

3 地域公共交通の現状

(1) 県内全体の公共交通ネットワークの概況

表 3-1 県内を運行・運航する公共交通機関（令和2年11月1日現在）

<鉄道・軌道>

事業者名	路線・運転系統等	平日1日あたりの 運行本数(上下計)	備考
九州旅客鉄道	九州新幹線 (博多～鹿児島中央)	94本	熊本駅発着本数
	鹿児島本線 (門司港～八代)	102本	熊本駅発着本数
	豊肥本線 (熊本～大分)	107本	熊本駅発着本数
	三角線 (宇土～三角)	32本	三角駅発着本数
	肥薩線 (八代～隼人)	—	※令和2年7月豪雨の被害により県内 区間はすべて不通(被災以前の運行本 数:8本(人吉駅発着本数))
熊本電気鉄道	菊池線 (上熊本～御代志)	92本	北熊本駅発着本数
	藤崎線 (北熊本～藤崎宮前)	88本	北熊本駅発着本数
南阿蘇鉄道	高森線 (立野～高森)	10本	※平成28年熊本地震の被害により 中松～高森の部分運行(被災以前の 運行本数:30本(立野駅発着本数))
くま川鉄道	湯前線 (人吉温泉～湯前)	—	※令和2年7月豪雨の被害により全線 不通(被災以前の運行本数:28本)
肥薩おれんじ 鉄道	肥薩おれんじ鉄道線 (八代～川内)	32本	八代駅発着本数
熊本市交通局	A系統 (田崎橋～健軍町)	270本	田崎橋電停発着本数
	B系統 (上熊本～健軍町)	176本	上熊本電停発着本数

<高速バス・特急バス・快速バス・空港リムジンバス>

事業者名	路線名・運行系統等	平日1日あたりの 運行回数(上下計)	備考
九州産交バス	ひのくに号 (熊本～福岡)	162本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:200本)
	りんどう号 (熊本～長崎)	8本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:16本)
	さいかい号 (熊本～佐世保)	運休	※コロナ禍により運休 (運休前の運行本数:2本)
	やまびこ号 (熊本～大分)	10本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:16本)
	九州横断バス (熊本～別府)	2本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:6本)
	なんぷう号 (熊本～宮崎)	12本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:28本)
	たかちほ号 (熊本～延岡)	4本	
	きりしま号 (熊本～鹿児島)	12本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:16本)
	高速福岡-黒川温泉 (黒川温泉～福岡)	4本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:8本)
	空港リムジンバス (熊本駅～熊本空港)	50本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:84本)
	フェニックス号 (福岡～人吉IC～宮崎)	44本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:56本)
	サンライズ号 (熊本～神戸・大阪・京都)	運休	※コロナ禍により運休 (運休前の運行本数:2本)
	あそ☆くま号 (熊本～大阪・京都)	運休	※コロナ禍により運休 (運休前の運行本数:2本)
産交バス	B&S みやざき号 (新八代～宮崎)	32本	
	快速あまくさ号 (熊本～天草(本渡))	20本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:30本)
	快速たかもり号 (熊本～高森)	8本	
西鉄バス 大牟田	福岡空港-大牟田・荒尾 (荒尾～福岡空港)	20本	
神園交通	すーぱーばんべいゆ (八代～熊本空港)	14本	※航空便の減便に伴い減便 (減便前の運行本数:23本)

<路線バス>

事業者名	運行エリア	営業所・車庫
九州産交バス	熊本市、山鹿市、宇土市、宇城市、 大津町、菊陽町、益城町	熊本営業部路線バス営業所
		山鹿営業所
		光の森営業所
		木山営業所
		松橋営業所
産交バス	熊本市、八代市、人吉市、荒尾市、 水俣市、玉名市、天草市、山鹿市、 菊池市、宇土市、上天草市、 宇城市、阿蘇市、美里町、玉東町、 和水町、南関町、大津町、菊陽町、 南小国町、小国町、産山村、 高森町、南阿蘇村、西原村、 御船町、益城町、氷川町、芦北町、 津奈木町、錦町、あさぎり町、 多良木町、湯前町、水上村、 相良村、五木村、山江村、球磨村、 苓北町	熊本営業所
		木山営業所
		大津営業所
		山鹿営業所
		松橋営業所
		玉名営業所
		阿蘇営業所
		高森営業所
		小国営業所
		八代営業所
		水俣営業所
		人吉営業所
		三角営業所
		天草営業所
牛深営業所		
熊本バス	熊本市、宇土市、宇城市、美里町、 御船町、嘉島町、甲佐町、山都町	中央営業所
		甲佐営業所
		浜町営業所
熊本電気鉄道	熊本市、菊池市、合志市、菊陽町	辻久保営業所
熊本都市バス	熊本市	本山営業所
		小峯営業所
		上熊本営業所
西鉄バス大牟田	荒尾市、南関町	大牟田営業所
南国交通	水俣市	出水営業所

<県外航路>

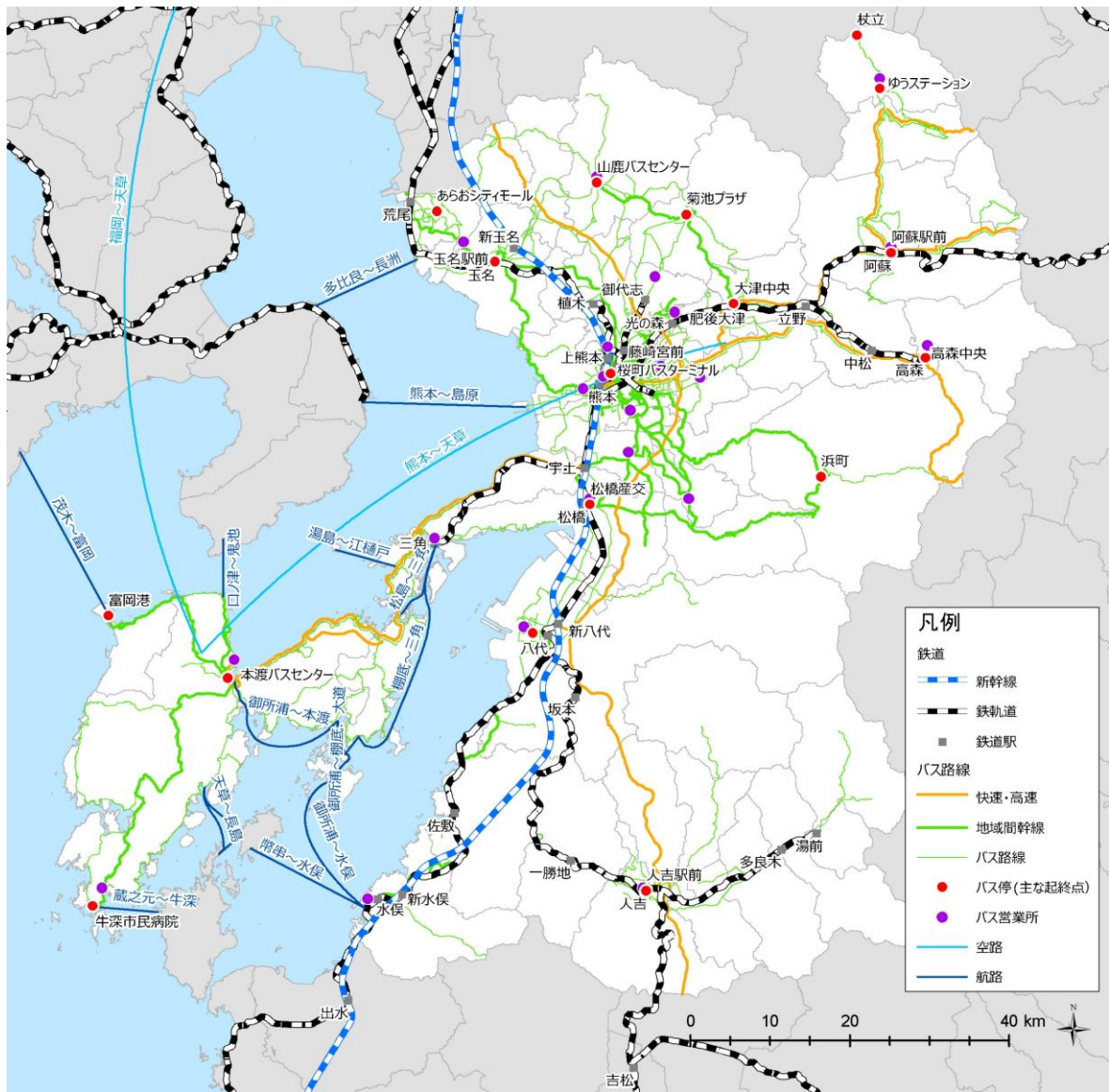
事業者名	路線	平日1日あたりの 運航本数(上下計)	備考
熊本フェリー	熊本～島原	12本	
九商フェリー	熊本～島原	20本	
有明海自動車 航送船組合	長洲～多比良	38本	
島原鉄道	鬼池～口之津	22本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:26本)
天長フェリー	天草(中田)～長島	10本	
三和商船	牛深～蔵之元	20本	
苓北観光汽船	富岡～茂木	8本	
獅子島汽船	水俣～幣串	6本	

<県内航路>

事業者名	路線	備考
共同フェリー	御所浦～棚底(倉岳町)～ 大道(龍ヶ岳町)	
	棚底～三角	
	御所浦～本渡	
湯島商船	湯島～江樋戸	
シークルーズ	松島～三角	
あまくさ 海上タクシー協会	御所浦～水俣(要予約)	

<航空>

キャリア名	路線	平日 1 日あたりの 運航本数(上下計)	備考
天草エアライン (MZ)	天草～福岡	6 本	
	天草～熊本	2 本	
	熊本～大阪(伊丹)	2 本	
全日空(NH)	熊本～東京(羽田)	10 本	
	熊本～大阪(伊丹)	12 本	
	熊本～名古屋(中部)	6 本	
日本航空(JL)	熊本～東京(羽田)	16 本	
	熊本～大阪(伊丹)	6 本	
ソラシドエア (6J)	熊本～東京(羽田)	10 本	
フジドリームエ アライン(JH)	熊本～名古屋(小牧)	6 本	
ジェットスター ジャパン(GK)	熊本～東京(成田)	水曜日 2 本 金曜日 4 本	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:6 本)
	熊本～大阪(関西)	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:2 本)
ティーウェイ (TW)	熊本～ソウル(仁川)	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:2 本)
エアソウル (RS)	熊本～ソウル(仁川)	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:月水金日 2 本)
チャイナエアラ イン(CI)	熊本～高雄	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:月木 2 本)
香港エクスプレ ス(UO)	熊本～香港	運休	※コロナ禍により減便 (減便前の運行本数:火金日 2 本)



出典:国土数値情報・交通事業者等ホームページ

図 3-1 本県の公共交通ネットワーク

(2) 各交通モードの現状

① 路線バス

A) 県内のバス路線網

熊本市周辺においては、同市中心部の桜町バスターミナルを主起点に、5事業者（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）の路線が放射状に延びている。地方部の路線は主に産交バスが運行している。

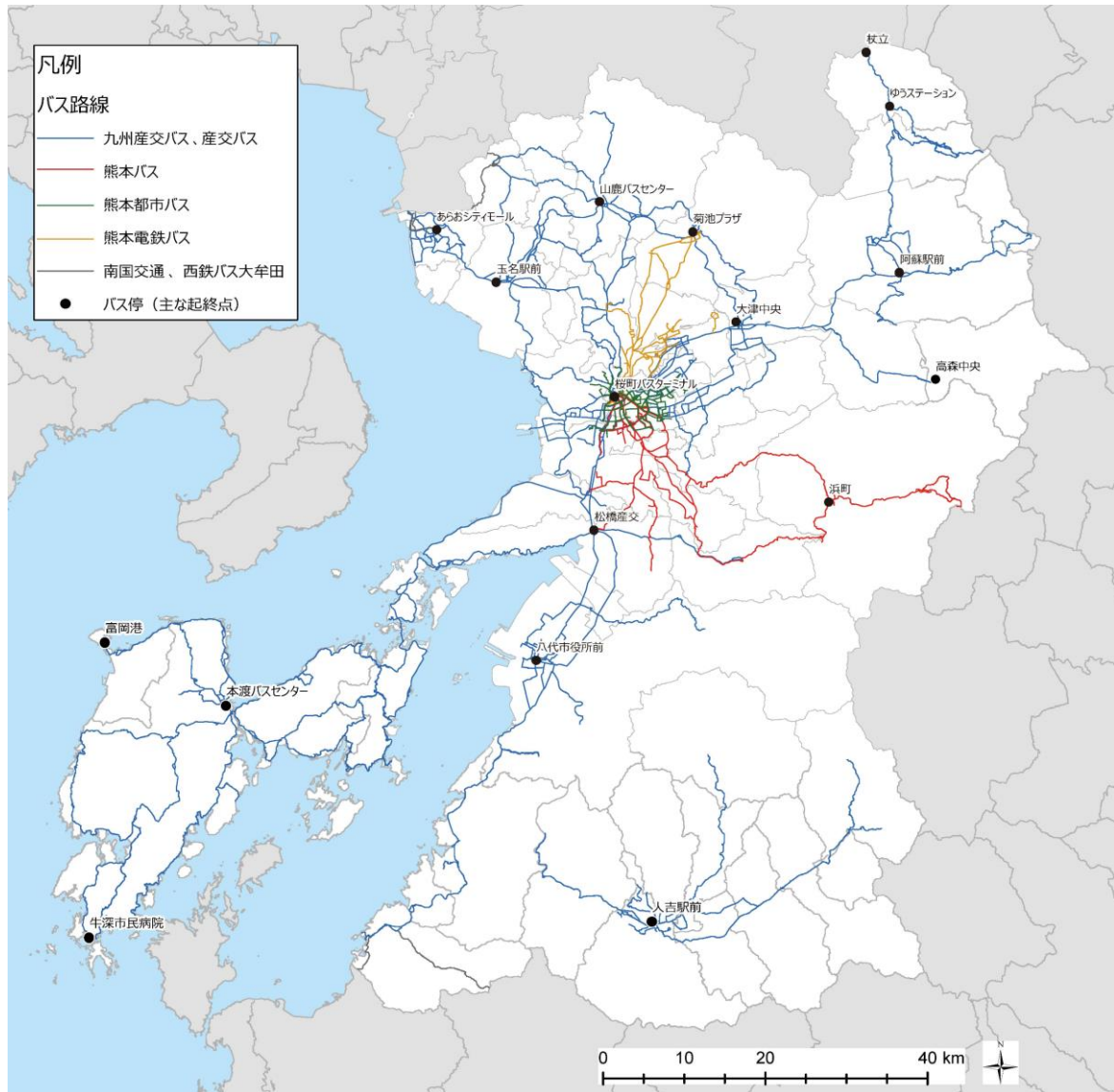


図 3-2 県内のバス路線図（令和2年10月時点）

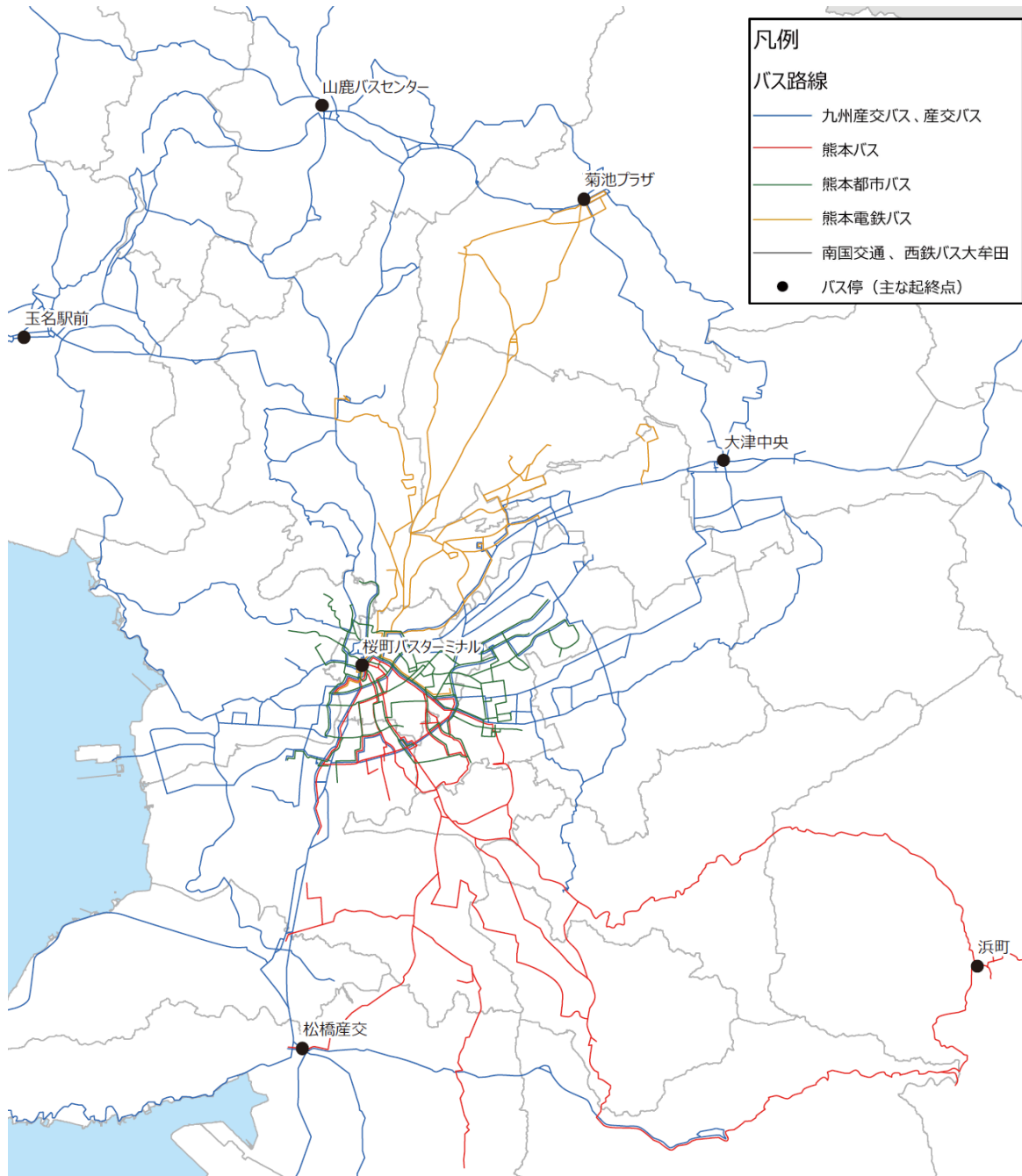
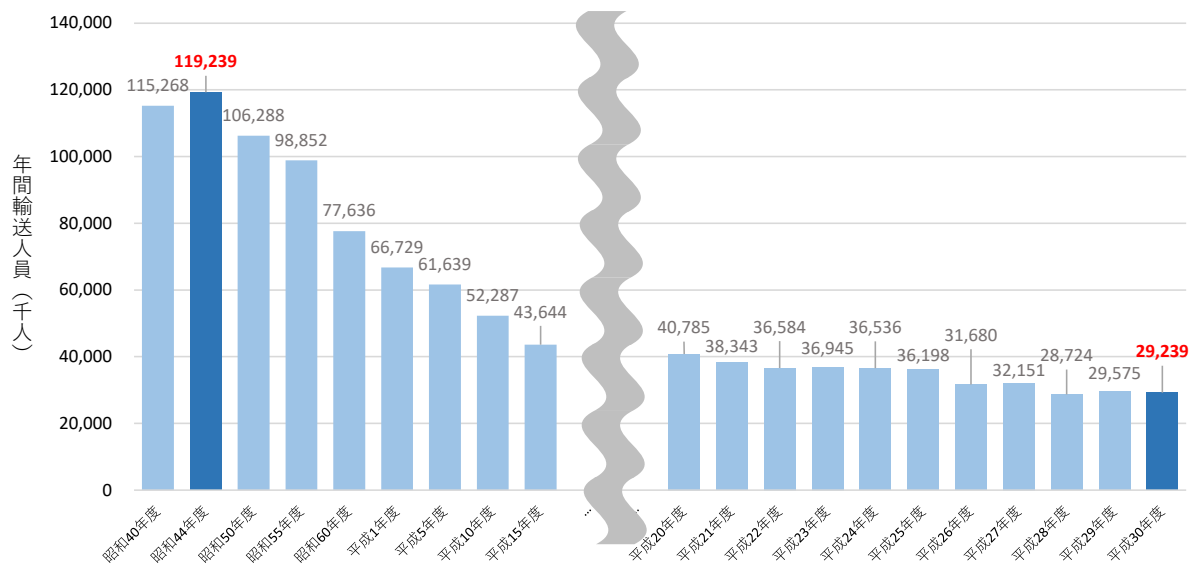


図 3-3 熊本市周辺のバス路線図（令和2年10月時点）

B) 輸送人員の状況

図 3-4 に示すとおり、本県における乗合バスの年間輸送人員は、昭和 44 年度をピークに減少を続けており、平成 30 年度には 29,239 千人とピーク時の約 1/4 にまで落ち込んでいる。



出典:九州運輸要覧

図 3-4 本県における乗合バスの年間輸送人員の推移

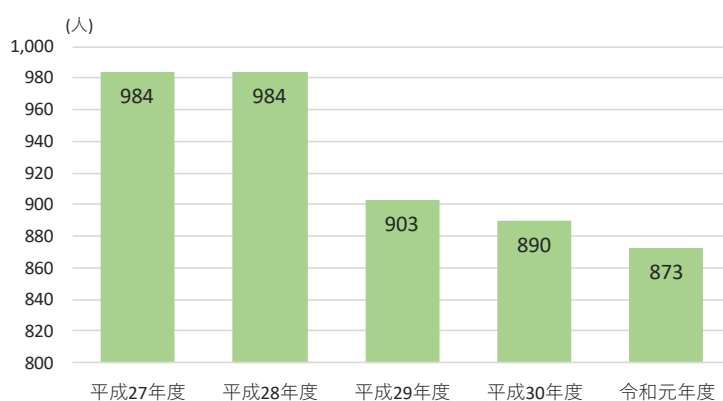
Keywords

輸送人員の減少

C) 運転士不足によるサービスの縮小

少子化・生産年齢人口の減少により、多くの産業で労働力不足が課題となっているが、路線バス事業においても運転士不足が深刻化している。図 3-5 に示すとおり、本県の場合は、特に平成 29 年度以降大きく運転士数が減少しているが、これは、大型二種運転免許保有者が、熊本地震後に需要が高まった建設業等へ流出したことが一因と考えられる。

