

地域公共交通をとりまく現状と課題 (※精査中)

1 地域の概況

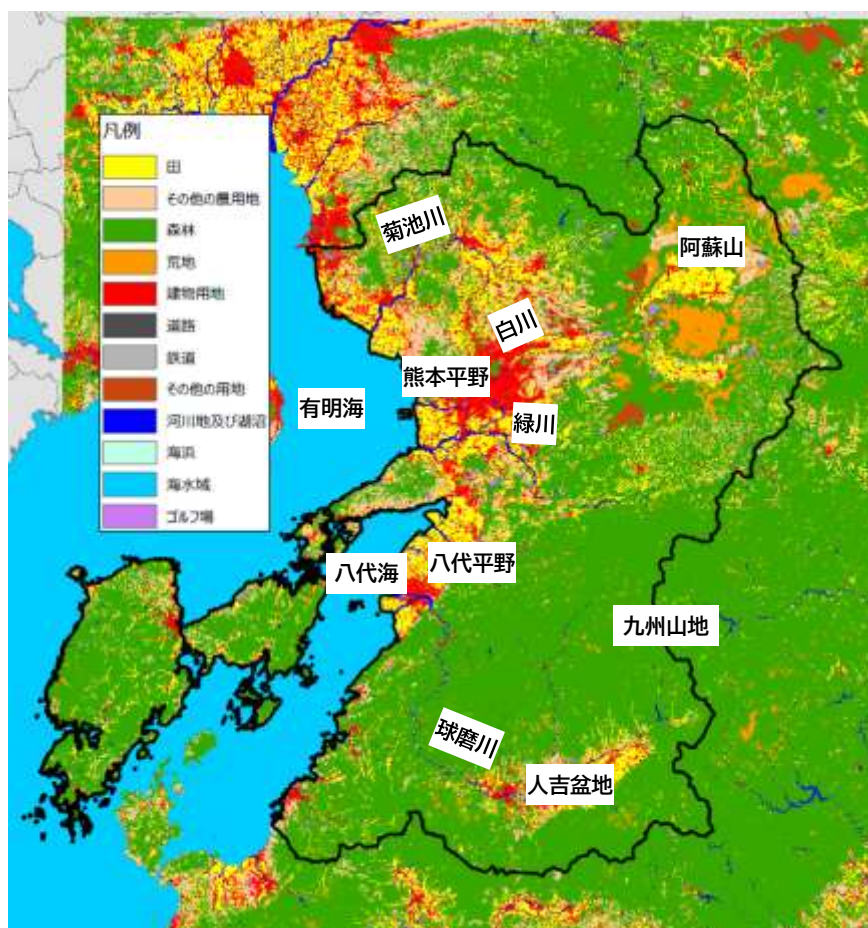
(1) 地勢・地理

本県は九州の中央部に位置し、総面積は約 7,409 km²（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。



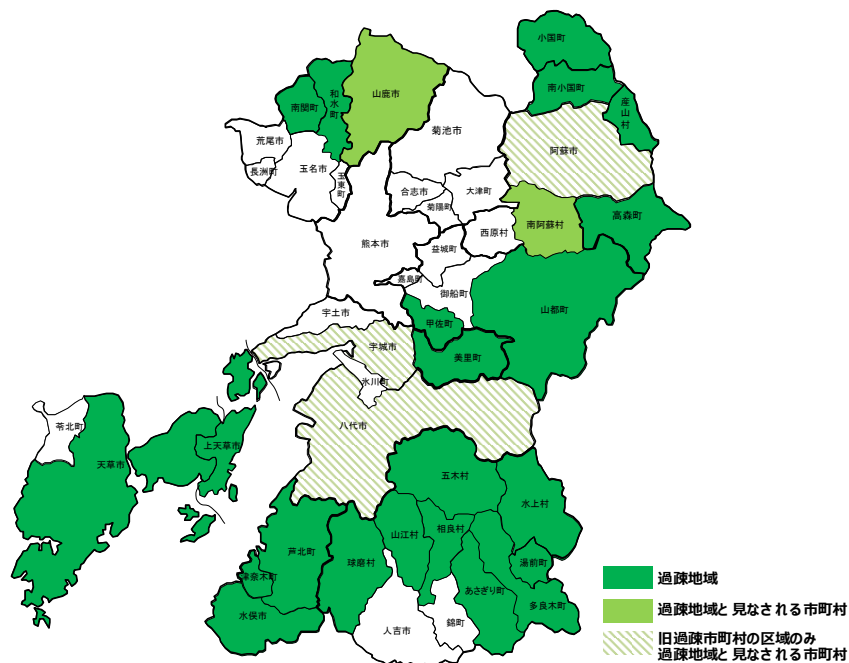
出典：国土数値情報

図 1-1 土地利用

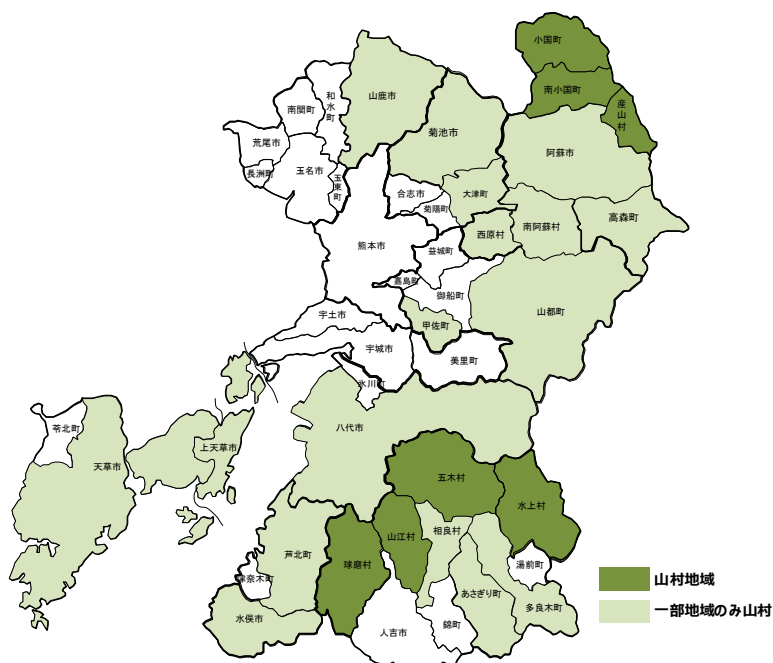
● 地域指定状況

図 1-2 に県内各市町村の地域指定の状況を示す。

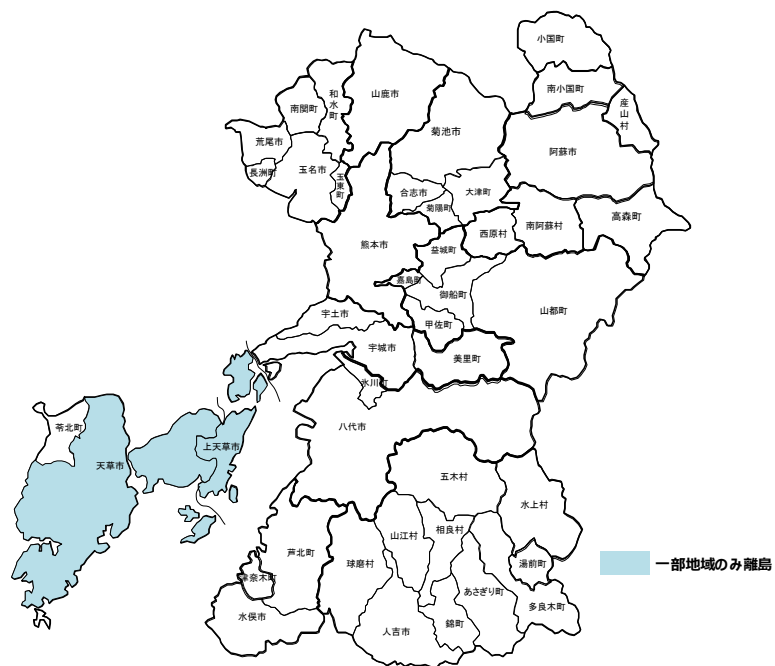
中山間地域を中心に、27 市町村が過疎地域（いわゆる「みなし過疎」及び「一部過疎」含む）に指定されている。



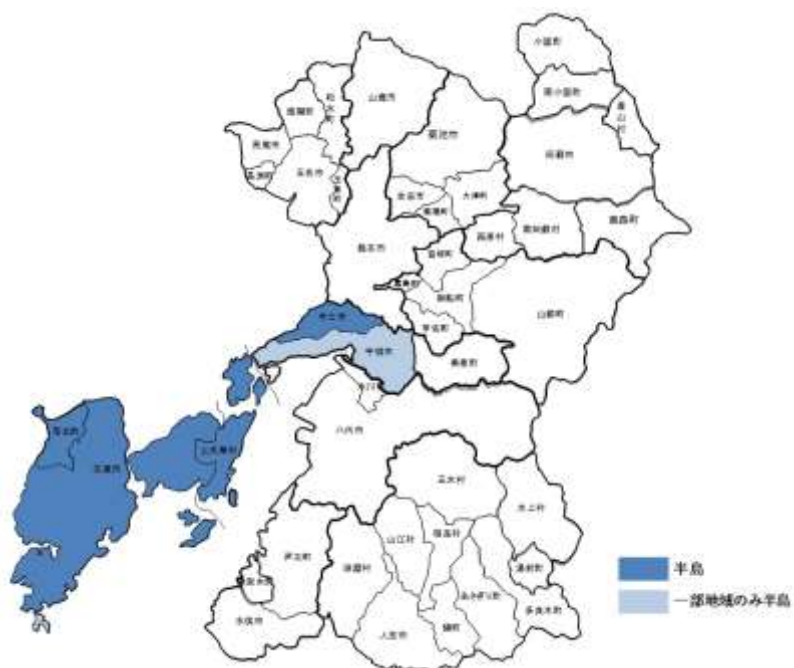
(1) 過疎地域



(2) 山村



(3) 離島



(4) 半島

(令和2年3月1日現在)

図 1-2 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9月1日時点で173.7万人（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」における本県の将来展望では、2040年には総人口が159.3万人（国立社会保障・人口問題研究所の推計では146.7万人）、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

図 1-3 年齢3区分別人口の推移

Keywords

生産年齢人口の減少

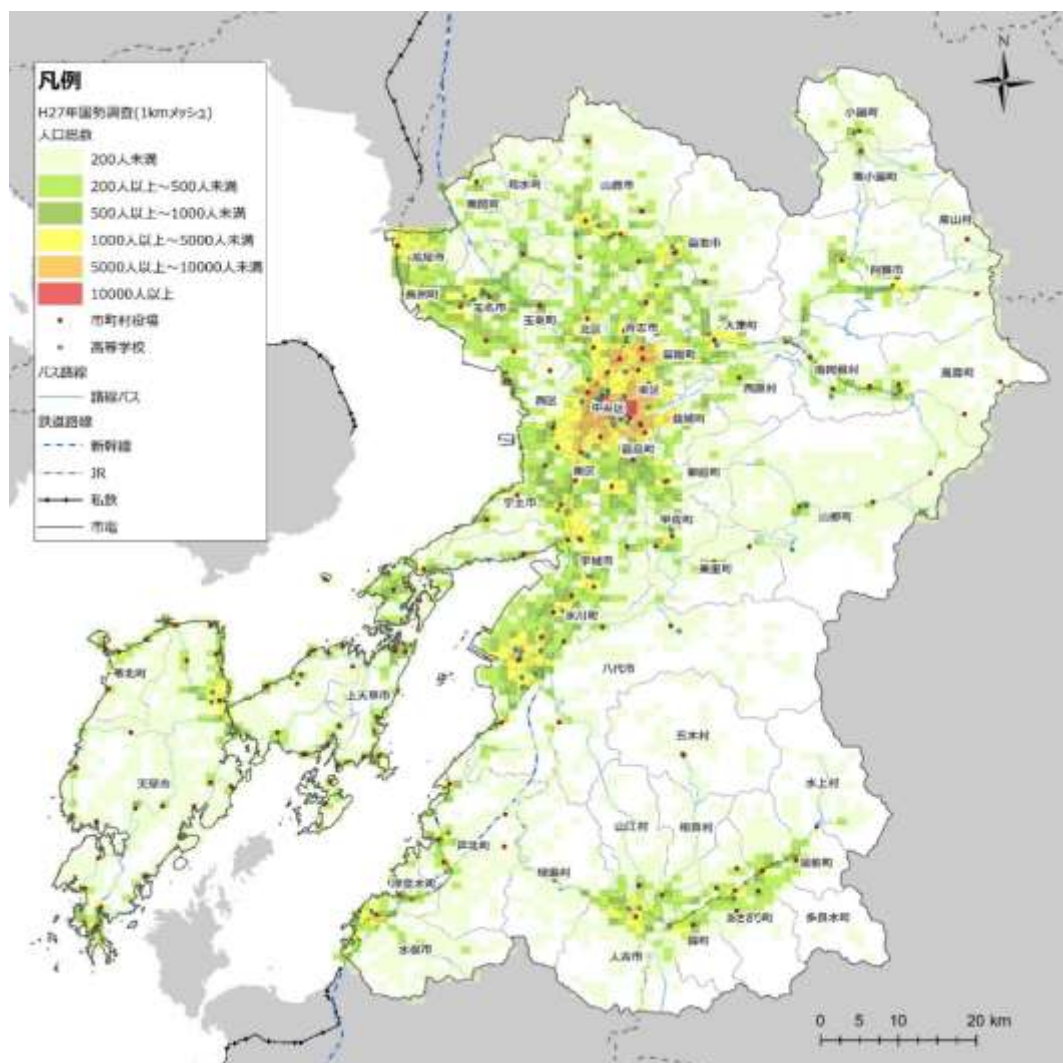
少子高齢化の進展

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、同市を中心とする熊本都市圏内、合志市や菊陽町にも人口集中地域の広がりが見られる。

熊本都市圏以外の地域では、荒尾市、玉名市、山鹿市、宇土市、宇城市、天草市、八代市、水俣市、人吉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。

