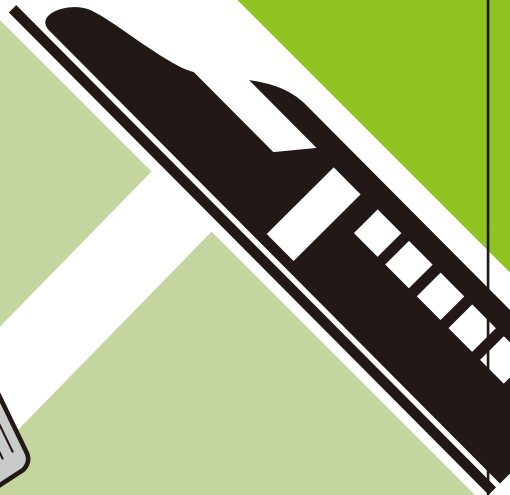


# 熊本県 地域公共交通計画



令和3年3月

熊本県



－ 目 次 －

1	はじめに	1
(1)	計画策定の趣旨	1
(2)	計画の区域	2
(3)	計画の期間	2
(4)	計画の位置づけ	3
2	地域の概況	11
(1)	地勢・地理	11
(2)	社会状況	14
①	人口動態	14
②	移動特性	18
③	運転免許保有・返納の状況	20
3	地域公共交通の現状	21
(1)	県内全体の公共交通ネットワークの概況	21
(2)	各交通モードの現状	27
①	路線バス	27
②	鉄道・軌道	33
③	高速・快速バス	42
④	タクシー	44
⑤	航路	45
⑥	空路	46
⑦	新型コロナウイルス感染症拡大による地域公共交通への影響	47
(3)	市町村による地域公共交通施策の現状	48
①	コミュニティ交通の導入状況	48
②	地域公共交通網形成計画の策定状況	49
③	地域公共交通施策に関する市町村の考え	60
4	災害と地域公共交通	62
(1)	鉄道の被災と復旧	62
①	鉄道の被災状況	62
②	鉄道の復旧と沿線自治体の関わり方	63
(2)	被災地域における移動ニーズの変化	64
5	地域公共交通をとりまく現状と課題	65
6	基本的な方針及び計画の目標	67
①	目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築	68
②	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	74
③	その他	77
7	目標を達成するための施策・事業	78
(1)	幹線公共交通ネットワーク構築のための体制整備	78
①	幹線に求められる役割や維持・確保の方針の設定	78
②	複数市町村にまたがる広域での検討の推進	80
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	81
(2)	共同経営による“あるべきバス路線網”の構築	82
①	複数事業者による重複区間の最適化	82
②	利便性向上のための新たな運賃施策の導入	83
③	事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置	84
(3)	鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上	85

①	被災鉄道路線の復旧・復興 .....	85
②	空港アクセス鉄道の検討推進.....	86
③	鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用 .....	87
(4)	交通モード間の連絡性の強化 .....	88
①	交通モード間のダイヤ調整・乗継環境の整備 .....	88
②	シームレスな乗継を可能にする情報提供 .....	89
③	交通モード間をまたいだ運賃施策の導入 .....	90
(5)	地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入.....	91
①	コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定 .....	91
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 .....	92
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 .....	93
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 .....	94
⑤	コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実 .....	95
⑥	コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討 .....	96
8	計画の達成状況の評価 .....	98
(1)	モニタリングの方法 .....	98
(2)	評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル） .....	100

# 1 はじめに

## (1) 計画策定の趣旨

本県の人口は、平成10年を境に全国平均より約10年早く減少局面に突入しており、令和3年に改訂した「熊本県人口ビジョン（改訂版）」は、2045年（令和27年）における県内人口は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）まで減少する推計となっている。（令和2年10月1日現在の人口：173.6万人）

県内の地域公共交通は、こうした人口減少等の影響により、利用者の減少や、それに伴う交通事業者の収支の悪化・自治体負担の増加に歯止めがかからない状況が長く続いてきたほか、近年ではバスやタクシーの運転士不足をはじめとする供給面の課題も顕在化している。また、新型コロナウイルスの感染拡大が地域公共交通に与える影響も甚大である。感染拡大防止を目的としたイベントや外出自粛の要請により、公共交通機関の利用者数は大きく減少し、各事業者は非常に厳しい経営状況に追い込まれている。今後、さらに本格的な人口減少・高齢社会の到来や、コロナウイルス収束後の“新しい生活様式”を踏まえた県民のライフサイクルの変化等が予見される中、県内各地域の実情に沿った持続可能な公共交通網をどのように構築するのか、改めて官民が連携して検討すべきタイミングを迎えている。

加えて、本県は、「平成28年熊本地震」、「令和2年7月豪雨」と2度の大きな災害からの復旧・復興の途上にある。被災地域においては、鉄道や道路の不通に伴い、公共交通網の姿が大きく変化しており、さらには今後の復旧・復興の段階に依りても、住民の移動ニーズは日々変化していくことが予想される。被災地域におけるこのようなニーズの変化に、しっかりと対応していくことも重要な課題の一つである。

ところで、そうした中、地域公共交通に関する法制度が転換期を迎えている。令和2年11月に、地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律が施行され、“まちづくりと連携した公共交通ネットワーク形成”に加え、地域における“輸送資源の総動員”の考えが位置付けられた「地域公共交通計画」の策定が自治体の努力義務とされた。県内においては、18の地域・市町村において、すでに改正前の法に基づく「地域公共交通網形成計画」が策定され、取組が進められているところではあるが、広域にわたる幹線的な公共交通網の構築については、県の主体的な役割が重要性を増している。

また、併せて路線バス事業者の共同経営等を認める独占禁止法特例法も施行された。県内のバス事業者5社は、同法のスキームを活用しながら共同経営を実施していく方向性を確認しており、これにより持続可能でかつ利便性の高いバス路線網が構築されることが期待されるが、その取組を進めるに当たっても、事業者と自治体の協議の下、バスの担うべき役割や他の公共交通モードとの連携等の考え方を整理していくことが必要である。

以上のような背景を踏まえ、本県では初めてとなる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、この「熊本県地域公共交通計画」を策定する。計画の目標として定める「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」、「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」の達成のためには、県だけでなく、県内の市町村、交通事業者等、地域公共交通の関係者が共通の認識を持って取り組むことが何よりも重要であり、本計画には、そのための指針となるべき考え方や、具体的な施策・事業等を記載する。

## (2) 計画の区域

本計画は、熊本県全域を対象区域とする。

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 本計画の対象区域

## (3) 計画の期間

本計画の計画期間は、5年間（令和3年4月～令和8年3月）とする。

## (4) 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である『新しいくまもと創造に向けた基本方針』、『第2期熊本県まち・ひと・しごと創生総合戦略』及び『令和2年7月豪雨からの復旧・復興プラン』を踏まえながら、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、県の関連計画との整合のほか、県内各市町村で策定済み、若しくは策定中の地域公共交通（網形成）計画とも整合を図ることとする。

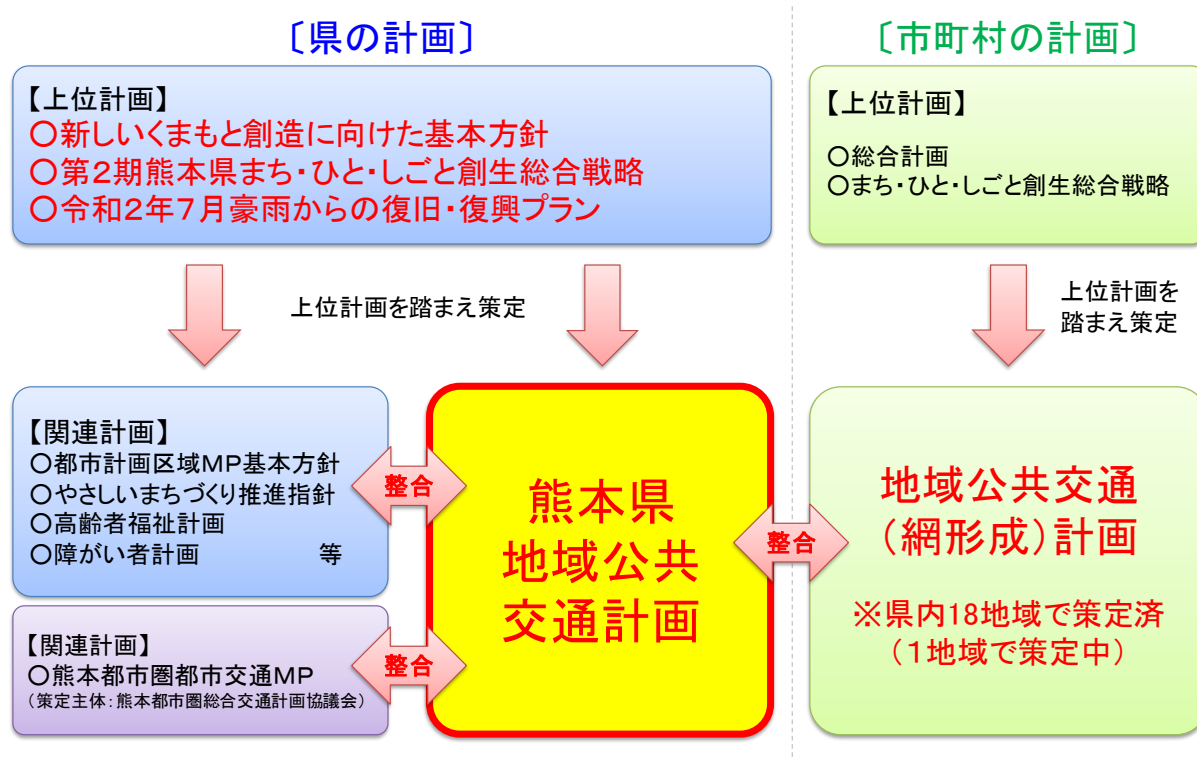


図 1-2 計画の位置づけ

表 1-1 県の上位・関連計画

計画名	内容（関連部分抜粋）
<p>新しいくまもと創造に向けた基本方針</p>	<p>3 熊本地震からの創造的復興</p> <p><u>施策2 創造的復興の推進</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・甚大な被害を受けた益城町の復興まちづくりや、阿蘇へのアクセスルートの回復を契機とした観光振興、南阿蘇村立野・黒川地域の魅力向上や産業創出を進めるとともに、熊本の象徴である熊本城を含む文化財等の復旧や魅力発信に取り組みます。</li> <li>・魅力あふれる空港づくりや空港アクセスの改善、「UX プロジェクト」の推進など、阿蘇くまもと空港が地域活性化の起爆剤となるよう、大空港構想の実現に向けた取組みを進めます。</li> </ul> <p>4 将来に向けた地方創生の取組み</p> <p><u>施策3 安全・安心な社会の実現</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・子供や高齢者、障がい者等が、自分らしく安心して住み慣れた地域で暮らせる社会の実現を目指し、健康寿命の延伸に向けた取組みや医療提供体制の確保、就労支援を行うとともに、地域での見守りや交通事故の抑止、地域の公共交通手段の確保等に取り組み、安全・安心な地域づくりを推進します。</li> </ul> <p><u>施策4 魅力ある地域づくり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・天草と鹿児島・長崎及び県南地域と天草を結ぶ交通ネットワークの具体化や、共同経営によるバス交通の最適化に取り組みます。また、熊本都市圏と県内各地を結ぶ幹線道路の整備を推進するとともに、熊本市周辺の渋滞解消に必要な道路等を新広域道路交通計画に位置付けてしっかりと取り組み、利便性の向上や県経済の更なる発展につなげます。</li> </ul>
<p>第2期熊本県まち・ひと・しごと創生総合戦略</p>	<p>1 令和2年7月豪雨からの創造的復興</p> <p><u>施策1 被災者・被災地域の1日も早い復旧・復興に向けた取組み</u></p> <p><u>③ 災害に強い社会インフラ整備と安心して学べる拠点づくり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR肥薩線、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の早期復旧を図ります。</li> <li>・代替バスの運行等による通学手段の確保、学校の再開・学習機会の確保に取り組みます。</li> </ul> <p>2 新型コロナウイルス感染症を踏まえた対応</p> <p><u>施策3 持続可能な経済活動の実現</u></p> <p><u>④ 新たな観光スタイルの確立</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・動画やSNS等を活用したデジタルマーケティングや観光版</li> </ul>

MaaS（マース）、顔認証技術の導入、AIを活用した観光情報発信など、デジタル技術等を活用したスマートツーリズムを推進します。

### 3 熊本地震からの創造的復興

#### 施策2 創造的復興の推進

##### ③ 阿蘇地域の振興

- ・地域住民の交通手段であるとともに観光の目玉の一つである南阿蘇鉄道について、鉄道会社や地元自治体等と連携して、令和4年度（2022年度）末の復旧工事完了と早期の全線での運行再開を実現します。
- ・南阿蘇鉄道の利便性、魅力の向上に向け、JR豊肥本線への乗り入れ及び電化等について、地元自治体と協力して検討を進めます。
- ・阿蘇の復興を国内外にPRし、国道57号や国道325号、JR豊肥本線等のアクセスルートの新線開通効果を最大化するため、地元市町村等と連携し、観光振興をはじめとした阿蘇地域の創造的復興の取組みを進めます。

##### ④ 「大空港構想」の実現

- ・創造的復興のシンボルである新ターミナルビルの令和5年（2023年）春の供用開始に向け、運営権者と連携し、国内線・国際線の需要拡大の取組みを強化するなど、魅力あふれる空港づくりを推進します。
- ・長年の課題である空港・県民総合運動公園へのアクセス改善に向け、有識者等で構成する検討委員会において、空港アクセス鉄道の波及効果や新型コロナウイルス感染症の影響、他の交通機関との比較等について幅広く意見を聞き、空港アクセス鉄道に対する県民の理解を一層得られるよう検討を進め、事業化の判断を行います。

### 4 将来に向けた地方創生の取組み

#### 施策3 安全・安心な社会の実現

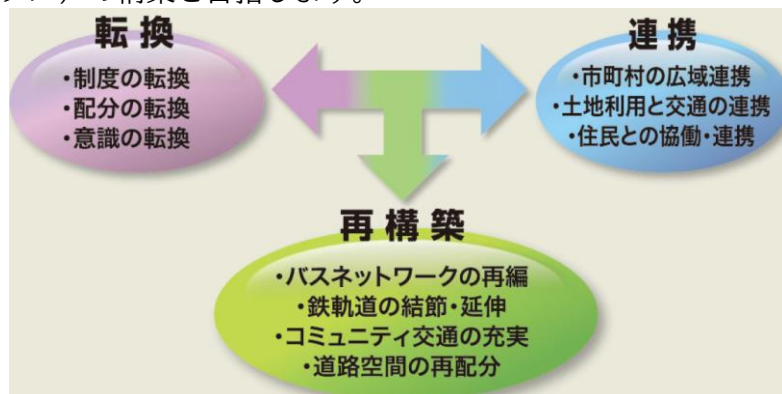
##### ② 子供からお年寄りまで、誰もが安心して暮らせる地域づくり

- ・人口減少地域においても、交通弱者をはじめ県民のきめ細かな移動ニーズに対応するため、市町村等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。

	<p><b>施策4 魅力ある地域づくり</b></p> <p><b>① 交通体系の最適化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県内のバス交通について、将来的に持続可能で利用者のニーズに沿った利便性の高いものになるよう、日本初となる“共同経営型”の事業形態への移行によりバス事業者間の垣根を越えた路線再編や利用促進の取組みを進めます。</li> </ul>
<p>令和2年7月豪雨からの復旧・復興プラン</p>	<p>3 新たな治水の方向性を踏まえた治水・防災対策及び被災者・被災地域の1日も早い復旧・復興に向けた取組</p> <p>III 災害に強い社会インフラ整備と安心して学べる拠点づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR肥薩線、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の早期復旧</li> <li>・ 代替バスの運行等による通学手段の確保、学校の再開・学習機会の確保</li> </ul> <p>4 持続可能な地域の実現に向けた将来ビジョン（目指すべき取組みの方向性）</p> <p>I すまい・コミュニティの創造</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 誰もが暮らしやすい・魅力あふれるまちづくりと新たなコミュニティの形成</li> <li>・ 地域拠点と各集落間の巡回バス・デマンドタクシーの運行やドローン等を活用した買い物支援</li> </ul> <p>IV 地域の魅力の向上と誇りの回復</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 観光資源の磨き上げや交通アクセスの多様化による人吉球磨の観光拠点化</li> <li>・ 鉄道、リムジンバス、ヘリ等による阿蘇くまもと空港やJR熊本駅などとのアクセス強化</li> </ul>

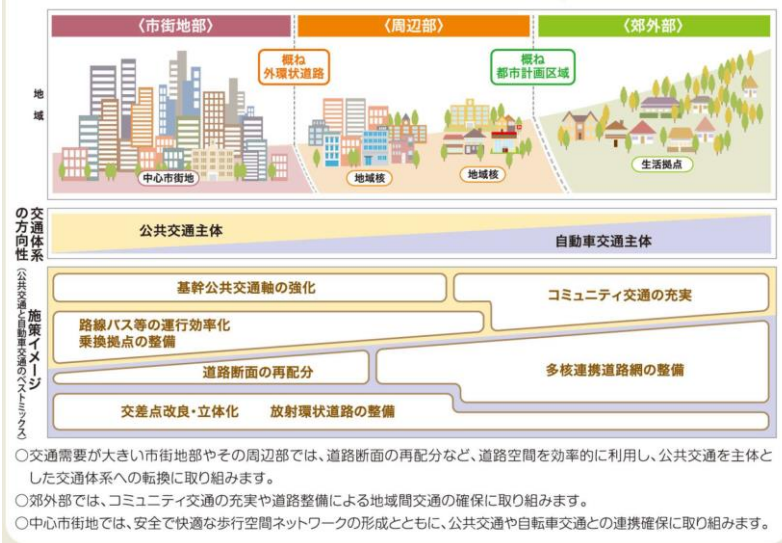
■交通体系の最適化（ベストミックス）

人口減少・超高齢社会等の社会情勢の変化に的確に対応するため、これまでのようにすべての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利便性と効率性を兼ね備えた新たな交通体系（ベストミックス）の構築を目指します。



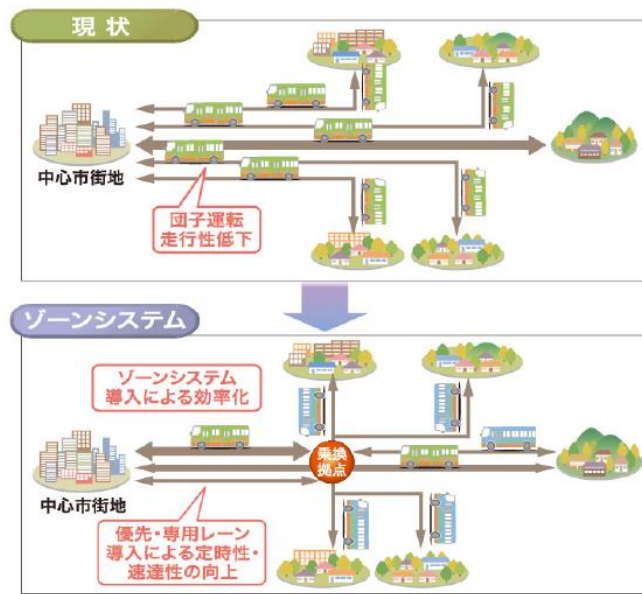
【ベストミックス】

地域毎の交通特性に応じて、公共交通や自転車・徒歩を含めた多様なモードの分担と連携



■バスネットワークの再編

- ・“幹線”と“支線”に分けるゾーンシステムの導入に取り組み、市街地部の団子運転の解消と運行効率化により路線バスの維持を図ります。
- ・幹線区間への優先・専用レーンの導入を促進し、定時性・速達性を向上させ、利用者離れの解消を図ります。



■コミュニティ交通の充実

- ・地域の主要施設や基幹公共交通と結節するコミュニティ交通を隣接市町村連携により効果的に導入し、公共交通が不便な地域の減少を目指します。



<p>熊本県都市計画区域マスタープラン基本方針</p>	<p>第3章 県内に共通する都市計画の方針</p> <p>(1) 交通施設の整備方針</p> <p>1) 広域的な交通体系の整備</p> <p>② 高速交通体系と一体となった県内外の都市圏間を結ぶ広域ネットワークの整備</p> <p>九州新幹線の各駅から鉄道の在来線やバス等への円滑な乗り換えができるように交通結節機能の向上を図るとともに、高速道路インターチェンジ周辺において、高速バスと自家用車の乗り換え施設等の整備を必要に応じて検討します。</p> <p>3) 都市内交通体系の整備方針</p> <p>① 公共交通機関の充実や自転車利用環境の向上及び自動車交通の適正化並びに円滑化</p> <p>公共交通や自転車利用環境の充実と自動車交通の適正化にあたっては、エコ・コンパクトシティの実現に向けて都市構造のコンパクト化により自動車交通の発集量そのものを抑制します。</p>
-----------------------------	--

<p>やさしいまちづくり推進指針</p>	<p>第4章 具体的な推進方向 2 移動・施設利用上の障壁除去 (1) 移動手段や制度の整備・活用 コミュニティバス、乗合タクシーの導入等による地域交通の充実、旅客施設・公共車両等の整備促進、障がい者の移動支援などにより、高齢者や障がい者等の円滑な移動を確保する取組みを促進します。</p>
<p>長寿・安心・くまもとプラン 第8期熊本県高齢者福祉計画・介護保険事業支援計画</p>	<p>第4章 重点目標と重点分野・主要施策 2 重点分野・主要施策 (4) 多様な住まい・サービス基盤の整備 ⑥ 移動手段の充実 ○交通関係部局との連携による移動手段の充実 ・市町村における福祉部局と交通関係部局との連携の強化や、地域の交通事業者等と市町村の福祉部局等による協議の場の活用等により、一体的な対策の検討を促進します。 ○生活支援サービス等による移動支援サービスの充実 ・介護予防・日常生活支援総合事業において実施される移動支援サービス（訪問型サービスD）等の普及・拡大や、地域の公共交通サービス及び移動支援サービスの充実が図られるよう、市町村の取組みを促進します。 ・市町村や地域包括支援センターを対象とした研修会等を通じて、介護予防や生活支援サービスの充実と併せた移動支援サービスの取組みを促進します。 ○交通事業者等による認知症高齢者等の見守り支援の促進 ・認知症高齢者等が公共交通機関等を利用しやすいよう、交通事業者等に対する認知症サポーター養成を推進し、交通事業者等による見守り支援の取組みを促進します。</p>
<p>第6期熊本県障がい者計画 くまもと障がい者プラン</p>	<p>第3章 分野別施策 7 生活環境 (3) 旅客施設・公共交通機関 ① 旅客施設及び公共車両のユニバーサルデザイン化 障がい者の利用に配慮した旅客施設及び公共交通機関の整備を図るため、交通事業者など関係機関への整備状況について調査等を実施するとともに、交通事業者への啓発を通して、旅客施設及び公共車両のユニバーサルデザイン化を促進します。</p>

## 2 地域の概況

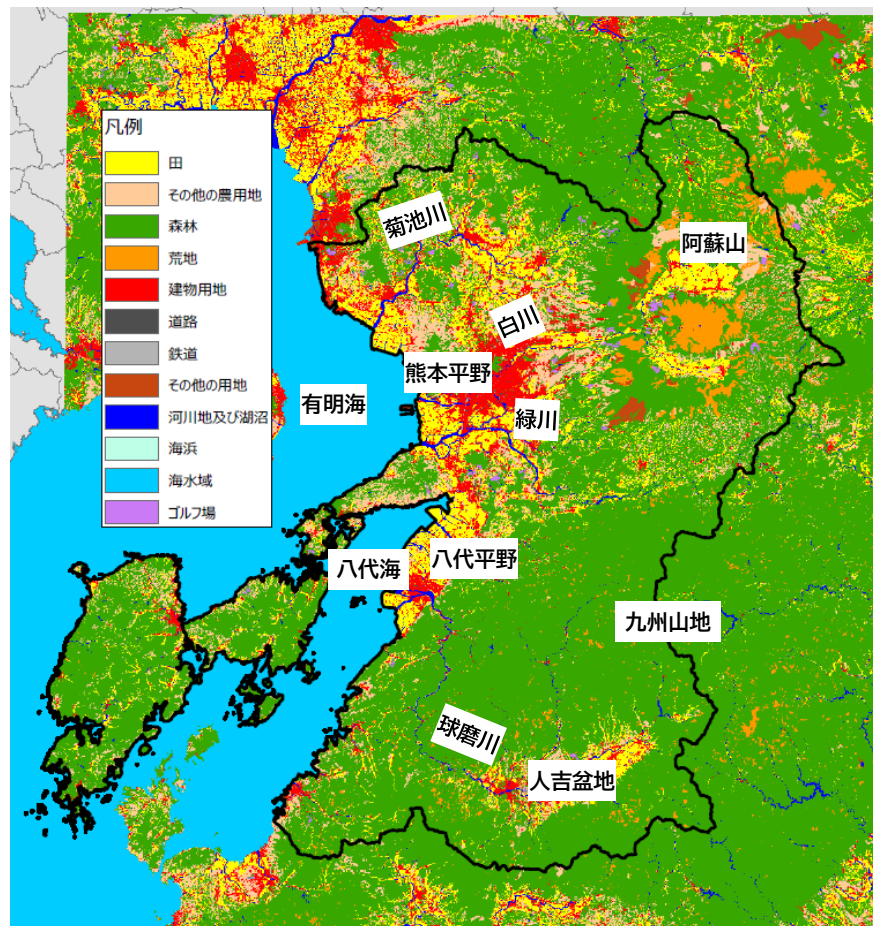
### (1) 地勢・地理

本県は九州の中央部に位置し、総面積は約 7,409 km<sup>2</sup>（令和 2 年全国都道府県市区町村別面積調）で全国第 15 位、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る。

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。



出典：国土数値情報

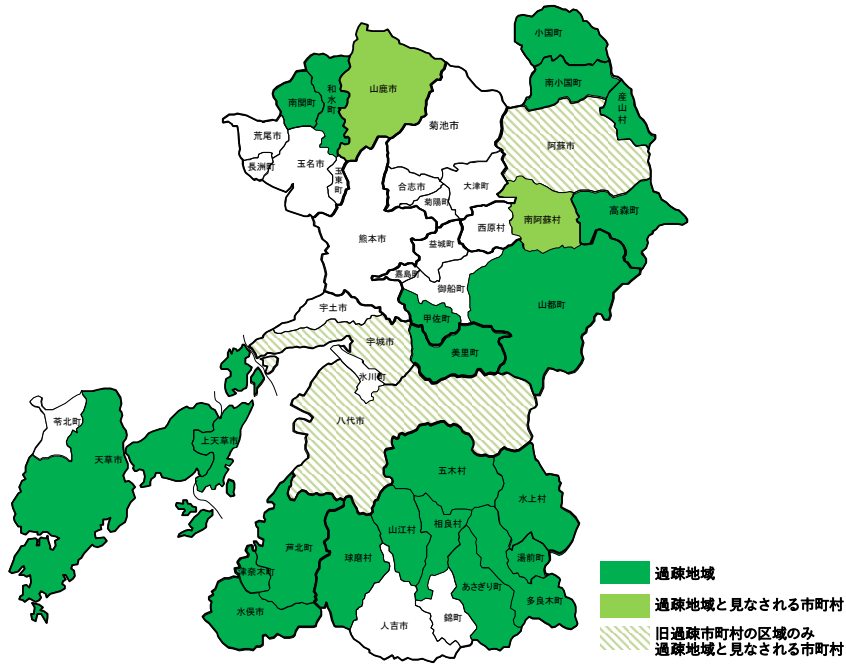
図 2-1 土地利用

● 地域指定状況

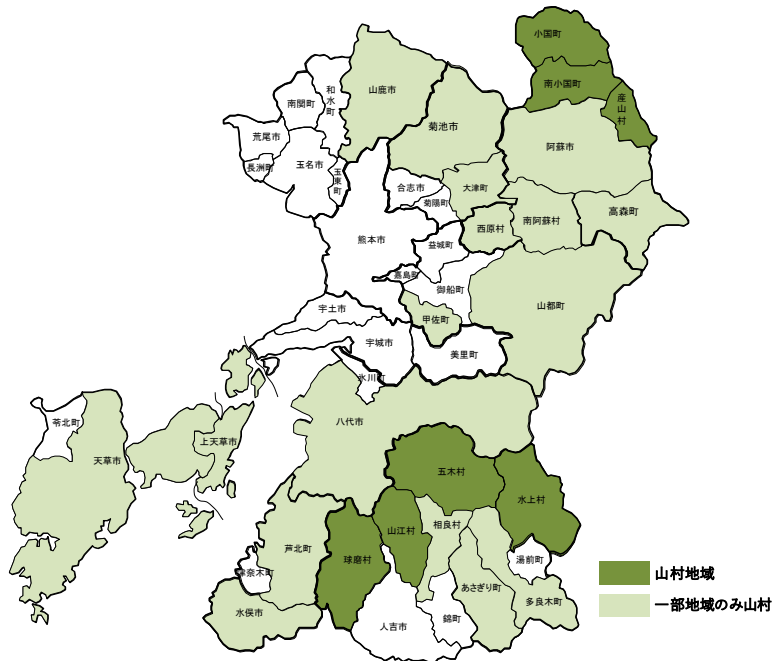
図 2-2 に県内各市町村の地域指定の状況を示す。

中山間地域を中心に、27 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。

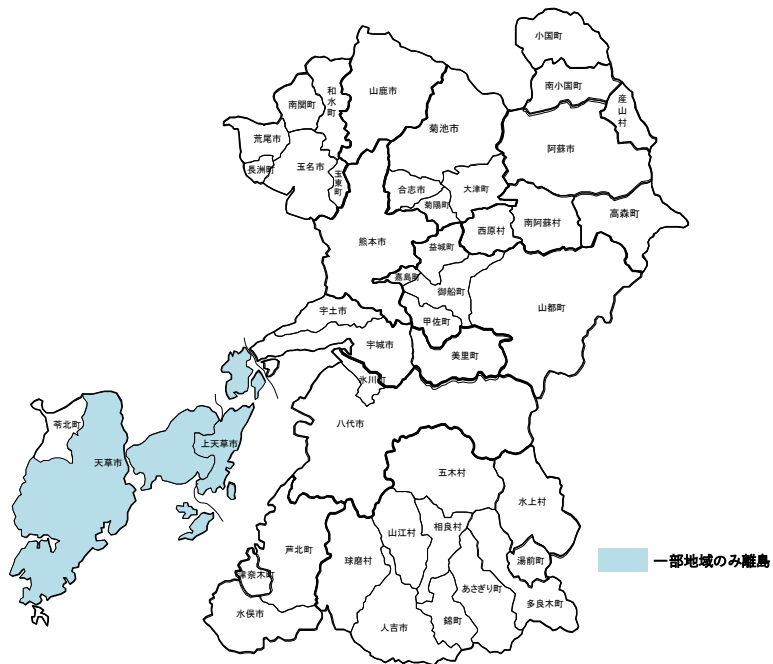
(1) 過疎地域



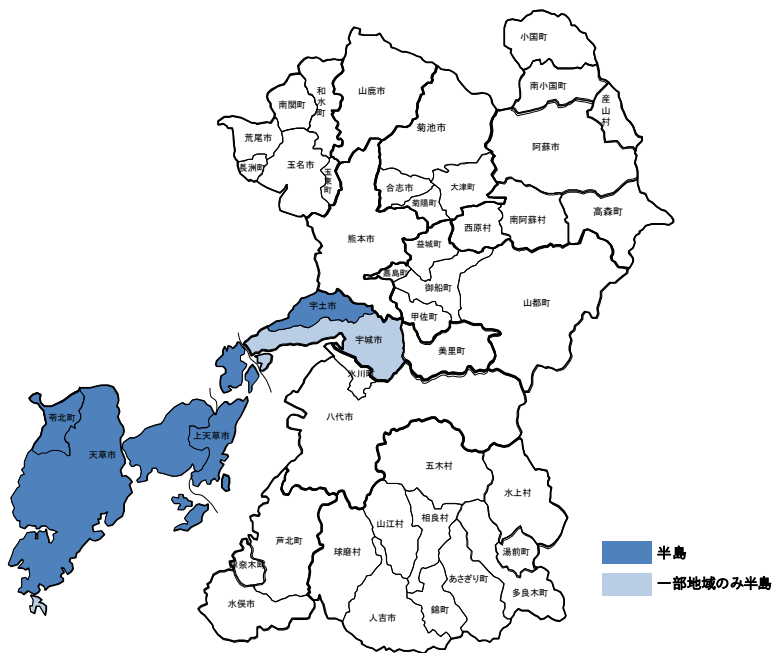
(2) 山村



(3) 離島



(4) 半島



(令和2年3月1日現在)