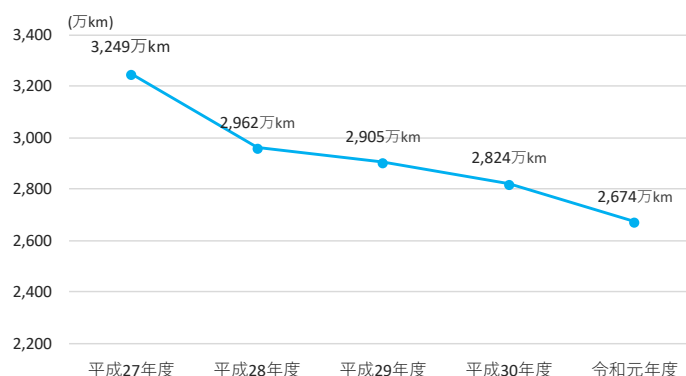
また、運転士数の減少に伴い、路線バスサービスの縮小が進んでいる。図 3-6 に示すとおり、年間実車走行キロの減少が続いているが、近年では利用者の減少や収支の悪化だけでなく、運転士不足を理由に減便や路線廃止を行わざるを得ないケースも発生している。



※県内路線バス事業者 5 社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）の合計運転士数

出典：共同経営準備室資料

図 3-5 県内路線バス事業者の運転士数（5 社合計）の推移



※県内路線バス事業者 5 社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）の合計年間実車走行キロ

出典：共同経営準備室資料

図 3-6 県内路線バス事業者の年間実車走行キロ（5 社合計）の推移

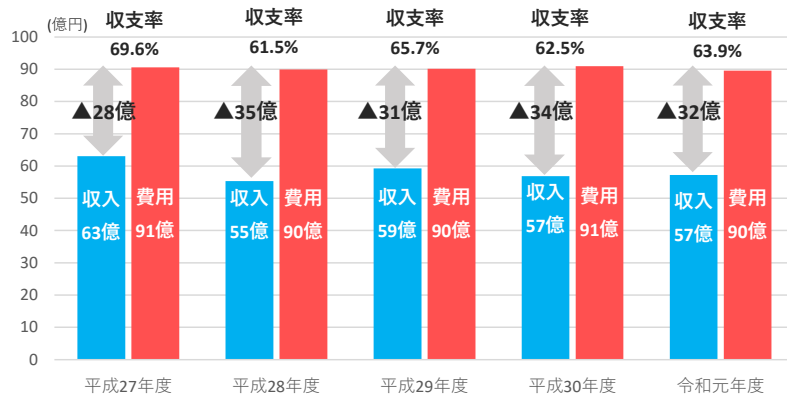
Keywords

運転士不足に伴うサービスの縮小

D) 収支と行政支援額の状況

図 3-7 に、県内の路線バス事業者の経常収支の状況（5社合計）を示す。県内すべてのバス路線の運行に必要な約 90 億円の経常費用に対して、運賃収入等による経常収入は約 60 億円であり、収支率は6～7割で推移している。

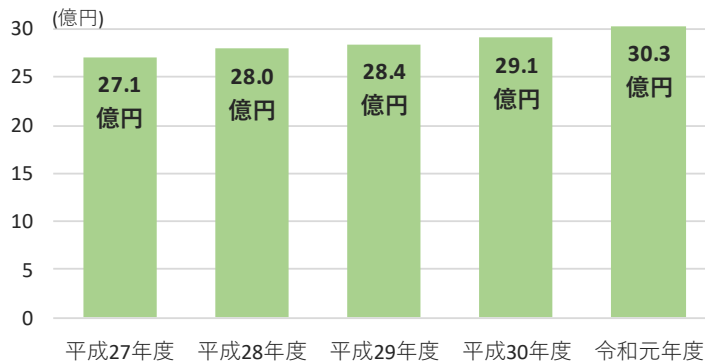
一方、欠損額については、国・県・市町村がそれぞれ補助金を交付し、路線の維持を図っているが、近年その補助金額は増加傾向にあり、令和元年度の合計補助金額は 30 億円を超えている。



※県内路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）の合計経常収入と合計経常費用

出典：共同経営準備室資料

図 3-7 県内路線バス事業者の経常収支（5社合計）の推移



※県内路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄、熊本バス、熊本都市バス）に対する行政支援額（国・県・市町村）の合計

出典：共同経営準備室資料

図 3-8 県内路線バス事業者に対する行政支援額（5社合計）の推移

Keywords

バス事業者の収支悪化

行政の財政負担増加

E) 路線バス事業者5社による共同経営の取組

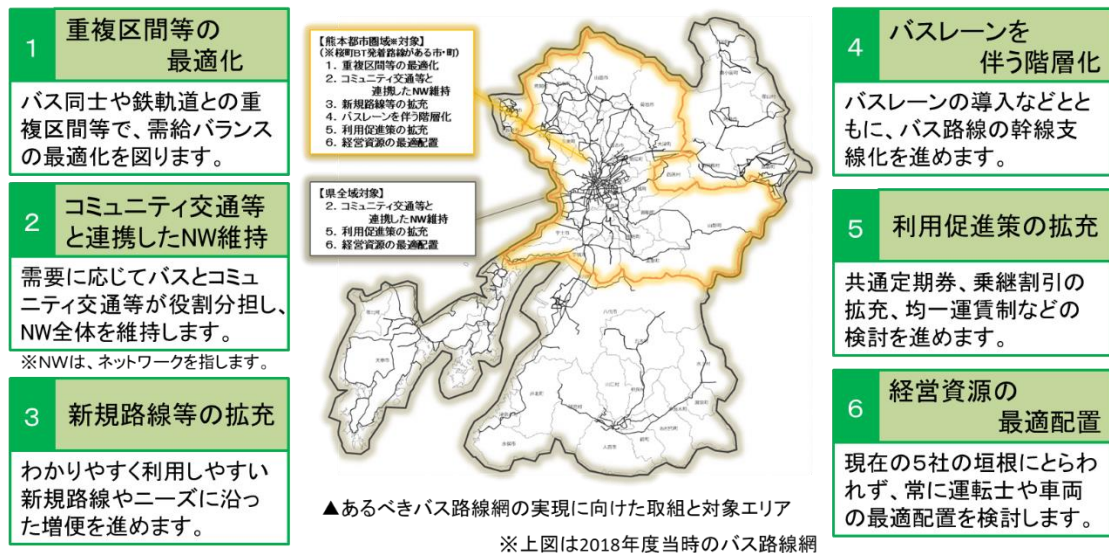
県内の路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本市バス）は、令和2年1月、“共同経営型”の事業形態へ移行し、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施していくことを確認した（5事業者、熊本市及び県で発足した「熊本におけるバス交通のあり方検討会」の検討成果として報告）。



図 3-9 検討成果報告時の様子（令和2年1月27日）

これは、同年11月に施行された独占禁止法特例法のスキームを活用し、これまでカルテル規制の対象とされてきた、複数事業者間での路線・運賃・ダイヤ等のサービスの調整等を行いながら、各社の運行計画を作成しようとするもの。

同年4月には、各社の担当で構成される共同経営準備室が発足し、共同経営の実施に必要な「共同経営計画」の策定等の準備が始められている。「熊本におけるバス交通のあり方検討会」では、図 3-10 に示す6つの取組を、あるべきバス路線網の実現に向けた取組としてとりまとめており、今後は、これらの実施に向け段階的に共同経営の内容を拡充していく予定。



出典:「熊本におけるバス交通のあり方検討会」資料

図 3-10 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

② 鉄道・軌道

A) JR九州

平成 23 年に全線開通した九州新幹線（鹿児島ルート）が県を南北に縦断しており、熊本－博多間 32 分、熊本－新大阪間 2 時間 58 分（いずれも最速便の所要時間）という高速性を活かし、主に県外との広域的な移動を担う主要な交通手段となっている。

表 3-2 熊本駅から主な新幹線駅への最速所要時間（令和 2 年 3 月ダイヤ）

	鹿児島中央駅	博多駅	新大阪駅
熊本駅からの 最速所要時間	42 分	32 分	2 時間 58 分

在来線は、鹿児島本線、豊肥本線、三角線、肥薩線が各地域間を結んで運行しており、通勤通学等の地域の足として利用されている（※肥薩線は令和 2 年 7 月豪雨により現在不通）。また、各路線には魅力あふれる観光列車（D & S 列車）も運行されており、観光客にとっては、観光地へのアクセス手段としてだけでなく、観光資源そのものとしても鉄道が利用されている。



36がらす3

図 3-11 県内を走る JR 九州の観光列車（D & S 列車）

在来線の線区別利用状況（平均通過人員）を見ると、鹿児島本線（熊本～八代）、豊肥本線（熊本～肥後大津）では平均通過人員が1万人/日を超えている。

一方で、主に過疎地域を通過する路線では、輸送人員の減少が著しい。肥薩線や豊肥本線（宮地～豊後竹田）では、昭和62年度の平均通過人員に対して2割未満にまで落ち込んでおり、線区別の営業損益でも大幅な赤字となっている。

表 3-3 線区別の平均通過人員

線名	区間	平均通過人員(人/日)		
		平成29年度	平成30年度	令和元年度
九州新幹線	博多～熊本	27,579	27,986	27,046
	熊本～鹿児島中央	13,062	13,226	12,473
鹿児島本線	大牟田～熊本	6,989	6,942	6,890
	熊本～八代	10,793	10,548	10,514
豊肥本線	熊本～肥後大津	10,957	11,265	11,465
	肥後大津～宮地	—	—	—
	宮地～豊後竹田	99	101	96
肥薩線	八代～人吉	603	455	414
	人吉～吉松	138	105	106
三角線	宇土～三角	1,331	1,242	1,187

※熊本地震により運転を見合わせていた肥後大津～宮地は数値無し

出典: JR九州公表資料

表 3-4 線区別の平均通過人員と収入

線名	区間	平均通過人員(人/日)		営業損益(百万円)
		昭和62年度	令和元年度	令和元年度
九州新幹線	博多～熊本	—	27,046	公表無し
	熊本～鹿児島中央	—	12,473	公表無し
鹿児島本線	大牟田～熊本	16,900	6,890	公表無し
	熊本～八代	17,266	10,514	公表無し
豊肥本線	熊本～肥後大津	4,902	11,465	公表無し
	肥後大津～宮地	2,711	—	公表無し
	宮地～豊後竹田	1,028	96	▲289
肥薩線	八代～人吉	2,171	414	▲621
	人吉～吉松	569	106	▲270
三角線	宇土～三角	2,415	1,187	▲242

※平均通過人員：線区別の1kmあたりの利用客を言う。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

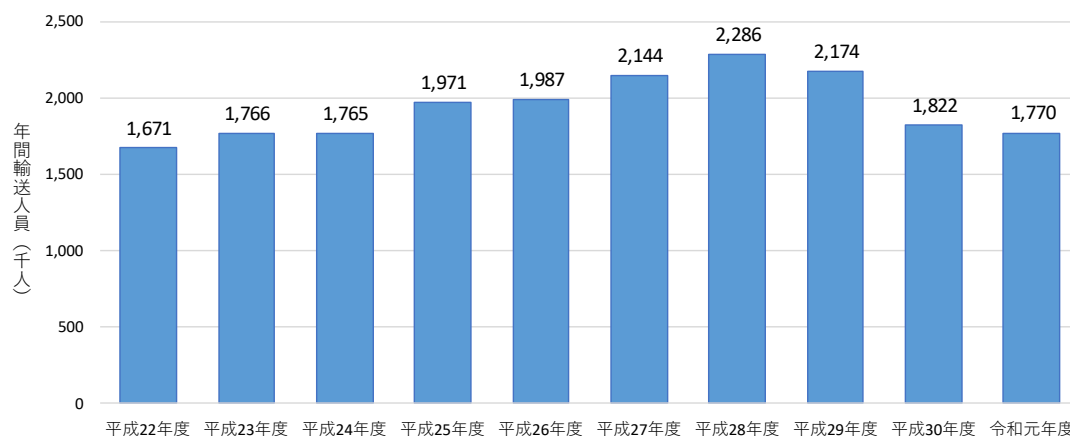
Keywords

過疎地域路線の輸送人員減少・収支悪化

B) 地域鉄道（熊本電気鉄道、第三セクター鉄道）

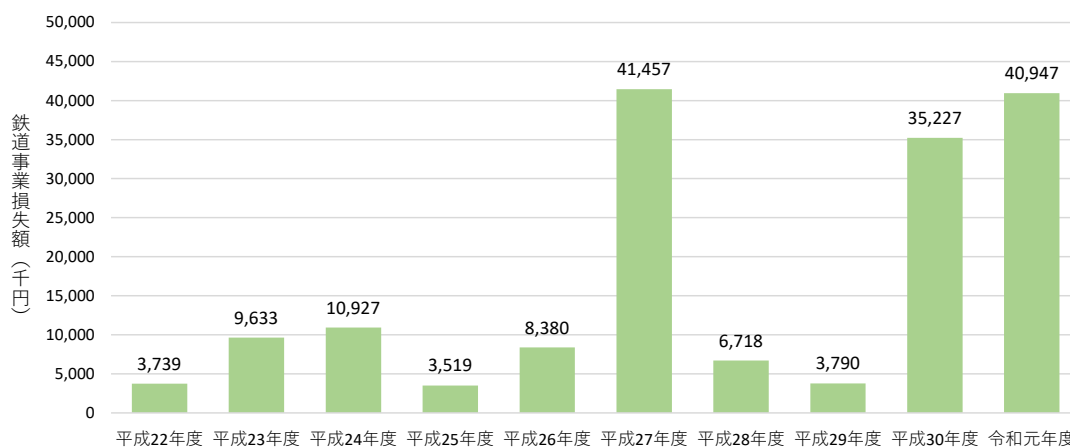
B-1) 熊本電気鉄道

熊本市の藤崎宮駅及び上熊本駅と合志市の御代志駅を結ぶ2路線を運行する民営鉄道。合志市から熊本市方面の通勤・通学手段として利用されているほか、近年は列車の増発や、くまモンのラッピング電車を目的としたインバウンド観光客の増加等により、輸送人員を伸ばしていたが、熊本地震の発生以降、利用者は減少に転じている。



出典:九州運輸要覧・熊本電気鉄道資料

図 3-12 熊本電気鉄道の年間輸送人員の推移

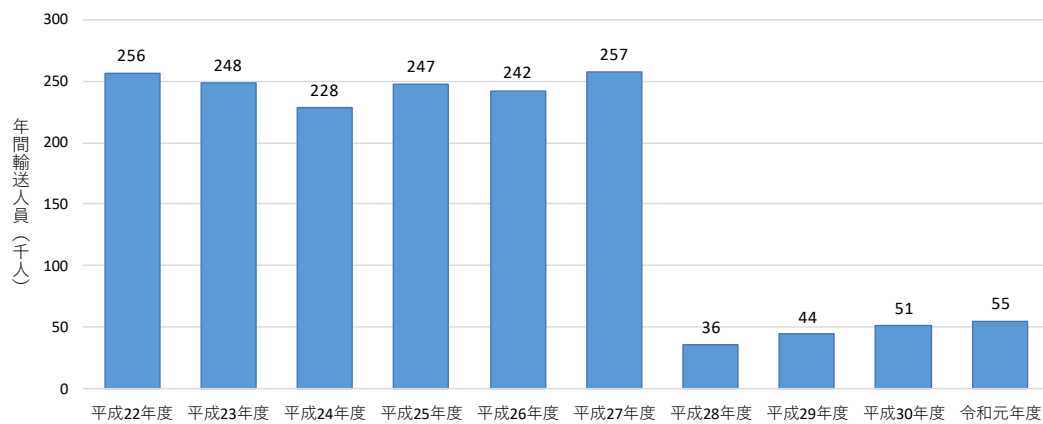


出典:九州運輸要覧・熊本電気鉄道資料

図 3-13 熊本電気鉄道の鉄道事業損失額の推移

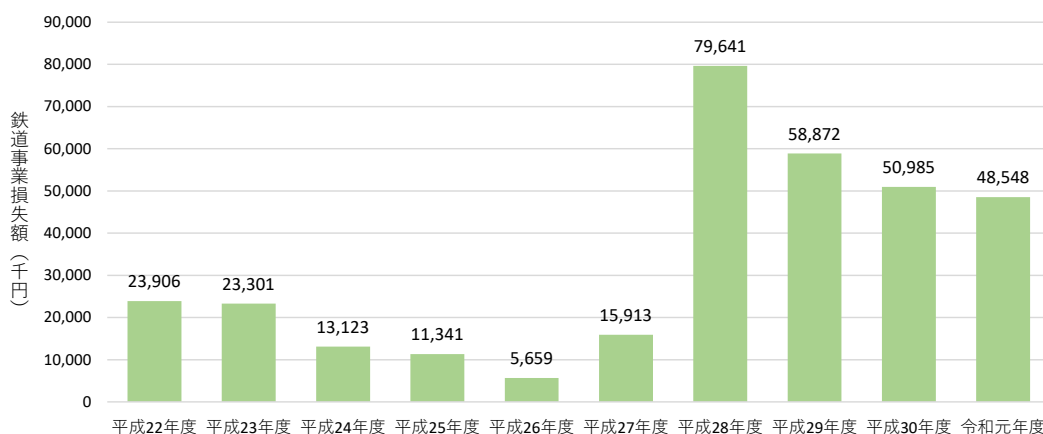
B-2) 南阿蘇鉄道

沿線の高森町、南阿蘇村等の出資で設立された第三セクター鉄道で、高森町の高森駅と南阿蘇村の立野駅を結ぶ。立野駅ではJR豊肥本線と接続していたが、熊本地震により被災し、現在は中松～立野間が不通となっている。観光客に人気のトロッコ列車を運行しており、熊本地震以前はインバウンドの需要も取り込んで輸送人員が増加していた。令和5年夏までの全線開通を目指して復旧工事が進められている。



出典:九州運輸要覧・南阿蘇鉄道資料

図 3-14 南阿蘇鉄道の年間輸送人員の推移



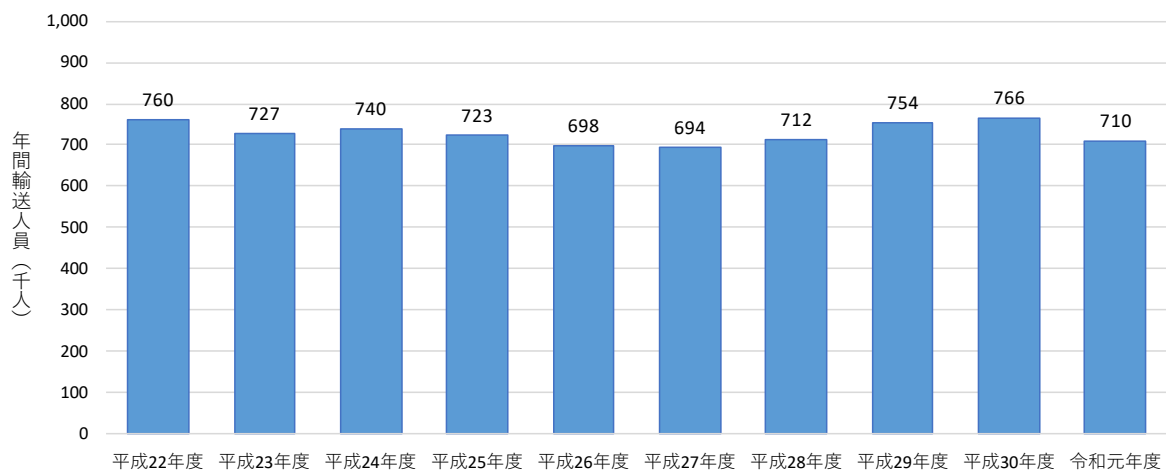
※災害復旧事業費は除く

出典:九州運輸要覧・南阿蘇鉄道資料

図 3-15 南阿蘇鉄道の鉄道事業損失額の推移

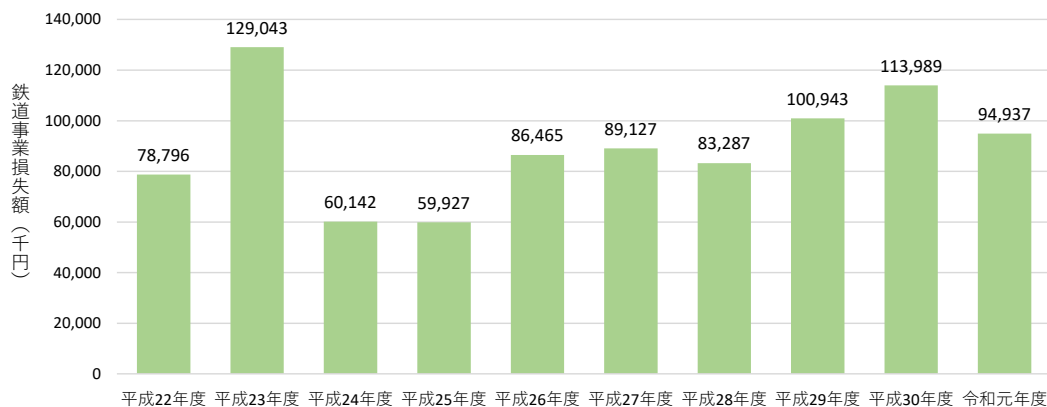
B-3) くま川鉄道

人吉・球磨地域の10市町村等の出資で設立された第三セクター鉄道で、人吉市の人吉温泉駅と湯前町の湯前駅を結んでいる。主に沿線高校への通学手段としての役割のほか、水戸岡鋭治氏がデザインした車両「田園シンフォニー」を活かした観光列車としても利用され、輸送人員が伸びていた。しかし、令和2年7月豪雨で被災し、現在は全線不通。バスによる代替輸送が行われている。



