)	路線バス 運転者数(人/1万人)	コミュニティ交通 車両数(台/1万人)	コミュニティ交通 運転者数(人/1万人)
熊本	738,865	6.8	6.8	4.4	12.8
宇城	102,546	6.0	6.0	4.1	3.9
玉名	153,862	2.9	2.9	5.5	8.0
鹿本	49,025	10.0	9.9	11.2	10.2
菊池	186,712	7.0	6.9	5.7	7.1
阿蘇	58,703	6.8	6.7	8.9	10.9
上益城	81,995	14.9	14.7	3.7	14.8
八代	134,161	3.0	3.0	9.2	15.4
水俣・芦北	43,492	5.4	5.3	4.1	9.4
球磨	81,480	3.7	3.7	6.0	7.4
天草	107,460	6.6	6.6	7.5	7.5
合計	1,738,301	―	―	―	―

出典：輸送実績報告書、要素別原価報告書（2024 年度）

② 地域ごとの運行・利用状況（路線バスのみ）

下表は、人口 1 人当たりに係る路線バスの年間の運送収入や利用状況を地域ごとに集計した表である。鹿本地域は、前表より供給力が高い反面、都市圏近郊の他の地域と比較すると、人口１人/年に係る運送収入や輸送人員は低くなっている。

運送収入や輸送人員を、運転者１人/日、及び走行距離１km当たりに換算すると、天草地域や県南地域の運送収入及び輸送人員が特に低いことから、輸送資源の運用が非効率な状況となっている。

表 3　路線バスの運行・利用状況

地域名	人口（人）	人口一人当たり年間 運送収入（円）	人口一人当たり年間 輸送人員（人）	運転者一人一日当たり 運送収入（円）	運転者一人一日当たり 輸送人員（人）	走行距離1km当たり 運送収入（円）	走行距離1km当たり 収支率（ブロック単価442.01円として）	走行距離1km当たり 輸送人員（人）
熊本	738,865	6,826	29.61	27,629	119.8	351	79.4%	1.5
宇城	102,546	2,513	9.80	11,505	44.9	146	33.0%	0.6
玉名	153,862	910	4.38	8,543	41.1	108	24.5%	0.5
鹿本	49,025	6,600	20.27	18,255	56.1	232	52.4%	0.7
菊池	186,712	6,434	26.65	25,422	105.3	323	73.0%	1.3
阿蘇	58,703	3,485	6.77	14,179	27.5	180	40.7%	0.3
上益城	81,995	11,613	45.89	21,589	85.3	274	62.0%	1.1
八代	134,161	556	3.40	5,071	31.0	64	14.6%	0.4
水俣・芦北	43,492	674	3.76	3,469	19.4	44	10.0%	0.2
球磨	81,480	837	1.62	6,250	12.1	79	17.9%	0.2
天草	107,460	906	2.82	3,788	11.8	48	10.9%	0.1
合計	1,738,301							

出典：輸送実績報告書、要素別原価報告書（2024 年度）

4-2　地域別の現状と課題

県内の 11 地域ごとに、公共交通の概況や課題を次のとおり取りまとめる。なお、人口は令和 2 年国勢調査に基づき、公共交通の運行状況は令和 6 年度末時点の情報である。

（1）　熊本地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td>738,865 人</td><td>人口増減率(R2/H12 比)</td><td>+3%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td>26%</td><td>高齢化率（H12 年）</td><td>17%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄軌道【駅の立地】</td><td colspan="3">JR 九州新幹線【熊本駅】
JR 鹿児島本線【田原坂～熊本～富合】
JR 豊肥本線【熊本～光の森】
熊本電鉄 本線【藤崎宮前～北熊本～堀川】
熊本電鉄 上熊本線【全線】
熊本市電 【全線】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="3">九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td colspan="3">熊本市</td></tr>
<tr><td colspan="3">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td colspan="3">熊本市</td></tr>
<tr><td colspan="3">○</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="4">• 鉄道は地域内や県外、他の地域を結ぶ基幹的な公共交通として運行されている。
• 路線バスは熊本地域内に 6 つの営業所や 7 つの車庫を有し、他の地域間や熊本地域内のネットワークを構築している。
• コミュニティ交通が交通空白地域を中心に運行されている。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="4">• 熊本都市圏の交通手段分担率は、自動車 67.3%、バス 2.8%、鉄道 1.5%、市電 1.0%と公共交通の比率が極端に低く、慢性的な渋滞解消に向け、自家用車から公共交通への転換が求められている。
• 熊本市電は朝夕のピーク時に利用者の“積み残し”が発生しており、多両編成車両の導入など、需要に対する供給力の強化が課題である。
• 昭和 50 年度に年間約 1 億人であった県内路線バス利用者数は、令和 5 年度に約 2,600 万人と約 1/4 となり、事業の収支悪化とサービス水準の低下という負のスパイラルが進行している。
• 近年は運転士不足が深刻化し、郊外部を中心に路線廃止や減便が進むなど、輸送資源の縮小が顕在化している。
• 高齢化率の上昇や、高齢者の免許返納が推奨される中、各地で乗合タクシー等のコミュニティ交通が運行されているが、地域特性や実情に応じた利用しやすいサービスの提供、利便性の向上が課題である。</td></tr>
</table>

（2） 宇城地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td>102,546 人</td><td>人口増減率(R2/H12 比)</td><td colspan="2">-10%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td>34%</td><td>高齢化率（H12 年）</td><td colspan="2">23%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="4">JR 鹿児島本線【宇土～小川】
JR 三角線【宇土～三角】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="4">産交バス、熊本バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td>宇土市</td><td colspan="2">宇城市</td><td>美里町</td></tr>
<tr><td>○</td><td colspan="2">―</td><td>―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td>宇土市</td><td colspan="2">宇城市</td><td>美里町</td></tr>
<tr><td>○</td><td colspan="2">○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="5">• 宇城地域と熊本地域、八代地域を結ぶ基幹的な公共交通として、JR 鹿児島本線が運行されているほか、JR 三角線が宇土半島北側の基幹的な公共交通として運行されている。
• 快速バスあまくさ号が熊本地域～宇城地域～天草地域間を運行している。
• 宇城地域内や宇城地域と熊本地域（城南町）、上益城地域、八代地域、天草地域を路線バスが結んでいる。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">• 三角西港、永尾剱神社等の観光資源は豊富であるが、観光資源への公共交通アクセスが限定的で、観光振興と公共交通の連携が十分に機能していない。
• JR 三角線の輸送密度は 2,415 人/日（昭和 62 年度）から 899 人/日（令和 6 年度）へと減少しており、鉄道の持続可能な運行が課題である。
• 宇城地域内や地域間を結ぶ路線バスについても、その欠損補助に係る行政の財政負担が拡大している一方、利用者減や運転士不足でサービス水準が低下しており、持続可能な運行が課題となっている。
• 半島沿岸部や中山間地域に高齢者を含む人口が点在し、高齢者の運転免許保有率が非常に高い。これは、運転免許返納後の移動手段の不足・不安が背景にあると推測されるため、地域における効率的かつ利便性が高いコミュニティ交通サービスの導入が課題である。</td></tr>
</table>