図 2-2 地域指定状況

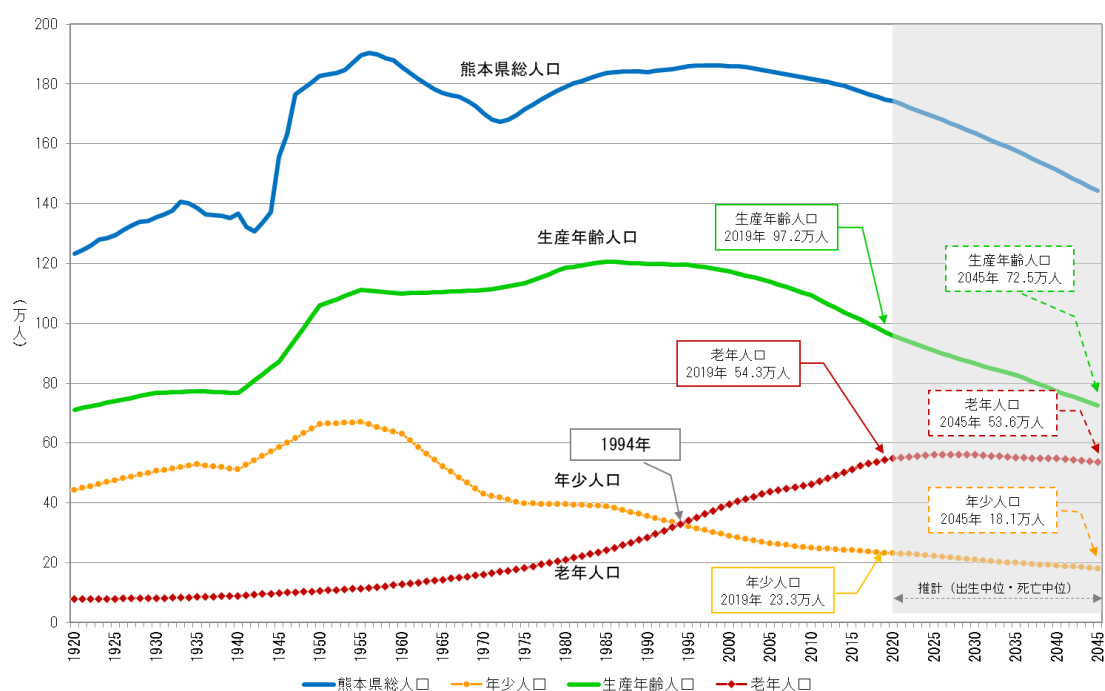
## (2) 社会状況

### 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2年10月1日時点で173.6万人（熊本県推計人口調査結果報告）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（令和27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）、このうち約3人に1人が高齢者になると推計している。



出典:熊本県人口ビジョン(改訂版)

図 2-3 年齢3区分別人口の推移

### Keywords

生産年齢人口の減少

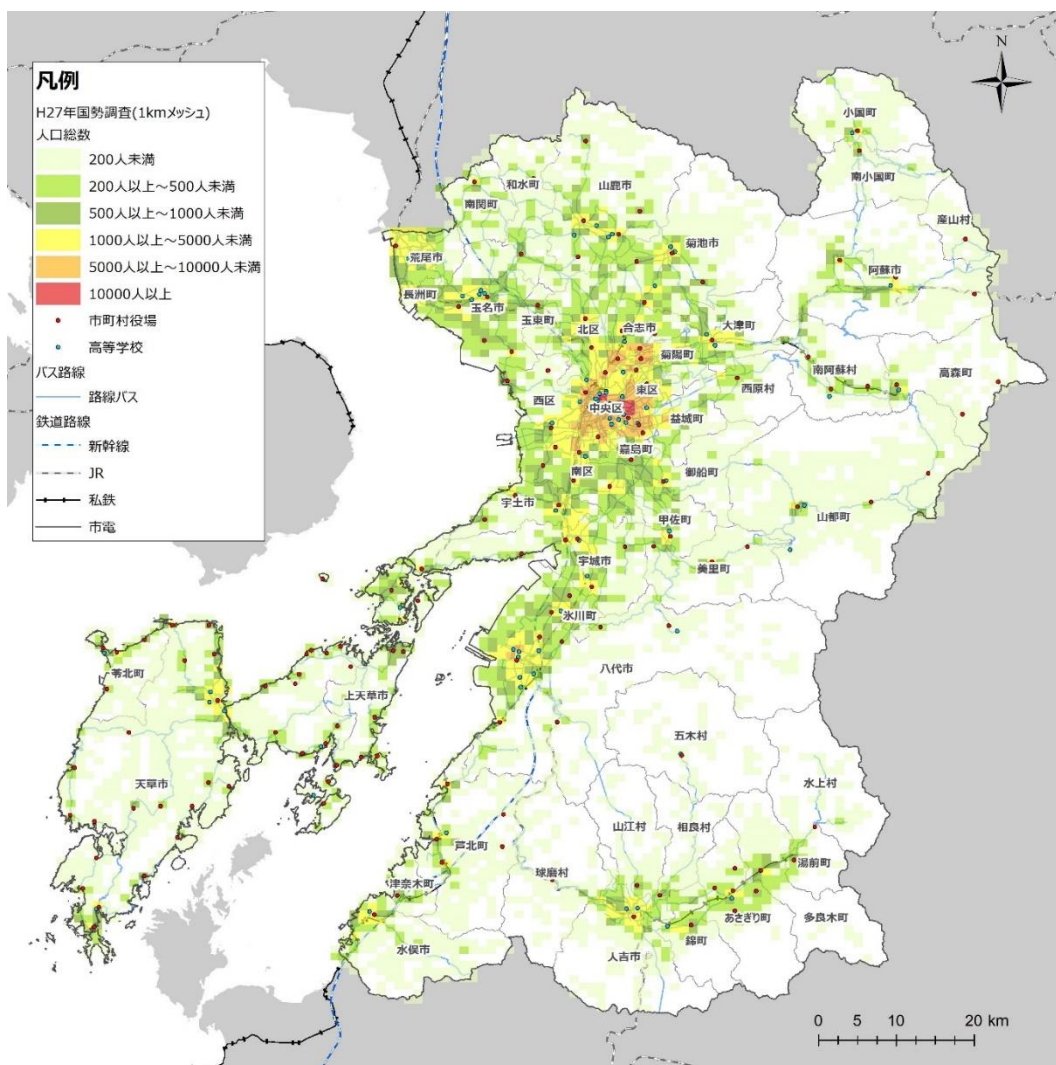
少子高齢化の進展

本県は、政令指定都市である熊本市をはじめ 14 の市と 23 町 8 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、宇土市、宇城市、荒尾市、玉名市、山鹿市、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 27 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。

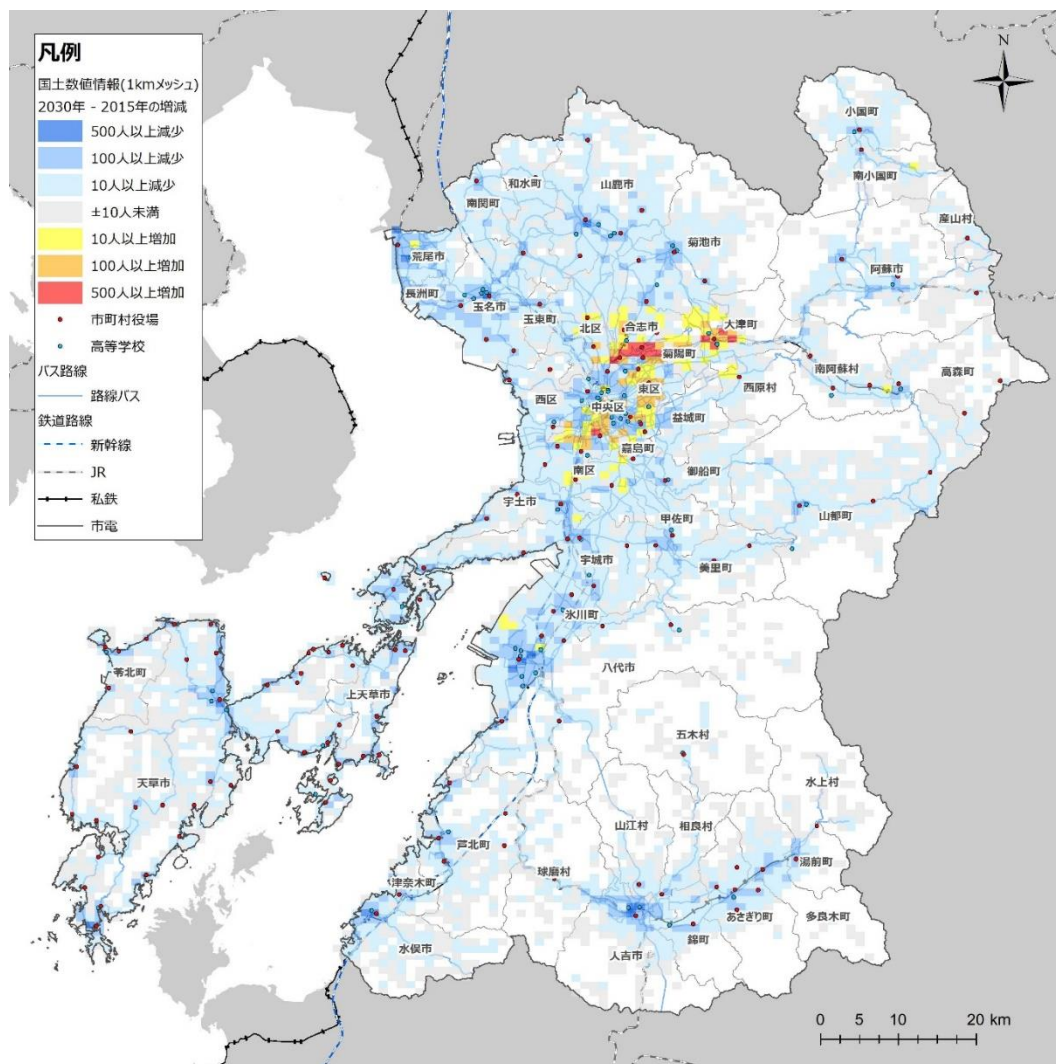


出典:平成 27 年国勢調査

図 2-4 本県の人口分布

図 2-5 は、平成 27 年時点の人口に対する将来推計人口（令和 12 年時点）の増減を表したものである。

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:平成 27 年国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所推計値

図 2-5 平成 27 年時点の人口に対する将来推計人口（令和 12 年時点）の増減

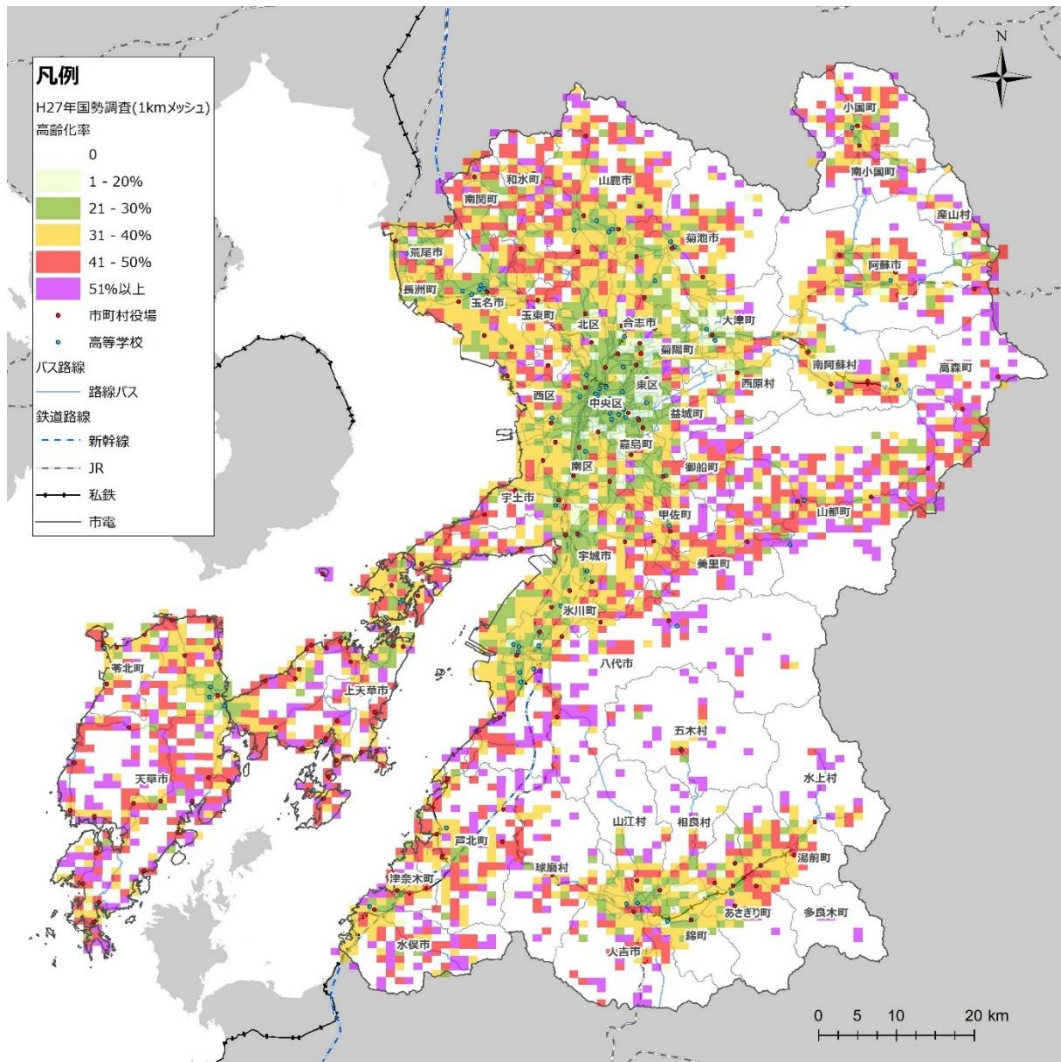
Keywords

人口の二極化

過疎化の進行

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、多くの区域で高齢化率が50%を超えている状況が見受けられる。

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:平成 27 年国勢調査

図 2-6 高齢化率の分布状況

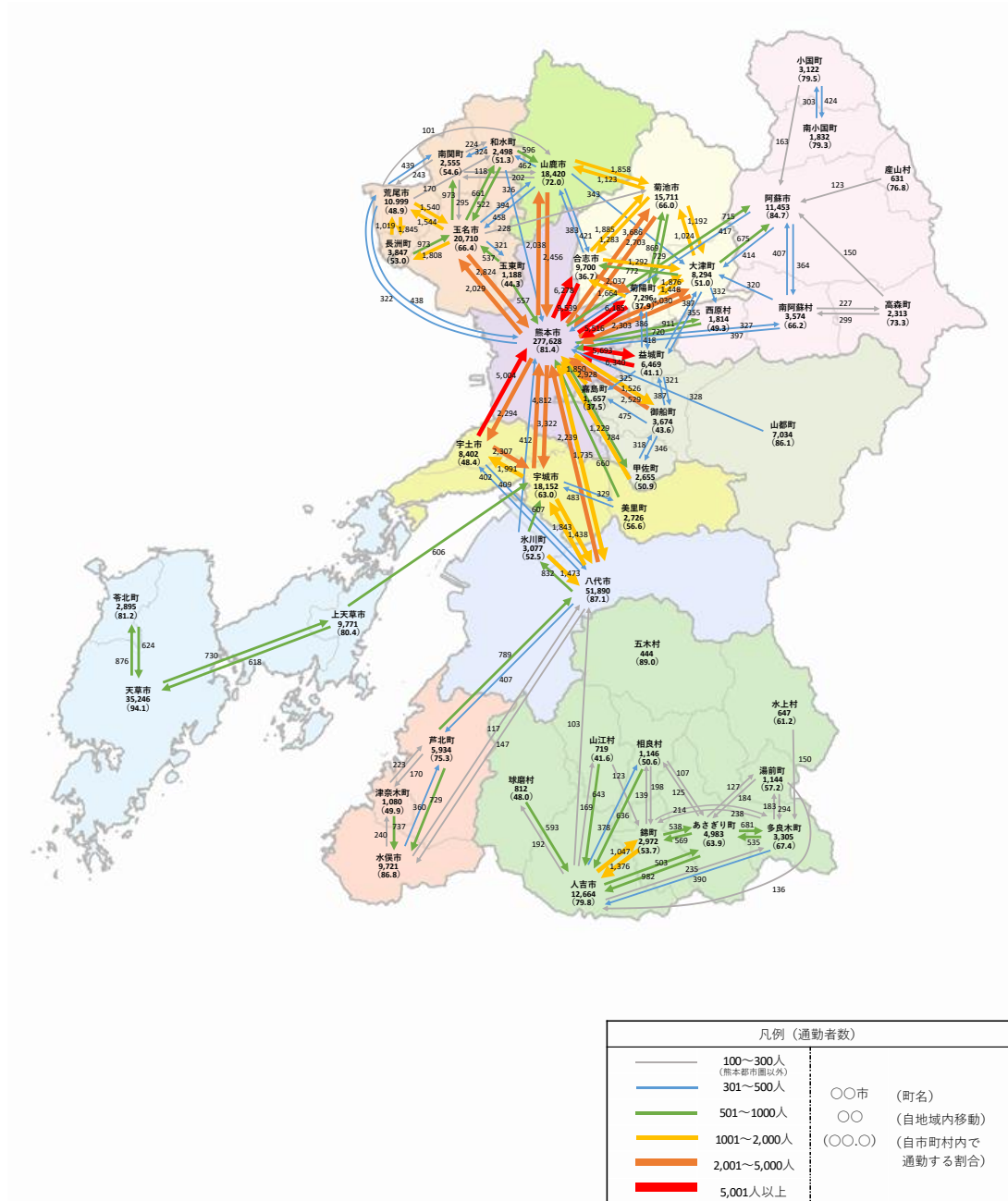
Keywords

高齢化率が高い区域が広範囲に分布

## ② 移動特性

図 2-7 は、本県における通勤移動による市町村間の人口流動を表している。

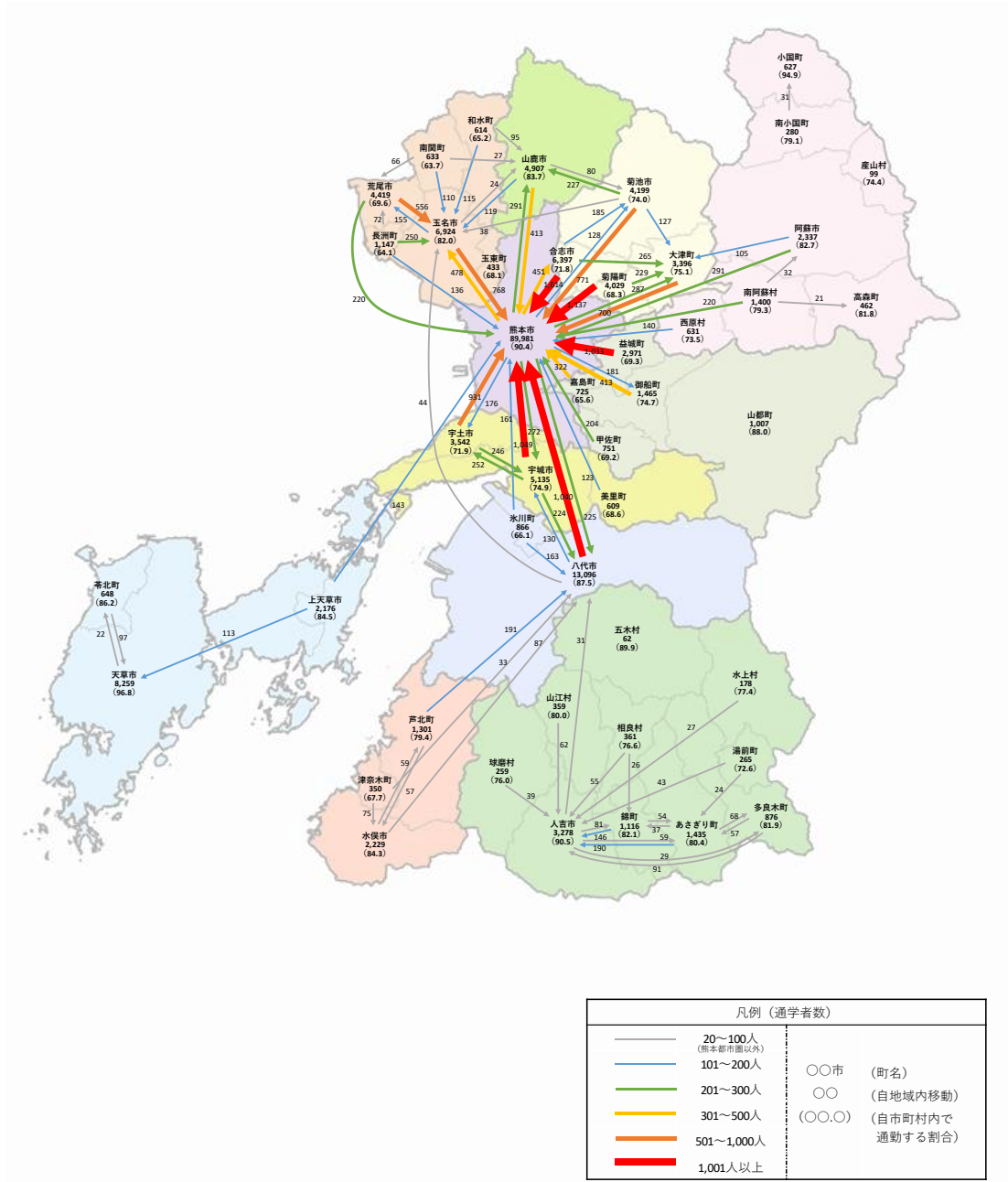
広い範囲の市町村と熊本市との間で相互に通勤流動があることがわかる。また、熊本市以外では、玉名市や阿蘇市、人吉市等において、各地域ブロック内の周辺市町村からの通勤流動が集中している。



出典:平成 27 年国勢調査

図 2-7 通勤移動による人口流動

図 2-8 は、本県における通学移動による市町村間の人口流動を表したものである。  
 多くの大学、高校が立地している熊本市に、周辺市町村からの通学流入が圧倒的に集中している一方で、熊本市から周辺市町村への通学も一定数見られる。  
 その他、生徒数の多い高校が立地する玉名市、大津町、八代市、人吉市等には、一定程度の流入が見られ、地域ブロックをまたぐ流動も存在する。



出典:平成 27 年国勢調査

図 2-8 通学移動による人口流動

**Keywords**

市町村間・ブロック間をまたぐ人口流動

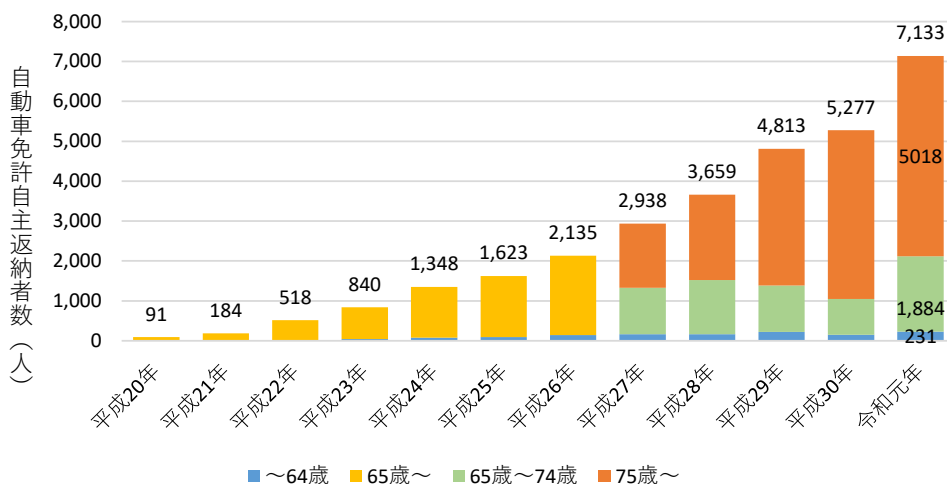
### ③ 運転免許保有・返納の状況

人口の高齢化に伴い、高齢者の運転免許者数は年々上昇を続けているが、その一方で、運転免許の自主返納者数も増加している。

本県においては、運転免許自主返納者数が増加し続けており、令和元年には自主返納者数が7,100人を超えた。



図 2-9 本県における運転免許人口の推移



※平成 26 年以前：「～64 歳」「65 歳～」の 2 区分

平成 27 年以降：「～64 歳」、「65 歳～74 歳」、「75 歳～」の 3 区分

出典：運転免許統計

図 2-10 本県における運転免許自主返納者数の推移

Keywords

免許返納に伴う交通弱者の増加

### 3 地域公共交通の現状

#### (1) 県内全体の公共交通ネットワークの概況

表 3-1 県内を運行・運航する公共交通機関（令和2年11月1日現在）

<鉄道・軌道>

事業者名	路線・運転系統等	平日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)	94本	熊本駅発着本数
	鹿児島本線 (門司港～八代)	102本	熊本駅発着本数
	豊肥本線 (熊本～大分)	107本	熊本駅発着本数
	三角線 (宇土～三角)	32本	三角駅発着本数
	肥薩線 (八代～隼人)	—	※令和2年7月豪雨の被害により県内 区間はすべて不通(被災以前の運行本 数:8本(人吉駅発着本数))
熊本電気鉄道	菊池線 (上熊本～御代志)	92本	北熊本駅発着本数
	藤崎線 (北熊本～藤崎宮前)	88本	北熊本駅発着本数
南阿蘇鉄道	高森線 (立野～高森)	10本	※平成28年熊本地震の被害により 中松～高森の部分運行(被災以前の 運行本数:30本(立野駅発着本数))
くま川鉄道	湯前線 (人吉温泉～湯前)	—	※令和2年7月豪雨の被害により全線 不通(被災以前の運行本数:28本)
肥薩おれんじ 鉄道	肥薩おれんじ鉄道線 (八代～川内)	32本	八代駅発着本数
熊本市交通局	A系統 (田崎橋～健軍町)	270本	田崎橋電停発着本数
	B系統 (上熊本～健軍町)	176本	上熊本電停発着本数

<高速バス・特急バス・快速バス・空港リムジンバス>

事業者名	路線名・運行系統等	平日1日あたりの 運行回数(上下計)	備考
九州産交バス	ひのくに号 (熊本～福岡)	162本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:200本)
	りんどう号 (熊本～長崎)	8本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:16本)
	さいかい号 (熊本～佐世保)	運休	※コロナ禍により運休 (運休前の運行本数:2本)
	やまびこ号 (熊本～大分)	10本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:16本)
	九州横断バス (熊本～別府)	2本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:6本)
	なんぷう号 (熊本～宮崎)	12本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:28本)
	たかちほ号 (熊本～延岡)	4本	
	きりしま号 (熊本～鹿児島)	12本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:16本)
	高速福岡-黒川温泉 (黒川温泉～福岡)	4本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:8本)
	空港リムジンバス (熊本駅～熊本空港)	50本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:84本)
	フェニックス号 (福岡～人吉IC～宮崎)	44本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:56本)
	サンライズ号 (熊本～神戸・大阪・京都)	運休	※コロナ禍により運休 (運休前の運行本数:2本)
	あそ☆くま号 (熊本～大阪・京都)	運休	※コロナ禍により運休 (運休前の運行本数:2本)
産交バス	B&S みやざき号 (新八代～宮崎)	32本	
	快速あまくさ号 (熊本～天草(本渡))	20本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:30本)
	快速たかもり号 (熊本～高森)	8本	
西鉄バス 大牟田	福岡空港-大牟田・荒尾 (荒尾～福岡空港)	20本	
神園交通	すーぱーばんべいゆ (八代～熊本空港)	14本	※航空便の減便に伴い減便 (減便前の運行本数:23本)

<路線バス>

事業者名	運行エリア	営業所・車庫
九州産交バス	熊本市、山鹿市、宇土市、宇城市、 大津町、菊陽町、益城町	熊本営業部路線バス営業所
		山鹿営業所
		光の森営業所
		木山営業所
		松橋営業所
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、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	熊本営業所
		木山営業所
		大津営業所
		山鹿営業所
		松橋営業所
		玉名営業所
		阿蘇営業所
		高森営業所
		小国営業所
		八代営業所
		水俣営業所
		人吉営業所
		三角営業所
		天草営業所
牛深営業所		
熊本バス	熊本市、宇土市、宇城市、美里町、 御船町、嘉島町、甲佐町、山都町	中央営業所
		甲佐営業所
		浜町営業所
熊本電気鉄道	熊本市、菊池市、合志市、菊陽町	辻久保営業所
熊本都市バス	熊本市	本山営業所
		小峯営業所
		上熊本営業所
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

<県外航路>

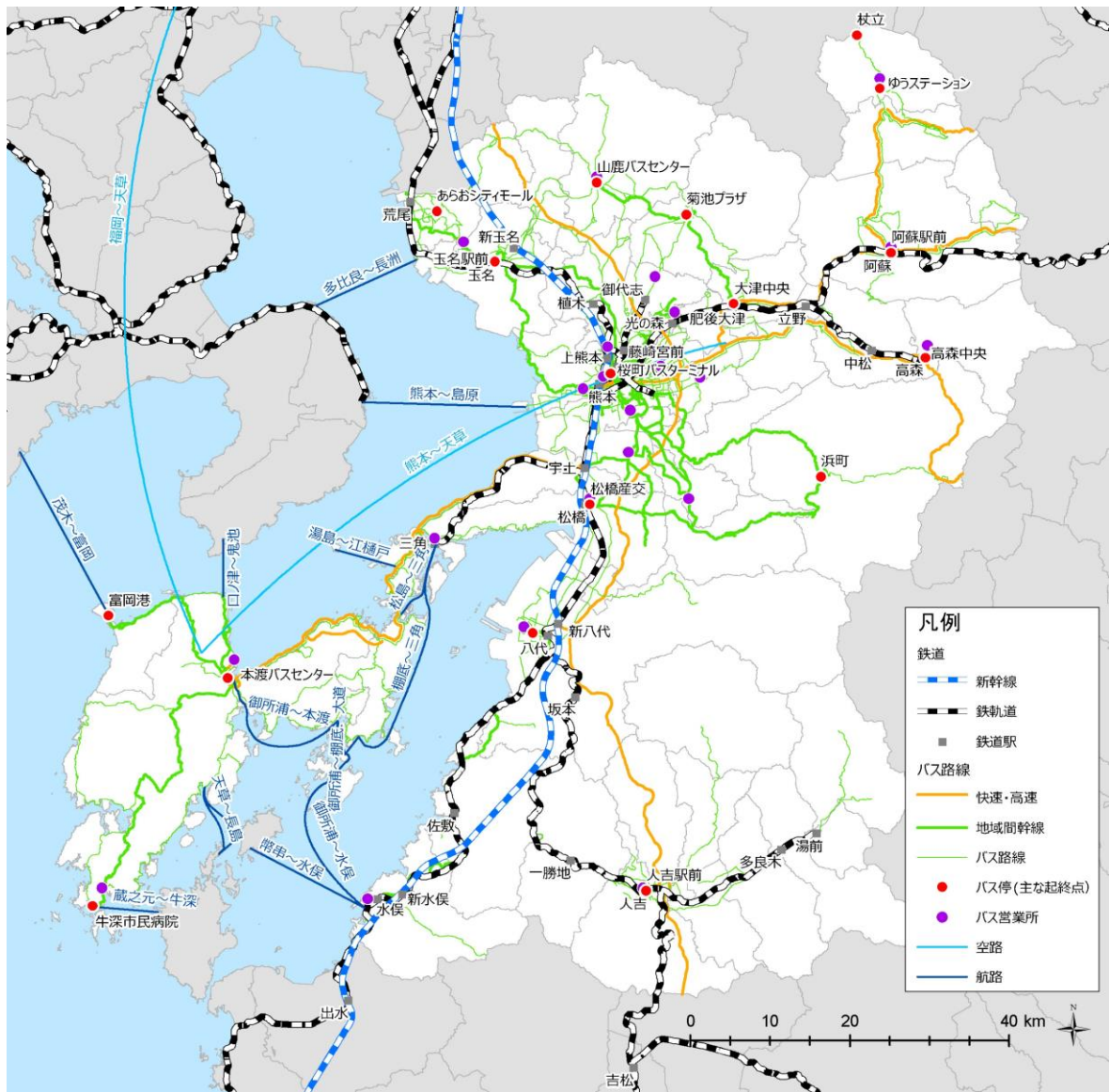
事業者名	路線	平日1日あたりの 運航本数(上下計)	備考
熊本フェリー	熊本～島原	12本	
九商フェリー	熊本～島原	20本	
有明海自動車 航送船組合	長洲～多比良	38本	
島原鉄道	鬼池～口之津	22本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:26本)
天長フェリー	天草(中田)～長島	10本	
三和商船	牛深～蔵之元	20本	
苓北観光汽船	富岡～茂木	8本	
獅子島汽船	水俣～幣串	6本	

<県内航路>

事業者名	路線	備考
共同フェリー	御所浦～棚底(倉岳町)～ 大道(龍ヶ岳町)	
	棚底～三角	
	御所浦～本渡	
湯島商船	湯島～江樋戸	
シークルーズ	松島～三角	
あまくさ 海上タクシー協会	御所浦～水俣(要予約)	

<航空>

キャリア名	路線	平日 1 日あたりの 運航本数(上下計)	備考
天草エアライン (MZ)	天草～福岡	6 本	
	天草～熊本	2 本	
	熊本～大阪(伊丹)	2 本	
全日空(NH)	熊本～東京(羽田)	10 本	
	熊本～大阪(伊丹)	12 本	
	熊本～名古屋(中部)	6 本	
日本航空(JL)	熊本～東京(羽田)	16 本	
	熊本～大阪(伊丹)	6 本	
ソラシドエア (6J)	熊本～東京(羽田)	10 本	
フジドリームエ アライン(JH)	熊本～名古屋(小牧)	6 本	
ジェットスター ジャパン(GK)	熊本～東京(成田)	水曜日 2 本 金曜日 4 本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:6 本)
	熊本～大阪(関西)	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:2 本)
ティーウェイ (TW)	熊本～ソウル(仁川)	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:2 本)
エアソウル (RS)	熊本～ソウル(仁川)	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:月水金日 2 本)
チャイナエアラ イン(CI)	熊本～高雄	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:月木 2 本)
香港エクスプレ ス(UO)	熊本～香港	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:火金日 2 本)



