

現行計画(R3～R7年度)の「目標を達成するための施策・事業」の評価

- ◆現行計画においては、①持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築及び②輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実を目標として掲げ、各種の施策・事業を実施。
- ◆その結果、以下のとおり、被災鉄道の復旧や新制度を活用したコミュニティ交通の導入等については一定の進展が見られるものの、ダウンサイジングの徹底、共同経営における資源の共有化等の面で課題が残っている。また、計画の指標のうち、特にコミュニティ交通の利用者数の増加等については伸び悩んでおり、運転士不足等による路線廃止・減便や交通渋滞の深刻化等の状況変化と相まって、公共交通に対する県民満足度の低下がみられる。
- ◆これらを踏まえ、次期計画においては、地域の移動手段の確保やコミュニティ交通を含む公共交通の利用促進、渋滞対策等の観点から、運転士等の資源の確保や最適化による供給力及び利便性の向上等に積極的に取り組む必要性を打ち出す必要あり。

目標を達成するための施策・事業			施策・事業の評価	不足する視点	課題
計画の目標①	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	<ul style="list-style-type: none"><li>・幹線の維持確保は概ね実施。一部路線では、事業者による再編が先行。</li><li>・複数市町村による広域的な移動手段の確保、ダウンサイジングについては一部の自治体での実施にとどまる。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・TSMC等の進出等、県内経済の活性化に伴う交通渋滞の深刻化に歯止めをかけるため、幹線のサービス水準の設定とその上げが必要。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓幹線交通のサービス水準の設定とそれを満たすための資源の確保</li><li>✓広域での検討や、路線再編を議論するための協議体の設置、ダウンサイジングへのさらなる支援策の創設</li></ul>
		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	<ul style="list-style-type: none"><li>・共同経営計画に基づき、重複区間の最適化や熊本市中心部における均一運賃、異なる事業者のバスで利用できる共通定期券を導入。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・運転士不足等、業界全体に共通する課題を抱える中で、資源（人材、車両等）を共有化する取組みが不足。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓人材確保に向けた処遇改善等の支援</li><li>✓官民連携による持続可能な運営主体の構築・資源の最適化</li></ul>
		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			
計画の目標②	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	<ul style="list-style-type: none"><li>・被災鉄道の復旧・復興へ確実に進捗しているほか、空港アクセス鉄道の整備方針が決定。</li><li>・肥薩おれんじ鉄道の利活用促進に向けた協議会を立ち上げ、将来に向けた検討が進捗。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・近年の燃料価格の高騰等を踏まえた将来にわたって持続可能な維持・運営のあり方にかかる検討が必要。</li><li>・運転士不足の深刻化に起因して、地元住民の日常利用の促進に向けた取組みが不足。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓鉄道事業の再構築のためのさらなる検討</li><li>✓肥薩線復興AP推進会議等での議論を通じたマイルール意識の醸成や利活用の推進、鉄道を軸とした地域公共交通網の整備</li><li>✓災害からの復旧・復興の推進</li></ul>
		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	<ul style="list-style-type: none"><li>・鉄道駅からの二次交通の整備にかかる議論に着手。</li><li>・GTFS-JPの整備・更新、九州MaaSを通じたモード間運賃の導入が実現。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・複数モード間での共創に向けた協議の場や機会が不足。</li><li>・コミュニティ交通のデータ整備やモード相互間のデータ連携が不足。</li><li>・MaaSを活用した取組みが不足。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓コミュニティ交通のデータの充実</li><li>✓九州MaaSを活用したモード間での共創やサービス創出等の推進</li></ul>
		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	<ul style="list-style-type: none"><li>・県ではR4にコミュニティ交通への補助制度を創設し、地域の実情に応じた運行形態の効率化を推進。</li><li>・ダウンサイジング及び広域や他分野共創による取組みが実施されている一方、議論が進んでいない地域あり。</li><li>・自転車シェアリングが熊本市を中心に展開。</li><li>・AIオンデマンド交通の導入やライドシェアの検討が進むなど、新技術・新制度活用によるコミュニティ交通の充実は進捗。</li><li>・R5より市町村の新任担当者向けの研修会を実施し、研修機会を拡充。</li><li>・R7に新たに熊本県広域連携支援事業交付金を創設し、市町村による移動手段確保の取組みを支援。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・行政のコミュニティ交通の運営には、交通事業者が持つ安全・効率性の高い運営スキルが求められるが、特にコミュニティ交通にかかる議論が進んでいない地域を中心として、市町村の人材やノウハウが不足。</li><li>・コミュニティ交通の利便性（便数、運行方法等）に関し、住民目線でのサービス水準の向上に向けた取組みが不足。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>✓コミュニティ交通の導入や運営にかかるノウハウの蓄積や、その検討を主導する市町村の担当職員に対するさらなる支援</li><li>✓コミュニティ交通の利便性向上につながる補助制度の再構築</li><li>✓官民連携による持続可能な運営主体の構築・資源の最適化（再掲）</li></ul>
		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			

◆計画策定時(R3.3月～)以降の公共交通を取り巻く状況の変化： 都市圏の渋滞問題、運転士不足の加速、路線の廃止・減便による地域の移動手段の減少、被災鉄道の復旧の促進、ライドシェア制度の確立・・・etc.