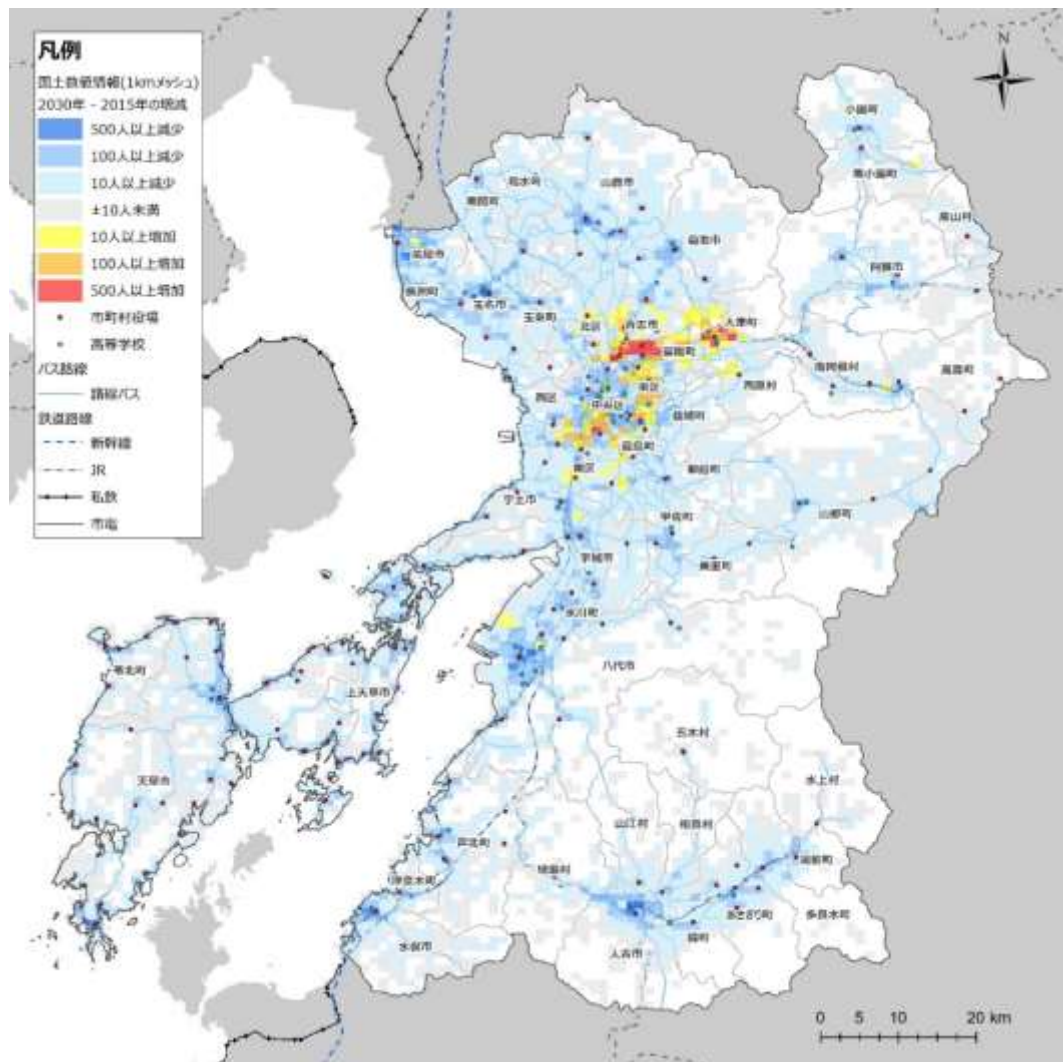


出典:平成 27 年国勢調査

図 1-4 本県の人口分布

図 1-5 は、2015 年時点の人口に対する将来推計人口（2030 年時点）の増減を表したものである。

熊本市圏内の一部（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

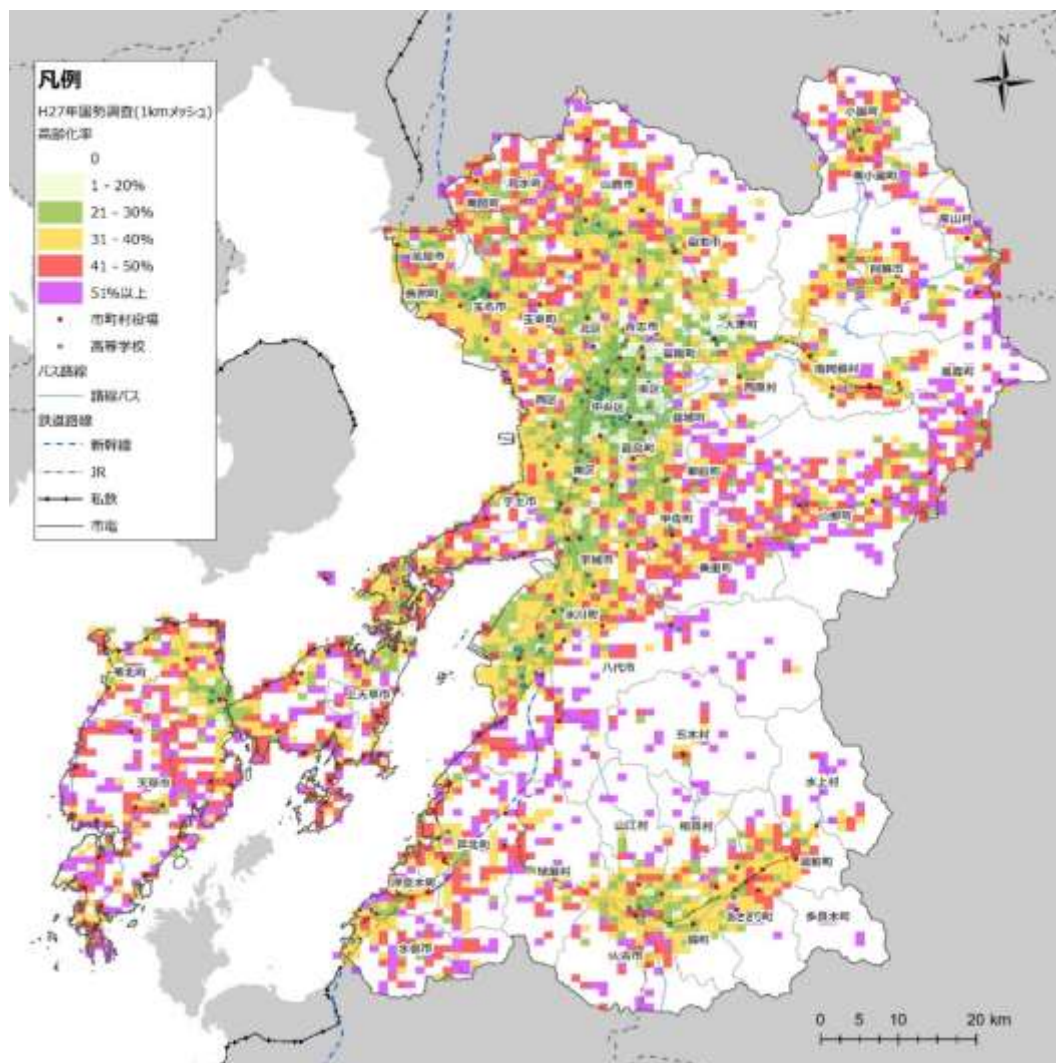
図 1-5 2015 年時点の人口に対する将来推計人口（2030 年時点）の増減

Keywords

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 1-6 高齢化率の分布状況

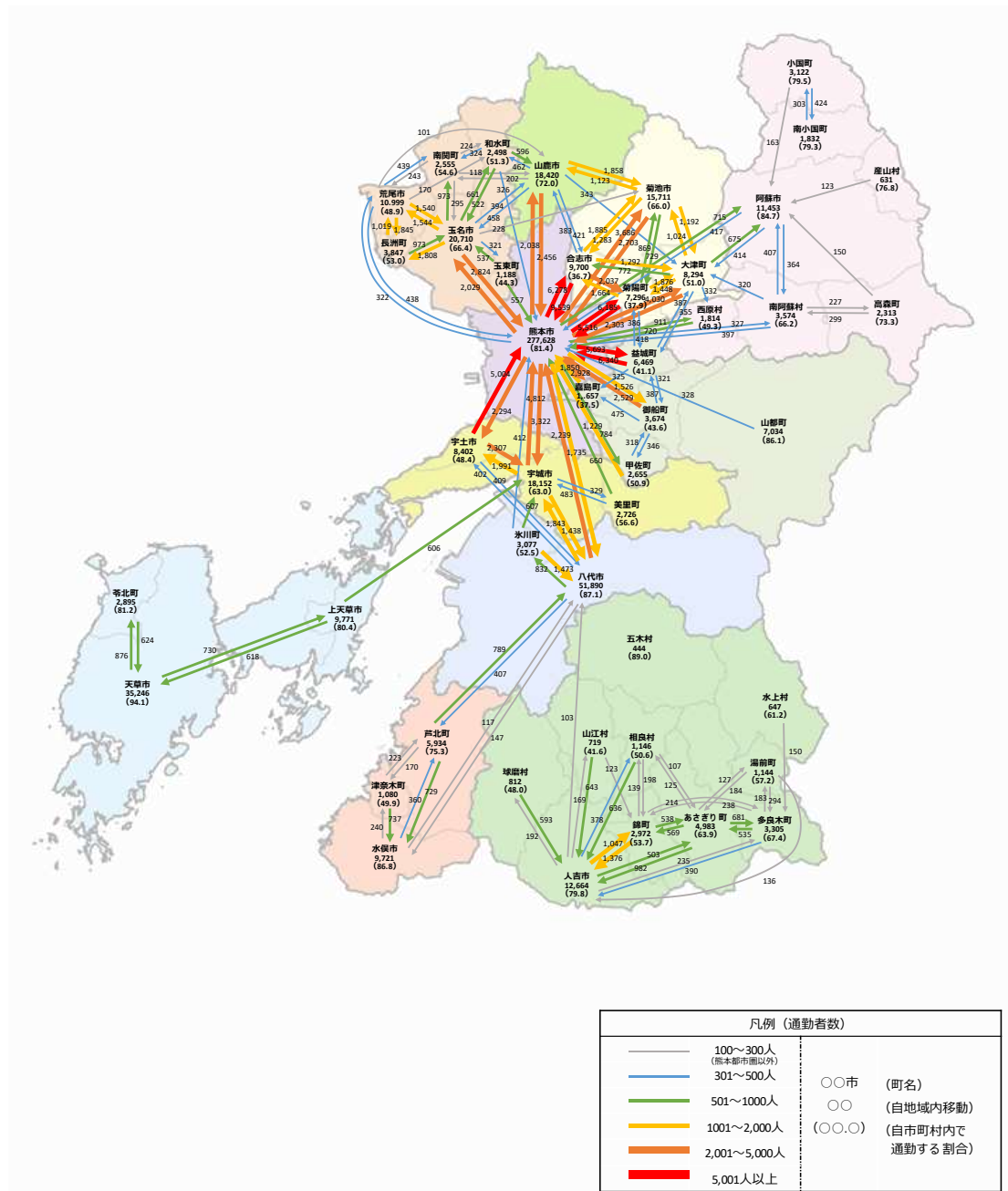
Keywords

高齢化率が高い区域が広範囲に分布

② 移動特性

図1-7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。

熊本都市圏を中心に、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、熊本都市圏以外では、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。

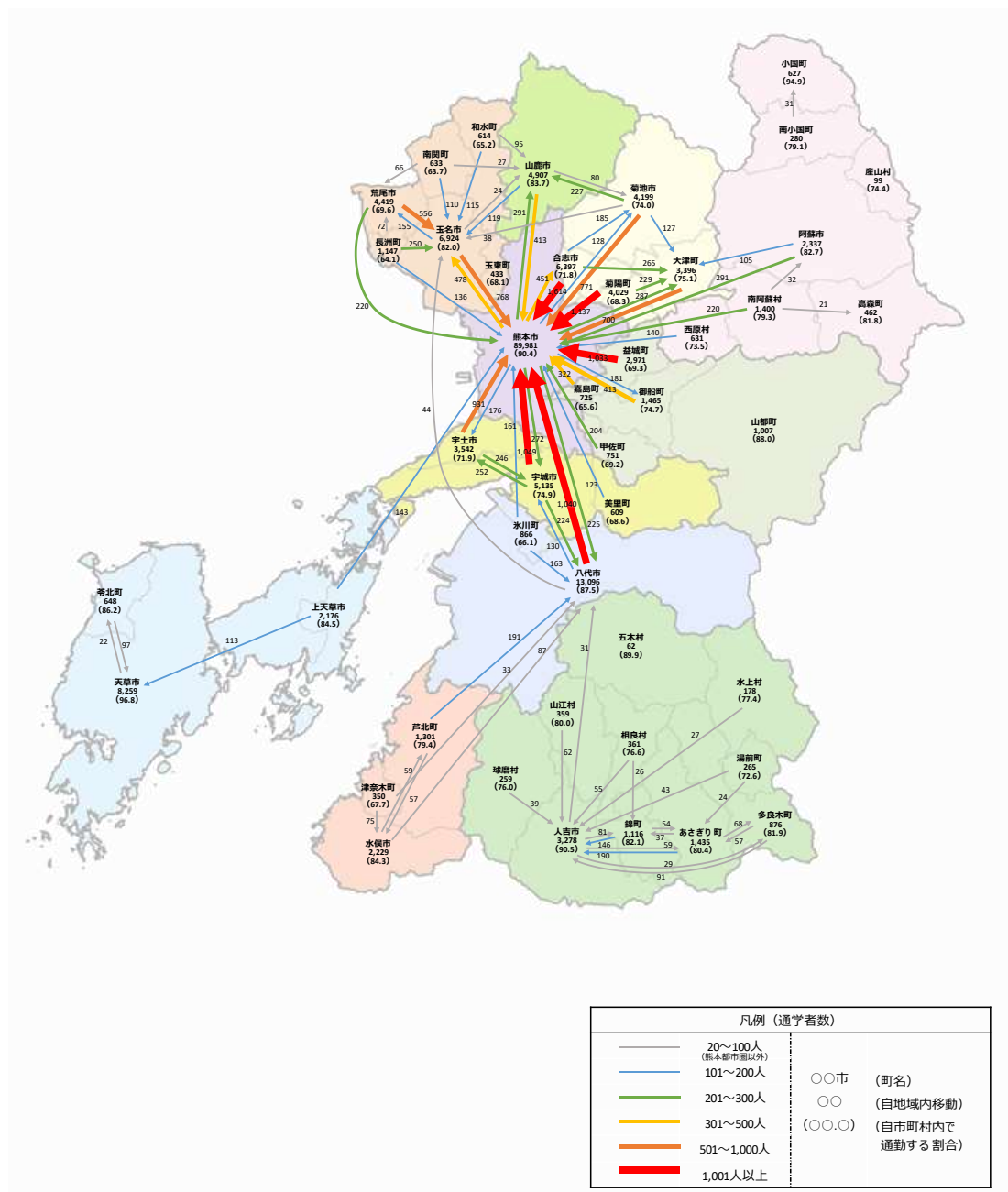


出典：平成27年国勢調査

図1-7 通勤移動による人口流動

図 1-8 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。

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、一定程度の流入がみられ、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 1-8 通学移動による人口流動

③ 運転免許保有・返納の状況

人口の高齢化に伴い、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、平成 29 年には自主返納者数が 4,800 人を超えた。

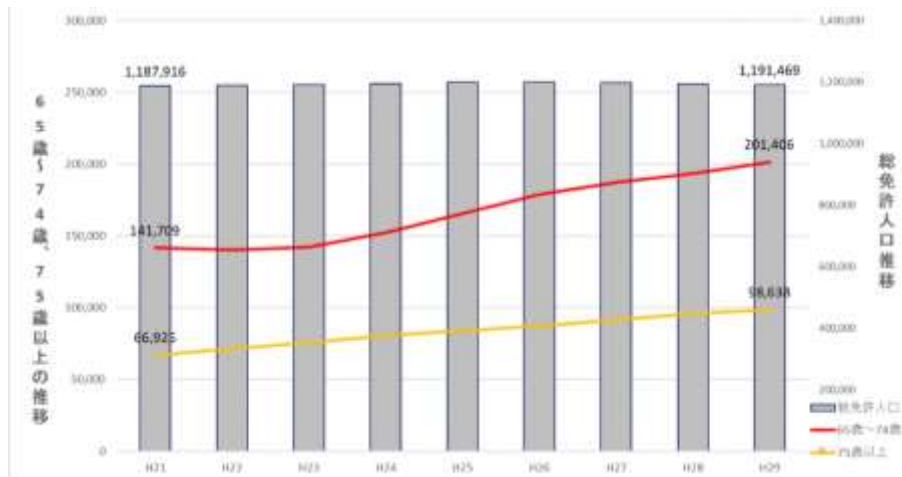


図 1-9 高齢者運転免許人口の推移

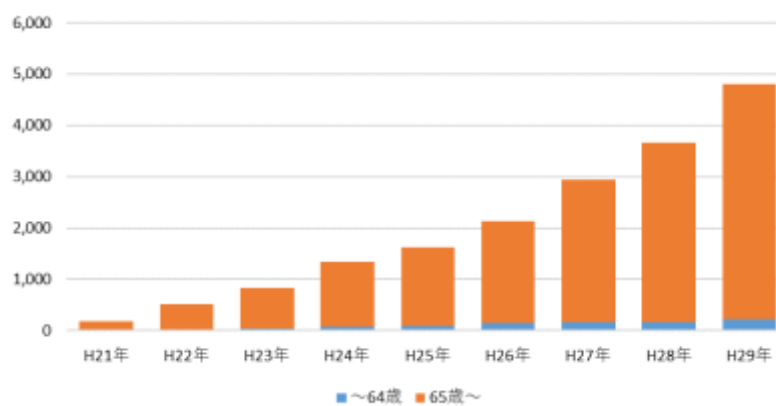


図 1-10 運転免許自主返納者数の推移

出典：熊本県警本部運転免許課資料

Keywords

免許返納に伴う移動弱者の増加

2 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2-1 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
JR九州	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))
熊本電鉄	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 運行本数(上下計)	備考
九州産交バス	ひのくに号 (熊本～福岡)	162 本	
	りんどう号 (熊本～長崎)	8 本	※コロナ禍により全区間を減便 (減便前の運行本数:16 本)
	さいかい号 (熊本～佐世保)	運休	※コロナ禍により全区間を運休 (運休前の運行本数:2 本)
	やまびこ号 (熊本～大分)	10 本	※コロナ禍により全区間を減便 (減便前の運行本数:16 本)
	九州横断バス (熊本～別府)	2 本	※コロナ禍により全区間を減便 (減便前の運行本数:6 本)
	なんぷう号 (熊本～宮崎)	12 本	※コロナ禍により全区間を減便 (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	※コロナ禍により全区間を減便 (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	※コロナ禍により全区間を減便 (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)	45 本	※コロナ禍により全区間を減便 (減便前の運行本数:86 本)
	フェニックス号(福岡 ～人吉 IC～宮崎)	24 本	※コロナ禍により全区間を減便 (減便前の運行本数:36 本)
	サンライズ号(熊本～ 神戸・大阪・京都)	運休	※コロナ禍により全区間を運休 (運休前の運行本数:2 本)
	あそ☆くま号 (熊本～大阪・京都)	運休	※コロナ禍により全区間を運休 (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)	162 本	
	快速バスあまくさ号 (熊本～天草(本渡))	20 本	※コロナ禍により全区間を減便 (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	※各航空会社の便変更により減便 (減便前の運行本数:30 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、長洲町、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
		城南営業所
熊本電鉄バス	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>

