

6 基本的な方針及び計画の目標

「5 地域公共交通をとりまく現状と課題」及び「新しいくまもと創造に向けた基本方針」等の本県の上位計画並びに関連計画等を踏まえ、目指すべき将来像と、それに向けた本計画の基本的な方針、計画の目標を次のとおり定める。

目指すべき
将来像

「新しいくまもと」の創造に資する
県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築

計画の
基本的な方針

社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する
県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開
～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～

計画の目標①

持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

計画の目標②

輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

① 目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通（鉄軌道・路線バス等）について、その役割を明確に定義したうえで、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。

また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。

【数値指標・目標値】

<目標①の達成を測る指標>

数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
幹線公共交通利用者数の維持			
指標Ⅰ：路線バスの年間輸送人員 (バス事業者5社※1の合計輸送人員)	26,737 千人/年 (R1年度)	26,737 千人/年 以上 (R7年度)	人口減少が進む中であっても、現状の水準を維持する
指標Ⅱ：鉄道の年間輸送人員 (鉄道事業者4社※2の合計輸送人員)	3,611 千人/年 (R1年度)	3,813※3 千人/年 以上 (R7年度)	
幹線公共交通の収益性の向上			
指標Ⅲ：路線バスの収支率 (バス事業者5社※1の合計経常収入/合計経常費用)	63.9% (R1年度)	63.9% 以上 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する
指標Ⅳ：鉄道の収支率 (鉄道事業者4社※2の合計鉄道事業収入/鉄道事業費用)	71.2% (R1年度)	71.2% 以上 (R7年度)	
利用者一人当たりの行政負担額の縮減			
指標Ⅴ：路線バス利用者一人当たりの行政負担額 (バス事業者5社※1の合計行政負担額/合計輸送人員数)	113円/人 (R1年度)	113円/人 以下 (R7年度)	持続可能性の観点から、現状の水準を維持する
広域での地域公共交通計画数の増加			
指標Ⅵ：複数市町村にまたがる地域公共交通計画の数	3 (R2年度末)	7 以上 (R7年度末)	概ね P70～73の地域ごとに各1つ以上、広域の取組(計画)数を増加

※1 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、熊本都市バス
(高速バス・空港リムジンバスの数値は除く。)

※2 鉄道事業者4社：熊本電気鉄道、南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道

※3 南阿蘇鉄道は熊本地震以前の平成27年度、他社は令和元年度の輸送人員の合計

【本県における幹線公共交通ネットワークの考え方】

計画の目標である「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」に向けて、主にネットワークの骨格を担う幹線的な鉄軌道、バス路線等について、その役割や維持・確保の方針に係る考え方を以下に示す。

なお、航路や天草エアラインも幹線的な交通機関であるが、特定の2～3拠点間に限った輸送を担うため、以下の考え方に関わらず、関係自治体の支援の下、維持・確保を図る。

<1> “拠点” の設定

商業、文教、医療、行政、金融といった、生活に必要な各機能を有する施設の集積状況や、公共交通の乗降者数、各市町村の地域公共交通網形成計画における位置づけやアンケートの回答等を基に、地域の“拠点”となる地点を設定。

※各市町村に、少なくとも1つは“拠点”が存在するよう設定。

<2> “幹線公共交通ネットワーク” の設定

①鉄軌道、②高速・快速バス、③路線バスのうち、<1>で設定した拠点を複数連絡する路線を“幹線公共交通ネットワーク”を構築する路線として抽出し、その機能や利用状況等を基に、以下のとおり役割及び今後の維持・確保の方針を設定する。

交通機関	役割	維持・確保の方針		
①鉄軌道	大量輸送性、定時性、速達性等の強みを活かし、“幹線公共交通ネットワーク”の主要な骨格として、近距離・遠距離にかかわらず、拠点間の幅広い輸送を担う。	各事業者の成り立ち等の違いに応じて、県や関係市町村等が必要な支援を行いながら維持・確保を図る。(財政的な支援に限らず、地域の資源として鉄道を利活用する取組については、路線を問わず自治体が積極的に取り組む必要がある。)		
快速バス・②高速バス	速達性や安価な運賃等の強みを活かし、比較的遠距離の拠点間を連絡する輸送を担う。	主に、事業者の自助努力等により維持・確保を図るが、県内の拠点間を連絡する路線(区間)については、必要に応じて、行政も連携した維持・確保のあり方を検討する。		
③路線バス	県内のほとんどの地域をカバーする路線網を活かし、県民に最も身近な幹線交通手段として、生活に密着した拠点間の輸送を担う。	1日当たりの輸送量※	15人以上	国・県による支援を中心に維持・確保を図る。
			9人以上～15人未満	県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。
			9人未満	沿線市町村の支援により維持・確保を図る。利用実態によっては、必要に応じてダウンサイジングを検討する。(P75を併せて参照)