出典:九州運輸要覧・くま川鉄道資料

図 3-16 くま川鉄道の年間輸送人員の推移

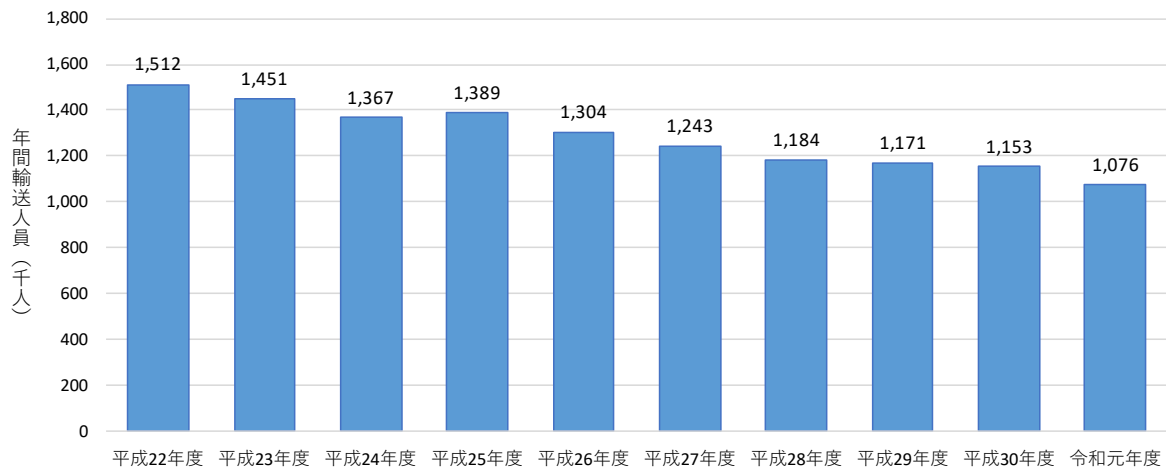


出典:九州運輸要覧・くま川鉄道資料

図 3-17 くま川鉄道の鉄道事業損失額の推移

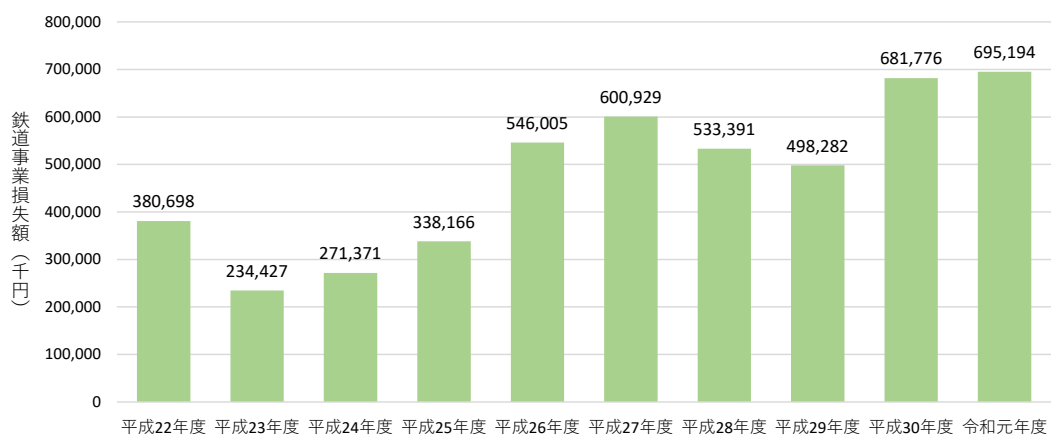
B-4) 肥薩おれんじ鉄道

熊本・鹿児島両県及び沿線市町等の出資で設立された第三セクター鉄道で、八代市の八代駅から水俣・芦北地域を經由して鹿児島県薩摩川内市の川内駅まで運行している。主に、沿線高校への通学手段として利用されているが、少子化の影響もあり、開業初年をピークに年々輸送人員が減少している。平成25年に観光列車の先がけとして「おれんじ食堂」が運行を開始。沿線の観光需要創出に寄与している。



出典:九州運輸要覧・肥薩おれんじ鉄道資料

図 3-18 肥薩おれんじ鉄道の年間輸送人員の推移

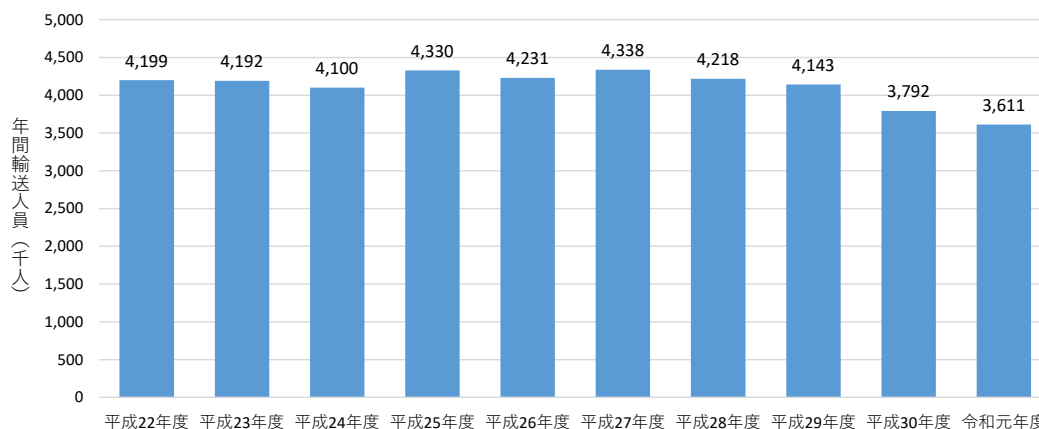


出典:九州運輸要覧・肥薩おれんじ鉄道資料

図 3-19 肥薩おれんじ鉄道の鉄道事業損失額の推移

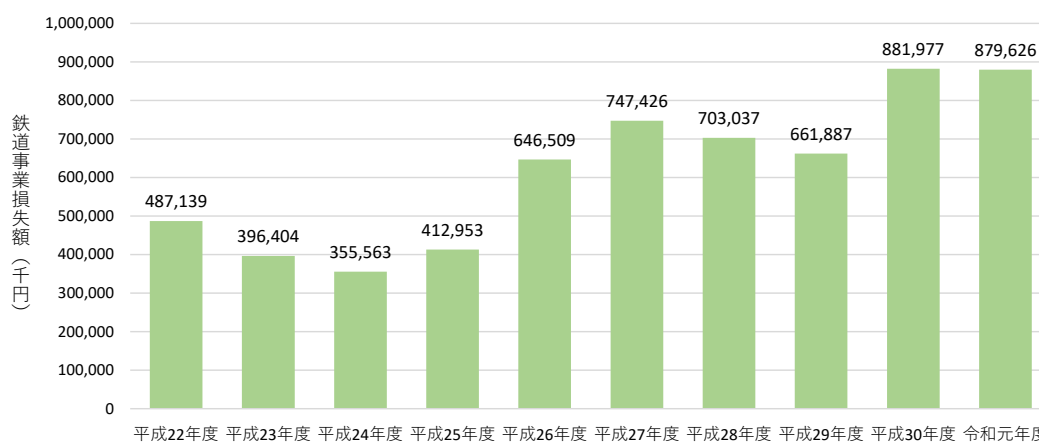
地域鉄道の年間輸送人員は、事業者によって増減の差はあるが、全体として減少傾向にあり、すべての事業者が、鉄道事業単体で見ると赤字を計上する厳しい経営状況となっている。

そのため、事業者ごとの成り立ちや株主構成等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要な支援を行いながら、維持・確保を図っている。



出典:九州運輸要覧・地域鉄道事業者資料

図 3-20 地域鉄道の年間輸送人員(4社合計)の推移



出典:九州運輸要覧・地域鉄道事業者資料

図 3-21 地域鉄道の鉄道事業損失額(4社合計)の推移

Keywords

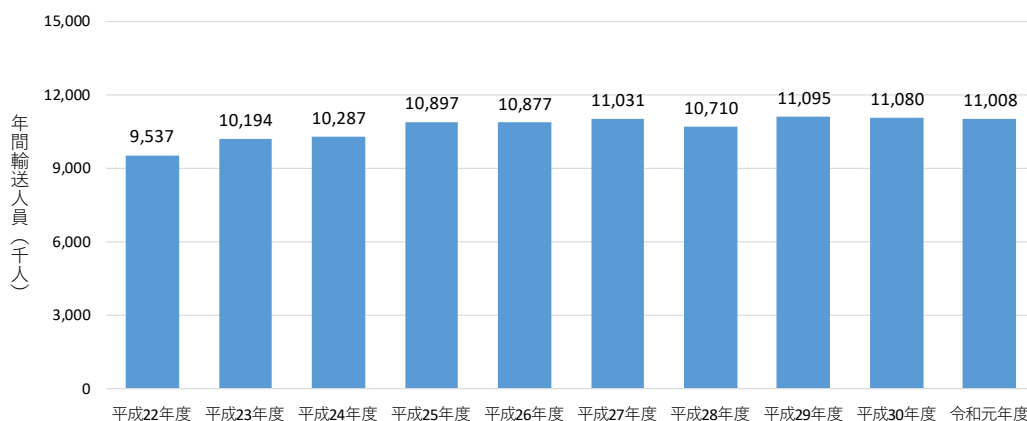
地域鉄道の輸送人員減少

地域鉄道の収支悪化・厳しい経営状況

C) 熊本市交通局（熊本市電）

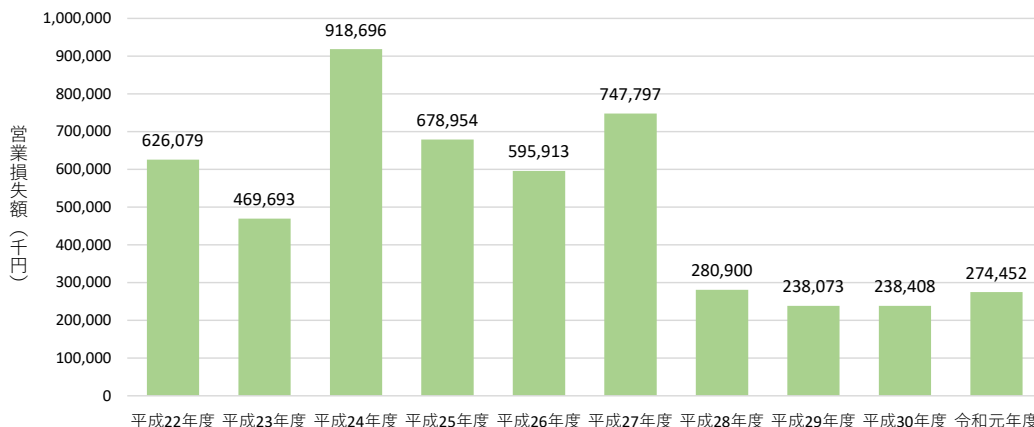
熊本市中心部を運行する路面電車であり、熊本駅前（田崎橋）～健軍町（A系統）、上熊本～健軍町（B系統）の2系統がある。熊本市中心部において、朝夕の通勤通学輸送や来訪者の輸送等の基幹的輸送を担っている。

近年は低床車両やICカード、市電ナビ（ロケーションシステム）の導入等により利便性が向上し、輸送人員は増加傾向にある。



出典:九州運輸要覧・熊本市交通局HP

図 3-22 熊本市電の年間輸送人員の推移



出典:九州運輸要覧・熊本市交通局HP

図 3-23 熊本市電の営業損失額の推移

D) 鉄道事業者と自治体との関係

九州運輸局が平成 31 年 3 月に作成した報告書「九州における鉄道の維持・活性化のあり方」において、九州内の鉄道事業者、鉄道沿線市町村及び九州 7 県を対象に行われたアンケートやヒアリング調査結果を基に、鉄道の維持・活性化に関する課題が次のようにまとめられている。

- ・地方公共団体は、鉄道はバスと違って機動的に見直せないことや、単独市町村で対応しにくいという意識があって、鉄道そのものを十分理解しようとしていない。一方、鉄道事業者は、事前調整や周知が十分できていないなど、場合によって地方公共団体との協調に対する意識が低い場合があるといえる。このようなことから、相互の信頼関係が構築されていない。
- ・地方公共団体が鉄道の利用状況等の実態を把握しようとするときに鉄道事業者へデータの提供を求める傾向にあるが、データが無いとしても積極的に鉄道の実態を把握しようとしていない。一方、鉄道事業者は、すべてのデータを所有しているわけではないことや、また使用用途不明のためデータ提供が困難という事情について、地域への説明や協力意図の伝達が不十分で地域の誤解を招いている。
- ・以上のようなお互いが正しく理解していないことから、地方公共団体は鉄道維持に対する積極的な取り組み・行動が欠けている。そのため地域計画における鉄道の位置づけが不十分となり、また沿線地域の住民の鉄道に対する意識が低い傾向となっている。
- ・他方、鉄道事業者は、地方公共団体や住民の危機意識が不足していると危惧するが、特に大手鉄道事業者には、一層、正しく理解を得るために地域に入っていくこと、地域と向き合うことが求められている。

県内では、熊本地震で被災した南阿蘇鉄道沿線地域において、同鉄道を軸とした持続可能な公共交通網の構築を目的とする地域公共交通網形成計画が策定されており、鉄道事業再構築事業（上下分離）の実施をはじめ、鉄道に関する具体的な施策が記載されている。一方、他の鉄道沿線地域で策定されている計画では、鉄道を地域の幹線として位置づけられてはいるものの、具体的な施策は「他の交通モードとの乗継ダイヤの調整」等に留まっているものが多い。

Keywords

地域計画における鉄道の位置づけが不十分

③ 高速・快速バス

高速・快速バスは、主に熊本市の桜町バスターミナルや熊本駅を起点に、阿蘇方面や天草方面、福岡をはじめとする九州内各県や関西方面等へ運行されている。

図 3-24 は、県内の高速・快速バスの路線図である。高速バスは、県外への交通手段としてはもちろんのこと、例えば、「ひのくに号」(熊本～福岡)は、熊本市と県北地域とを結ぶ幹線としての役割を担っているほか、「なんぷう号」(熊本～宮崎)や「きりしま号」(熊本～鹿児島)は、鉄道が不通となっている人吉・球磨地域にとって、広域の移動に欠かすことのできない路線となっている。同様に、「特急やまびこ号」、「快速たかもり号」、「快速あまくさ号」なども、阿蘇方面や天草方面への幹線的な交通手段として利用されている。

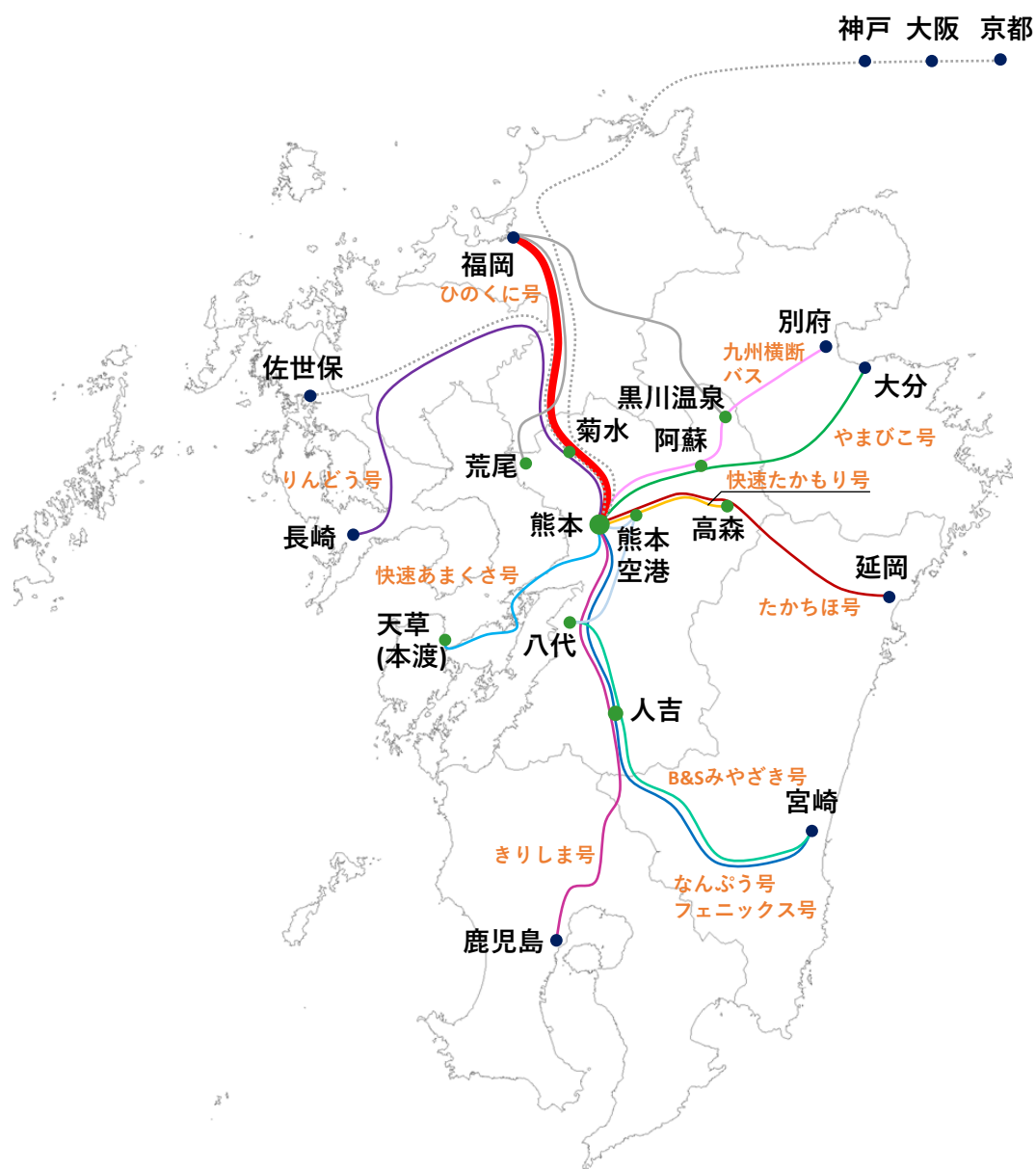
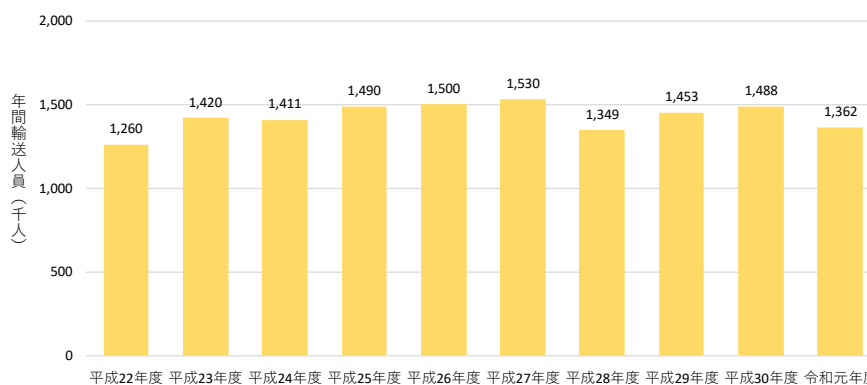


図 3-24 県内の高速・快速バス路線図

図 3-25 は「ひのくに号」の年間輸送人員の推移を表している。「ひのくに号」は、平成 23 年の九州新幹線全線開業以降、新幹線とは目的や価格帯を棲み分けながら利用者の増加が続いた。平成 28 年度に熊本地震の影響により輸送人員が減少したものの、その後も堅調に推移し、事業者にとっては収益の柱となっている。

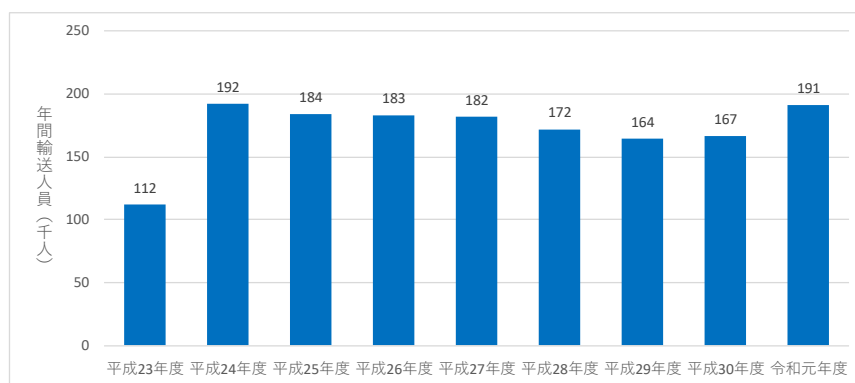
この高速バス事業の収益の一部は、事業者内部で一般路線バス事業の赤字を補填している側面もあり、単に高速バス路線としてだけではなく、路線バス網全体の維持・確保を考えるうえでも重要な役割を担っている。しかしながら、令和 2 年度においては、新型コロナウイルスの影響により、利用者が大きく落ち込み、高速バス事業も赤字となっている（P47 参照）。

図 3-25 は「快速あまくさ号」の年間輸送人員の推移を表している。熊本～天草間及び天草地域内の広域的な交通手段の一つとして、年間 20 万人弱に利用されている。



出典：九州運輸要覧、九州の高速バス

図 3-25 ひのくに号の年間輸送人員の推移



出典：産交バス資料

図 3-26 快速あまくさ号の年間輸送人員の推移

Keywords

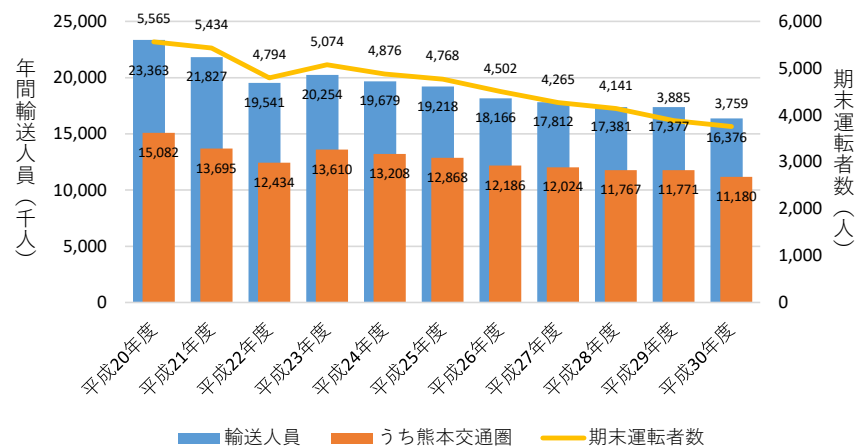
幹線交通手段としての役割

高速バスの収益による一般路線バスの赤字補填

④ タクシー

タクシーの輸送人員は減少傾向が続いており、平成20年度から平成30年度までの10年間で約3割減少した。また、運転者数も減少傾向にあり、一般的にはタクシー事業者においても乗務員不足が課題となっている。

一方、県内では32市町村において、乗合タクシーが運行されており（P48参照）、公共交通網の中で、地域住民のラストワンマイルの移動を支える役割をタクシー事業者が担っているといえる。また、その他にも阿蘇くまもと空港と阿蘇くまもと空港駅（JR肥後大津駅）を結ぶ「空港ライナー」の運行なども含め、公共交通手段としてのタクシーの役割が徐々に広がりつつある。



