

第1回 輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム会議

次 第

日時 令和8年2月20日（金）午後4時00分～
場所 県庁防災センター201会議室
（オンライン併用）

1 開 会

2 議 題

- （1）国の交通空白解消の取組み、P T設置の背景、地域公共交通計画素案の概要について
- （2）地域公共交通の現状及び課題について（天草市、芦北町）
- （3）意見交換

3 その他

4 閉 会

第1回 輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム会議 出席者名簿

日時：令和8年2月20日（金）午後4時00分～

場所：県庁防災センター201会議室

●PTメンバー

区分	No.	団体名		出席者		備考
				職名	氏名	
熊本県	1	交通政策・統計局交通政策課		課長	牧野 記大	
	2	健康福祉部健康福祉政策課		課長	入田 秀喜	
	3	観光文化部観光振興課		課長	浦本 雄介	
	4	教育庁教育政策課		課長	岸良 優太	
参加を希望する市町村	5	熊本市	公共交通推進課	主幹	松竹 類	
	6			技師	樺木 美紀	
	7		地域交通支援課	主任主事	長井 宏史	
	8	荒尾市総合政策課		課長補佐	林田 真司	
	9			主事	村本 京香	
	10	天草市地域政策課		課長補佐	津崎 龍也	発表者
	11			主査	二ノ宮 大地	
	12	菊池市地域振興課		課長補佐	園田 昭博	
	13	西原村総合政策課		審議員	竹本 圭佑	
	14	五木村総務課		課長補佐	簗田 奈々	

●オブザーバー

区分	No.	団体名		出席者		備考
				職名	氏名	
広域本部・地域振興局	1	県央広域本部	総務課	参事	満田 敬子	
	2		振興課	参事	徳永 喬久	
	3	宇城地域振興局		局長	永野 茂	
	4			次長	浦津 栄一	
	5		総務振興課	課長	高山 慎太郎	
	6	県北広域本部	振興課	主幹	吉田 智之	
	7			参事	藤本 裕太郎	
	8	玉名地域振興局	総務振興課	参事	沼尻 翔	
	9	鹿本地域振興局	総務振興課	参事	北原 秀志	
	10	阿蘇地域振興局	総務振興課	主幹	細山田 寿男	
	11	県南広域本部	振興課	主幹	吉田 真理子	
	12	芦北地域振興局	総務振興課	主事	有馬 師音	
	13	球磨地域振興局		次長	畑中 利徳	
	14			課長	立山 亮	
	15			主幹	佐藤 弘康	
	16			主事	日高 亜里紗	
	17	天草広域本部	振興課	主幹	中山 淳嗣	

●その他関係機関

区分	No.	団体名		出席者		備考
				職名	氏名	
国	1	国土交通省九州運輸局交通企画課		課長	小堀 まろり	
	2	国土交通省九州運輸局熊本運輸支局		首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	椎葉 幸博	
市町村	3	芦北町企画財政課		係長	鶴田 裕之	発表者

●事務局

団体名	No.	出席者	
		職名	氏名
熊本県交通政策課	1	課長補佐	松田 英生
	2	課長補佐	崎田 雄一郎
	3	主事	小林 理久

輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム 第1回会議 【説明資料】

令和8年2月20日(金)

熊本県 企画振興部 交通政策・統計局 交通政策課

I 地域公共交通の現状

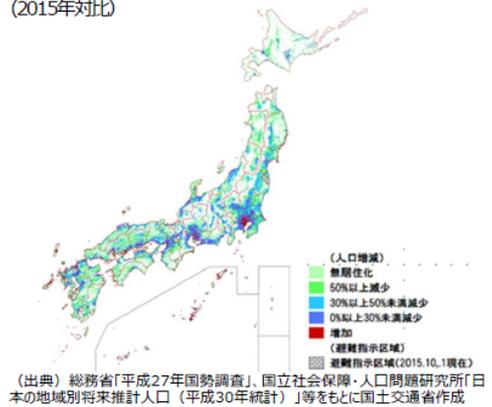
II 国の政策動向と今後の対応の方向性

III 本プロジェクトチームの位置づけと進め方

- ◆ 人口減少や高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ、移動手段の確保に対する不安が高まっている。
- ◆ その一方、乗合バス・鉄軌道路線の減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、全国各地で「交通空白」が発生するなど、公共交通の確保は危機的な状況。

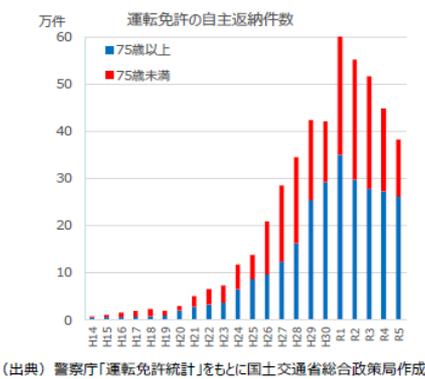
将来の人口増減状況

・2050年には全国の約半数の地域で人口が**50%以上減少** (2015年対比)



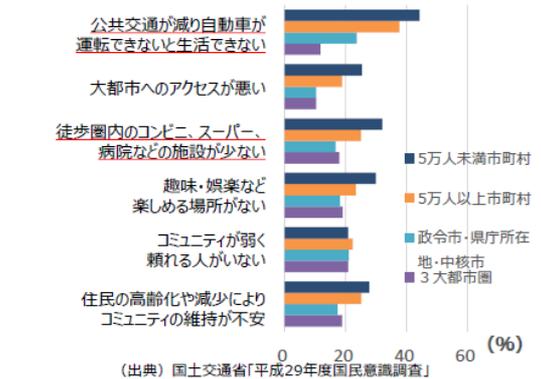
運転免許返納数の推移

・運転免許の返納が進展しており、令和5年度においては、年間**約40万件**返納された。



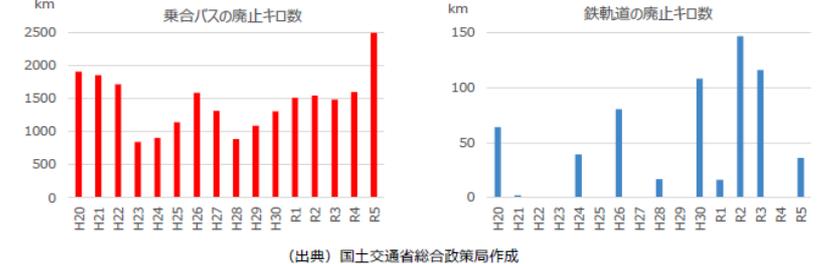
居住地域に対する不安（地域別）

・公共交通が減り自動車が運転できないと生活できない： **約40%**
 ・徒歩圏内のコンビニ、スーパー、病院などの施設が少ない： **約30%**



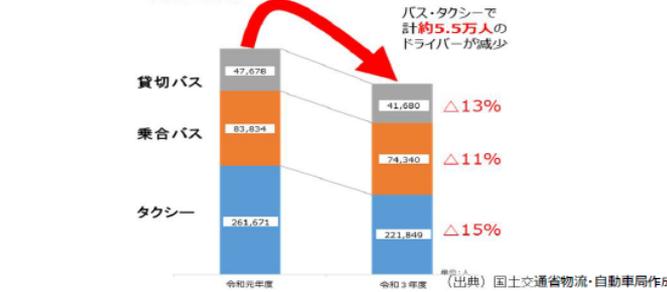
路線廃止の状況

・乗合バス：計**23,193km**の路線が**廃止** (2008年度→2023年度)
 ・鉄軌道：計**625.1km**、**18**の路線が**廃止** (2008年度→2023年度)