（3） 玉名地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td colspan="2">153,862 人</td><td colspan="2">人口増減率(R2/H12 比)</td><td colspan="2">-14%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td colspan="2">36%</td><td colspan="2">高齢化率（H12 年）</td><td colspan="2">24%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="6">JR 九州新幹線【新玉名駅】
JR 鹿児島本線【荒尾～玉名～木葉】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="6">西鉄バス大牟田、産交バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td>荒尾市</td><td>玉名市</td><td>玉東町</td><td>和水町</td><td>南関町</td><td>長洲町</td></tr>
<tr><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td>荒尾市</td><td>玉名市</td><td>玉東町</td><td>和水町</td><td>南関町</td><td>長洲町</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>—</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="7">• 玉名地域と熊本地域、県外を結ぶ基幹的な公共交通として、JR 九州新幹線及び JR 鹿児島本線が運行されている。
• 和水町と南関町を横断する形で、九州自動車道を走る高速バスが運行されており、菊水インターチェンジと福岡方面、鹿本地域、熊本地域及び上益城地域を結んでいる。
• 荒尾市内は旧荒尾市営バス路線を産交バスが引き継いでおり、路線再編を図りつつバスのネットワークが維持されている。
• 荒尾市や南関町と大牟田市を結ぶ路線バスが運行されている。
• 玉名地域内の各市町中心部間や鹿本地域、熊本地域（植木）を結ぶ路線バスが運行されている。
• 玉名地域の一部地域は、路線バスから予約制の乗合タクシーへ転換している。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="7">• 新幹線新玉名駅の二次交通が限られており、結節強化が課題である。
• 南関町や長洲町、和水町においては買い物や通院、通学等の住民の日常的な移動目的の多くが町外にあり、広域的な移動を行うための公共交通が不可欠であるが、交通網の整備が不十分である。
• 乗合タクシーを隣接市町へ乗り入れるなどの対応は行われているものの、運行便数等、利便性の向上が課題となっている。</td></tr>
</table>

（4） 鹿本地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td>49,025 人</td><td>人口増減率(R2/H12 比)</td><td>-18%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td>38%</td><td>高齢化率（H12 年）</td><td>26%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="3">―</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="3">九州産交バス、産交バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td colspan="3">山鹿市</td></tr>
<tr><td colspan="3">―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td colspan="3">山鹿市</td></tr>
<tr><td colspan="3">○</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="4">• 鹿本地域は路線バスが基幹的な公共交通として運行されており、熊本地域と結んでいるほか、玉名地域、菊池地域を結ぶ路線バスも運行されている。
• 九州自動車道を走る高速バスが運行されており、鹿央バス停と福岡方面、玉名地域、熊本地域及び上益城地域を結んでいる。
• 鹿本地域の一部地域は、路線バスから予約制の乗合タクシーへ転換している。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="4">• 鹿本地域と熊本地域を結ぶ路線バスは、運行の所要時間が 1 時間以上と非常に長い路線であることから、途中区間の需要状況も考慮した運行となっており、結果的に鹿本地域では通院や買い物利用に便利な時間帯の運行頻度が不足している。
• 鹿本地域と玉名地域、菊池地域を結ぶ路線バスは、平均乗車密度が 3 人未満と非常に少なく、運行頻度も低水準であることから、地域を跨いだ広域的な運行への変更や、路線バスからコミュニティ交通への転換の検討が必要である。
• 鹿本地域では観光需要は一定規模存在するものの、来訪者の地域内移動は自家用車やレンタカー依存が強く、観光客の周遊や公共交通利用を促す交通サービスや情報の提供が十分に機能していない。</td></tr>
</table>

（5） 菊池地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td>186,712 人</td><td colspan="2">人口増減率(R2/H12 比)</td><td colspan="2">+18%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td>26%</td><td colspan="2">高齢化率（H12 年）</td><td colspan="2">19%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="5">JR 豊肥本線【光の森～肥後大津～瀬田】
熊本電鉄 本線【堀川～御代志】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="5">九州産交バス、産交バス、熊本電鉄</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td>菊池市</td><td>合志市</td><td>大津町</td><td colspan="2">菊陽町</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>―</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td>菊池市</td><td>合志市</td><td>大津町</td><td colspan="2">菊陽町</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="6">・菊池地域と熊本地域を結ぶ基幹的な公共交通として、JR 豊肥本線や熊本電鉄本線が運行されている。
・菊池地域と熊本地域を結ぶ路線バスが運行されており、鉄道が運行されていない地域においては、熊本地域を結ぶ都市圏交通として機能している。
・合志市と大津町を跨ぐ地域に立地するセミコンテクノパークへの朝夕の通勤手段として、JR 原水駅から通勤バスが高頻度で運行されている。
・肥後大津駅からは、阿蘇くまもと空港ライナーが運行されており、空港からの二次交通を担っている。
・都市間を結ぶ特急バスが阿蘇地域や県外を結んでいるほか、菊池地域と鹿本地域、上益城地域を結ぶ路線バスが運行されている。
・交通空白地域を結ぶコミュニティバスや乗合タクシーが運行されている。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="6">・菊池地域は、急激に人口が増加している地域が存在し、若年・子育て世代が多いことから通勤・通学等の移動ニーズが増大している一方、自家用車分担率が高いため、慢性的な交通渋滞が発生している。
・自家用車から公共交通への転換を促すため、公共交通のサービス水準の向上や輸送力の強化、公共交通ネットワークの充実が求められている。
・鉄道駅は通勤や通学、空港アクセス等の広域的な交通の拠点であり、将来的な需要を見据えた交通結節点機能の再整理が求められている。
・菊池地域内は、中山間地域等を中心に高齢者の免許返納後の移動不安が大きく、生活交通の利便性の向上や利用促進が不可欠となっている。</td></tr>
</table>

（6） 阿蘇地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td colspan="2">58,703 人</td><td colspan="2">人口増減率(R2/H12 比)</td><td colspan="3">-18%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td colspan="2">40%</td><td colspan="2">高齢化率（H12 年）</td><td colspan="3">27%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通
運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="7">JR 豊肥本線【瀬田～阿蘇～滝水】
南阿蘇鉄道【全線】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="7">産交バス、日田バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td>阿蘇市</td><td>南小国町</td><td>小国町</td><td>産山村</td><td>高森町</td><td>南阿蘇村</td><td>西原村</td></tr>
<tr><td>―</td><td>〇</td><td>〇</td><td>―</td><td>〇</td><td>〇</td><td>―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td>阿蘇市</td><td>南小国町</td><td>小国町</td><td>産山村</td><td>高森町</td><td>南阿蘇村</td><td>西原村</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>―</td><td>〇</td><td>〇</td><td>〇</td><td>〇</td><td>―</td></tr>
<tr><td>公共交通
の概況</td><td colspan="8">• 阿蘇地域内と熊本地域、菊池地域、阿蘇くまもと空港及び県外を結ぶ幹線的な公共交通として、JR 豊肥本線や南阿蘇鉄道、特急バスや快速バスが運行されている。
• 阿蘇地域内は、各市町村の中心部間を結ぶ路線バスやコミュニティ交通が運行されているほか、阿蘇山上等の観光地を結ぶ路線バスが観光アクセスを担っている。
• 交通空白地域を結ぶコミュニティバスや乗合タクシーが運行されている。</td></tr>
<tr><td>現状と
課題</td><td colspan="8">• 観光目的での移動は自家用車やレンタカー、貸切バスによる場合が多く、交通結節点からの二次交通の不足により公共交通による周遊性が低い。
• 阿蘇地域は人口減少や高齢化が進行し、自家用車の利用率も高く、地域内の市町村間を結ぶ一部の路線バスが廃止されるなど、広域的な移動を行うための公共交通の維持が困難となっている。
• 西原村においては人口が増加傾向にある一方で、公共交通に係る満足度が低く、通勤や通学等、日常的な移動を担う公共交通網の整備が求められている。</td></tr>
</table>