出典:九州運輸要覧

図 3-27 タクシーの輸送人員と運転者数の推移



図 3-28 空港ライナー

Keywords

輸送人員の減少

タクシー事業者の乗務員不足

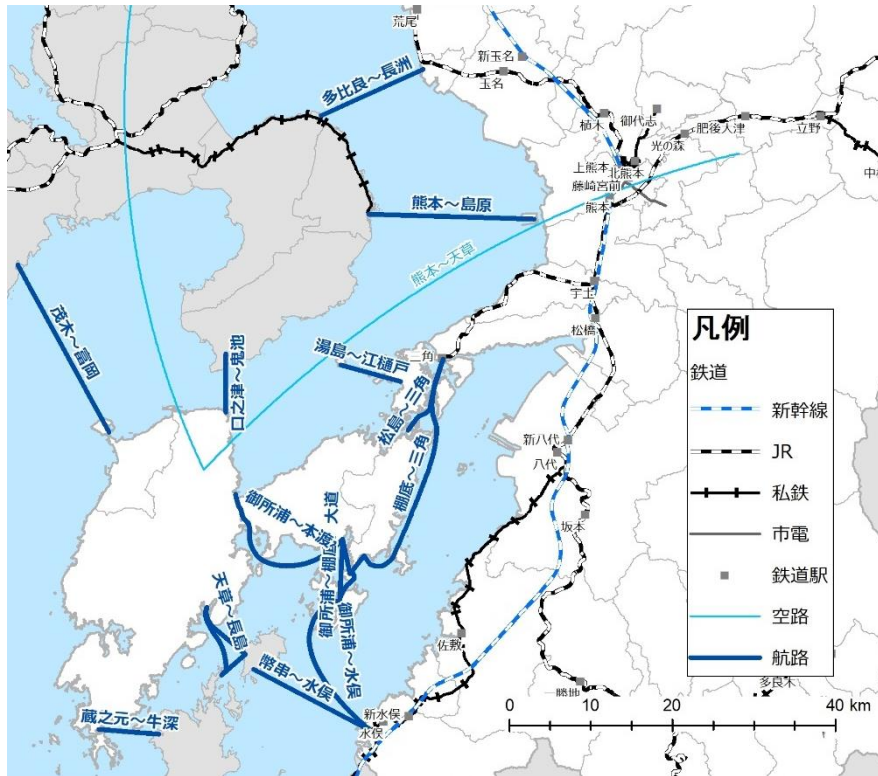
公共交通としてのタクシーの役割の拡大

⑤ 航路

本県は有明海と八代海に面しており、海上交通として、県内外の港を結ぶ定期航路が運航されている。

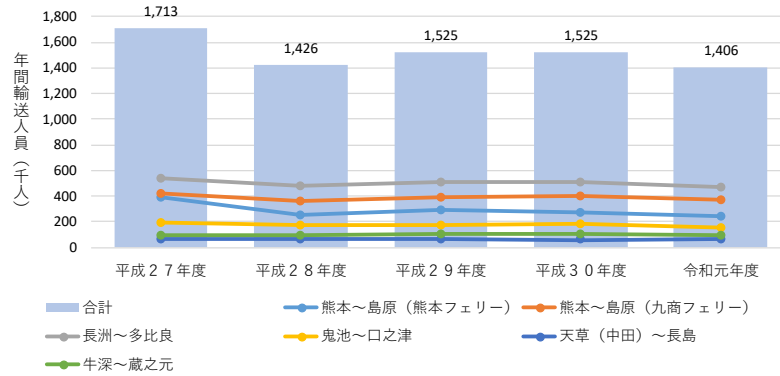
県内の定期航路は、御所浦島、湯島への離島航路をはじめ6航路、県外との定期航路は、長崎県の島原半島や鹿児島県の長島等と県内の港とを結ぶ8航路。

図 3-30 は、フェリーで運航されている県外航路の年間輸送人員の推移である。平成 28 年度に熊本地震の影響で落ち込んで以降、140 万～150 万人前後で推移している。



出典：国土数値情報・交通事業者等 HP

図 3-29 県内を発着する航路図

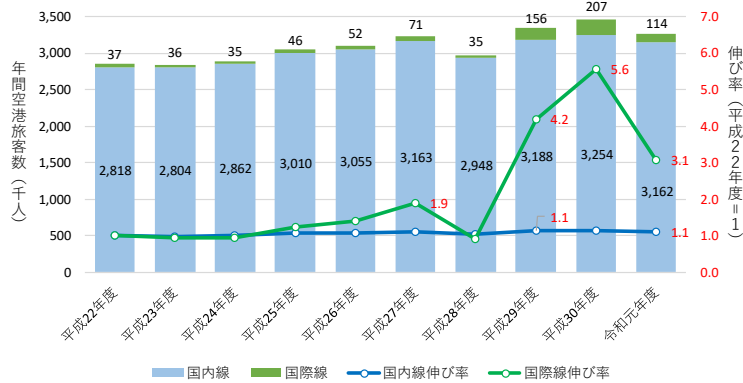


出典：熊本県資料

図 3-30 県外航路(フェリー)の年間輸送人員の推移

⑥ 空路

阿蘇くまもと空港の空港旅客数は、国内線就航路線数の増加や国際線の新規就航等により増加傾向にあったが、直近の令和元年度は日韓関係の悪化によるインバウンド客の落ち込み等もあり、約18万人の減少となった



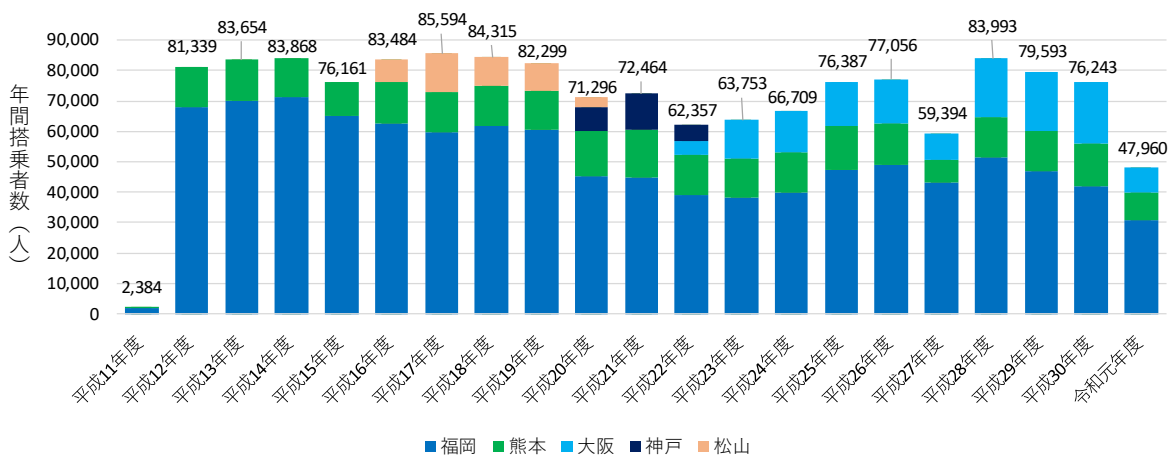
出典:熊本県資料

図 3-31 阿蘇くまもと空港の年間空港旅客数の推移

天草エアラインは、県、地元市町、民間企業等の出資により設立された第三セクターの航空会社。現在、天草空港を拠点に福岡・熊本・大阪の3空港を結んで運航しており、島外から天草地域への観光・ビジネスにおけるアクセス手段として、また天草地域住民の広域移動手段として利用されている。



年間搭乗者数は、7～8万人前後で推移しているが、令和元年度は機長の体調不良に伴う大幅減便の影響で、過去最低の搭乗者数となった。



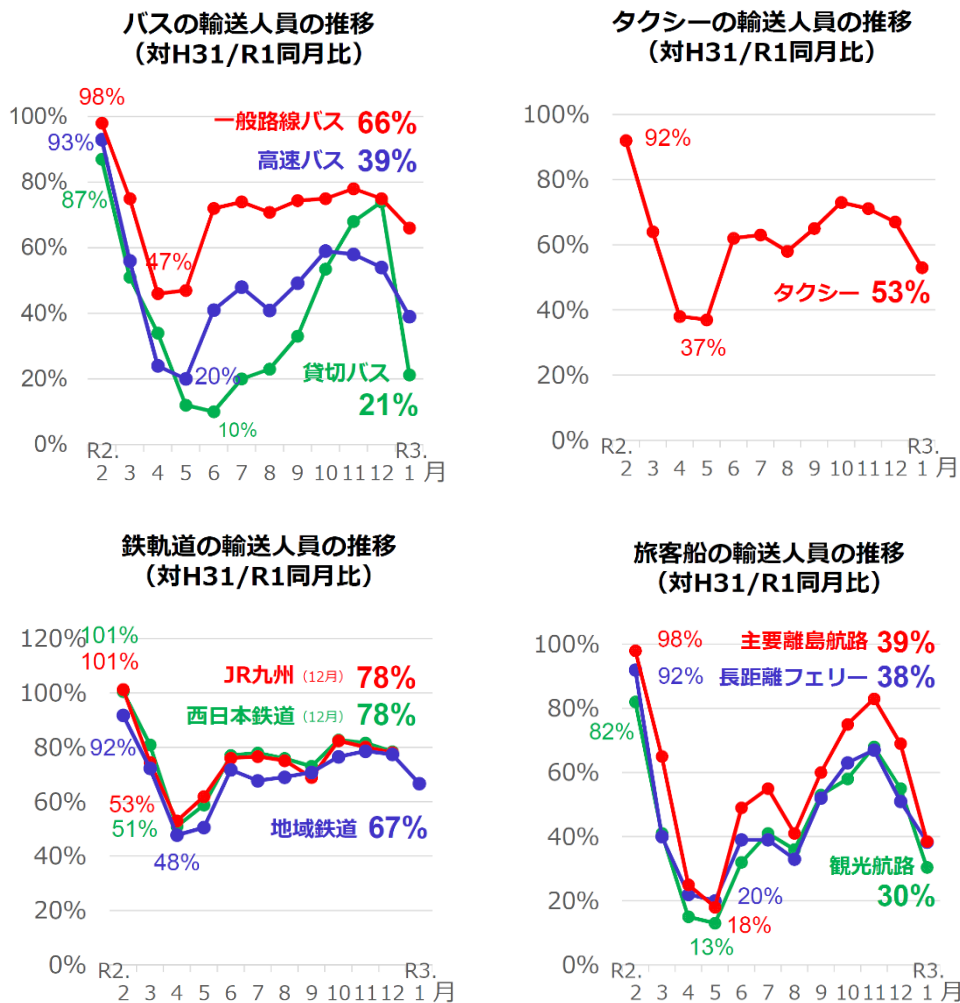
出典:熊本県資料

図 3-32 天草エアラインの年間搭乗者数の推移

⑦ 新型コロナウイルス感染症拡大による地域公共交通への影響

新型コロナウイルス感染症の拡大防止を目的としたイベントや外出の自粛要請、学校の休校、店舗への休業要請等により、公共交通機関の利用者数は大きく減少している。1度目の緊急事態宣言が発令された令和2年4月～5月の輸送人員は、鉄道と一般路線バス事業で対前年比約半減、また県をまたぐ移動については特に強く自粛を要請されていたことから、高速バスや旅客船事業は対前年比2割程度の輸送人員に留まった。

その後、学校や経済活動の再開等により徐々に回復が見られていたが、年末から年始にかけての感染者数の急増と、それを受けての2度目の緊急事態宣言（本県においても独自の緊急事態宣言を発令）により、再び各交通機関の輸送人員は落ち込み、交通事業者にとっては厳しい状況が続いている。



出典:九州運輸局資料

図 3-33 新型コロナウイルス感染症拡大下における九州内の公共交通機関の輸送人員の推移

Keywords

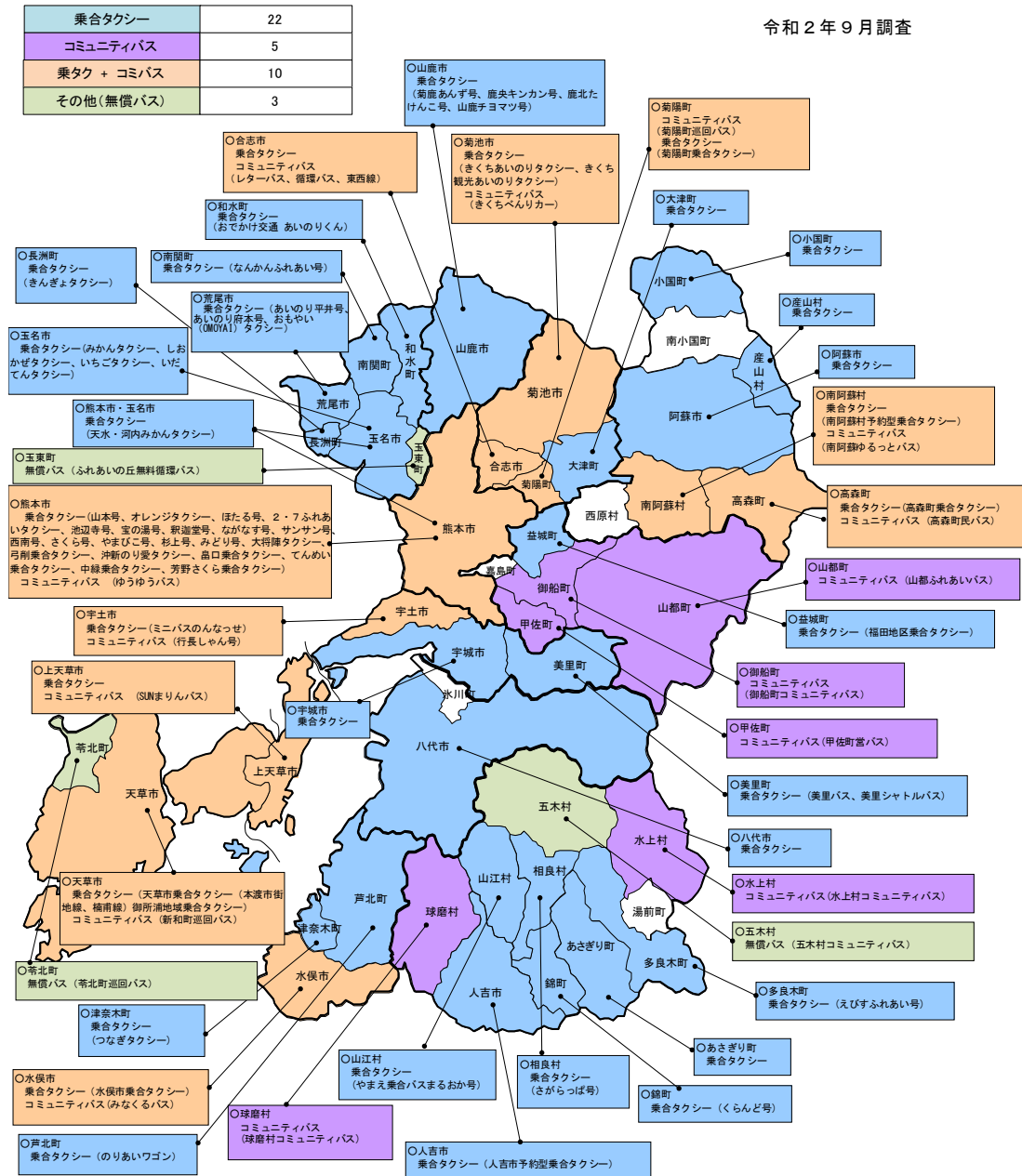
新型コロナウイルス感染症拡大に伴う利用者減少

(3) 市町村による地域公共交通施策の現状

① コミュニティ交通の導入状況

図 3-34 は、各市町村におけるコミュニティ交通（コミュニティバス・乗合タクシー）の導入状況を示している。道路運送法に基づくコミュニティバスが 15 市町村、乗合タクシーが 32 市町村で運行されているほか、3 町村では無償のコミュニティバスも運行されている。

このほかにも、市町村によっては、福祉施策としての運送サービス、スクールバス等も運行されている。



出典：令和 2 年度市町村交通施策状況調査（熊本県）

図 3-34 本県におけるコミュニティ交通の導入状況（令和2年9月調査）

② 地域公共交通網形成計画の策定状況

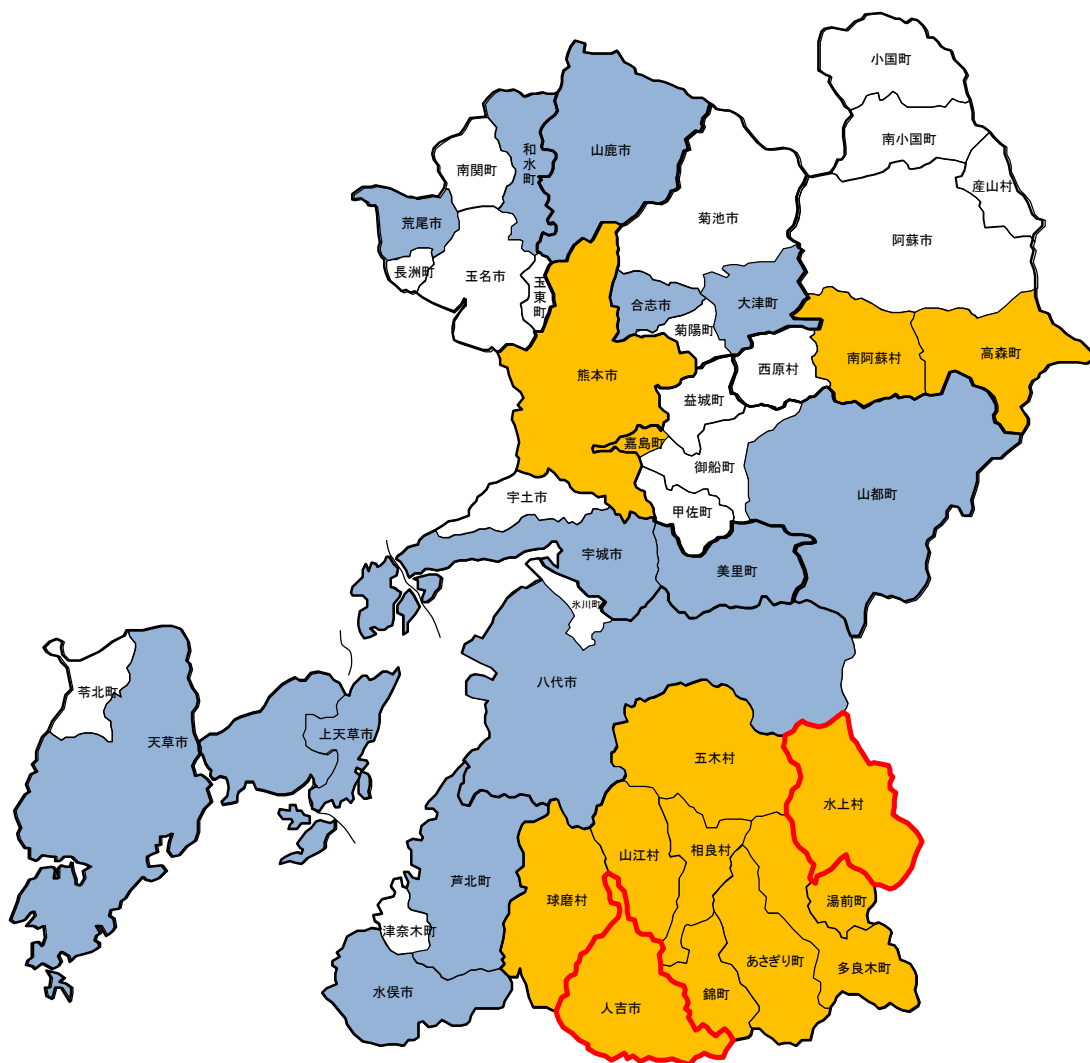
県内では、令和2年10月現在、18の地域公共交通網形成計画（地域公共交通計画）が策定されている。このうち、複数市町村が連携して広域で策定された計画は3つあり、残りの15は単独市町村で策定されたものである。

表 3-5 県内で策定済みの地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)

策定時期	計画名称
平成 28 年 3 月	熊本地域公共交通網形成計画
	合志市地域公共交通網形成計画
	人吉・球磨地域公共交通網形成計画
	大津町地域公共交通網形成計画
	和水町地域公共交通網形成計画
平成 29 年 3 月	美里町地域公共交通網形成計画
平成 29 年 7 月	人吉市地域公共交通網形成計画
平成 29 年 11 月	水上村地域公共交通網形成計画
平成 30 年 3 月	荒尾市地域公共交通網形成計画
	上天草市地域公共交通網形成計画
	天草市地域公共交通網形成計画
	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画
平成 31 年 3 月	芦北町地域公共交通網形成計画
	宇城市地域公共交通網形成計画
	山鹿市地域公共交通網形成計画
	山都町地域公共交通網形成計画
令和 2 年 3 月	第 2 期水俣市地域公共交通網形成計画 (※前期計画：平成 27 年 3 月策定)
令和 2 年 10 月	八代市地域公共交通計画 (※前期計画：平成 27 年 3 月策定)

