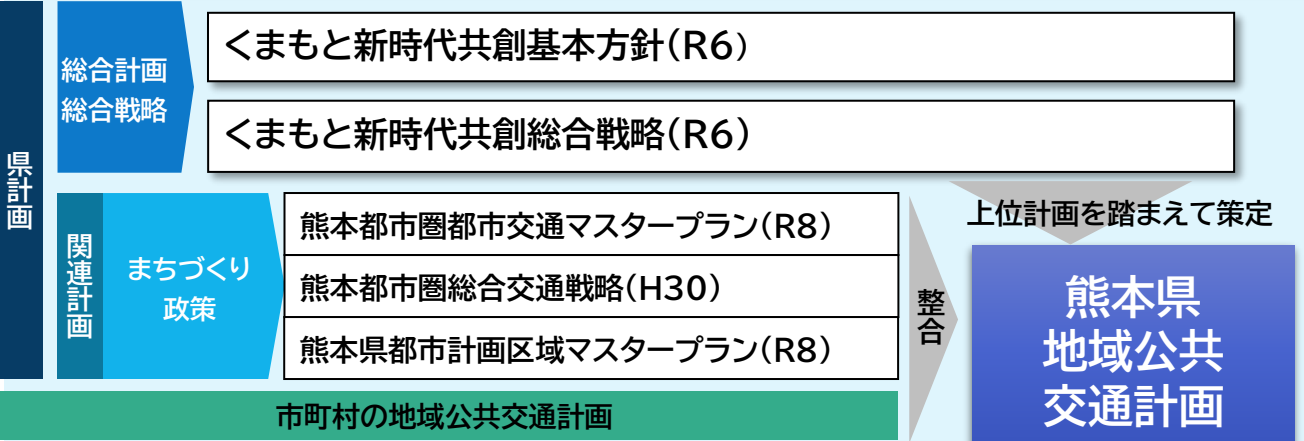


計画の位置付け



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」&「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

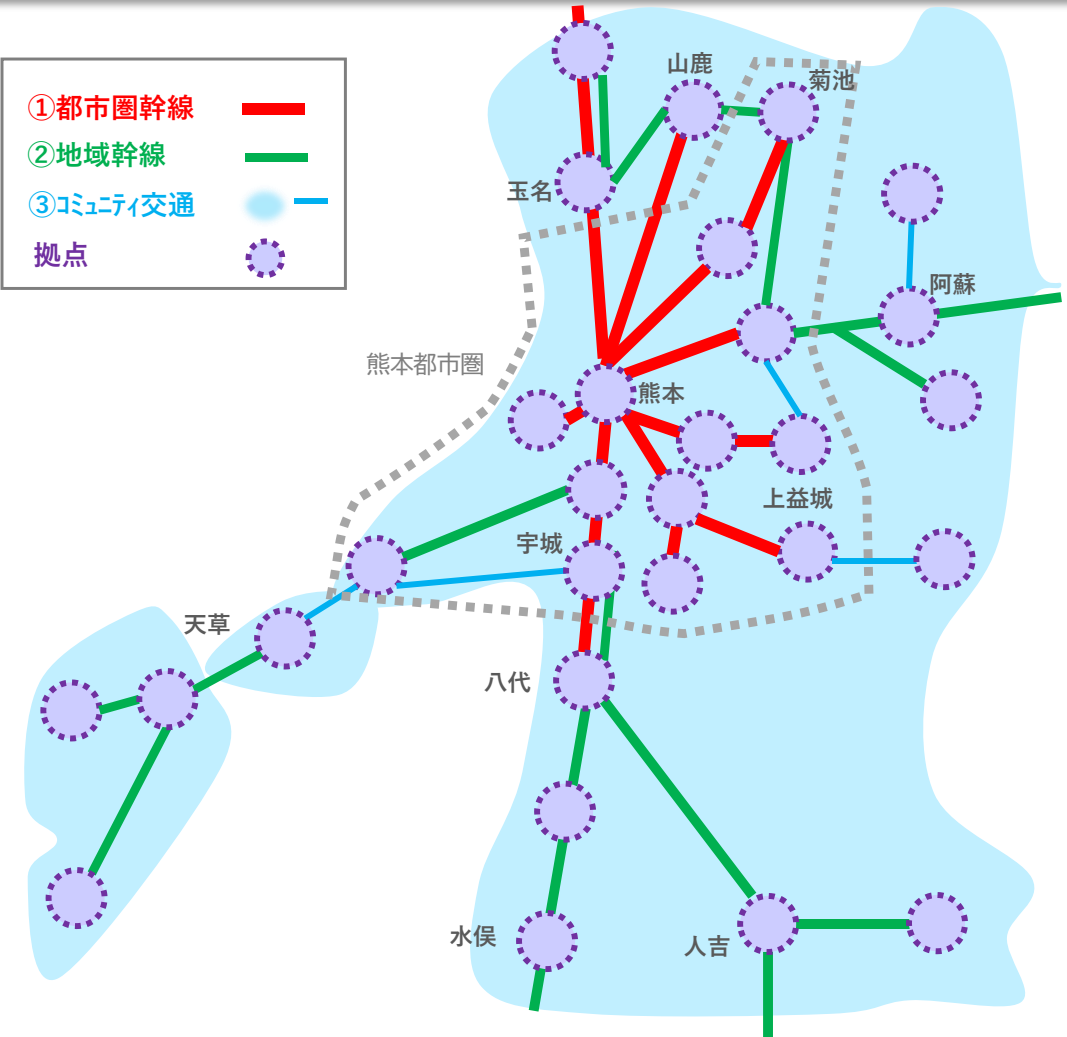
| 数値指標 | | 目標(令和6年度比) | 設定の考え方 |
|---------------|------|-------------------------------|---|
| 地域幹線の 運行水準 | 路線バス | 実車(列車)走行キロ 合計1.3倍以上 | 10年後の公共交通2倍に向け、 方面ごとに1.3倍以上の サービス水準 |
| | 鉄道 | | |