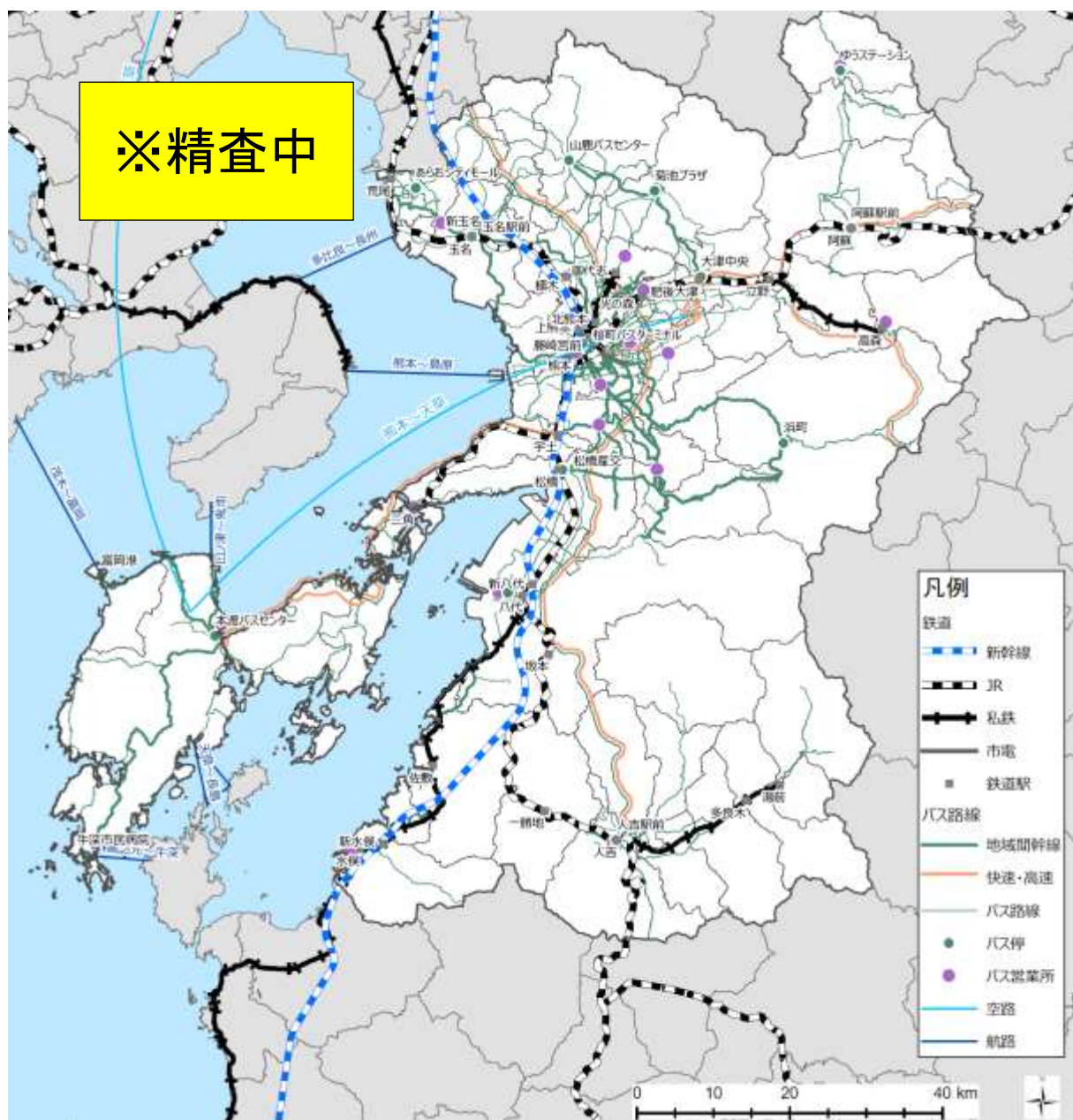
事業者名	航路	平日1日あたりの 運航本数(上下計)	備考
熊本フェリー	熊本～島原	12本	
九商フェリー	熊本～島原	20本	
有明自動車 航送船組合	長洲～多比良	38本	
島原鉄道	鬼池～口之津	22本	※コロナ禍により全区間を減便 (減便前の運行本数:26本)
天長フェリー	天草(中田)～長島	10本	
三和商船	牛深～蔵之元	20本	
苓北観光汽船	富岡～茂木	8本	
獅子島汽船	水俣～幣串	6本	

<県内航路>

事業者名	航路	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	
獅子島汽船	幣串～水俣	
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)	4～0 本	※コロナ禍により減便(減便前の運行本 数:6 本)
T'way(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 2-1 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) 県内の路線バス網

熊本都市圏においては、熊本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。都市圏以外の地方部の路線は主に産交バスが運行している。

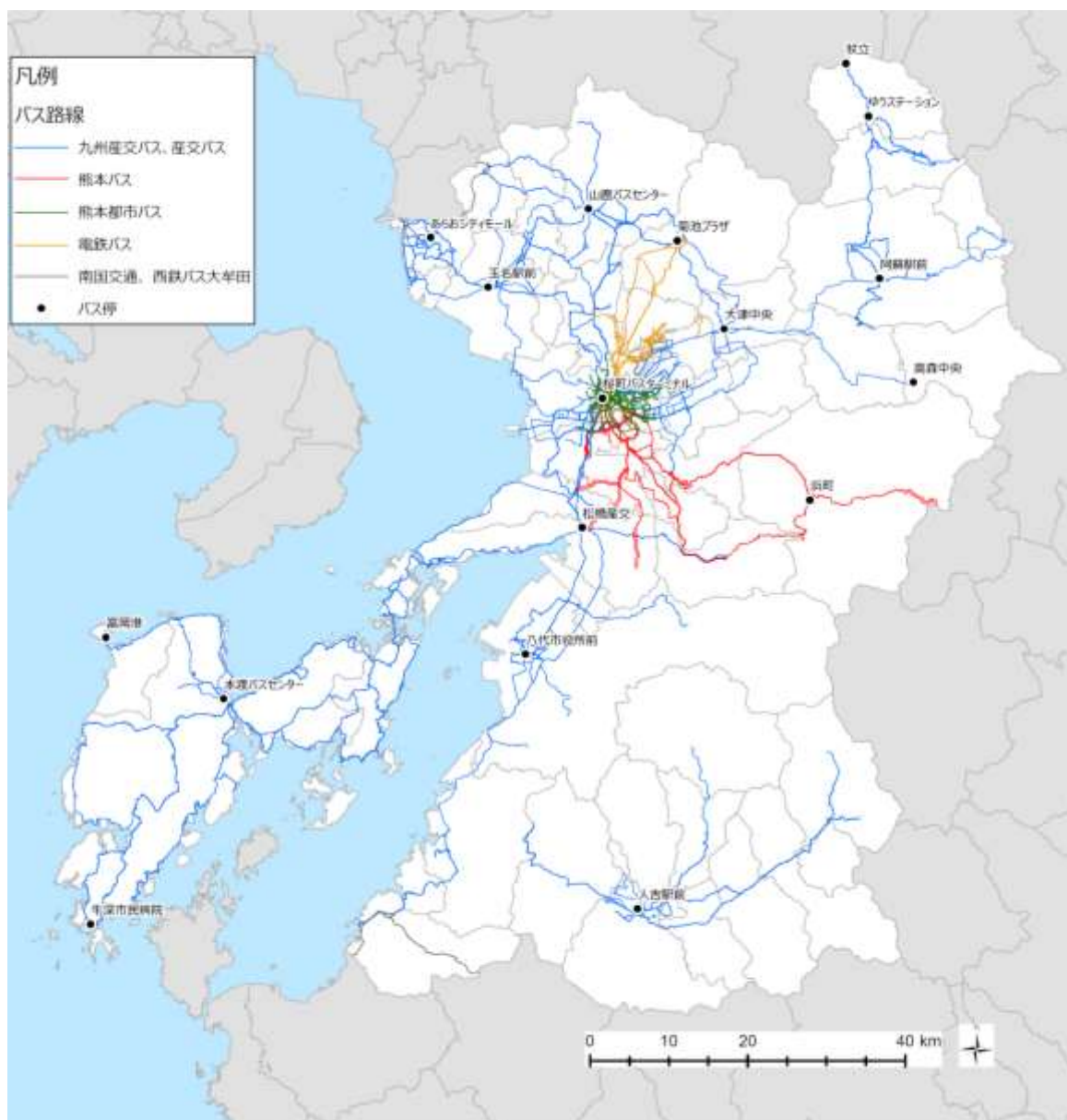
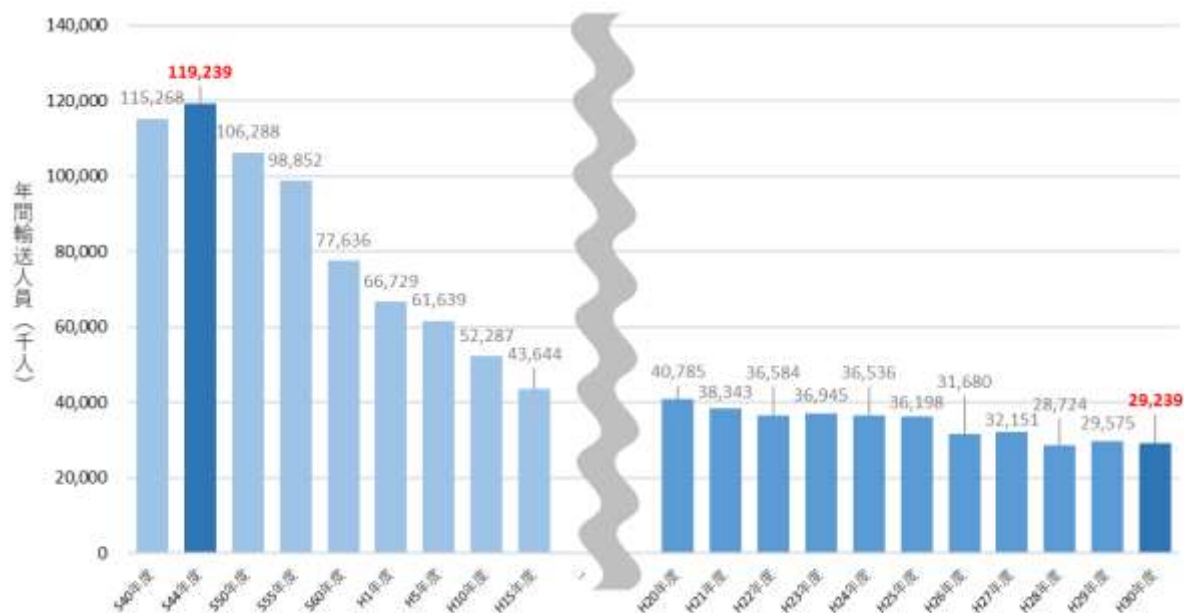


図 2-2 県内のバス路線図

B) 輸送人員の状況

図 2-3 に示す様に、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 2-3 本県における乗合バスの年間輸送人員の推移

Keywords

路線バス輸送人員の減少

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2-4に示すとおり、本県の場合は、特に平成29年度以降大きく運転士数が減少しているが、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2-5に示すとおり、年間実車走行キロの減少が続いているが、近年では利用者の減少や収支の悪化だけでなく、運転士不足を理由に減便や路線廃止を行わざるを得ないケースも発生している。



※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 2-4 県内路線バス事業者の運転士数（5社合計）の推移



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

出典：共同経営準備室資料

図 2-5 県内路線バス事業者の年間実車走行キロ（5社合計）の推移

Keywords

運転士不足に伴う路線バスサービスの縮小

D) 収支と行政支援額の状況

図 2-6 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 2-6 県内路線バス事業者の経常収支（5 社合計）の推移



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

出典：共同経営準備室資料

図 2-7 県内路線バス事業者に対する行政支援額（5 社合計）の推移

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

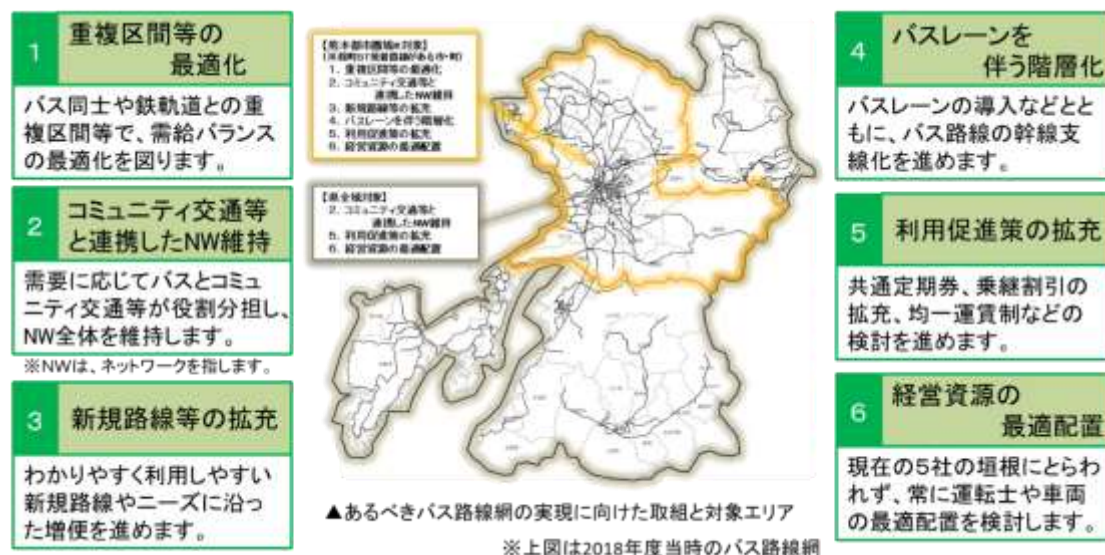
県内の路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）は、令和2年1月、“共同経営型”の事業形態へ移行し、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施していくことを確認した（5事業者、熊本市及び県で発足した「熊本におけるバス交通のあり方検討会」の検討成果として報告）。



図 2-8 検討成果報告時の様子（令和2年1月27日）

これは、同年5月に成立し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、各社の担当者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2-9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 2-9 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

② 鉄道・軌道

A) J R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 2-2 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。



図 2-10 県内を走る J R 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¹⁾）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線区では、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、1987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 2-3 線区別の平均通過人員（平成29年度～令和元年度）

単位：人/日

線名	区間	平成29(2017)年度	平成30(2018)年度	令和元(2019)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

出典：JR 九州公表資料

※肥後大津～宮地間は運転を見合わせていたため数値無し

表 2-4 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）
		1987 年度	2019 年度	2019 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