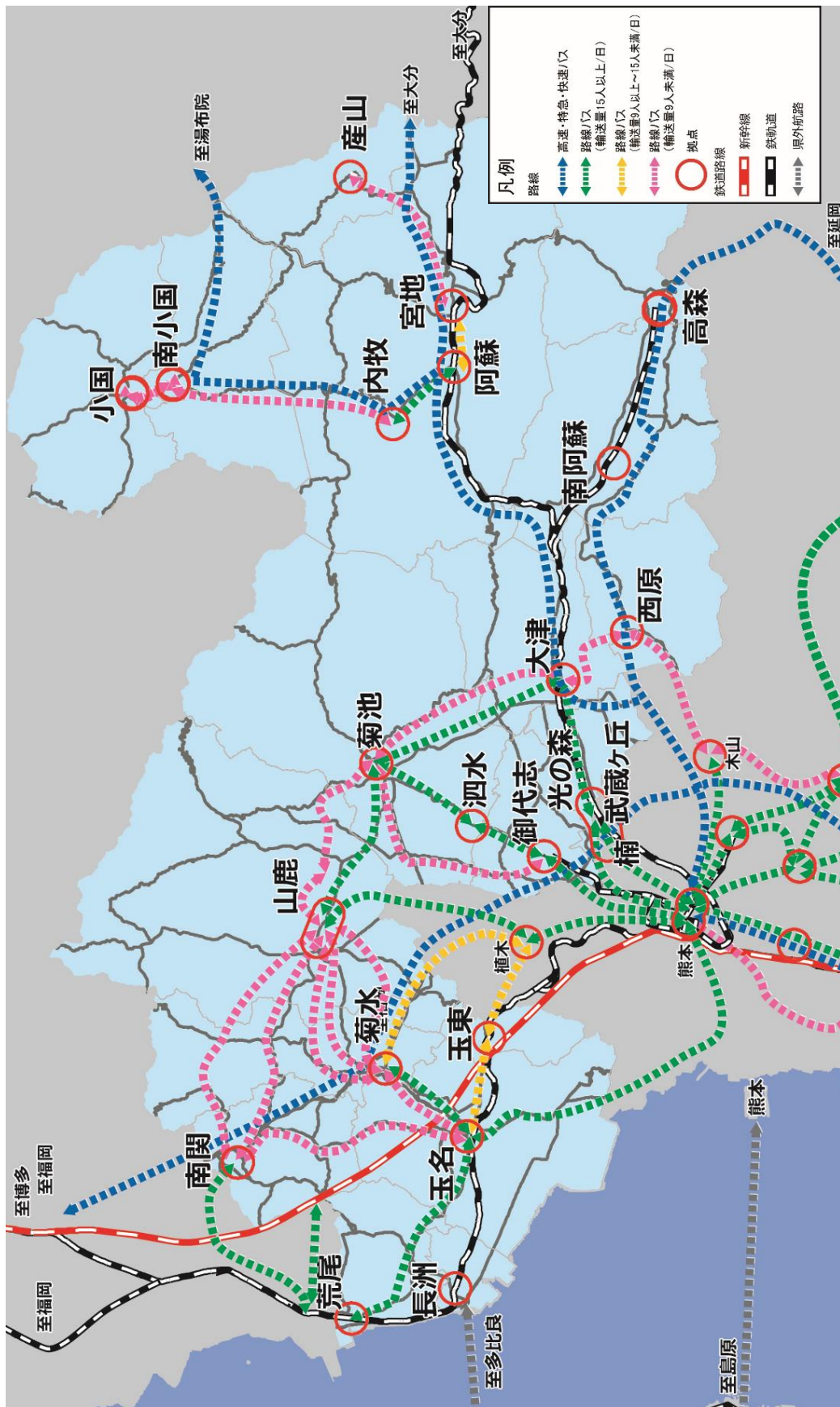
※輸送量：平均乗車密度(1kmあたりの平均乗車人数)×運行回数

<参考> “交通圏” との整合性の確認

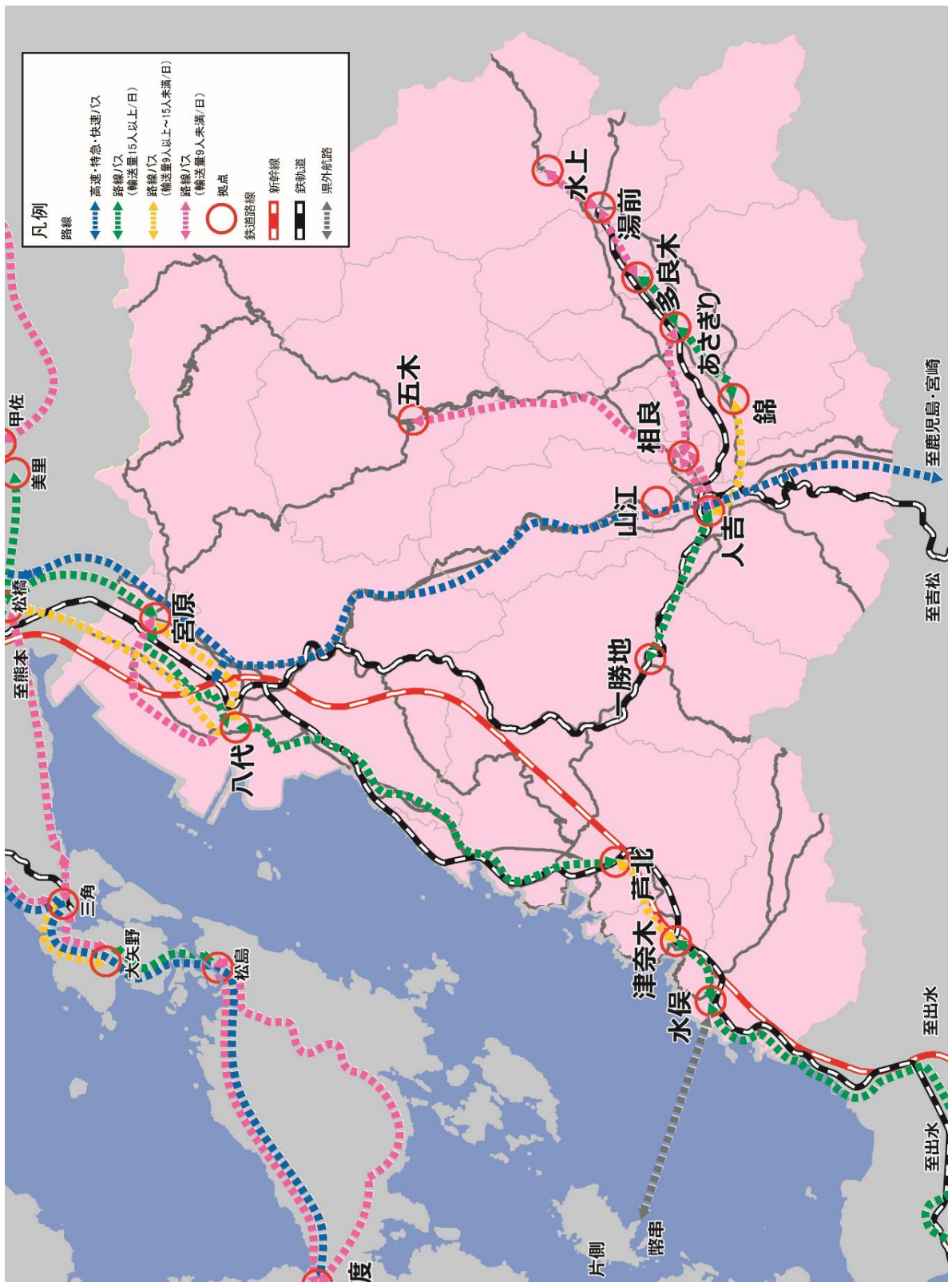
国勢調査等の人流データや、市町村アンケートの意見等を基に、各地域の住民が通勤・通学等の日常生活で移動する範囲を“交通圏”として設定。<1>、<2>による幹線公共交通ネットワークの考え方が、“交通圏”内の移動をカバーできているか、という視点で確認を行うことが必要。