出典: 国土数値情報・交通事業者等ホームページ

図 3-1 本県の公共交通ネットワーク

## (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いる。地方部の路線は主に産交バスが運行している。

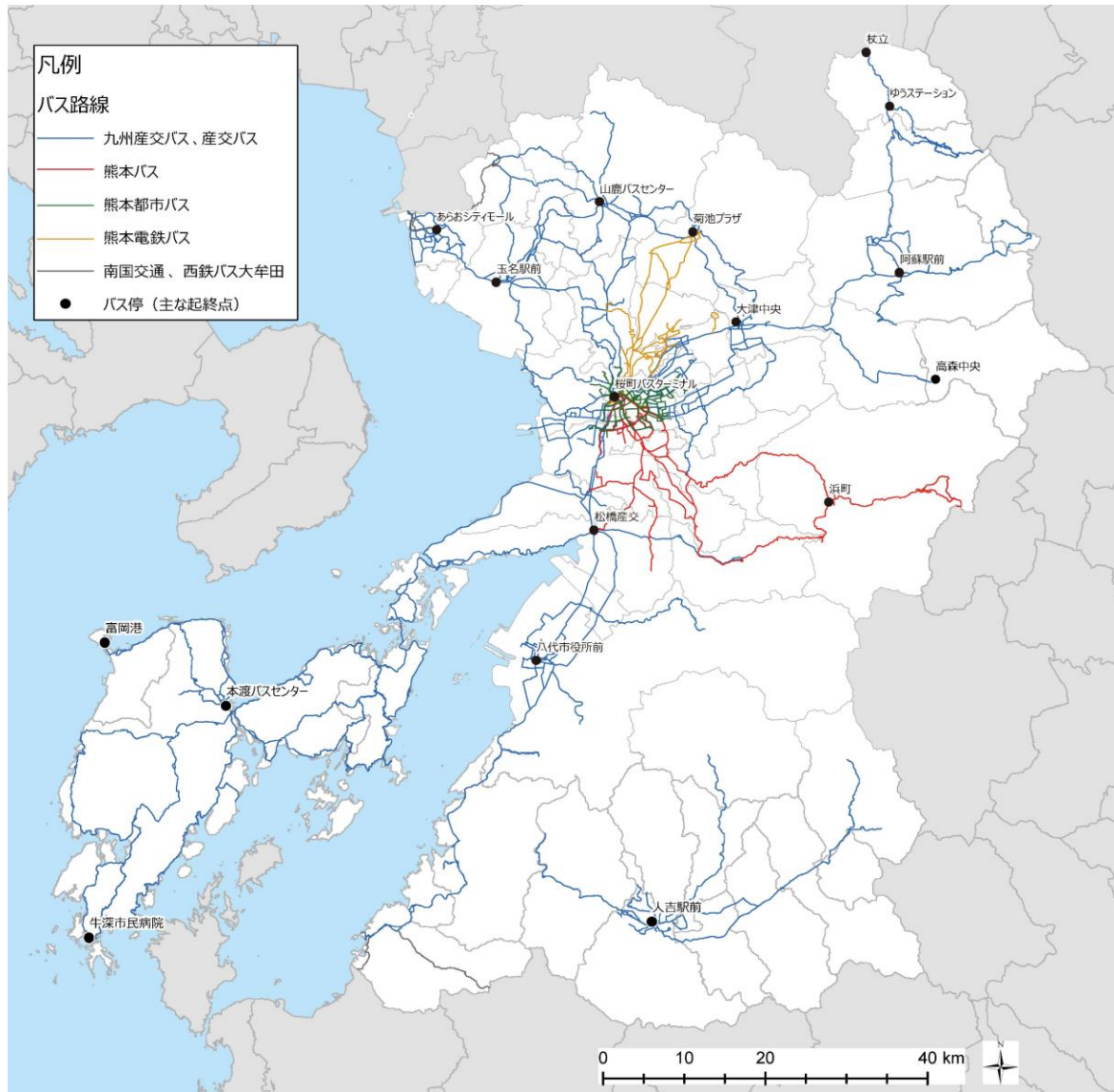


図 3-2 県内のバス路線図（令和2年10月時点）

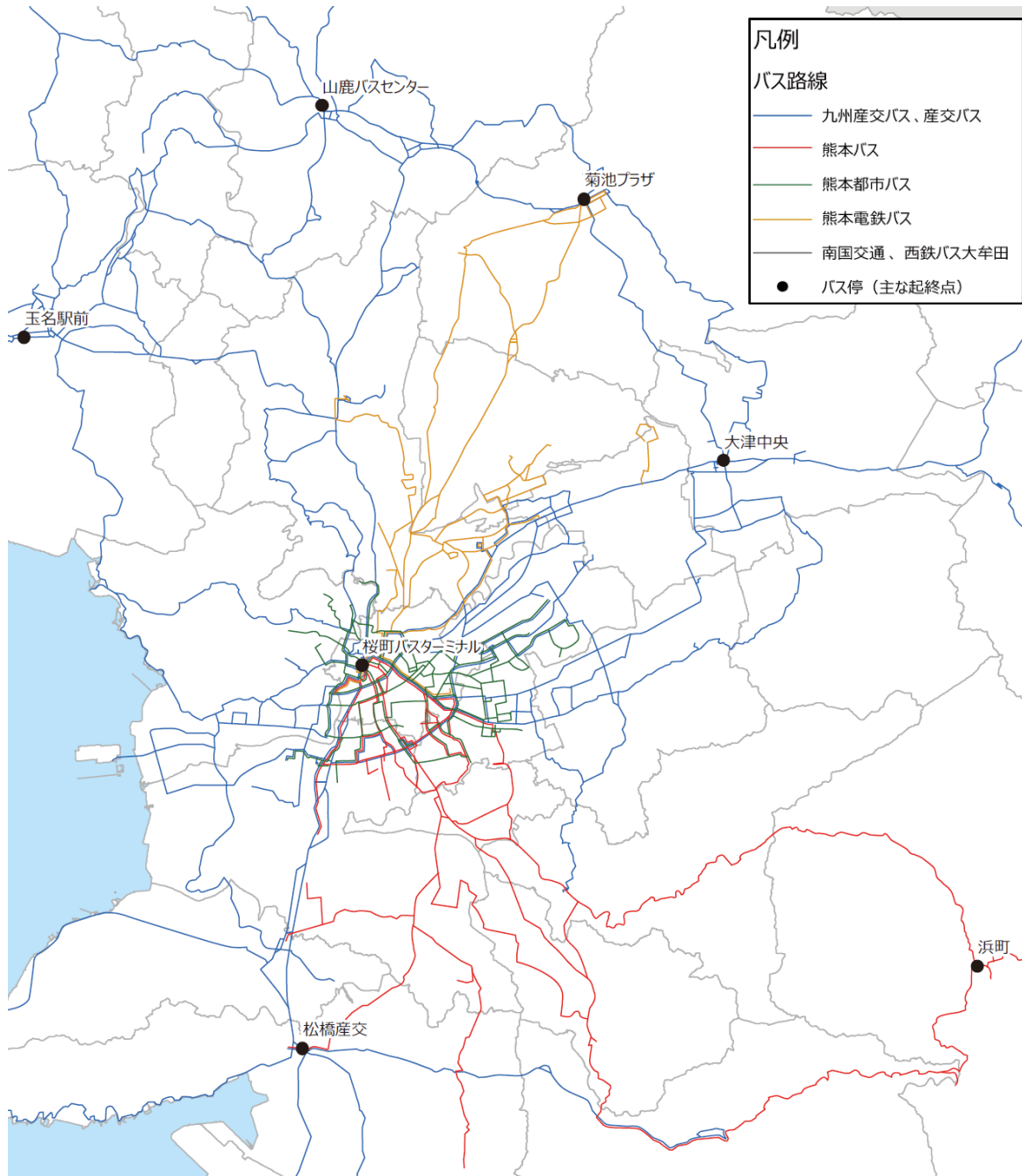
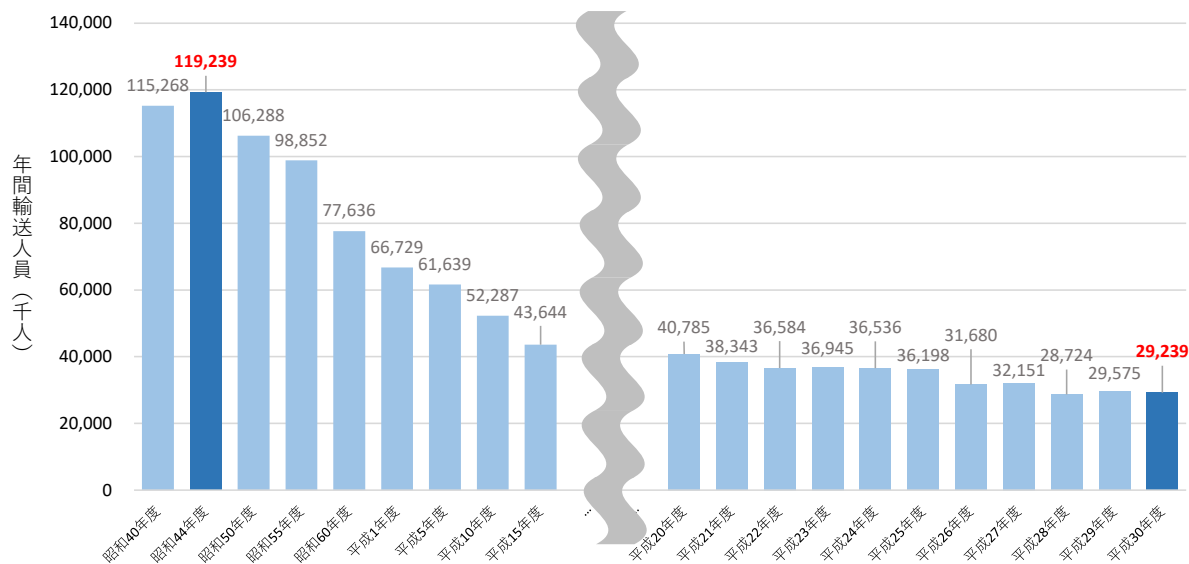


図 3-3 熊本市周辺のバス路線図（令和2年10月時点）

## B) 輸送人員の状況

図 3-4 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、平成 30 年度には 29,239 千人とピーク時の約 1/4 にまで落ち込んでいる。



出典:九州運輸要覧

図 3-4 本県における乗合バスの年間輸送人員の推移

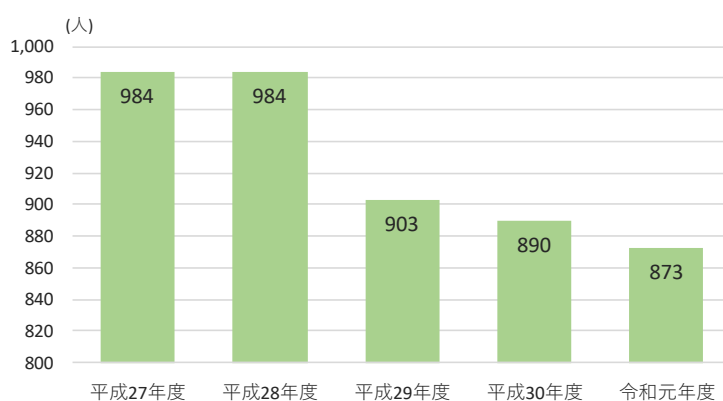
### Keywords

輸送人員の減少

### 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 3-5 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いるが、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。

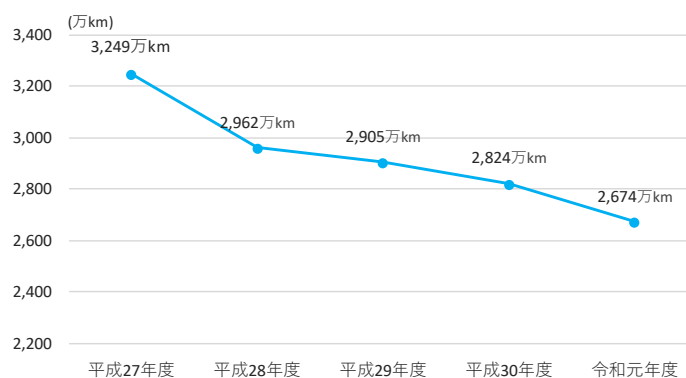
また、運転士数の減少に伴い、路線バスサービスの縮小が進んでいる。図 3-6 に示すとおり、年間実車走行キロの減少が続いているが、近年では利用者の減少や収支の悪化だけでなく、運転士不足を理由に減便や路線廃止を行わざるを得ないケースも発生している。



※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）の合計運転士数

出典：共同経営準備室資料

図 3-5 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：共同経営準備室資料

図 3-6 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

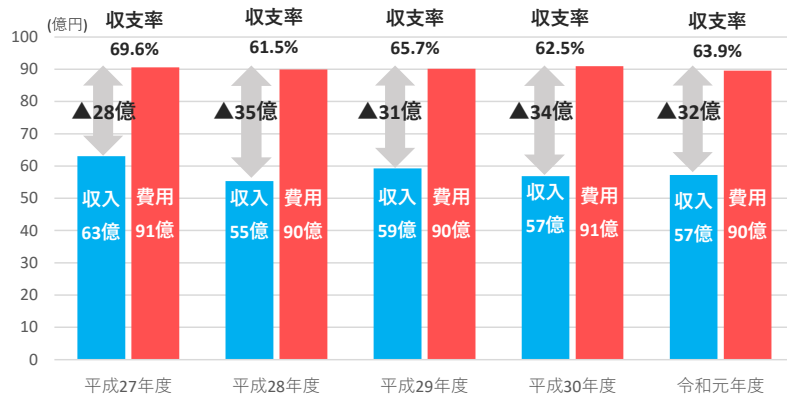
Keywords

運転士不足に伴うサービスの縮小

#### D) 収支と行政支援額の状況

図 3-7 に、県内の路線バス事業者の経常収支の状況（5社合計）を示す。県内すべてのバス路線の運行に必要な約 90 億円の経常費用に対して、運賃収入等による経常収入は約 60 億円であり、収支率は6～7割で推移している。

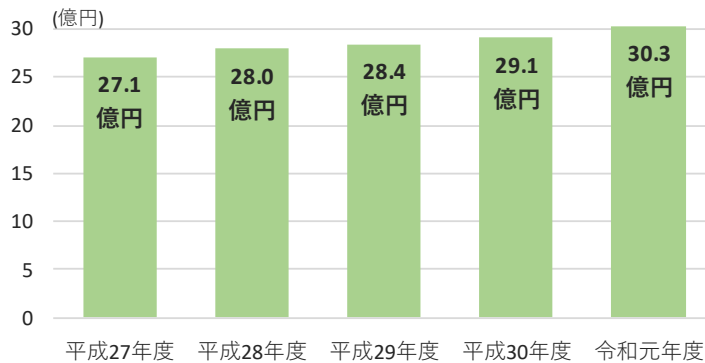
一方、欠損額については、国・県・市町村がそれぞれ補助金を交付し、路線の維持を図っているが、近年その補助金額は増加傾向にあり、令和元年度の合計補助金額は 30 億円を超えている。



※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：共同経営準備室資料

図 3-7 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：共同経営準備室資料

図 3-8 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

#### Keywords

バス事業者の収支悪化

行政の財政負担増加

### E) 路線バス事業者5社による共同経営の取組

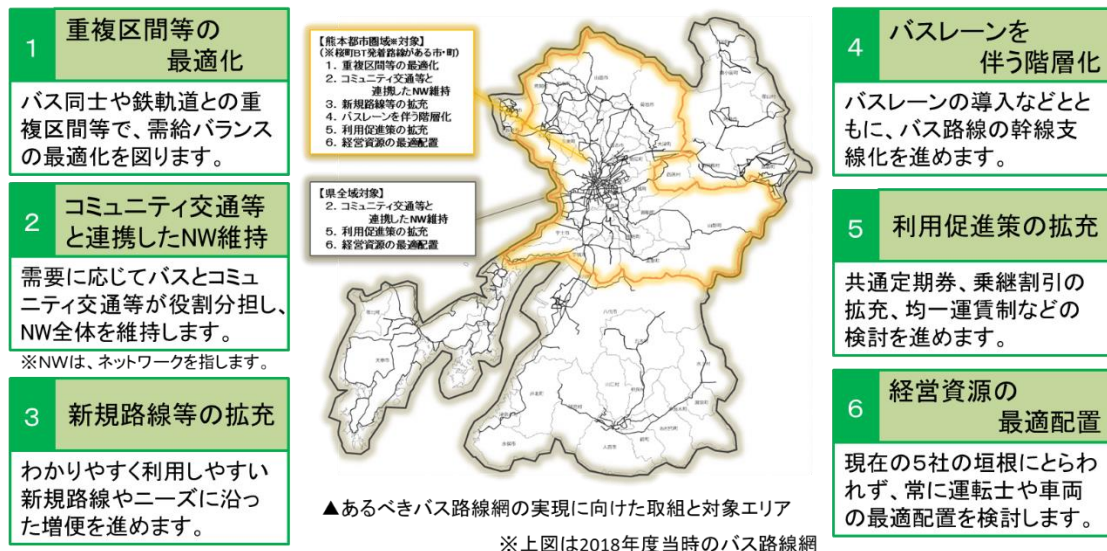
県内の路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本市バス）は、令和2年1月、“共同経営型”の事業形態へ移行し、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施していくことを確認した（5事業者、熊本市及び県で発足した「熊本におけるバス交通のあり方検討会」の検討成果として報告）。



図 3-9 検討成果報告時の様子（令和2年1月27日）

これは、同年11月に施行された独占禁止法特例法のスキームを活用し、これまでカルテル規制の対象とされてきた、複数事業者間での路線・運賃・ダイヤ等のサービスの調整等を行いながら、各社の運行計画を作成しようとするもの。

同年4月には、各社の担当で構成される共同経営準備室が発足し、共同経営の実施に必要な「共同経営計画」の策定等の準備が始められている。「熊本におけるバス交通のあり方検討会」では、図3-10に示す6つの取組を、あるべきバス路線網の実現に向けた取組としてとりまとめており、今後は、これらの実施に向け段階的に共同経営の内容を拡充していく予定。



出典：「熊本におけるバス交通のあり方検討会」資料

図 3-10 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

## ② 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－博多間 32 分、熊本－新大阪間 2 時間 58 分（いずれも最速便の所要時間）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。

表 3-2 熊本駅から主な新幹線駅への最速所要時間（令和 2 年 3 月ダイヤ）

	鹿児島中央駅	博多駅	新大阪駅
熊本駅からの最速所要時間	42 分	32 分	2 時間 58 分

在来線は、鹿児島本線、豊肥本線、三角線、肥薩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（※肥薩線は令和 2 年 7 月豪雨により現在不通）。また、各路線には魅力あふれる観光列車（D & S 列車）も運行されており、観光客にとっては、観光地へのアクセス手段としてだけでなく、観光資源そのものとしても鉄道が利用されている。



36がらす3

図 3-11 県内を走る JR 九州の観光列車（D & S 列車）

在来線の線区別利用状況（平均通過人員）を見ると、鹿児島本線（熊本～八代）、豊肥本線（熊本～肥後大津）では平均通過人員が1万人/日を超えている。

一方で、主に過疎地域を通過する路線では、輸送人員の減少が著しい。肥薩線や豊肥本線（宮地～豊後竹田）では、昭和62年度の平均通過人員に対して2割未満にまで落ち込んでおり、線区別の営業損益でも大幅な赤字となっている。

表 3-3 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
九州新幹線	博多～熊本	27,579	27,986	27,046
	熊本～鹿児島中央	13,062	13,226	12,473
鹿児島本線	大牟田～熊本	6,989	6,942	6,890
	熊本～八代	10,793	10,548	10,514
豊肥本線	熊本～肥後大津	10,957	11,265	11,465
	肥後大津～宮地	—	—	—
	宮地～豊後竹田	99	101	96
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

※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

表 3-4 線区別の平均通過人員と収入

線名	区間	平均通過人員(人/日)		営業損益(百万円)
		昭和62年度	令和元年度	令和元年度
九州新幹線	博多～熊本	—	27,046	公表無し
	熊本～鹿児島中央	—	12,473	公表無し
鹿児島本線	大牟田～熊本	16,900	6,890	公表無し
	熊本～八代	17,266	10,514	公表無し
豊肥本線	熊本～肥後大津	4,902	11,465	公表無し
	肥後大津～宮地	2,711	—	公表無し
	宮地～豊後竹田	1,028	96	▲289
肥薩線	八代～人吉	2,171	414	▲621
	人吉～吉松	569	106	▲270
三角線	宇土～三角	2,415	1,187	▲242

※平均通過人員：線区別の1kmあたりの利用客を言う。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

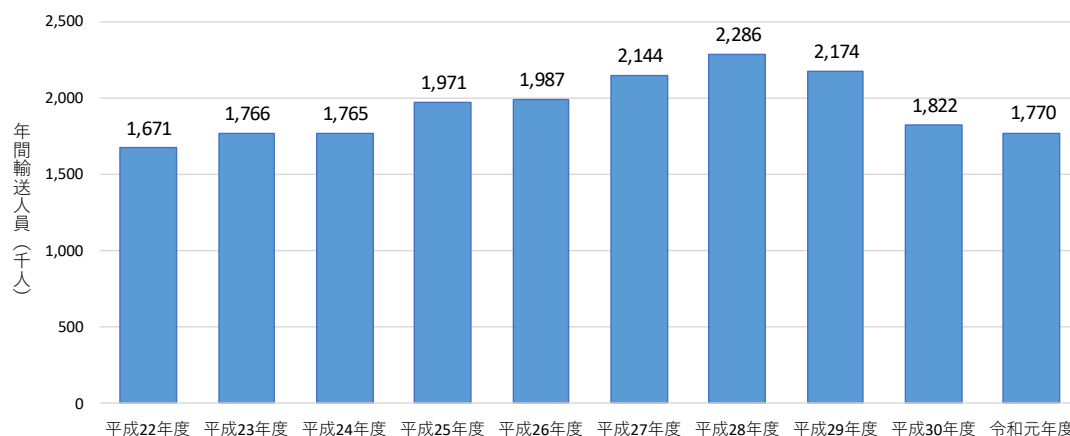
## Keywords

過疎地域路線の輸送人員減少・収支悪化

## B) 地域鉄道（熊本電気鉄道、第三セクター鉄道）

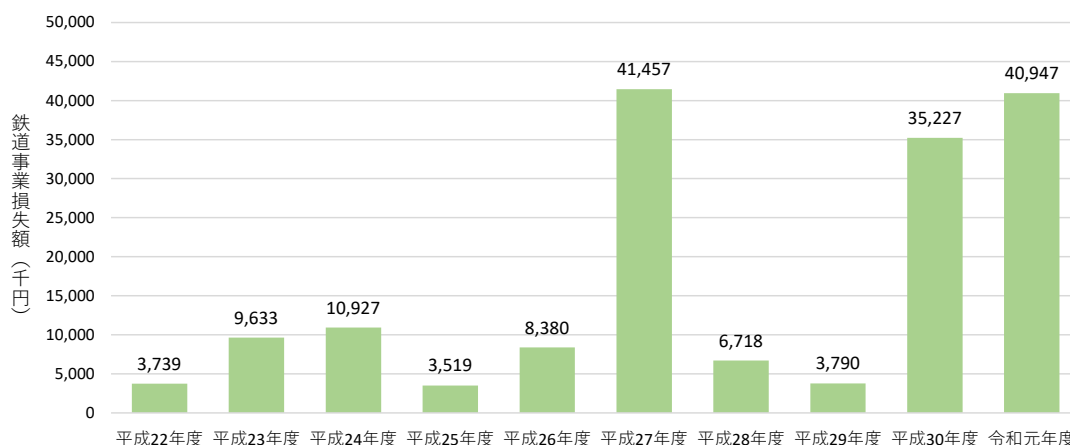
### B-1) 熊本電気鉄道

熊本市の藤崎宮駅及び上熊本駅と合志市の御代志駅を結ぶ2路線を運行する民営鉄道。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ほか、近年は列車の増発や、くまモンのラッピング電車を目的としたインバウンド観光客の増加等により、輸送人員を伸ばしていたが、熊本地震の発生以降、利用者は減少に転じている。



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

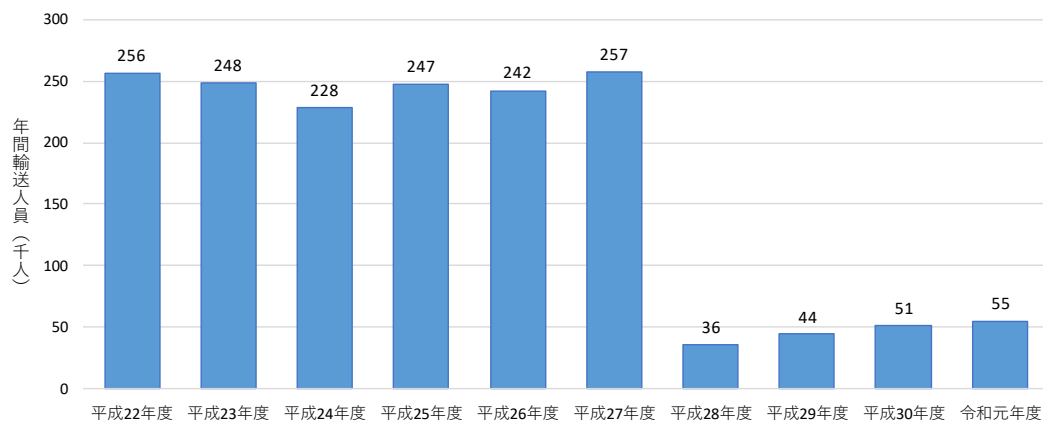


出典:九州運輸要覧・熊本電気鉄道資料

図 3-13 熊本電気鉄道の鉄道事業損失額の推移

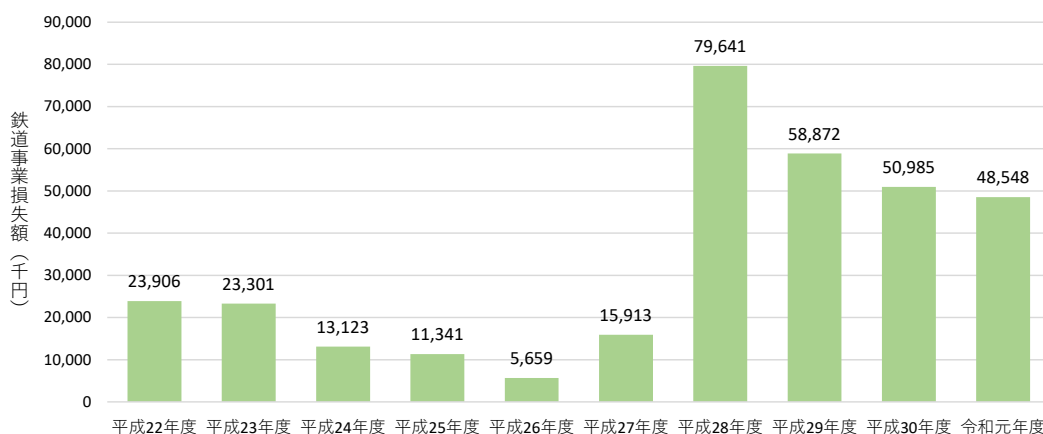
## B-2) 南阿蘇鉄道

沿線の高森町、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ぶ。立野駅ではJR豊肥本線と接続していたが、熊本地震により被災し、現在は中松～立野間が不通となっている。観光客に人気のトロッコ列車を運行しており、熊本地震以前はインバウンドの需要も取り込んで輸送人員が増加していた。令和5年夏までの全線開通を目指して復旧工事が進められている。



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



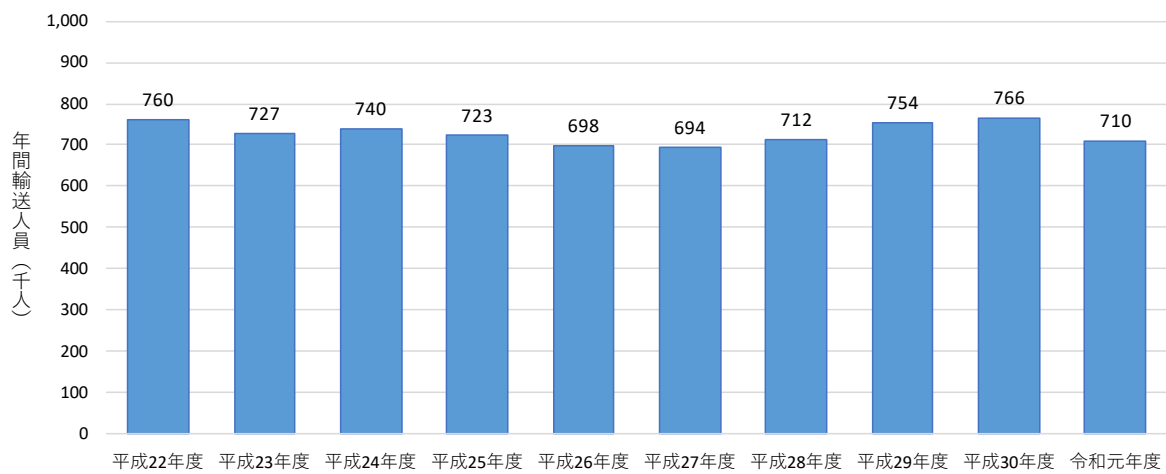
※災害復旧事業費は除く

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

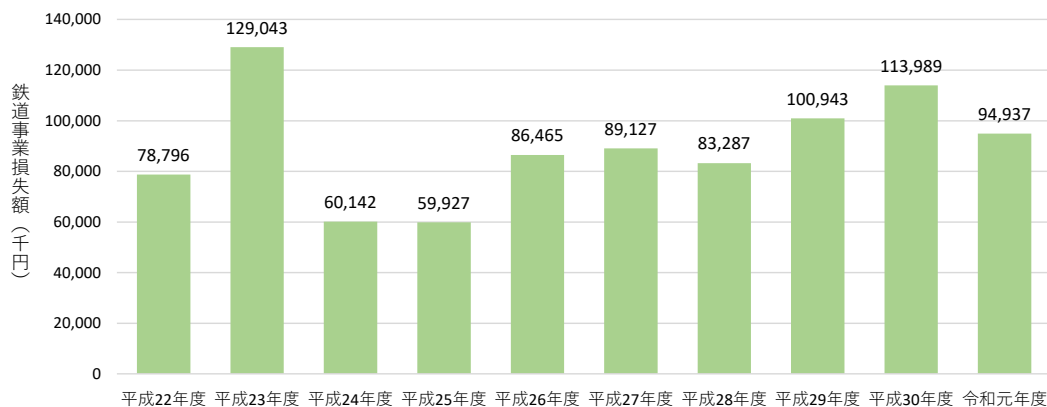
### B-3) くま川鉄道

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、現在は全線不通。バスによる代替輸送が行われている。



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

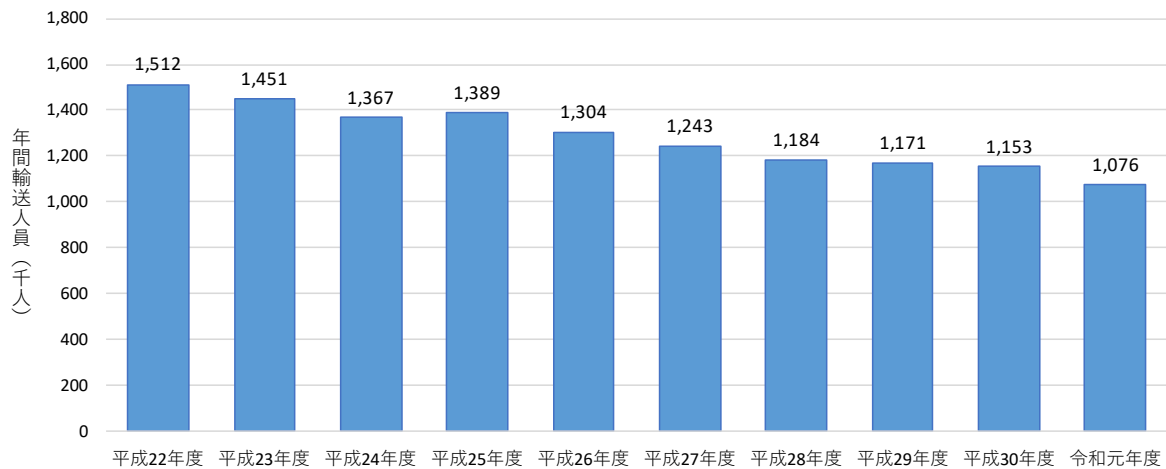


出典:九州運輸要覧・くま川鉄道資料

図 3-17 くま川鉄道の鉄道事業損失額の推移

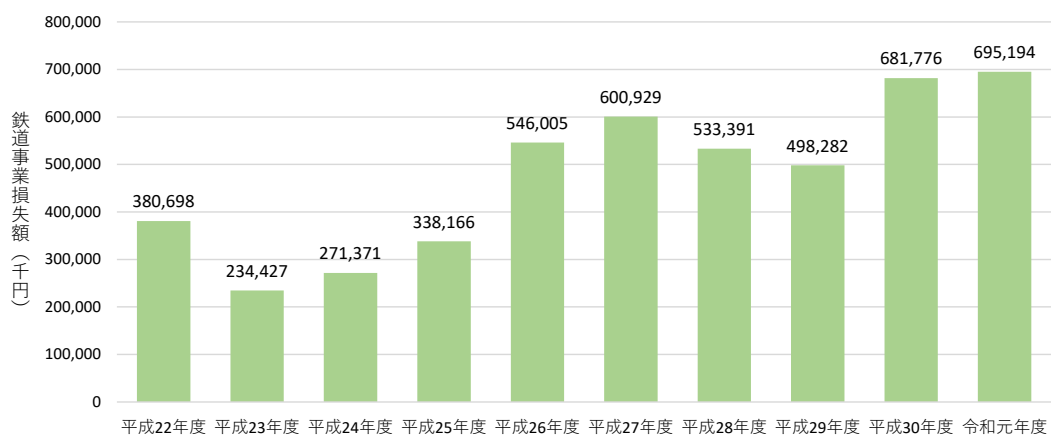
#### B-4) 肥薩おれんじ鉄道

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・芦北地域を經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いるが、少子化の影響もあり、開業初年をピークに年々輸送人員が減少している。平成25年に観光列車の先がけとして「おれんじ食堂」が運行を開始。沿線の観光需要創出に寄与している。