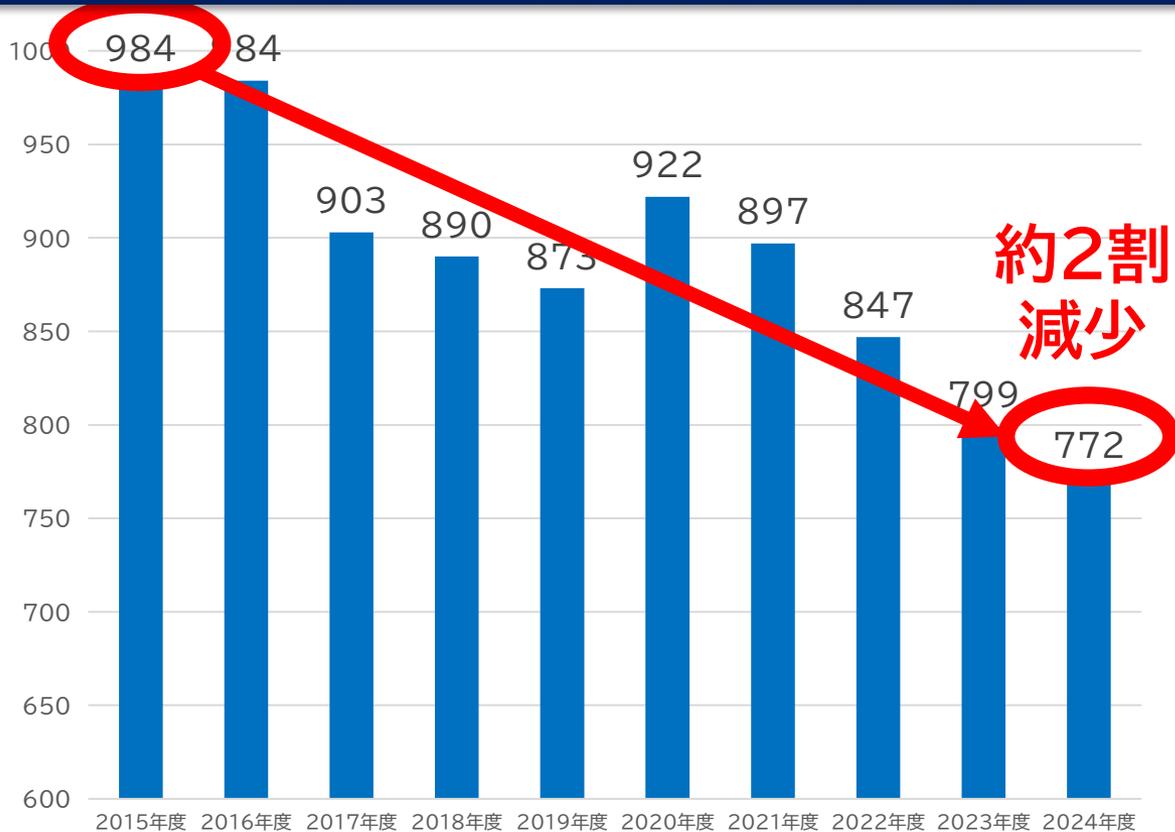
ドライバー数の状況

・乗合バス：約**11%**減少 (2019年度→2021年度)
 ・タクシー：約**15%**減少 (2019年度→2021年度)



- ◆ 県内の路線バスに従事する運転士がこの10年間で212人減少しており、路線の廃止や減便が相次ぎ、地域住民の移動手段の確保が課題に。
- ◆ また、県内においても移動手段を必要とする人々が公共交通を利用できない「交通空白」が発生。

県内の路線バスに従事する運転士数の推移



県内の「交通空白」の状況

25
／45市町村

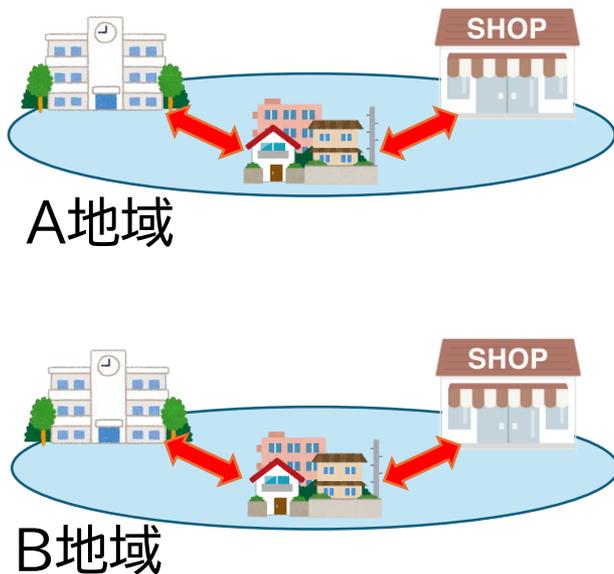
51
箇所

令和6年度 国土交通省調査

公共施設や商業施設等の統合・集約による移動需要の増大

◆ 上記のとおり、公共交通の担い手不足による供給制約が強まる一方、医療や福祉、教育や買い物等、生活に不可欠な分野のサービスの持続性の確保のため、公共施設や商業施設等の統合・集約が急速に進展し、移動需要は増大。

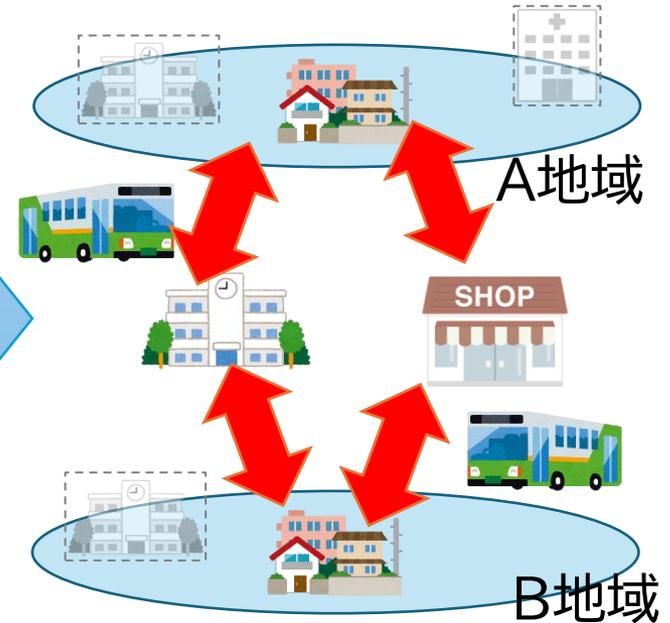
現状



それぞれの地域に公共施設や商業施設等が立地

人口減少を踏まえた統合・集約

今後



統合された公共施設等を利用するために**広域的な移動が必要に**

国土交通省「交通空白」解消本部の設置

- ◆ 国土交通省においては、全国各地でタクシーや乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通省「交通空白」解消本部を設置。
- ◆ 当該本部のもと、自治体や交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組みを進めている。

国土交通省「交通空白」解消本部

目的

- **地域の足対策**
全国の自治体において、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等（以下、タクシー等という）を地域住民が利用できる状態を目指す。
- **観光の足対策**
主要交通結節点（主要駅、空港等）において、タクシー等を来訪者が利用できる状態を目指す。

構成員

- 本部長** 国土交通大臣
- 本部長代行** 副大臣及び大臣政務官
- 副本部長** 事務次官、技監及び国土交通審議官
- 本部員** 官房長、公共交通政策審議官、鉄道局長、物流・自動車局長、海事局長、港湾局長、航空局長、観光庁長官、地方運輸局長等
- ※事務局：総合政策局 公共交通政策部門、物流・自動車局及び観光庁

取組事項とスケジュール

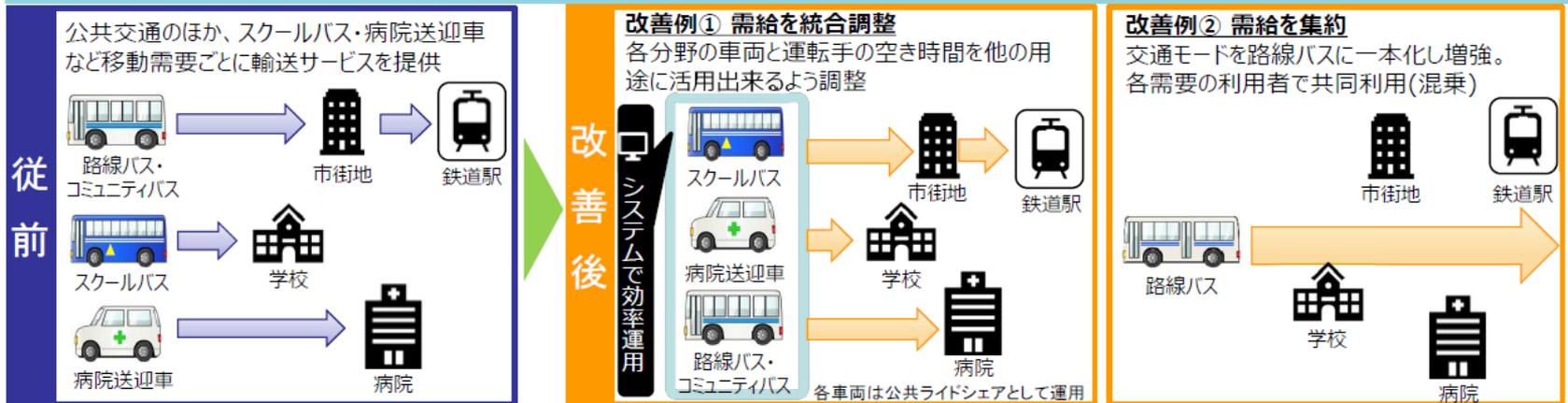
- ①日本版/公共ライドシェアの取組が遅れている自治体（約600※）への伴走支援 → 約600自治体においてタクシー等を利用可能に
※日本版/公共ライドシェアを実施済み/実施に向けて準備中の約1100自治体を除く自治体
- ②主要交通結節点（約700）の2次交通アクセス向上支援 → 約700交通結節点においてタクシー等を利用可能に
- R6.9 特に先行的に解決する必要性が高い自治体や交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施/準備されていることを目指す→公表
R6.12 上記以外の自治体・交通結節点において、「交通空白」解消に向けた方策が実施/準備されていることを目指す →公表
- ③「日本版ライドシェア」や「公共ライドシェア」のバージョンアップと全国普及
- R6.9 バージョンアップ 第1弾のとりまとめ（天候・大規模イベント等への対応等）
R6.12 バージョンアップ 第2弾のとりまとめ（新たなダイナミックプライシングなどの運賃料金の多様化等）