出典：JR 九州公表資料

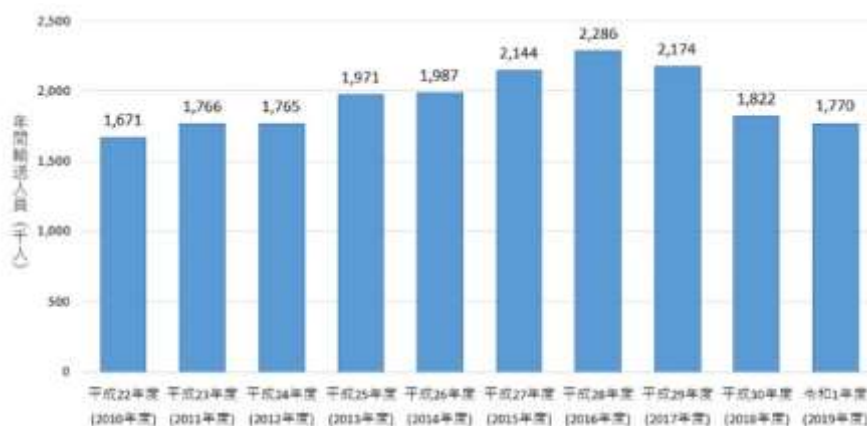
Keywords

過疎地域路線の輸送人員減少・収支悪化

B) 地域鉄道（熊本電鉄、第三セクター鉄道）

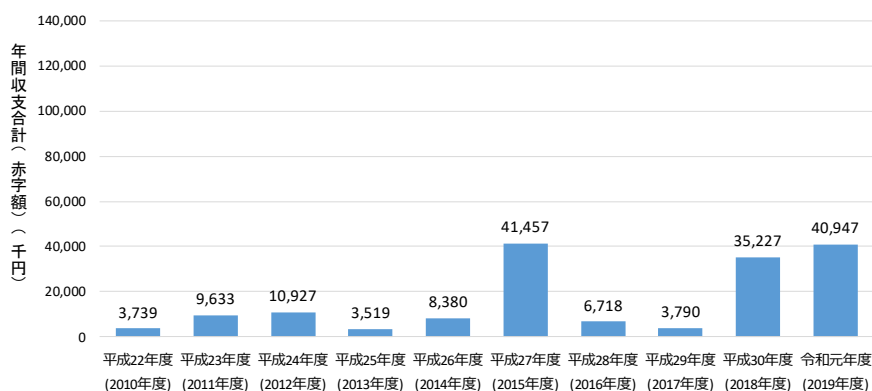
(1) 熊本電気鉄道

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、利用者数は減少に転じている。



出典:九州運輸要覧、事業者資料

図 2-11 熊本電気鉄道の年間輸送人員の推移

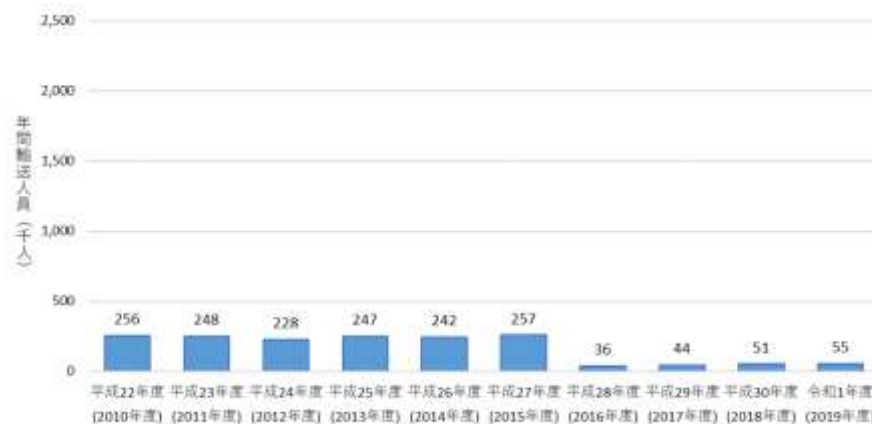


出典:九州運輸要覧、事業者資料

図 2-12 熊本電気鉄道の鉄道事業年間損失額の推移

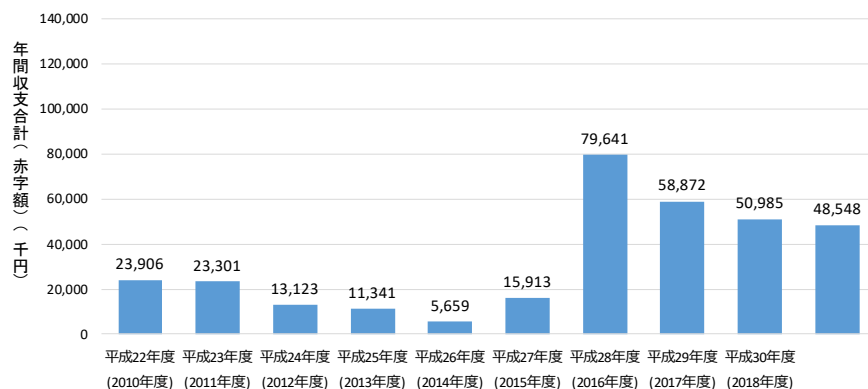
(2) 南阿蘇鉄道

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、事業者資料

図 2-13 南阿蘇鉄道の年間輸送人員の推移

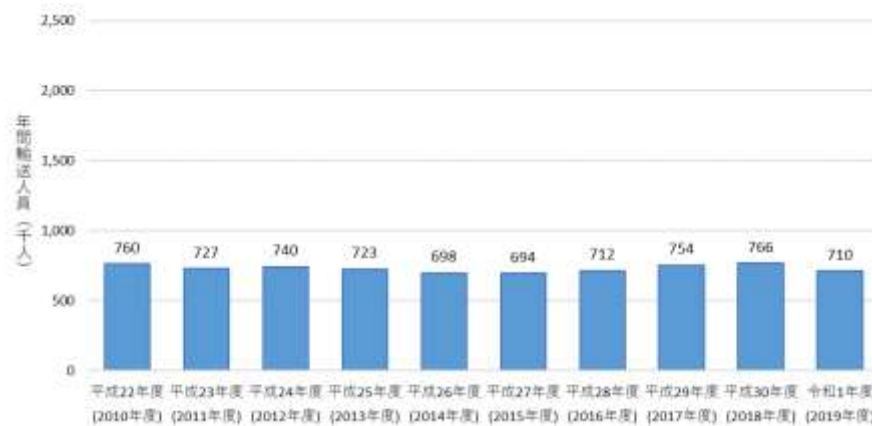


出典：九州運輸要覧、事業者資料

図 2-14 南阿蘇鉄道の鉄道事業年間損失額の推移

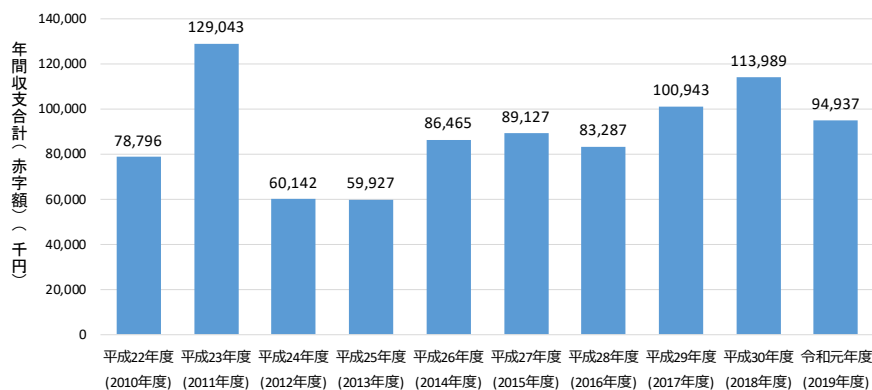
(3) くま川鉄道

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、人吉温泉駅（人吉市）と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、事業者資料

図 2-15 くま川鉄道の年間輸送人員の推移

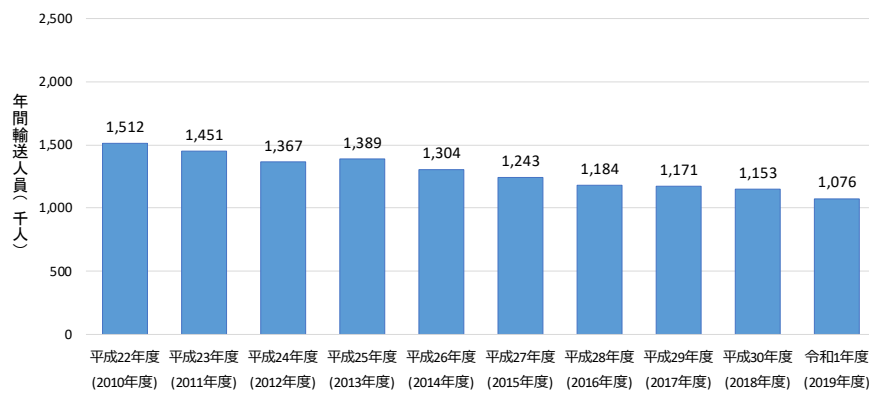


出典:九州運輸要覧、事業者資料

図 2-16 くま川鉄道の鉄道事業年間損失額の推移

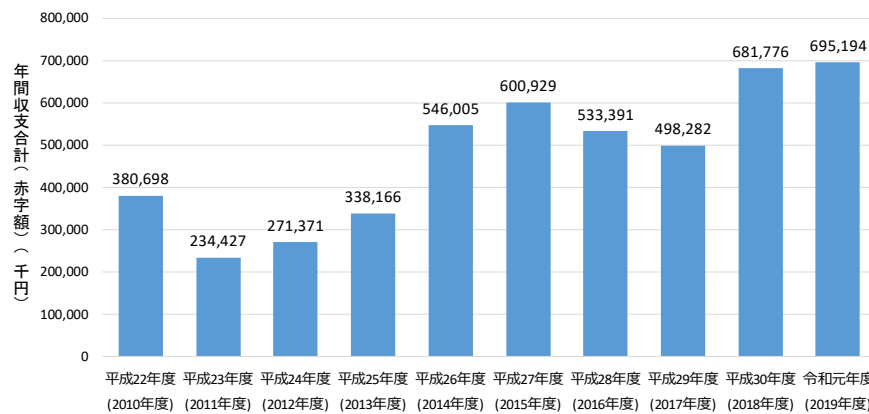
(4) 肥薩おれんじ鉄道

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、八代駅から水俣・芦北地域を経由して鹿児島県薩摩川内市（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輸送人員が減少傾向にある。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、事業者資料

図 2-17 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、事業者資料

図 2-18 肥薩おれんじ鉄道の鉄道事業年間損失額の推移

Keywords

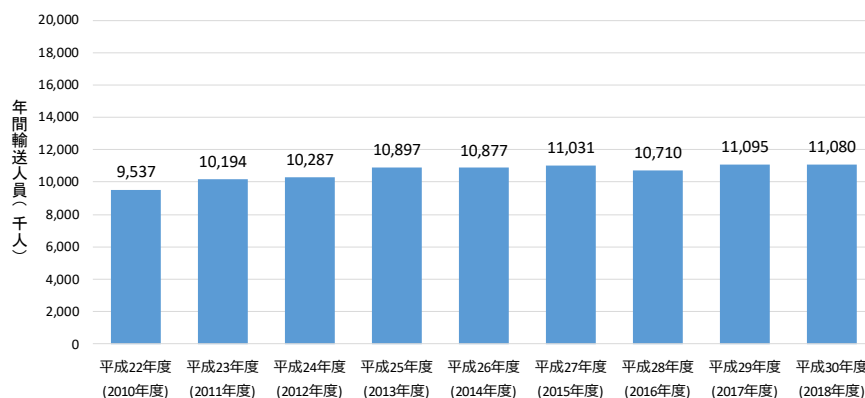
地域鉄道の輸送人員減少

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）

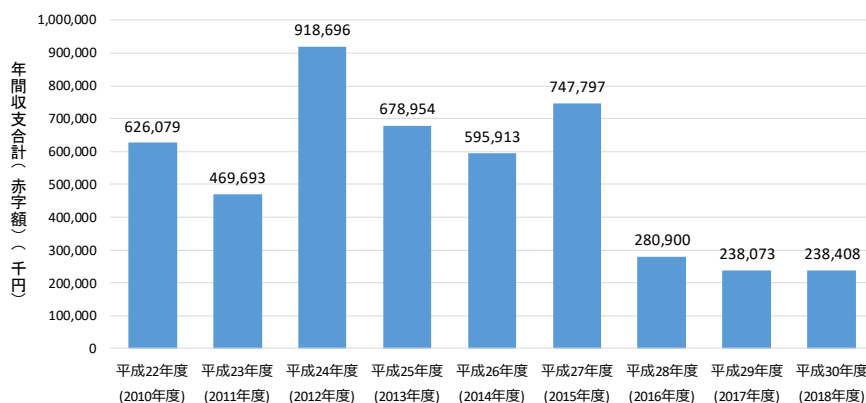
熊本市中心部を運行する路面電車であり、熊本駅前（田崎橋）～健軍町（A系統）、上熊本～健軍町（B系統）の2系統がある。熊本市中心部において、朝夕の通勤通学輸送や来訪者の輸送等の基幹的輸送を担っている。

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

図 2-19 熊本市電の年間輸送人員の推移



出典：九州運輸要覧

図 2-20 熊本市電の軌道事業年間損失額の推移

一方で、朝ラッシュ時には一部の電停で積み残しが発生するなどの問題が生じており、並行して走る路線バスとの連携・役割分担が課題となっている。

Keywords

輸送力の確保

路線バスとの連携・役割分担

D) 鉄道事業者と自治体との関係

九州運輸局が2019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を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つて、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は、個別市町村の計画において鉄道を地域の幹線として位置づけたり、利用促進策等の施策が記載されたりしているものがあるが、沿線地域全体の計画策定には至っていない。

Keywords

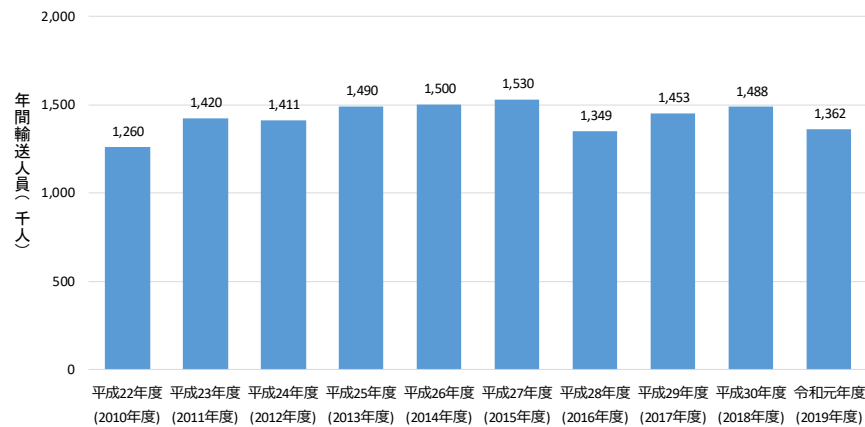
地域計画における鉄道の位置づけ

③ 高速バス

高速バスは、主に熊本市の桜町バスターミナルや熊本駅を起点に、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。

県外への交通手段としてはもちろんのこと、県内の広域的な移動手段としても利用されており、地域によっては幹線交通としての役割も担っている。

図 2-21 は、ひのくに号（福岡～熊本）の年間輸送人員の推移を表している。平成 23 年に九州新幹線が全線開業した以降も、平成 28 年度（熊本地震による減少）、令和元年度（新型コロナウイルスによる減少）を除くと輸送人員は堅調に推移している。



出典：九州運輸要覧、九州産交バス資料

図 2-21 ひのくに号の年間輸送人員の推移

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る。

県内市町村を対象にしたアンケート調査において、「路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題」として、17 の市町村が「乗務員（担い手）不足」を挙げており、地域によっては、タクシー事業者の人手不足により乗合タクシー等の需要への対応が難しい場合がある。



出典:九州運輸要覧

図 2-22 タクシーの輸送人員と運転者数の推移



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図 2-23 路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題

Keywords

タクシー輸送人員の減少

タクシー事業者の人手不足

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。

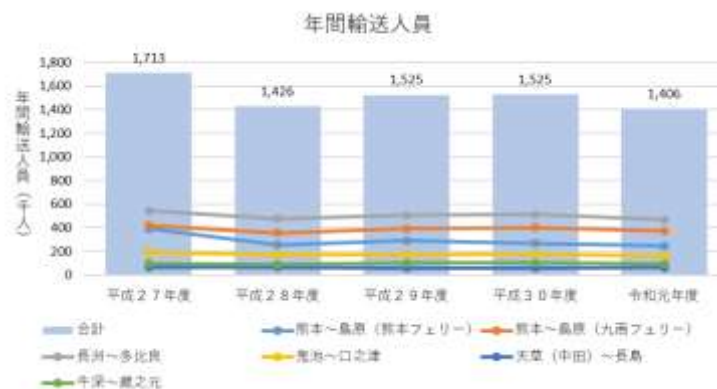
県内の定期航路は、御所浦島、湯島への離島航路をはじめ6航路、県外との定期航路は、長崎県の島原半島や鹿児島県の長島等と県内の港とを結ぶ8航路。

図2-25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・交通事業者等ホームページ

図 2-24 県内の港を発着する航路図



出典：熊本県資料

図 2-25 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 2-26 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、おおむね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。