（7） 上益城地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td colspan="2">81,995 人</td><td colspan="2">人口増減率(R2/H12 比)</td><td>-10%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td colspan="2">35%</td><td colspan="2">高齢化率（H12 年）</td><td>24%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="5">―</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="5">九州産交バス、産交バス、熊本バス</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td>御船町</td><td>嘉島町</td><td>益城町</td><td>甲佐町</td><td>山都町</td></tr>
<tr><td>〇</td><td>―</td><td>―</td><td>〇</td><td>〇</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td>御船町</td><td>嘉島町</td><td>益城町</td><td>甲佐町</td><td>山都町</td></tr>
<tr><td>―</td><td>〇</td><td>〇</td><td>―</td><td>〇</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="6">• 上益城地域と熊本地域、宇城地域を結ぶ基幹的な公共交通として、路線バスが運行されている。
• 九州自動車道等を走る高速バス、特急バス、快速バスが運行されており、益城インター口バス停から県内各地域、九州各方面への運行のほか、益城バス停から八代地域、球磨地域、宮崎及び鹿児島の両県を結んでいる。
• 山都町内の一部バス停から、福岡県や宮崎県を結ぶ高速バス、特急バスが運行されている。
• 路線バスが運行されている地域は限定的であり、各市町内の移動は主にコミュニティ交通が担っている。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="6">• 熊本都市圏のベッドタウンとして、御船町や嘉島町、益城町においては近年人口が増加しており、大型商業施設等の立地もあり、移動ニーズは高いものの、自家用車への依存度も高い。
• 通勤、通学、通院等は熊本地域への流出が多いが、路線バスの欠損補助に係る行政の財政負担が拡大しており、地域間をまたぐ幹線交通の持続可能性の向上が課題である。
• 上益城地域には広大な中山間地域が存在し、交通空白地域におけるコミュニティ交通の導入・確保が課題である。</td></tr>
</table>

（8） 八代地域

社会状況	人口	134,161 人	人口増減率(R2/H12 比)	-13%
	高齢化率（R2 年）	35%	高齢化率（H12 年）	23%

公共交通運行状況	鉄道【駅の立地】	JR 九州新幹線【新八代駅】 JR 鹿児島本線【有佐～八代】 JR 肥薩線【八代～瀬戸石】 肥薩おれんじ鉄道【八代～肥後二見】	
	路線バス	産交バス	
	コミュニティバス	八代市	氷川町
		―	―
	乗合タクシー	八代市	氷川町
		○	―

公共交通の概況	• 八代地域と熊本地域、県外を結ぶ基幹的な公共交通として、JR 九州新幹線及び JR 鹿児島本線が運行されている。 • JR 肥薩線は令和 2 年 7 月豪雨により被災したが、上下分離方式による鉄道としての復旧方針が示されている。 • 八代地域と水俣・芦北地域、鹿児島県を結ぶ幹線的な公共交通として肥薩おれんじ鉄道が運行されている。 • 八代インターチェンジバス停を経由して九州自動車道を走る高速バスが運行されており、八代地域と熊本地域、上益城地域、球磨地域、宮崎及び鹿児島の両県を結んでいるほか、八代地域と阿蘇くまもと空港を結ぶ高速バスも運行されている。 • 八代地域と宇城地域、水俣・芦北地域を結ぶ路線バスが運行されているほか、八代中心部を循環する路線バスも運行されている。 • 路線バスが廃止された地域を中心に、乗合タクシーが運行されている。
現状と課題	• JR 肥薩線は、県と JR 九州による最終合意書に基づき、令和 15 年度までに鉄道での復旧に取り組む必要がある。 • JR 肥薩線及び肥薩おれんじ鉄道は、地域における旅客鉄道として、今後、積極的な日常利用を促進していく必要がある。 • 鉄道、高速バス、路線バス及びコミュニティ交通の役割分担を明確化し、それぞれが連携して地域の公共交通網を構築する必要がある。 • 令和 7 年 8 月豪雨により産交バスの八代営業所が浸水し、八代地域における路線バスの運休が続いたことで、事業者間の垣根を越えた輸送資源の共有・再配置の必要性が明らかとなったほか、モード間のダウンサイジングや分野間における共創の推進により、公共交通の補完性を高めることが求められている。

（9） 水俣・芦北地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td>43,492 人</td><td>人口増減率(R2/H12 比)</td><td colspan="2">-27%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td>42%</td><td>高齢化率（H12 年）</td><td colspan="2">27%</td></tr>
<tr><td rowspan="6">公共交通運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="4">JR 九州新幹線【新水俣駅】
JR 肥薩線【海路～白石】
肥薩おれんじ鉄道【たのうら御立岬公園～水俣～袋】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="4">産交バス、南国交通</td></tr>
<tr><td rowspan="2">コミュニティバス</td><td>水俣市</td><td colspan="2">芦北町</td><td>津奈木町</td></tr>
<tr><td>〇</td><td colspan="2">―</td><td>―</td></tr>
<tr><td rowspan="2">乗合タクシー</td><td>水俣市</td><td colspan="2">芦北町</td><td>津奈木町</td></tr>
<tr><td>〇</td><td colspan="2">〇</td><td>〇</td></tr>
<tr><td>公共交通の概況</td><td colspan="5">• 水俣・芦北地域と八代地域、県外を結ぶ幹線的な公共交通として、JR 九州新幹線及び肥薩おれんじ鉄道が運行されている。
• JR 肥薩線は、令和 2 年 7 月豪雨により被災したが、上下分離方式による鉄道としての復旧方針が示されている。
• 水俣・芦北地域と八代地域、鹿児島県内を結ぶ路線バスや鹿児島空港連絡バスが運行されている。
• 路線バスが廃止された地域を中心に、コミュニティ交通が運行されている。
• 芦北町では、スクールバスを活用（一般混乗）する形でコミュニティバスが運行されている。</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td colspan="5">• JR 肥薩線は、県と JR 九州による最終合意書に基づき、令和 15 年度までに鉄道での復旧に取り組む必要がある。
• JR 肥薩線及び肥薩おれんじ鉄道は、地域における旅客鉄道として、今後、日常利用を積極的に促進していく必要がある。
• 肥薩おれんじ鉄道は、路線バスが並行して運行していることから、相互に連携・補完し合う、効率的な運行形態への見直しが必要である。
• 鉄道駅から商業施設や観光施設等へのアクセス手段が限られており、路線バス及びコミュニティ交通と鉄道の交通結節が課題である。
• 利用実態が極端に少ない予約制のコミュニティ交通については、中山間地域の居住実態や移動ニーズの有無に応じたサービスへの転換が求められている。</td></tr>
</table>