※解消本部に課長級の幹事会を設置し（毎月開催）、定期的に報告・議論

交通と医療・福祉・教育等他分野連携による地域輸送資源のフル活用

- ◆ 令和7年12月に開催された同本部において、公共交通の担い手不足による供給制約が強まる一方で、生活に不可欠なサービスを提供する施設の統合・集約が進み、移動需要が増大していることを踏まえ、交通と医療・福祉・教育等の分野の連携を強化し、地域の輸送資源をフル活用する方向性が示された。

「地域輸送資源のフル活用」のイメージ



「地域輸送資源のフル活用」を進めるための支援措置

○ 新たな制度的枠組みの構築

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会「とりまとめ」(R7.12.16)

『バス・タクシー・公共ライドシェアに係る「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じる』

○ 先進的プロジェクト等に対する支援

- ・ 「交通空白」解消パイロット・プロジェクト
- ・ 地域交通DX「COMmmONS」



⇒先進的なプロジェクト等に対し、**国の積極的な関与により実現を後押し**



本省
において

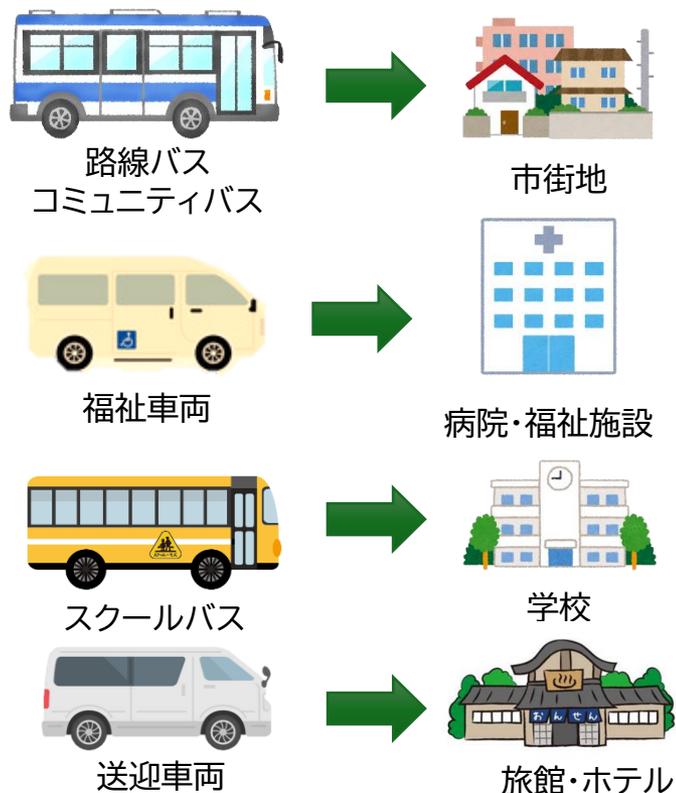
厚生労働省・文部科学省・スポーツ庁等と連携し、取組や課題を共有しつつ、政府全体から現場まで各階層にわたる他分野連携を促進。

運輸局
において

自治体の庁内連携も含めた地域における他分野連携を促進し、好事例となる事業の創出により地域の困りごとの解決に向けて伴走支援。

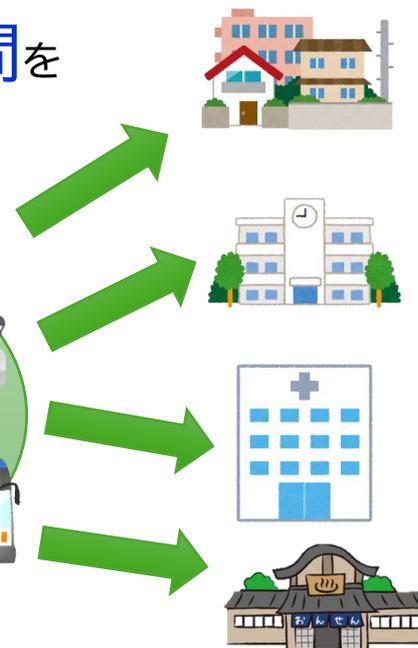
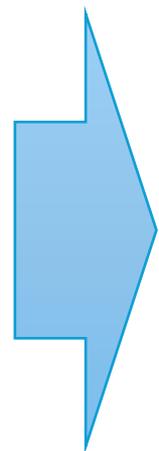
- ◆ 具体的には、これまで公共交通のほか、スクールバス・病院送迎車など、それぞれの移動需要ごとに輸送サービスが提供されていたものを、各分野の車両と運転手の空き時間を他の用途に活用できるように調整することや、交通モードを路線バスに一本化のうえ増強し、各需要の利用者で共同利用(混乗)することにより、住民の移動手段の確保や地域の暮らしの安定化を目指す。

現状



今後

各分野の車両と
運転士の空き時間を
他の用途に活用
できるように調整



住民の移動手段を確保、地域の暮らしを安定

【参考】国土交通省の取組みの方向性と予算措置

交通政策審議会地域公共交通部会 とりまとめ(案)

 国土交通省

「交通空白」の解消に向けた制度的枠組みの構築～関係者の連携・協働(モビリティ・パートナーシップ)の推進～

とりまとめ(案)の内容

1. 共同化・協業化の推進

- 担い手不足をはじめ供給面の制約から地域旅客運送サービスの提供に課題が生じている状況に対応するためには、交通事業者、交通事業者以外の関係者(施設送迎)、地方公共団体の共同化・協業化を進めていくことが必要。
- 「交通空白」等について、地域の輸送資源をフル活用して解消するため、運転者等の担い手や車両等に関して、地方公共団体が司令塔役として主体性を発揮して交通事業者間や施設送迎サービスの提供者等から協力を得る等、地域の関係者が連携してその実情に応じた適切な形態による運送サービスの提供を図る事業を、地域交通法の地域公共交通特定事業として新たに創設し、手続の特例、事業の計画的な実施義務を措置するなど制度的な対応を講じるべきである。
- 航路事業において、船舶の法定検査期間中の運休・減便回避のため、他の事業者から代替運航や船舶の貸渡しの協力を得て運航を確保を図る事業を、地域交通法の地域公共特定事業として新たに創設するなどの制度的な対応を講じるべきである。
- これに加え、共同化・協業化に係る体制整備や設備投資のため財政投融資も含めた財政上の支援により、これらの取組を強力に推進すべきである。

2. 地方公共団体を支援する外部組織の活用

- 地方公共団体が地域交通施策に取り組む上で、人員やノウハウの不足が大きな課題となっている。
- 関係者の連携・調整を図りながら地域交通施策の推進に貢献する外部組織「連携促進団体(仮称)」が、地方公共団体を補完する存在として役割を果たせるよう、法定協議会への参加や地域公共交通計画の検討・提案が行えるようにするなど、地域交通法において制度的な位置づけを規定すべきである。

3. 公共ライドシェアの実施主体

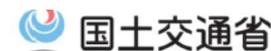
- 広域での輸送ニーズに対応するため、一部事務組合、広域連合、都道府県等も公共ライドシェアの実施主体に追加することを検討すべきである。

4. データの利活用

- データの外部への共有やアクセス範囲などのプロセスをガイドラインで明確化しつつ、地方公共団体が交通事業者等にデータ提供を求めることができることを明確化する。
- 地方公共団体等のルール遵守を前提に、交通事業者等が、その必要性・重要性に鑑み、地方公共団体からの求めに協力し、地方公共団体と交通事業者等の両者が緊密に連携して地域交通の持続可能性の確保に努めていくことが極めて重要である。
- こうした観点から、このデータ提供等の協力要請に関し、特にその必要性が高い一定の場合に限っては、地域交通法において、正当な理由がある場合を除き要請に応じることとすることを、規定することが望ましい。その際、事業経営や競争に関わる事項の取扱いに留意すべきである。