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

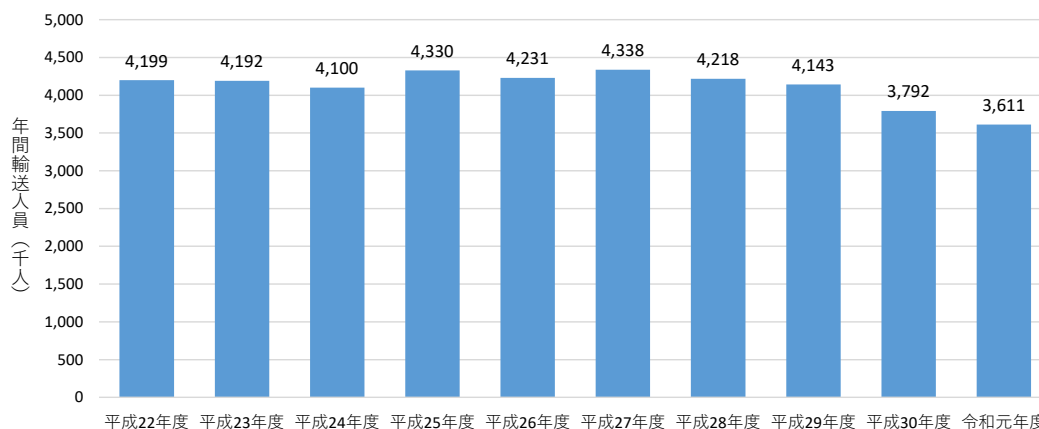


出典:九州運輸要覧・肥薩おれんじ鉄道資料

図 3-19 肥薩おれんじ鉄道の鉄道事業損失額の推移

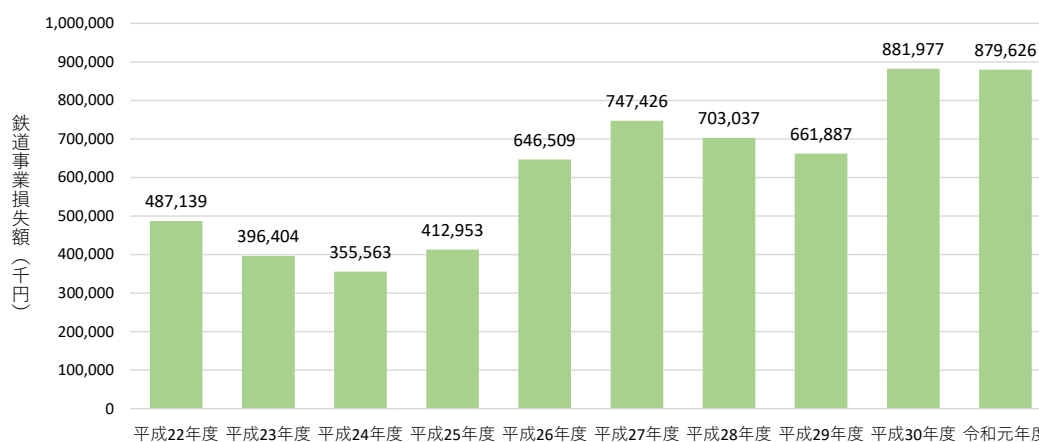
地域鉄道の年間輸送人員は、事業者によって増減の差はあるが、全体として減少傾向にあり、すべての事業者が、鉄道事業単体で見ると赤字を計上する厳しい経営状況となっている。

そのため、事業者ごとの成り立ちや株主構成等の違いに応じて、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

Keywords

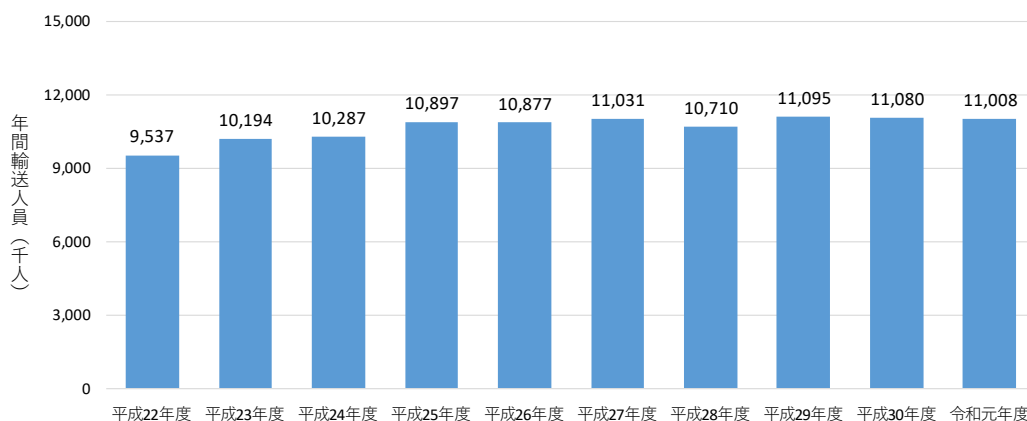
地域鉄道の輸送人員減少

地域鉄道の収支悪化・厳しい経営状況

C) 熊本市交通局（熊本市電）

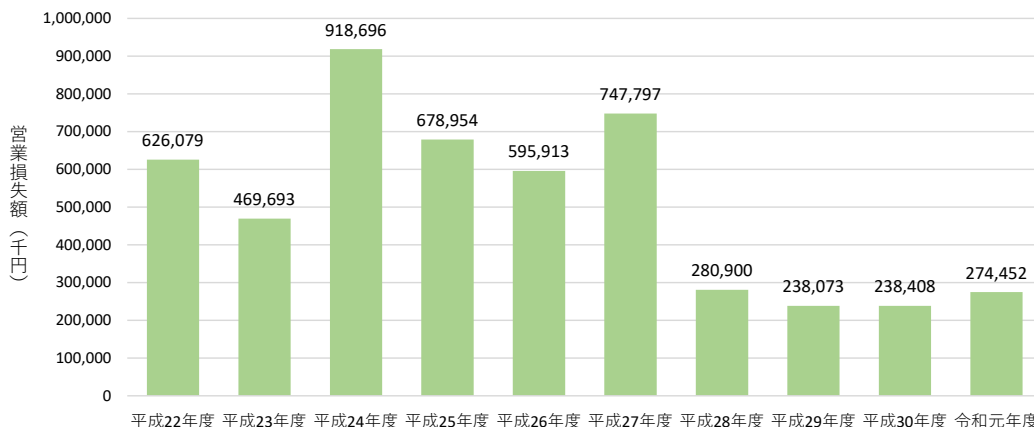
熊本市中心部を運行する路面電車であり、熊本駅前（田崎橋）～健軍町（A系統）、上熊本～健軍町（B系統）の2系統がある。熊本市中心部において、朝夕の通勤通学輸送や来訪者の輸送等の基幹的輸送を担っている。

近年は低床車両やICカード、市電ナビ（ロケーションシステム）の導入等により利便性が向上し、輸送人員は増加傾向にある。



出典:九州運輸要覧・熊本市交通局HP

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・熊本市交通局HP

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

九州運輸局が平成 31 年 3 月に作成した報告書「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」において、九州内の鉄道事業者、鉄道沿線市町村及び九州 7 県を対象に行われたアンケートやヒアリング調査結果を基に、鉄道の維持・活性化に関する課題が次のようにまとめられている。

- ・地方公共団体は、鉄道はバスと違って機動的に見直せないことや、単独市町村で対応しにくいという意識があって、鉄道そのものを十分理解しようとしていない。一方、鉄道事業者は、事前調整や周知が十分できていないなど、場合によって地方公共団体との協調に対する意識が低い場合があるといえる。このようなことから、相互の信頼関係が構築されていない。
- ・地方公共団体が鉄道の利用状況等の実態を把握しようとするときに鉄道事業者へデータの提供を求める傾向にあるが、データが無いとしても積極的に鉄道の実態を把握しようとしていない。一方、鉄道事業者は、すべてのデータを所有しているわけではないことや、また使用用途不明のためデータ提供が困難という事情について、地域への説明や協力意図の伝達が不十分で地域の誤解を招いている。
- ・以上のようなお互いが正しく理解していないことから、地方公共団体は鉄道維持に対する積極的な取り組み・行動が欠けている。そのため地域計画における鉄道の位置づけが不十分となり、また沿線地域の住民の鉄道に対する意識が低い傾向となっている。
- ・他方、鉄道事業者は、地方公共団体や住民の危機意識が不足していると危惧するが、特に大手鉄道事業者には、一層、正しく理解を得るために地域に入っていくこと、地域と向き合うことが求められている。

県内では、熊本地震で被災した南阿蘇鉄道沿線地域において、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網形成計画が策定されており、鉄道事業再構築事業（上下分離）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」等に留まっているものが多い。

### Keywords

地域計画における鉄道の位置づけが不十分

### ③ 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に、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 3-24 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はもちろんのこと、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。同様に、「特急やまびこ号」、「快速たかもり号」、「快速あまくさ号」なども、阿蘇方面や天草方面への幹線的な交通手段として利用されている。

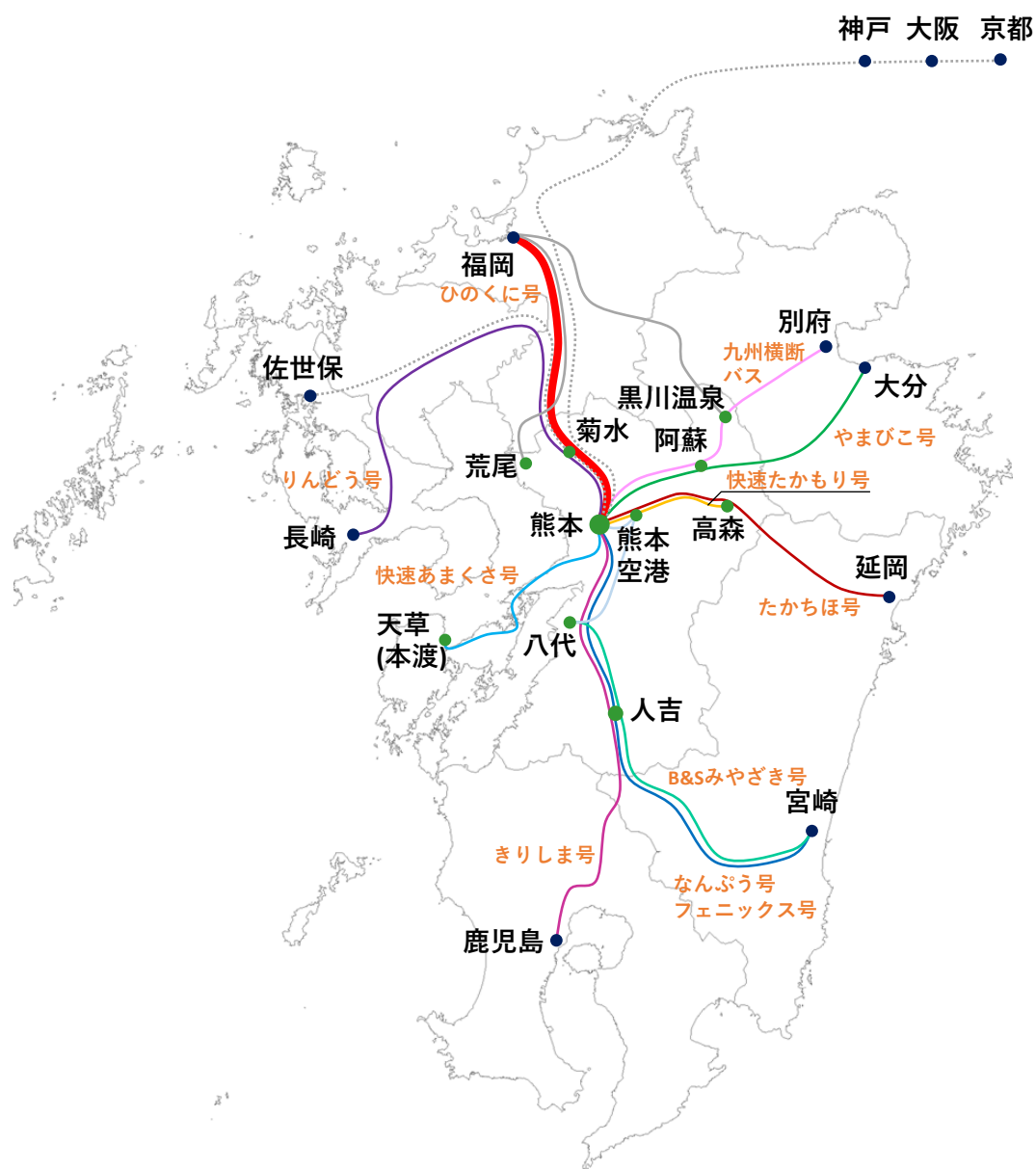
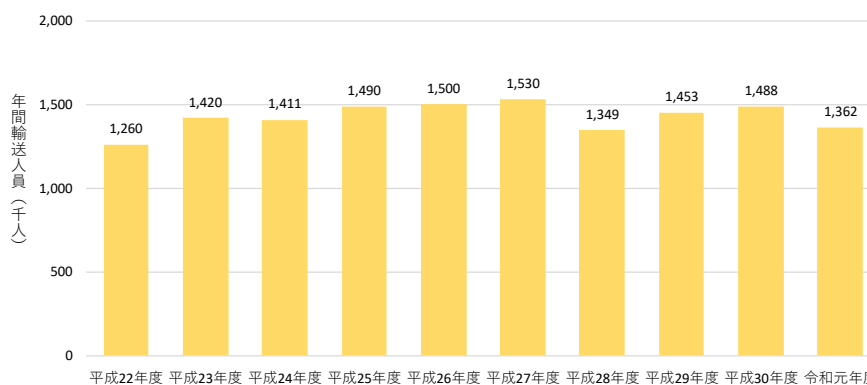


図 3-24 県内の高速・快速バス路線図

図 3-25 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、新幹線とは目的や価格帯を棲み分けながら利用者の増加が続いた。平成 28 年度に熊本地震の影響により輸送人員が減少したものの、その後も堅調に推移し、事業者にとっては収益の柱となっている。

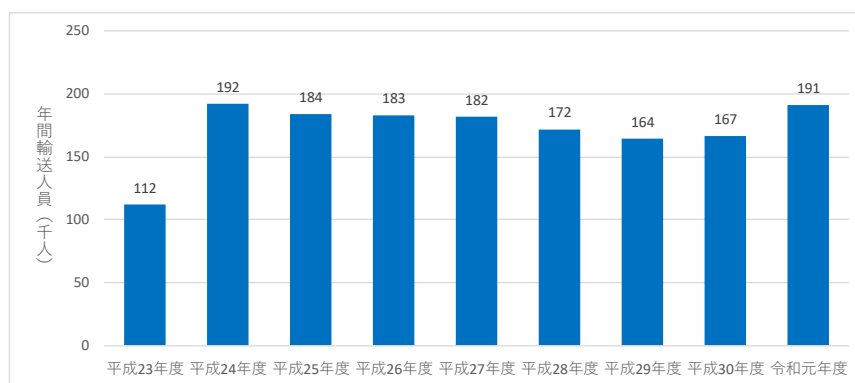
この高速バス事業の収益の一部は、事業者内部で一般路線バス事業の赤字を補填している側面もあり、単に高速バス路線としてだけでなく、路線バス網全体の維持・確保を考えるうえでも重要な役割を担っている。しかしながら、令和 2 年度においては、新型コロナウイルスの影響により、利用者が大きく落ち込み、高速バス事業も赤字となっている（P47 参照）。

図 3-25 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、年間 20 万人弱に利用されている。



出典：九州運輸要覧、九州の高速バス

図 3-25 ひのくに号の年間輸送人員の推移



出典：産交バス資料

図 3-26 快速あまくさ号の年間輸送人員の推移

### Keywords

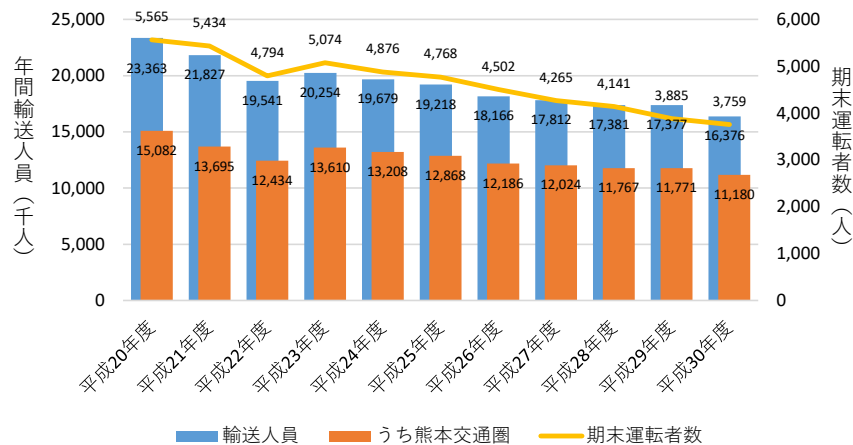
幹線交通手段としての役割

高速バスの収益による一般路線バスの赤字補填

#### 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20年度から平成30年度までの10年間で約3割減少した。また、運転者数も減少傾向にあり、一般的にはタクシー事業者においても乗務員不足が課題となっている。

一方、県内では32市町村において、乗合タクシーが運行されており（P48参照）、公共交通網の中で、地域住民のラストワンマイルの移動を支える役割をタクシー事業者が担っているといえる。また、その他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徐々に広がりつつある。



出典:九州運輸要覧

図 3-27 タクシーの輸送人員と運転者数の推移



図 3-28 空港ライナー

#### Keywords

輸送人員の減少

タクシー事業者の乗務員不足

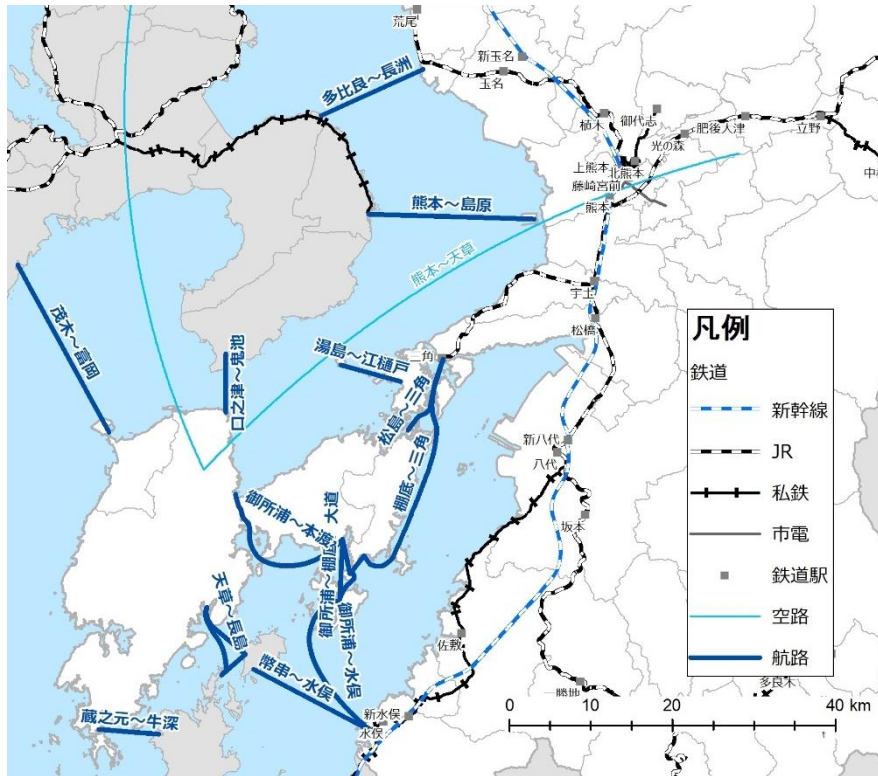
公共交通としてのタクシーの役割の拡大

## 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。

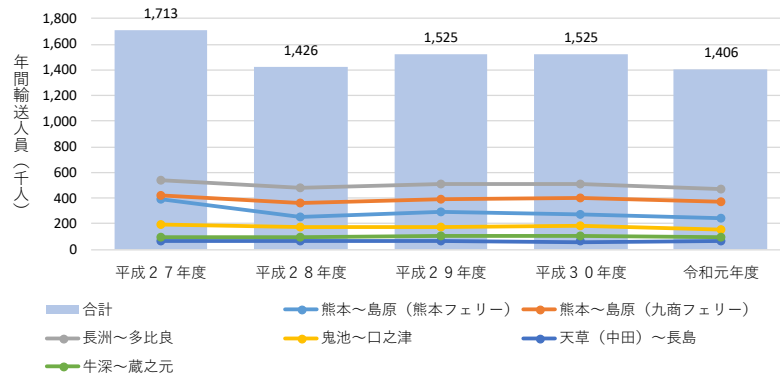
県内の定期航路は、御所浦島、湯島への離島航路をはじめ6航路、県外との定期航路は、長崎県の島原半島や鹿児島県の長島等と県内の港とを結ぶ8航路。

図 3-30 は、フェリーで運航されている県外航路の年間輸送人員の推移である。平成 28 年度に熊本地震の影響で落ち込んで以降、140 万～150 万人前後で推移している。



出典：国土数値情報・交通事業者等 HP

図 3-29 県内を発着する航路図

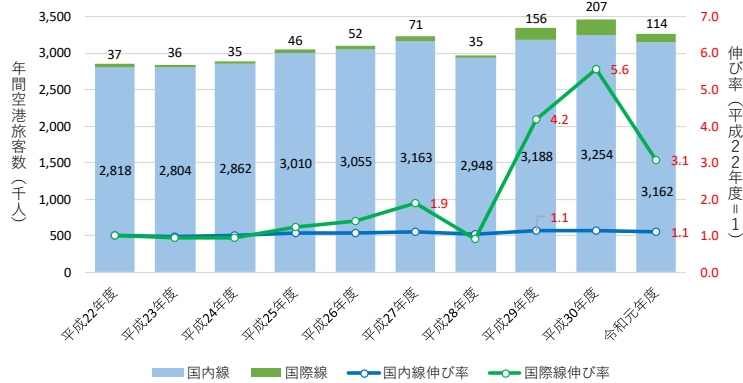


出典：熊本県資料

図 3-30 県外航路(フェリー)の年間輸送人員の推移

## ⑥ 空路

阿蘇くまもと空港の空港旅客数は、国内線就航路線数の増加や国際線の新規就航等により増加傾向にあったが、直近の令和元年度は日韓関係の悪化によるインバウンド客の落ち込み等もあり、約18万人の減少となった



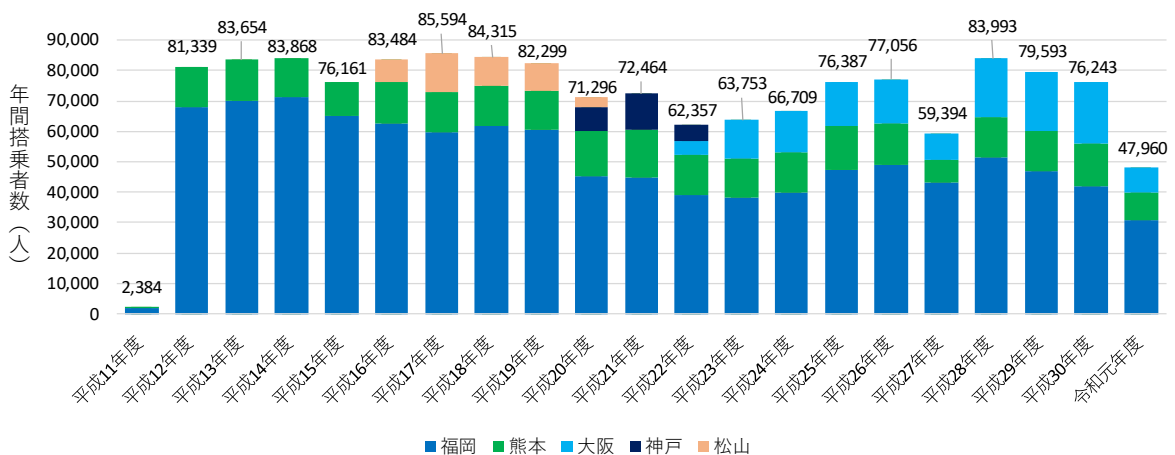
出典:熊本県資料

図 3-31 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。現在、天草空港を拠点に福岡・熊本・大阪の3空港を結んで運航しており、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、また天草地域住民の広域移動手段として利用されている。



年間搭乗者数は、7～8万人前後で推移しているが、令和元年度は機長の体調不良に伴う大幅減便の影響で、過去最低の搭乗者数となった。



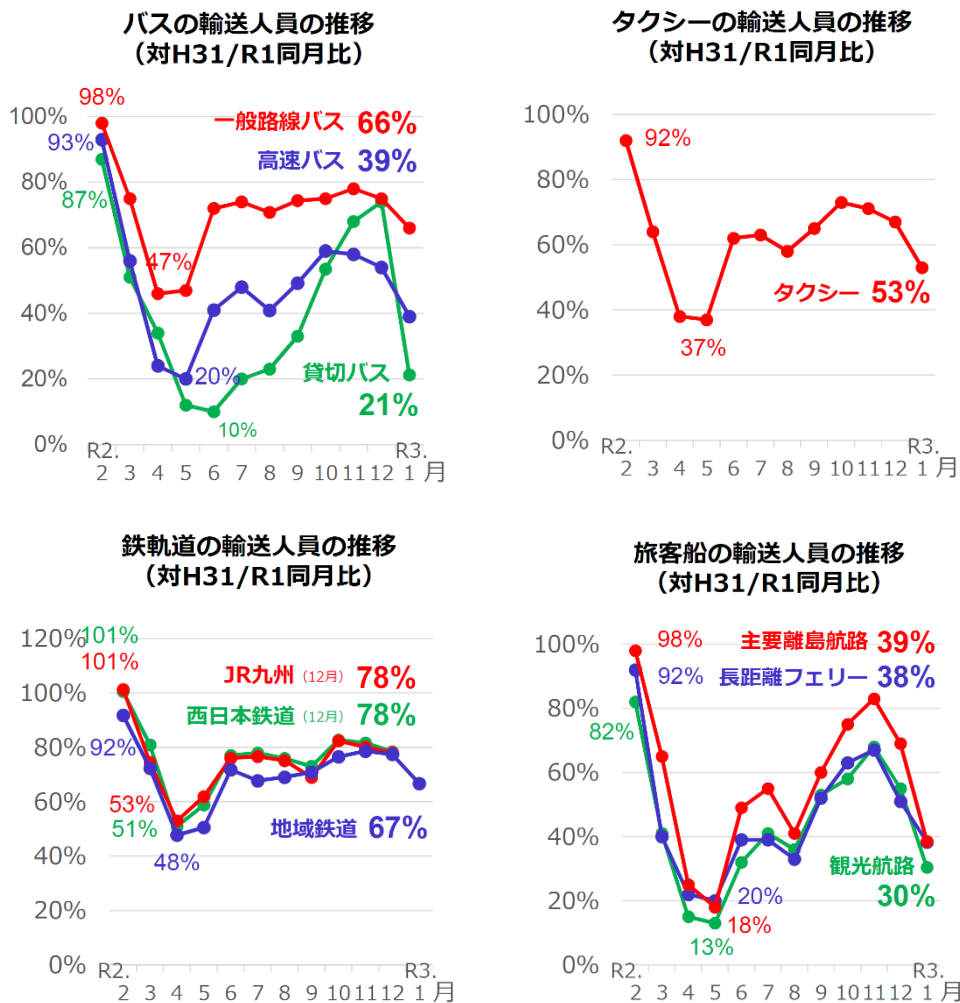
出典:熊本県資料

図 3-32 天草エアラインの年間搭乗者数の推移

## ⑦ 新型コロナウイルス感染症拡大による地域公共交通への影響

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少している。1度目の緊急事態宣言が発令された令和2年4月～5月の輸送人員は、鉄道と一般路線バス事業で対前年比約半減、また県をまたぐ移動については特に強く自粛を要請されていたことから、高速バスや旅客船事業は対前年比2割程度の輸送人員に留まった。

その後、学校や経済活動の再開等により徐々に回復が見られていたが、年末から年始にかけての感染者数の急増と、それを受けての2度目の緊急事態宣言（本県においても独自の緊急事態宣言を発令）により、再び各交通機関の輸送人員は落ち込み、交通事業者にとっては厳しい状況が続いている。



出典:九州運輸局資料

図 3-33 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移

### Keywords

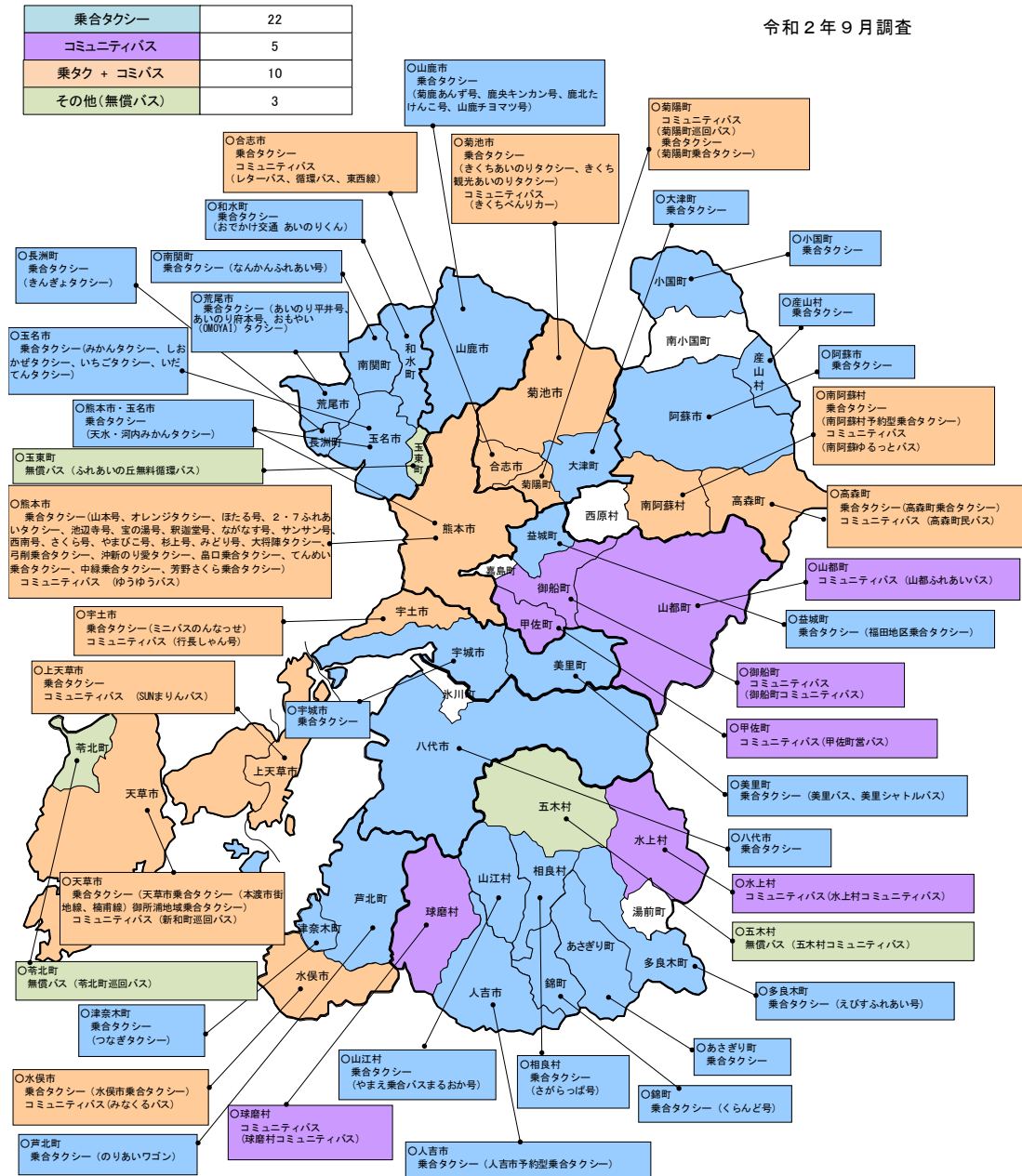
新型コロナウイルス感染症拡大に伴う利用者減少

### (3) 市町村による地域公共交通施策の現状

#### ① コミュニティ交通の導入状況

図 3-34 は、各市町村におけるコミュニティ交通（コミュニティバス・乗合タクシー）の導入状況を示している。道路運送法に基づくコミュニティバスが 15 市町村、乗合タクシーが 32 市町村で運行されているほか、3 町村では無償のコミュニティバスも運行されている。

このほかにも、市町村によっては、福祉施策としての運送サービス、スクールバス等も運行されている。



出典：令和 2 年度市町村交通施策状況調査(熊本県)

図 3-34 本県におけるコミュニティ交通の導入状況(令和2年9月調査)