（１０）球磨地域

<table>
<tr><td rowspan="2">社会状況</td><td>人口</td><td>81,480 人</td><td colspan="2">人口増減率(R2/H12 比)</td><td colspan="2">-22%</td></tr>
<tr><td>高齢化率（R2 年）</td><td>39%</td><td colspan="2">高齢化率（H12 年）</td><td colspan="2">26%</td></tr>
<tr><td rowspan="10">公共交通
運行状況</td><td>鉄道【駅の立地】</td><td colspan="5">JR 肥薩線【球泉洞～人吉～矢岳】
くま川鉄道【全線】</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="5">産交バス</td></tr>
<tr><td rowspan="4">コミュニティバス</td><td>人吉市</td><td>錦町</td><td>あさぎり町</td><td>多良木町</td><td>湯前町</td></tr>
<tr><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td></tr>
<tr><td>水上村</td><td>相良村</td><td>五木村</td><td>山江村</td><td>球磨村</td></tr>
<tr><td>○</td><td>―</td><td>―</td><td>―</td><td>○</td></tr>
<tr><td rowspan="4">乗合タクシー</td><td>人吉市</td><td>錦町</td><td>あさぎり町</td><td>多良木町</td><td>湯前町</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>水上村</td><td>相良村</td><td>五木村</td><td>山江村</td><td>球磨村</td></tr>
<tr><td>―</td><td>○</td><td>―</td><td>○</td><td>―</td></tr>
<tr><td>公共交通
の概況</td><td colspan="6">• JR 肥薩線は、令和 2 年 7 月豪雨により被災したが、上下分離方式による鉄道としての復旧方針が示されている。
• くま川鉄道も、令和 2 年 7 月豪雨により被災し、肥後西村～湯前間の部分運行となっており、令和 8 年度上半期の全線復旧を目指している。
• 人吉インターチェンジバス停を経由して九州自動車道を走る高速バスが多数運行されており、球磨地域と熊本地域、上益城地域、八代地域及び県外を結んでいるほか、人吉市内から鹿児島空港を結ぶコミュニティ交通も運行されている。
• 球磨地域内の市町村間を結ぶ路線バスが運行されているほか、人吉市内においてはワゴン車両による路線バスも運行されている。
• 路線バスが廃止された地域や交通空白地域を中心に、乗合タクシーが運行されている。</td></tr>
<tr><td>現状と
課題</td><td colspan="6">• JR 肥薩線は、県と JR 九州による最終合意書に基づき、令和 15 年度までに鉄道での復旧に取り組む必要がある。
• JR 肥薩線は、地域における旅客鉄道として、今後、日常利用を積極的に促進していく必要がある。
• 球磨地域は、特に通学時の人吉方面等への移動の定時性や速達性を備えた大量輸送力が求められており、くま川鉄道全線復旧後も引き続きサービス水準の維持やさらなる向上が課題である。
• 球磨地域は、通学以外にも通勤、通院、買い物に係る移動が人吉市へ集中する傾向があり、くま川鉄道だけでなく、路線バスも人吉市方面への広域的な公共交通の役割を担っている。地域全体の交通網の維持・確保のほか、幹線を補完する形でのコミュニティ交通の充実が求められている。</td></tr>
</table>

（１１）天草地域

社会状況	人口	107,460 人	人口増減率(R2/H12 比)	-27%
	高齢化率（R2 年）	42%	高齢化率（H12 年）	28%
公共交通運行状況	鉄道【駅の立地】	―		
	路線バス	産交バス		
	コミュニティバス	天草市	上天草市	苓北町
		○	○	―
	乗合タクシー	天草市	上天草市	苓北町
		○	○	―
公共交通の概況	• 天草地域と熊本地域、宇城地域及び天草地域内を結ぶ公共交通として、快速バスあまくさ号が運行されている。 • 天草地域と宇城地域を結ぶ路線バスが運行されており、地域内に 1 営業所と 7 つの車庫が立地し、広域的に運行を行っている。 • 天草市及び上天草市の中心部をコミュニティバスが運行している。 • 路線バスが廃止された地域や交通空白地域を中心に、乗合タクシーが運行されている。 • 天草地域と御所浦島等の地域内、宇城地域、水俣・芦北地域及び県外を結ぶ航路が運航されている。 • 天草空港から天草エアラインが、福岡空港及び阿蘇くまもと空港へ運航されている。			
現状と課題	• 地域を跨ぐ広域的な移動は、快速バス、航路、航空路によって支えられており、ビジネスや観光客の移動手段として重要であることから、引き続きその運行の維持や、利用促進に向けた施策展開が必要である。 • 買い物や通院、通学等の住民の日常的な移動目的の多くが、天草市中心部や大矢野町へ集中する傾向があり、路線バスによる広域的な移動を行うための交通網の整備が必要である。 • 天草市においては、幹線・支線における公共交通の再編を予定しているほか、少子化や高齢化の進行が顕著な地域であることから、小中学校のスクールバスや福祉輸送等の輸送資源が各地域内において運行されており、各モードにおける役割の明確化や運行形態の効率化が不可欠となっている。			