【参考】国土交通省の取組みの方向性と予算措置

令和7年度補正予算を活用した「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開



12月16日に成立した令和7年度補正予算を活用し、「交通空白」解消に向けた地域の移動手段の確保等に対する支援のほか、**共同化・協業化、デジタル技術を活用した高度サービスの実装（地域交通DX）、地方公共団体の体制整備**等を幅広く支援し、持続的な地域公共交通の確立を推進。

※「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの参加が要件※

1. 「交通空白」解消タイプ



- **全国に約2,500存在する「交通空白」解消**に目処をつけるため、公共ライドシェア・デマンド交通・乗合タクシー等の導入や、医療・福祉・教育等の他分野の関係者が連携して移動手段を支える仕組みの構築を**調査から実証運行までトータルで支援**
- 補助率：**500万円まで定額**、500万円を超える部分は**2 / 3（上限1億円）**
※東京23区および三大都市圏の政令指定都市（川崎・横浜・相模原・さいたま・千葉・名古屋・京都・大阪・堺・神戸）は1 / 3（定額無し）

2. 共同化・協業化促進タイプ

- **複数の地方公共団体や交通事業者、施設等への運送サービス提供者**による**地域旅客運送サービスの共同化・協業化等も通じた連携の取組**により、**共同で路線バス・乗合タクシー・公共ライドシェア等の運送を実施する事業を調査から実証運行までトータルで支援**

- 補助率：**1,000万円まで定額**、1,000万円を超える部分は**2 / 3（上限1億2,000万円）**



3. 地域交通DX推進タイプ



- 事業者・事業種の連携・協働により**複数のモビリティデータの統合及び活用**や**国の定める標準仕様に基づくシステム統合、標準業務モデルの導入**など、**デジタル技術を活用した高度サービスの実装**を支援
- 補助率：地方公共団体の規模に応じて**1 / 2～2 / 3（上限1億円）**
※人口10万人未満の自治体は500万円まで定額

4. モビリティ人材・組織育成タイプ

- 地方公共団体が行う「交通空白」を生み出さない**持続可能な地域交通を実現するための体制整備**に必要な、企画・立案や交通事業者・地元住民等の関係者との調整等を行う**団体や人材の育成**等を支援
- 補助率：**定額（上限3,000万円）**



次期熊本県地域公共交通計画(素案)

熊本県地域公共交通計画(素案)【概要版】

計画の位置付け



対象地域 熊本県全域
※県域をまたいで運行する鉄道、路線バス等については関連する県と連携。

計画期間 令和8年4月～令和13年3月(5年間)

将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿
～「くまもと新時代共創基本方針・総合戦略」との関係～

- ①こどもたちが笑顔で育つ熊本
- ②世界に開かれた活力あふれる熊本
- ③いつまでも続く豊かな熊本

目指す将来像

交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会

計画の目標 ～10年後「公共交通2倍」と「交通空白地ゼロ」を達成するサービス水準の実現～

①都市圏幹線

熊本市中心市街地から放射8方向への基幹公共交通軸(幹線8方面)を運行する、拠点間の1日当たり輸送量が150人以上(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人以上)の路線バスや鉄軌道

数値指標		目標(令和6年度比)	設定の考え方
都市圏幹線の運行水準	路線バス	実車(列車)走行キロ合計1.3倍以上	10年後の公共交通2倍に向け、方面ごとに現状維持～1.5倍のサービス水準
	鉄軌道		

②地域幹線

県内の拠点間を運行する、方面別の1日当たり輸送量が15人以上150人未満(鉄道の場合は輸送密度概ね2,000人未満)の路線バスや鉄道

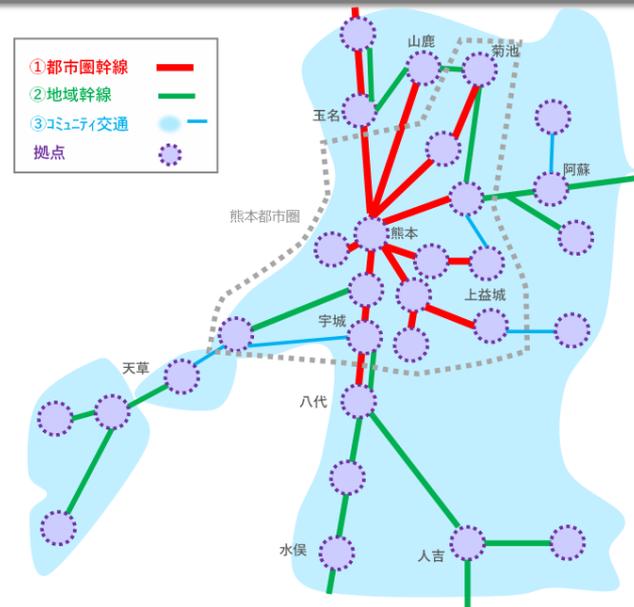
数値指標		目標(令和6年度比)	設定の考え方
地域幹線の運行水準	路線バス	実車(列車)走行キロ合計1.3倍以上	10年後の公共交通2倍に向け、方面ごとに1.3倍以上のサービス水準
	鉄道		

③コミュニティ交通

輸送量15人未満の路線をはじめとする、行政、地域、交通事業者等が連携の上、適切な車両サイズや交通モードで運行する有償運行

数値指標		目標	設定の考え方
コミュニティ交通の運行水準	路線定期運行	60分以内で公共交通にアクセス可能なサービス水準を確保	10年後の各市町村の「交通空白地の数:0」に向け、公共交通を利用して複数パターンでの移動が可能な運行内容・サービス水準
	区域運行		

都市圏幹線・地域幹線・コミュニティ交通のネットワーク イメージ



次期熊本県地域公共交通計画(素案)

計画の基本的な方針

① 県内の既存の交通資源の総点検と最高効率での活用の追求	<ul style="list-style-type: none"> ● 県内の活用可能な既存の車両等をすべて洗い出し、情報を整理する ● 目標の実現に向けて、事業者や業界の垣根を越えた資源の融通をはじめ、資源の最高効率での活用を追求する
② 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通基盤や人材、新技術等に対する投資を通じて「負のスパイラル」からの脱却を図り、既存の資源では不足する供給力の強化、さらなる利便性及び持続可能性の向上を図る
③ 上記の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記の取組みを戦略的に推進するための運営及び支援体制を整備する ● 上記の投資を安定的に実施するための財源確保の方策を検討する

目標達成のために実施する施策・事業

- 運転士、車両等の輸送資源の保有・運用状況の整理、データベース化
 - 各地域における路線別のサービス水準の設定・強化
 - 共同経営の深化(車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等)
 - 複数路線間・モード間におけるダウンサイジング、利便性向上の取組みへの支援
 - **分野間での共創の推進**
-
- 幹線バスの利便性向上/コミュニティ交通の導入・利便性向上に向けた公的支援
 - 南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進
 - JR肥薩線の復旧・復興の推進
 - JR豊肥本線の輸送力強化
 - 空港アクセス鉄道の整備の推進
 - 生活航路の維持・確保に向けた支援
 - 天草エアラインの安定的な運航に向けた支援
 - 都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進
 - 運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援
 - 自動運転技術や新たなモビリティサービスの導入に向けた検討
 - 「九州MaaS」のチケット造成及び県内の公共交通に係るデータ整備の推進
-
- 共同経営の深化(再掲)
 - 交通連合の創設に向けた検討
 - 市町村の交通施策への伴走支援、人材育成への支援
 - 交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究

計画の達成状況を評価する指標

数値指標	現状値 (令和6年度)	中間値 (令和10年度末)	目標値 (令和12年度末)
①公共交通の利用者数(※1)			
都市圏幹線	29,377千人	33,842千人	35,651千人
地域幹線	2,398千人	2,598千人	2,624千人
コミュニティ交通	6,486千人	6,551千人	6,594千人
②公共交通に従事する運転士数(※1)			
鉄軌道と路線バスの運転士数	914人	1,045人	1,095人
③公共交通に対する公的資金投入額(※2)			
鉄軌道・路線バス・コミュニティ交通への公的資金投入額	約71億円/年	約549億円/5年	
④県内路線における九州MaaSチケットの利用者数(販売数)			
九州MaaSチケットの利用者数	10,614枚	12,675枚	13,975枚
⑤公共交通に対する県民満足度			
公共交通に対する県民満足度	18.6%	24%	26%

KPI(5年後)

※1:JRの数値は数値目標に含めないが、自家用車から公共交通への転換を促すべく、連携して公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組む。
 ※2:交通弱者を含む全ての人々に開かれた公共交通網を構築していくためには、現状維持にとどまらず、目指すサービス水準での運行や適切な設備への投資を行っていくことが不可欠との認識の下、鉄軌道については各路線の鉄道事業再構築実施計画等に基づいた設備投資等を、路線バスについては当該水準を実現する場合に必要な運行経費及び車両増備に要する費用を、それぞれ試算し計上。また、目標値に含めていないが、空港アクセス鉄道の整備及びJR肥薩線の復旧にも取り組む。なお、上記の数値には国費を含んでおり、目標値の実現にあたっては既存の予算の組替えや新たな財源確保の方策等、様々な選択肢を排除せずに丁寧に議論し、調整を図っていく必要あり。