※拠点、幹線公共交通ネットワーク、交通圏の設定に係る詳細な考え方は補足資料に記す

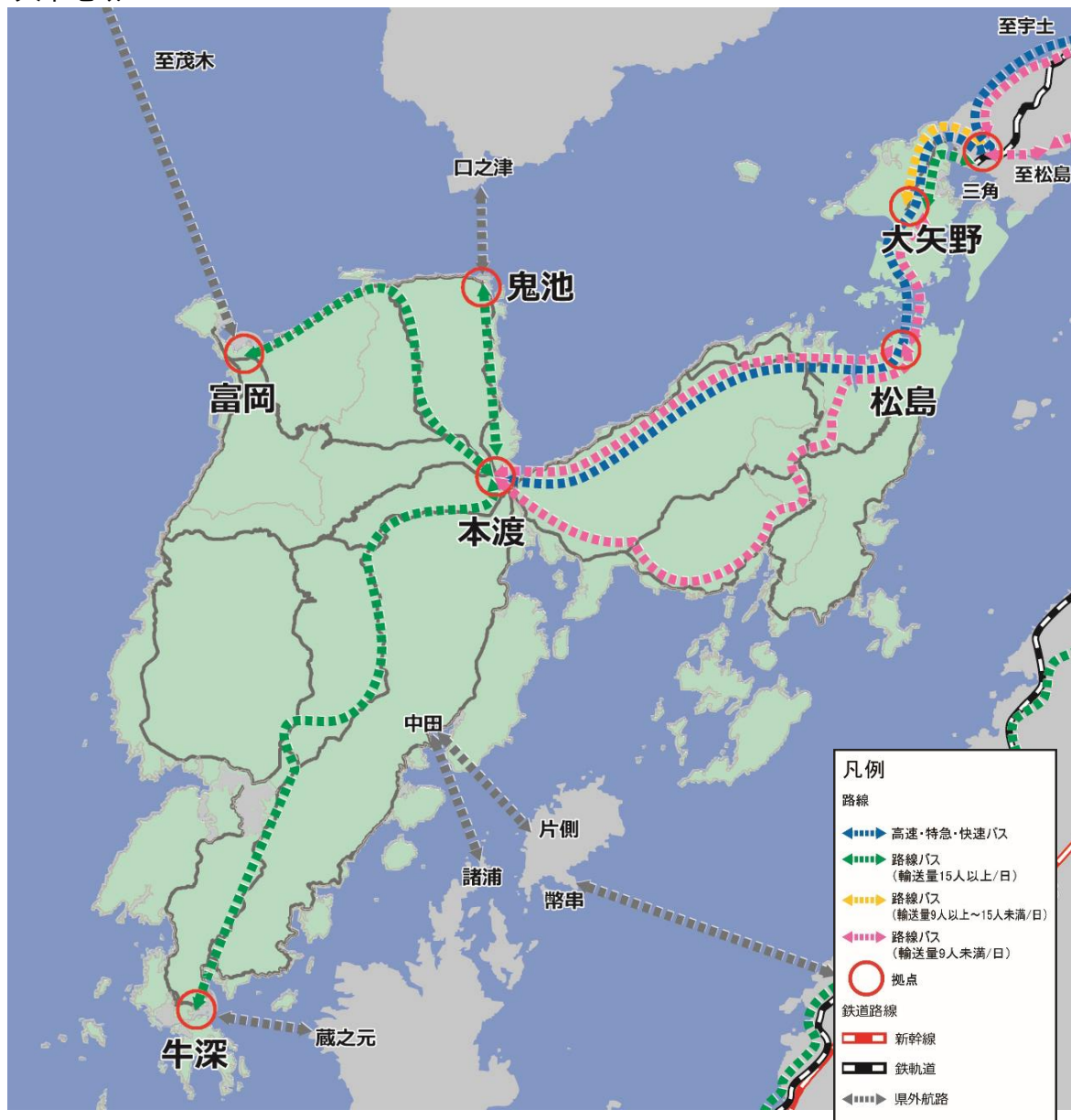
〈県北地域〉



< 県南地域 >



<天草地域>



② 目標②：輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実に図る。

【数値指標・目標値】

<目標②の達成を測る指標>

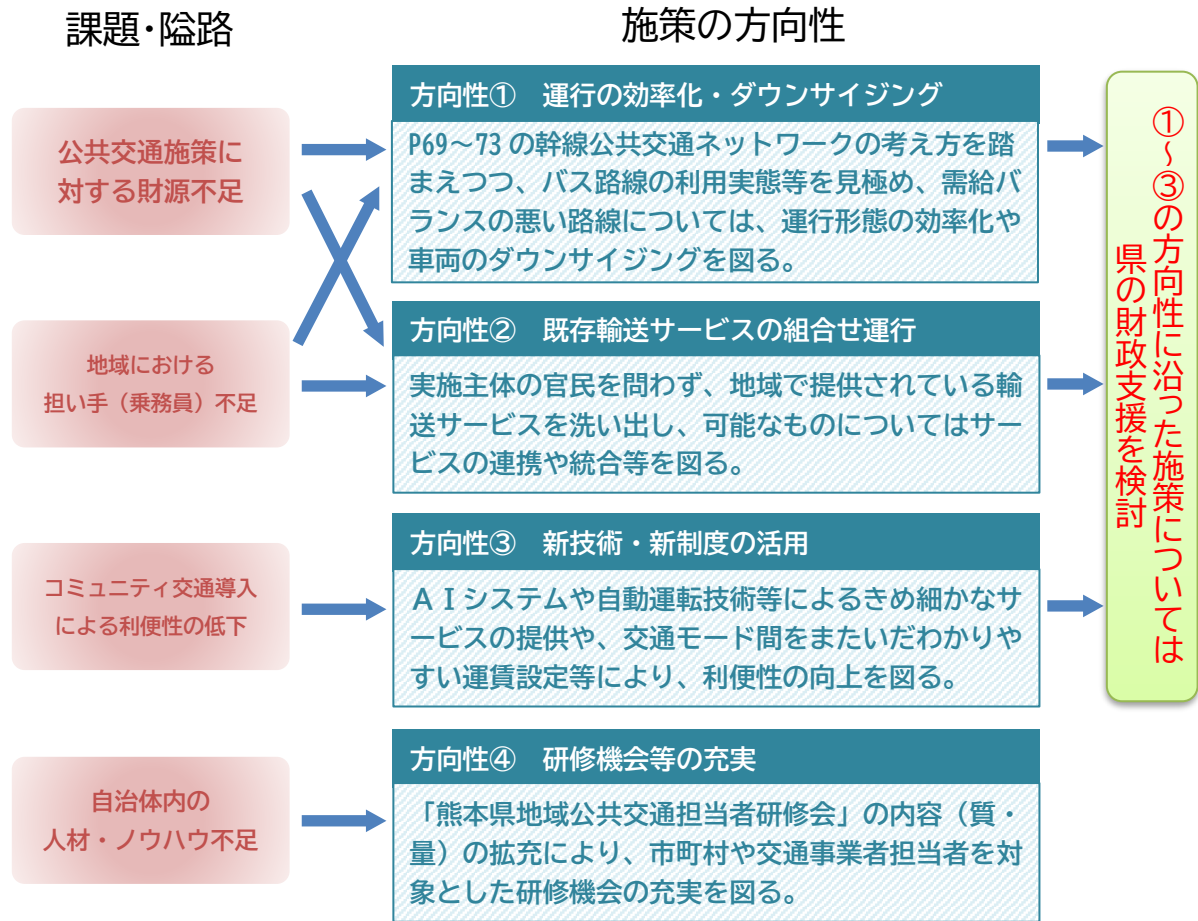
数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しの推進			
指標Ⅶ：コミュニティ交通施策の新規導入・サービス見直しを行った市町村数※1	—	45 市町村 (R7 年度末)	計画期間中において、県内全域のコミュニティ交通施策について、必要な改善が図られる
コミュニティ交通利用者数の増加			
指標Ⅷ：コミュニティ交通の年間利用者数（市町村交通施策状況調査における全市町村のコミュニティ交通利用者実績の合計※2）	694 千人/年 (R1 年度)	694 千人/年 以上 (R7 年度)	人口減少が進む中であっても、現状の水準を維持する

※1 計画期間内において、コミュニティ交通施策を新たに導入した、若しくは施策導入後の利用実態等を踏まえ、路線・ダイヤ・運賃等のサービス内容について何らかの見直しを行った市町村数。