4-3　公共交通に関する住民アンケート調査

県民の公共交通の利用実態や移動ニーズ等を把握するため、県内在住の Web モニターを対象にアンケート調査を実施した。

（1）　回答者の属性

① 回答者の居住地

熊本市の居住者が上位を占め、中でも中央区が 16.6%と最も高い割合となった。熊本市に次いで、八代市の居住者が多かった。

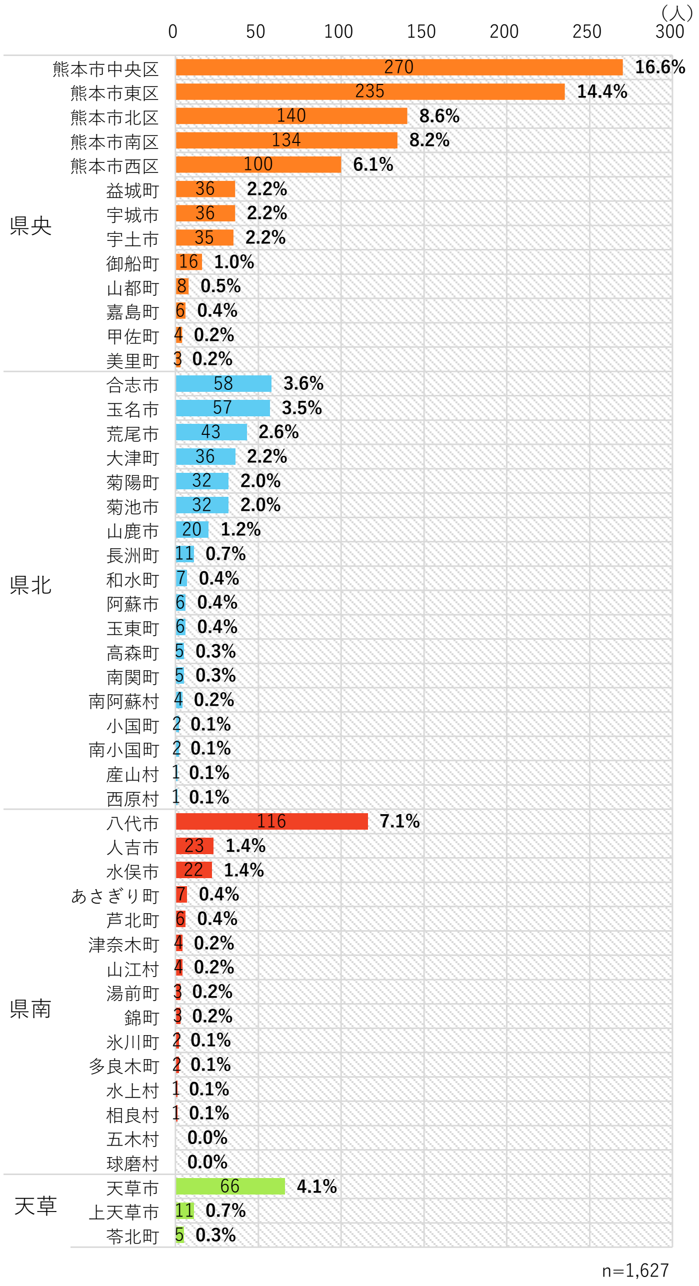


図　4-3　回答者の居住地

② 性別

割合はほぼ男女同数であるが、天草地域を除き男性のほうがやや多かった。

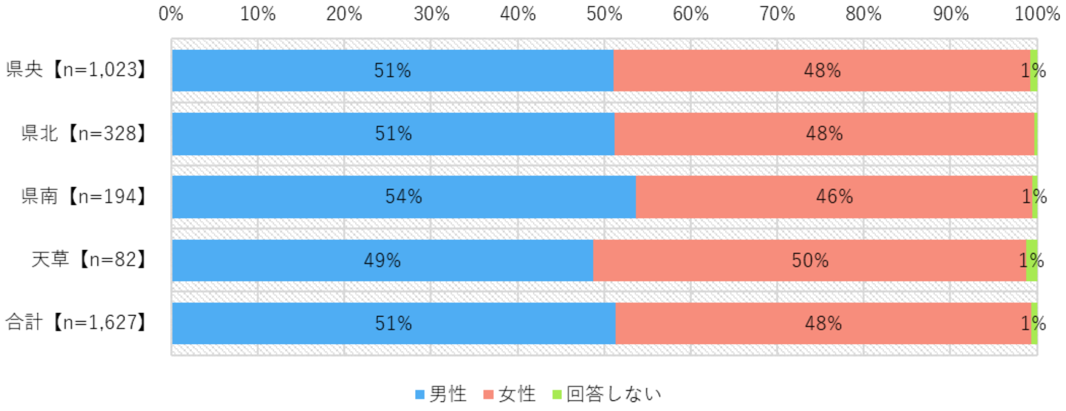


図 4-4 回答者の性別

③ 自家用車の保有状況

自家用車の保有率は県北地域、天草地域で80%を超えている。

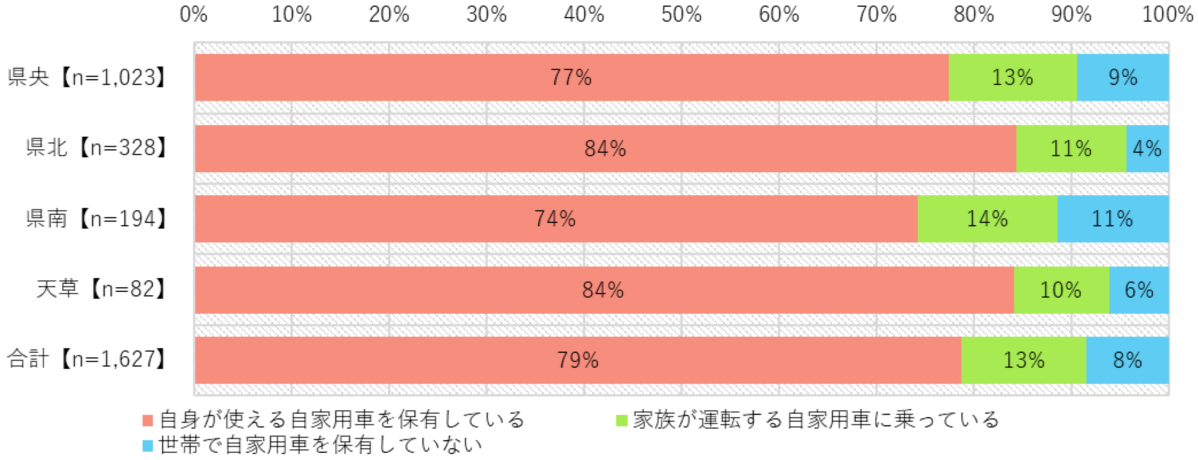


図 4-5 自家用車の保有状況

（2） 移動実態等

① 居住している市町村外に移動する際の外出頻度

居住している市町村外に「ほぼ毎日」移動する割合は、県北地域で43%と最も高く、天草地域が20%と最も低い。

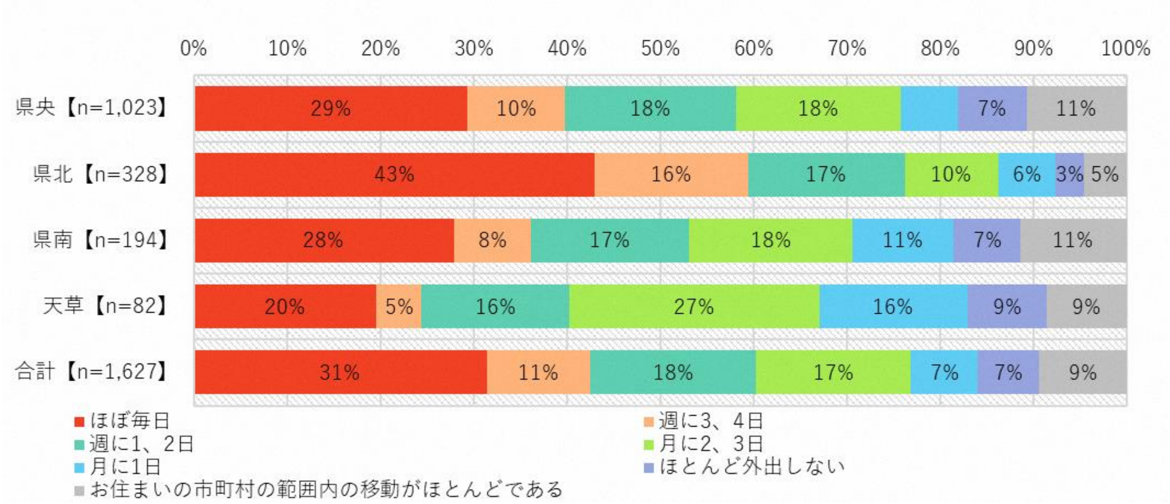


図 4-6 居住市町村外に移動する際の外出頻度

② 居住している市町村外に移動する際の手段

居住している市町村外への移動に、自ら運転する自家用車を利用する割合は、全ての地域で75%を超えた。

天草地域では「自家用車（送迎）」が、県南地域では「JR」が、移動手段に占める割合が他の地域と比較してやや高い。

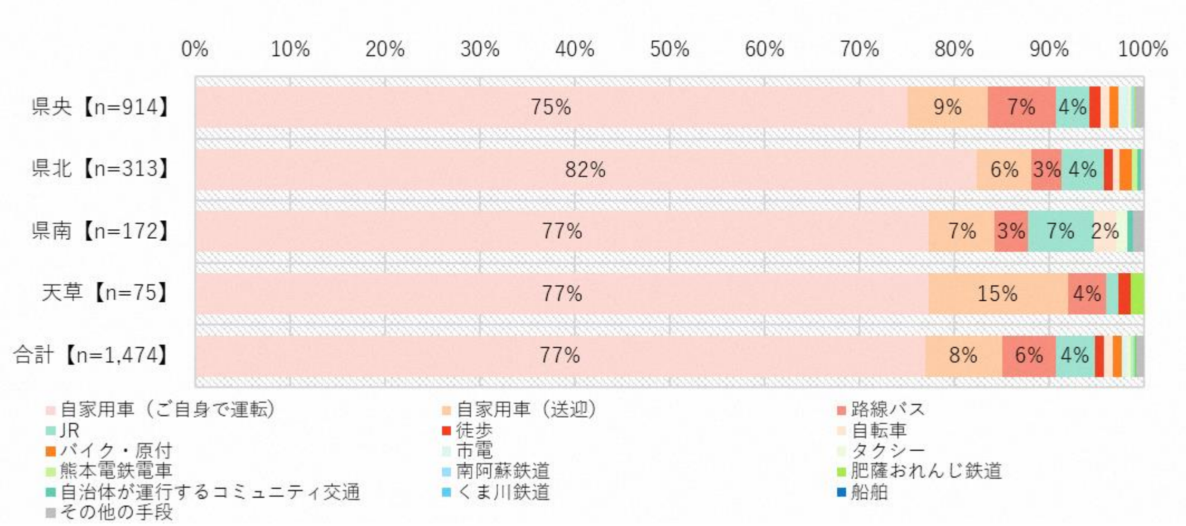


図 4-7 居住市町村外に移動する際の移動手段

③ 居住している市町村外に移動する際に自家用車を利用する理由