## ② 地域公共交通網形成計画の策定状況

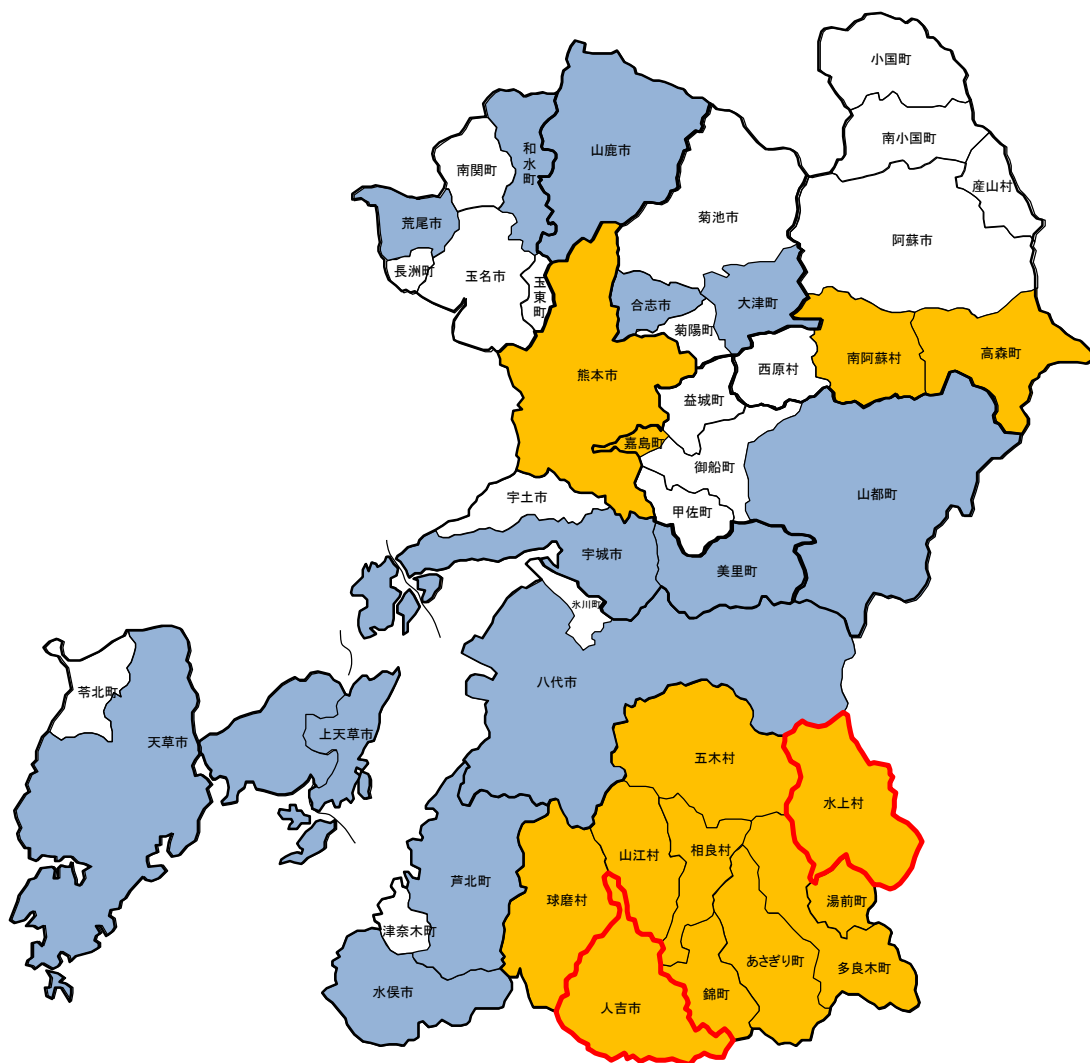
県内では、令和2年10月現在、18の地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）が策定されている。このうち、複数市町村が連携して広域で策定された計画は3つあり、残りの15は単独市町村で策定されたものである。

表 3-5 県内で策定済みの地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)

策定時期	計画名称
平成 28 年 3 月	熊本地域公共交通網形成計画
	合志市地域公共交通網形成計画
	人吉・球磨地域公共交通網形成計画
	大津町地域公共交通網形成計画
	和水町地域公共交通網形成計画
平成 29 年 3 月	美里町地域公共交通網形成計画
平成 29 年 7 月	人吉市地域公共交通網形成計画
平成 29 年 11 月	水上村地域公共交通網形成計画
平成 30 年 3 月	荒尾市地域公共交通網形成計画
	上天草市地域公共交通網形成計画
	天草市地域公共交通網形成計画
	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画
平成 31 年 3 月	芦北町地域公共交通網形成計画
	宇城市地域公共交通網形成計画
	山鹿市地域公共交通網形成計画
	山都町地域公共交通網形成計画
令和 2 年 3 月	第 2 期水俣市地域公共交通網形成計画 (※前期計画：平成 27 年 3 月策定)
令和 2 年 10 月	八代市地域公共交通計画 (※前期計画：平成 27 年 3 月策定)

※網掛けは、複数市町村が連携して広域で策定した計画


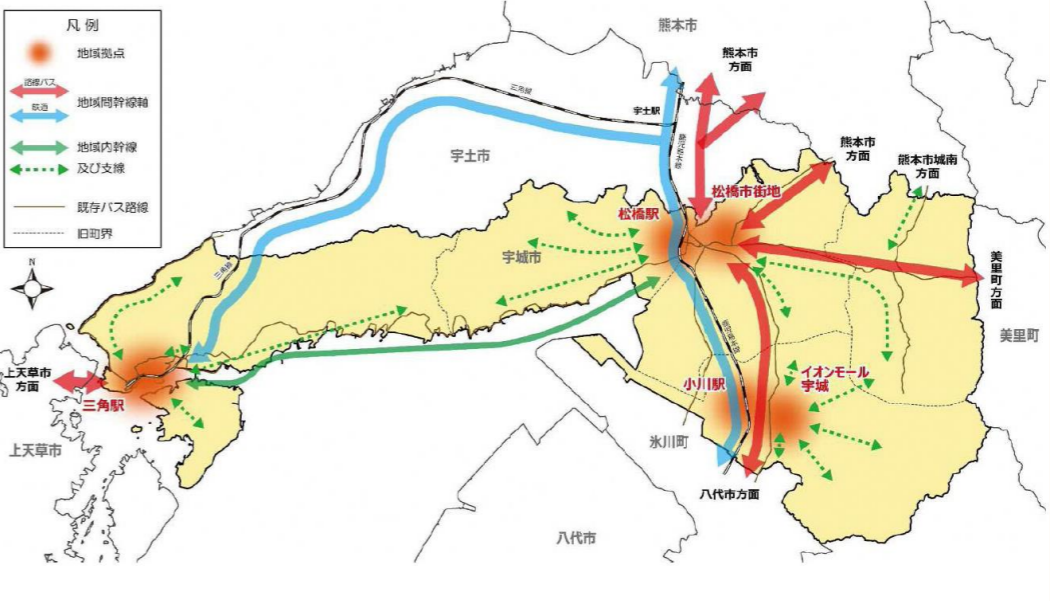
	単独市町村で計画策定
	広域（複数市町村）で計画策定



※人吉市、水上村は単独+広域(人吉・球磨地域)で計画策定

図 3-35 県内市町村の地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)策定状況

【県央地域】

計画名	熊本地域公共交通網形成計画（熊本市・嘉島町）	宇城市地域公共交通網形成計画																																		
計画期間	平成 28 年 4 月～令和 8 年 3 月	平成 31 年 4 月～令和 7 年 3 月																																		
拠点の考え方（抜粋）	<p>■地域公共交通網の将来像</p> 	<p>■拠点の配置方針</p> <table border="1" data-bbox="1397 394 2071 737"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>拠点候補地</th> <th>まちづくり上の位置づけ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">地域交通拠点</td> <td>松橋駅</td> <td>熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点</td> </tr> <tr> <td>小川駅</td> <td>本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される</td> </tr> <tr> <td>三角駅</td> <td>熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地域生活拠点</td> <td>松橋市街地</td> <td>商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている</td> </tr> <tr> <td>イオンモール宇城</td> <td>本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される</td> </tr> </tbody> </table> <p>■路線の配置方針</p> <table border="1" data-bbox="2101 394 2754 835"> <thead> <tr> <th>位置づけ</th> <th>交通モード</th> <th>果たすべき役割</th> <th>主なターゲット</th> <th>配置方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地域間幹線</td> <td>JR</td> <td>熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と、三角から熊本方面を結ぶ三角線が構成され、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する</td> <td>通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者</td> <td>地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地域内幹線及び支線</td> <td>路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー</td> <td>本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える</td> <td>地域の高齢者などの通院・買い物利用</td> <td>居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線</td> </tr> </tbody> </table>	分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ	地域交通拠点	松橋駅	熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点	小川駅	本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される	三角駅	熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する	地域生活拠点	松橋市街地	商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている	イオンモール宇城	本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される	位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針	地域間幹線	JR	熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と、三角から熊本方面を結ぶ三角線が構成され、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する	通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者	地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線	路線バス	主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える			地域内幹線及び支線	路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー	本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線
分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ																																		
地域交通拠点	松橋駅	熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点																																		
	小川駅	本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される																																		
	三角駅	熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する																																		
地域生活拠点	松橋市街地	商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている																																		
	イオンモール宇城	本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される																																		
位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針																																
地域間幹線	JR	熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と、三角から熊本方面を結ぶ三角線が構成され、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する	通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者	地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線																																
	路線バス	主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える																																		
地域内幹線及び支線	路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー	本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線																																
幹線と枝線の考え方（抜粋）		<p>■目指す地域公共交通網の姿</p> 																																		
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■ゾーンシステムの導入 各種交通手段を幹線と支線に設定するゾーンシステムの導入</p> <p>■乗換拠点の整備 ゾーンシステム乗換拠点や地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点等における待合環境等の整備</p> <p>■快速バス等の導入 ゾーンシステム乗換拠点等からの快速バス等の導入検討</p> <p>■公共車両等の走行環境の改善 バス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大検討</p> <p>■バス・鉄軌道等の輸送力の向上 大量輸送車両の導入や需要に応じた増便等による輸送力の向上</p>	<p>■路線バスの見直し・再編 既存の路線バスを対象に、運行効率性向上などを目的に、以下に示す、「路線バス存廃検討基準」を設定し、個々の路線バスに関して、周辺市町と協議等を行いながら検討を行います。 〔路線バス存廃検討基準〕 次のいずれかに該当する系統については、存廃等について検討を開始するものとする。 ①平均乗車密度が 1.0 人に満たない系統 ②1日あたり輸送人員が 5.0 人に満たない系統</p>																																		
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入 公共交通空白地域等にデマンド型の乗合タクシー等を導入</p> <p>■新たなコミュニティ交通の導入 地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討</p>	<p>■乗合タクシーの運行内容等の見直し ○導入基準に基づく乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の導入 ○乗合タクシー存廃基準に基づく既存乗合タクシーの運行内容等の見直し</p>																																		

計画名 美里町地域公共交通網形成計画 山都町地域公共交通網形成計画

計画期間 平成 29 年 4 月～令和 4 年 3 月 平成 31 年度～令和 5 年度

拠点の考え方 (抜粋)

■地区拠点の位置付け

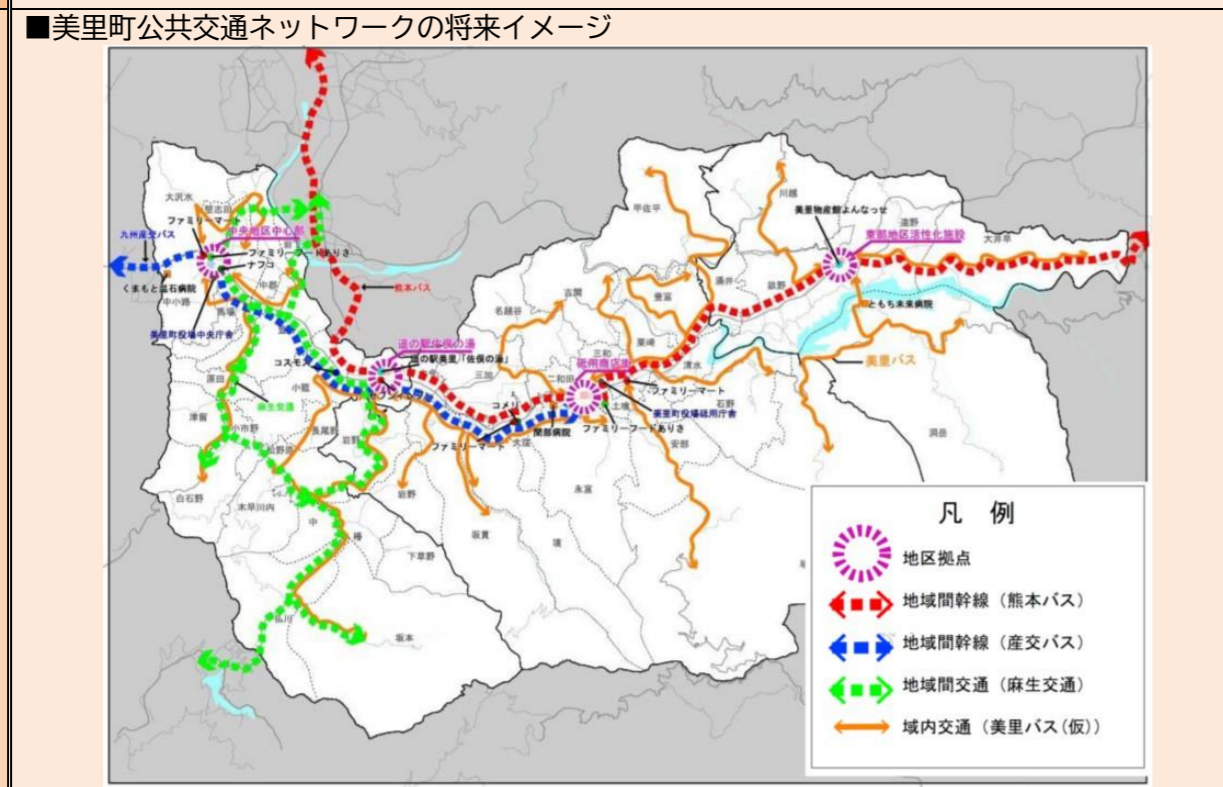
①地区拠点の考え方  
地区拠点は、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地区活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、町民の生活を支える新しい地区運営の仕組みをつくらうとする考えです。

②美里町における各地区拠点の位置づけ  
美里町においては、地区拠点の考え方にに基づき4つの地区拠点を設定します。

- 道の駅在傍の……町全体の交流機能をもつ地区拠点
- 中央地区中心部……中央地区の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地区拠点
- 砥用商店街……砥用地区の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地区拠点
- 東部地区活性化施設……東部地区の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地区拠点



幹線と枝線の考え方 (抜粋)



幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■地区拠点の設定の機能強化  
町民の買い物や交流活動を支え、元気でにぎわうまちなかのセンター(中心)となるように地区拠点の整備を行います。

■住民のニーズに応じたルート・ダイヤへの見直し  
地区拠点の整備に合わせ、住民の移動ニーズに応じたルート・ダイヤに再編し、暮らしに使いやすい公共交通サービスを提供します。

■バス停留所の待合環境の整備  
町民の誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備として、バス停留所の待合環境の整備を行います。

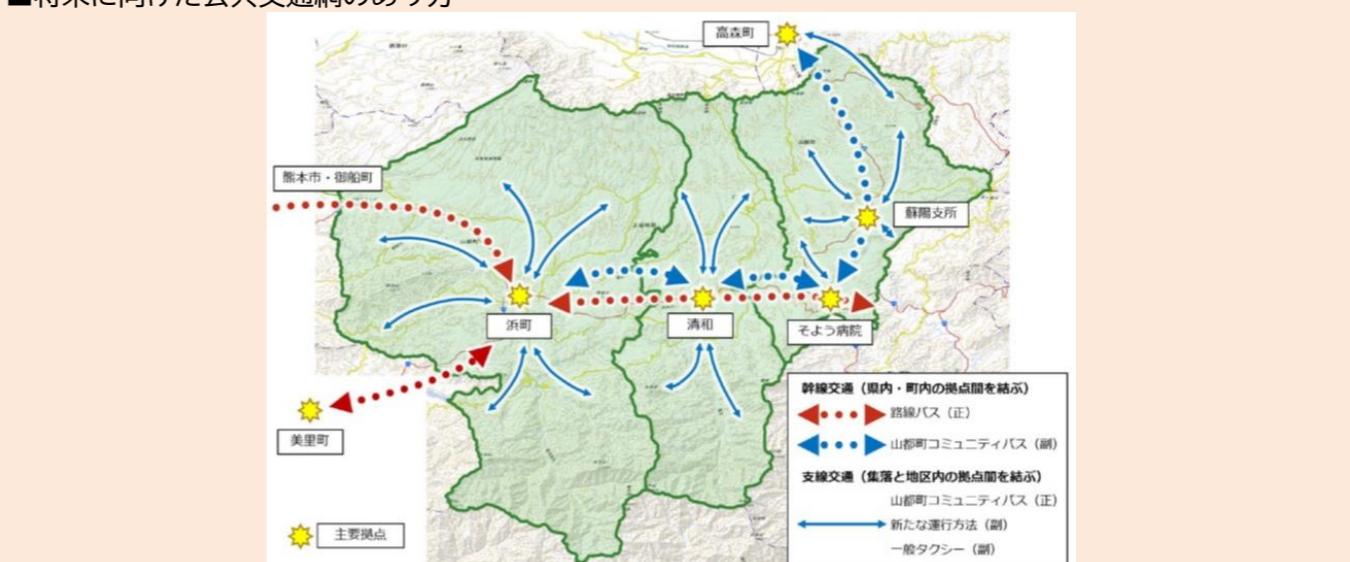
コミュニティ交通に関する具体的な施策

■町内公共交通の一元化、公共交通情報の発信  
町民の誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通とするため、町内公共交通を一元化します。また、バス停留所の共同利用や停留所名称の統合、事業者間での情報の共有化を進めるとともに、町のホームページへの公共交通に関する情報の掲載を行います。

■山都町における公共交通の役割分担

位置づけ	担当	交通モード	路線名・便名	役割	
広域幹線交通	主	民営高速バス	たからほ号	町外(熊本市・阿蘇熊本空港)及び県外(宮崎)と山都町を結び、町民及び観光客等来訪者の移動を支える。	
			ごかせ号	県外(福岡・宮崎)と山都町を結び、町民及び観光客等来訪者の移動を支える。	
幹線交通	主	民営路線バス	通瀬山荘線 馬見原線 辺場線	県内・町内の拠点間を結び、主に高校生の通学、町民の通院、買物等における移動を支える。 ・熊本中心街～山都町 ・町内区域(矢部・清和・蘇陽)間の移動 ※ただし、辺場線については今後再編を検討していく。	
			副	山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)	路線バスで対応できない小中高校生の通学、高齢者等の通院、買物等における移動を支える。 ・町内区域(矢部・清和・蘇陽)間の移動 ・高森町～山都町間の移動
支線交通	主	山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)	コミュニティ便	集落と地区内の拠点間を結ぶ。 ・主に小中学生の通学や中学生の部活動参加のための移動を支える。(スクール混乗便及びスクール専用便) ・主に高齢者等の通院、買物等における移動を支える。(コミュニティ便及びスクール混乗便)	
			副	新たな運行方法(兼合タクシー等)	山都町コミュニティバスが対応できない集落と地区内の拠点間を結び、主に高齢者等の通院、買物等における移動を支える。
			副	一般タクシー	個別ニーズへの対応やその他交通で対応できない需要に対応する。

■将来に向けた公共交通網のあり方



■路線バスの路線再編・競合解消とダイヤの見直し

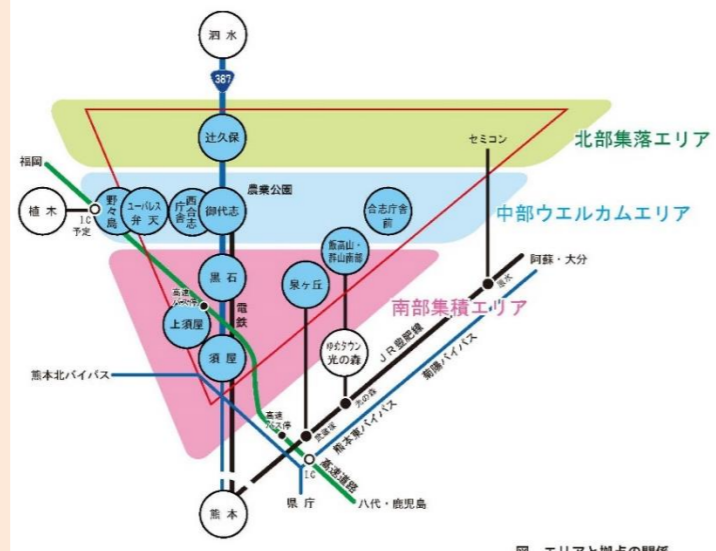

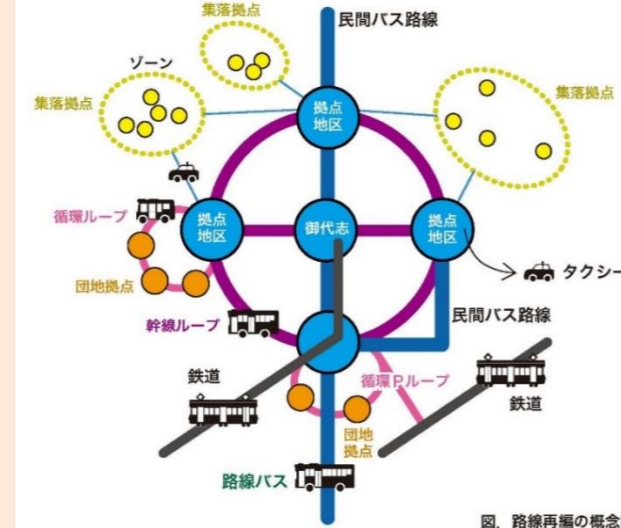
①路線バスの路線再編  
②路線バスと山都町コミュニティバスにおける競合解消

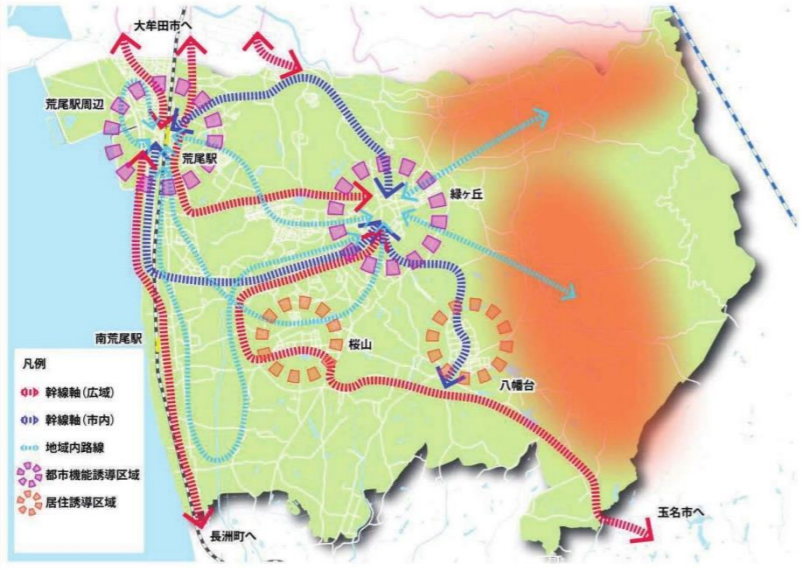
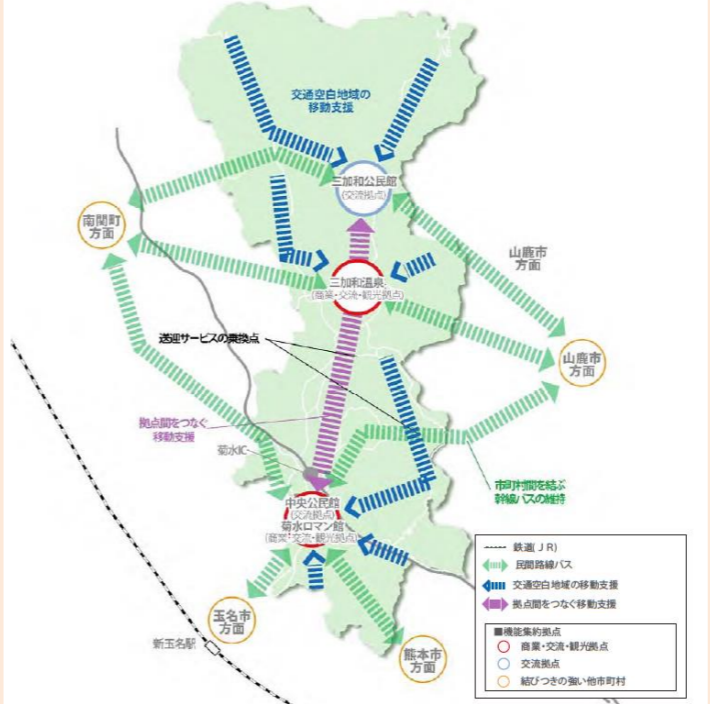
■山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の効率的な運行の実施

①新たな運行方法(予約型(デマンド型))の導入と山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の運行見直し  
②定量・定性データに基づく山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の継続的な見直し体制の構築と実践

■高齢者等交通弱者の外出状況(外出時間、滞在時間)を考慮した交通手段の提供  
山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の利便性を向上させるために、高齢者の外出状況(外出時間、滞在時間)を考慮した時刻設定やバス停留所の設置間隔見直し・フリー乗降の拡大等を実施して、買い物や通院等に利用しやすい公共交通を提供します。

【県北地域】

計画名	合志市地域公共交通網形成計画	大津町地域公共交通網形成計画																																				
計画期間	平成 28 年度～令和 2 年度	平成 28 年度～令和 2 年度																																				
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■都市構造による考え方</p>  <p>図. エリアと拠点の関係</p>	<p>■大津町における公共交通の将来像（公共交通のあり方）</p>  <p>■大津町における公共交通網の役割</p> <table border="1" data-bbox="1840 840 2448 1438"> <thead> <tr> <th>位置づけ</th> <th>モード</th> <th>路線・事業者名</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">広域幹線交通</td> <td>鉄道</td> <td>JR 豊肥本線 [JR九州線]</td> <td>主に町外・県外への広域移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">路線バス</td> <td>三里木線 ※路線内線、但し線はH27.12.1に廃止 [九州産交バス線]</td> <td>町内及び熊本市方面への移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td>山鹿線、菊池線 山西線、内牧循環線 ※廃止路線代替バス [産交バス線]</td> <td>町内・町外への移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td>空港タクシー</td> <td>空港ライナー ※路線運行 [阿蘇くまもと空港 ライナー運営検討協議会]</td> <td>JR 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間の移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td>高速バス</td> <td>やまびこ号 [九州産交バス線・ 大分バス線]</td> <td>熊本～大分間を結ぶ幹線</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地域内交通 (支線)</td> <td>フィーダー</td> <td>乗合タクシー [タクシー事業者 3 社]</td> <td>郊外部から中心市街地までの移動を支える支線</td> </tr> <tr> <td>一般タクシー</td> <td>一般タクシー (町内全域) [タクシー事業者 3 社]</td> <td>公共交通で対応できない需要への対応 (ドア・ツー・ドア/他交通の時間外への対応)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">町内の移送 サービス</td> <td>スクールバス</td> <td>スクールバス [大津町]</td> <td>美咲野小、大津北小、大津中、大津北中学校の4つの対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス</td> </tr> <tr> <td>外出支援</td> <td>外出支援サービス [大津町]</td> <td>概ね65歳以上のひとり暮らしで、公共交通機関の利用や家族による移送が著しく困難である方を対象とした移送サービス</td> </tr> <tr> <td>福祉運送</td> <td>福祉有償運送事業 [NPO 法人]</td> <td>障がいがあり単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした運営協議会が認めた NPO 法人による有料の輸送サービス</td> </tr> </tbody> </table>	位置づけ	モード	路線・事業者名	役割	広域幹線交通	鉄道	JR 豊肥本線 [JR九州線]	主に町外・県外への広域移動を支える幹線	路線バス	三里木線 ※路線内線、但し線はH27.12.1に廃止 [九州産交バス線]	町内及び熊本市方面への移動を支える幹線	山鹿線、菊池線 山西線、内牧循環線 ※廃止路線代替バス [産交バス線]	町内・町外への移動を支える幹線	空港タクシー	空港ライナー ※路線運行 [阿蘇くまもと空港 ライナー運営検討協議会]	JR 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間の移動を支える幹線	高速バス	やまびこ号 [九州産交バス線・ 大分バス線]	熊本～大分間を結ぶ幹線	地域内交通 (支線)	フィーダー	乗合タクシー [タクシー事業者 3 社]	郊外部から中心市街地までの移動を支える支線	一般タクシー	一般タクシー (町内全域) [タクシー事業者 3 社]	公共交通で対応できない需要への対応 (ドア・ツー・ドア/他交通の時間外への対応)	町内の移送 サービス	スクールバス	スクールバス [大津町]	美咲野小、大津北小、大津中、大津北中学校の4つの対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス	外出支援	外出支援サービス [大津町]	概ね65歳以上のひとり暮らしで、公共交通機関の利用や家族による移送が著しく困難である方を対象とした移送サービス	福祉運送	福祉有償運送事業 [NPO 法人]	障がいがあり単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした運営協議会が認めた NPO 法人による有料の輸送サービス
位置づけ	モード	路線・事業者名	役割																																			
広域幹線交通	鉄道	JR 豊肥本線 [JR九州線]	主に町外・県外への広域移動を支える幹線																																			
	路線バス	三里木線 ※路線内線、但し線はH27.12.1に廃止 [九州産交バス線]	町内及び熊本市方面への移動を支える幹線																																			
		山鹿線、菊池線 山西線、内牧循環線 ※廃止路線代替バス [産交バス線]	町内・町外への移動を支える幹線																																			
	空港タクシー	空港ライナー ※路線運行 [阿蘇くまもと空港 ライナー運営検討協議会]	JR 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間の移動を支える幹線																																			
	高速バス	やまびこ号 [九州産交バス線・ 大分バス線]	熊本～大分間を結ぶ幹線																																			
地域内交通 (支線)	フィーダー	乗合タクシー [タクシー事業者 3 社]	郊外部から中心市街地までの移動を支える支線																																			
	一般タクシー	一般タクシー (町内全域) [タクシー事業者 3 社]	公共交通で対応できない需要への対応 (ドア・ツー・ドア/他交通の時間外への対応)																																			
町内の移送 サービス	スクールバス	スクールバス [大津町]	美咲野小、大津北小、大津中、大津北中学校の4つの対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス																																			
	外出支援	外出支援サービス [大津町]	概ね65歳以上のひとり暮らしで、公共交通機関の利用や家族による移送が著しく困難である方を対象とした移送サービス																																			
	福祉運送	福祉有償運送事業 [NPO 法人]	障がいがあり単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした運営協議会が認めた NPO 法人による有料の輸送サービス																																			
幹線と枝線の考え方 (抜粋)	<p>■路線再編の考え方</p>  <p>図. 路線再編の概念図</p>	<p>■路線バスの利用低迷路線の効率化に向けた見直し</p> <p>利用が著しく低迷する路線バスの運行ルート・ダイヤを沿線住民のニーズ等に合わせるよう見直しを検討し、利用率の改善を図る。</p> <p>■JR 肥後大津駅の乗り継ぎ機能の強化</p> <p>多様な交通モード間の乗り継ぎ環境の改善・強化を図る</p>																																				
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■路線バスの見直し</p> <p>レターバスの輸送能力を向上させ幹線ルートとして位置づけるため、現状の永井ルートを短縮し、遅延を解消します。</p> <p>■御代志駅発着の路線網再編</p> <p>御代志駅での各種交通手段への乗り継ぎと、乗り継ぎダイヤの正確性等を確保するため、辻久保営業所の発着を御代志駅発着に移行することを目指します。</p>	<p>■乗合タクシーの運行体系の見直し</p> <p>利用者ニーズに合わせた乗合タクシーの対象地区や運行時間の見直しを行うとともに、大津町が運営する持続可能な交通サービスとするため料金体系の見直しを行い、効率的かつ効果的なサービス内容への変更を検討します。また、外出支援サービス利用者の条件等の適正化を図り、大津町が運営する乗合タクシーと外出支援サービスの連携（棲み分け）を図ります。</p> <p>■乗合率向上を考慮した乗合タクシー利用促進対策</p> <p>乗合が可能な地域に対して、乗合率の向上に向け、利用者が複数人(2人以上)で乗り合った場合にお得なポイントカードや、町内施設等と連携した割引券等によるインセンティブ制度の導入可能性について検討します。</p>																																				
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■乗合タクシーのデマンド型等の検討</p> <p>適時適応できる、より利便性の高いサービスに改善します。</p> <p>■コミュニティバス等運賃の検討</p> <p>現在の一律料金から、公共交通サービスとしての公平性や福祉的な役割を維持しつつ経営的な視点とのバランスを図るため、運賃を改訂します。</p>																																					