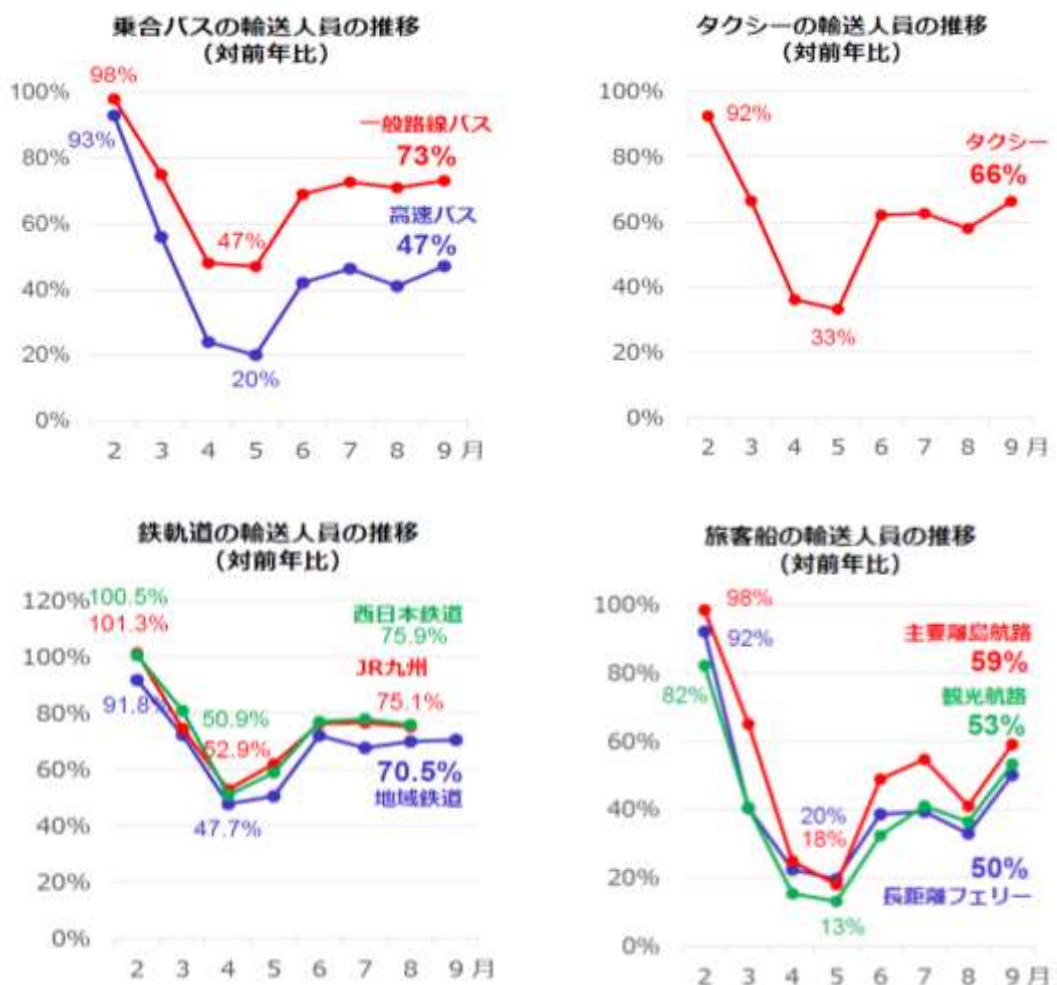
出典:熊本県資料

図 2-27 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

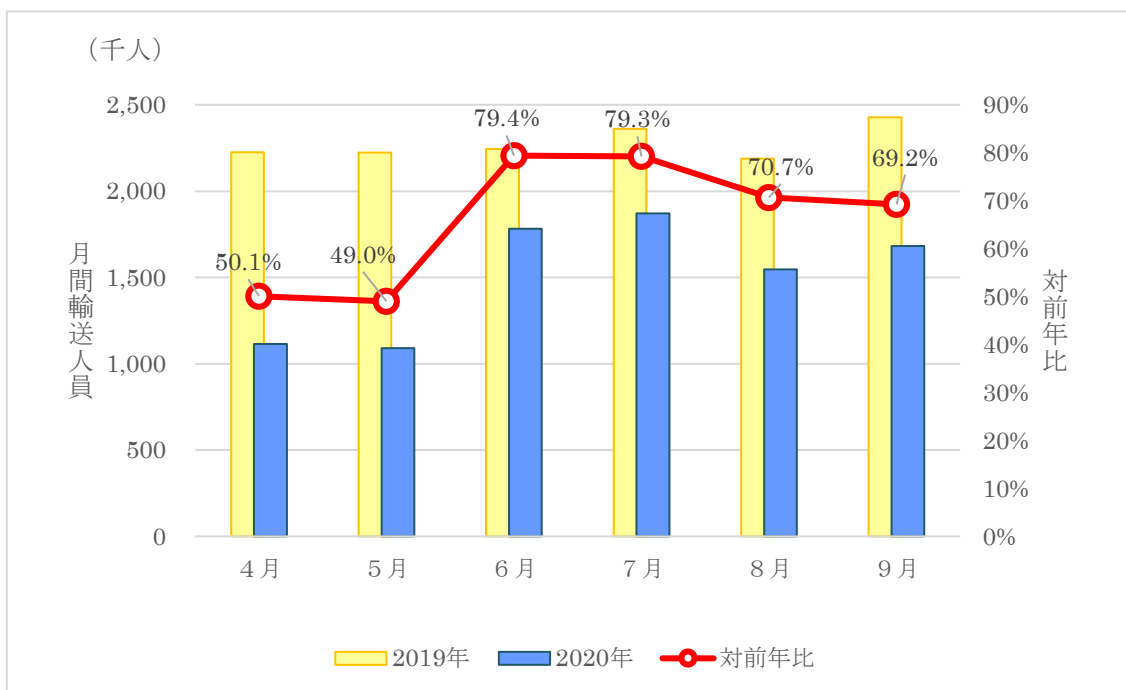
新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少している。緊急事態宣言が発出された令和2年4月～5月の輸送人員は、鉄道と一般路線バス事業で対前年比約半減、また県をまたぐ移動については特に強く自粛を要請されていたことから、高速バスや旅客船事業は対前年比2割程度の輸送人員に留まった。

緊急事態宣言終了後、学校の授業や経済活動の再開等に伴い、公共交通機関の利用者数も多少は増えつつあるが、通勤・通学手段として利用される鉄道や路線バスでもいまだ対前年比7～8割程度と、以前の水準を回復するまでには至っておらず、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 2-28 九州内の公共交通機関の輸送人員の推移



出典:共同経営準備室資料

図 2-29 県内一般路線バスの輸送人員（5社合計）の推移

Keywords

新型コロナウイルス感染症拡大に伴う公共交通利用者減少

(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2-30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。15市町村でコミュニティバスが、31市町村で乗合タクシーが運行されている。（※道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業若しくは市町村運営有償運送の形態で運行されているものに限る。）

このほかにも、市町村によっては、無料の町内バスや福祉施策としての運送サービス、スクールバス等が運行されている。

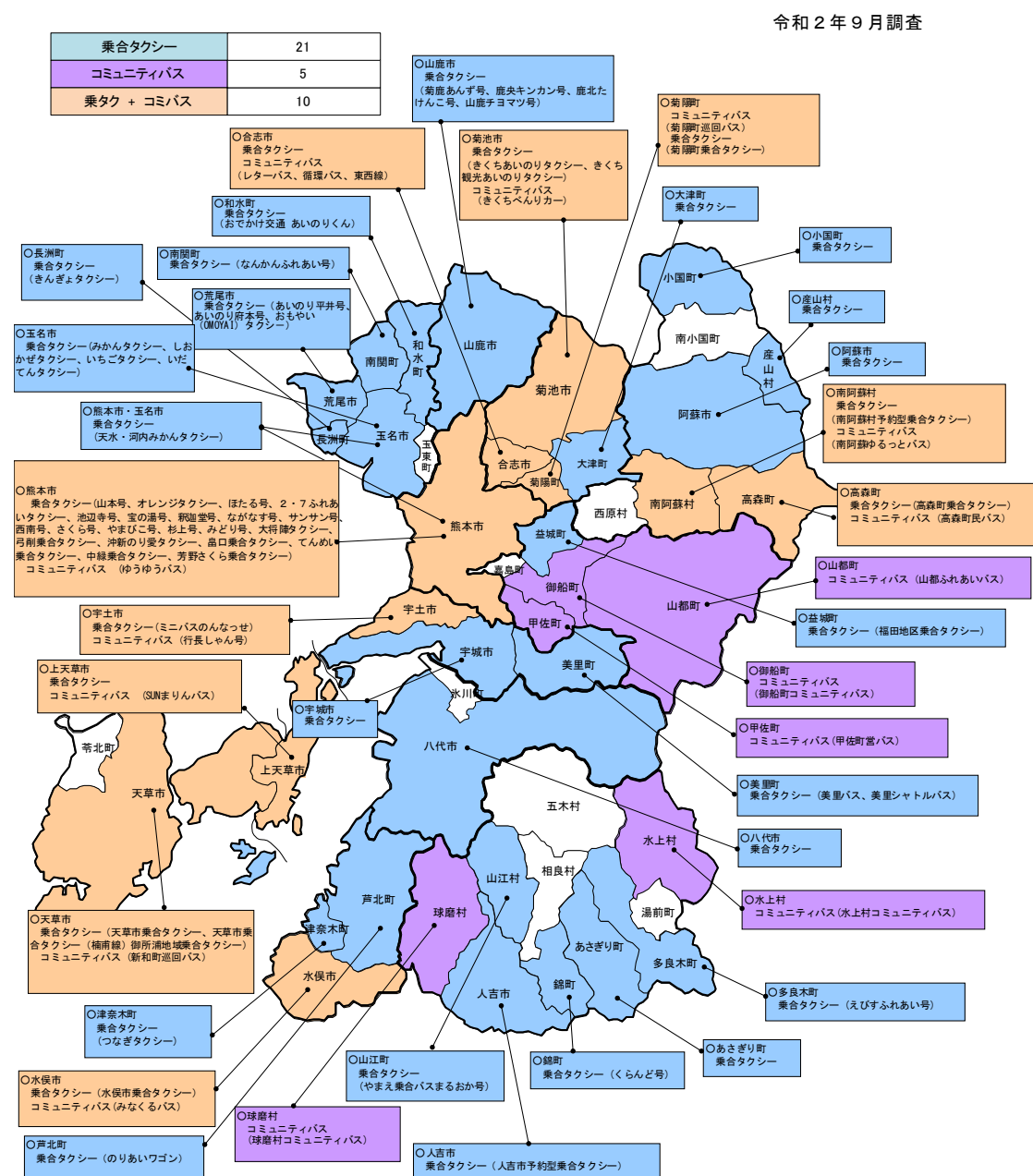


図 2-30 各市町村におけるコミュニティ交通の導入状況

② 地域公共交通網形成計画の策定状況

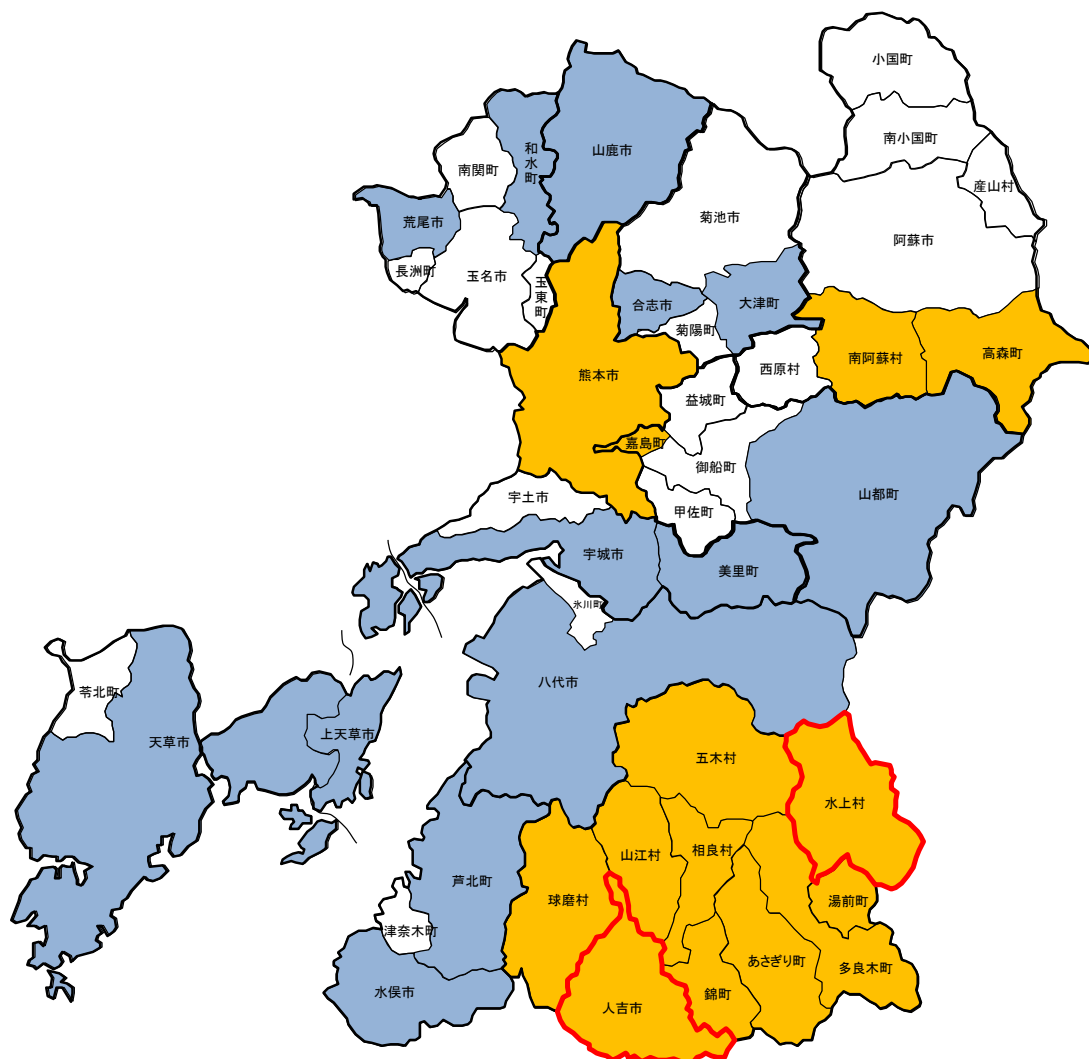
県内では、令和２年１０月現在、１８の地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）が策定されている。このうち、複数市町村が連携して広域で策定された計画は３つあり、残りの１５は単独市町村で策定されたものである。

表 ２-４ 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 2-31 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）

計画期間

平成 28 年 4 月～令和 8 年 3 月

拠点の考え方（抜粋）

■地域公共交通網の将来像



幹線と枝線の考え方（抜粋）

計画名

宇城市地域公共交通網形成計画

計画期間

平成 31 年 4 月～令和 7 年 3 月

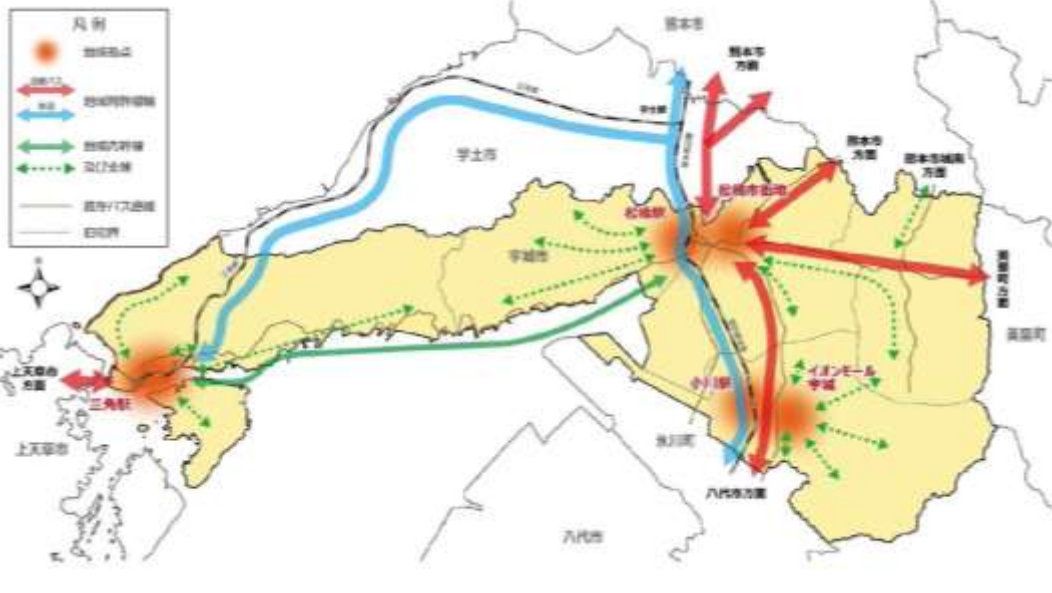
■拠点の配置方針

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と路線バスを結ぶ交通拠点
	小川駅	・本市南部に位置する鉄道駅であり、近郊にイオンモール宇城も立地していることから、当駅施設とともに、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、世界文化遺産三角港を有する観光拠点でもある
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

■路線の配置方針

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で構成され、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	通勤通学者 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勤・買い物利用	居住地と暮らしの拠点を結ぶ路線

■本誌が目指す地域公共交通網の姿



幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■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
■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
■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
■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
■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