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



| 計画の基本的な方針 | | 目標達成のために実施する施策・事業 | |
|-------------------------------------|---|-------------------|--|
| 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 | ▶ | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| 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 | ▶ | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| 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 | ▶ | <ul style="list-style-type: none"> 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。

令和8年度における県の主な取り組み

予算額：7億22百万円（県：4億64百万円）

※()の計数は一般財源

- 県内の地域公共交通は、人口減少による利用者の減少や物価高騰、運転士不足などにより交通事業者の縮小・撤退が発生し、路線の減便や廃止が進むとともに、半導体企業の進出などにより熊本都市圏の渋滞が深刻な課題となるなど、地域公共交通が喫緊の課題となっている。
- この喫緊の課題に対応するため、令和8年3月に新たに策定した熊本県地域公共交通計画に基づき、令和8年度は以下の取り組みを実施する。

＜事業概要＞

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

（１）地域公共交通サービス水準強化事業

＜事業内容＞

各地域における路線別のサービス水準の設定、及び当該サービス水準に基づく運行形態の効率化等に係る伴走支援

＜全体事業費＞

20百万円（10百万円）

（２）地域交通再編・最適化推進事業

＜事業内容＞

地域の交通資源を体系的に把握・可視化し、地域交通の再編や効率的な資源活用に向けた基盤を整備

＜全体事業費＞

6百万円（3百万円）

（３）既存路線のダウンサイジングに向けた取り組み

R8. 6補

＜事業内容＞

限られた輸送資源を最大効率で活用するため、利用者が少ない既存バス路線（一部区間）において、大型バスから小型バスに置き換えるダウンサイジング事業を実施

＜全体事業費＞

25百万円（5百万円）

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

（１）コミュニティ交通活性化総合交付金事業

＜事業内容＞

市町村が運営するコミュニティ交通施策に対する財政支援

※地域課題の解決に向けて優れた取り組みを検討・実施する市町村に重点的に交付金を配分する仕組みへ、補助スキームを変更。

＜全体事業費＞

2億40百万円（2億40百万円）

（２）地域公共交通運転士不足対策事業

＜事業内容＞

①交通（バス・鉄道）事業者が行う人材確保に資する取り組み（免許取得、採用・広報活動、執務環境改善）に対して支援

②移住・定住施策と連携したバス運転士採用イベント（どらナビEXP0を想定）出展に係る費用

＜全体事業費＞

17百万円

（３）生活交通路線維持費補助金事業

＜事業内容＞

広域性・幹線性を有する路線の維持、ノンステップバスの導入促進、ならびに車両更新による修繕費の抑制等に対し、国との協調を図りつつ、県として必要な支援を行う

※令和8年度から算定方式を事後算定から事前算定に変更

＜全体事業費＞

1億61百万円（1億61百万円）

令和8年度における県の主な取り組み

予算額：7億22百万円（県：4億64百万円）
※()の計数は一般財源

<事業概要>

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

(4) くまもと新時代公共交通利用促進事業

<事業内容>

官民連携で実施する車から公共交通への転換を図る
取り組みへの補助

<全体事業費>

10百万円（5百万円）

(5) 時差出勤先進県くまもと推進事業

<事業内容>

官民連携での通勤行動変容を推進するためのパートナー企業表彰等

<全体事業費> 1百万円（1百万円）

(6) 渋滞解消データ活用推進事業

<事業内容>

くまもとデータ連携基盤を活用した渋滞対策情報の発信

<全体事業費> 6百万円（3百万円）

(7) タッチ決済を活用した共通定期券の導入の支援

R8. 6補

<事業内容>

利便性が高いタッチ決済を活用した共通定期券を導入し、共通定期
券利用者の増加による自家用車から公共交通への転換を促進

<全体事業費> 11百万円

(8) 自動運転バスの実証運行の実施

R8. 6補

<事業内容>

熊本空港・東海大学（阿蘇くまもと臨空キャンパス）・テクノ
リサーチパークを拠点に、令和9年度のレベル4実装を前提と
した自動運転バスの実証運行を実施

<全体事業費> 225百万円（25百万円）

③公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保

(1) 既存路線のダウンサイジングに向けた取り組み【再掲】

<事業内容>

限られた輸送資源を最大効率で活用するため、利用者が少ない
既存バス路線（一部区間）において、大型バスから小型バスに
置き換えるダウンサイジング事業を実施

<全体事業費> 25百万円（5百万円）

(2) 地域公共交通サービス水準強化事業【再掲】

<事業内容>

各地域における路線別のサービス水準の設定、及び当該サービス
水準に基づく運行形態の効率化等に係る伴走支援

<全体事業費>

20百万円（10百万円）