

1. 計画期間 5 年間（令和 3 年 4 月～令和 8 年 3 月）

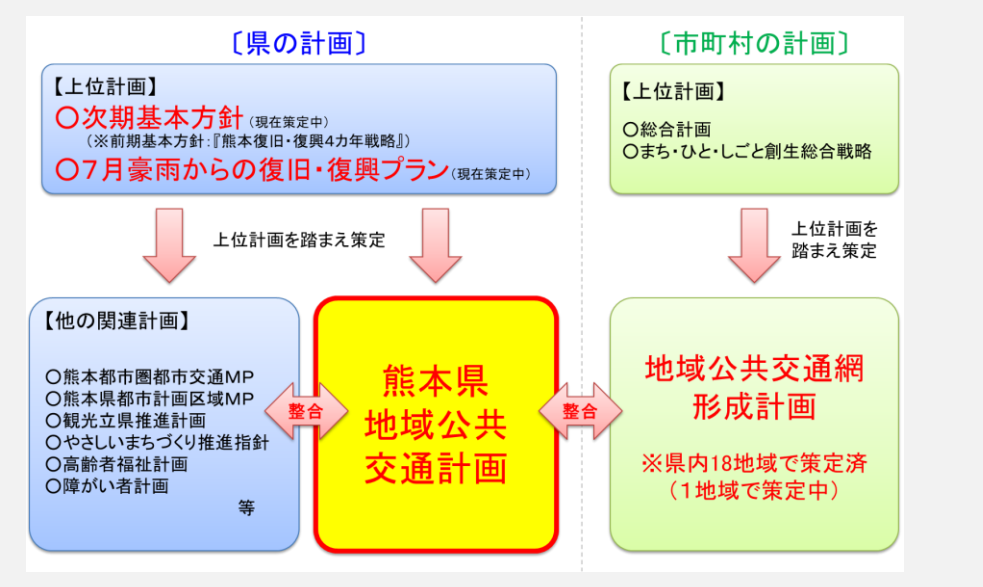
2. 対象区域 熊本県全域



3. 計画の位置づけ

○上位計画となる県の次期基本方針や7月豪雨からの復旧・復興プラン（いずれも策定中）を踏まえ、本県の地域公共交通政策のマスタープランとして策定

○県内各市町村で策定済み（策定中）の地域公共交通網形成計画とも整合を図る



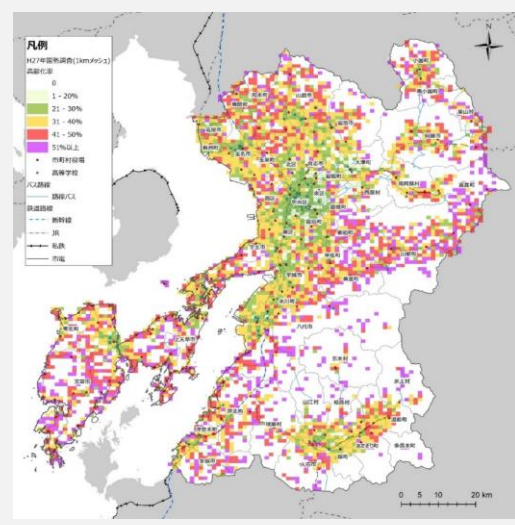
4. 地域公共交通をとりまく現状と課題

① 県民の移動ニーズの変化・多様化

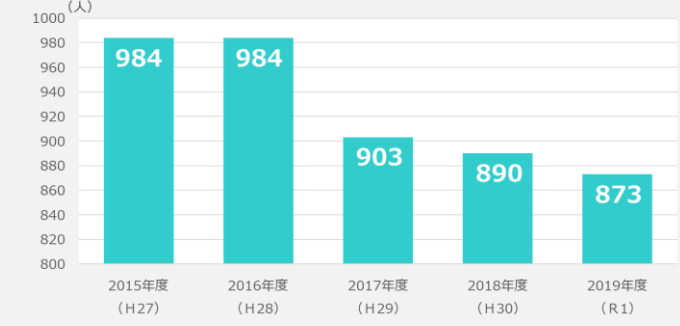
- 地域の概況から・・・
 - ・人口の二極化（熊本都市圏の一部では人口増加、他地域はほぼ減少）
 - ・熊本市中心部では、大規模商業施設の開業により、移動需要が増加
 - ・過疎地域では、高齢化率が高い区域が広範囲に分布し、ドアtoドアで小回りの利く移動手段のニーズが増加
 - ・免許返納に伴い、移動弱者が増加
- 公共交通の概況から・・・
 - ・鉄道、バスともに、特に過疎地域において輸送人員の減少が顕著
 - ・需給バランスの悪い路線やサービスが存在
- 新型コロナウイルスの影響・・・
 - ・テレワークの推進等ライフスタイルの変化に伴う移動行動の変容
- 災害の影響・・・
 - ・鉄道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
- 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



