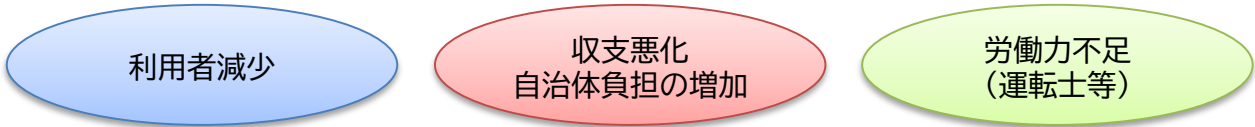


0. 計画策定の趣旨

■人口減少による地域公共交通(鉄軌道、バス、タクシー、航路等)への影響

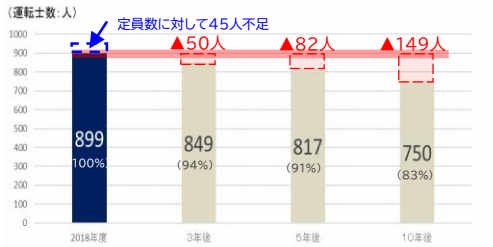


⇒今後さらに本格的な人口減少・高齢社会の到来に伴い、影響は増大する見込み  
⇒新型コロナウイルスや災害の発生により、危機的状況が加速  
⇒現在の公共交通網を“単に維持”していくことは困難(かつ合理的でない)

■広域での取組の必要性

- 県内では、すでに18の地域公共交通網形成計画が策定され、これに基づく取組が進められている。
- しかし、複数市町村にまたがるバス路線や鉄道については、市町村間の合意形成に時間を要し、計画の中で単に幹線として位置付けるのみ、若しくは再編の方針を打ち出したとしても容易に実施できないケースがある。

■熊本におけるバス交通のあり方検討会（令和2年1月：検討成果公表）



- 共同経営**により、バス事業者間の垣根を越えて、“あるべきバス路線網”の実現に向けて取り組んでいくことを確認  
(“あるべきバス路線網”の実現に向けた取組)
  - ①重複区間等の最適化
  - ②コミュニティ交通等と連携したネットワーク維持
  - ③新規路線等の拡充
  - ④利用促進策の拡充

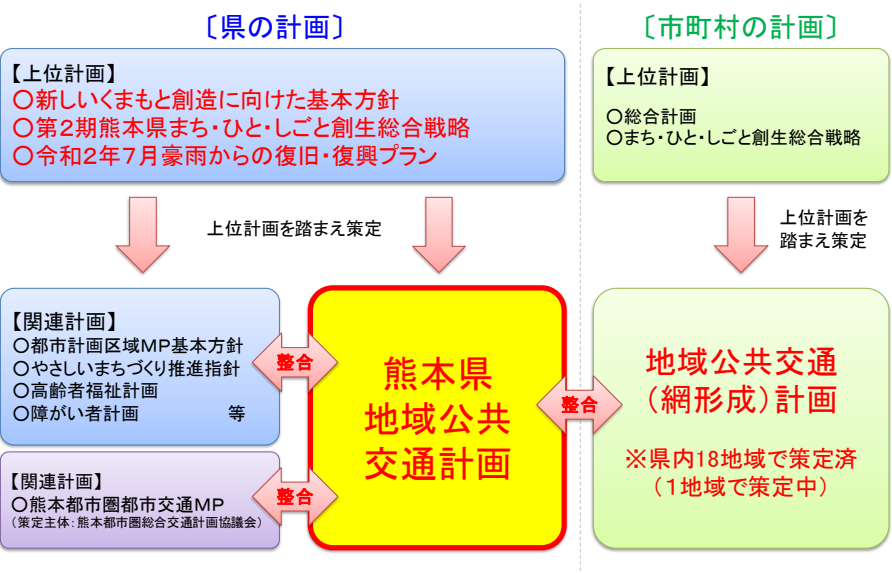
- 運転士不足の深刻化**  
⇒バスだけでなく、鉄軌道やコミュニティ交通等の他の交通モードとの連携により、**公共交通網全体**の維持を図っていくことが重要

これらの背景を踏まえ、**県内全域で地域の実情に応じた持続可能な公共交通網を“計画的に”構築**していくため、県・市町村・交通事業者等関係者の共通認識となる**「熊本県地域公共交通計画」**を、県が主体となってとりまとめ、具体的な取組を進めていく。

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基本方針や7月豪雨からの復旧・復興プランを踏まえ、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)計画とも整合を図りながら策定

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、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
- 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

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～

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

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。

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 (現状値 -)

7. 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  
複数市町村にまたがる広域での検討の推進  
幹線ネットワーク構築に資する補助金制度への見直し

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  
利便性向上のための新たな運賃施策の導入  
事業者間の垣根を越えた経営資源の再配置

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  
空港アクセス鉄道の検討推進  
鉄道事業者と沿線自治体の協働による鉄道の利活用

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  
シームレスな乗継を可能にする情報提供  
交通モード間をまたいだ運賃施策の導入