コミュニティ交通に関する具体的な施策

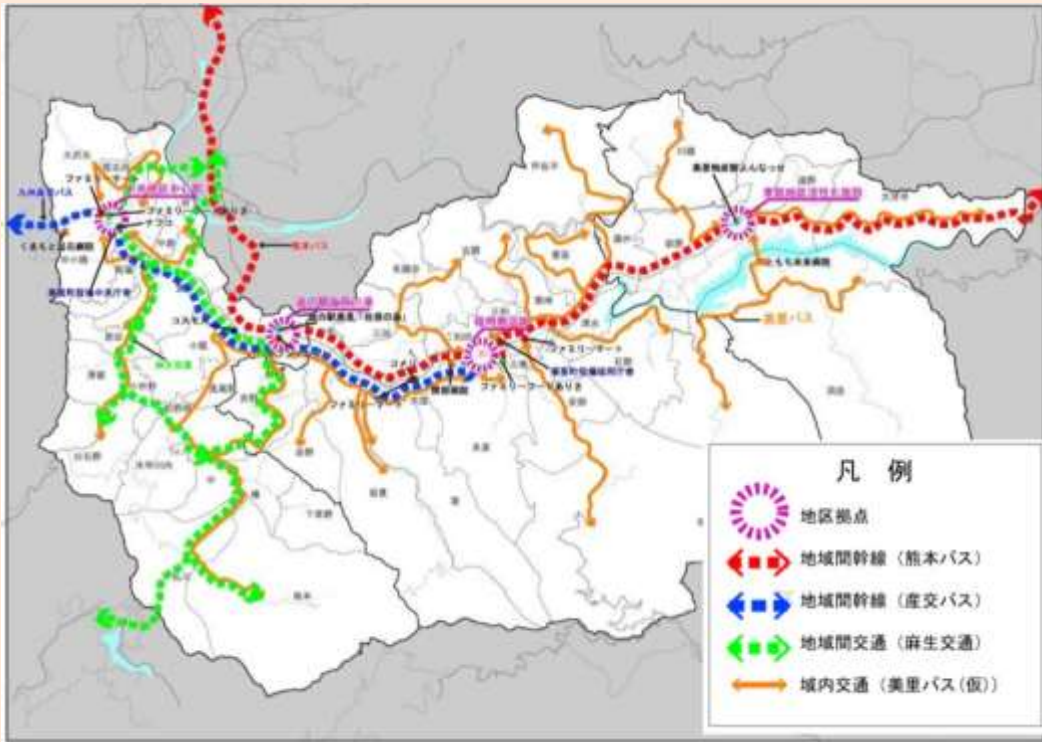
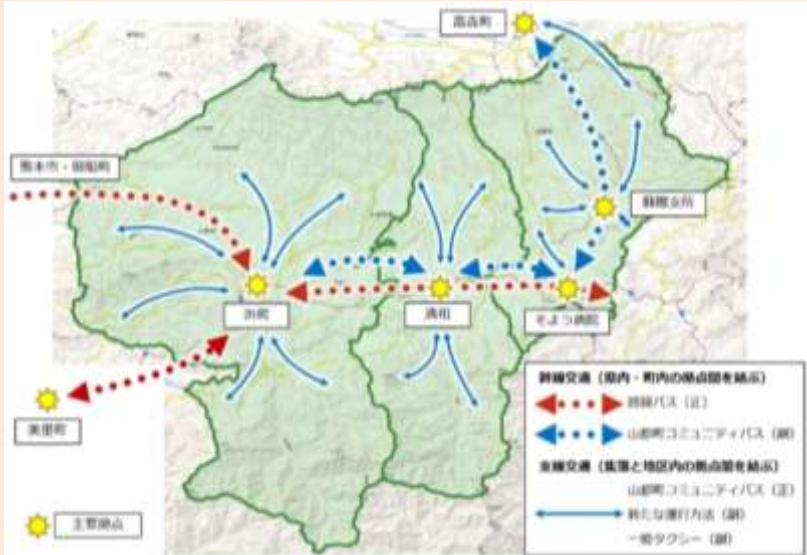
■公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入
公共交通空白地域等にデマンド型の乗合タクシー等を導入
■新たなコミュニティ交通の導入
地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討

■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利用促進対策等を一定期間（1年間程度）実施し、効果が現れない場合、見直し等を行います。なお、周辺市町を跨いだ路線バスに関しては、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

■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

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）	<p>■地区拠点の位置付け</p> <p>①地区拠点の考え方 地区拠点は、小学校区など複数の圏域が重なる基本的な生活圏の中で、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、町民の生活を支える新しい地区連帯の仕組みをつくらうとする考え方で、</p> <p>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基づき 4 つの地区拠点を設定します。</p> <ul style="list-style-type: none">・道の駅佐原の裏……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・雇用商店街……雇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	<p>■山都町における公共交通の役割分担</p> <table><tr><th>路線づけ</th><th>駅名</th><th>交通モード</th><th>路線名・駅名</th><th>役割</th></tr><tr><td rowspan="2">山都幹線 交通</td><td rowspan="2">山</td><td rowspan="2">常</td><td>なまなほ号</td><td>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。</td></tr><tr><td>ごきせ号</td><td>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。</td></tr><tr><td rowspan="2">山都支線 交通</td><td rowspan="2">支</td><td rowspan="2">常</td><td>通関山都線 高良山都線 山都線</td><td>県内・町内の拠点を結び、主に高齢者の通学、町民の通院、買物等における移動を支える。 ・熊本市中心部～山都町 ・町内区域（矢部・清和・蘇峰）間の移動 ※ただし、山都線については今後再開を検討していく。</td></tr><tr><td>山都町コミュニティバス（山都ふれあいバス）</td><td>路線バスで対応できない小中高生等の通学、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・蘇峰）間の移動 ・高良町～山都町間の移動</td></tr><tr><td rowspan="3">山都支線 交通</td><td rowspan="3">支</td><td rowspan="3">常</td><td>山都町コミュニティバス（山都ふれあいバス）</td><td>路線バスで対応できない小中高生等の通学、高齢者等の通院、買物等における移動を支える。（スクール通学便及びスクール通院便） ・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通院便）</td></tr><tr><td>新たな運行方法（乗合タクシー等）</td><td>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。</td></tr><tr><td>一般タクシー</td><td>買物ニーズへの対応やその他の交通で対応できない需要に対応する。</td></tr></table>	路線づけ	駅名	交通モード	路線名・駅名	役割	山都幹線 交通	山	常	なまなほ号	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。	ごきせ号	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。	山都支線 交通	支	常	通関山都線 高良山都線 山都線	県内・町内の拠点を結び、主に高齢者の通学、町民の通院、買物等における移動を支える。 ・熊本市中心部～山都町 ・町内区域（矢部・清和・蘇峰）間の移動 ※ただし、山都線については今後再開を検討していく。	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生等の通学、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・蘇峰）間の移動 ・高良町～山都町間の移動	山都支線 交通	支	常	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生等の通学、高齢者等の通院、買物等における移動を支える。（スクール通学便及びスクール通院便） ・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通院便）	新たな運行方法（乗合タクシー等）	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。	一般タクシー	買物ニーズへの対応やその他の交通で対応できない需要に対応する。
路線づけ	駅名	交通モード	路線名・駅名	役割																										
山都幹線 交通	山	常	なまなほ号	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。																										
			ごきせ号	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。																										
山都支線 交通	支	常	通関山都線 高良山都線 山都線	県内・町内の拠点を結び、主に高齢者の通学、町民の通院、買物等における移動を支える。 ・熊本市中心部～山都町 ・町内区域（矢部・清和・蘇峰）間の移動 ※ただし、山都線については今後再開を検討していく。																										
			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生等の通学、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・蘇峰）間の移動 ・高良町～山都町間の移動																										
山都支線 交通	支	常	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生等の通学、高齢者等の通院、買物等における移動を支える。（スクール通学便及びスクール通院便） ・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通院便）																										
			新たな運行方法（乗合タクシー等）	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。																										
			一般タクシー	買物ニーズへの対応やその他の交通で対応できない需要に対応する。																										
幹線と枝線の考え方 （抜粋）	<p>■美里町公共交通ネットワークの将来イメージ</p>  <p>凡 例</p> <ul style="list-style-type: none">地区拠点地域間幹線（熊本バス）地域間幹線（産交バス）地域間交通（麻生交通）域内交通（美里バス（仮））	<p>■将来に向けた公共交通網のあり方</p>  <p>幹線交通（県内・町内の拠点を結ぶ） 路線バス（正） 山都町コミュニティバス（副） 支線交通（集落と地区内の拠点を結ぶ） 山都町コミュニティバス（正） 新たな運行方法（副） 一般タクシー（副）</p>																												
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■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、元気に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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p>	<p>■路線バスの路線再編・競合解消とダイヤの見直し</p> <ol style="list-style-type: none">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																												
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■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。</p>	<p>■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</p> <ol style="list-style-type: none">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 <p>■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。</p>																												

【県北地域】

計画名

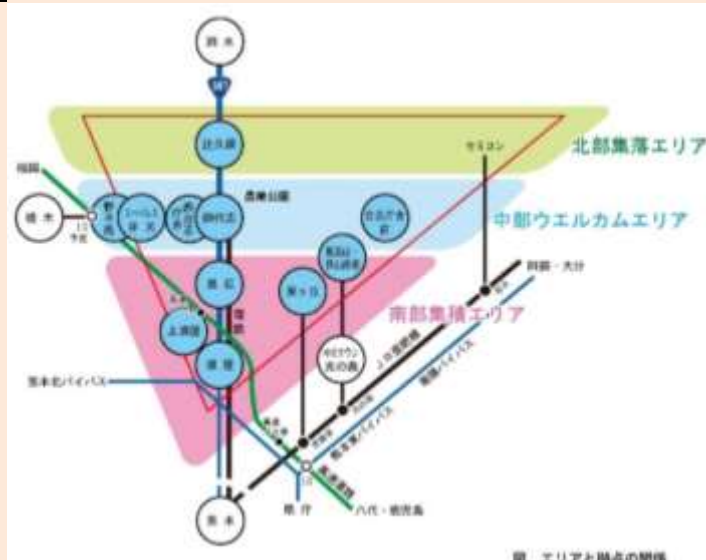
合志市地域公共交通網形成計画

計画期間

平成 28 年度～令和 2 年度

拠点の考え方
(抜粋)

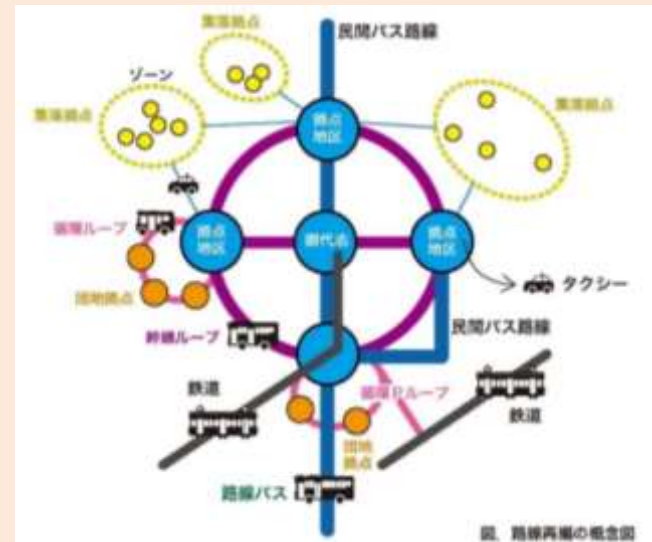
■都市構造による考え方



図、エリアと拠点の関係

幹線と枝線の考え方
(抜粋)

■路線再編の考え方



図、路線再編の概念図

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
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。
■御代志駅発着の路線網再編
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。

コミュニティ交通に関する具体的な施策

■乗合タクシーのデマンド型等の検討
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。
■コミュニティバス等運賃の検討
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。


計画名

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

■大津町における公共交通の将来像（公共交通のあり方）

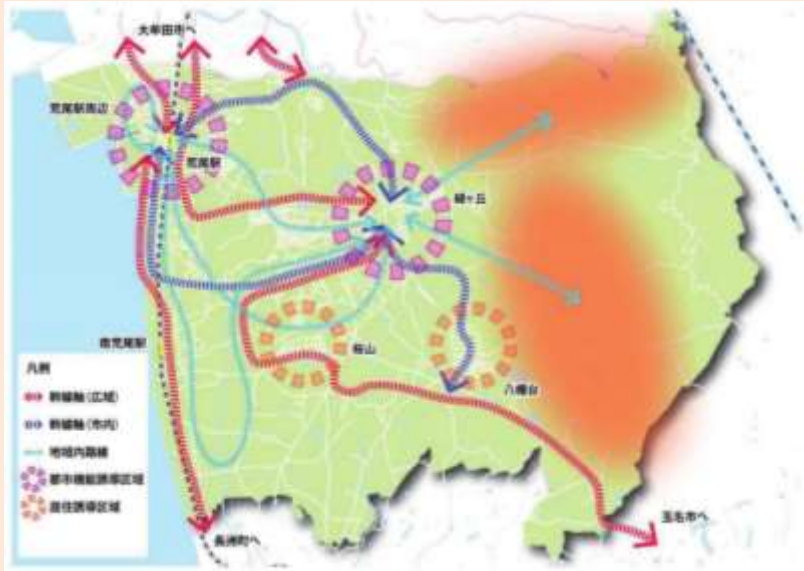





■大津町における公共交通網の役割

交通手段	モード	役割・事業内容	役割
幹線交通	鉄道	JR 東海道線 [JR 九折]	主に府外・県外への広域移動を支える幹線
	路線バス	近江本線 [近江本線] [近江本線] [近江本線] [近江本線]	市内及び県内市町村への移動を支える幹線
		山崎線、笠置線 [山崎線、笠置線] [山崎線、笠置線] [山崎線、笠置線]	市内・県外への移動を支える幹線
		空路ライナー [空路ライナー] [空路ライナー] [空路ライナー]	JR 近畿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	大津～大分間高速バス [大津～大分間高速バス] [大津～大分間高速バス] [大津～大分間高速バス]
圏域内交通（支線）	フィーダー	近江本線 [近江本線] [近江本線] [近江本線]	近江本線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（近江本線） [一般タクシー（近江本線）] [一般タクシー（近江本線）] [一般タクシー（近江本線）]	公共交通で対応できない圏域への移動（ドア・トゥ・ドア）の交通の結節点への移動
市内の移動サービス	スクールバス	スクールバス [スクールバス] [スクールバス] [スクールバス]	大津市小、大津市小、大津市小、大津市小の4つの小学校区に在住児童・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 [外出支援サービス] [外出支援サービス] [外出支援サービス]	高齢者や障害者などにより公共交通機関の利用が困難な方に対する移動サービス
	福祉交通	福祉交通サービス [福祉交通サービス] [福祉交通サービス] [福祉交通サービス]	障がいがある方などが公共交通機関を利用することが困難な方に対する移動サービス（NPO 法人による福祉交通サービス）


■路線バスの利用低迷路線の効率化に向けた見直し
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。
■J R 肥後大津駅の乗り継ぎ機能の強化
多様な交通モード間の乗り継ぎ環境の改善・強化を図る

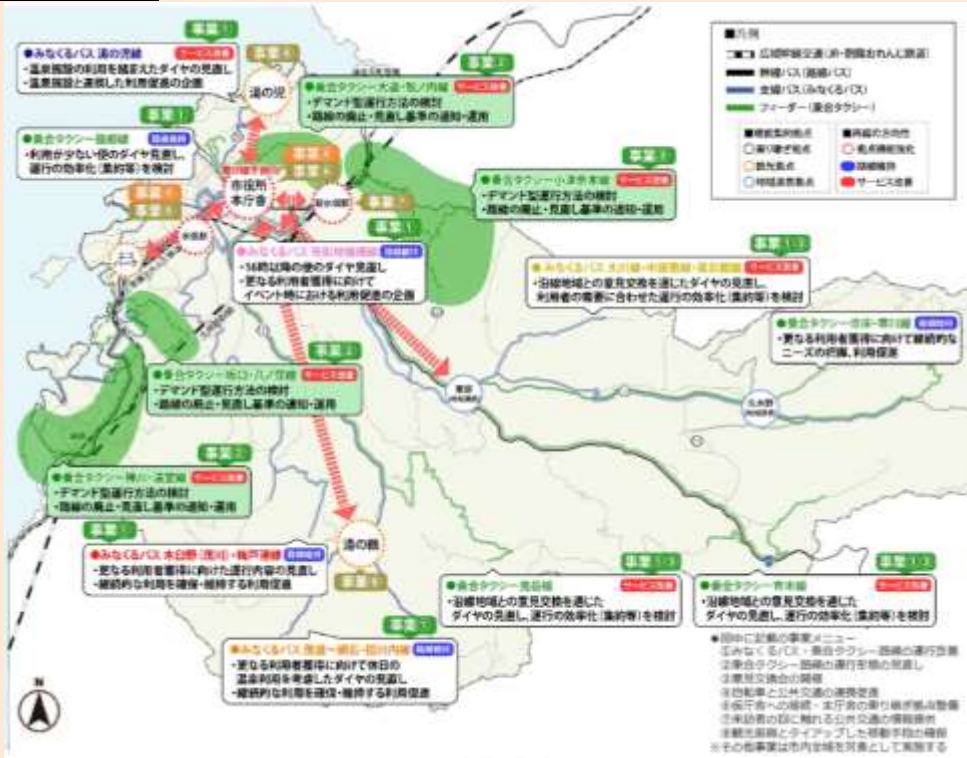
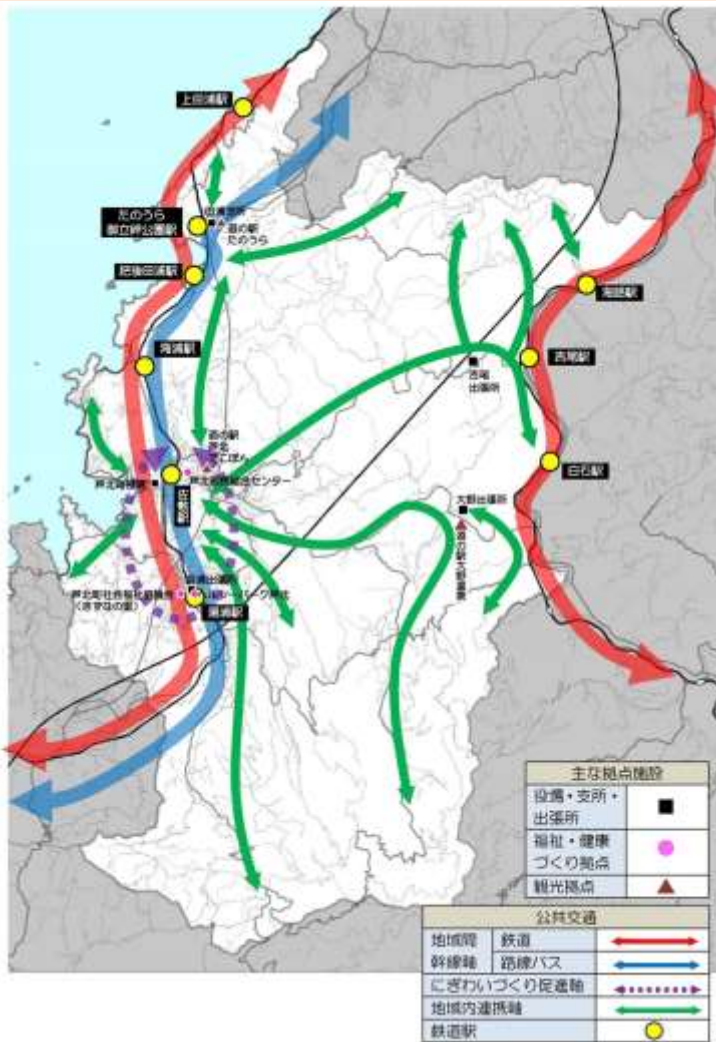
■乗合タクシーの運行体系の見直し
利用者ニーズに合わせた乗合タクシーの対象地区や運行時間の見直しを行うとともに、大津町が運営する持続可能な交通サービスとするため料金体系の見直しを行い、効率的かつ効果的なサービス内容への変更を検討します。また、外出支援サービス利用者の条件等の適正化を図り、大津町が運営する乗合タクシーと外出支援サービスの連携（棲み分け）を図ります。
■乗合率向上を考慮した乗合タクシー利用促進対策
乗合が可能な地域に対して、乗合率の向上に向け、利用者が複数人（2人以上）で乗り合った場合にお得なポイントカードや、町内施設等と連携した割引券等によるインセンティブ制度の導入可能性について検討します。