居住している市町村外への移動に自家用車を利用する理由については、「公共交通と比較して早く着くため」が全地域で最も高く、30%以上を占めている。

天草地域では「ちょうど良い時間の公共交通の便が無いため」が他の地域と比較して高く、28%を占める。

県北地域では「駅やバス停まで遠いため」が他の地域よりやや高く、17%を占める。

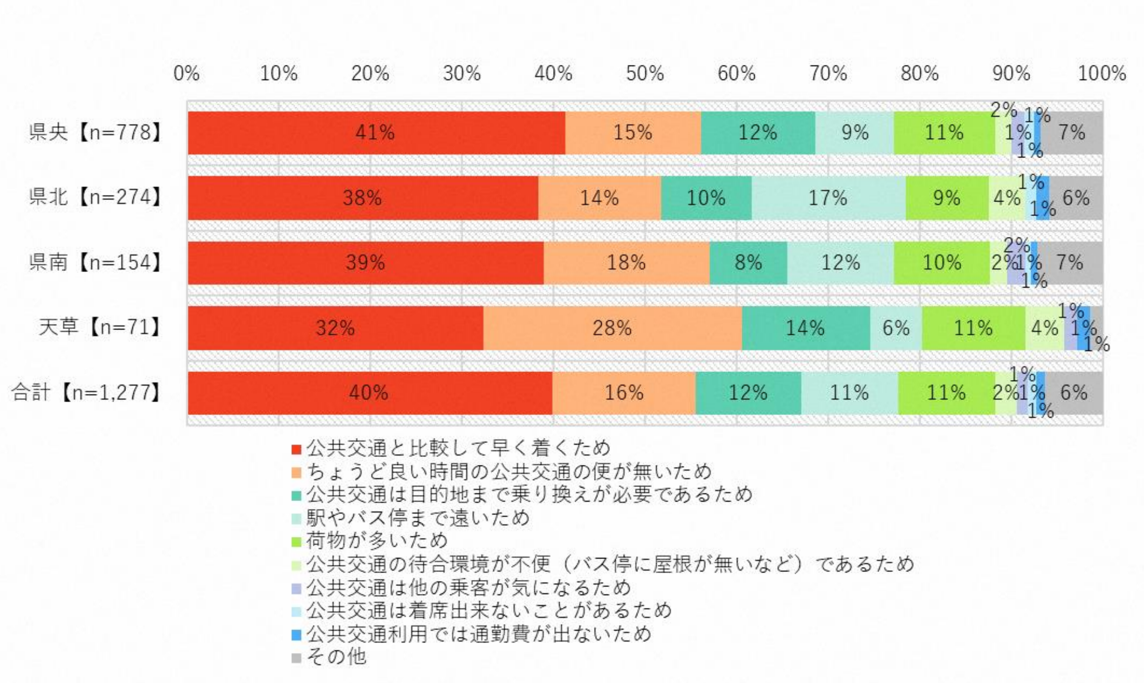


図 4-8　自家用車を利用する理由

（３） 公共交通への転換に対する考え

① 日常の外出移動で最も重視する点

県央地域、県北地域及び天草地域では「移動にかかる時間が短い」の回答割合が 35%を超えて最も高く、県南地域では、「移動にかかる費用が低い」が 37%と最も高かった。

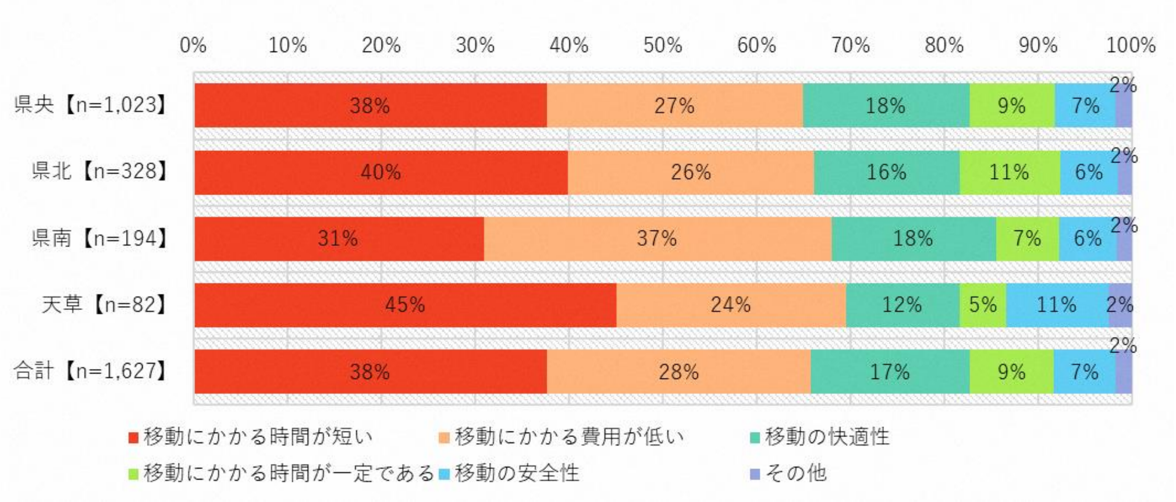


図 4 -9 日常の外出移動で重視する点

② 自家用車から公共交通への転換を考え始める運行頻度（市町村外への移動）

自家用車から公共交通への転換を考え始める運行頻度は「30 分に 1 本程度」が 24%と最も高く、必ず自家用車から公共交通へ転換する運行頻度は「10 分に 1 本程度」が 18%と、最も高かった。

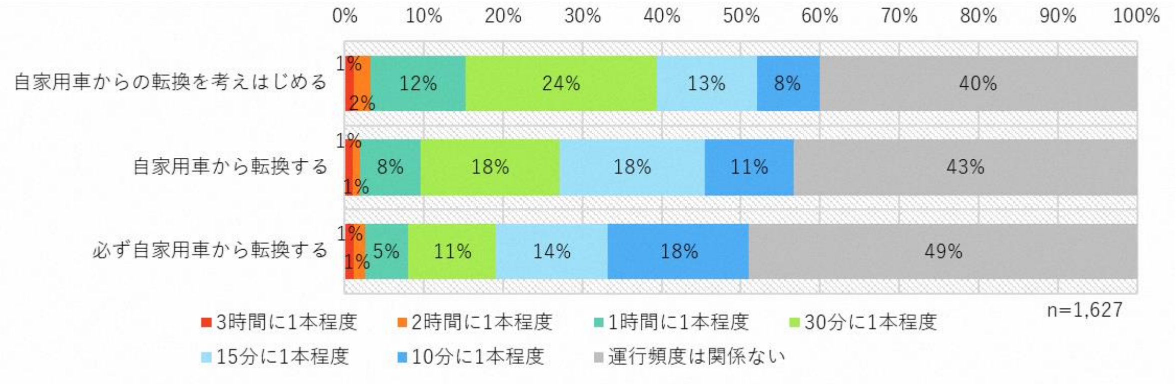


図 4 -10 公共交通の転換を考え始める運行頻度

（4） 公共交通に対する意見

① 公共交通の行政負担に対する考え方

「行政の負担を増やしてでも、持続可能で利便性の高い公共交通サービスが必要」という考えに対し、「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した割合が約 6 割を占める一方、「自己負担を増やしてでも、行政負担を軽減する」という考えに対し、「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した割合は 3 割未満となっている。

