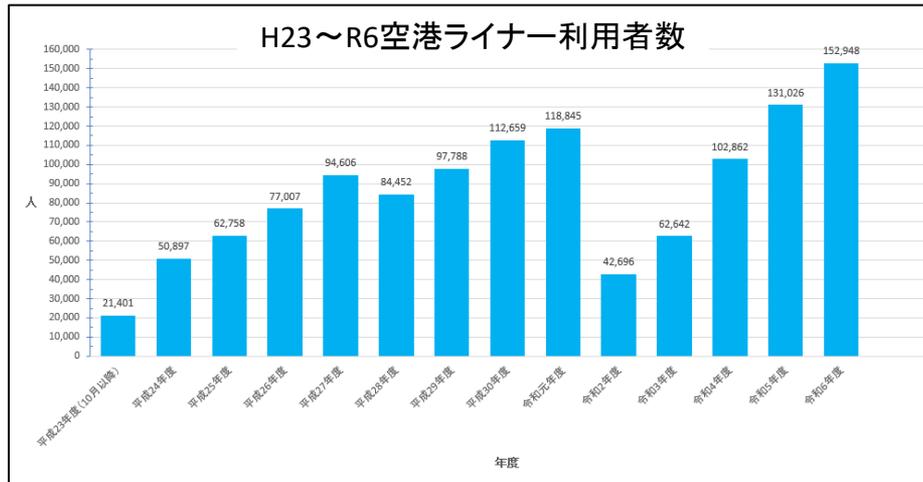


◆阿蘇くまもと空港ライナー検討資料

(1) 空港ライナーの現状

- 平成23年に大空港構想の一環として、空港～最寄りの鉄道駅(JR肥後大津駅)間の移動手段確保を目的にサービス開始。
- 空港需要の高まり及び空港ライナーの浸透により、利用者はコロナ禍前ピークの令和元年度と比較し、令和6年度は、約28%増。
※空港ライナー利用者数:令和元年度 118,845人 ⇒ 令和6年度 152,948人



- ◆平成28年度の熊本地震、令和2年度～4年度のコロナ禍の期間を除き、年々右肩上がりに利用者が増加傾向。
- ◆海外路線の相次ぐ就航などによる、空港需要の増加により、コロナ禍後は、急速に利用者が増加。
- ◆令和7年度は、昨年度を上回る利用者数で推移しており、約17万人程度の利用を見込む。

(2) 空港ライナーの課題

①利用者数の増加に対応した
輸送力強化

②物価・人件費上昇の中でも
安定運行するための**経費確保**

③空港アクセス鉄道開業を
見据えた**公共交通としての再定義**

(3) 今後の方針(案)

空港ライナーの安定的な運行に向け、今年夏頃をめどに有料化(※)するとともに、1便当たりの供給量の強化や増便等を行い、更なる利便性の向上を実現する

(※)運賃は片道200円/人を想定

計画の位置付け

県計画
総合計画
総合戦略

くまもと新時代共創基本方針(R6)

くまもと新時代共創総合戦略(R6)

県計画
関連計画

まちづくり
政策

熊本都市圏都市交通マスタープラン(R8)

熊本都市圏総合交通戦略(H30)

熊本県都市計画区域マスタープラン(R8)

上位計画を踏まえて策定

整合

熊本県
地域公共
交通計画

市町村の地域公共交通計画

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」&「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
鉄軌道

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

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
鉄道

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

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

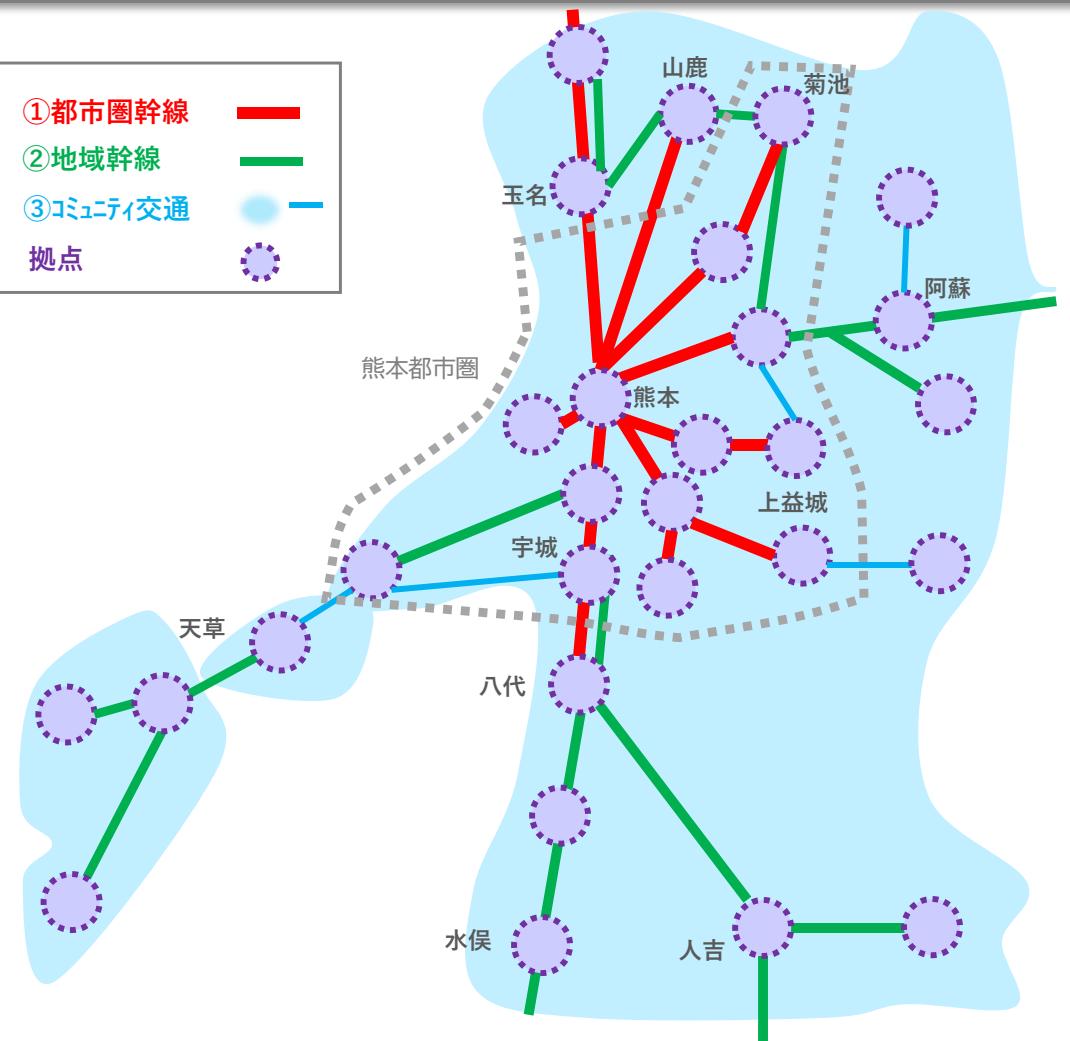
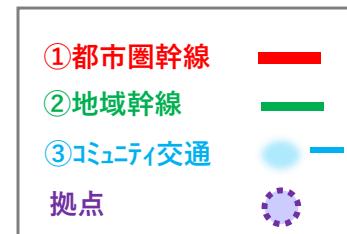
コミュニティ
交通の
運行水準

路線定期
運行
区域運行

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

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



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

- 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

- 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

- 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

KPI(5年後)

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%

※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、コミュニティ交通については地域の移動手段の確保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がある。

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。