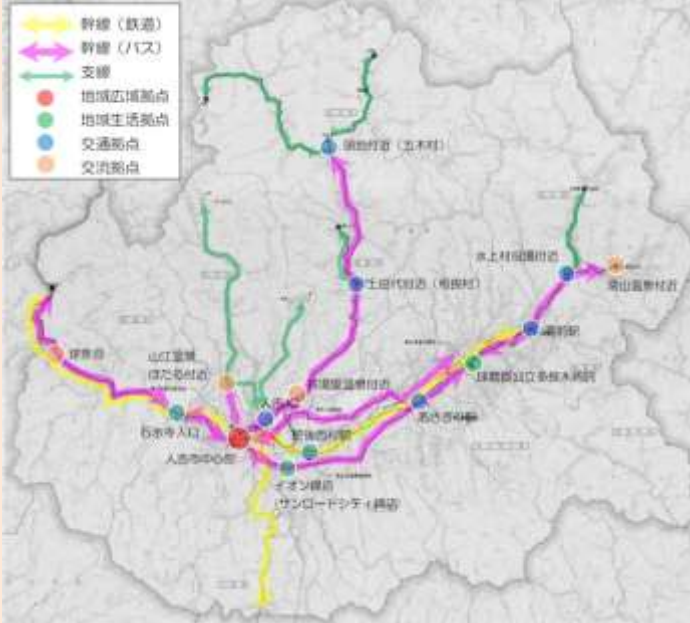
計画名	荒尾市地域公共交通網形成計画	和水町地域公共交通網形成計画																												
計画期間	2018 年（平成 30 年 4）4 月～令和 5 2023 年 3 3 月	平成 28 年度～令和 2 年度																												
拠点の考え方（抜粋）	<p>■目指す荒尾市公共交通網の将来像</p>  <p>■中心拠点（都市機能誘導区域）の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none">・公共交通（鉄道、路線バス）、広域幹線道の結節点（市内外への移動の拠点）・都市を特徴づける多様な都市機能・都市活動が集積する「都市の顔」・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 <p>■幹線・枝線の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none">・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・枝線：幹線を補完する形の公共交通路線	<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><tr><th>位置付け</th><th>モード</th><th>運行エリア</th><th>役割</th></tr><tr><td rowspan="3">幹線交通</td><td rowspan="3">路線バス</td><td>南関町～熊本市</td><td rowspan="3">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 rowspan="3">地域内交通（支線）</td><td>高速バス</td><td>熊本～福岡、長崎</td><td rowspan="3">町外への移動を支える交通</td></tr><tr><td>新堀</td><td>※具体的事業において詳述</td></tr><tr><td>タクシー</td><td>町内一円</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>ー</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></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	地域内交通（支線）	高速バス	熊本～福岡、長崎	町外への移動を支える交通	新堀	※具体的事業において詳述	タクシー	町内一円	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	ー	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																												
地域内交通（支線）	高速バス	熊本～福岡、長崎	町外への移動を支える交通																											
	新堀	※具体的事業において詳述																												
	タクシー	町内一円																												
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	ー	施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援																											
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	2019 年（平成 31 年）4 月～令和 6 2024 年 3 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  ■路線の位置づけ <table><tr><th>位置づけ</th><th>果たすべき役割</th><th>主な利用客</th><th>配属方針</th><th>交通手段</th></tr><tr><td>都市間幹線</td><td>本市と熊本市、さらには熊本県からその他の都市など都市間の移動を担います。</td><td>通勤・通学者 その他の都市間移動 観光客 その他乗客</td><td>山鹿バスセンターと熊本市を結ぶ路線</td><td>路線バス（熊本山鹿線）</td></tr><tr><td>都市間連絡</td><td>本市と周辺自治体を結び、都市間の移動を担います。</td><td>通勤・通学者 その他の都市間移動 観光客 その他乗客</td><td>山鹿バスセンターと周辺自治体を結ぶ路線</td><td>路線バス（熊本線、大津線、玉名線、南阿蘇線）</td></tr><tr><td>市街地幹線</td><td>山鹿～熊本市市街地を結び、市の機能を担います。</td><td>市民全般 観光客 その他乗客</td><td>山鹿～熊本市市街地を結ぶ路線（都市間幹線や都市間連絡に準じた形）</td><td>路線バス</td></tr><tr><td>地域間幹線</td><td>山鹿～熊本市市街地の周辺と周辺の地域生活圏を結び、地域間の移動を担います。</td><td>高齢者などの通勤・買い物利用 その他市民全般</td><td>山鹿バスセンターを拠点に各自治体として路線バスを結ぶ路線</td><td>路線バス、（熊本線、三玉線）新交通システム</td></tr><tr><td>支線</td><td>本市内において、居住圏と商業圏を結ぶ移動を担います。</td><td>地域の高齢者などの通勤・買い物利用</td><td>居住圏と商業圏の拠点を結ぶ路線</td><td>あいのりタクシー新交通システム</td></tr></table>	位置づけ	果たすべき役割	主な利用客	配属方針	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の都市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他の都市間移動 観光客 その他乗客	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結び、都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他の都市間移動 観光客 その他乗客	山鹿バスセンターと周辺自治体を結ぶ路線	路線バス（熊本線、大津線、玉名線、南阿蘇線）	市街地幹線	山鹿～熊本市市街地を結び、市の機能を担います。	市民全般 観光客 その他乗客	山鹿～熊本市市街地を結ぶ路線（都市間幹線や都市間連絡に準じた形）	路線バス	地域間幹線	山鹿～熊本市市街地の周辺と周辺の地域生活圏を結び、地域間の移動を担います。	高齢者などの通勤・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自治体として路線バスを結ぶ路線	路線バス、（熊本線、三玉線）新交通システム	支線	本市内において、居住圏と商業圏を結ぶ移動を担います。	地域の高齢者などの通勤・買い物利用	居住圏と商業圏の拠点を結ぶ路線	あいのりタクシー新交通システム	■南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割  ■復旧状況に対応した“玄関口”（拠点），“動線”（交通ルート）の設定 <table><tr><th></th><th>①現在 （中松～高森）</th><th>②暫定復旧 （長瀬～高森）</th><th>③全線復旧 （立野～高森）</th></tr><tr><td>拠点設定</td><td>高森駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの 肥後大津駅</td><td>高森駅 長瀬駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの 肥後大津駅</td><td>高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの</td></tr><tr><td>ルート設定</td><td>地域間 交通軸 ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号</td><td>高森ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号</td><td>南阿蘇鉄道 たかもり号 たかちほ号</td></tr></table> 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、「南阿蘇ライナー」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（長瀬～中松間で運転再開） ・長瀬～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「南阿蘇ライナー」「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を担い、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、地域間の幹線、鉄道と都市間バスがその役割を担う。		①現在 （中松～高森）	②暫定復旧 （長瀬～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 道の駅あそ望の郷ぐの 肥後大津駅	高森駅 長瀬駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの 肥後大津駅	高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの	ルート設定	地域間 交通軸 ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	高森ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	南阿蘇鉄道 たかもり号 たかちほ号
位置づけ	果たすべき役割	主な利用客	配属方針	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の都市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他の都市間移動 観光客 その他乗客	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結び、都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他の都市間移動 観光客 その他乗客	山鹿バスセンターと周辺自治体を結ぶ路線	路線バス（熊本線、大津線、玉名線、南阿蘇線）																																								
市街地幹線	山鹿～熊本市市街地を結び、市の機能を担います。	市民全般 観光客 その他乗客	山鹿～熊本市市街地を結ぶ路線（都市間幹線や都市間連絡に準じた形）	路線バス																																								
地域間幹線	山鹿～熊本市市街地の周辺と周辺の地域生活圏を結び、地域間の移動を担います。	高齢者などの通勤・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自治体として路線バスを結ぶ路線	路線バス、（熊本線、三玉線）新交通システム																																								
支線	本市内において、居住圏と商業圏を結ぶ移動を担います。	地域の高齢者などの通勤・買い物利用	居住圏と商業圏の拠点を結ぶ路線	あいのりタクシー新交通システム																																								
	①現在 （中松～高森）	②暫定復旧 （長瀬～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 道の駅あそ望の郷ぐの 肥後大津駅	高森駅 長瀬駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの 肥後大津駅	高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷ぐの																																									
ルート設定	地域間 交通軸 ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	高森ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	南阿蘇鉄道 たかもり号 たかちほ号																																									
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	■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、南阿蘇線、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役割の強化 ・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）	<div>■八代市の将来ネットワークイメージ</div>  <div>課題に対するネットワーク関連の対応方針</div> <ul style="list-style-type: none">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利用状況に応じた路線バスのサービス適正化交通結節点の充実による公共交通利用環境の充実 <div>拠点の考え方</div> <table><tr><td>中心拠点</td><td>●本市の中心として、都市機能が集積する場所</td><td>・市役所及び本町周辺</td></tr><tr><td>交通拠点</td><td>●広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点</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></tr><tr><td>地域生活拠点</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><td>・日奈久地域：日奈久出張所周辺 ・坂本地区：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 ・鶴地域：鶴四つ角周辺 ・東陽地域：種山バス停周辺 ・泉地域：活合バス停周辺 ・ゆめタウン ・イオン八代</td></tr></table>										中心拠点	●本市の中心として、都市機能が集積する場所	・市役所及び本町周辺	交通拠点	●広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点	・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	地域生活拠点	●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	・日奈久地域：日奈久出張所周辺 ・坂本地区：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 ・鶴地域：鶴四つ角周辺 ・東陽地域：種山バス停周辺 ・泉地域：活合バス停周辺 ・ゆめタウン ・イオン八代																																																																																					
中心拠点	●本市の中心として、都市機能が集積する場所	・市役所及び本町周辺																																																																																																						
交通拠点	●広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点	・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																																																																																																						
地域生活拠点	●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	・日奈久地域：日奈久出張所周辺 ・坂本地区：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 ・鶴地域：鶴四つ角周辺 ・東陽地域：種山バス停周辺 ・泉地域：活合バス停周辺 ・ゆめタウン ・イオン八代																																																																																																						
幹線と枝線の考え方（抜粋）	<div>■各交通機関の担うべき役割</div> <table><tr><th rowspan="2">交通機関</th><th rowspan="2">概要</th><th colspan="6">まちの再発展の実現に向けた役割</th></tr><tr><th>市街地中心部</th><th>市街地周辺部</th><th>市街地以外</th><th>市街地以外</th><th>市街地以外</th><th>市街地以外</th></tr><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><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><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 ●鶴地域、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><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 ●坂本地区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><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><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通勤免許センターとの広域移動を担う ●中心部の駅施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通</td><td>●</td><td></td><td>●</td><td></td><td>●</td><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><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><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が可能な支線交通を担う</td><td>●</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><td>●</td></tr></table>										交通機関	概要	まちの再発展の実現に向けた役割						市街地中心部	市街地周辺部	市街地以外	市街地以外	市街地以外	市街地以外	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 ●鶴地域、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 ●坂本地区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通勤免許センターとの広域移動を担う ●中心部の駅施設と八代駅、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が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	まちの再発展の実現に向けた役割																																																																																																						
		市街地中心部	市街地周辺部	市街地以外	市街地以外	市街地以外	市街地以外																																																																																																	
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 ●鶴地域、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 ●坂本地区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通勤免許センターとの広域移動を担う ●中心部の駅施設と八代駅、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が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	●	●	●	●	●	●																																																																																																	
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<div>〔ＪＲ鹿児島本線に関わる施策〕</div> <div>■鉄道のあり方及び活用方法検討</div> <p>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> <div>〔ＪＲ肥薩線に関わる施策〕</div> <div>■肥薩線運休期間中の地域内交通の確保</div> <p>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、坂本地区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> <div>■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</div> <p>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> <div>〔肥薩おれんじ鉄道に関わる施策〕</div> <div>■鉄道のあり方及び活用方法検討</div> <p>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> <div>〔路線バスに関わる施策〕</div> <div>■利便性向上に向けた運行サービスの見直し</div> <p>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	<div>〔乗合タクシーに関わる施策〕</div> <div>■利便性向上に向けた運行サービスの見直し</div> <p>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> <div>■路線の転換・新設</div> <p>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> <div>〔その他モビリティに関わる施策〕</div> <div>■新たな交通サービスの導入</div> <p>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	第2期水俣市地域公共交通網形成計画	芦北町地域公共交通網形成計画																											
計画期間	令和2年度～令和6年度	平成31年度～令和5年度																											
拠点の考え方（抜粋）	■各路線の将来図 	■公共交通の役割と方向性 																											
幹線と枝線の考え方（抜粋）	■公共交通の役割分担 <table><tr><th>区分</th><th>交通モード</th><th>路線名</th><th>役割分担</th></tr><tr><td rowspan="2">広域幹線交通</td><td rowspan="2">鉄道</td><td>JR九州新幹線</td><td>他都市（県内外）への広域移動を支える幹線</td></tr><tr><td>肥前おれんじ鉄道</td><td>他都市（八代～川内）への広域移動を支える幹線</td></tr><tr><td rowspan="2">幹線交通</td><td rowspan="2">幹線バス</td><td>釜交バス線</td><td>津奈木方面及び鹿児島方面、中心市街地の移動を支える幹線</td></tr><tr><td>南国交通線</td><td></td></tr><tr><td rowspan="5">支線交通</td><td rowspan="2">支線バス</td><td>みなくるバス</td><td>市内の拠点間及び市内拠点から中心市街地・観光拠点への移動を支える幹線</td></tr><tr><td>乗合タクシー</td><td>郊外部における市内拠点までの移動を支える幹線</td></tr><tr><td rowspan="2">フィーダー</td><td>スクールバス（一般選乗）</td><td>既存資源の活用を前提として、郊外部から幹線交通の乗り場までの移動を支える幹線</td></tr><tr><td>一般タクシー</td><td>その他公共交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア/他交通の路線外への対応）</td></tr></table>	区分	交通モード	路線名	役割分担	広域幹線交通	鉄道	JR九州新幹線	他都市（県内外）への広域移動を支える幹線	肥前おれんじ鉄道	他都市（八代～川内）への広域移動を支える幹線	幹線交通	幹線バス	釜交バス線	津奈木方面及び鹿児島方面、中心市街地の移動を支える幹線	南国交通線		支線交通	支線バス	みなくるバス	市内の拠点間及び市内拠点から中心市街地・観光拠点への移動を支える幹線	乗合タクシー	郊外部における市内拠点までの移動を支える幹線	フィーダー	スクールバス（一般選乗）	既存資源の活用を前提として、郊外部から幹線交通の乗り場までの移動を支える幹線	一般タクシー	その他公共交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア/他交通の路線外への対応）	■町中心部を運行する新たな地域交通の運行 主要施設間を連絡し町中心部の活性化を図る事、また、関連して町中心部周辺に存在している交通不便地域の解消のため、町中心部を運行する新たな地域交通を導入する。 ■佐敷駅の接続性強化など乗継利便性向上に向けた乗継環境整備 鉄道との交通結節点になる佐敷駅にて、ふれあいツクールバス・乗合タクシーとの乗継利便性向上を図る。
区分	交通モード	路線名	役割分担																										
広域幹線交通	鉄道	JR九州新幹線	他都市（県内外）への広域移動を支える幹線																										
		肥前おれんじ鉄道	他都市（八代～川内）への広域移動を支える幹線																										
幹線交通	幹線バス	釜交バス線	津奈木方面及び鹿児島方面、中心市街地の移動を支える幹線																										
		南国交通線																											
支線交通	支線バス	みなくるバス	市内の拠点間及び市内拠点から中心市街地・観光拠点への移動を支える幹線																										
		乗合タクシー	郊外部における市内拠点までの移動を支える幹線																										
	フィーダー	スクールバス（一般選乗）	既存資源の活用を前提として、郊外部から幹線交通の乗り場までの移動を支える幹線																										
		一般タクシー	その他公共交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア/他交通の路線外への対応）																										
	幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	■みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善 ・市民のニーズに合わせた運行ダイヤの見直しや乗り場の見直し、路線を維持するための運行の効率化等を検証し、運行内容の改善を図ります ・市民の外出行動や休日の施設利用時間などを踏まえて、利用しやすい運行内容へ改善を図るとともにみなくるバス・乗合タクシー路線の維持に取り組みます ■乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討 ・乗合タクシー利用の低迷が著しい路線を対象として、路線の維持を図るためにデマンド型運行を検討します。また、利用が少ない路線の沿線地域の住民に対して、路線の見直し・廃止基準を周知するとともに基準の運用に取り組みます。	■ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行見直し・新規運行 現在運行しているふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行形態を見直すことで、利便性向上を図るとともに効率化を確保する。 ■ふれあいツクールバスの有償化検討 現財務省で運航しているふれあいツクールバスの有償化の導入を図る。 ■佐敷駅の接続性強化など乗継利便性向上に向けた乗継環境整備 鉄道との交通結節点になる佐敷駅にて、ふれあいツクールバス・乗合タクシーとの乗継利便性向上を図る。																										
コミュニティ交通に関する具体的な施策																													