計画名	荒尾市地域公共交通網形成計画	和水町地域公共交通網形成計画																																
計画期間	平成 30 年 4 月～令和 5 年 3 月	平成 28 年度～令和 2 年度																																
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■目指す荒尾市公共交通網の将来像</p>  <p>■中心拠点（都市機能誘導区域）の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通（鉄道、路線バス）、広域幹線道の結節点（市内外への移動の拠点）</li> <li>都市を特徴づける多様な都市機能・都市活動が集積する「都市の顔」</li> <li>高次都市機能、生活関連機能が集積する最も生活利便性が高い居住地</li> </ul> <p>■幹線・枝線の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>幹線：都市機能誘導区域や居住誘導区域を結ぶ主要な公共交通軸</li> <li>枝線：幹線を補完する形の公共交通路線</li> </ul>	<p>■公共交通網の将来像図</p>  <p>■和水町における公共交通・町内移送サービスの位置付け</p> <table border="1" data-bbox="1522 972 2148 1409"> <thead> <tr> <th>位置付け</th> <th>モード</th> <th>運行エリア</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">幹線交通</td> <td rowspan="4">路線バス</td> <td>南関町～熊本市</td> <td rowspan="4">買物、通院などの利用目的で、町内及び町外への移動を支える幹線交通</td> </tr> <tr> <td>南関町～山鹿市</td> </tr> <tr> <td>山鹿市～玉名市</td> </tr> <tr> <td>菊水ロマン館～玉名駅</td> </tr> <tr> <td></td> <td>高速バス</td> <td>熊本～福岡、長崎</td> <td>町外への移動を支える交通</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地域内交通（支線）</td> <td>新規フィーダー</td> <td>※具体的事業において詳述</td> <td>和水町民の居住地から町内拠点、及び町内拠点間の移動を支える支線</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>町内一円</td> <td>幹線交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">町内の移送サービス</td> <td>スクールバス</td> <td>三加和小学校付近</td> <td>学校統廃合により遠距離通学となった三加和小学校児童の通学手段として活用</td> </tr> <tr> <td>ケアバス</td> <td>町内全域</td> <td>和水町立病院の利用者を対象とした移動支援</td> </tr> <tr> <td>ロマン館送迎バス</td> <td>—</td> <td>施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援</td> </tr> </tbody> </table>	位置付け	モード	運行エリア	役割	幹線交通	路線バス	南関町～熊本市	買物、通院などの利用目的で、町内及び町外への移動を支える幹線交通	南関町～山鹿市	山鹿市～玉名市	菊水ロマン館～玉名駅		高速バス	熊本～福岡、長崎	町外への移動を支える交通	地域内交通（支線）	新規フィーダー	※具体的事業において詳述	和水町民の居住地から町内拠点、及び町内拠点間の移動を支える支線	タクシー	町内一円	幹線交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）	町内の移送サービス	スクールバス	三加和小学校付近	学校統廃合により遠距離通学となった三加和小学校児童の通学手段として活用	ケアバス	町内全域	和水町立病院の利用者を対象とした移動支援	ロマン館送迎バス	—	施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援
位置付け	モード	運行エリア	役割																															
幹線交通	路線バス	南関町～熊本市	買物、通院などの利用目的で、町内及び町外への移動を支える幹線交通																															
		南関町～山鹿市																																
		山鹿市～玉名市																																
		菊水ロマン館～玉名駅																																
	高速バス	熊本～福岡、長崎	町外への移動を支える交通																															
地域内交通（支線）	新規フィーダー	※具体的事業において詳述	和水町民の居住地から町内拠点、及び町内拠点間の移動を支える支線																															
	タクシー	町内一円	幹線交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）																															
町内の移送サービス	スクールバス	三加和小学校付近	学校統廃合により遠距離通学となった三加和小学校児童の通学手段として活用																															
	ケアバス	町内全域	和水町立病院の利用者を対象とした移動支援																															
	ロマン館送迎バス	—	施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援																															
幹線と枝線の考え方 (抜粋)																																		
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■都市機能誘導区域を結ぶバス路線の充実</p> <p>J R 荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺の 2 つの都市機能誘導区域を結び運行している路線を中心に、公共交通軸としてのバス路線の充実を図る。</p> <p>■乗継拠点における接続の改善</p> <p>異なる事業者が運行する路線バス同士の接続改善や待合環境の整備、鉄道や乗合タクシー等の異なる交通モードとの接続改善や待合環境の改善を行うことで、利便性の向上を図る。</p>	<p>■広域的バス路線の継続的な運行支援</p> <p>国や県、周辺市町村と協力して取り組んでいる運行支援に継続的に取り組み、利用促進を図りながら幹線交通の維持に努めます。</p> <p>■利用者ニーズに応じた路線バスの運行改善</p> <p>持続的な路線バスの運行に向けて、路線数や便数を減らさずに、利用率の低い路線を対象とした運行内容の見直し、運行効率の改善を検討します。</p>																																
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■乗合タクシーの乗入れ施設拡大</p> <p>交通事業者への影響も踏まえながら、通院の利便性向上のため、二次医療機関であり、高度医療を提供する荒尾市民病院への乗合タクシーの乗入れを検討する。</p> <p>■乗合タクシーの運行時間拡大</p> <p>外出機会の拡大を図るため、日照時間が長い夏季限定で、乗合タクシーの最終便を増便し、運行時間を延長する。</p>	<p>■町内における新規公共交通の導入の検討</p> <p>交通弱者の日常生活での移動手段に対応するコミュニティバスや乗合タクシー等を念頭においた新規の公共交通の導入を検討</p>																																

計画名 山鹿市地域公共交通網形成計画 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画（高森町・南阿蘇村・熊本県）

計画期間 平成 31 年 4 月～令和 6 年 3 月 平成 30 年度～令和 14 年度

拠点の考え方  
(抜粋)

■地域公共交通網の将来イメージ山鹿市公共交通網の将来像

持続可能な地域公共交通網の形成のため、地域の特性や移動実態に応じた交通モードを選択し、多様な交通モードが連携した、将来都市づくり・地域生活を支える地域公共交通体系を構築

■路線の位置づけ

位置づけ	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段
都市間幹線	本市と熊本市、さらには熊本県からその他都市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと熊本市を結ぶ路線	路線バス (熊本山鹿線)
都市間連絡	本市と周辺自治体をつなぎ、都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと周辺自治体をつ結ぶ路線	路線バス (菊池線、大津線、玉名線、南関線)
市街地幹線	山鹿～熊本市街地間をつなぎ、市の骨格を担います。	市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿～熊本市街地間をつ結ぶ路線(都市間幹線や都市間連絡により形成)	路線バス
地域間幹線	山鹿～熊本市街地の拠点と周辺の地域生活拠点を結び、地域間の移動を担います。	高齢者などの通院・買い物利用 その他市民全般	山鹿バスセンターを拠点に各拠点もしくは拠点間をつ結ぶ路線	路線バス、 (鹿北線、三玉線) 新交通システム
支線	本市内において、居住地と各拠点を結ぶ移動を担います。	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と集約の拠点を結ぶ路線	あいのりタクシー 新交通システム

幹線と枝線の考え方  
(抜粋)

■南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割

南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略の3つの柱として、“定住”、“観光”、“防災”を掲げ、それぞれに対応する公共交通機関の役割を設定

～南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略・3つの柱～

	定住	観光	防災
南阿蘇鉄道	通勤通学等の日常生活を支える、定住促進に不可欠な交通資源 ・地域の幹線として住民の日常生活を支える ・地域住民の集いの場となる	観光振興による地方創生の柱 = “観光客を勝ち取るまちづくり”の実現に不可欠な交流資源 ・地域の幹線として、観光客の移動を担う ・トロッコ列車等を活かし、南鉄自体が観光資源となる	災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、拠点的作用を果たす駅 ・駅が災害時の避難場所や防災拠点的作用を果たす ・道路不通時の移動手段 ・支援物資の輸送
JR豊肥本線	立野駅で南鉄と接続し、地域外への移動を支える	阿蘇・竹田方面や熊本方面からの観光客を呼び込む	道路不通時の移動手段
やまびこ号 たかもり号 たかちほ号	広域交通拠点と地域内の拠点を連絡し、地域外への移動を支える	阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面からの観光客を呼び込む	広域的避難手段(必要に応じて)
ゆるっとバス 高森町民バス	鉄道と接続する支線として、駅と住民の居住地との移動を支える	駅と地域内の観光資源を結び、公共交通による観光周遊を促す	避難者の移動手段 避難所生活における移動手段 支援物資の輸送(必要に応じて)
乗合タクシー タクシー	交通不便地域や身体的負担が大きい住民のドア to ドアの移動を支える	駅やバス停を拠点に、地域内外の観光資源の機動的な周遊を促す	

■復旧状況に対応した“玄関口”(拠点)、“動線”(交通ルート)の設定

	①現在 (中松～高森)	②暫定復旧 (長陽～高森)	③全線復旧 (立野～高森)
拠点設定	高森駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅	高森駅 長陽駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅	高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの
ルート設定	地域間 交流軸 南郷ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	地域間 交流軸 南郷ライナー※ ゆるっとバス※ たかもり号 たかちほ号	地域内 連携軸 南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー

①現在(中松～高森間の部分運転再開)  
・鉄道網(南鉄、JR豊肥本線)の一部不通により、主な動線は地域間、地域内ともにバスで結ばれる。  
・立野駅に鉄道が通らないため、肥後大津駅が熊本方面からの暫定的な玄関口となっており、「南郷ライナー」や「ゆるっとバス」が乗り入れることで、地域間の移動を担っている。  
②暫定復旧(長陽～中松間で運転再開)  
・長陽～中松間の再開により、地域内の移動に南鉄が利用できる範囲が広がる。  
・不通の鉄道区間が残る以上、地域間の移動については引き続きバスが担う。  
※ただし、豊肥本線の復旧状況や住民ニーズ等を考慮しながら、肥後大津駅に乗り入れている「南郷ライナー」、「ゆるっとバス」の運行区間については、短縮も検討する。  
③全線復旧  
・南阿蘇鉄道が地域の幹線となり、地域内の移動をバスや乗合タクシーが補完するネットワークを構築。  
・地域間の移動については、地震以前同様、鉄道と都市間バスがその役割を担う。

幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■路線バスの見直し  
効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの形成を目的に、市内完結路線(鹿北線、三玉線)は、利用実態等を踏まえた適切な交通モードの選択などの見直しを行います。また、周辺市町とを結ぶ路線バス(玉名線、南関線、菊池線など)は、利用実態等を踏まえた路線の集約・見直し等を行います。

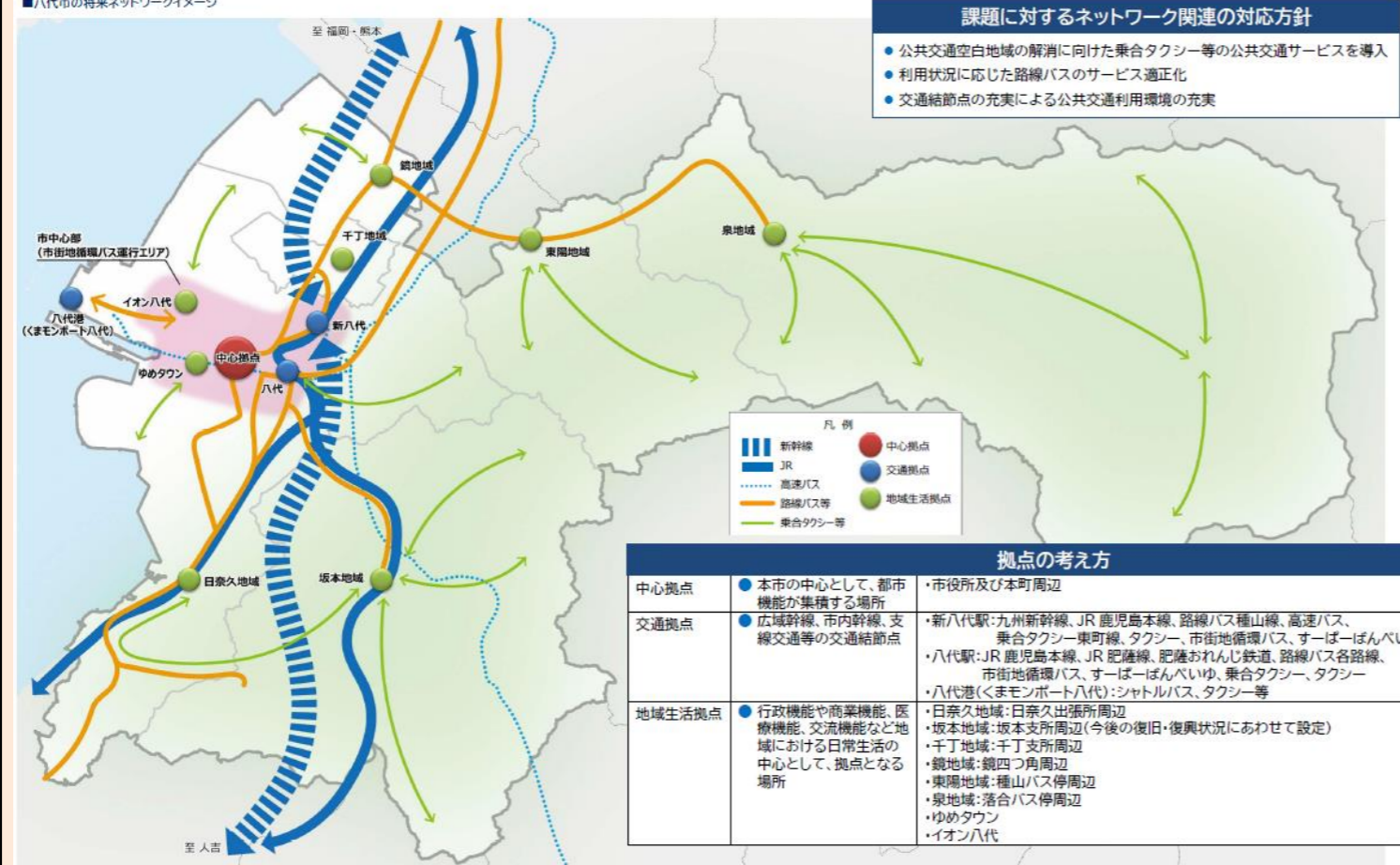
■南阿蘇鉄道の全線復旧と持続可能な運営の確立  
・南阿蘇鉄道の全線復旧  
・鉄道事業再構築事業の実施  
■鉄道・道路の段階的な復旧に対応したきめ細かな公共交通網の構築  
・復旧状況に対応した“玄関口”(拠点)、“動線”(交通ルート)の設定  
■将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築  
・各公共交通機関の役割の明確化  
・各公共交通機関の連携の強化  
■定住・観光・防災等、まちづくりに必要な鉄道駅の拠点的作用の強化  
・主要駅における拠点整備(拠点性向上のための周辺整備を含む)  
・駅における各公共交通機関の結節強化

コミュニティ交通に関する具体的な施策

■あいのりタクシーの運行内容の見直し  
あいのりタクシーの利用促進や維持・確保を目的に、地域の実情に応じて運賃、ダイヤ、運行日などのサービス水準の見直しや運行エリアの見直しなどを行います。  
■あいのりタクシーの運行管理及び予約の効率化  
あいのりタクシーの円滑な運行管理を目的に、高齢の利用者や運行する交通事業者等にとって利便性が高い管理方法等について検討する。

■将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築  
・バス・乗合タクシーに関するリソース(車、運転手)の効率化

【県南地域】

計画名	八代市地域公共交通計画																																																																																							
計画期間	令和2年10月～令和7年9月																																																																																							
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■八代市の将来ネットワークイメージ</p> <p>■八代市の将来ネットワークイメージ</p>  <p>課題に対するネットワーク関連の対応方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地域の解消に向けた乗合タクシー等の公共交通サービスを導入</li> <li>利用状況に応じた路線バスのサービス適正化</li> <li>交通結節点の充実による公共交通利用環境の充実</li> </ul>			<p>■各交通機関の担うべき役割</p> <table border="1" data-bbox="1884 367 2537 1228"> <thead> <tr> <th rowspan="2">交通機関</th> <th rowspan="2">概要</th> <th colspan="5">まちの将来像の実現に向けた役割</th> </tr> <tr> <th>公共交通の発展</th> <th>地域の活性化</th> <th>まちの発展</th> <th>新しいまちの創造</th> <th>環境の持続</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新幹線</td> <td>● 鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>高速バス</td> <td>● 福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ● 宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>JR 鹿児島本線</td> <td>● 県央・県北等への広域移動を担う ● 鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>JR 肥薩線</td> <td>● 人吉や鹿児島等への広域移動を担う ● 坂本地域と八代地域との市内地域間移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>肥薩おれんじ鉄道</td> <td>● 水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ● 日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>すーぱーばんべいゆ</td> <td>● 阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ● 中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>● 市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>市街地循環バス</td> <td>● 市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>● 市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供可能な支線交通を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>一般タクシー</td> <td>● 鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>			交通機関	概要	まちの将来像の実現に向けた役割					公共交通の発展	地域の活性化	まちの発展	新しいまちの創造	環境の持続	新幹線	● 鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う	●	●	●	●	●	高速バス	● 福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ● 宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)		●		●	●	JR 鹿児島本線	● 県央・県北等への広域移動を担う ● 鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●	●	●	JR 肥薩線	● 人吉や鹿児島等への広域移動を担う ● 坂本地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●	●	●	肥薩おれんじ鉄道	● 水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ● 日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う	●	●	●	●	●	すーぱーばんべいゆ	● 阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ● 中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通	●	●		●	●	路線バス	● 市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う	●	●		●	●	市街地循環バス	● 市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う	●	●		●	●	乗合タクシー	● 市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供可能な支線交通を担う	●	●		●	●	一般タクシー	● 鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う	●	●	●	●	●
交通機関	概要	まちの将来像の実現に向けた役割																																																																																						
		公共交通の発展	地域の活性化	まちの発展	新しいまちの創造	環境の持続																																																																																		
新幹線	● 鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う	●	●	●	●	●																																																																																		
高速バス	● 福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ● 宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)		●		●	●																																																																																		
JR 鹿児島本線	● 県央・県北等への広域移動を担う ● 鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●	●	●																																																																																		
JR 肥薩線	● 人吉や鹿児島等への広域移動を担う ● 坂本地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●	●	●																																																																																		
肥薩おれんじ鉄道	● 水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ● 日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う	●	●	●	●	●																																																																																		
すーぱーばんべいゆ	● 阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ● 中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通	●	●		●	●																																																																																		
路線バス	● 市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う	●	●		●	●																																																																																		
市街地循環バス	● 市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う	●	●		●	●																																																																																		
乗合タクシー	● 市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供可能な支線交通を担う	●	●		●	●																																																																																		
一般タクシー	● 鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う	●	●	●	●	●																																																																																		
幹線と枝線の考え方 (抜粋)	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新幹線</li> <li>JR</li> <li>高速バス</li> <li>路線バス等</li> <li>乗合タクシー等</li> <li>中心拠点</li> <li>交通拠点</li> <li>地域生活拠点</li> </ul> <p>拠点の考え方</p> <table border="1" data-bbox="994 913 1855 1228"> <thead> <tr> <th>中心拠点</th> <th>交通拠点</th> <th>地域生活拠点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>● 本市の中心として、都市機能が集積する場所</td> <td>● 広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点</td> <td>● 行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所</td> </tr> <tr> <td>● 市役所及び本町周辺</td> <td>● 新八代駅:九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ ● 八代駅:JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ、乗合タクシー、タクシー ● 八代港(くまモンポート八代):シャトルバス、タクシー等</td> <td>● 日奈久地域:日奈久出張所周辺 ● 坂本地域:坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ● 千丁地域:千丁支所周辺 ● 鏡地域:鏡四つ角周辺 ● 東陽地域:種山バス停周辺 ● 泉地域:落合バス停周辺 ● ゆめタウン ● イオン八代</td> </tr> </tbody> </table>						中心拠点	交通拠点	地域生活拠点	● 本市の中心として、都市機能が集積する場所	● 広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点	● 行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所	● 市役所及び本町周辺	● 新八代駅:九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ ● 八代駅:JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ、乗合タクシー、タクシー ● 八代港(くまモンポート八代):シャトルバス、タクシー等	● 日奈久地域:日奈久出張所周辺 ● 坂本地域:坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ● 千丁地域:千丁支所周辺 ● 鏡地域:鏡四つ角周辺 ● 東陽地域:種山バス停周辺 ● 泉地域:落合バス停周辺 ● ゆめタウン ● イオン八代																																																																									
中心拠点	交通拠点	地域生活拠点																																																																																						
● 本市の中心として、都市機能が集積する場所	● 広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点	● 行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所																																																																																						
● 市役所及び本町周辺	● 新八代駅:九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ ● 八代駅:JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ、乗合タクシー、タクシー ● 八代港(くまモンポート八代):シャトルバス、タクシー等	● 日奈久地域:日奈久出張所周辺 ● 坂本地域:坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ● 千丁地域:千丁支所周辺 ● 鏡地域:鏡四つ角周辺 ● 東陽地域:種山バス停周辺 ● 泉地域:落合バス停周辺 ● ゆめタウン ● イオン八代																																																																																						
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>〔JR 鹿児島本線に関わる施策〕</p> <p>■鉄道のあり方及び活用方法検討 運行の効率性向上を目的にJR 鹿児島本線と路線バスの役割分担の明確化、八代市内各駅が有する機能の整理と確保維持を行います。</p> <p>〔JR 肥薩線に関わる施策〕</p> <p>■肥薩線運休期間中の地域内交通の確保 肥薩線が運休している期間中の地域内交通を確保するため、坂本地域と八代地域とをつなぐ移動手段の確保に取り組みます。</p> <p>■肥薩線の復旧に向けた協議及び復旧後のあり方・活用方法の検討 肥薩線の復旧に向けて、肥薩線利用促進・魅力発信協議会等の枠組みを活用し、肥薩線復旧後のあり方や活用方法まで見据えて、JR九州や沿線自治体との協議・検討を行います。</p> <p>〔肥薩おれんじ鉄道に関わる施策〕</p> <p>■鉄道のあり方及び活用方法検討 効率的かつ利便性の高い交通体系の確保を目的とした肥薩おれんじ鉄道と路線バスとの役割分担の明確化、全線運行再開後の利用促進に肥薩おれんじ鉄道沿線活性化協議会などの既存の枠組みを活用しながら取り組みます。</p> <p>〔路線バスに関わる施策〕</p> <p>■利便性向上に向けた運行サービスの見直し 利便性向上を目的にニーズに応じたルートの見直しや鉄道等との円滑な接続ダイヤへの見直しを行います。</p>																																																																																							
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>〔乗合タクシーに関わる施策〕</p> <p>■利便性向上に向けた運行サービスの見直し 利便性向上を目的に現在運行している路線について、ニーズに応じた運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを行います。</p> <p>■路線の転換・新設 運行の効率性向上を目的に利用状況等を踏まえた路線バスから乗合タクシーへの転換や、公共交通空白地域の解消を目的とした乗合タクシー新規路線の設定等を行います。</p> <p>〔その他モビリティに関わる施策〕</p> <p>■新たな交通サービスの導入 五家荘地域における自家用有償運送の導入検討、くまモンポート八代から市街地までのシャトルバスの運行検討など、新技術を活用し移動に関する地域課題の解決を目的とした検討を行います。</p>																																																																																							



計画名	人吉・球磨地域公共交通網形成計画（人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あさぎり町）	人吉市地域公共交通網形成計画	水上村地域公共交通網形成計画
-----	---	----------------	----------------

計画期間	平成28年4月～令和4年3月	平成29年7月～令和4年3月	平成29年11月～令和4年3月
------	----------------	----------------	-----------------

拠点の考え方  
(抜粋)

■拠点分類及び候補地

分類	拠点候補地
地域広域拠点	人吉市中心部（人吉駅・人吉温泉駅、産交バス両人吉営業所、人吉医療センター、九日町商店街）
地域生活拠点	球磨郡公立多良木病院、イオン錦店（サンロードシティ錦店）
交通拠点	人吉 IC、くま川鉄道肥後西村駅・あさぎり駅・湯前駅、石水寺入口（人吉市）、水上村役場付近、上田代付近（相良村）、頭地付近（五木村）
交流拠点	湯山温泉付近、茶湯里温泉付近、山江温泉ほたる付近、球磨洞

幹線と枝線の考え方  
(抜粋)

■目指す地域公共交通体系像

■路線分類及び考え方

分類	考え方
幹線	鉄道等の広域交通と一体となって市町村間を連絡し、地域公共交通の骨格を形成する路線
支線	・集落等と幹線（拠点）を結ぶ路線 ・地域内を面的にカバーする路線

■目指す地域公共交通体系像

■路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針
幹線（鉄道）	JR九州肥後線・くま川鉄道湯前線	都市間及び地域間の移動を担う ※主に高校生の通学手段を担うとともに、沿線住民及び観光客の移動手段	人吉市と各町村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線
幹線（バス）	地域間路線バス	地域間の移動を担う ※主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段 ※市民のみならず地域住民・観光客の地域内及び拠点間の移動手段	人吉市と各町村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線
支線	豆バス（地域内コミュニティバス）、予約型乗合タクシー	地域内の移動を担う ※路線バス等でカバーされていない地域等の高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など日常生活における移動手段	各地域から地域内拠点等を經由し、地域広域拠点もしくは地域生活拠点を連絡する路線
タクシー	-	多様な移動ニーズへの対応を担う ※不特定多数の市民の多様な移動ニーズを支える移動手段	-

■目指す地域公共交通体系（イメージ）

■路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針
幹線（鉄道）	JR九州肥後線・くま川鉄道湯前線	都市間及び地域間の移動を担う ※主に高校生の通学手段を担うとともに、沿線住民及び観光客の移動手段	湯前駅を拠点に人吉方面を結ぶ路線
幹線（バス）	地域間幹線バス	地域間の移動を担う ※主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段	市南登山口を拠点に人吉方面を結ぶ路線
支線	地域間フィーダー系統：コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス など 地域内フィーダー系統：コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス など	村内から村外の地域幹線系統の拠点までの移動を担う ※村民のみならず地域住民・観光客の拠点間の移動手段 村内から村内の地域幹線系統などへの移動を担う ※路線バス等でカバーされていない地域等の高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など日常生活における移動手段	岩野方面～湯前駅 古屋敷方面～湯前駅 湯山地区内において、各集落から地区内の拠点までを結ぶ路線

幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■幹線系統を対象とした路線バスの再編  
現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。

■拠点の創出  
路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。なお、現時点で乗換拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。

■幹線系統を対象とした路線バスの再編  
現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。

■拠点の創出  
路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。なお、現時点で乗換拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。

■幹線系統を対象とした路線バスの再編  
現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。

■拠点の創出  
路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。なお、現時点で乗換拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。

コミュニティ交通に関する具体的な施策

■人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定  
人吉市内で完結する路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどを対象に、人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画を策定します。

■鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入  
鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、共通乗車券等の導入を検討します。

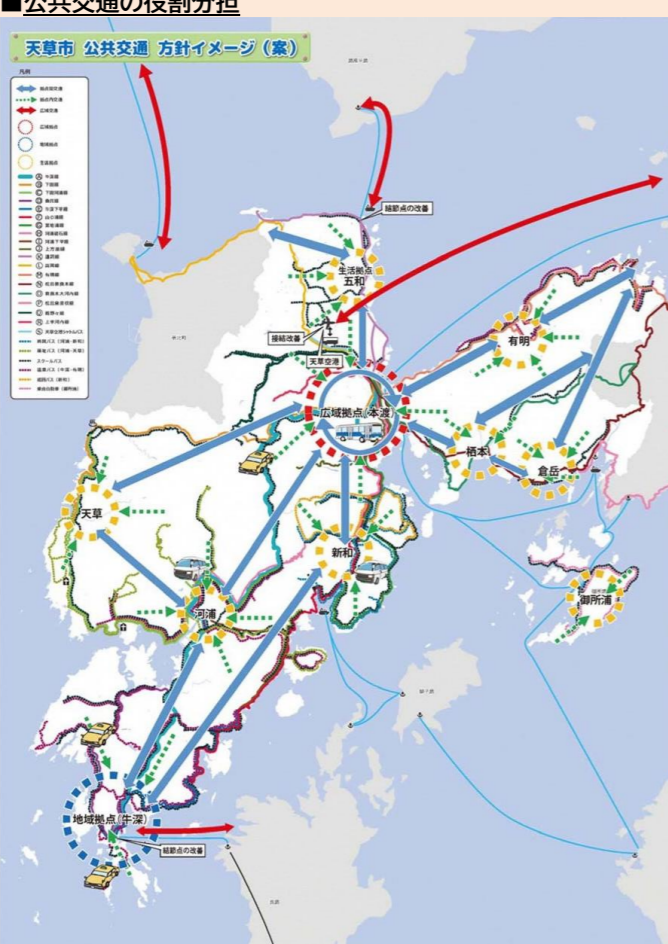
■支線系統を対象とした路線バス等の再編  
地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の地域内コミュニティバス（豆バス）及び予約型乗合タクシーの見直しを必要に応じて行います。さらには、公共交通空白地等に対しては、新たな地域公共交通の導入を検討します。

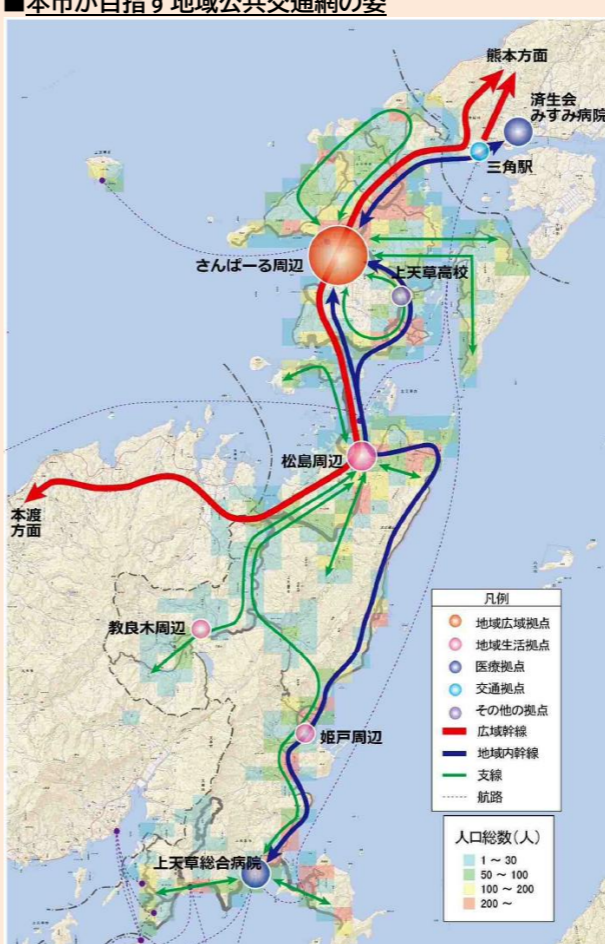
■鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入  
鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、共通乗車券等の導入を検討します。

■支線系統を対象とした路線バスの再編  
地域間幹線系統の見直しに伴い、村内において地域公共交通空白地等への新たな地域公共交通の導入を検討します。

■鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入  
鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、共通乗車券等の導入を検討します。

【天草地域】

計画名	天草市地域公共交通網形成計画												
計画期間	平成30年度～令和4年度												
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■公共交通の役割分担</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>役割分担</th> <th>公共交通</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拠点間連携の軸となる公共交通</td> <td>○多様かつ高度な機能が集積し、賑わいの核である広域拠点（本渡）に、他拠点（旧市町単位圏域）からアクセスしやすくするための公共交通 ⇒移動距離や輸送人員を考慮し、輸送水準の高い路線バスで対応</td> <td>路線バス</td> </tr> <tr> <td>各拠点へのアクセスを支える公共交通</td> <td>○広域拠点（本渡）、地域拠点（牛深）、生活拠点（旧町単位圏域）の周辺から拠点中心部までアクセスしやすくするための公共交通 ⇒路線バスの他、地域の特性に応じたコミュニティバスや乗合タクシー等により、需要に見合ったサービス水準の交通モードで対応</td> <td>路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通 福祉有償運送等</td> </tr> <tr> <td>広域拠点内の回遊性を支える公共交通</td> <td>○広域拠点内の回遊を支える公共交通 ⇒本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」で対応</td> <td>本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」</td> </tr> </tbody> </table>	区分	役割分担	公共交通	拠点間連携の軸となる公共交通	○多様かつ高度な機能が集積し、賑わいの核である広域拠点（本渡）に、他拠点（旧市町単位圏域）からアクセスしやすくするための公共交通 ⇒移動距離や輸送人員を考慮し、輸送水準の高い路線バスで対応	路線バス	各拠点へのアクセスを支える公共交通	○広域拠点（本渡）、地域拠点（牛深）、生活拠点（旧町単位圏域）の周辺から拠点中心部までアクセスしやすくするための公共交通 ⇒路線バスの他、地域の特性に応じたコミュニティバスや乗合タクシー等により、需要に見合ったサービス水準の交通モードで対応	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通 福祉有償運送等	広域拠点内の回遊性を支える公共交通	○広域拠点内の回遊を支える公共交通 ⇒本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」で対応	本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」
区分	役割分担	公共交通											
拠点間連携の軸となる公共交通	○多様かつ高度な機能が集積し、賑わいの核である広域拠点（本渡）に、他拠点（旧市町単位圏域）からアクセスしやすくするための公共交通 ⇒移動距離や輸送人員を考慮し、輸送水準の高い路線バスで対応	路線バス											
各拠点へのアクセスを支える公共交通	○広域拠点（本渡）、地域拠点（牛深）、生活拠点（旧町単位圏域）の周辺から拠点中心部までアクセスしやすくするための公共交通 ⇒路線バスの他、地域の特性に応じたコミュニティバスや乗合タクシー等により、需要に見合ったサービス水準の交通モードで対応	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通 福祉有償運送等											
広域拠点内の回遊性を支える公共交通	○広域拠点内の回遊を支える公共交通 ⇒本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」で対応	本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」											
幹線と枝線の考え方 (抜粋)													
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■ニーズに応じたバス路線の再編 バス利用者のニーズに応じたダイヤ調整、路線再編等を行い、効率的でより利用しやすいバス路線網を形成する。</p> <p>■交通結節点の乗継利便性向上・待合環境改善 陸海空各種交通モードの交通結節点におけるダイヤ調整や待合環境改善等により、公共交通を利用しやすい環境を構築する。</p>												
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■多様な交通モードの活用・効率化 本市では、路線バスを中心に、病院バス、福祉バス、スクールバス等各种交通モードが運行しているが、路線バスと重複する等非効率な側面が見受けられる。限られた財源を有効に活用するためにも、各種交通資源の役割を明確にしたうえで整理し、活用・効率化を進める。</p> <p>■交通不便地域対策の推進 路線バス等公共交通が運行しない地域において、乗合タクシーやコミュニティバスの導入、公共交通以外の既存交通モード、その他福祉的外出支援策の活用等により、住民の移動手段を確保する。特に今後、免許返納者が増加することが予想されるため、免許返納対策としても交通不便地域対策を推進する必要がある。</p> <p>■公共交通と福祉的外出支援の連携 人口減少、高齢化進行が著しい本市において、公共交通所管部署と福祉所管部署等の連携により、公共交通による移動支援と福祉的外出支援を有効に連携・活用し、高齢者や障害者、学生等の移動性向上を図る。</p>												

