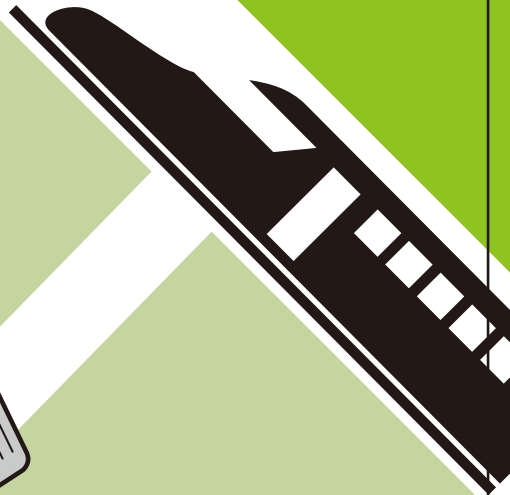


# 熊本県 地域公共交通 計画



— 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

P1～P76

省略

### 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。

#### 【数値指標・目標値】

##### <目標①・②の達成を測る共通指標>

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	—	25.0% 以上 (R7 年度)	県内全域において、県民満足度の向上が図られる

P78～P96

省略

## 計画の基本的な方針

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

## 目指すべき将来像

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

## 計画の目標

### 計画の目標① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

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

#### 数値指標・目標値(目標①の達成を測る指標)

##### 幹線公共交通利用者数の維持

指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員

■目標値 26,737千人/年以上 (現状値 26,737千人/年)

指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員

■目標値 3,813千人/年以上 (現状値 3,611千人/年)

##### 利用者一人当たりの行政負担額の縮減

指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額

■目標値 113円/人以下 (現状値 113円/人)

##### 幹線公共交通の収益性の向上

指標Ⅲ：路線バスの収支率

■目標値 63.9%以上 (現状値 63.9%)

指標Ⅳ：鉄道の収支率

■目標値 71.2%以上 (現状値 71.2%)

##### 広域での地域公共交通計画数の増加

指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数

■目標値 7以上 (現状値 3)

### 計画の目標② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

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

#### 数値指標・目標値(目標②の達成を測る指標)

##### コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進

指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数

■目標値 45市町村

##### コミュニティ交通利用者数の増加

指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数

■目標値 694千人以上 (現状値 694千人)

#### 数値指標・目標値(目標①・②の達成を測る共通指標)

##### 公共交通に対する県民満足度の向上

指標Ⅸ：県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度

■目標値 25.0%以上

## 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

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

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

### 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）
	利用者一人当たりの行政負担額の縮減		
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	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		
	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）
その他の指標	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	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		
	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	25.0% 以上 （R7年度）	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。	4 5 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	—	R4 年度以降において R3 年度数値に対する 増減の状況の評価する。 (※R3 年度数値：公共交通サービスについて「満足」、「やや 満足」と感じる県民の割合 23.1%)	25.0% 以上

P100

省略