10年後の長期目標

▶公共交通：2倍

※熊本都市圏の公共交通分担率 2倍、
県内全域での公共交通利用者 2倍

▶各市町村が設定する交通空白地の数：0

- ◆ 計画の実行力を担保するため、毎年度、数値目標のモニタリング評価を実施。
- ◆ 各地域における施策・事業の効率的な展開を図るため、次期計画期間中に県の支援の下、各地域において 関係市町村、事業者、住民等で協議し、路線別のサービス水準を設定する想定。

※記載内容は今後の協議会等における議論や庁内調整により変更する可能性あり。

本県の令和8年度当初予算案における支援策

II-2-(5)-③ 地域公共交通の維持・確保

【次世代の育成】

予算額2億65百万円（2億53百万円）
地域公共交通計画推進事業[交通政策課]

- 県内の地域公共交通については、特に地方における移動手段の縮小が大きな課題となっている。一方で、都市圏においては渋滞問題が深刻化しており、自家用車から公共交通への転換が急務
- 「県地域公共交通計画」に基づき、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、運転士等の資源の確保・最適化による公共交通の利便性向上に取り組むことで、計画が描く将来像を実現する

<現状・課題>

- 地域公共交通については、人口減少等による需要面（利用者減少→収支悪化）及び供給面（運転士不足→路線廃止・減便）への影響が顕著
- 特に地方における移動手段の確保、都市部における渋滞問題は喫緊の課題となっている
- こうした状況を打破するために、次期「県地域公共交通計画」（R8～R12）を今年度中に策定予定
- 次期計画に基づく取り組みを推進することで持続可能な地域公共交通網を構築し、計画が描く将来像の実現につなげていく

計画が描く将来像

交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会の実現

<事業概要>

- 全体事業費：2億65百万円
- 事業内容
 - 新** (1) 地域公共交通サービス水準強化事業 20百万円
地域における交通モード毎のサービス水準設定等のための伴走支援
 - 新** (2) 地域交通再編・最適化推進事業
公共交通資源の現状を体系的に把握・可視化するために実施する実態調査及びその結果に基づくデータベースを構築 6百万円
 - 拡** (3) コミュニティ交通活性化総合交付金 2億40百万円
地域課題の解決に向けて新たなコミュニティ交通の取組みを検討・実施する市町村に対して重点的に配分
- 事業主体：(1) (2) 県、(3) 市町村
- 負担割合：(1) (2) 国1/2、県1/2、(3) 国1/2、県1/2、市町村1/2
- 事業期間：令和8年度～

<参考> 地域公共交通運転士不足対策事業

- 全体事業費：18百万円
- 事業内容：バス・鉄道運転士の確保・育成
- 負担割合：県10/10 **重点支援交付金**

福祉バスやスクールバス等への一般混乗など、既存の輸送サービスと連携した運行効率化の取組みについても重点的に支援する想定。

- ◆ 本プロジェクトチームでは、交通のみならず、健康福祉部、観光文化部、教育庁等、関係部局が連携し、分野横断的に地域の移動手段を確保・改善する取組みを進める。
- ◆ また、地域公共交通の課題解決に取り組む市町村等にも参加いただき、必要に応じてヒアリング等も行いつつ、課題解決を図る。

輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム (課題解決に取り組む市町村等も参加)

交通

健康
福祉

教育

観光

部局横断で連携し、地域の交通課題の解決を推進

天草版地方創生の実現に向けた公共交通の再編

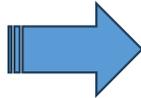
- ・本市の主要な公共交通機関である路線バスは、利用者の減少による減便・廃止が進み、利便性が低下している。また、市内全域に高齢化の高い地域や交通不便地域が分布しており、今後、高齢化の更なる進展により、免許返納者などの移動困難者の増加が予想される。
- ・本市では、市民及び来訪者の移動の利便性向上を図り、交通空白だけでなく地域全体の公共交通の再編に取り組むことで、誰もが行きたいところに円滑に移動できる交通網を整備し、交流人口の増加による地域経済の活性化を目指している。

天草市交通再編

路線バスの再編

路線バス 23路線
(うち国庫補助路線:2路線)
便数は多い路線で14便、少ない路線は1便しかない。
便数が少ないことにより利便性が悪く、さらに利用者が減る悪循環

地域間路線(幹線)に集約し、
利便性の高いダイヤに増便

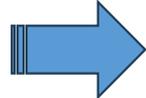


地域間の移動利便性向上
路線バス 9路線
1時間に1便程度

コミュニティ交通の導入

交通空白 1か所
交通不便地域(※)81か所
※本市基準によりバス停から
1km以上離れた集落

A I オンデマンド乗合
タクシー等の導入



地域内の移動利便性向上
自宅から目的地までドアto
ドアで小回りの利く移動
手段を確保

モニタリング事業

再編へ向けた関係者会議
(交通事業者・地域・行政)

調査業務 → 外部人材を活用
専門的な知見が必要
乗降データ(ODデータ)分析
シミュレーション、ルート検証
移動実態の把握、モードの検討

他の交通モードとの整理

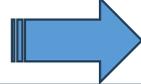
スクールバス、福祉バス、
病院バス等の連携・統合

	R7	R8	R9	R10	R11
路線バス再編					
コミュニティ交通導入(2地域)					
コミュニティ交通導入(3地域)					
コミュニティ交通導入(2地域)					
利用促進・運行見直し					

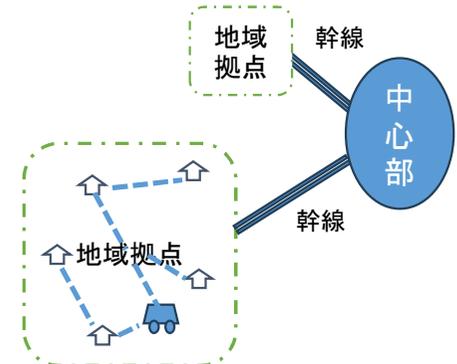
来訪者の利便性向上(観光の足)

市内には崎津集落(世界遺産)などの
観光資源があり、ぐるっと周遊バス
(観光バス)を運行しているものの、
公共交通では移動が不便

地域通貨と連携したキャッシュレスの導入
経路検索・モード間の予約アプリの導入



インバウンドにも対応した
移動環境を整備



天草市の概要

【基本情報】

近隣の2市8町が合併し、平成18年3月27日に誕生した天草市は、熊本県南西部に位置し、天草上島と天草下島及び御所浦島などで構成し、面積は、683.82平方キロメートル（うち山林の割合は、約67.5%）で、県内最大の総面積を誇ります。

産業は、温暖な気候を活かした農業や、豊かな水産資源を活かした漁業を主としています。

令和7年12月の住民基本台帳人口は70,451人、世帯数は35,740世帯、高齢（65歳以上）は30,554人で高齢化率は約43.4%となっています。

（合併時：99,331人、38,438世帯）

東シナ海・有明海・八代海の3つの海に囲まれ、雲仙天草国立公園に代表される自然景観や野生イルカが生息する（イルカウォッチング）、南蛮文化やキリシタンの歴史（崎津集落の世界文化遺産登録）など観光資源にも恵まれています。