※網掛けは、複数市町村が連携して広域で策定した計画


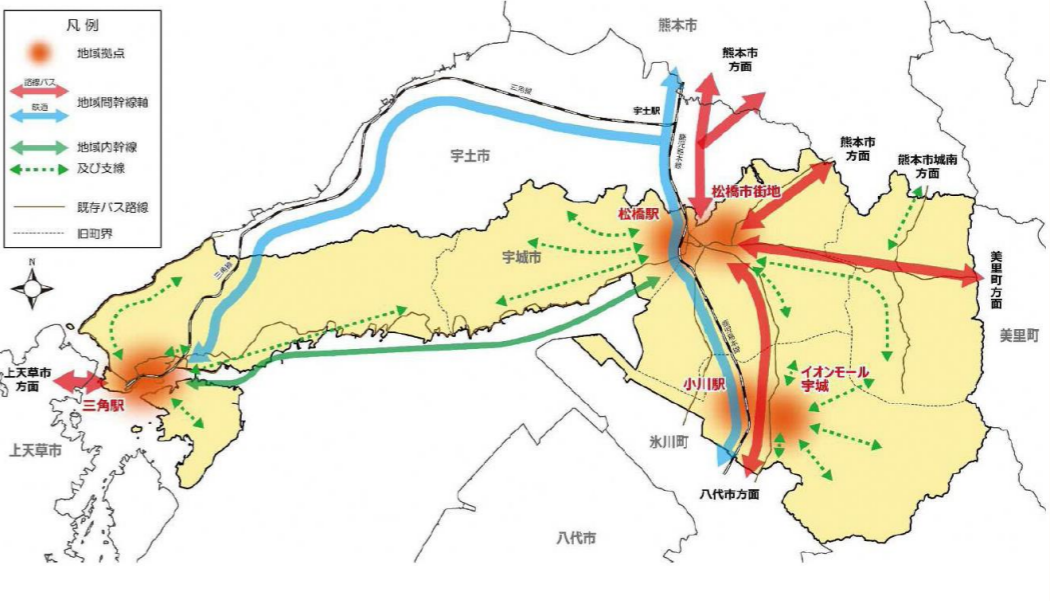
	単独市町村で計画策定
	広域（複数市町村）で計画策定



※人吉市、水上村は単独+広域(人吉・球磨地域)で計画策定

図 3-35 県内市町村の地域公共交通網形成計画(地域公共交通計画)策定状況

【県央地域】

計画名	熊本地域公共交通網形成計画（熊本市・嘉島町）	宇城市地域公共交通網形成計画																																		
計画期間	平成 28 年 4 月～令和 8 年 3 月	平成 31 年 4 月～令和 7 年 3 月																																		
拠点の考え方（抜粋）	<p>■地域公共交通網の将来像</p> 	<p>■拠点の配置方針</p> <table border="1" data-bbox="1397 394 2071 737"> <thead> <tr> <th>分類</th> <th>拠点候補地</th> <th>まちづくり上の位置づけ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">地域交通拠点</td> <td>松橋駅</td> <td>熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点</td> </tr> <tr> <td>小川駅</td> <td>本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される</td> </tr> <tr> <td>三角駅</td> <td>熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地域生活拠点</td> <td>松橋市街地</td> <td>商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている</td> </tr> <tr> <td>イオンモール宇城</td> <td>本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される</td> </tr> </tbody> </table> <p>■路線の配置方針</p> <table border="1" data-bbox="2101 394 2754 835"> <thead> <tr> <th>位置づけ</th> <th>交通モード</th> <th>果たすべき役割</th> <th>主なターゲット</th> <th>配置方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">地域間幹線</td> <td>JR</td> <td>熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と、三角から熊本方面を結ぶ三角線で構成され、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する</td> <td>通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者</td> <td>地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>地域内幹線及び支線</td> <td>路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー</td> <td>本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える</td> <td>地域の高齢者などの通院・買い物利用</td> <td>居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線</td> </tr> </tbody> </table>	分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ	地域交通拠点	松橋駅	熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点	小川駅	本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される	三角駅	熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する	地域生活拠点	松橋市街地	商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている	イオンモール宇城	本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される	位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針	地域間幹線	JR	熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と、三角から熊本方面を結ぶ三角線で構成され、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する	通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者	地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線	路線バス	主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える			地域内幹線及び支線	路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー	本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線
分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ																																		
地域交通拠点	松橋駅	熊本・八代の南北、天草・美里の東西を結ぶ本市の中心に位置し、JRと路線バスを結節する交通拠点																																		
	小川駅	本市南部に位置する鉄道駅であり、近隣にイオンモール宇城も立地していることから、当該施設とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される																																		
	三角駅	熊本や松橋と天草を結ぶ唯一の地点で、世界文化遺産三角西港を有する観光拠点でもある ・JRとバスが近接しており、生活と観光の交通拠点としての機能を有する																																		
地域生活拠点	松橋市街地	商業施設や医療施設、公共施設など日常生活に必要な主要施設が立地するとともに、バスターミナルも立地し、本市の中心的な拠点としての役割を担っている																																		
	イオンモール宇城	本市南部に位置し、本市のみならず、八代市方面などからも利用がみられる大型商業施設であり、小川駅とともに、本市南部の拠点としての機能強化が期待される																																		
位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針																																
地域間幹線	JR	熊本及び八代方面を結ぶ鹿児島本線と、三角から熊本方面を結ぶ三角線で構成され、通勤・通学・観光・生活等すべての乗客に対し、定時性・速達性を提供する	通勤通学客 その他市民全般 観光客 その他来訪者	地域拠点である松橋駅・松橋市街地あるいは三角地区と周辺自治体を結ぶ路線																																
	路線バス	主として他都市や駅から離れた地域及び駅を結び、通勤・通学・観光・生活の移動を支える																																		
地域内幹線及び支線	路線バス 乗合タクシー スクールバス タクシー	本市内における交通拠点や生活拠点間相互に結ぶ地域内幹線と、居住地から各拠点を結ぶ支線からなり、主に高齢者等の移動を支える その際、既存のスクールバスの活用やタクシー等の移動手段も含めて移動を支える	地域の高齢者などの通院・買い物利用	居住地と最寄りの地域拠点を結ぶ路線																																
幹線と枝線の考え方（抜粋）		<p>■目指す地域公共交通網の姿</p> 																																		
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■ゾーンシステムの導入 各種交通手段を幹線と支線に設定するゾーンシステムの導入</p> <p>■乗換拠点の整備 ゾーンシステム乗換拠点や地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点等における待合環境等の整備</p> <p>■快速バス等の導入 ゾーンシステム乗換拠点等からの快速バス等の導入検討</p> <p>■公共車両等の走行環境の改善 バス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大検討</p> <p>■バス・鉄軌道等の輸送力の向上 大量輸送車両の導入や需要に応じた増便等による輸送力の向上</p>	<p>■路線バスの見直し・再編 既存の路線バスを対象に、運行効率性向上などを目的に、以下に示す、「路線バス存廃検討基準」を設定し、個々の路線バスに関して、周辺市町と協議等を行いながら検討を行います。 〔路線バス存廃検討基準〕 次のいずれかに該当する系統については、存廃等について検討を開始するものとする。 ①平均乗車密度が1.0人に満たない系統 ②1日あたり輸送人員が5.0人に満たない系統</p>																																		
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入 公共交通空白地域等にデマンド型の乗合タクシー等を導入</p> <p>■新たなコミュニティ交通の導入 地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討</p>	<p>■乗合タクシーの運行内容等の見直し ○導入基準に基づく乗合タクシー等を活用した新たな地域公共交通の導入 ○乗合タクシー存廃基準に基づく既存乗合タクシーの運行内容等の見直し</p>																																		

計画名 美里町地域公共交通網形成計画 山都町地域公共交通網形成計画

計画期間 平成 29 年 4 月～令和 4 年 3 月 平成 31 年度～令和 5 年度

拠点の考え方 (抜粋)

■地区拠点の位置付け

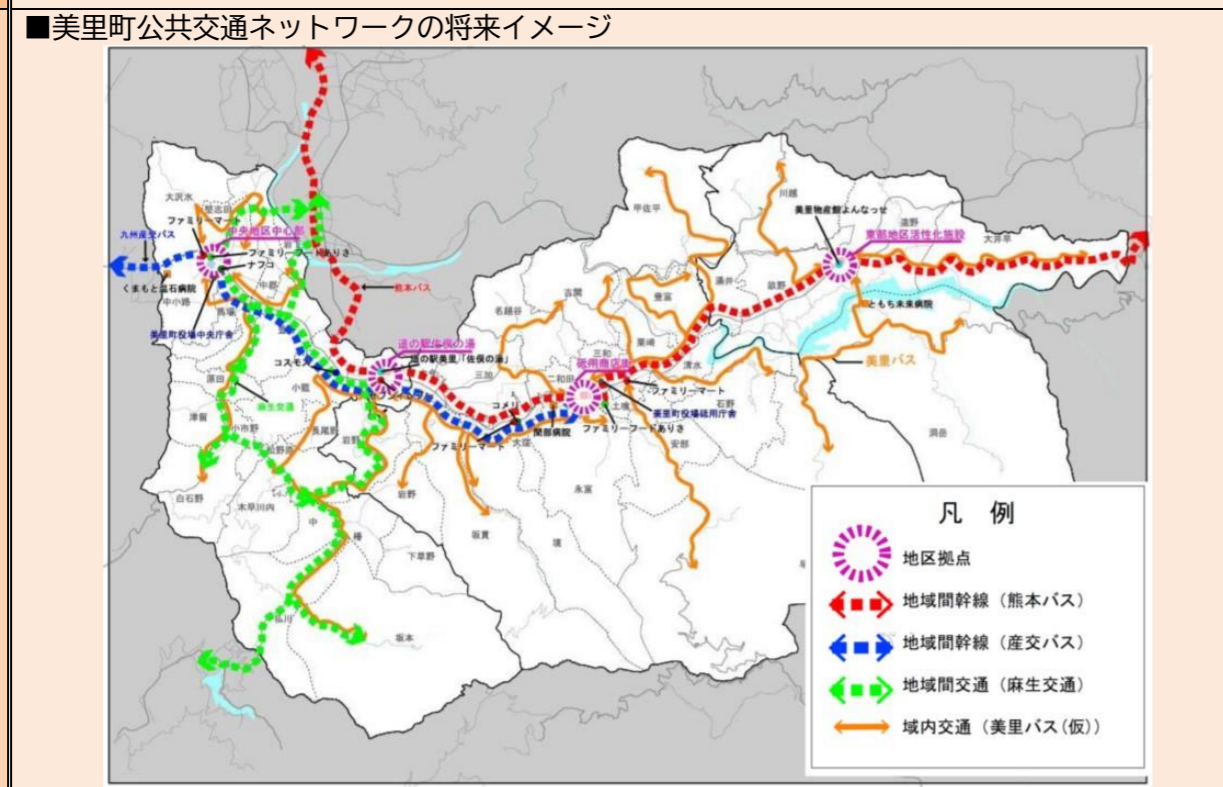
①地区拠点の考え方
地区拠点は、小学校区など複数の集落が集まる基礎的な生活圏の中で、分散している様々な生活サービスや地区活動の場などを「合わせ技」でつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、町民の生活を支える新しい地区運営の仕組みをつくらうとする考えです。

②美里町における各地区拠点の位置づけ
美里町においては、地区拠点の考え方にに基づき4つの地区拠点を設定します。

- 道の駅在傍の……町全体の交流機能をもつ地区拠点
- 中央地区中心部……中央地区の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地区拠点
- 砥用商店街……砥用地区の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地区拠点
- 東部地区活性化施設……東部地区の人々の買い物やコミュニティ活動等の暮らしを支える地区拠点



幹線と枝線の考え方 (抜粋)



幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■地区拠点の設定の機能強化
町民の買い物や交流活動を支え、元気にぎわうまちなかのセンター(中心)となるように地区拠点の整備を行います。

■住民のニーズに応じたルート・ダイヤへの見直し
地区拠点の整備に合わせ、住民の移動ニーズに応じたルート・ダイヤに再編し、暮らしに使いやすい公共交通サービスを提供します。

■バス停留所の待合環境の整備
町民の誰もが利用しやすい公共交通利用環境の整備として、バス停留所の待合環境の整備を行います。

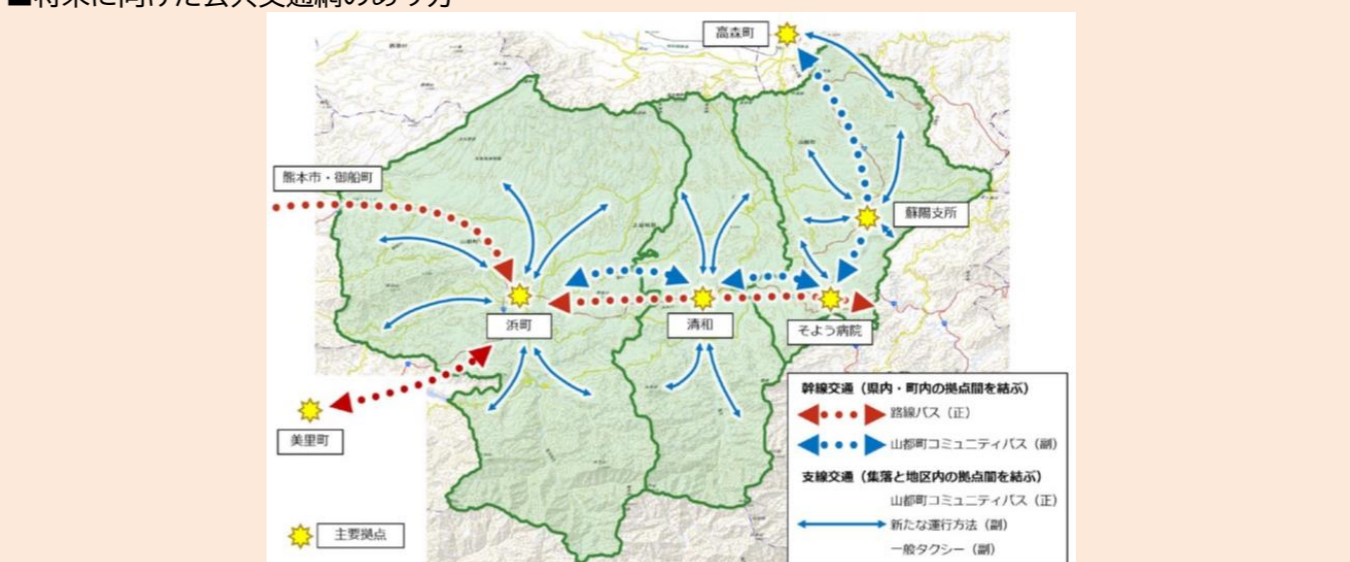
コミュニティ交通に関する具体的な施策

■町内公共交通の一元化、公共交通情報の発信
町民の誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通とするため、町内公共交通を一元化します。また、バス停留所の共同利用や停留所名称の統合、事業者間での情報の共有化を進めるとともに、町のホームページへの公共交通に関する情報の掲載を行います。

■山都町における公共交通の役割分担

位置づけ	担当	交通モード	路線名・便名	役割	
広域幹線交通	主	民営高速バス	たからほ号	町外(熊本市・阿蘇熊本空港)及び県外(宮崎)と山都町を結び、町民及び観光客等来訪者の移動を支える。	
			ごかせ号	県外(福岡・宮崎)と山都町を結び、町民及び観光客等来訪者の移動を支える。	
幹線交通	主	民営路線バス	通瀬山荘線 馬見原線 辺場線	県内・町内の拠点間を結び、主に高校生の通学、町民の通院、買物等における移動を支える。 ・熊本中心街～山都町 ・町内区域(矢部・清和・蘇陽)間の移動 ※ただし、辺場線については今後再編を検討していく。	
			副	山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)	路線バスで対応できない小中高校生の通学、高齢者等の通院、買物等における移動を支える。 ・町内区域(矢部・清和・蘇陽)間の移動 ・高森町～山都町間の移動
支線交通	主	山都町コミュニティバス(山都ふれあいバス)	コミュニティ便	集落と地区内の拠点間を結ぶ。 ・主に小中学生の通学や中学生の部活動参加のための移動を支える。(スクール混乗便及びスクール専用便)	
			副	新たな運行方法(兼合タクシー等)	山都町コミュニティバスが対応できない集落と地区内の拠点間を結び、主に高齢者等の通院、買物等における移動を支える。
			副	一般タクシー	個別ニーズへの対応やその他交通で対応できない需要に対応する。

■将来に向けた公共交通網のあり方



■路線バスの路線再編・競合解消とダイヤの見直し

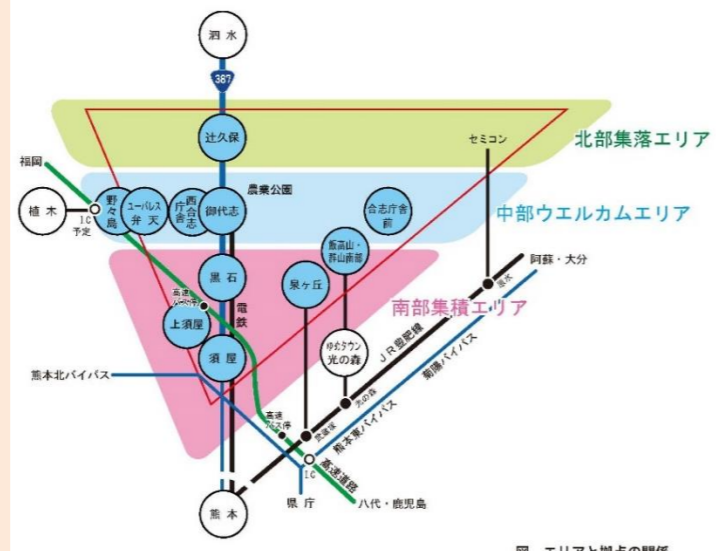

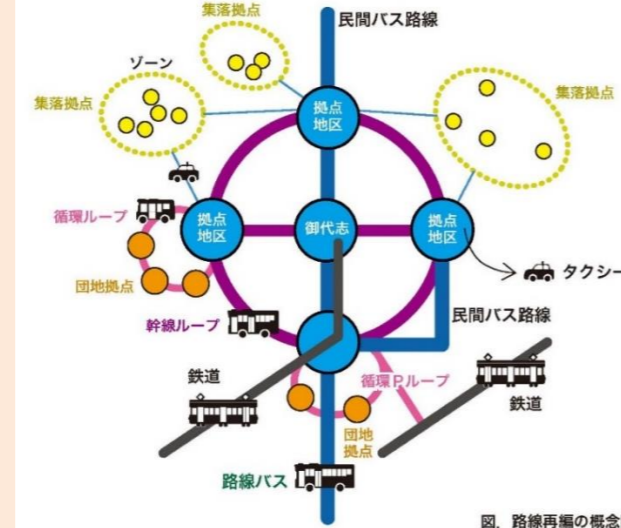
①路線バスの路線再編
②路線バスと山都町コミュニティバスにおける競合解消

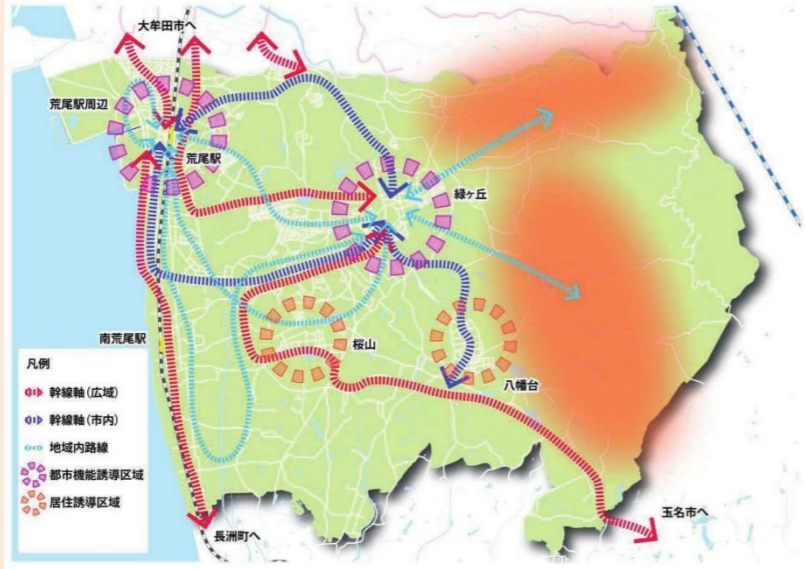
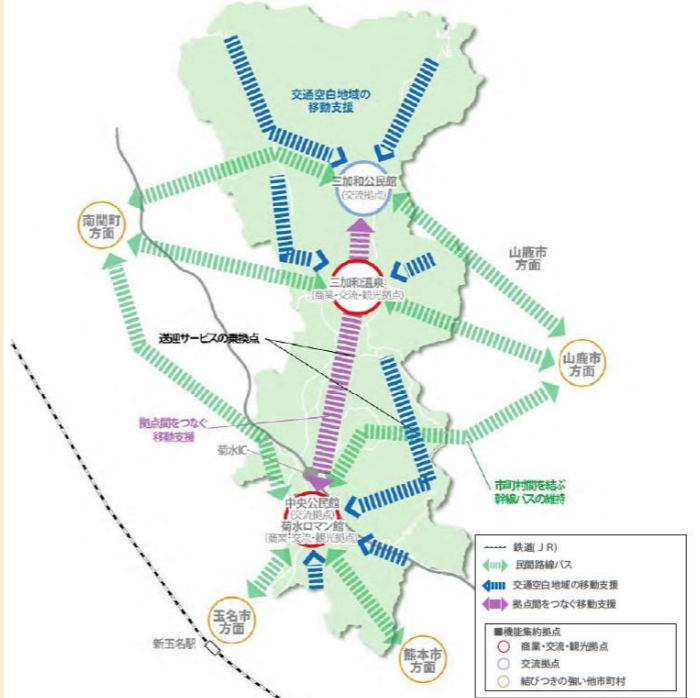
■山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の効率的な運行の実施

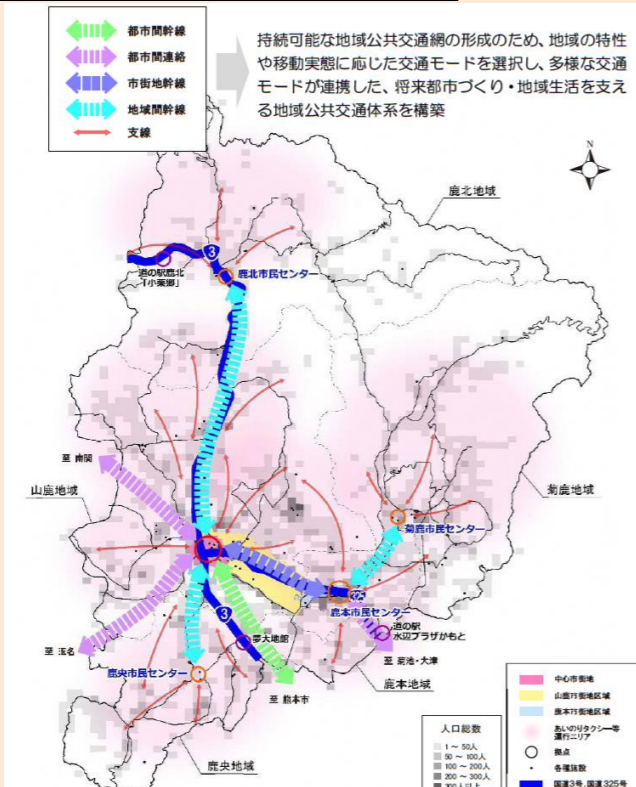
①新たな運行方法(予約型(デマンド型))の導入と山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の運行見直し
②定量・定性データに基づく山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の継続的な見直し体制の構築と実践

■高齢者等交通弱者の外出状況(外出時間、滞在時間)を考慮した交通手段の提供
山都町コミュニティバス(コミュニティ便)の利便性を向上させるために、高齢者の外出状況(外出時間、滞在時間)を考慮した時刻設定やバス停留所の設置間隔見直し・フリー乗降の拡大等を実施して、買い物や通院等に利用しやすい公共交通を提供します。