▲ 高齢化率の分布状況（H27国勢調査）



▲ 路線バス運転士数の推移（共同経営準備室資料）

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

- 市町村アンケートから得られた課題【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

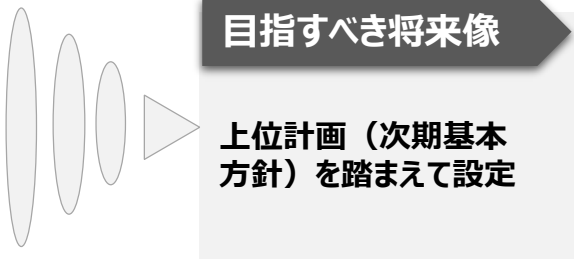
- 【コミュニティ交通について】
 - ・財源が不足
 - ・検討のためのノウハウ・人材が不足
 - ・コミュニティ交通の担い手がない（乗務員不足）
 - ・地域の輸送資源を把握できていない



▲ 災害による鉄道の甚大な被害

5. 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～

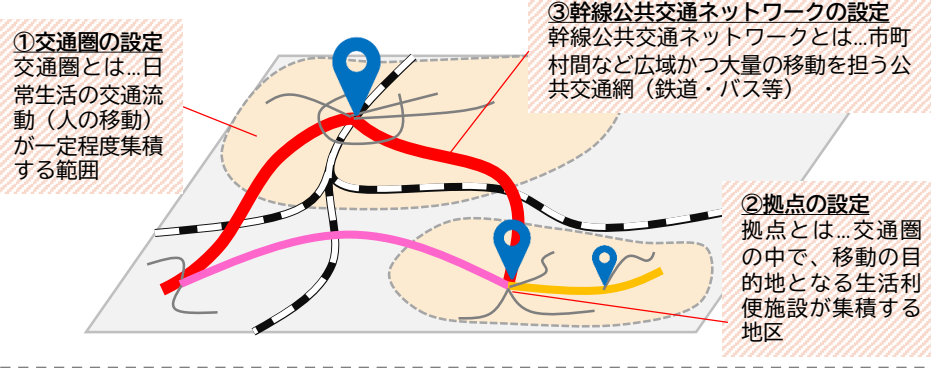


6. 計画の目標

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。

★幹線公共交通ネットワークの考え方
→本県の公共交通ネットワークの骨格を担う幹線的な鉄道、バス路線等について、その役割やサービス水準等を定義するため、一定の基準となる考え方や閾値等を本計画で提示する。



数値指標・目標値（暫定イメージ）

①幹線公共交通利用者数の維持

鉄道・バス等の利用者数の目標値を設定

②幹線公共交通の収益性の向上

鉄道・バス等の収支率の目標値を設定

③利用者一人当たりの行政負担額の縮減

負担額の軽減による持続性の向上を評価

④広域での地域公共交通計画数増加

広域での取組の推進を評価

※その他の指標として、「拠点間アクセス性の向上」や「県民満足度の向上」等を検討中

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（暫定イメージ）

⑤コミュニティ施策の新規導入・見直し事例数

指針に基づく取組数を評価

⑥利用者一人当たりの行政負担額の縮減（再掲）

負担額軽減による持続性の向上を評価

※その他の指標として、「公共交通によるカバー率の向上」や「県民満足度の向上」等を検討中

7. 目標を達成するための施策・事業（暫定イメージ）

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・サービス水準等の定義づけ

県

交通圏単位での検討体制の設置

県 市町村 事業者

幹線ネットワーク構築に資する補助制度への見直し

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整備推進

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

交通モード間の連絡性向上

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

コミュニティ交通充実のための体制整備

コミュニティ交通導入に向けた指針の策定

県

コミュニティ交通導入に係る財政支援

県

コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実

県

地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入

既存の輸送資源を活用した交通体系の効率化

市町村

複数市町村によるコミュニティ交通の共同運行

市町村

新たな法制度・モビリティ技術を活用した施策の導入

市町村