天草市の交通資源

陸上交通

路線バス

23路線（国庫補助路線：2路線）

都市間バス

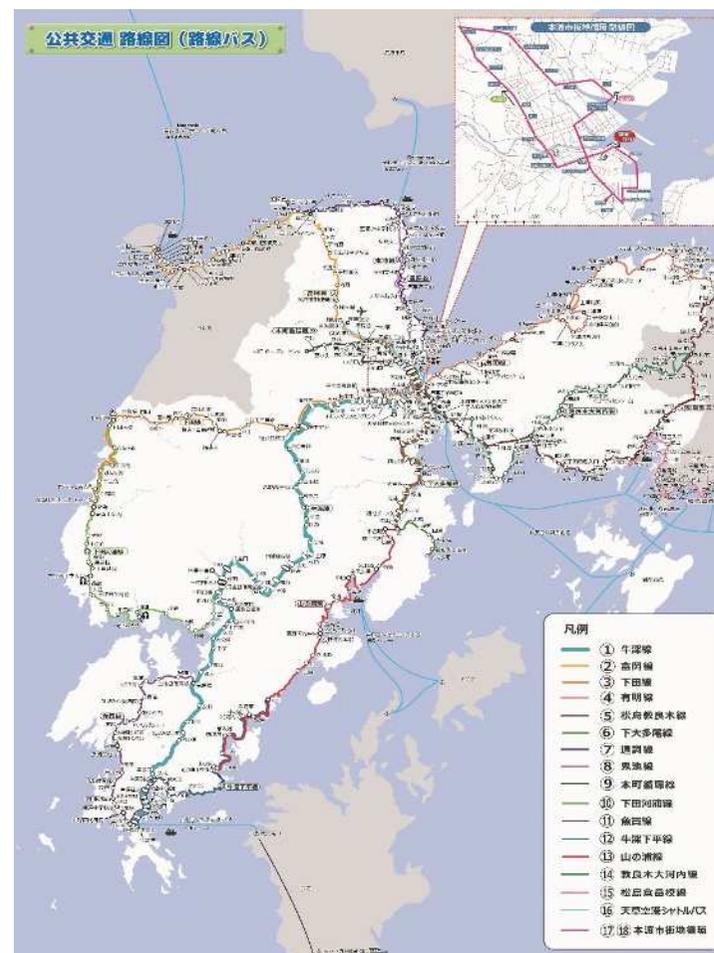
天草ー熊本間（快速あまくさ号）
天草ー阿蘇くまもと空港（あまぼ）

コミュニティ交通

本渡市街地循環バス（のってみゆうかー）
デマンド型乗合タクシー
AIオンデマンド乗合タクシー
御所浦乗合自動車
スクールバスの一般混乗

その他

出水駅蔵之元港間シャトルバス
※天草市2/3、出水地域1/3負担にて共同運行
スクールバス、スクールボート、福祉バス、病院バス



天草市の交通資源

鹿児島県、長崎県を結ぶ航路（広域航路）は、3航路。

離島である御所浦町を結ぶ航路（離島航路）は、4航路（R8.1現在。一部運休）

航路	便数	就航船
蔵之元（鹿児島県）～牛深	18便／日	第二天長丸
口之津（長崎県）～鬼池	13便／平日	フェリーあまくさII
	15便／休日	フェリーくちのつ
天草～長島（鹿児島県）	10便／日	ロザリオ・カーム

航路	便数	就航船
御所浦～棚底～大道	10便／日	フェリーごしょうら
本渡～御所浦	10便／日	第八栄久丸
		しーがる3
御所浦～水俣	6便／日	海上タクシー
棚底～御所浦～三角	4便／日	ハリゅう丸

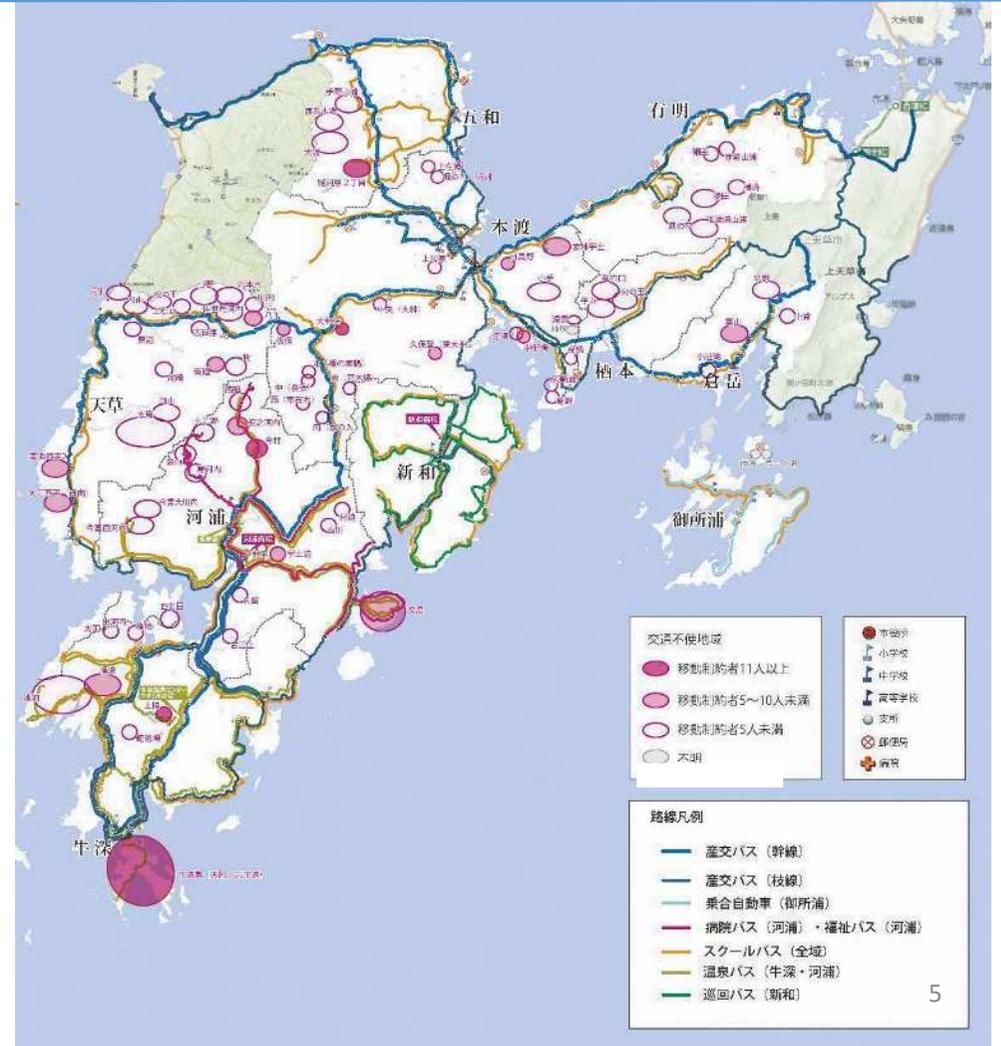
阿蘇くまもと空港、福岡空港、大阪（伊丹）空港）を結ぶ航空路線は、3路線が運航

航空路線	便数	就航機
天草～福岡	6便／日	ATR42-600 (みぞか号)
天草～熊本	2便／日	
熊本～大阪（伊丹）	2便／日	



交通不便地域の分布図（交通資源との重ね合わせ）

- ・ 交通不便地域は、最寄りのバス停から概ね1 km以上離れたところにある集落（市独自基準）。市内に81か所（R 4時点）
- ・ これまで買い物や通院を徒歩や自動車で行ってきた方が、近隣の商店や医院の廃業の影響から、今後、遠方までの移動手段が必要となり、移動困難者になるケースが考えられる。
- ・ 交通不便地域の区長アンケートや民生委員アンケートの結果からも、市内全域に移動困難者が広く分布している状況。