【県北地域】

計画名	合志市地域公共交通網形成計画	大津町地域公共交通網形成計画																																			
計画期間	平成 28 年度～令和 2 年度	平成 28 年度～令和 2 年度																																			
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■都市構造による考え方</p>  <p>図. エリアと拠点の関係</p>	<p>■大津町における公共交通の将来像（公共交通のあり方）</p>  <p>図. 大津町における公共交通網の役割</p> <table border="1" data-bbox="1810 840 2478 1438"> <thead> <tr> <th>位置づけ</th> <th>モード</th> <th>路線・事業者名</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">広域幹線交通</td> <td>鉄道</td> <td>JR 豊肥本線 [JR 九州線]</td> <td>主に町外・県外への広域移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">路線バス</td> <td>三里木線 ※路線内線、但し線はH27.12.1に廃止 [九州産交バス線]</td> <td>町内及び熊本市方面への移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td>山鹿線、菊池線 山西線、内牧循環線 ※廃止路線代替バス [産交バス線]</td> <td>町内・町外への移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td>空港タクシー [阿蘇くまもと空港 ライナー運営検討協議会]</td> <td>JR 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間の移動を支える幹線</td> </tr> <tr> <td>高速バス</td> <td>やまびこ号 [九州産交バス線・ 大分バス線]</td> <td>熊本～大分間を結ぶ幹線</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地域内交通 (支線)</td> <td>フィーダー</td> <td>乗合タクシー [タクシー事業者 3 社]</td> <td>郊外部から中心市街地までの移動を支える支線</td> </tr> <tr> <td>一般タクシー</td> <td>一般タクシー (町内全域) [タクシー事業者 3 社]</td> <td>公共交通で対応できない需要への対応 (ドア・ツー・ドア/他交通の時間外への対応)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">町内の移送 サービス</td> <td>スクールバス</td> <td>スクールバス [大津町]</td> <td>美咲野小、大津北小、大津中、大津北中学校の4つの対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス</td> </tr> <tr> <td>外出支援</td> <td>外出支援サービス [大津町]</td> <td>概ね65歳以上のひとり暮らしで、公共交通機関の利用や家族による移送が著しく困難である方を対象とした移送サービス</td> </tr> <tr> <td>福祉運送</td> <td>福祉有償運送事業 [NPO 法人]</td> <td>障がいがあり単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした運営協議会が認めた NPO 法人による有料の輸送サービス</td> </tr> </tbody> </table>	位置づけ	モード	路線・事業者名	役割	広域幹線交通	鉄道	JR 豊肥本線 [JR 九州線]	主に町外・県外への広域移動を支える幹線	路線バス	三里木線 ※路線内線、但し線はH27.12.1に廃止 [九州産交バス線]	町内及び熊本市方面への移動を支える幹線	山鹿線、菊池線 山西線、内牧循環線 ※廃止路線代替バス [産交バス線]	町内・町外への移動を支える幹線	空港タクシー [阿蘇くまもと空港 ライナー運営検討協議会]	JR 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間の移動を支える幹線	高速バス	やまびこ号 [九州産交バス線・ 大分バス線]	熊本～大分間を結ぶ幹線	地域内交通 (支線)	フィーダー	乗合タクシー [タクシー事業者 3 社]	郊外部から中心市街地までの移動を支える支線	一般タクシー	一般タクシー (町内全域) [タクシー事業者 3 社]	公共交通で対応できない需要への対応 (ドア・ツー・ドア/他交通の時間外への対応)	町内の移送 サービス	スクールバス	スクールバス [大津町]	美咲野小、大津北小、大津中、大津北中学校の4つの対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス	外出支援	外出支援サービス [大津町]	概ね65歳以上のひとり暮らしで、公共交通機関の利用や家族による移送が著しく困難である方を対象とした移送サービス	福祉運送	福祉有償運送事業 [NPO 法人]	障がいがあり単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした運営協議会が認めた NPO 法人による有料の輸送サービス
位置づけ	モード	路線・事業者名	役割																																		
広域幹線交通	鉄道	JR 豊肥本線 [JR 九州線]	主に町外・県外への広域移動を支える幹線																																		
	路線バス	三里木線 ※路線内線、但し線はH27.12.1に廃止 [九州産交バス線]	町内及び熊本市方面への移動を支える幹線																																		
		山鹿線、菊池線 山西線、内牧循環線 ※廃止路線代替バス [産交バス線]	町内・町外への移動を支える幹線																																		
		空港タクシー [阿蘇くまもと空港 ライナー運営検討協議会]	JR 肥後大津駅と阿蘇くまもと空港間の移動を支える幹線																																		
	高速バス	やまびこ号 [九州産交バス線・ 大分バス線]	熊本～大分間を結ぶ幹線																																		
地域内交通 (支線)	フィーダー	乗合タクシー [タクシー事業者 3 社]	郊外部から中心市街地までの移動を支える支線																																		
	一般タクシー	一般タクシー (町内全域) [タクシー事業者 3 社]	公共交通で対応できない需要への対応 (ドア・ツー・ドア/他交通の時間外への対応)																																		
町内の移送 サービス	スクールバス	スクールバス [大津町]	美咲野小、大津北小、大津中、大津北中学校の4つの対象校区内に住む児童・生徒を対象とした送迎サービス																																		
	外出支援	外出支援サービス [大津町]	概ね65歳以上のひとり暮らしで、公共交通機関の利用や家族による移送が著しく困難である方を対象とした移送サービス																																		
	福祉運送	福祉有償運送事業 [NPO 法人]	障がいがあり単独で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とした運営協議会が認めた NPO 法人による有料の輸送サービス																																		
幹線と枝線の考え方 (抜粋)	<p>■路線再編の考え方</p>  <p>図. 路線再編の概念図</p>	<p>■路線バスの利用低迷路線の効率化に向けた見直し</p> <p>利用が著しく低迷する路線バスの運行ルート・ダイヤを沿線住民のニーズ等に合わせるよう見直しを検討し、利用率の改善を図る。</p> <p>■JR 肥後大津駅の乗り継ぎ機能の強化</p> <p>多様な交通モード間の乗り継ぎ環境の改善・強化を図る</p>																																			
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■路線バスの見直し</p> <p>レターバスの輸送能力を向上させ幹線ルートとして位置づけるため、現状の永井ルートを短縮し、遅延を解消します。</p> <p>■御代志駅発着の路線網再編</p> <p>御代志駅での各種交通手段への乗り継ぎと、乗り継ぎダイヤの正確性等を確保するため、辻久保営業所の発着を御代志駅発着に移行することを目指します。</p>	<p>■路線バスの利用低迷路線の効率化に向けた見直し</p> <p>利用が著しく低迷する路線バスの運行ルート・ダイヤを沿線住民のニーズ等に合わせるよう見直しを検討し、利用率の改善を図る。</p> <p>■JR 肥後大津駅の乗り継ぎ機能の強化</p> <p>多様な交通モード間の乗り継ぎ環境の改善・強化を図る</p>																																			
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■乗合タクシーのデマンド型等の検討</p> <p>適時適応できる、より利便性の高いサービスに改善します。</p> <p>■コミュニティバス等運賃の検討</p> <p>現在の一律料金から、公共交通サービスとしての公平性や福祉的な役割を維持しつつ経営的な視点とのバランスを図るため、運賃を改訂します。</p>	<p>■乗合タクシーの運行体系の見直し</p> <p>利用者ニーズに合わせた乗合タクシーの対象地区や運行時間の見直しを行うとともに、大津町が運営する持続可能な交通サービスとするため料金体系の見直しを行い、効率的かつ効果的なサービス内容への変更を検討します。また、外出支援サービス利用者の条件等の適正化を図り、大津町が運営する乗合タクシーと外出支援サービスの連携（棲み分け）を図ります。</p> <p>■乗合率向上を考慮した乗合タクシー利用促進対策</p> <p>乗合が可能な地域に対して、乗合率の向上に向け、利用者が複数人(2人以上)で乗り合った場合にお得なポイントカードや、町内施設等と連携した割引券等によるインセンティブ制度の導入可能性について検討します。</p>																																			

計画名	荒尾市地域公共交通網形成計画	和水町地域公共交通網形成計画																												
計画期間	平成 30 年 4 月～令和 5 年 3 月	平成 28 年度～令和 2 年度																												
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■目指す荒尾市公共交通網の将来像</p>  <p>■中心拠点（都市機能誘導区域）の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通（鉄道、路線バス）、広域幹線道の結節点（市内外への移動の拠点） 都市を特徴づける多様な都市機能・都市活動が集積する「都市の顔」 高次都市機能、生活関連機能が集積する最も生活利便性が高い居住地 <p>■幹線・枝線の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線：都市機能誘導区域や居住誘導区域を結ぶ主要な公共交通軸 枝線：幹線を補完する形の公共交通路線 	<p>■公共交通網の将来像図</p>  <p>■和水町における公共交通・町内移送サービスの位置付け</p> <table border="1" data-bbox="1522 972 2145 1409"> <thead> <tr> <th>位置付け</th> <th>モード</th> <th>運行エリア</th> <th>役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">幹線交通</td> <td rowspan="4">路線バス</td> <td>南関町～熊本市</td> <td rowspan="4">買物、通院などの利用目的で、町内及び町外への移動を支える幹線交通</td> </tr> <tr> <td>南関町～山鹿市</td> </tr> <tr> <td>山鹿市～玉名市</td> </tr> <tr> <td>菊水ロマン館～玉名駅</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">地域内交通（支線）</td> <td>新規フィーダー</td> <td>※具体的事業において詳述</td> <td>和水町民の居住地から町内拠点、及び町内拠点間の移動を支える支線</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>町内一円</td> <td>幹線交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">町内の移送サービス</td> <td>スクールバス</td> <td>三加和小学校付近</td> <td>学校統廃合により遠距離通学となった三加和小学校児童の通学手段として活用</td> </tr> <tr> <td>ケアバス</td> <td>町内全域</td> <td>和水町立病院の利用者を対象とした移動支援</td> </tr> <tr> <td>ロマン館送迎バス</td> <td>—</td> <td>施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援</td> </tr> </tbody> </table>	位置付け	モード	運行エリア	役割	幹線交通	路線バス	南関町～熊本市	買物、通院などの利用目的で、町内及び町外への移動を支える幹線交通	南関町～山鹿市	山鹿市～玉名市	菊水ロマン館～玉名駅	地域内交通（支線）	新規フィーダー	※具体的事業において詳述	和水町民の居住地から町内拠点、及び町内拠点間の移動を支える支線	タクシー	町内一円	幹線交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）	町内の移送サービス	スクールバス	三加和小学校付近	学校統廃合により遠距離通学となった三加和小学校児童の通学手段として活用	ケアバス	町内全域	和水町立病院の利用者を対象とした移動支援	ロマン館送迎バス	—	施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援
位置付け	モード	運行エリア	役割																											
幹線交通	路線バス	南関町～熊本市	買物、通院などの利用目的で、町内及び町外への移動を支える幹線交通																											
		南関町～山鹿市																												
		山鹿市～玉名市																												
		菊水ロマン館～玉名駅																												
地域内交通（支線）	新規フィーダー	※具体的事業において詳述	和水町民の居住地から町内拠点、及び町内拠点間の移動を支える支線																											
	タクシー	町内一円	幹線交通で対応できない需要への対応（ドア・ツー・ドア、他交通の運行時間外への対応）																											
町内の移送サービス	スクールバス	三加和小学校付近	学校統廃合により遠距離通学となった三加和小学校児童の通学手段として活用																											
	ケアバス	町内全域	和水町立病院の利用者を対象とした移動支援																											
	ロマン館送迎バス	—	施設内のある温泉利用者を対象とした移動支援																											
幹線と枝線の考え方 (抜粋)																														
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■都市機能誘導区域を結ぶバス路線の充実</p> <p>J R 荒尾駅周辺と緑ヶ丘地区周辺の 2 つの都市機能誘導区域を結び運行している路線を中心に、公共交通軸としてのバス路線の充実を図る。</p> <p>■乗継拠点における接続の改善</p> <p>異なる事業者が運行する路線バス同士の接続改善や待合環境の整備、鉄道や乗合タクシー等の異なる交通モードとの接続改善や待合環境の改善を行うことで、利便性の向上を図る。</p>	<p>■広域的バス路線の継続的な運行支援</p> <p>国や県、周辺市町村と協力して取り組んでいる運行支援に継続的に取り組み、利用促進を図りながら幹線交通の維持に努めます。</p> <p>■利用者ニーズに応じた路線バスの運行改善</p> <p>持続的な路線バスの運行に向けて、路線数や便数を減らさずに、利用率の低い路線を対象とした運行内容の見直し、運行効率の改善を検討します。</p>																												
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■乗合タクシーの乗入れ施設拡大</p> <p>交通事業者への影響も踏まえながら、通院の利便性向上のため、二次医療機関であり、高度医療を提供する荒尾市民病院への乗合タクシーの乗入れを検討する。</p> <p>■乗合タクシーの運行時間拡大</p> <p>外出機会の拡大を図るため、日照時間が長い夏季限定で、乗合タクシーの最終便を増便し、運行時間を延長する。</p>	<p>■町内における新規公共交通の導入の検討</p> <p>交通弱者の日常生活での移動手段に対応するコミュニティバスや乗合タクシー等を念頭においた新規の公共交通の導入を検討</p>																												

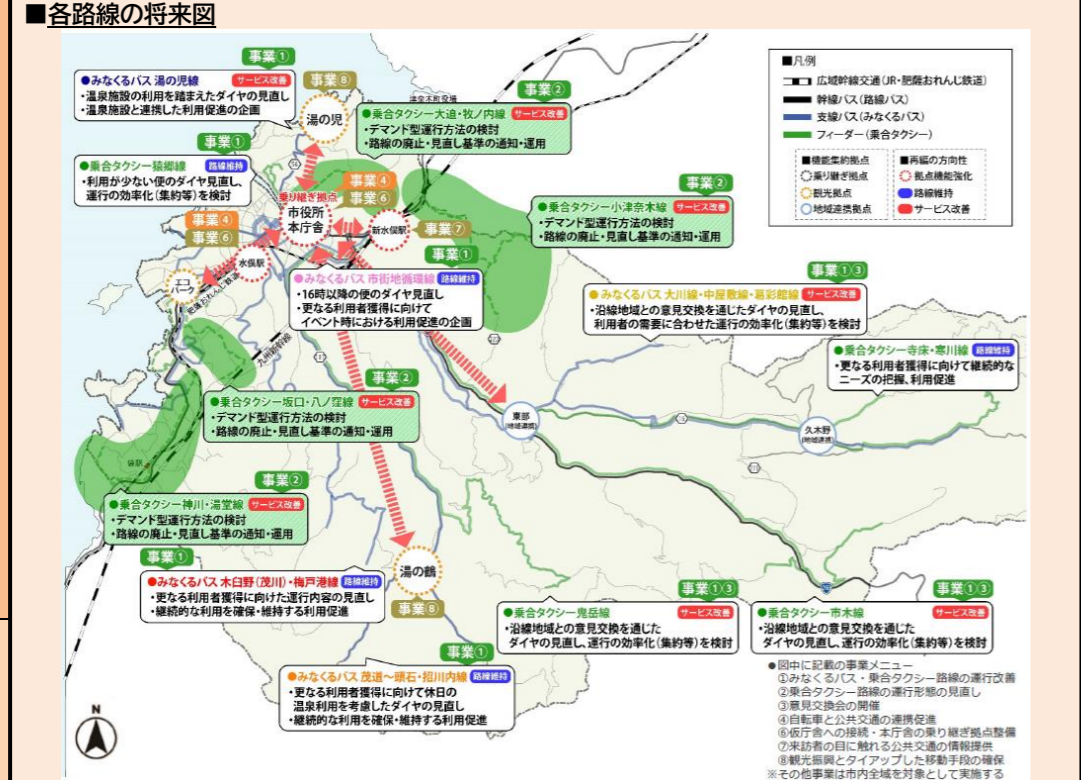
計画名	山鹿市地域公共交通網形成計画	南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画（高森町・南阿蘇村・熊本県）																																													
計画期間	平成 31 年 4 月～令和 6 年 3 月	平成 30 年度～令和 14 年度																																													
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■地域公共交通網の将来イメージ山鹿市公共交通網の将来像</p>  <p>持続可能な地域公共交通網の形成のため、地域の特性や移動実態に応じた交通モードを選択し、多様な交通モードが連携した、将来都市づくり・地域生活を支える地域公共交通体系を構築</p>	<p>■南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割</p> <p>南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略の3つの柱として、“定住”、“観光”、“防災”を掲げ、それぞれに対応する公共交通機関の役割を設定</p> <p>～南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略・3つの柱～</p> <table border="1" data-bbox="1454 357 2611 840"> <thead> <tr> <th></th> <th>定住</th> <th>観光</th> <th>防災</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>南阿蘇鉄道</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 通勤通学等の日常生活を支える、定住促進に不可欠な交通資源 地域の幹線として住民の日常生活を支える 地域住民の集いの場となる </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 観光振興による地方創生の柱 = “観光客を勝ち取るまちづくり”の実現に不可欠な交流資源 地域の幹線として、観光客の移動を担う トロッコ列車等を活かし、南鉄自体が観光資源となる </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、拠点的作用を果たす駅 駅が災害時の避難場所や防災拠点的作用を果たす 道路不通時の移動手段 支援物資の輸送 </td> </tr> <tr> <td>JR豊肥本線</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 立野駅で南鉄と接続し、地域外への移動を支える </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 阿蘇・竹田方面や熊本方面からの観光客を呼び込む </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 道路不通時の移動手段 </td> </tr> <tr> <td>やまびこ号 たかもり号 たかちほ号</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 広域交通拠点と地域内の拠点を連絡し、地域外への移動を支える </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面からの観光客を呼び込む </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 広域的避難手段（必要に応じて） </td> </tr> <tr> <td>ゆるっとバス 高森町民バス</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道と接続する支線として、駅と住民の居住地との移動を支える </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 駅と地域内の観光資源を結び、公共交通による観光周遊を促す </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 避難者の移動手段 避難所生活における移動手段 支援物資の輸送（必要に応じて） </td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー タクシー</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域や身体的負担が大きい住民のドア to ドアの移動を支える </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停を拠点に、地域内外の観光資源の機動的な周遊を促す </td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		定住	観光	防災	南阿蘇鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学等の日常生活を支える、定住促進に不可欠な交通資源 地域の幹線として住民の日常生活を支える 地域住民の集いの場となる 	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興による地方創生の柱 = “観光客を勝ち取るまちづくり”の実現に不可欠な交流資源 地域の幹線として、観光客の移動を担う トロッコ列車等を活かし、南鉄自体が観光資源となる 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、拠点的作用を果たす駅 駅が災害時の避難場所や防災拠点的作用を果たす 道路不通時の移動手段 支援物資の輸送 	JR豊肥本線	<ul style="list-style-type: none"> 立野駅で南鉄と接続し、地域外への移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 阿蘇・竹田方面や熊本方面からの観光客を呼び込む 	<ul style="list-style-type: none"> 道路不通時の移動手段 	やまびこ号 たかもり号 たかちほ号	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通拠点と地域内の拠点を連絡し、地域外への移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面からの観光客を呼び込む 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的避難手段（必要に応じて） 	ゆるっとバス 高森町民バス	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と接続する支線として、駅と住民の居住地との移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 駅と地域内の観光資源を結び、公共交通による観光周遊を促す 	<ul style="list-style-type: none"> 避難者の移動手段 避難所生活における移動手段 支援物資の輸送（必要に応じて） 	乗合タクシー タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域や身体的負担が大きい住民のドア to ドアの移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停を拠点に、地域内外の観光資源の機動的な周遊を促す 																						
	定住	観光	防災																																												
南阿蘇鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 通勤通学等の日常生活を支える、定住促進に不可欠な交通資源 地域の幹線として住民の日常生活を支える 地域住民の集いの場となる 	<ul style="list-style-type: none"> 観光振興による地方創生の柱 = “観光客を勝ち取るまちづくり”の実現に不可欠な交流資源 地域の幹線として、観光客の移動を担う トロッコ列車等を活かし、南鉄自体が観光資源となる 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、拠点的作用を果たす駅 駅が災害時の避難場所や防災拠点的作用を果たす 道路不通時の移動手段 支援物資の輸送 																																												
JR豊肥本線	<ul style="list-style-type: none"> 立野駅で南鉄と接続し、地域外への移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 阿蘇・竹田方面や熊本方面からの観光客を呼び込む 	<ul style="list-style-type: none"> 道路不通時の移動手段 																																												
やまびこ号 たかもり号 たかちほ号	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通拠点と地域内の拠点を連絡し、地域外への移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面からの観光客を呼び込む 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的避難手段（必要に応じて） 																																												
ゆるっとバス 高森町民バス	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と接続する支線として、駅と住民の居住地との移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 駅と地域内の観光資源を結び、公共交通による観光周遊を促す 	<ul style="list-style-type: none"> 避難者の移動手段 避難所生活における移動手段 支援物資の輸送（必要に応じて） 																																												
乗合タクシー タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域や身体的負担が大きい住民のドア to ドアの移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停を拠点に、地域内外の観光資源の機動的な周遊を促す 																																													
幹線と枝線の考え方 (抜粋)	<p>■路線の位置づけ</p> <table border="1" data-bbox="534 1092 1157 1428"> <thead> <tr> <th>位置づけ</th> <th>果たすべき役割</th> <th>主な利用者</th> <th>配置方針</th> <th>交通手段</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都市間幹線</td> <td>本市と熊本市、さらには熊本県から他の都市など都市間の移動を担います。</td> <td>通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者</td> <td>山鹿バスセンターと熊本市を結ぶ路線</td> <td>路線バス (熊本山鹿線)</td> </tr> <tr> <td>都市間連絡</td> <td>本市と周辺自治体をつなぎ、都市間の移動を担います。</td> <td>通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者</td> <td>山鹿バスセンターと周辺自治体をつなぎ路線</td> <td>路線バス (菊池線、大津線、玉名線、南関線)</td> </tr> <tr> <td>市街地幹線</td> <td>山鹿～鹿本市市街地をつなぎ、市の骨格を担います。</td> <td>市民全般 観光客 その他来訪者</td> <td>山鹿～鹿本市市街地をつなぎ路線（都市間幹線や都市間連絡に由来する）</td> <td>路線バス</td> </tr> <tr> <td>地域間幹線</td> <td>山鹿～鹿本市市街地の拠点と周辺の地域生活拠点を結び、地域間の移動を担います。</td> <td>高齢者などの通院・買い物 その他市民全般</td> <td>山鹿バスセンターを拠点に各拠点もしくは拠点間をつなぎ路線</td> <td>路線バス、 (鹿北線、三玉線) 新交通システム</td> </tr> <tr> <td>支線</td> <td>本市内において、居住地と各拠点を結ぶ移動を担います。</td> <td>地域の高齢者などの通院・買い物</td> <td>居住地と集約の拠点を結ぶ路線</td> <td>あいのりタクシー 新交通システム</td> </tr> </tbody> </table>	位置づけ	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段	都市間幹線	本市と熊本市、さらには熊本県から他の都市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと熊本市を結ぶ路線	路線バス (熊本山鹿線)	都市間連絡	本市と周辺自治体をつなぎ、都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと周辺自治体をつなぎ路線	路線バス (菊池線、大津線、玉名線、南関線)	市街地幹線	山鹿～鹿本市市街地をつなぎ、市の骨格を担います。	市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿～鹿本市市街地をつなぎ路線（都市間幹線や都市間連絡に由来する）	路線バス	地域間幹線	山鹿～鹿本市市街地の拠点と周辺の地域生活拠点を結び、地域間の移動を担います。	高齢者などの通院・買い物 その他市民全般	山鹿バスセンターを拠点に各拠点もしくは拠点間をつなぎ路線	路線バス、 (鹿北線、三玉線) 新交通システム	支線	本市内において、居住地と各拠点を結ぶ移動を担います。	地域の高齢者などの通院・買い物	居住地と集約の拠点を結ぶ路線	あいのりタクシー 新交通システム	<p>■復旧状況に対応した“玄関口”（拠点），“動線”（交通ルート）の設定</p> <table border="1" data-bbox="1691 882 2374 1176"> <thead> <tr> <th></th> <th>①現在 (中松～高森)</th> <th>②暫定復旧 (長陽～高森)</th> <th>③全線復旧 (立野～高森)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拠点設定</td> <td>高森駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅</td> <td>高森駅 長陽駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅</td> <td>高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">ルート設定</td> <td>地域間 交流軸</td> <td>南郷ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号</td> <td>南郷ライナー※ ゆるっとバス※ たかもり号 たかちほ号</td> </tr> <tr> <td>地域内 連携軸</td> <td>南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー</td> <td>南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー</td> </tr> </tbody> </table> <p>①現在（中松～高森間の部分運転再開）</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道網（南鉄、JR豊肥本線）の一部不通により、主な動線は地域間、地域内ともにバスで結ばれる。 立野駅に鉄道が通らないため、肥後大津駅が熊本方面からの暫定的な玄関口となっており、「南郷ライナー」や「ゆるっとバス」が乗り入れることで、地域間の移動を担っている。 <p>②暫定復旧（長陽～中松間で運転再開）</p> <ul style="list-style-type: none"> 長陽～中松間の再開により、地域内の移動に南鉄が利用できる範囲が広がる。 不通の鉄道区間が残る以上、地域間の移動については引き続きバスが担う。 <p>※ただし、豊肥本線の復旧状況や住民ニーズ等を考慮しながら、肥後大津駅に乗り入れている「南郷ライナー」、「ゆるっとバス」の運行区間については、短縮も検討する。</p> <p>③全線復旧</p> <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇鉄道が地域の幹線となり、地域内の移動をバスや乗合タクシーが補完するネットワークを構築。 地域間の移動については、地震以前同様、鉄道と都市間バスがその役割を担う。 		①現在 (中松～高森)	②暫定復旧 (長陽～高森)	③全線復旧 (立野～高森)	拠点設定	高森駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅	高森駅 長陽駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅	高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの	ルート設定	地域間 交流軸	南郷ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	南郷ライナー※ ゆるっとバス※ たかもり号 たかちほ号	地域内 連携軸	南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー	南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー
位置づけ	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段																																											
都市間幹線	本市と熊本市、さらには熊本県から他の都市など都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと熊本市を結ぶ路線	路線バス (熊本山鹿線)																																											
都市間連絡	本市と周辺自治体をつなぎ、都市間の移動を担います。	通勤・通学者 その他市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿バスセンターと周辺自治体をつなぎ路線	路線バス (菊池線、大津線、玉名線、南関線)																																											
市街地幹線	山鹿～鹿本市市街地をつなぎ、市の骨格を担います。	市民全般 観光客 その他来訪者	山鹿～鹿本市市街地をつなぎ路線（都市間幹線や都市間連絡に由来する）	路線バス																																											
地域間幹線	山鹿～鹿本市市街地の拠点と周辺の地域生活拠点を結び、地域間の移動を担います。	高齢者などの通院・買い物 その他市民全般	山鹿バスセンターを拠点に各拠点もしくは拠点間をつなぎ路線	路線バス、 (鹿北線、三玉線) 新交通システム																																											
支線	本市内において、居住地と各拠点を結ぶ移動を担います。	地域の高齢者などの通院・買い物	居住地と集約の拠点を結ぶ路線	あいのりタクシー 新交通システム																																											
	①現在 (中松～高森)	②暫定復旧 (長陽～高森)	③全線復旧 (立野～高森)																																												
拠点設定	高森駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅	高森駅 長陽駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの肥後大津駅	高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの																																												
ルート設定	地域間 交流軸	南郷ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号	南郷ライナー※ ゆるっとバス※ たかもり号 たかちほ号																																												
	地域内 連携軸	南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー	南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー																																												
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■路線バスの見直し</p> <p>効率的・効果的な地域公共交通ネットワークの形成を目的に、市内完結路線（鹿北線、三玉線）は、利用実態等を踏まえた適切な交通モードの選択などの見直しを行います。また、周辺市町とを結ぶ路線バス（玉名線、南関線、菊池線など）は、利用実態等を踏まえた路線の集約・見直し等を行います。</p>	<p>■南阿蘇鉄道の全線復旧と持続可能な運営の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇鉄道の全線復旧 鉄道事業再構築事業の実施 <p>■鉄道・道路の段階的な復旧に対応したきめ細かな公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 復旧状況に対応した“玄関口”（拠点），“動線”（交通ルート）の設定 <p>■将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 各公共交通機関の役割の明確化 各公共交通機関の連携の強化 <p>■定住・観光・防災等、まちづくりに必要な鉄道駅の拠点的作用の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要駅における拠点整備（拠点性向上のための周辺整備を含む） 駅における各公共交通機関の結節強化 																																													
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■あいのりタクシーの運行内容の見直し</p> <p>あいのりタクシーの利用促進や維持・確保を目的に、地域の実情に応じて運賃、ダイヤ、運行日などのサービス水準の見直しや運行エリアの見直しなどを行います。</p> <p>■あいのりタクシーの運行管理及び予約の効率化</p> <p>あいのりタクシーの円滑な運行管理を目的に、高齢の利用者や運行する交通事業者等にとって利便性が高い管理方法等について検討する。</p>	<p>■将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率化 																																													