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  
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  
既存の輸送サービスを組み合わせた交通体系の効率化  
新たなモビリティ技術や法制度を活用した施策の導入  
コミュニティ交通導入に係る研修機会等の充実  
コミュニティ交通導入に係る財政支援の検討



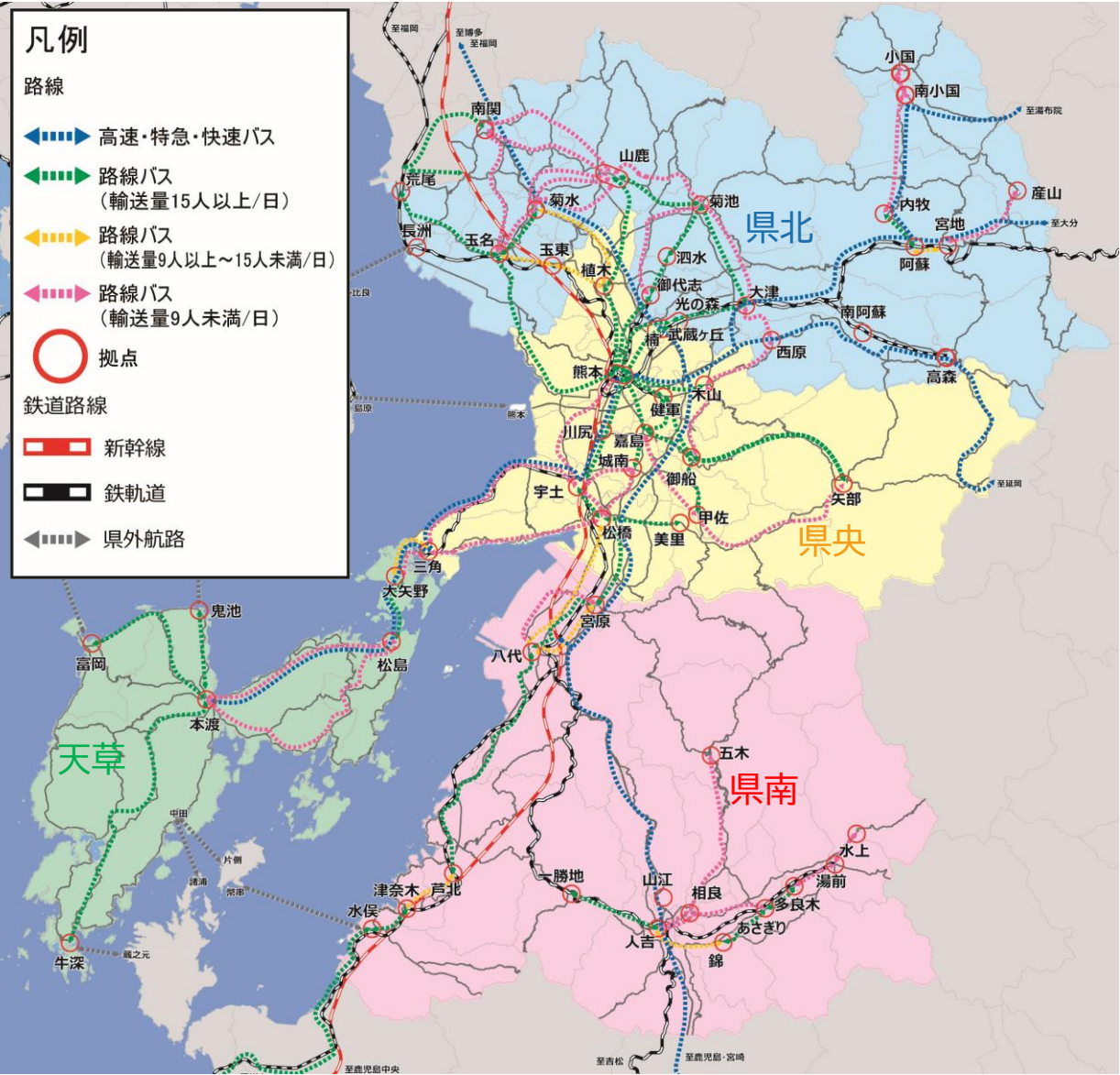
本県における幹線公共交通ネットワークの考え方

【幹線公共交通手段の役割と維持・確保の方針】

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関与する必要がある。)		
②高速バス・快速バス	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、事業者と行政が連携した維持・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。

※輸送量:平均乗車密度(1km当たりの平均乗車人数)×運行回数

【幹線公共交通ネットワーク図】



コミュニティ交通の充実に向けた指針

【課題・隘路】



- 公共交通施策に対する財源不足
- 地域における担い手(乗務員)不足
- コミュニティ交通導入による利便性の低下
- 自治体内の人材・ノウハウ不足

【施策の方向性】

- 方向性① 運行の効率化・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、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、運行形態の効率化や車両のダウンサイジングを図る。
- 方向性② 既存輸送サービスの組合せ運行**  
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。
- 方向性③ 新技術・新制度の活用**  
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。
- 方向性④ 研修機会等の充実**  
「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。

①～③の方向性に沿った施策については、県の財政支援を検討