令和7年度以降の公共交通施策について

天草市地域公共交通計画に基づく施策を着実に進めていくとともに、市長マニフェストに基づき、公共交通の再編にも抜本的に取り組んでいく。

<マニフェスト（抜粋）>

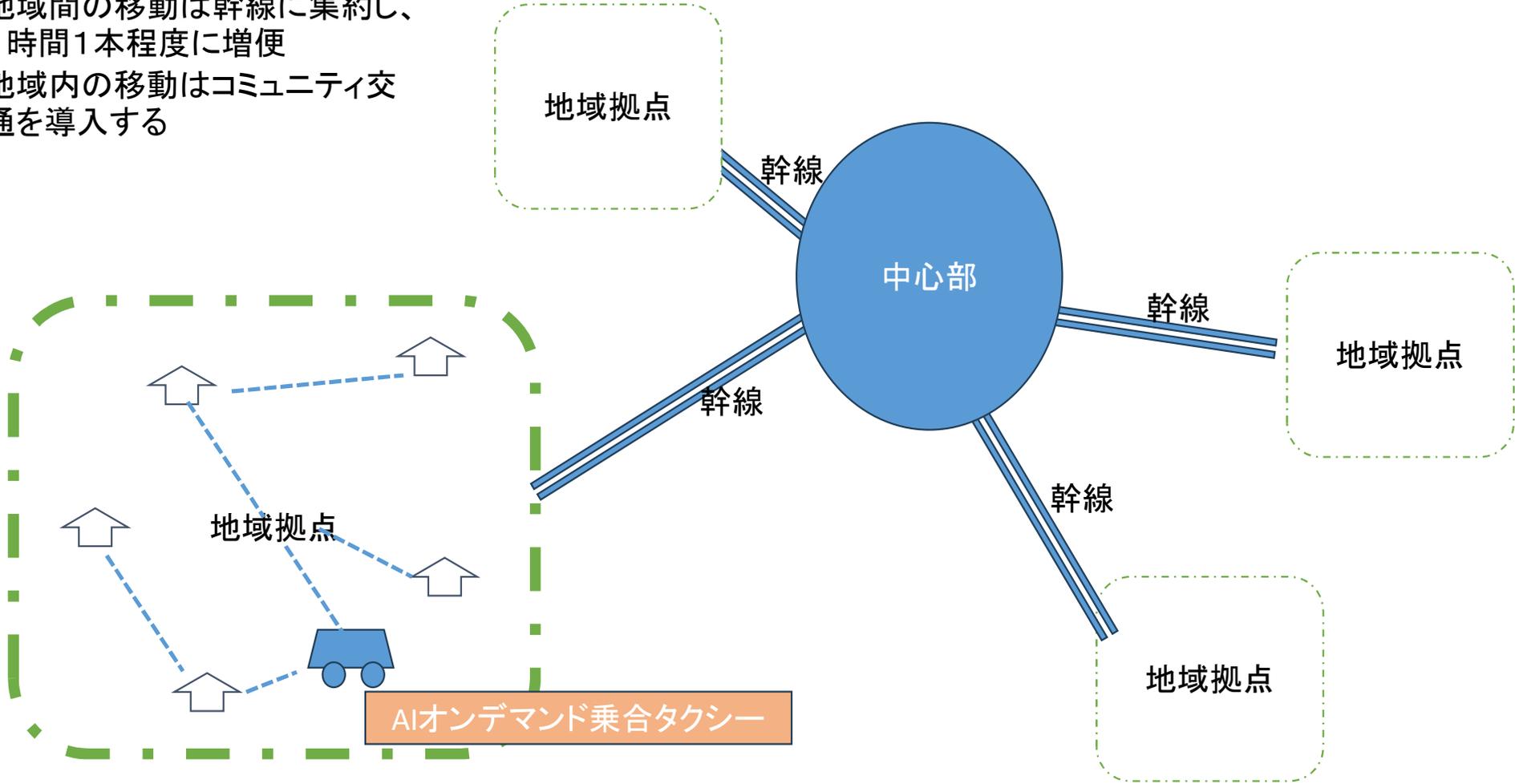
つながるチカラでまちづくり～天草版地方創生への挑戦～

「誰もが、住み慣れた地域で、安心感をもって快適な生活を送ることができる。」人口減少社会にあっても、そのような暮らしの環境をしっかりと整えることがまずは重要です。市民の皆さまが、慣れ親しんだ地域で安心安全な毎日を過ごすことができるよう、介護や障がい、子育てなど、様々な悩みをまるごと受け止め、迅速・柔軟に対応できる相談支援体制を構築するとともに、**公共交通の再編等により、移動や買い物、医療に関する困りごとの解消に向けた取組を進めます。**（以下一部省略）

- (1) 市内各地の地域内・地域間の移動の利便性の向上を目指し公共交通を再編（路線バス、AI乗合タクシー、ライドシェアの活用等）**

交通再編イメージ

地域間の移動は幹線に集約し、
1時間1本程度に増便
地域内の移動はコミュニティ交
通を導入する



AIオンデマンド乗合タクシー

運行エリア	栖本地域・新和地域
事業区分	4条乗合許可
利用対象	制限なし（事前登録制）
運行形態	区域運行
使用車両	栖本地域：セダン型タクシー（5人乗り）1台 新和地域：ワゴン車（10人乗り）2台
導入システム	予約配車システム
利用料金	エリア運賃
運行日	平日（土日祝日、年末年始を除く）
運行時間	午前7時30分～午後5時
予約方法	電話及びweb ※新和地域では主要乗降場所にホワイトホンを設置
他の交通モードとの整理	栖本地域では、スクールバスを廃止し、乗合タクシーを利用

交通計画の実施体制

交通事業者・市・外部人材（コンサルに委託）で定期的に協議を行いながら路線バスの再編・コミュニティ交通の導入を実施。

①バスの再編

路線の再編により交通不便者が出ないように注意

②コミュニティ交通の導入（乗合タクシー等）

地域との協議も同時に進める

区長、地区振興会、民生委員、社会福祉協議会、包括支援センター、老人クラブ、高校、警察、交通安全協会、交通事業者等

必要とされる要素

- ODデータの分析
 - シミュレーション（金額、人数）
 - ルート検証
-
- 地域の実態把握（アンケート分析等）
 - モードの検討
 - シミュレーション（金額、人数）

地域公共交通の再編に向けたスケジュール

<方針> 市民及び来訪者の交通利便性を向上させ、天草版地方創生を実現する。

<目標> ○市内バス路線を地域間路線（幹線）に集約し、利便性の高いダイヤ（1時間に1便程度）に増便する。
○市内全地域にAIオンデマンド乗合タクシーなどのコミュニティ交通を導入する。

	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
検討地域		新和・牛深・倉岳	五和・河浦・天草	有明・御所浦	
（地域内） 路線バス（幹線）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況調査（ODデータ解析、利用者へのアンケート調査等）。 ・ラッシュ時の最大乗車数、通勤・通学利用の有無等を踏まえ、コミュニティ交通への転換可否を判断。 ・原則廃止とするが、地域の状況に応じて減便等も検討する。 				
コミュニティ 交通	<ul style="list-style-type: none"> ・産交バス(株)との協議（増便時期、乗務員の配置計画、ダイヤ編成等）。 ・増便の実施、快速ダイヤの導入（主要な停留所のみ停車し、観光地等への速達性の高い快速便を設定）。 ・本渡港周辺整備事業にあわせ、全線の本渡港まで延伸。 				
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・地域別での運行可能な事業者（タクシー事業者、乗合許可を持つ地域の運送事業者等）との協議。 ・地域別での運行手法（AIオンデマンド型、定時定路のデマンド型等）の検討。 ・条件が整った地域でのコミュニティ交通の導入に関する地域住民等への説明。 ・既存の交通資源（福祉バス、病院バス、スクールバス等）との統合検討。 ・予約受付のコールセンター機能の集約。 				
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議での協議（地域公共交通計画の改訂）（R7）。 ・運転手不足解消に向けた取組み検討（自動運転技術、ライドシェアの導入等）。 ・公共交通利用促進策の実施（バス乗り方教室の実施、通学定期・お得なチケット等の普及啓発）。 ・キャッシュレス決済の推進（『天草のさりー』の普及）、九州MaaSによるデジタルチケット造成等）。 				

<課題>

- ・交通事業者の運転手確保。
- ・路線バス、コミュニティ交通の収支率の改善。



第1回 輸送資源フル活用推進PT会議 報告資料

芦北町 ふれあいツクールバス 報告

～ 教育×交通の輸送資源フル活用による生活交通確保 ～

 令和8年2月20日

 芦北町 企画財政課

≡ 芦北町の交通概要（全体像）

📍 地域の現状（R2 国勢調査等）

総人口
15,681人
H27比 -11.2%

高齢化率
44.8%
全国平均+16pt

将来推計(2040)
9,899人
R2比 -37%

⚠️ 高齢化・人口減少に加え、集落が分散する地勢。
→ 「生活の足」の確保が急務の課題

☰ 交通資源の構成

🚌 **路線バス** **幹線**
産交バス2路線（八代田浦線／田浦水俣線）

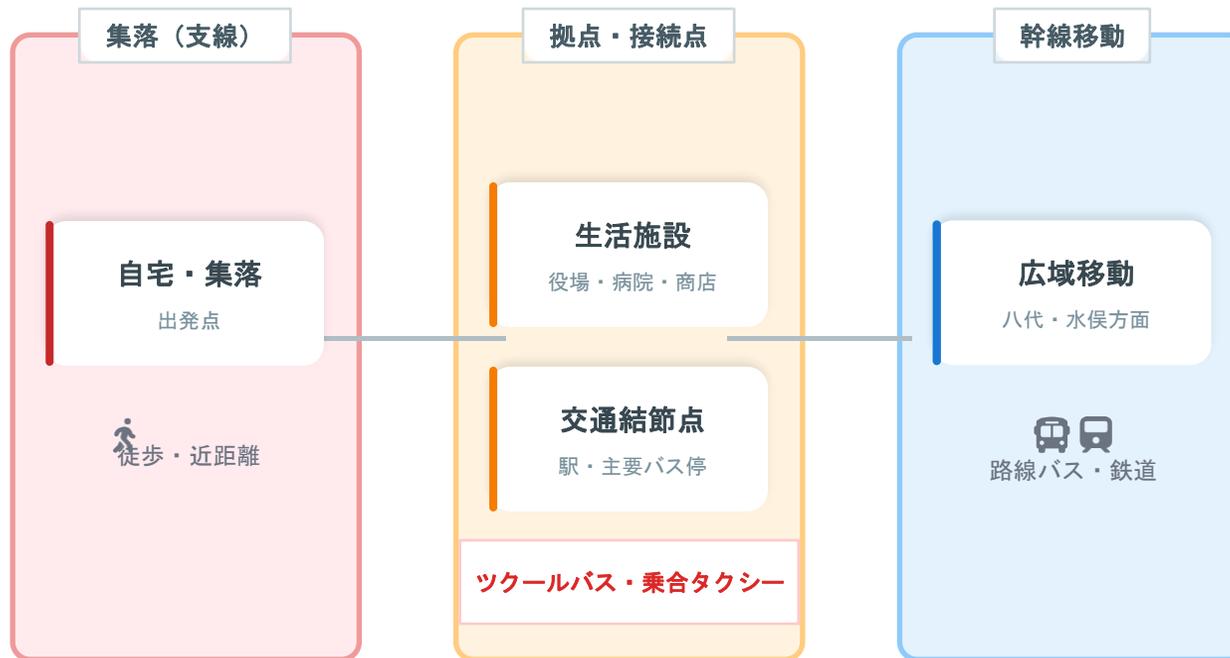
🚆 **鉄道** **幹線**
肥薩おれんじ鉄道（6駅）
※肥薩線はR2.7豪雨により運休中