【県南地域】

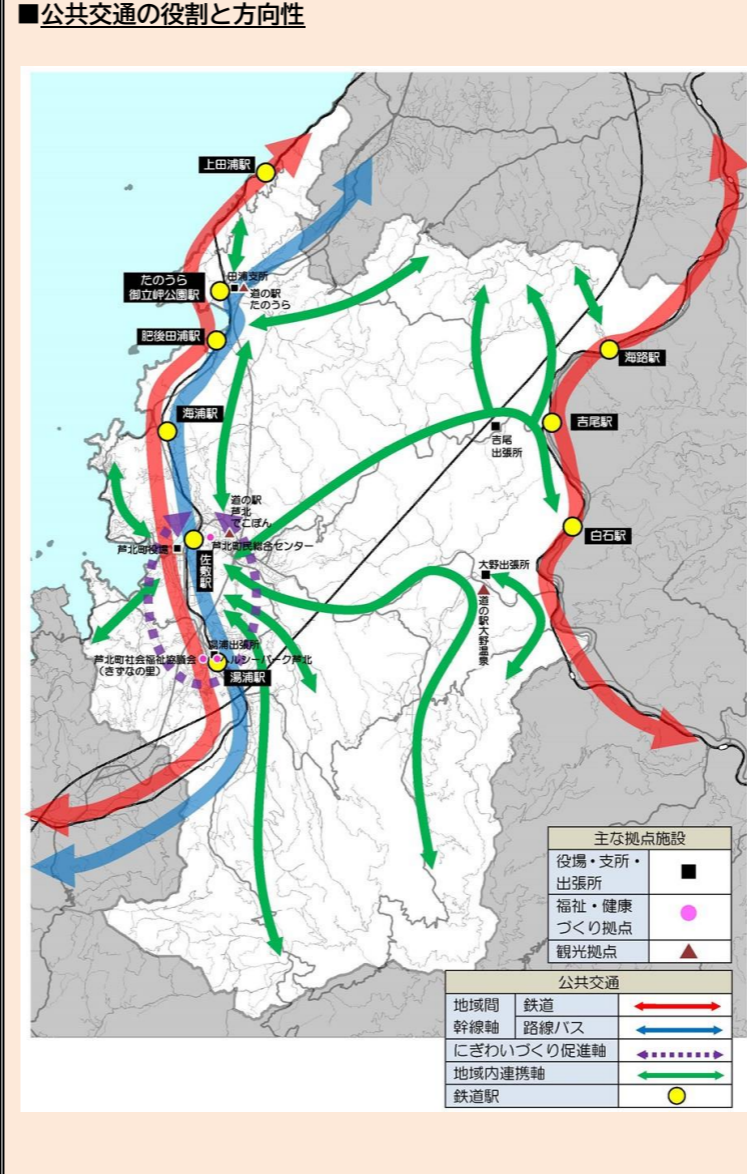
計画名	八代市地域公共交通計画																																																																																																			
計画期間	令和2年10月～令和7年9月																																																																																																			
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■八代市の将来ネットワークイメージ</p> <p>■八代市の将来ネットワークイメージ</p> 			<p>課題に対するネットワーク関連の対応方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域の解消に向けた乗合タクシー等の公共交通サービスを導入 利用状況に応じた路線バスのサービス適正化 交通結節点の充実による公共交通利用環境の充実 																																																																																																
幹線と枝線の考え方 (抜粋)	<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> 新幹線 JR 高速バス 路線バス等 乗合タクシー等 <p>中心拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心拠点 交通拠点 地域生活拠点 			<p>拠点の考え方</p> <table border="1"> <tr> <td>中心拠点</td> <td>●本市の中心として、都市機能が集積する場所</td> <td>●市役所及び本町周辺</td> </tr> <tr> <td>交通拠点</td> <td>●広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点</td> <td>●新八代駅：九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ ●八代駅：JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ、乗合タクシー、タクシー ●八代港(くまモンポート八代)：シャトルバス、タクシー等</td> </tr> <tr> <td>地域生活拠点</td> <td>●行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所</td> <td>●日奈久地域：日奈久出張所周辺 ●坂本地区：坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ●千丁地域：千丁支所周辺 ●鏡地域：鏡四つ角周辺 ●東陽地域：種山バス停周辺 ●泉地域：落合バス停周辺 ●ゆめタウン ●イオン八代</td> </tr> </table>			中心拠点	●本市の中心として、都市機能が集積する場所	●市役所及び本町周辺	交通拠点	●広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点	●新八代駅：九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ ●八代駅：JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ、乗合タクシー、タクシー ●八代港(くまモンポート八代)：シャトルバス、タクシー等	地域生活拠点	●行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所	●日奈久地域：日奈久出張所周辺 ●坂本地区：坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ●千丁地域：千丁支所周辺 ●鏡地域：鏡四つ角周辺 ●東陽地域：種山バス停周辺 ●泉地域：落合バス停周辺 ●ゆめタウン ●イオン八代																																																																																					
中心拠点	●本市の中心として、都市機能が集積する場所	●市役所及び本町周辺																																																																																																		
交通拠点	●広域幹線、市内幹線、支線交通等の交通結節点	●新八代駅：九州新幹線、JR 鹿児島本線、路線バス種山線、高速バス、乗合タクシー東町線、タクシー、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ ●八代駅：JR 鹿児島本線、JR 肥薩線、肥薩おれんじ鉄道、路線バス各路線、市街地循環バス、すーぱーばんべいゆ、乗合タクシー、タクシー ●八代港(くまモンポート八代)：シャトルバス、タクシー等																																																																																																		
地域生活拠点	●行政機能や商業機能、医療機能、交流機能など地域における日常生活の中心として、拠点となる場所	●日奈久地域：日奈久出張所周辺 ●坂本地区：坂本支所周辺(今後の復旧・復興状況にあわせて設定) ●千丁地域：千丁支所周辺 ●鏡地域：鏡四つ角周辺 ●東陽地域：種山バス停周辺 ●泉地域：落合バス停周辺 ●ゆめタウン ●イオン八代																																																																																																		
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>〔JR鹿児島本線に関わる施策〕</p> <p>■鉄道のあり方及び活用方法検討 運行の効率性向上を目的にJR鹿児島本線と路線バスの役割分担の明確化、八代市内各駅が有する機能の整理と確保維持を行います。</p> <p>〔JR肥薩線に関わる施策〕</p> <p>■肥薩線運休期間中の地域内交通の確保 肥薩線が運休している期間中の地域内交通を確保するため、坂本地区と八代地域とをつなぐ移動手段の確保に取り組みます。</p> <p>■肥薩線の復旧に向けた協議及び復旧後のあり方・活用方法の検討 肥薩線の復旧に向けて、肥薩線利用促進・魅力発信協議会等の枠組みを活用し、肥薩線復旧後のあり方や活用方法まで見据えて、JR九州や沿線自治体との協議・検討を行います。</p> <p>〔肥薩おれんじ鉄道に関わる施策〕</p> <p>■鉄道のあり方及び活用方法検討 効率的かつ利便性の高い交通体系の確保を目的とした肥薩おれんじ鉄道と路線バスとの役割分担の明確化、全線運行再開後の利用促進に肥薩おれんじ鉄道沿線活性化協議会などの既存の枠組みを活用しながら取り組みます。</p> <p>〔路線バスに関わる施策〕</p> <p>■利便性向上に向けた運行サービスの見直し 利便性向上を目的にニーズに応じたルートの見直しや鉄道等との円滑な接続ダイヤへの見直しを行います。</p>																																																																																																			
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>〔乗合タクシーに関わる施策〕</p> <p>■利便性向上に向けた運行サービスの見直し 利便性向上を目的に現在運行している路線について、ニーズに応じた運行区域やルート、便数、ダイヤ等の見直しを行います。</p> <p>■路線の転換・新設 運行の効率性向上を目的に利用状況等を踏まえた路線バスから乗合タクシーへの転換や、公共交通空白地域の解消を目的とした乗合タクシー新規路線の設定等を行います。</p> <p>〔その他モビリティに関わる施策〕</p> <p>■新たな交通サービスの導入 五家荘地域における自家用有償運送の導入検討、くまモンポート八代から市街地までのシャトルバスの運行検討など、新技術を活用し移動に関する地域課題の解決を目的とした検討を行います。</p>																																																																																																			
■各交通機関の担うべき役割	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">交通機関</th> <th rowspan="2">概要</th> <th colspan="6">まちの将来像の実現に向けた役割</th> </tr> <tr> <th>中心拠点</th> <th>交通拠点</th> <th>地域生活拠点</th> <th>環境を守る</th> <th>新しいまちを創る</th> <th>みんなのくらし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新幹線</td> <td>●鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>高速バス</td> <td>●福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ●宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)</td> <td></td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>JR 鹿児島本線</td> <td>●県央・県北等への広域移動を担う ●鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>JR 肥薩線</td> <td>●人吉や鹿児島等への広域移動を担う ●坂本地区と八代地域との市内地域間移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>肥薩おれんじ鉄道</td> <td>●水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ●日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>すーぱーばんべいゆ</td> <td>●阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ●中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>●市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>市街地循環バス</td> <td>●市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>乗合タクシー</td> <td>●市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供可能な支線交通を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> <tr> <td>一般タクシー</td> <td>●鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う</td> <td>●</td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> </tr> </tbody> </table>						交通機関	概要	まちの将来像の実現に向けた役割						中心拠点	交通拠点	地域生活拠点	環境を守る	新しいまちを創る	みんなのくらし	新幹線	●鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う	●	●	●	●	●	●	高速バス	●福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ●宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)			●		●	●	JR 鹿児島本線	●県央・県北等への広域移動を担う ●鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●	JR 肥薩線	●人吉や鹿児島等への広域移動を担う ●坂本地区と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●	肥薩おれんじ鉄道	●水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ●日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●	すーぱーばんべいゆ	●阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ●中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通	●	●	●		●	●	路線バス	●市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う	●	●	●		●	●	市街地循環バス	●市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う	●	●	●		●	●	乗合タクシー	●市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供可能な支線交通を担う	●	●	●		●	●	一般タクシー	●鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う	●	●	●		●	●
交通機関	概要	まちの将来像の実現に向けた役割																																																																																																		
		中心拠点	交通拠点	地域生活拠点	環境を守る	新しいまちを創る	みんなのくらし																																																																																													
新幹線	●鹿児島や福岡、関西等への広域移動を担う	●	●	●	●	●	●																																																																																													
高速バス	●福岡や熊本、鹿児島への広域移動を担う ●宮崎、人吉方面への広域移動を担う(新幹線からの二次交通)			●		●	●																																																																																													
JR 鹿児島本線	●県央・県北等への広域移動を担う ●鏡地域、千丁地域と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●																																																																																													
JR 肥薩線	●人吉や鹿児島等への広域移動を担う ●坂本地区と八代地域との市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●																																																																																													
肥薩おれんじ鉄道	●水俣、出水、薩摩川内等への広域移動を担う ●日奈久地域と八代地域の市内地域間移動を担う	●	●	●		●	●																																																																																													
すーぱーばんべいゆ	●阿蘇くまもと空港からの二次交通のほか運転免許センターとの広域移動を担う ●中心部の宿泊施設と八代駅、新八代駅を結ぶ地域内交通	●	●	●		●	●																																																																																													
路線バス	●市内の地域生活拠点と中心拠点を結び、市内地域間移動や地域内移動を担う	●	●	●		●	●																																																																																													
市街地循環バス	●市中心部の駅、商業施設等の主要拠点をつなぐ地域内交通を担う	●	●	●		●	●																																																																																													
乗合タクシー	●市内各地域において、広域幹線や市内幹線、中心拠点にアクセスすることができ、山間部等の道路が狭い地域においてもサービス提供可能な支線交通を担う	●	●	●		●	●																																																																																													
一般タクシー	●鉄道・バス・乗合タクシーで網羅することができない移動需要を満たす地域内交通を担う	●	●	●		●	●																																																																																													

計画名 第2期水俣市地域公共交通網形成計画
 計画期間 令和2年度～令和6年度

拠点の考え方(抜粋)
 幹線と枝線の考え方(抜粋)



計画名 芦北町地域公共交通網形成計画
 計画期間 平成31年度～令和5年度



■町中心部を運行する新たな地域交通の運行
 主要施設間を連絡し町中心部の活性化を図る事、また、関連して町中心部周辺に存在している交通不便地域の解消のため、町中心部を運行する新たな地域交通を導入する。

■佐敷駅の接続性強化など乗継利便性向上に向けた乗継環境整備
 鉄道との交通結節点になる佐敷駅にて、ふれあいツクールバス・乗合タクシーとの乗継利便性向上を図る。

幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■みなくるバス・乗合タクシー路線の運行改善

- ・市民のニーズに合わせた運行ダイヤの見直しや乗り場の見直し、路線を維持するための運行の効率化等を検証し、運行内容の改善を図ります
- ・市民の外出行動や休日の施設利用時間などを踏まえて、利用しやすい運行内容へ改善を図るとともにみなくるバス・乗合タクシー路線の維持に取り組みます

■乗合タクシー路線の運行形態の見直しを検討

- ・乗合タクシー利用の低迷が著しい路線を対象として、路線の維持を図るためにデマンド型運行を検討します。また、利用が少ない路線の沿線地域の住民に対して、路線の見直し・廃止基準を周知するとともに基準の運用に取り組みます。

■ふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行見直し・新規運行
 現在運行しているふれあいツクールバス・乗り合いタクシーの運行形態を見直すことで、利便性向上を図るとともに効率化を確保する。

■ふれあいツクールバスの有償化検討
 現在無償で運行しているふれあいツクールバスの有償化の導入を図る。

■佐敷駅の接続性強化など乗継利便性向上に向けた乗継環境整備
 鉄道との交通結節点になる佐敷駅にて、ふれあいツクールバス・乗合タクシーとの乗継利便性向上を図る。

計画名	人吉・球磨地域公共交通網形成計画（人吉市・錦町・多良木町・湯前町・水上村・相良村・五木村・山江村・球磨村・あさぎり町）	人吉市地域公共交通網形成計画	水上村地域公共交通網形成計画
-----	---	----------------	----------------

計画期間	平成28年4月～令和4年3月	平成29年7月～令和4年3月	平成29年11月～令和4年3月
------	----------------	----------------	-----------------

拠点の考え方
(抜粋)

■拠点分類及び候補地

分類	拠点候補地
地域広域拠点	人吉市中心部（人吉駅・人吉温泉駅、産交バス両人吉営業所、人吉医療センター、九日町商店街）
地域生活拠点	球磨郡公立多良木病院、イオン錦店（サンロードシティ錦店）
交通拠点	人吉 IC、くま川鉄道肥後西村駅・あさぎり駅・湯前駅、石水寺入口（人吉市）、水上村役場付近、上田代付近（相良村）、頭地付近（五木村）
交流拠点	湯山温泉付近、茶湯里温泉付近、山江温泉ほたる付近、球磨洞

幹線と枝線の考え方
(抜粋)

■目指す地域公共交通体系像

■路線分類及び考え方

分類	考え方
幹線	鉄道等の広域交通と一体となって市町村間を連絡し、地域公共交通の骨格を形成する路線
支線	・集落等と幹線（拠点）を結ぶ路線 ・地域内を面的にカバーする路線

■目指す地域公共交通体系像

■路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針
幹線（鉄道）	JR九州肥後線・くま川鉄道湯前線	都市間及び地域間の移動を担う ※主に高校生の通学手段を担うとともに、沿線住民及び観光客の移動手段	人吉市と各町村を連絡し、地域公共交通体系の骨格を形成する路線
幹線（バス）	地域間路線バス	地域間の移動を担う ※主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段 ※市民のみならず地域住民・観光客の地域内及び拠点間の移動手段	人吉市と各町村を連絡する路線 人吉 IC 見通し（見直し）人吉駅と人吉 IC 間を連絡する路線 人吉市街地循環線（新規）人吉市街地を循環する路線
支線	豆バス（地域内コミュニティバス）、予約型乗合タクシー	地域内の移動を担う ※路線バス等でカバーされていない地域等の高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など日常生活における移動手段	各地域から地域内拠点等を経由し、地域広域拠点もしくは地域生活拠点を連絡する路線
タクシー	-	多様な移動ニーズへの対応を担う ※不特定多数の市民の多様な移動ニーズを支える移動手段	-

■目指す地域公共交通体系（イメージ）

■路線の配置方針

位置づけ	交通モード	果たすべき役割	配置方針
幹線（鉄道）	JR九州肥後線・くま川鉄道湯前線	都市間及び地域間の移動を担う ※主に高校生の通学手段を担うとともに、沿線住民及び観光客の移動手段	湯前駅を拠点に人吉方面を結ぶ路線
幹線（バス）	地域間幹線バス	地域間の移動を担う ※主に高齢者の買い物や通院など日常生活における移動手段	市南登山口を拠点に人吉方面を結ぶ路線
支線	地域間フィーダー系統：コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス など 地域内フィーダー系統：コミュニティバス、乗合タクシー、スクールバス など	村内から村外の地域幹線系統の拠点までの移動を担う ※村民のみならず地域住民・観光客の拠点間の移動手段 村内から村内の地域幹線系統などへの移動を担う ※路線バス等でカバーされていない地域等の高齢者をはじめとする交通弱者の買い物や通院など日常生活における移動手段	岩野方面～湯前駅 古屋敷方面～湯前駅 湯山地区内において、各集落から地区内の拠点までを結ぶ路線

幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策

■幹線系統を対象とした路線バスの再編
現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。
■拠点の創出
路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。なお、現時点で乗換拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。

■幹線系統を対象とした路線バスの再編
現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。
■拠点の創出
路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。なお、現時点で乗換拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。

■幹線系統を対象とした路線バスの再編
現在の幹線系統のバス路線を対象に再編を実施します。路線再編にあたっては、幹線系統と支線系統に路線の役割分担を明確にし、幹線系統については現在のバス路線の見直しを行います。
■拠点の創出
路線バスの再編に併せて、利用者の利便性向上や乗換抵抗の軽減に向け、拠点の創出を行います。なお、現時点で乗換拠点等の機能を有する施設に関しては、より利便性が向上する対策等について検討します。