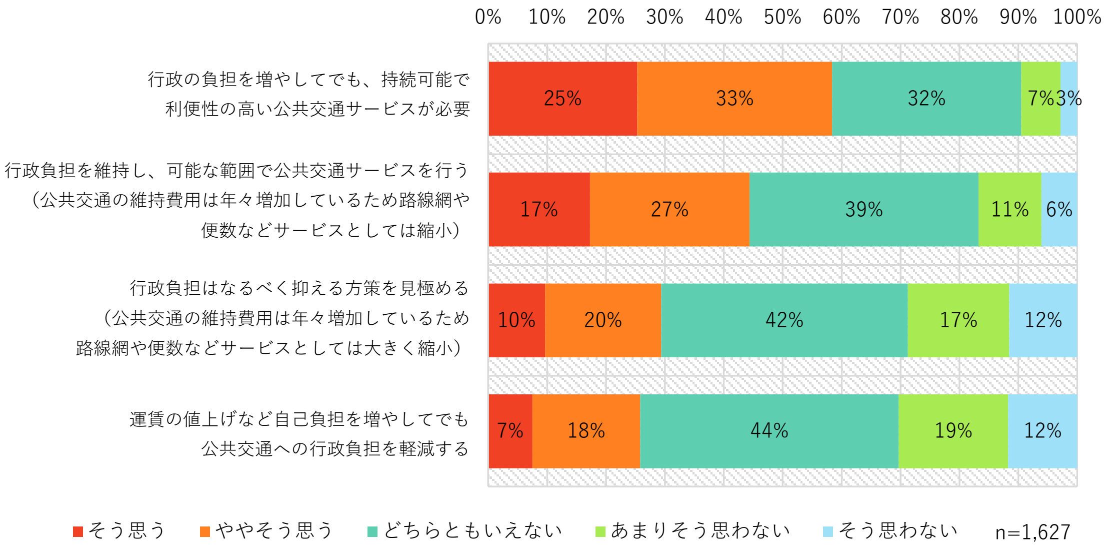


図 4 -11 公共交通の行政負担に対する考え方

② 公共交通の改善点について

「乗り継ぎが不便・不安」が、どの地域においても最も多い割合を占める。

県央地域及び県北地域では「駅やバス停等の待合環境が悪い」が、県南地域及び天草地域では「目的地までの行先や時刻の調べ方が分かりにくい」が、次いで多い割合となった。

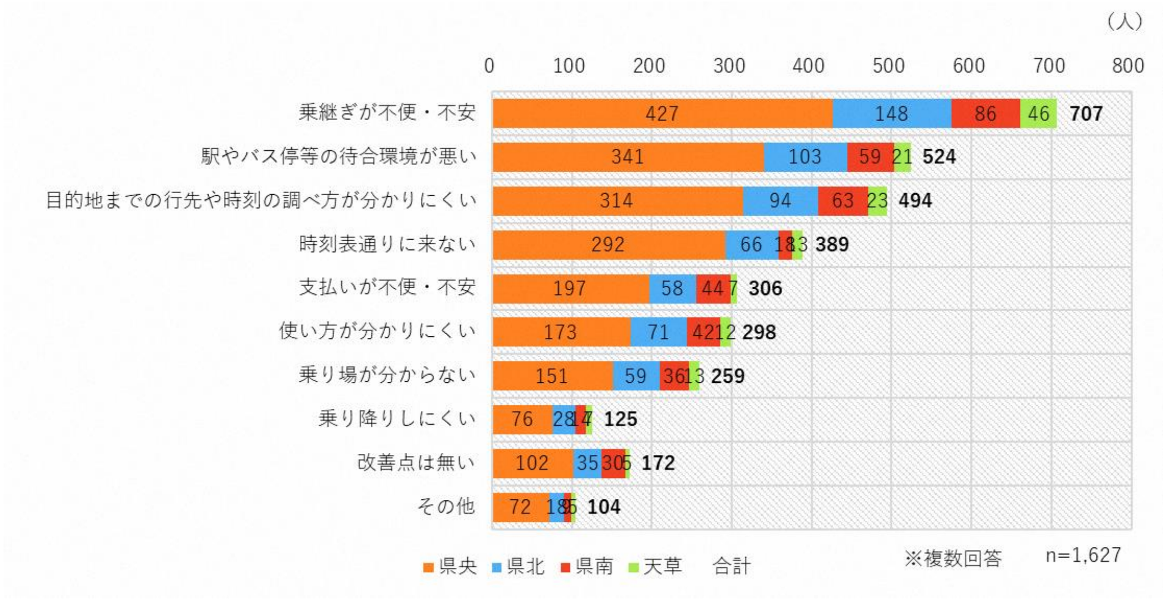


図 4-12 公共交通の改善点

③ 公共交通を利用したいと思う状況について

県央地域では「飲酒する予定、飲酒した」が、県北地域及び天草地域では「目的地近くに駐車場がない」が、県南地域では「自家用車等の自身の移動手段を持ち合わせていない」が最も多い割合となった。

