

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