

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

提出日:令和 年 月 日

協議会開催日:令和3年1月29日

協議会名:熊本県地域公共交通協議会

評価対象事業名:地域公共交通調査事業(計画策定事業(地域公共交通協働トライアル推進事業))

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <p>(1)「県全体の幹線公共交通ネットワークの提示」に必要な情報の把握・整理</p> <p>(2)「コミュニティ交通の充実に向けたロードマップの提示」に必要な情報の把握・整理</p> <p>(3)地域公共交通計画(案)のとりまとめ</p> <p>(4)協議会開催</p> <p>【結果概要】</p> <p>(1)生活機能施設の集積状況や公共交通の乗降者数等を基にした”拠点”の設定、鉄軌道・バス路線等を骨格とする”幹線公共交通ネットワーク”の設定により、本県における幹線公共交通ネットワークの考え方を示した。</p> <p>(2)市町村アンケート結果等を基に、コミュニティ交通施策に係る課題・隘路を把握し、それを基にした施策の方向性を定め、コミュニティ交通の充実に向けた指針を示した。</p> <p>(3)(1)、(2)を踏まえ、計画(案)をとりまとめた。</p> <p>(4)地域ブロック部会を8回(2回×4地域)、本体協議会を2回開催し、関係者との合意形成を行った。</p>	<p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p>	<p>本県の地域公共交通は、「県民の移動ニーズの変化・多様化」、「移動ニーズに対応する輸送資源の逼迫」という対立する2つの現状に直面しており、その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。そのためには、「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、交通事業者等の関係者が共有し、適切な役割分担の下、取組を進めていくため、計画の基本的な方針及び目標を次のとおり定め、その達成に向けた施策・事業を実施する。</p> <p>【計画の基本的な方針】</p> <p>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～</p> <p>【計画の目標】</p> <p>(1)持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築</p> <p>(2)輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実</p>

熊本県地域公共交通協議会

事業名: 令和2年度地域公共交通調査事業
(計画策定事業(地域公共交通協働トライアル推進事業))

調査事業の概要

【調査事業を行うエリアの概要】

調査エリア: 熊本県全域

九州の中央部に位置し、総面積は約7,409km²。県土の約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、西部は有明海・八代海に面し、外洋の東シナ海に続いている。

45市町村で構成され、総人口は約174万人。うち4割以上の約74万人が熊本市に集中している一方で、半数以上の市町村が過疎地域に指定されている。県全体の人口は、平成10年を境に減少局面に突入している。

【調査事業の主な内容】

①「県全体の幹線公共交通ネットワークの提示」に必要な情報の把握・整理

- ↳ 国勢調査・モバイル空間統計データの整理
- ↳ 路線バス、鉄道の利用状況(交通事業者提供データ)の整理
- ↳ 市町村アンケートの実施・結果の整理
- ↳ “拠点”の設定、“幹線公共交通ネットワーク”の設定

②「コミュニティ交通の充実に向けたロードマップの提示」に必要な情報の把握・整理

- ↳ 多様な手段によるコミュニティ交通の情報収集・整理
- ↳ コミュニティ交通施策の検討手順、ポイント等の整理
- ↳ 市町村アンケートの実施・結果の整理
- ↳ “コミュニティ交通の充実に向けた指針”の設定

③地域公共交通計画(案)のとりまとめ

④協議会開催(本体協議会2回、地域ブロック部会8回開催)

- ↳ 計画骨子の取りまとめ
(本体協議会: 11月13日、地域ブロック部会: 10月28日～11月10日)
- ↳ 計画素案の取りまとめ
(本体協議会: 1月29日、地域ブロック部会: 1月18日～1月26日)

基礎データ

人口: 173.6万人 (令和2年10月1日現在)

面積: 7,409.46平方キロメートル

過疎地域等指定: 過疎27市町村(「みなし過疎」、「一部過疎」含む)、
山村24市町村(「一部山村」含む)、
離島2市(一部離島)、半島5市町(「一部半島」含む)

高齢化率: 31.6% (令和2年10月1日現在)

協議会開催数: 協議会4回、地域ブロック部会8回
(年間開催予定数(書面協議含む))

調査前の地域交通状況(Before)

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(熊本市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

調査後の地域交通計画(After)

調査で明らかになった「県民の移動ニーズの変化・多様化」、「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つの現状に直面する中で、県内各地域の実情に応じた公共交通網を維持・確保していくためには、「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。この認識を県、市町村、交通事業者等の関係者が共有し、適切な役割分担の下、取組を進めていくため、次のとおり計画の基本的な方針、計画の目標、目標を達成するための施策・事業を定めるとともに、別紙のとおり「本県における幹線公共交通ネットワークの考え方」と「コミュニティ交通の充実に向けた指針」を示す。

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

目標①
持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

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

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
- 共同経営による“あるべきバス路線網”の構築
- 鉄道ネットワークの整備と持続可能性の向上
- 交通モード間の連絡性の強化
- 地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入

熊本県地域公共交通協議会（別紙）

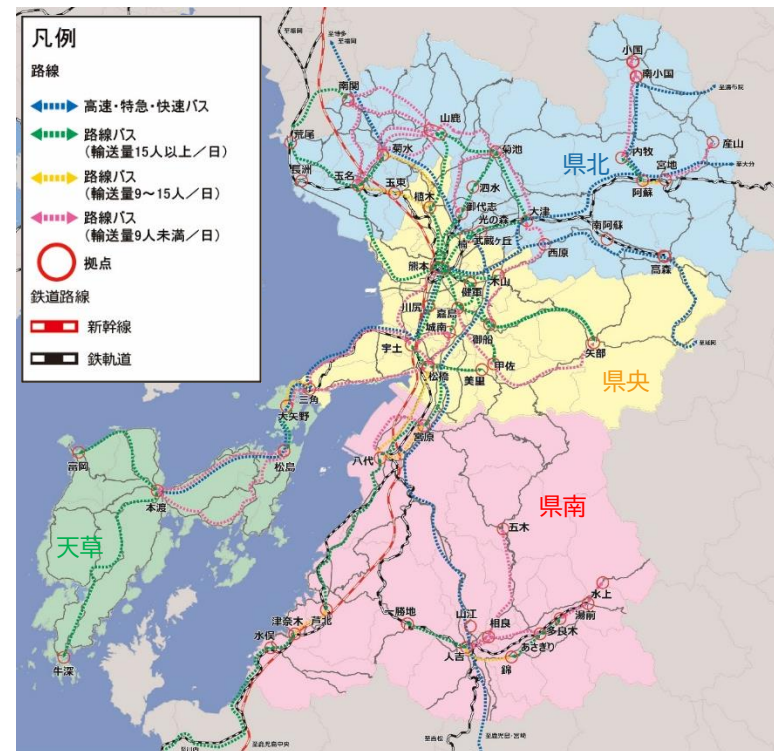
本県における幹線公共交通ネットワークの考え方

【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、県や沿線市町村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。）	
② 高速・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。 （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。）	
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※	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。
		9～15人	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】

施策の“実施主体”

市町村

連携

施策の“担い手”

タクシー事業者等

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