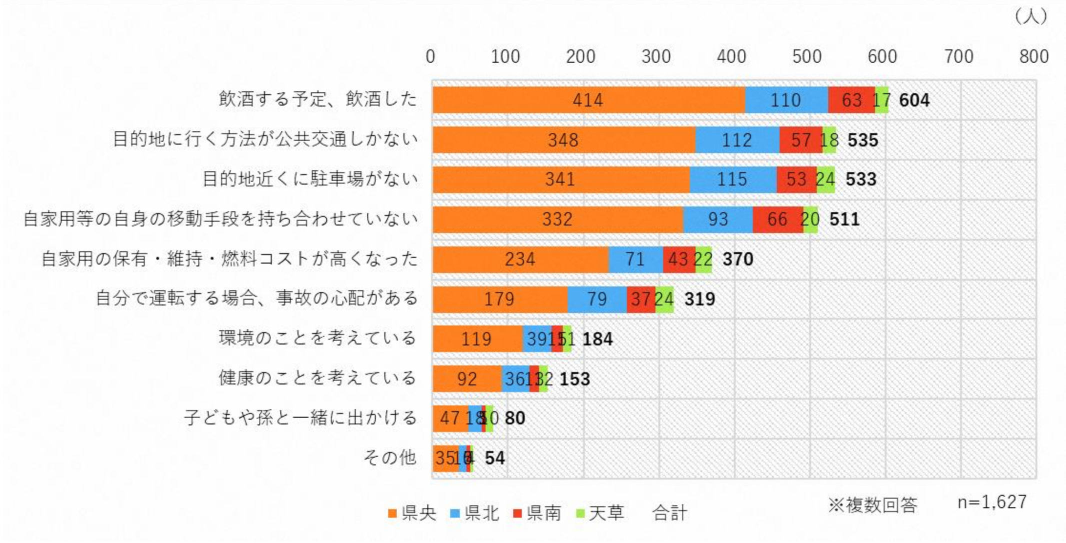


図 4-13 公共交通を利用したいと思う状況

（5） 地域別の移動実態等

① 市町村内の主な移動手段

いずれの地域においても自家用車（自身で運転）が主な移動手段となっており、6 割を超える非常に高い割合となっている。

路線バスや鉄軌道、タクシーも一定程度利用されているものの、自家用車と比較して低い水準にとどまり、全ての地域において各モードの利用は 1 割以下となっている。

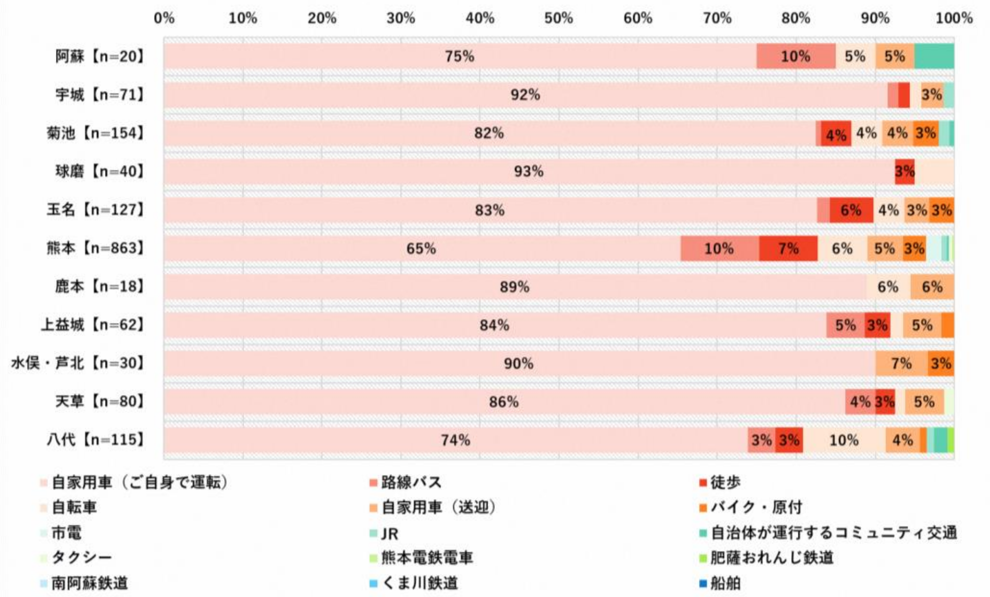


図　4 -14　市町村内の移動手段（地域別）

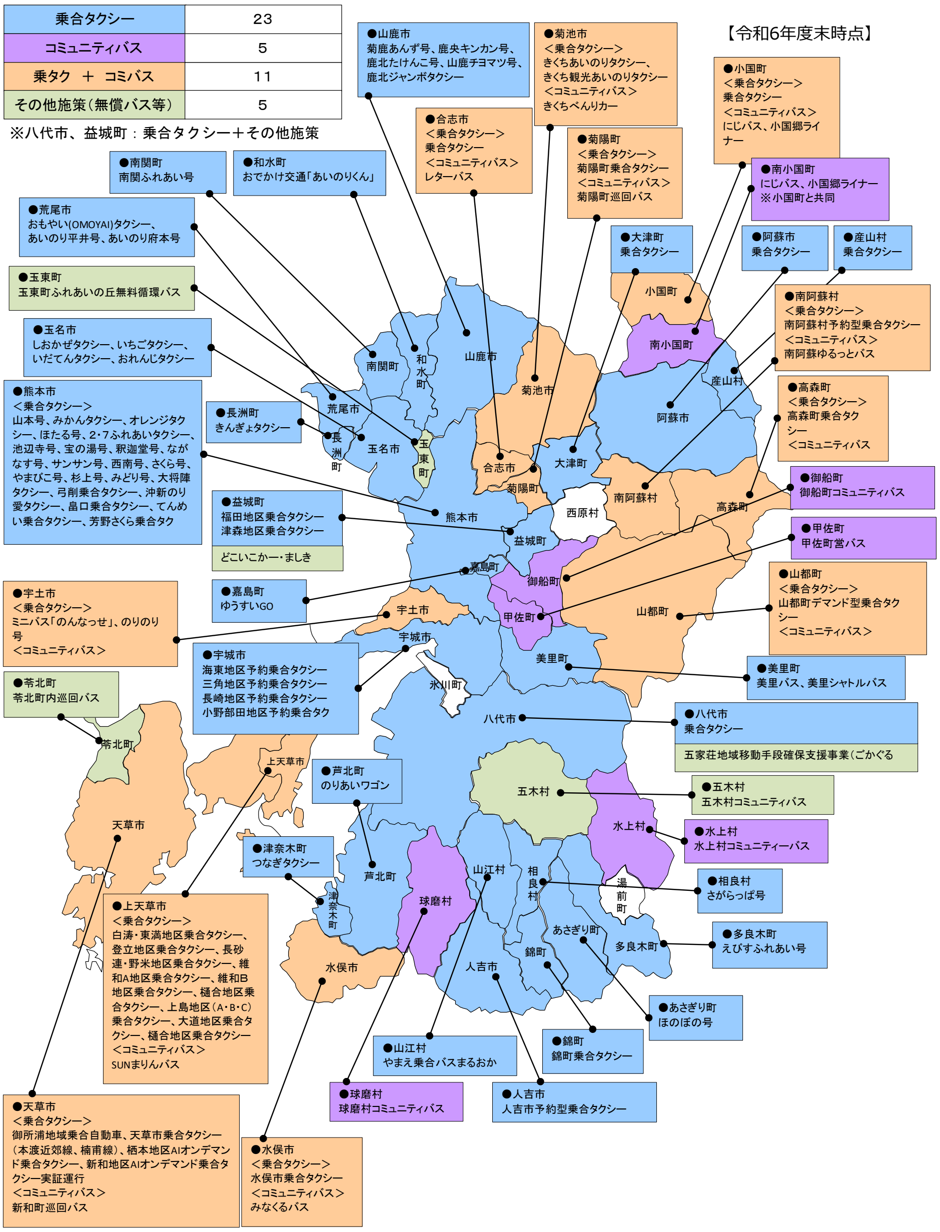
5 市町村による地域公共交通施策の現状

5-1　コミュニティ交通の導入状況

図 5-1 は、各市町村におけるコミュニティ交通の導入状況を示している。

令和 6 年度末時点で、23 市町村において乗合タクシーが、5 市町村においてコミュニティバスが運行されているほか、乗合タクシー及びコミュニティバスの両方を運行する市町村が 11 市町村となっている。

このほかにも、5 市町村において無償バスが運行されており、市町村によっては福祉有償運送、スクールバス等の運行も担っている。



出典：令和 7 年度市町村交通施策状況調査（熊本県）

図 5-1 本県におけるコミュニティ交通の導入状況（令和 7 年 8 月調査）

5-2　地域公共交通計画の策定状況

県内では、令和6年度末時点で、27の地域公共交通計画が策定されている。このうち、複数市町村が連携して広域で策定された計画が4、単独市町村で策定された計画が23となっている。

表 4　県内で策定済みの地域公共交通計画

策定年度	計画名称
平成27年度	熊本地域公共交通計画
平成29年度	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画
令和2年度	八代市地域公共交通計画
	益城町地域公共交通計画
令和3年度	宇土市地域公共交通計画
	人吉・球磨地域公共交通計画
令和4年度	人吉市地域公共交通計画
	荒尾市地域公共交通計画
	上天草市地域公共交通計画
	天草市地域公共交通計画
	南関町地域公共交通計画
	大津町地域公共交通計画
	御船町地域公共交通計画
令和5年度	玉名市地域公共交通計画
	山鹿市地域公共交通計画
	合志市地域公共交通計画
	長洲町地域公共交通計画
	和水町地域公共交通計画
	山都町地域公共交通計画
	津奈木町地域公共交通計画
令和6年度	水俣市地域公共交通計画
	菊池市地域公共交通計画
	宇城市地域公共交通計画
	菊陽町地域公共交通計画
	西原村地域公共交通計画
	芦北町地域公共交通計画
	小国郷地域公共交通計画

※網掛けは複数市町村が連携して広域で策定した計画

熊本県