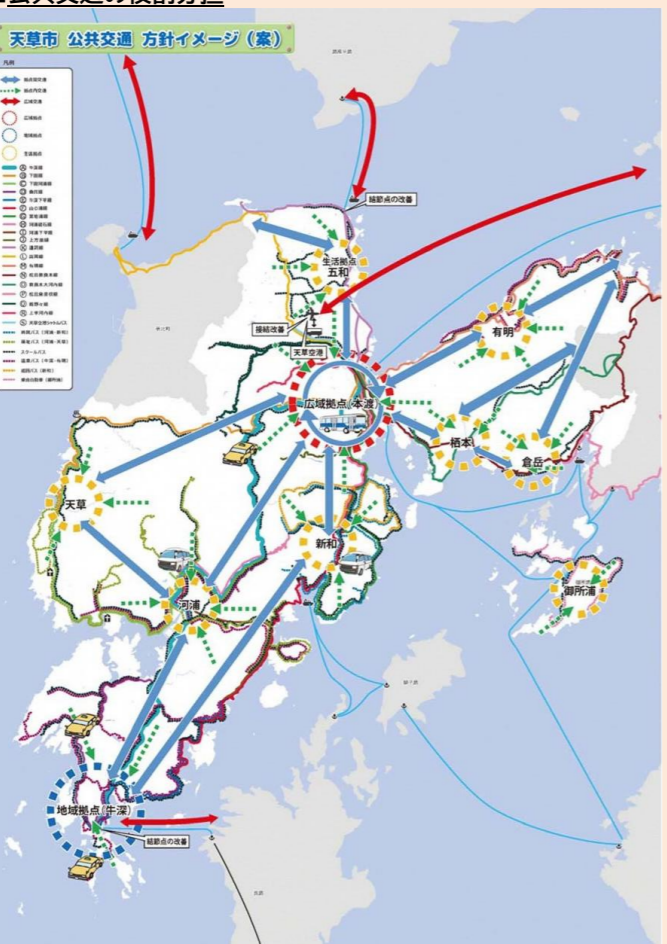
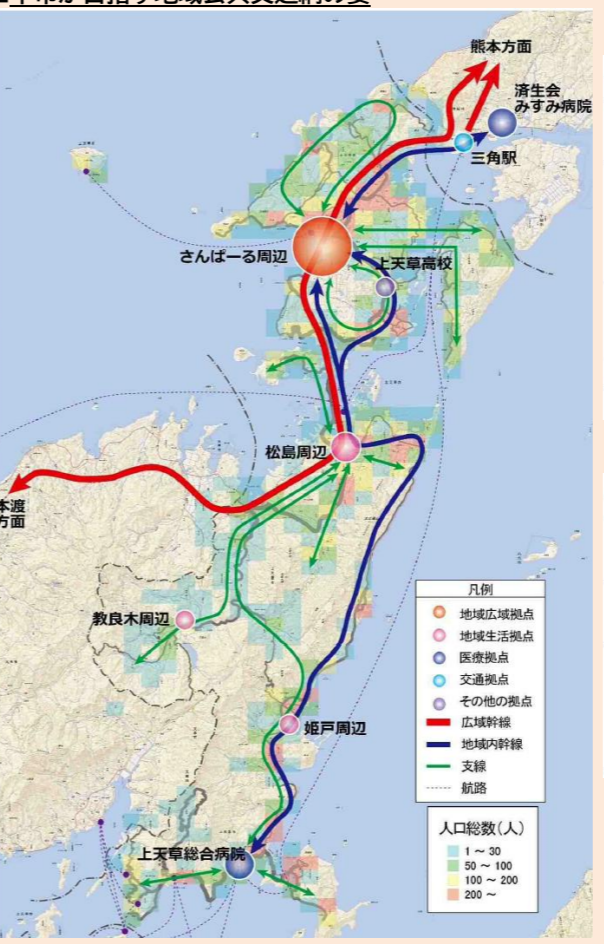
コミュニティ交通に関する具体的な施策

■人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画の策定
人吉市内で完結する路線バスやコミュニティバス、乗合タクシーなどを対象に、人吉市地域公共交通網形成計画及び実施計画を策定します。
■鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入
鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、共通乗車券等の導入を検討します。

■支線系統を対象とした路線バス等の再編
地域間幹線系統の見直しに伴い、既存の地域内コミュニティバス（豆バス）及び予約型乗合タクシーの見直しを必要に応じて行います。さらには、公共交通空白地等に対しては、新たな地域公共交通の導入を検討します。
■鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入
鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、共通乗車券等の導入を検討します。

■支線系統を対象とした路線バスの再編
地域間幹線系統の見直しに伴い、村内において地域公共交通空白地等への新たな地域公共交通の導入を検討します。
■鉄道、路線バス、乗合タクシー等の共通乗車券の導入
鉄道及び路線バス、乗合タクシー等の地域公共交通相互の利用環境の向上に向けて、共通乗車券等の導入を検討します。

【天草地域】

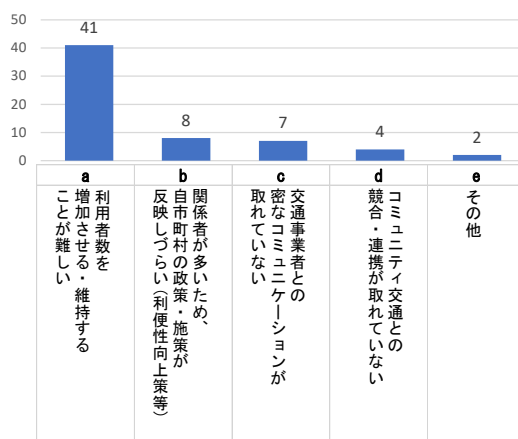
計画名	天草市地域公共交通網形成計画	上天草市地域公共交通網形成計画																																																										
計画期間	平成 30 年度～令和 4 年度	平成 30 年度～令和 4 年度																																																										
拠点の考え方 (抜粋)	<p>■公共交通の役割分担</p>  <table border="1" data-bbox="1023 577 1573 1228"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>役割分担</th> <th>公共交通</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>拠点間連携の軸となる公共交通</td> <td>○多様かつ高度な機能が集積し、賑わいの核である広域拠点（本渡）に、他拠点（旧市町単位圏域）からアクセスしやすくするための公共交通 ⇒移動距離や輸送人員を考慮し、輸送水準の高い路線バスで対応</td> <td>路線バス</td> </tr> <tr> <td>各拠点へのアクセスを支える公共交通</td> <td>○広域拠点（本渡）、地域拠点（牛深）、生活拠点（旧町単位圏域）の周辺から拠点中心部までアクセスしやすくするための公共交通 ⇒路線バスの他、地域の特性に応じたコミュニティバスや乗合タクシー等により、需要に見合ったサービス水準の交通モードで対応</td> <td>路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通 福祉有償運送等</td> </tr> <tr> <td>広域拠点内の回遊性を支える公共交通</td> <td>○広域拠点内の回遊を支える公共交通 ⇒本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」で対応</td> <td>本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」</td> </tr> </tbody> </table>	区分	役割分担	公共交通	拠点間連携の軸となる公共交通	○多様かつ高度な機能が集積し、賑わいの核である広域拠点（本渡）に、他拠点（旧市町単位圏域）からアクセスしやすくするための公共交通 ⇒移動距離や輸送人員を考慮し、輸送水準の高い路線バスで対応	路線バス	各拠点へのアクセスを支える公共交通	○広域拠点（本渡）、地域拠点（牛深）、生活拠点（旧町単位圏域）の周辺から拠点中心部までアクセスしやすくするための公共交通 ⇒路線バスの他、地域の特性に応じたコミュニティバスや乗合タクシー等により、需要に見合ったサービス水準の交通モードで対応	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通 福祉有償運送等	広域拠点内の回遊性を支える公共交通	○広域拠点内の回遊を支える公共交通 ⇒本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」で対応	本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」	<p>■本市が目指す地域公共交通網の姿</p>  <table border="1" data-bbox="2181 388 2804 745"> <thead> <tr> <th colspan="2">①拠点の配置方針</th> <th>まちづくり上の位置づけ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>分類</td> <td>拠点候補地</td> <td></td> </tr> <tr> <td>広域広域拠点</td> <td>さんばー周辺</td> <td>・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。 ・また、大矢野地域、さらには阿蘇市との広域交通が結ぶ交通拠点の役割も担っており、今後は密着地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。</td> </tr> <tr> <td>地域生活拠点</td> <td>松島周辺 姫戸周辺</td> <td>・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。 ・また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結ぶ交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区複合開発により観光拠点性の向上が期待される。</td> </tr> <tr> <td>医療拠点</td> <td>上天草総合病院 済生会みずみ病院</td> <td>・公共施設や医療施設などが立地する、教良木河内地域の生活拠点としての役割を担っている。 ・主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、親ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。 ・その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。 ・主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。</td> </tr> <tr> <td>交通拠点</td> <td>三角駅</td> <td>・観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結ぶ交通拠点としての役割を担っている。</td> </tr> <tr> <td>その他拠点</td> <td>上天草高校</td> <td>・本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="2181 787 2804 1071"> <thead> <tr> <th colspan="5">②路線の配置方針</th> </tr> <tr> <th>位置づけ</th> <th>交通モード</th> <th>果たすべき役割</th> <th>主なターゲット</th> <th>配置方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域幹線</td> <td>JR あまくさみずみ線 快速あまくさ号</td> <td>本市と近隣市、さらには熊本市方面を結ぶ広域的な移動を担う</td> <td>市民全般 観光客 その他来街者</td> <td>広域的に地域を結ぶ路線</td> </tr> <tr> <td>地域内幹線</td> <td>路線バス</td> <td>本市内の拠点間の移動や本市と近隣市の拠点間の移動を担う</td> <td>拠点周辺従業者の通勤利用 高齢者などの通院 買い物利用 その他市民全般</td> <td>さんばーを拠点に各拠点を結ぶ路線</td> </tr> <tr> <td>支線</td> <td>路線バス 乗合タクシー、 スクールバス活用、 航路など</td> <td>各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う ※運行上、近隣市と一体となった路線の確保が必要</td> <td>高校生の通学利用 地域住民の通院 買い物利用 観光客</td> <td>居住地と農等の主要な拠点（さんばー、松島、上天草総合病院）を結ぶ路線</td> </tr> </tbody> </table>	①拠点の配置方針		まちづくり上の位置づけ	分類	拠点候補地		広域広域拠点	さんばー周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。 ・また、大矢野地域、さらには阿蘇市との広域交通が結ぶ交通拠点の役割も担っており、今後は密着地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。	地域生活拠点	松島周辺 姫戸周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。 ・また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結ぶ交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区複合開発により観光拠点性の向上が期待される。	医療拠点	上天草総合病院 済生会みずみ病院	・公共施設や医療施設などが立地する、教良木河内地域の生活拠点としての役割を担っている。 ・主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、親ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。 ・その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。 ・主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。	交通拠点	三角駅	・観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結ぶ交通拠点としての役割を担っている。	その他拠点	上天草高校	・本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。	②路線の配置方針					位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針	広域幹線	JR あまくさみずみ線 快速あまくさ号	本市と近隣市、さらには熊本市方面を結ぶ広域的な移動を担う	市民全般 観光客 その他来街者	広域的に地域を結ぶ路線	地域内幹線	路線バス	本市内の拠点間の移動や本市と近隣市の拠点間の移動を担う	拠点周辺従業者の通勤利用 高齢者などの通院 買い物利用 その他市民全般	さんばーを拠点に各拠点を結ぶ路線	支線	路線バス 乗合タクシー、 スクールバス活用、 航路など	各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う ※運行上、近隣市と一体となった路線の確保が必要	高校生の通学利用 地域住民の通院 買い物利用 観光客	居住地と農等の主要な拠点（さんばー、松島、上天草総合病院）を結ぶ路線
区分	役割分担	公共交通																																																										
拠点間連携の軸となる公共交通	○多様かつ高度な機能が集積し、賑わいの核である広域拠点（本渡）に、他拠点（旧市町単位圏域）からアクセスしやすくするための公共交通 ⇒移動距離や輸送人員を考慮し、輸送水準の高い路線バスで対応	路線バス																																																										
各拠点へのアクセスを支える公共交通	○広域拠点（本渡）、地域拠点（牛深）、生活拠点（旧町単位圏域）の周辺から拠点中心部までアクセスしやすくするための公共交通 ⇒路線バスの他、地域の特性に応じたコミュニティバスや乗合タクシー等により、需要に見合ったサービス水準の交通モードで対応	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通 福祉有償運送等																																																										
広域拠点内の回遊性を支える公共交通	○広域拠点内の回遊を支える公共交通 ⇒本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」で対応	本渡市街地循環バス「のってみゆうかー」																																																										
①拠点の配置方針		まちづくり上の位置づけ																																																										
分類	拠点候補地																																																											
広域広域拠点	さんばー周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が集中して立地し、大矢野地域のみならず上島地域からも人が集まる広域的な生活拠点としての役割を担っている。 ・また、大矢野地域、さらには阿蘇市との広域交通が結ぶ交通拠点の役割も担っており、今後は密着地区複合施設の整備により、さらに拠点性の向上が期待される。																																																										
地域生活拠点	松島周辺 姫戸周辺	・公共施設や医療施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、松島のみならず上島地域全体から人が集まる生活拠点としての役割を担っている。 ・また、上島地域、さらには天草市との広域交通が結ぶ交通拠点としての役割も担っており、今後は前島地区複合開発により観光拠点性の向上が期待される。																																																										
医療拠点	上天草総合病院 済生会みずみ病院	・公共施設や医療施設などが立地する、教良木河内地域の生活拠点としての役割を担っている。 ・主に上島地域における医療拠点となっているが、周辺には公共施設や商業施設など日常生活に必要な主要施設が立地し、親ヶ岳町の生活拠点としての役割も担っている。 ・その他、本渡～御所ヶ浦航路との結節点ともなっている。 ・主に大矢野地域における医療拠点としての役割を担っている。																																																										
交通拠点	三角駅	・観光客などをはじめとする広域交流人口に対する天草地域の玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結ぶ交通拠点としての役割を担っている。																																																										
その他拠点	上天草高校	・本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の教育拠点としての役割を担っている。																																																										
②路線の配置方針																																																												
位置づけ	交通モード	果たすべき役割	主なターゲット	配置方針																																																								
広域幹線	JR あまくさみずみ線 快速あまくさ号	本市と近隣市、さらには熊本市方面を結ぶ広域的な移動を担う	市民全般 観光客 その他来街者	広域的に地域を結ぶ路線																																																								
地域内幹線	路線バス	本市内の拠点間の移動や本市と近隣市の拠点間の移動を担う	拠点周辺従業者の通勤利用 高齢者などの通院 買い物利用 その他市民全般	さんばーを拠点に各拠点を結ぶ路線																																																								
支線	路線バス 乗合タクシー、 スクールバス活用、 航路など	各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う ※運行上、近隣市と一体となった路線の確保が必要	高校生の通学利用 地域住民の通院 買い物利用 観光客	居住地と農等の主要な拠点（さんばー、松島、上天草総合病院）を結ぶ路線																																																								
幹線と枝線の考え方 (抜粋)																																																												
幹線ネットワークの形成に関する具体的な施策	<p>■ニーズに応じたバス路線の再編 バス利用者のニーズに応じたダイヤ調整、路線再編等を行い、効率的でより利用しやすいバス路線網を形成する。</p> <p>■交通結節点の乗継利便性向上・待合環境改善 陸海空各種交通モードの交通結節点におけるダイヤ調整や待合環境改善等により、公共交通を利用しやすい環境を構築する。</p>	<p>■地域公共交通網の見直し さんばーバス停を拠点とし、主に上島地域において路線バスの運行区間や経路等の見直しを行います。併せて、各種拠点における地域公共交通相互の乗換情報提供や接続ダイヤの強化など、連携強化を図ります。</p>																																																										
コミュニティ交通に関する具体的な施策	<p>■多様な交通モードの活用・効率化 本市では、路線バスを中心に、病院バス、福祉バス、スクールバス等各種交通モードが運行しているが、路線バスと重複する等非効率な側面が見受けられる。限られた財源を有効に活用するためにも、各種交通資源の役割を明確にしたうえで整理し、活用・効率化を進める。</p> <p>■交通不便地域対策の推進 路線バス等公共交通が運行しない地域において、乗合タクシーやコミュニティバスの導入、公共交通以外の既存交通モード、その他福祉的外出支援策の活用等により、住民の移動手段を確保する。特に今後、免許返納者が増加することが予想されるため、免許返納対策としても交通不便地域対策を推進する必要がある。</p> <p>■公共交通と福祉的外出支援の連携 人口減少、高齢化進行が著しい本市において、公共交通所管部署と福祉所管部署等の連携により、公共交通による移動支援と福祉的外出支援を有効に連携・活用し、高齢者や障害者、学生等の移動性向上を図る。</p>	<p>■スクールバスを活用した地域公共交通の導入 各交通資源の役割分担を考慮し、スクールバスが運行している地域において、スクールバスへの混乗もしくは空き時間での活用、さらには路線バスを活用したスクールバスとしての機能確保などについて取り組みます。</p> <p>■新たな地域公共交通の導入 客貨混載事業などをはじめとする地域公共交通に関する技術的・制度的な動向を踏まえ、人流と物流の観点から過疎地域の高齢者やターゲットに応じた新たな地域公共交通の導入を目指します。</p> <p>■生活交通導入ガイドラインの見直し・運用 平成 24 年度に作成した「上天草市生活交通ネットワーク計画」における生活交通導入ガイドラインに関して、持続可能な地域公共交通体系の構築を目的に、最新の動向などを踏まえ見直し、P D C A の実践に取組みます。</p>																																																										

③ 地域公共交通施策に関する市町村の考え

県内市町村に対し、地域公共交通施策に関するアンケートを実施した。

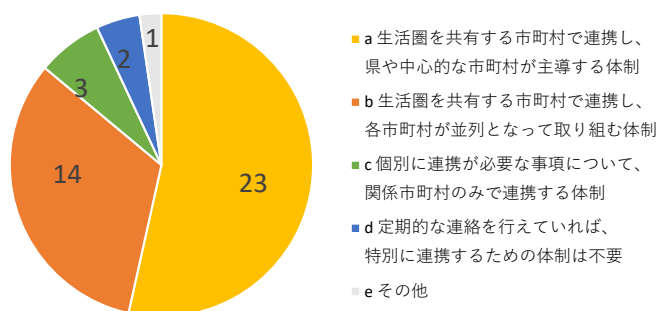
幹線公共交通ネットワークに関する調査の中で、複数市町村にまたがる広域的な路線（鉄道・路線バス）の取扱いに関する課題として最も多く挙げられたのは、「利用者数の増加・維持」であった。その他、「自市町村の政策・施策の反映しづらさ」、「交通事業者との密なコミュニケーション」等を課題として挙げる市町村が多かった。

また、そのような広域的な路線の検討体制については、図 3-37 に示すように、「生活圏を共有する市町村で連携し、県や中心市町村が主導する体制」がふさわしいと回答する市町村が最も多く、次いで「生活圏を共有する市町村で連携し、各市町村が並列となって取り組む体制」が多かった。一方で、自由記述欄においては、広域的な路線や鉄道とバスが並行する路線等については、なかなか市町村間の調整が進まないとの意見があり、十分な検討体制が構築できている例は少ないという実態がうかがえる。



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図 3-36 複数市町村にまたがる幹線公共交通(鉄道や幹線バス等)の課題



(※回答市町村数：43)

図 3-37 幹線公共交通の検討に望まれる体制

Keywords

自市町村の政策が反映しにくい

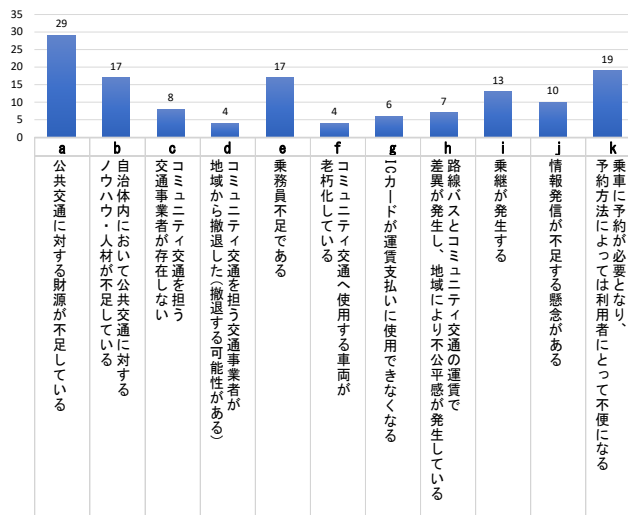
事業者とのコミュニケーション不足

複数市町村による検討体制の構築

鉄道とバスが競争・並行する路線の取扱い

次にコミュニティ交通に関する調査の中で、路線バス等からコミュニティ交通へ転換する場合の課題として最も多く挙げられたのは「財源不足」であった。次いで「予約が必要となることによる利便性低下」、「乗務員不足」、「自治体内のノウハウ・人材不足」を課題として挙げる市町村が多かった。

上述のように財源や乗務員等の輸送資源がひっ迫する中、病院や商業施設等の民間施設が実施している送迎サービスとの連携・積極的活用は今後の解決手段の一つであり、国の資料等においても「輸送資源の総動員」の例として挙げられている。しかし、そのような民間サービスの実態については、多くの市町村で「部署を問わず把握していない」との回答であった。



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図 3-38 路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題

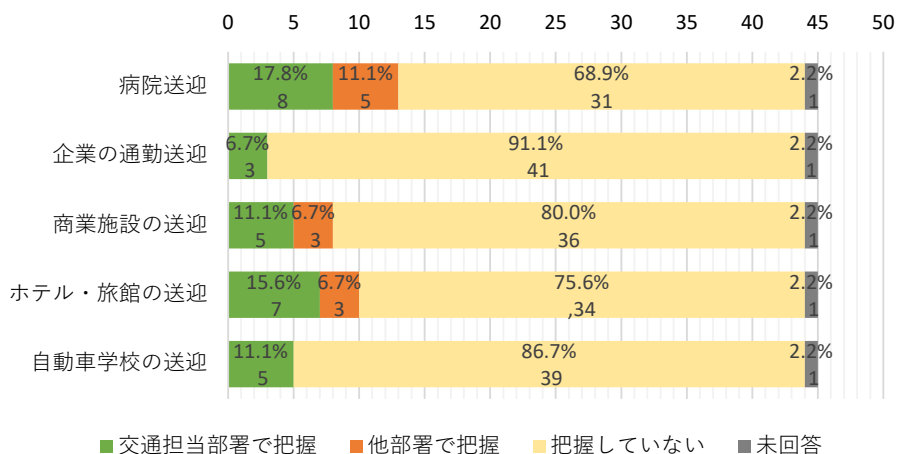


図 3-39 民間送迎実態の把握

Keywords

- 財源不足
- ノウハウ・人材不足
- 担い手（乗務員）不足
- 地域の輸送資源の把握