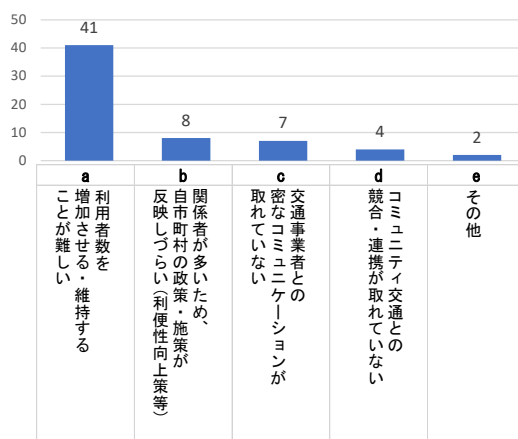
計画名	上天草市地域公共交通網形成計画																		
計画期間	平成30年度～令和4年度																		
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■本市が目指す地域公共交通網の姿</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>拠点候補地</th> <th>まちづくり上の位置づけ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域広域拠点</td> <td>さんばー周辺</td> <td>・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。 ・また、大矢野地域、さらには阿蘇市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は密着地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。</td> </tr> <tr> <td>地域生活拠点</td> <td>松島周辺 姫戸周辺 教良木周辺</td> <td>・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。 ・また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区複合開発により観光拠点性の向上が期待される。 ・公共施設や医療施設などが立地する、姫戸町の生活拠点としての役割を担っている。 ・公共施設や医療施設などが立地する、教良木町内地域の生活拠点としての役割を担っている。</td> </tr> <tr> <td>医療拠点</td> <td>上天草総合病院 済生会みずみ病院</td> <td>・主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、親ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。 ・その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。 ・主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。</td> </tr> <tr> <td>交通拠点</td> <td>三角駅</td> <td>・観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結節する交通拠点としての役割を担っている。</td> </tr> <tr> <td>その他拠点</td> <td>上天草高校</td> <td>・本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。</td> </tr> </tbody> </table>	分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ	広域広域拠点	さんばー周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。 ・また、大矢野地域、さらには阿蘇市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は密着地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。	地域生活拠点	松島周辺 姫戸周辺 教良木周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。 ・また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区複合開発により観光拠点性の向上が期待される。 ・公共施設や医療施設などが立地する、姫戸町の生活拠点としての役割を担っている。 ・公共施設や医療施設などが立地する、教良木町内地域の生活拠点としての役割を担っている。	医療拠点	上天草総合病院 済生会みずみ病院	・主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、親ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。 ・その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。 ・主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。	交通拠点	三角駅	・観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結節する交通拠点としての役割を担っている。	その他拠点	上天草高校	・本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。
分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ																	
広域広域拠点	さんばー周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。 ・また、大矢野地域、さらには阿蘇市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は密着地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。																	
地域生活拠点	松島周辺 姫戸周辺 教良木周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。 ・また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結節する交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区複合開発により観光拠点性の向上が期待される。 ・公共施設や医療施設などが立地する、姫戸町の生活拠点としての役割を担っている。 ・公共施設や医療施設などが立地する、教良木町内地域の生活拠点としての役割を担っている。																	
医療拠点	上天草総合病院 済生会みずみ病院	・主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、親ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。 ・その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。 ・主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。																	
交通拠点	三角駅	・観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結節する交通拠点としての役割を担っている。																	
その他拠点	上天草高校	・本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。																	
幹線と枝線の考え方 (抜粋)																			
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■地域公共交通網の見直し さんばーバス停を拠点とし、主に上島地域において路線バスの運行区間や経路等を見直しを行います。併せて、各種拠点における地域公共交通相互の乗換情報提供や接続ダイヤの強化など、連携強化を図ります。</p>																		
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■スクールバスを活用した地域公共交通の導入 各交通資源の役割分担を考慮し、スクールバスが運行している地域において、スクールバスへの混乗もしくは空き時間での活用、さらには路線バスを活用したスクールバスとしての機能確保などについて取り組みます。</p> <p>■新たな地域公共交通の導入 客貨混載事業などをはじめとする地域公共交通に関する技術的・制度的な動向を踏まえ、人流と物流の観点から過疎地域の高齢者やターゲットに応じた新たな地域公共交通の導入を目指します。</p> <p>■生活交通導入ガイドラインの見直し・運用 平成24年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」における生活交通導入ガイドラインに関して、持続可能な地域公共交通体系の構築を目的に、最新の動向などを踏まえ見直し、PDCAの実践に取組みます。</p>																		

### ③ 地域公共交通施策に関する市町村の考え

県内市町村に対し、地域公共交通施策に関するアンケートを実施した。

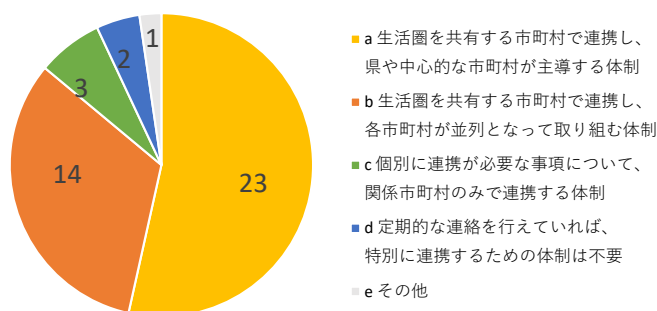
幹線公共交通ネットワークに関する調査の中で、複数市町村にまたがる広域的な路線（鉄道・路線バス）の取扱いに関する課題として最も多く挙げられたのは、「利用者数の増加・維持」であった。その他、「自市町村の政策・施策の反映しづらさ」、「交通事業者との密なコミュニケーション」等を課題として挙げる市町村が多かった。

また、そのような広域的な路線の検討体制については、図 3-37 に示すように、「生活圏を共有する市町村で連携し、県や中心市町村が主導する体制」がふさわしいと回答する市町村が最も多く、次いで「生活圏を共有する市町村で連携し、各市町村が並列となって取り組む体制」が多かった。一方で、自由記述欄においては、広域的な路線や鉄道とバスが並行する路線等については、なかなか市町村間の調整が進まないとの意見があり、十分な検討体制が構築できている例は少ないという実態がうかがえる。



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図 3-36 複数市町村にまたがる幹線公共交通(鉄道や幹線バス等)の課題



(※回答市町村数：43)

図 3-37 幹線公共交通の検討に望まれる体制

#### Keywords

自市町村の政策が反映しにくい

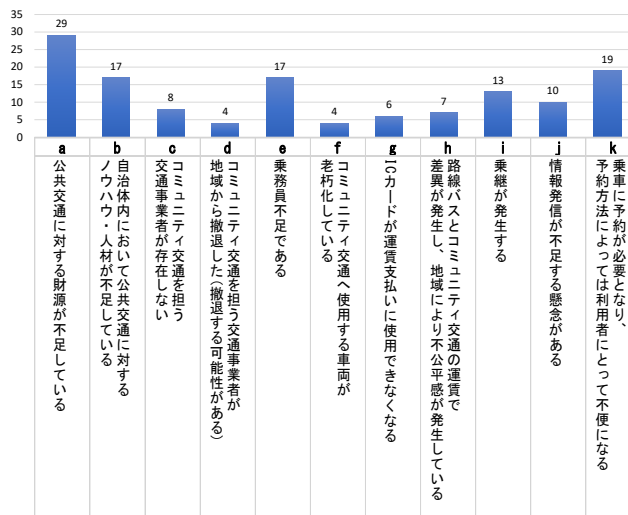
事業者とのコミュニケーション不足

複数市町村による検討体制の構築

鉄道とバスが競争・並行する路線の取扱い

次にコミュニティ交通に関する調査の中で、路線バス等からコミュニティ交通へ転換する場合の課題として最も多く挙げられたのは「財源不足」であった。次いで「予約が必要となることによる利便性低下」、「乗務員不足」、「自治体内のノウハウ・人材不足」を課題として挙げる市町村が多かった。

上述のように財源や乗務員等の輸送資源がひっ迫する中、病院や商業施設等の民間施設が実施している送迎サービスとの連携・積極的活用は今後の解決手段の一つであり、国の資料等においても「輸送資源の総動員」の例として挙げられている。しかし、そのような民間サービスの実態については、多くの市町村で「部署を問わず把握していない」との回答であった。



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図 3-38 路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題

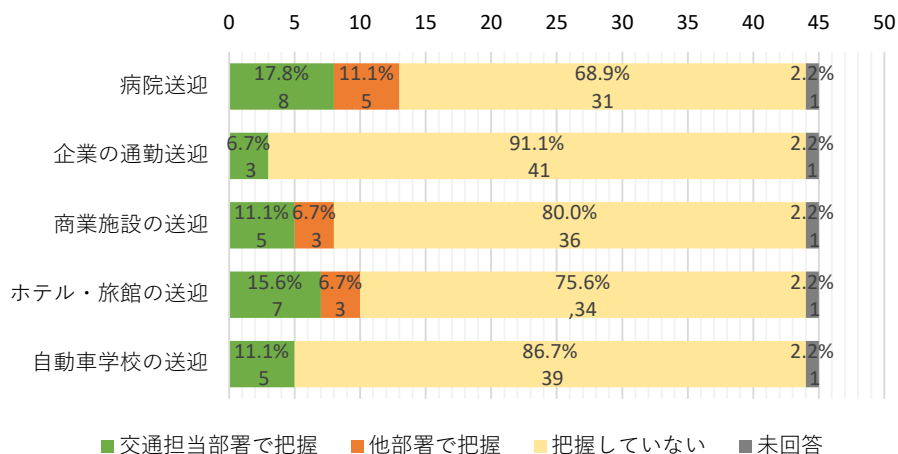


図 3-39 民間送迎実態の把握

**Keywords**

財源不足

担い手 (乗務員) 不足

ノウハウ・人材不足

地域の輸送資源の把握

## 4 災害と地域公共交通

### (1) 鉄道の被災と復旧

#### ① 鉄道の被災状況

本県は、「平成 28 年熊本地震」、「令和 2 年 7 月豪雨」という 2 度の大きな災害に見舞われ、その度に被災地域では、住民の移動を支える地域公共交通網も大きく傷ついた。特に、この 2 度の災害においては、複数の鉄道路線で甚大な被害が発生し、長期間にわたる不通を余儀なくされる状況となっている。

表 4-1 災害による不通鉄道路線

路線名	不通区間 (R2.7.5 時点)	備考（現在の状況等）
「熊本地震」の被災による不通過線		
① JR 豊肥本線	肥後大津～阿蘇	全線で運転再開 (R2.8.8～)
② 南阿蘇鉄道	中松～立野	高森～中松間で部分運転 (H28.7.31～)
「7 月豪雨」の被災による不通過線		
③ JR 肥薩線	八代～吉松	タクシー等による代替輸送（一部区間）
④ くま川鉄道	人吉温泉～湯前	バスによる代替輸送
⑤ 肥薩おれんじ鉄道	八代～出水	全線で運転再開 (R2.11.1～)

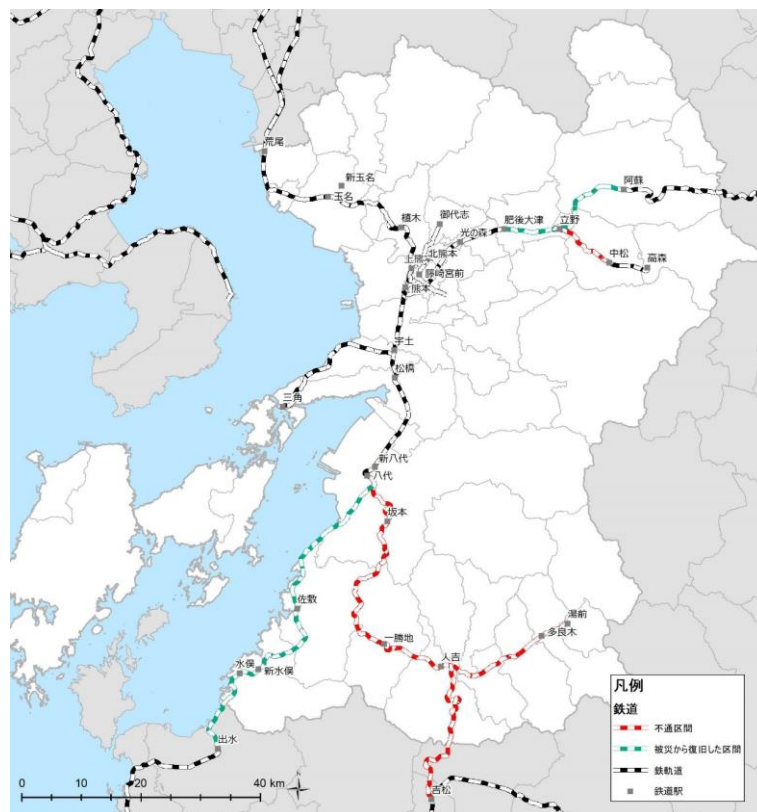


図 4-1 災害による不通鉄道路線(路線図)

## ② 鉄道の復旧と沿線自治体の関わり方

被災した鉄道路線のうち、JR豊肥本線と肥薩おれんじ鉄道は、すでに全線での運転を再開しており、いずれも運転再開日に開かれた記念イベントは、再開を待ち望んでいた多くの沿線住民や鉄道利用者でにぎわいを見せた。鉄道が、沿線地域のにぎわい創出に資する“財産”であることを、災害からの復旧を通して改めて示した日となった。



(撮影：JR九州)



(撮影：熊本県)

図 4-2 JR豊肥本線と肥薩おれんじ鉄道の全線運転再開記念イベント

被災鉄道の復旧には、長い期間と多額の費用を要することから、鉄道事業者が単独で復旧工事を行うことは困難な場合が多い。そのため、災害復旧の是非はもちろんのこと、復旧期間中のマイレール意識の醸成、復旧後の将来にわたる鉄道の維持・利活用のあり方等についても、事業者だけでなく沿線自治体や県が一緒になって検討し、連携して取り組んでいくことが求められる。

なお、JR豊肥本線と南阿蘇鉄道については、災害復旧事業を行うに当たり、「長期的な運行の確保に関する計画」を策定し、復旧後の長期的な運行の確保に向けて、事業者、沿線自治体及び県が連携して、収支改善等の取組を行っていくこととしている。

表 4-2 長期的な運行の確保に関する計画

路線名	関係自治体
JR豊肥本線	阿蘇市、大津町、南小国町、小国町、産山村、高森町、南阿蘇村、西原村、熊本県
南阿蘇鉄道	高森町、南阿蘇村、熊本県

### Keywords

災害による鉄道の不通

沿線自治体と連携した鉄道の維持

## (2) 被災地域における移動ニーズの変化

災害が発生した地域においては、発災から徐々に復旧・復興が進んでいくのに合わせて、地域住民の移動ニーズが変化していく。

まず、発災直後においては、多くの住民が避難生活を送っていることから、例えば避難所を中心に、役場や入浴施設等への移動を支援するサービスのような、応急的な対応が求められる。

その後、学校や企業活動等が徐々に再開する段階になり、なおかつ鉄道や道路が不通となっている場合には、これらを代替する交通手段の確保が必要となる。また、元の住宅地から離れた場所に仮設住宅が建設されるなど、新たなコミュニティが構築される際には、路線バス・乗合タクシー等の乗入れについても検討が必要である。

そして、最終的に復興が進んだフェーズにおいては、新しいまちの形に合わせた公共交通網全体をデザインし、地域公共交通計画の策定等に取り組んでいくことが必要である。

このように、移り変わる住民の移動ニーズにどのように対応していくか、ということも災害発生時における地域公共交通施策の重要な課題の一つである。

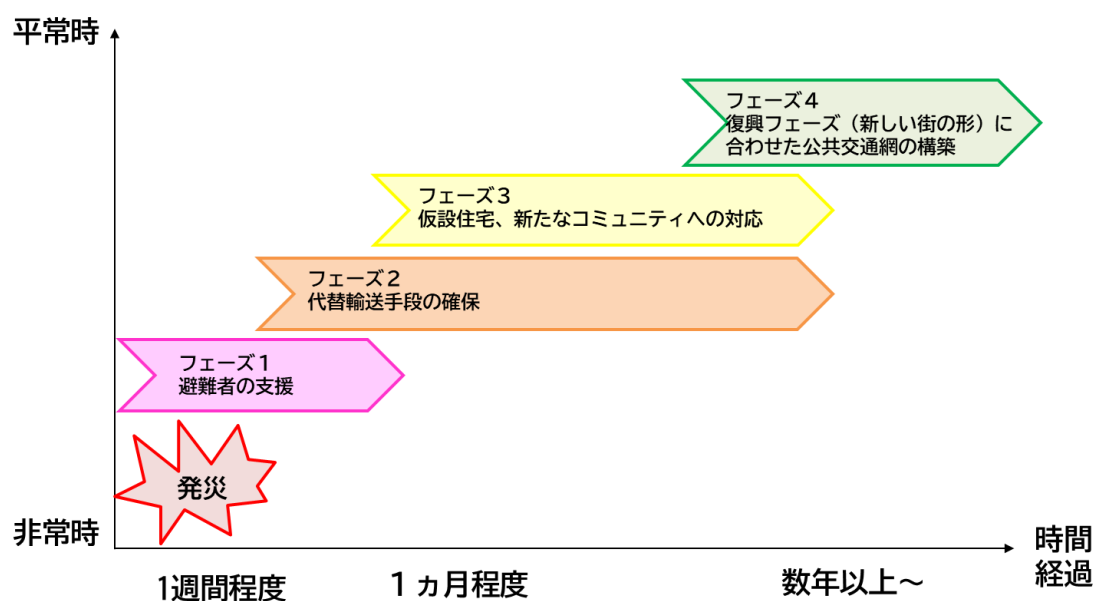


図 4-3 災害からの復旧・復興フェーズに合わせて必要となる  
地域公共交通施策のイメージ

### Keywords

被災地域における移動ニーズの変化への対応

## 5 地域公共交通をとりまく現状と課題

「2 地域の概況」、「3 地域公共交通の現状」、「4 災害と地域公共交通」で整理した内容を総合すると、本県における地域公共交通は「①県民の移動ニーズの変化・多様化」、「②移動ニーズに対応する輸送資源のひっ迫」という対立する2つの現状に直面しており、そのような中で、各地域の実情に応じた公共交通網を維持・確保していくことが課題となっている。

### ①県民の移動ニーズの変化・多様化

#### ■地域の概況から・・・

- ・人口の二極化（熊本都市圏の一部では人口増加、ほとんどの他地域では減少）
- ・熊本市中心部では、大規模商業施設の開業等により、移動需要が増加
- ・過疎地域では、高齢化率が高い区域が広範囲に分布し、ドア to ドアで小回りの利く移動手段のニーズが増加
- ・免許返納に伴い、交通弱者が増加

#### ■公共交通の概況から・・・

- ・鉄道、バスともに、特に過疎地域において輸送人員の減少が顕著
- ・需給バランスの悪い路線やサービスが存在

#### ■新型コロナウイルスの影響・・・

- ・テレワークの推進等ライフスタイルの変化に伴う移動行動の変容

#### ■災害の影響・・・

- ・鉄道の不通に伴う代替交通手段の必要性
- ・復旧・復興の段階に応じた移動ニーズの変化

### ②移動ニーズに対応する輸送資源のひっ迫

#### ■地域の概況から・・・

- ・生産年齢人口の減少（特に過疎地域において顕著）

#### ■公共交通の概況から・・・

- ・バス運転士不足の深刻化に伴うサービスの縮小
- ・タクシー事業者における乗務員不足
- ・航路事業者の減少とサービスの縮小
- ・車両・船舶や施設等の老朽化
- ・利用者減少等に伴う各公共交通事業者の厳しい収支状況
- ・行政負担額の増加、財源不足

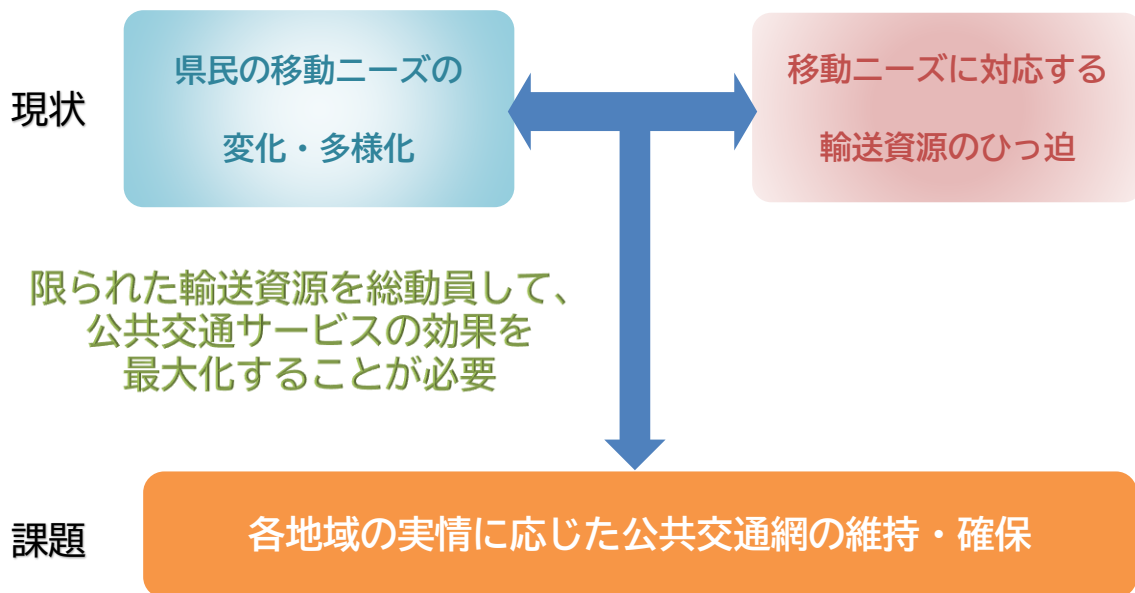
#### ■新型コロナウイルスの影響・・・

- ・外出自粛等に伴うさらなる輸送人員の減少、収支の悪化

#### ■災害の影響・・・

- ・車両、施設等への甚大な被害
- ・代替交通手段の確保等に伴う輸送資源のひっ迫

輸送資源がひっ迫する中、変化・多様化する県民の移動ニーズに対応しながら、地域の実情に応じた公共交通網を構築していくためには、「限られた輸送資源を総動員して、公共交通サービスの効果を最大化することが必要」であり、この認識を県、市町村、交通事業者等の地域公共交通の関係者が共有したうえで、適切な役割分担の下、取組を進めていくことが重要である。



なお、県内市町村がこれまで地域公共交通に関する取組を進めていくうえで、隘路となっている事柄についてアンケートを行った結果、主に以下のような点が挙げられている。

#### ■市町村アンケートから得られた取組の隘路

##### 【広域的な路線の取扱いについて】

- ・複数市町村による検討体制構築（及び運営）の難しさ
- ・自市町村の政策・施策を反映しづらい
- ・鉄道とバスが競合・並行する路線の取扱い
- ・事業者とのコミュニケーション不足

##### 【コミュニティ交通について】

- ・財源が不足
- ・検討のためのノウハウ・人材が不足
- ・コミュニティ交通の担い手がいない（乗務員不足）
- ・地域の輸送資源を把握できていない

## 6 基本的な方針及び計画の目標

「5 地域公共交通をとりまく現状と課題」及び「新しいくまもと創造に向けた基本方針」等の本県の上位計画並びに関連計画等を踏まえ、目指すべき将来像と、それに向けた本計画の基本的な方針、計画の目標を次のとおり定める。

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  
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～

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

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

## ① 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うえで、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>

数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
<b>幹線公共交通利用者数の維持</b>			
指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 (バス事業者5社※1の合計輸送人員)	26,737 千人/年 (R1年度)	26,737 千人/年 以上 (R7年度)	人口減少が進む中であっても、現状の水準を維持する
指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 (鉄道事業者4社※2の合計輸送人員)	3,611 千人/年 (R1年度)	3,813※3 千人/年 以上 (R7年度)	
<b>幹線公共交通の収益性の向上</b>			
指標Ⅲ：路線バスの収支率 (バス事業者5社※1の合計経常収入/合計経常費用)	63.9% (R1年度)	63.9% 以上 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する
指標Ⅳ：鉄道の収支率 (鉄道事業者4社※2の合計鉄道事業収入/鉄道事業費用)	71.2% (R1年度)	71.2% 以上 (R7年度)	
<b>利用者一人当たりの行政負担額の縮減</b>			
指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額 (バス事業者5社※1の合計行政負担額/合計輸送人員数)	113円/人 (R1年度)	113円/人 以下 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する
<b>広域での地域公共交通計画数の増加</b>			
指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数	3 (R2年度末)	7 以上 (R7年度末)	概ね P70～73の地域ごとに各1つ以上、広域の取組(計画)数を増加

※1 バス事業者5社：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  
(高速バス・空港リムジンバスの数値は除く。)

※2 鉄道事業者4社：熊本電気鉄道、南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道

※3 南阿蘇鉄道は熊本地震以前の平成27年度、他社は令和元年度の輸送人員の合計

## 【本県における幹線公共交通ネットワークの考え方】

計画の目標である「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」に向けて、主にネットワークの骨格を担う幹線的な鉄軌道、バス路線等について、その役割や維持・確保の方針に係る考え方を以下に示す。

なお、航路や天草エアラインも幹線的な交通機関であるが、特定の2～3拠点間に限った輸送を担うため、以下の考え方に関わらず、関係自治体の支援の下、維持・確保を図る。

### <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。)		
快速バス・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。(P75を併せて参照)

※輸送量：平均乗車密度(1kmあたりの平均乗車人数)×運行回数

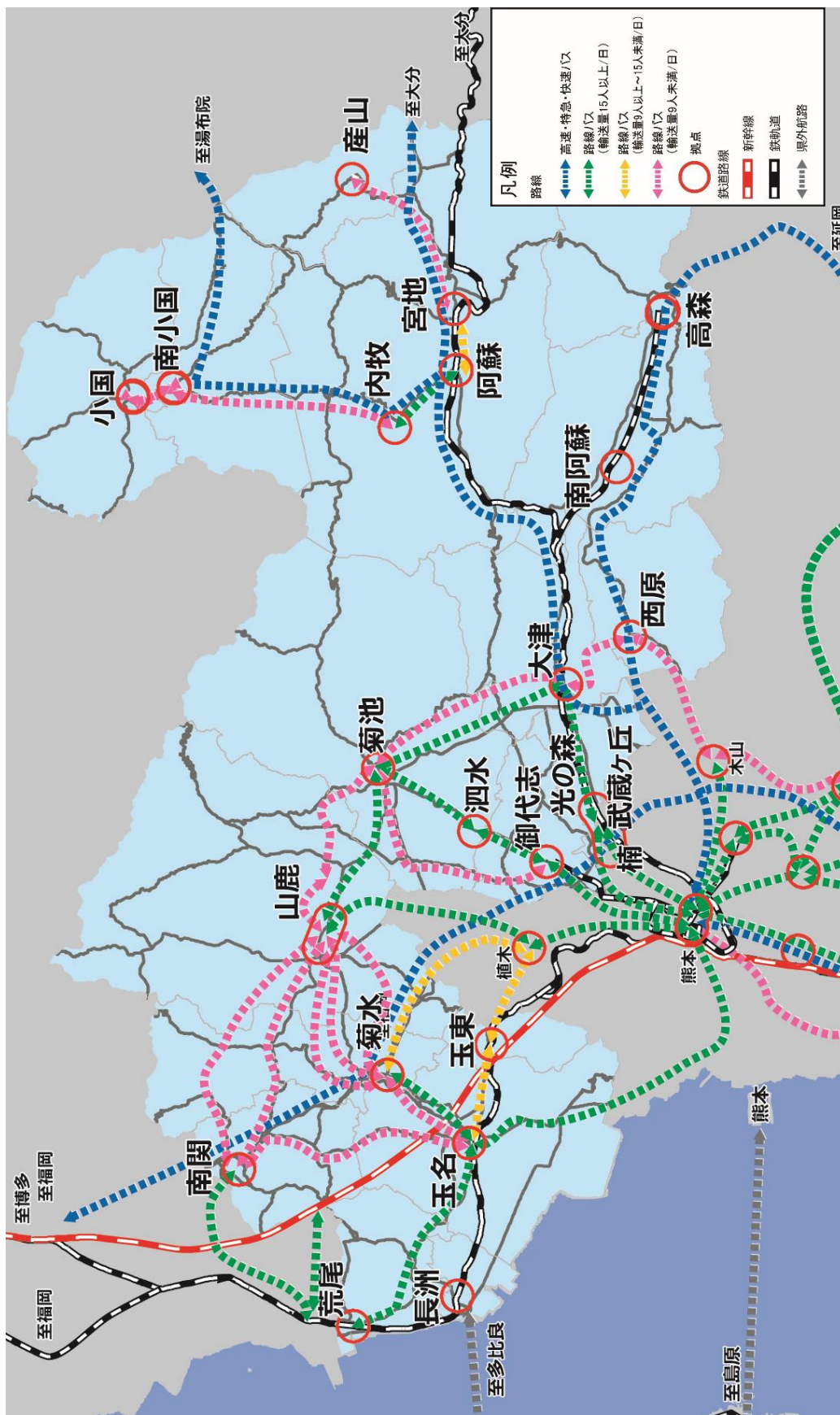
### <参考> “交通圏” との整合性の確認

国勢調査等の人流データや、市町村アンケートの意見等を基に、各地域の住民が通勤・通学等の日常生活で移動する範囲を“交通圏”として設定。<1>、<2>による幹線公共交通ネットワークの考え方が、“交通圏”内の移動をカバーできているか、という視点で確認を行うことが必要。

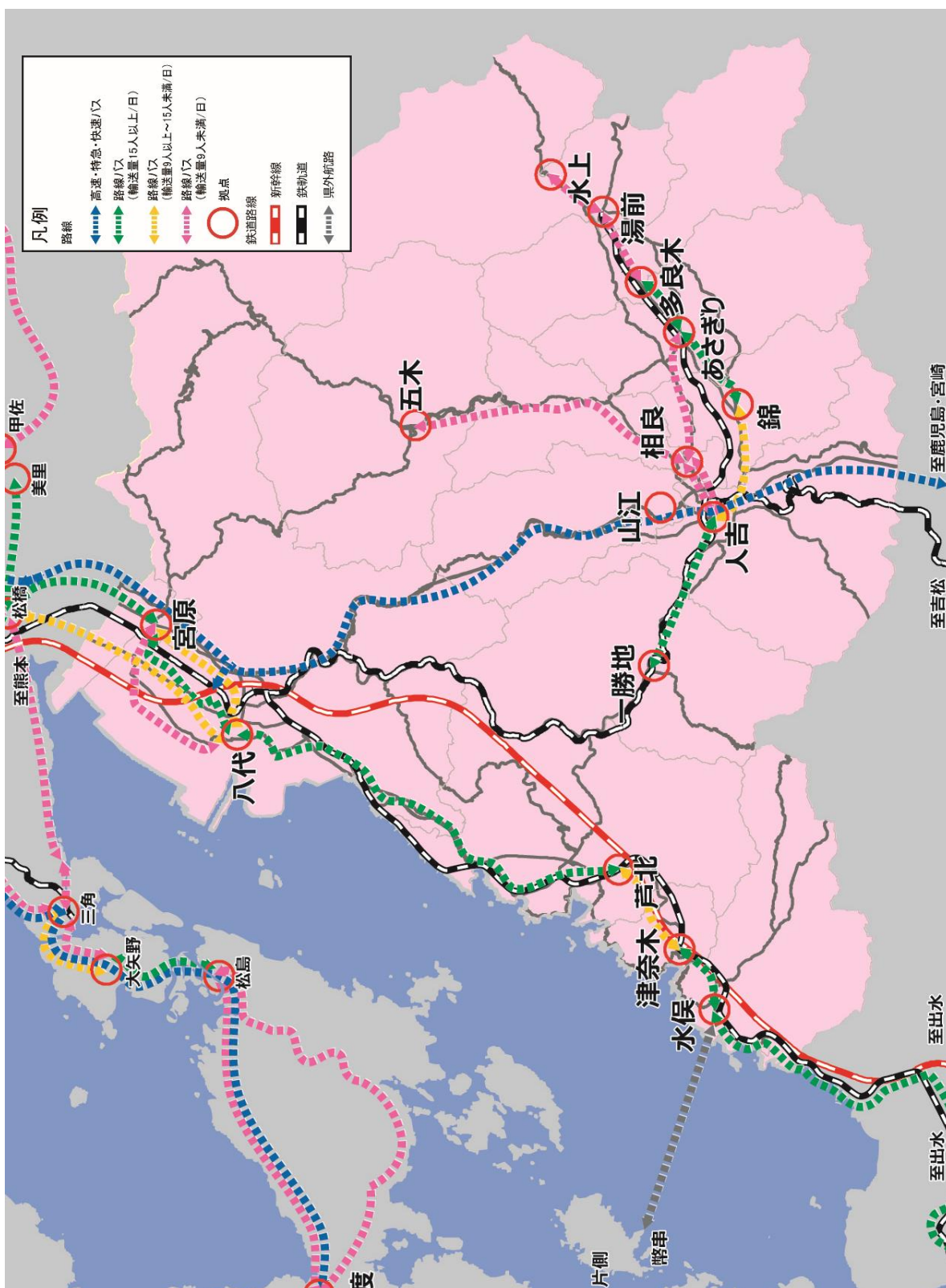
※拠点、幹線公共交通ネットワーク、交通圏の設定に係る詳細な考え方は補足資料に記す