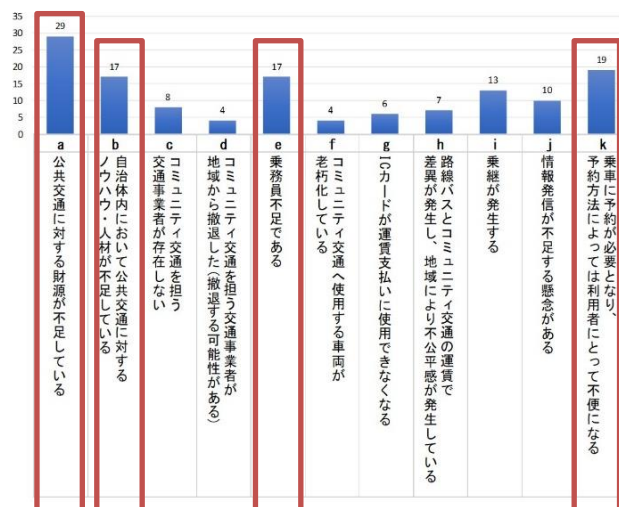
※2 市町村交通施策状況調査で回答のあった交通施策のうち、利用者を限定しないコミュニティバス、乗合タクシー等の利用者数の合計。（有償・無償は問わない。利用者が小中学生等に限定されるスクールバスや、高齢者に限定される福祉バス等は集計対象外。）

【コミュニティ交通の充実に向けた指針】

計画の目標である「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」に向けて、コミュニティ交通施策の検討・実施主体である市町村が抱える課題・隘路等(図6-1)を踏まえ、施策の方向性を次のとおり定める。



※施策の実施に向けた具体的な検討の手順やポイント等については補足資料に記す



(※回答市町村数：44、複数回答可のため合計は一致しない)

図6-1 路線バスをコミュニティ交通へ転換する場合の課題

<コミュニティ交通の“実施主体”と“担い手”について>

（“実施主体”について）

コミュニティ交通施策は、県内各地域の住民のラストワンマイルの移動等を支えるものであることから、これまで基礎自治体である市町村が主体となって、住民のニーズをくみ取りながら検討・実施されてきた。本計画の策定後においても、これまで同様、市町村の主体的な取組によって、地域の実情に応じたコミュニティ交通施策が展開されることが望ましく、県としては施策の方向性を示すとともに、その推進を図るため、財政支援や研修機会の充実等を検討する。

（“担い手”について）

コミュニティ交通施策の“担い手”としては、主にバス事業者やタクシー事業者等が想定されるが、特に過疎地域等においては、少人数で、かつドア to ドアに近い移動手段のニーズが高まっていくことを踏まえると、タクシー事業者の担う役割が重要となってくる。“実施主体”である市町村においても、そのことを認識のうえ、コミュニティ交通施策の導入に当たっては、地域のタクシー事業者と連携を図りながら施策内容を検討していくよう努めることが必要である。

（「“担い手”の不足」について）

図 6-1 に示す市町村アンケート結果において、3分の1以上の市町村から「乗務員不足である」という回答があった一方で、本計画策定に当たっての熊本県地域公共交通協議会における協議の中で、多くのタクシー事業者は、一般的には乗務員が不足しているものの、市町村が実施するコミュニティ交通施策については積極的に受託する意向がある、という意見も得られた。この点については、市町村とタクシー事業者との間で認識の齟齬が生じている可能性もあるため、お互いにしっかりとコミュニケーションを図ったうえで、施策の実施可能性を検討していく姿勢が必要と考えられる。

また、タクシー事業者によっては、受託の意向があってもコミュニティ交通施策に関連する法律や補助金制度についてのノウハウ等が不足している場合もあるため、事業者向けの人材育成支援に資する研修機会等の充実に取り組んでいくことも必要である。

③ その他

目標①、目標②をそれぞれ達成することにより、「新しいくまもと」の創造に資する、県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築を目指すため、各目標の達成を測る共通指標として、公共交通に対する県民満足度の目標値を設定する。

【数値指標・目標値】

<目標①・②の達成を測る共通指標>

数値指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
公共交通に対する県民満足度の向上			
指標IX：県民アンケートにおける公共交通に対する県民満足度	—	25.0% 以上 (R7年度)	県内全域において、県民満足度の向上が図られる