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 <table><tr><th>分類</th><th>拠点候補地</th></tr><tr><td>地域広域拠点</td><td>人吉市中心部（人吉駅・人吉聖歌駅、産交バス南人吉営業所、人吉医療センター、九日町商店街）</td></tr><tr><td>地域生活拠点</td><td>球磨郡公立多良木病院、イオン商店（サンロードシティ・錦町）</td></tr><tr><td>交通拠点</td><td>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）、須地付近（五木村）</td></tr><tr><td>交流拠点</td><td>湯山温泉付近、茅渾温泉東付近、山江温泉ほたる付近、球磨川</td></tr></table>	分類	拠点候補地	地域広域拠点	人吉市中心部（人吉駅・人吉聖歌駅、産交バス南人吉営業所、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、イオン商店（サンロードシティ・錦町）	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）、須地付近（五木村）	交流拠点	湯山温泉付近、茅渾温泉東付近、山江温泉ほたる付近、球磨川	■目指す地域公共交通体系像 	■目指す地域公共交通体系（イメージ） 																												
分類	拠点候補地																																								
地域広域拠点	人吉市中心部（人吉駅・人吉聖歌駅、産交バス南人吉営業所、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、イオン商店（サンロードシティ・錦町）																																								
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）、須地付近（五木村）																																								
交流拠点	湯山温泉付近、茅渾温泉東付近、山江温泉ほたる付近、球磨川																																								
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 <table><tr><th>分類</th><th>考え方</th></tr><tr><td>幹線</td><td>鉄道等他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</td></tr><tr><td>支線</td><td>・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</td></tr></table>	分類	考え方	幹線	鉄道等他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	■路線の配置方針 <table><tr><th>路線づけ</th><th>交通モード</th><th>果たすべき役割</th><th>配置方針</th></tr><tr><td>幹線（鉄道）</td><td>JR九州幹線・くま川鉄道南肥後線</td><td>都市間及び広域間の移動を担う。主に高校生の通学手段を図うと共に、沿線住民及び観光客の移動手段</td><td>人吉市と湯前村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線</td></tr><tr><td>幹線（バス）</td><td>市営路線バス</td><td>地域間の移動を担う。主に高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段</td><td>石水寺入口・人吉市と湯前村を連絡する路線</td></tr><tr><td>支線</td><td>市営バス・コミュニティバス・予約型乗合タクシー</td><td>地域間の移動を担う。市営バス等ではカバーされていない地域等の高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段</td><td>湯山温泉・湯前駅・人吉市と湯前村を連絡する路線</td></tr></table>	路線づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針	幹線（鉄道）	JR九州幹線・くま川鉄道南肥後線	都市間及び広域間の移動を担う。主に高校生の通学手段を図うと共に、沿線住民及び観光客の移動手段	人吉市と湯前村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線	幹線（バス）	市営路線バス	地域間の移動を担う。主に高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	石水寺入口・人吉市と湯前村を連絡する路線	支線	市営バス・コミュニティバス・予約型乗合タクシー	地域間の移動を担う。市営バス等ではカバーされていない地域等の高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	湯山温泉・湯前駅・人吉市と湯前村を連絡する路線	■路線の配置方針 <table><tr><th>路線づけ</th><th>交通モード</th><th>果たすべき役割</th><th>配置方針</th></tr><tr><td>幹線（鉄道）</td><td>JR九州幹線・くま川鉄道南肥後線</td><td>都市間及び広域間の移動を担う。主に高校生の通学手段を図うと共に、沿線住民及び観光客の移動手段</td><td>湯前駅を拠点に人吉市と湯前村を連絡する路線</td></tr><tr><td>幹線（バス）</td><td>市営路線バス</td><td>地域間の移動を担う。主に高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段</td><td>湯山温泉・湯前駅・人吉市と湯前村を連絡する路線</td></tr><tr><td>支線</td><td>市営バス・コミュニティバス・予約型乗合タクシー・スクーターバス など</td><td>地域内を面的にカバーする。市営バス等ではカバーされていない地域等の高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段</td><td>湯山地区内において、湯前駅から地区内の拠点までを結ぶ路線</td></tr></table>	路線づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針	幹線（鉄道）	JR九州幹線・くま川鉄道南肥後線	都市間及び広域間の移動を担う。主に高校生の通学手段を図うと共に、沿線住民及び観光客の移動手段	湯前駅を拠点に人吉市と湯前村を連絡する路線	幹線（バス）	市営路線バス	地域間の移動を担う。主に高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	湯山温泉・湯前駅・人吉市と湯前村を連絡する路線	支線	市営バス・コミュニティバス・予約型乗合タクシー・スクーターバス など	地域内を面的にカバーする。市営バス等ではカバーされていない地域等の高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	湯山地区内において、湯前駅から地区内の拠点までを結ぶ路線
分類	考え方																																								
幹線	鉄道等他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																																								
路線づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針																																						
幹線（鉄道）	JR九州幹線・くま川鉄道南肥後線	都市間及び広域間の移動を担う。主に高校生の通学手段を図うと共に、沿線住民及び観光客の移動手段	人吉市と湯前村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線																																						
幹線（バス）	市営路線バス	地域間の移動を担う。主に高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	石水寺入口・人吉市と湯前村を連絡する路線																																						
支線	市営バス・コミュニティバス・予約型乗合タクシー	地域間の移動を担う。市営バス等ではカバーされていない地域等の高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	湯山温泉・湯前駅・人吉市と湯前村を連絡する路線																																						
路線づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針																																						
幹線（鉄道）	JR九州幹線・くま川鉄道南肥後線	都市間及び広域間の移動を担う。主に高校生の通学手段を図うと共に、沿線住民及び観光客の移動手段	湯前駅を拠点に人吉市と湯前村を連絡する路線																																						
幹線（バス）	市営路線バス	地域間の移動を担う。主に高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	湯山温泉・湯前駅・人吉市と湯前村を連絡する路線																																						
支線	市営バス・コミュニティバス・予約型乗合タクシー・スクーターバス など	地域内を面的にカバーする。市営バス等ではカバーされていない地域等の高齢者の買い物や通院などに利用される移動手段	湯山地区内において、湯前駅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】

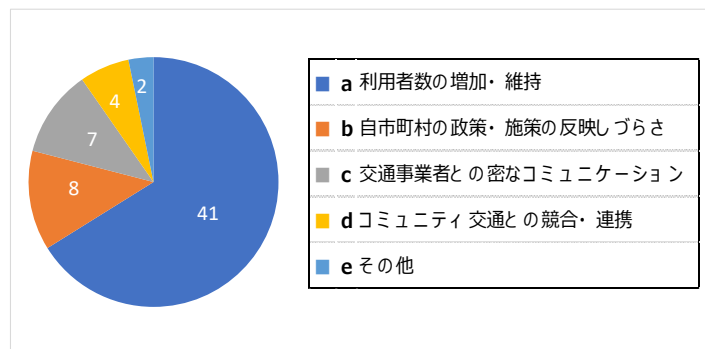
計画名	天草市地域公共交通網形成計画	上天草市地域公共交通網形成計画																																													
計画期間	平成 30 年度～令和 4 年度	平成 30 年度～令和 4 年度																																													
拠点の考え方 (抜粋)	<div>■公共交通の役割分担</div>  <table><thead><tr><th>区分</th><th>役割分担</th><th>公共交通</th></tr></thead><tbody><tr><td>拠点間連携の軸となる公共交通</td><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なるための公共交通 ⇒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なるための公共交通 ⇒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なるための公共交通 ⇒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なるための公共交通 ⇒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」	<div>■本市が目指す地域公共交通網の姿</div>  <table><thead><tr><th>区分</th><th>拠点の役割</th><th>連携の役割</th></tr></thead><tbody><tr><td>広域広域拠点</td><td>さんばーる南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>地域生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr><tr><td>生活拠点</td><td>松島南口</td><td>市街地と市街地を結ぶ路線</td></tr></tbody></table>	区分	拠点の役割	連携の役割	広域広域拠点	さんばーる南口	市街地と市街地を結ぶ路線	地域生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線	生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線
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なるための公共交通 ⇒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なるための公共交通 ⇒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	拠点の役割	連携の役割																																													
広域広域拠点	さんばーる南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
地域生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
生活拠点	松島南口	市街地と市街地を結ぶ路線																																													
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	<div>■ニーズに応じたバス路線の再編</div> <p>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> <div>■交通結節点の乗継利便性向上・待合環境改善</div> <p>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>	<div>■地域公共交通網の見直し</div> <p>さんばーるバス停を拠点とし、主に上島地域において路線バスの運行区間や経路等の見直しを行います。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	<div>■多様な交通モードの活用・効率化</div> <p>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> <div>■交通不便地域対策の推進</div> <p>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> <div>■公共交通と福祉的外出支援の連携</div> <p>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>	<div>■スクールバスを活用した地域公共交通の導入</div> <p>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> <div>■新たな地域公共交通の導入</div> <p>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> <div>■生活交通導入ガイドラインの見直し・運用</div> <p>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。

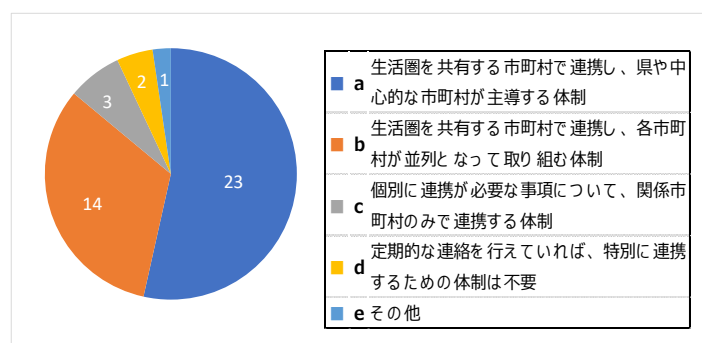
幹線公共交通ネットワークに関する調査の中で、複数市町村にまたがる広域的な路線（鉄道・路線バス）の取扱いに関する課題として最も多く挙げられたのは、「利用者数の増加・維持」であった。その他、「自市町村の政策・施策の反映しづらさ」、「交通事業者との密なコミュニケーション」等を課題として挙げる市町村が多かった。

また、そのような広域的な路線の検討体制については、図 2-33 に示すように、「生活圏を共有する市町村で連携し、県や中心的な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 2-32 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 2-33 幹線公共交通の検討に望まれる体制

Keywords

複数市町村による検討体制構築の難しさ

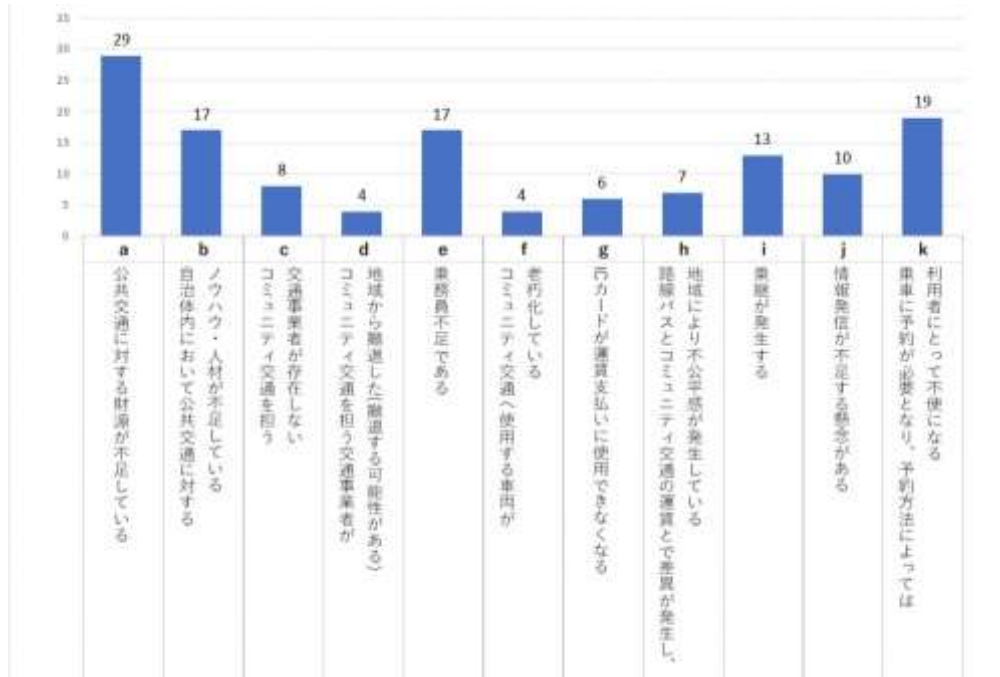
自市町村の政策の反映しづらさ

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

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 2-34 路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題 (※再掲)

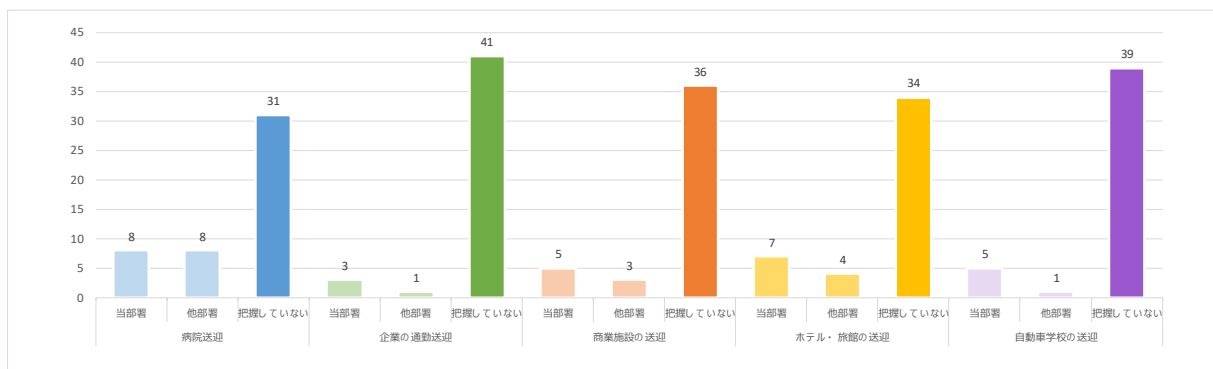


図 2-35 民間送迎サービスの実態把握状況

Keywords

財源不足

担い手（乗務員）不足

ノウハウ・人材不足

民間送迎サービスの実態の把握