〈県北地域〉



< 県南地域 >



<天草地域>



## ② 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にを図る。

### 【数値指標・目標値】

#### <目標②の達成を測る指標>

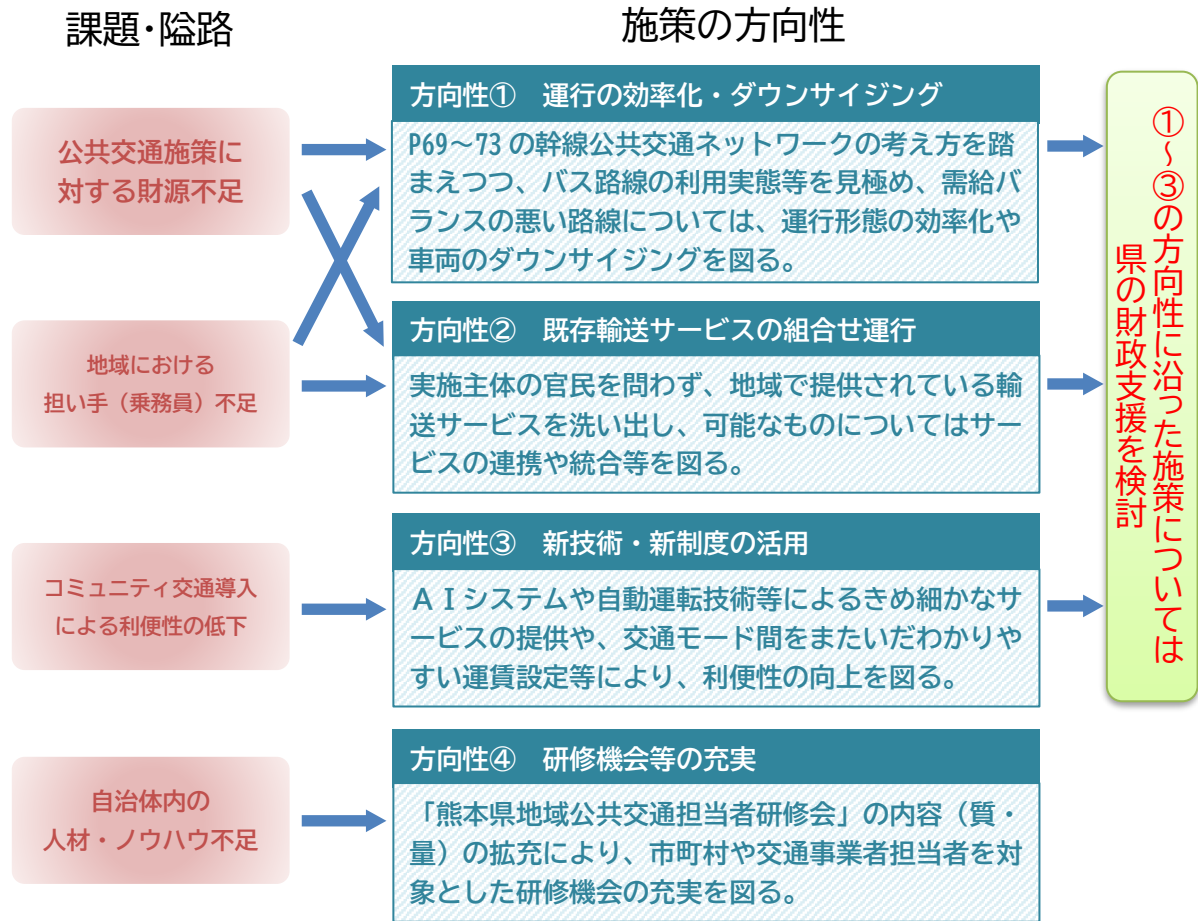
数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進			
指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数※1	—	45 市町村 (R7 年度末)	計画期間中において、県内全域のコミュニティ交通施策について、必要な改善が図られる
コミュニティ交通利用者数の増加			
指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数（市町村交通施策状況調査における全市町村のコミュニティ交通利用者実績の合計※2）	694 千人/年 (R1 年度)	694 千人/年 以上 (R7 年度)	人口減少が進む中であっても、現状の水準を維持する

※1 計画期間内において、コミュニティ交通施策を新たに導入した、若しくは施策導入後の利用実態等を踏まえ、路線・ダイヤ・運賃等のサービス内容について何らかの見直しを行った市町村数。

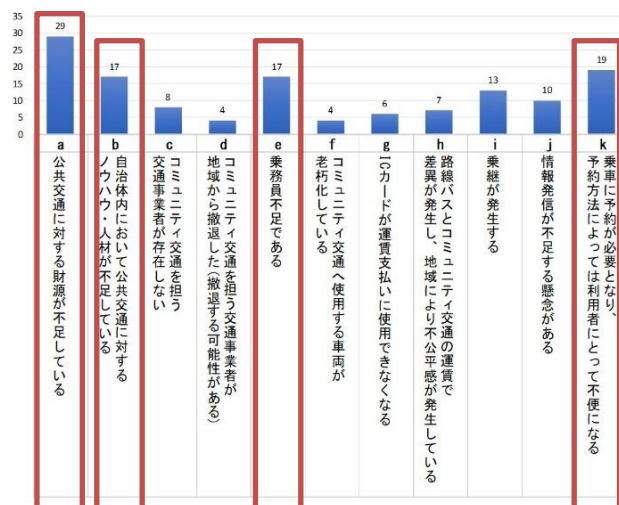
※2 市町村交通施策状況調査で回答のあった交通施策のうち、利用者を限定しないコミュニティバス、乗合タクシー等の利用者数の合計。（有償・無償は問わない。利用者が小中学生等に限定されるスクールバスや、高齢者に限定される福祉バス等は集計対象外。）

【コミュニティ交通の充実に向けた指針】

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(図6-1)を踏まえ、施策の方向性を次のとおり定める。



※施策の実施に向けた具体的な検討の手順やポイント等については補足資料に記す



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図6-1 路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題

## <コミュニティ交通の“実施主体”と“担い手”について>

### （“実施主体”について）

コミュニティ交通施策は、県内各地域の住民のラストワンマイルの移動等を支えるものであることから、これまで基礎自治体である市町村が主体となって、住民のニーズをくみ取りながら検討・実施されてきた。本計画の策定後においても、これまで同様、市町村の主体的な取組によって、地域の実情に応じたコミュニティ交通施策が展開されることが望ましく、県としては施策の方向性を示すとともに、その推進を図るため、財政支援や研修機会の充実等を検討する。

### （“担い手”について）

コミュニティ交通施策の“担い手”としては、主にバス事業者やタクシー事業者等が想定されるが、特に過疎地域等においては、少人数で、かつドア to ドアに近い移動手段のニーズが高まっていくことを踏まえると、タクシー事業者の担う役割が重要となってくる。“実施主体”である市町村においても、そのことを認識のうえ、コミュニティ交通施策の導入に当たっては、地域のタクシー事業者と連携を図りながら施策内容を検討していくよう努めることが必要である。

### （「“担い手”の不足」について）

図 6-1 に示す市町村アンケート結果において、3分の1以上の市町村から「乗務員不足である」という回答があった一方で、本計画策定に当たっての熊本県地域公共交通協議会における協議の中で、多くのタクシー事業者は、一般的には乗務員が不足しているものの、市町村が実施するコミュニティ交通施策については積極的に受託する意向がある、という意見も得られた。この点については、市町村とタクシー事業者との間で認識の齟齬が生じている可能性もあるため、お互いにしっかりとコミュニケーションを図ったうえで、施策の実施可能性を検討していく姿勢が必要と考えられる。

また、タクシー事業者によっては、受託の意向があってもコミュニティ交通施策に関連する法律や補助金制度についてのノウハウ等が不足している場合もあるため、事業者向けの人材育成支援に資する研修機会等の充実に取り組んでいくことも必要である。

### ③ その他

目標①、目標②をそれぞれ達成することにより、「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を目指すため、各目標の達成を測る共通指標として、公共交通に対する県民満足度の目標値を設定する。（※現状値を把握しだい、目標値を設定する。）

#### 【数値指標・目標値】

<目標①・②の達成を測る共通指標として、次年度以降目標値を設定するもの>

数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
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	—		※現状値未把握のため、R3年度にアンケートを行い、その結果を踏まえ、目標値を設定

## 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。

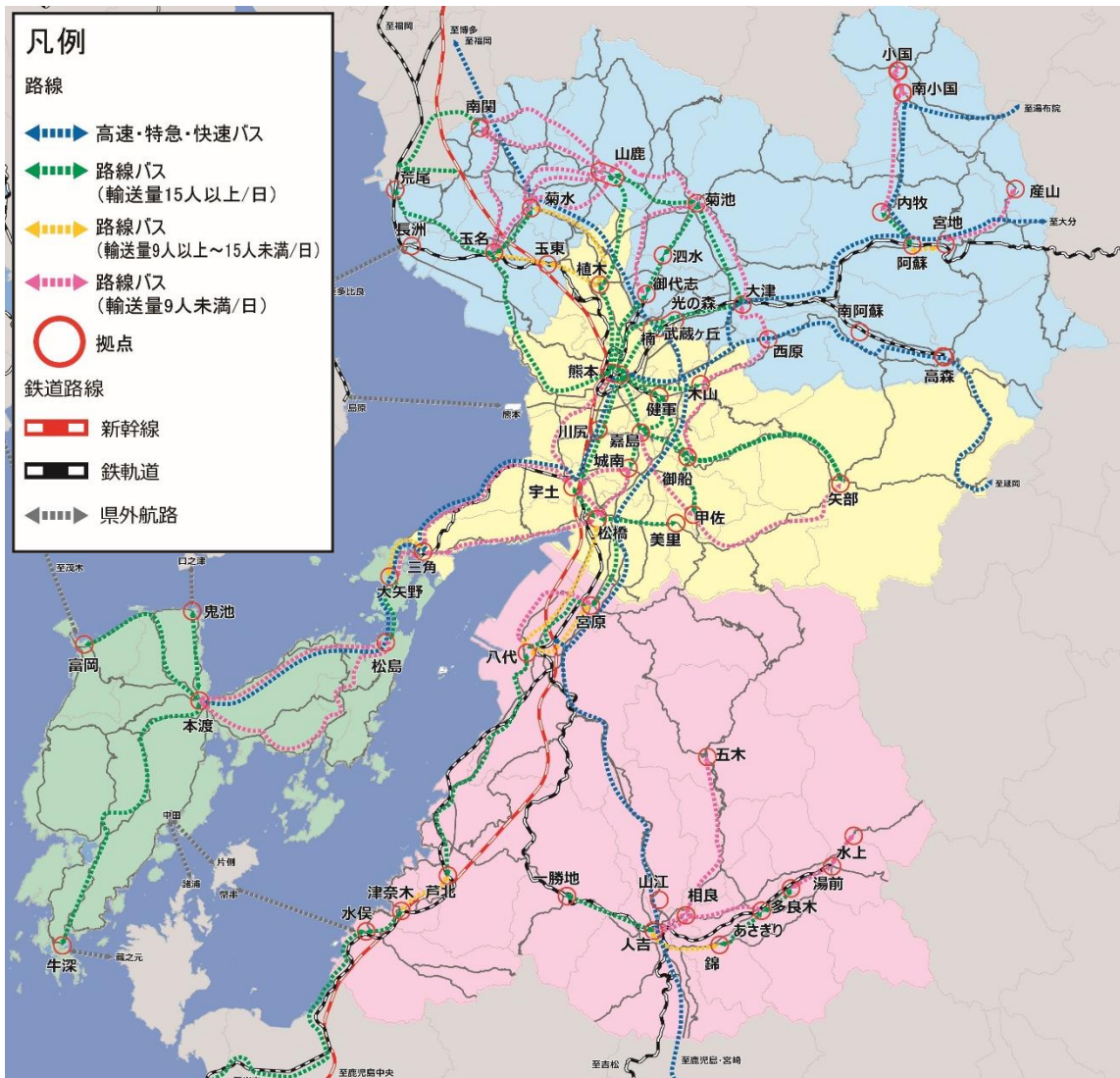
※各市町村に、少なくとも1つは“拠点”が存在するよう設定。

##### <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。）		
快速バス・ 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



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)			

## 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。	→生活交通路線維持費補助金による支援（変更なし）
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。	→新たに支援を検討
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、 <b>必要に応じてダウンサイジングを検討</b> する。	→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

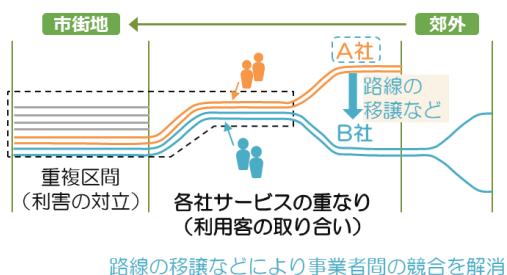
複数のバス事業者が重複して運行している区間について、事業者どうしでサービス内容を調整し、需給バランスを整えることによる運行の効率化や、待ち時間の平準化等による利便性の維持・向上を図る。

#### 具体的な内容

##### ■重複区間の最適化に関する考え方

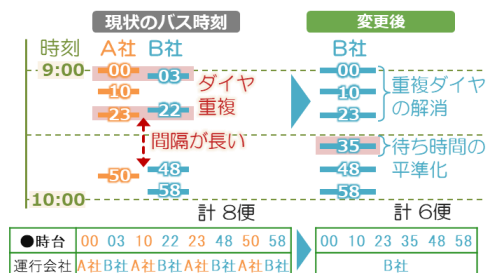
##### 需給バランスの調整による運行の効率化

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。



##### 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。

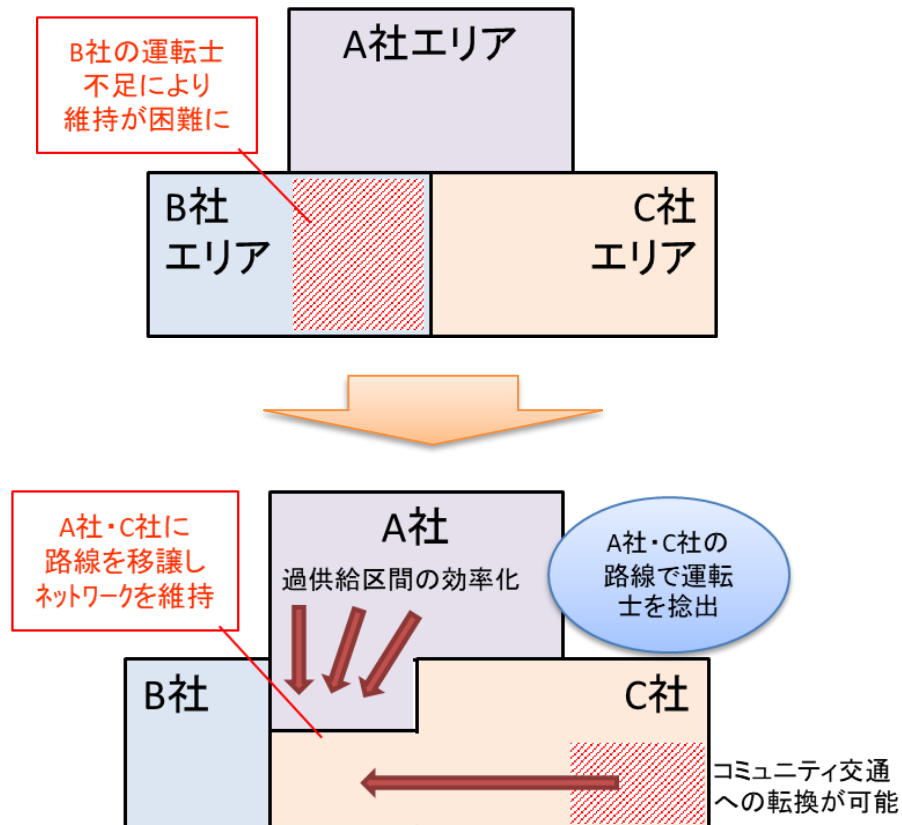
### ③ 事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置

#### 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	<div style="background-color: #92d050; padding: 5px; display: inline-block;">                     不断に検討・実施                 </div>				

※「(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

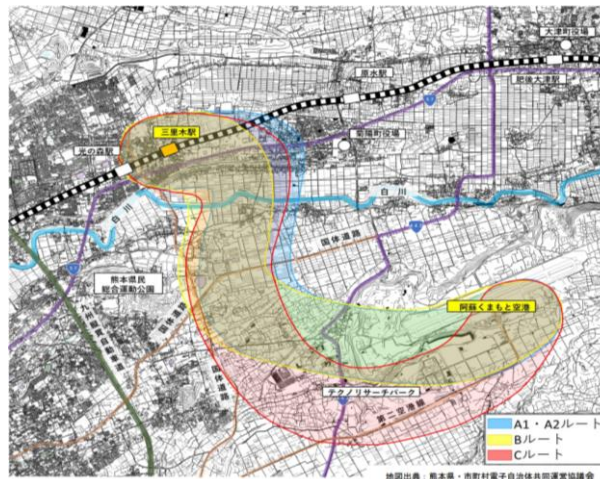
### 概要

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	<div style="background-color: #92d050; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">→</span> </div> <p style="font-size: 1.5em; font-weight: bold; margin: 0;">不斷に検討・実施</p>				
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	<div style="background-color: #92d050; padding: 10px; text-align: center; font-weight: bold;">                     不断に検討・実施                 </div>				
交通事業者					

## ② シームレスな乗継を可能にする情報提供

### 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。

### 具体的な内容

#### ■GTFS-JP データの整備

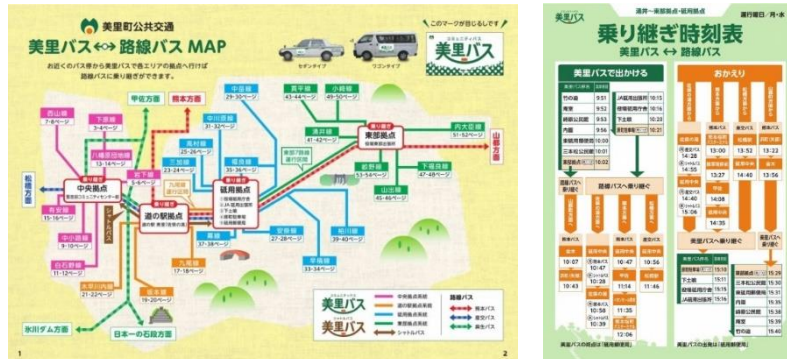
交通事業者（コミュニティ交通については運行主体である自治体等）がGTFS-JPデータを整備し、公共交通の経路検索事業者に提供することで、公共交通利用者がスムーズに乗継情報にアクセスすることが可能になる。（県内バス事業者は対応済み。）



出典:バスきたくまさんホームページ

#### ■コミュニティ交通と路線バスの乗継時刻表

乗継情報を利用者に分かりやすく提供することで、コミュニティ交通と路線バスの乗継抵抗を軽減し、公共交通の利用を促進。



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	<div style="background-color: #90EE90; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">→</span> </div> 不断に検討・実施				
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	<div style="background-color: #90EE90; width: 100%; height: 100%; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">→</span> </div> 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

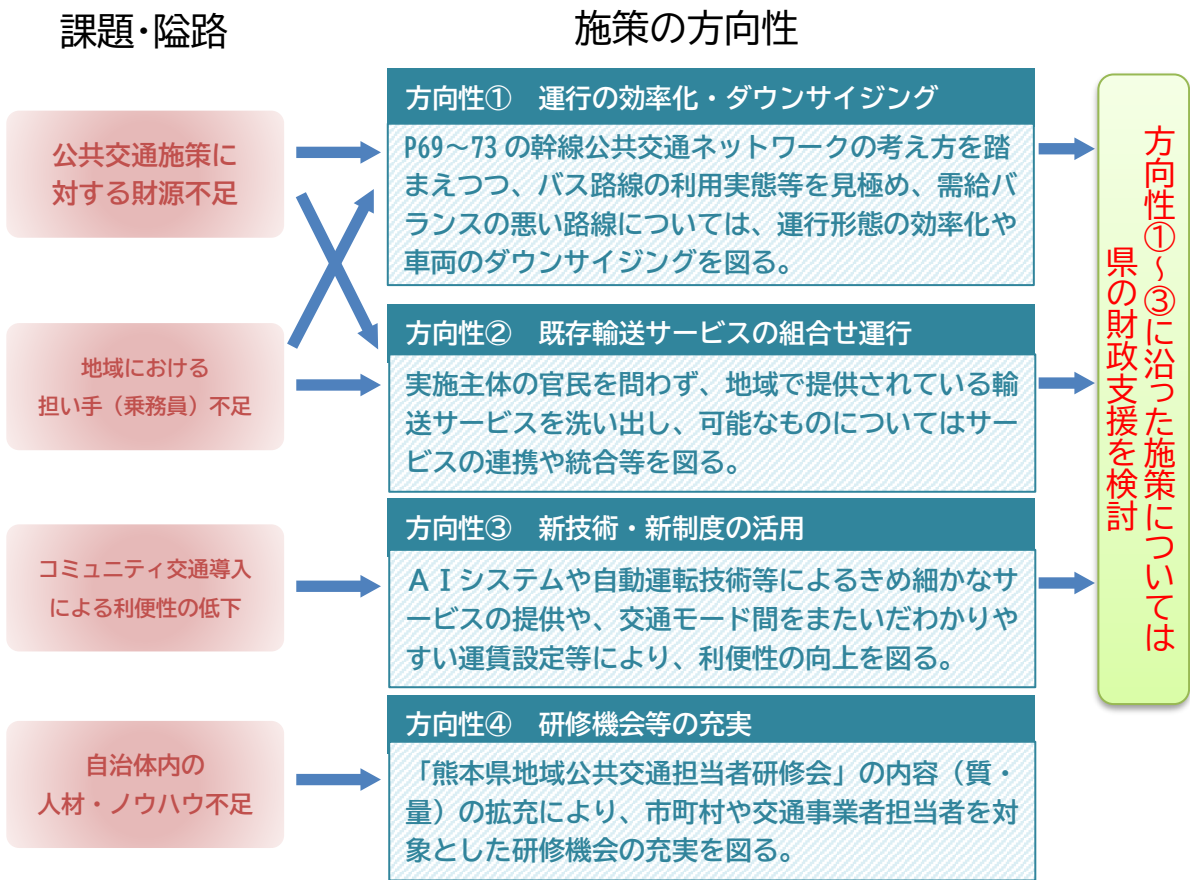
### ① コミュニティ交通の充実に向けた指針の策定

#### 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	★ 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)			

## 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		
	④稲武線 (設楽町～豊田市稲武)	設楽町		
2)北設楽郡内の町村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	北設楽郡公共交通 活性化協議会		
3)各町村の拠点間を結ぶ路線を運行	③東栄線(東栄駅～本郷)	設楽町、東栄町、 豊根村		
	⑥津具線(田口～津具)	東栄町		
		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

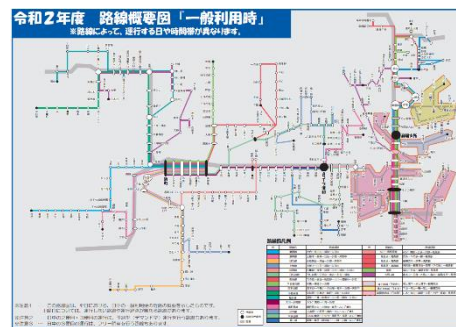
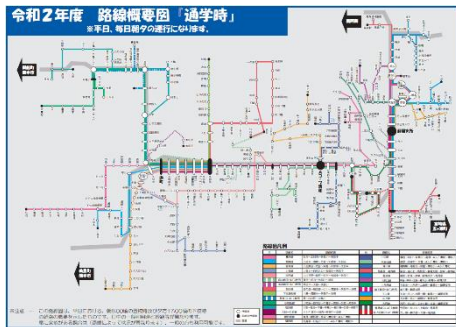
その他民間施設が提供する輸送サービス

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。

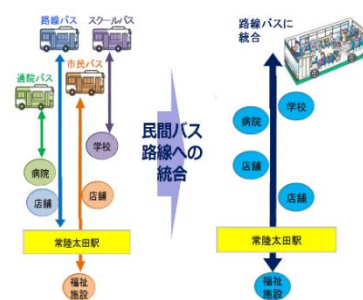


出典：山都町ホームページ

(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、地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 - (現状値 -) ※現状値未把握のため、令和3年度のアンケート結果を踏まえ、目標値を設定する

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
- 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
- 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

- 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

## 8 計画の達成状況の評価

### (1) モニタリングの方法

本計画の目標の達成状況に関するモニタリングの方法は次のとおりとする。(基本的に、すべての指標について毎年度モニタリングを行う。)

表8-1 数値指標ごとのモニタリング・評価の方法

	数値指標	目標値	モニタリングの方法
目標① 「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」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 (バス事業者5社の合計輸送人員)	26,737 千人/年 以上 (R7年度)	路線バス事業者の提供データにより確認(毎年6月頃)
	指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 (鉄道事業者4社の合計輸送人員)	3,813 千人/年 以上 (R7年度)	鉄道事業者の提供データにより確認(毎年6月頃)
	幹線公共交通の収益性の向上		
	指標Ⅲ：路線バスの収支率 (バス事業者5社の合計経常収入/合計経常費用)	63.9% 以上 (R7年度)	路線バス事業者の提供データにより確認(毎年6月頃)
	指標Ⅳ：鉄道の収支率 (鉄道事業者4社の合計鉄道事業収入/鉄道事業費用)	71.2% 以上 (R7年度)	鉄道事業者の提供データにより確認(毎年6月頃)
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」の達成を測る指標	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(バス事業者5社の合計行政負担額/合計輸送人員数)	113円/人 以下 (R7年度)	路線バス事業者の提供データにより確認(毎年6月頃)
	広域での地域公共交通計画数の増加		
その他の指標	指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数	7 以上 (R7年度末)	市町村への聞き取りにより確認(毎年度末)
	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		
その他の指標	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	45 市町村 (R7年度末)	市町村交通施策状況調査により確認(毎年8月頃)
	コミュニティ交通利用者数の増加		
その他の指標	指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数(市町村交通施策状況調査における全市町村のコミュニティ交通利用者実績の合計)	694 千人/年 以上 (R7年度)	市町村交通施策状況調査により確認(毎年8月頃)
	公共交通に対する県民満足度の向上		
その他の指標	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	※R3年度の県民アンケート結果により設定	県民アンケートにより確認(毎年10月頃)

また、モニタリングの結果を踏まえた、数値指標ごとの計画期間中における評価の考え方について、次のとおり定める。

表8-2 数値指標ごとの計画期間中における評価の考え方

数値指標	現状値	計画期間中における評価の考え方 (R3年度～R6年度)	目標値 (R7年度)
指標Ⅰ 路線バスの年間輸送人員	26,737 千人/年 (R1年度)	各年度において現状値に対する増減の状況 を評価する。	26,737 千人/年 以上
指標Ⅱ 鉄道の年間輸送人員	3,611 千人/年 (R1年度)	各年度において現状値に対する増減の状況 を評価する。 (※現状値は、南阿蘇鉄道が高森～中松の部分運行中、くま 川鉄道が7月豪雨の被災前の値であることに留意する。)	3,813 千人/年 以上
指標Ⅲ 路線バスの収支率	63.9% (R1年度)	各年度において現状値に対する増減の状況 を評価する。	63.9% 以上
指標Ⅳ 鉄道の収支率	71.2% (R1年度)	各年度において現状値に対する増減の状況 を評価する。 (※現状値は、南阿蘇鉄道が高森～中松の部分運行中、くま 川鉄道が7月豪雨の被災前の値であることに留意する。)	71.2% 以上
指標Ⅴ 路線バス利用者一人 当たりの行政負担額	113円/人 (R1年度)	各年度において現状値に対する増減の状況 を評価する。	113円/人 以下
指標Ⅵ 複数市町村にまたがる 地域公共交通計画の数	3 (R2年度末)	おおむね各年度1つ以上の計画が策定され ることを目安に、進捗状況を評価する。	7以上
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	—	おおむね各年度9市町村以上で、施策の新 規導入・サービス見直しが行われることを 目安に、進捗状況を評価する。	45 市町村
指標Ⅷ コミュニティ交通の 年間利用者数	694 千人/年 (R1年度)	各年度において現状値に対する増減の状況 を評価する。	694 千人/年 以上
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	現状値未把握のため、R3年度にアンケートを行い、その結果を踏 まえ、目標値を設定する。		

## (2) 評価結果を踏まえた計画の見直し（PDCA サイクル）

各年度のモニタリング結果を踏まえ、計画に定める施策の実施状況並びに効果の発現状況等を評価（Check）し、必要に応じて次年度実施事業の見直し・改善を検討（Action）する。検討した内容は計画へ反映（必要に応じて改定）（Plan）しながら、着実に取組を実施（Do）していく。本計画は、このPDCA サイクルを運用しながら、進捗管理を行う。

なお、PDCA サイクルは、熊本県地域公共交通協議会で関係者間の協議を行いながら運用する。協議会は、本体協議会を年に2回程度開催するほか、必要に応じて地域ブロック部会を開催する。

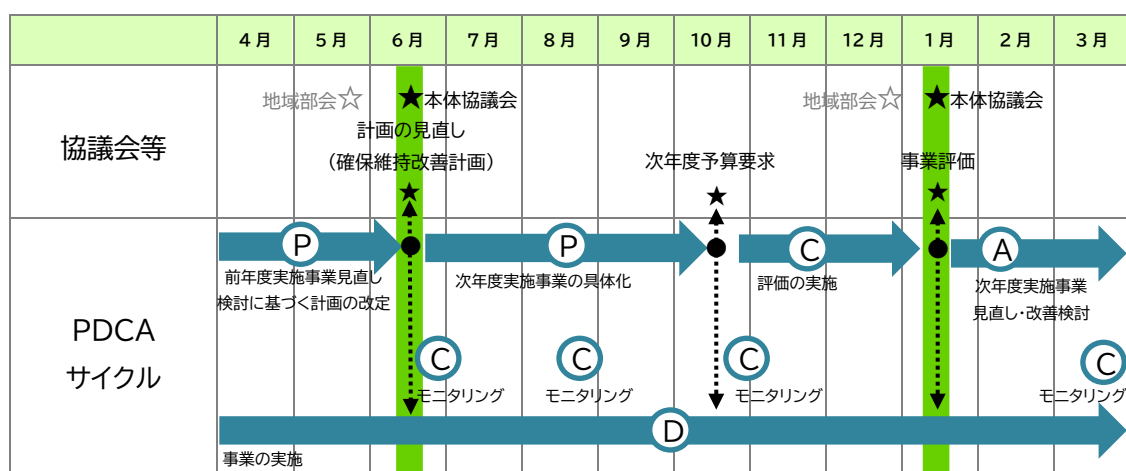


図8-1 各年度におけるPDCAサイクルのイメージ

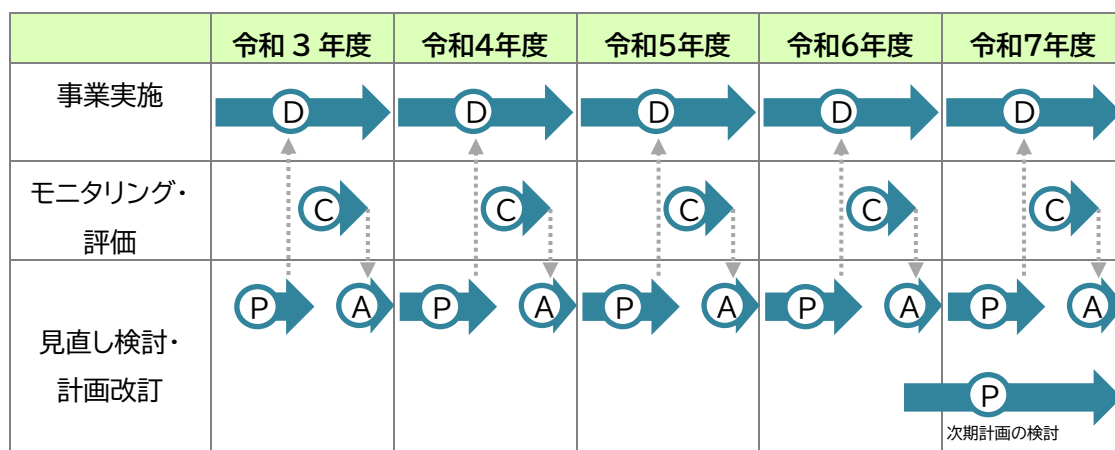


図8-2 計画期間内におけるPDCAサイクルのイメージ