🚗 **ふれあいツクールバス** **生活基盤**
自家用有償旅客運送15路線
町内生活交通の土台（教育資源活用）

🚖 **予約型乗合タクシー** **補完**
町が有償運行委託（3路線、H29.10開始）

🗺️ 地域交通の位置づけと接続

「日常移動のベース」としての階層構造



📌 ポイント：集落から拠点へ集約し、さらに広域幹線へつなぐネットワークを形成。ツクールバスは地域内移動の主力を担う。

導入の経緯と拡大の歩み（沿革）

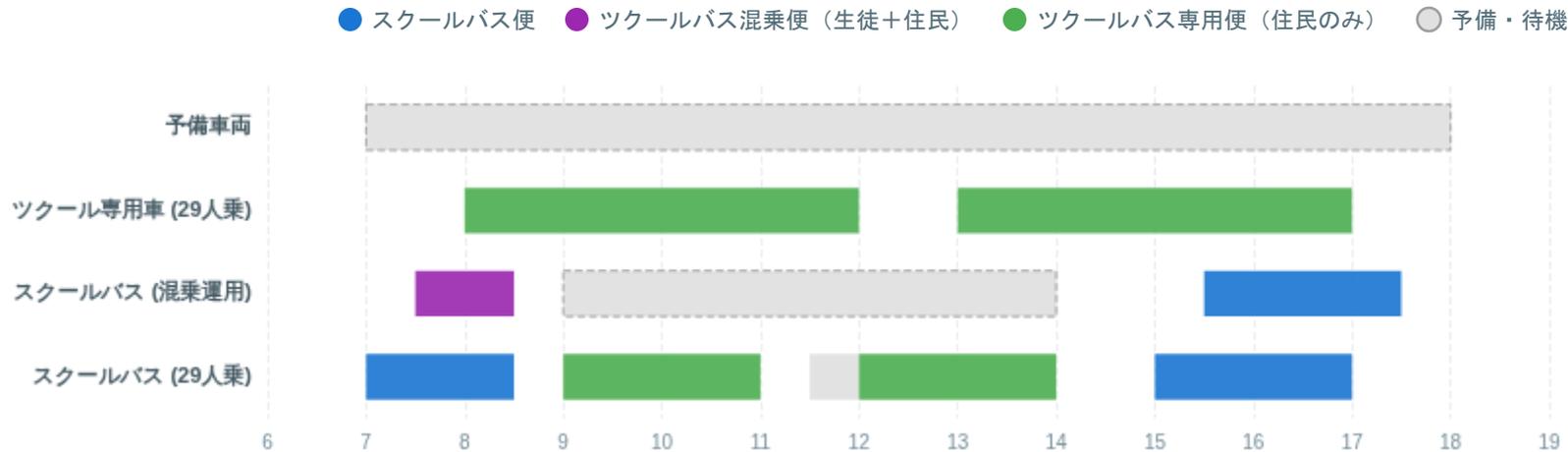


“教育資源を交通に転用”するための制度整備プロセス



POINT スクールバスとの共有により“車両を増やす”のではなく、既存資源（車両・運行枠）をルールと運用で再編集し、生活交通の受け皿をつくった。

配車の基本構造と資源活用の工夫



スクール優先 + 間合い活用

登下校を最優先し、日中の空き時間に一般便（定時・区域）を配置



曜日ローテで省力化

低需要路線は曜日を分散し、“同じ時間枠”を使い回して車両数を抑制



専用車・予備車の確保

路線特性に応じた専用車と、安全・確実性を担保する予備車を配置

▲ 現行スキームの課題

1

低需要路線の低乗車

固定ダイヤでは需要が薄い区間ほど空車運行が発生し、1人当たりの輸送コスト（資源）が過大になる。

2

利用障壁（固定停留所）

高齢者等は停留所までの移動自体が負担。「使われにくい→低乗車→維持困難」の悪循環。

3

生活交通が“間合い依存”

学校行事等の影響を受けやすい。利用できる時間帯に限りがあるため、住民の要望に応じたダイヤ設定ができない。

4

効率課題（回送・予備）

配車上の回送発生は改善余地のサイン。予備車は不可欠だが日中の“眠り資源”に見える場面も。

5

免許返納者への対応

免許返納者への生活の足の確保

◎ 課題の核心

固定路線中心では、限られた資源（人・車・時間）を需要に合わせて動かさきれない。



今後の方向性：AIオンデマンド再編（資源配分の最適化）

NEXT STEP

「新サービス導入」ではなく、
“需要に応じて人・車両・時間枠を動かす”再編集へ

AIオンデマンド交通をベースに、既存のふれあいツクールバス、乗合タクシーの見直しへつなげ最適化を図る。



📍 地域資源フル活用の期待効果（3つの視点）



低乗車の解消

固定運行から需要応答へ切り替え、空車走行（資源のムダ）を大幅に削減する。

+



省力化・効率化

予約・配車・運行管理をシステム化し、担い手不足に対応できる持続可能な体制へ。

+



需要の統合

医療・福祉・買物等の移動需要を“同じ枠”で受け止め、効率的に輸送する。

☞ 検討の論点とプロセス

- **安全・確実性と効率のバランス**
完全デマンド化と定時性の兼ね合い
- **接続設計と回送削減**
幹線（鉄道・バス）とのシームレスな接続
- **地域説明とルール整備**
新システムの周知と利用定着への支援

📌 **結び**：これまでのスクールバス活用を土台に、需要に即した供給へ再編集し、生活交通を未来へつなぐ。

輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム設置要綱

(目的)

第1条 輸送資源フル活用推進プロジェクトチーム（以下「PT」という。）は、人口減少や運転士不足等により地域公共交通の維持が困難となっている状況や「交通空白」の発生が懸念される状況に対応するため、庁内関係部局が連携し、分野横断的に地域の移動手段を確保・改善する取組みを進めることを目的とする。

(事業)

第2条 PTは、前条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 国および県の支援制度や市町村の課題対応事例等の情報共有
- (2) 熊本県地域公共交通計画に基づく事業の進捗状況及び課題の共有
- (3) 地域公共交通の課題解決に取り組む市町村への支援

(構成員)

第3条 PTは、別表に定める者により構成する。

(会長)

第4条 PTに座長を置き、企画振興部交通政策・統計局交通政策課長をもって充てる。

(会長の職務)

第5条 座長は、PTを代表し、会務を総括する。

(会議)

第6条 PTは、必要に応じて座長が招集する。

- 2 PTの運営及び進行は、座長がこれにあたる。
- 3 構成員は、都合により欠席する場合、代理人を出席させることができることとし、あらかじめ座長に代理人の氏名等を報告することにより、その代理人の出席をもって当該構成員の出席とみなす。
- 4 座長は、必要と認めるときは構成員以外の者に対してPTへの出席を求め、意見を聞くことができる。

(アドバイザーの参画)

第7条 必要に応じ、PTにアドバイザーとして国の関係機関の出席を求め、意見を聞くことができる。

(事務局)

第8条 事務局は熊本県企画振興部交通政策・統計局交通政策課に置き、会議の円滑な運営のため庶務を処理する。

- 2 事務局の運営に関し必要な事項は、座長が定める。

(雑則)

第9条 この規約に定めるもののほか、運営に関して必要な事項は、座長が別に定める。

附則 この規約は、令和8年(2026年)2月20日から施行する。

別表 1 (第 3 条関係)

PTメンバー

熊本県	企画振興部交通政策・統計局交通政策課長
	健康福祉部健康福祉政策課長
	観光文化部観光振興課長
	教育庁教育政策課長
参加を希望する市町村	交通政策担当課長等

オブザーバー

熊本県	各広域本部(総務)振興課長等、各地域振興局総務振興課長等
-----	------------------------------