

熊本県地域公共交通計画 補足資料

令和3年3月
熊本県

－ 目 次 －

1	本県における幹線公共交通ネットワークの考え方.....	2
(1)	“拠点”の設定.....	3
(2)	“幹線公共交通ネットワーク”の設定.....	12
(3)	“交通圏”との整合性の確認.....	16
2	コミュニティ交通の充実に向けた指針.....	23
(1)	検討手順のイメージ.....	24
(2)	検討のポイント.....	25
①	STEP1：路線の状況や利用ニーズの状況を把握する.....	25
②	STEP2：複数市町村にまたがる広域での検討体制を構築する.....	28
③	STEP3：コミュニティ交通への転換・導入方法について検討する.....	29

1 本県における幹線公共交通ネットワークの考え方

【本県における幹線公共交通ネットワークの考え方】（本編 P69）

<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。）							
② 高速・快速バス	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※	<table border="1"> <tr> <td>15人以上</td> <td>国・県による支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人以上～15人未満</td> <td>県・沿線市町村の支援を中心に維持・確保を図る。</td> </tr> <tr> <td>9人未満</td> <td>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）</td> </tr> </table>	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）
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

(1) “拠点” の設定

< 拠点設定の考え方 >

● 設定手順

① 生活機能施設の集積状況による評価

● 具体的な検討内容・方法

商業、文教、医療、行政、金融の各施設の影響範囲を設定し、それぞれの範囲内に存在する駅・バス停に評価点を付与（5分類各1点、計5点満点）

② 拠点候補地の抽出

①で4点以上、または各市町村内の最高点のバス停・鉄道駅を拠点の候補地点として抽出

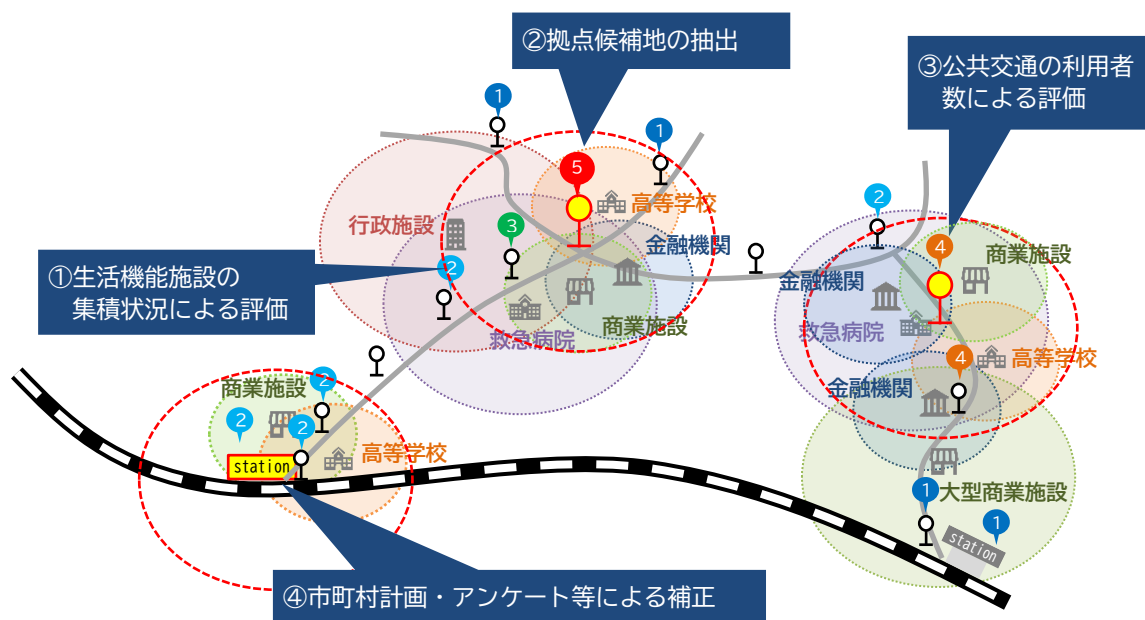
③ 公共交通の利用者数による評価

②で抽出したバス停・鉄道駅のうち、近接しているものについては乗降者数が最大のバス停・鉄道駅を、拠点の中心に設定

④ 市町村計画・アンケート等による補正

市町村の地域公共交通（網形成）計画における位置づけや、アンケート結果等を踏まえ、拠点を追加・削除

< 拠点設定のイメージ >



<生活機能施設の集積状況による評価>

施設	施設内訳(データ出典等)	該当範囲	備考
商業施設	店舗面積 1,000 m ² 超の食料品取扱店舗 (出典:全国大型小売店総覧)	半径 500m 以内	いずれかの 立地で1点
大規模商業施設	店舗面積 10,000 m ² 超の食料品取扱店舗 (出典:全国大型小売店総覧)	半径 1,000m 以内	
文教施設	高等学校、高等専門学校	半径 500m 以内	1点
医療施設	二次救急病院 (出典:第7次熊本県保健医療計画)	半径 1,000m 以内	1点
行政施設	市町村役場、支所(合併前の旧役場等) (出典:国土数値情報)	半径 1,000m 以内	1点
金融機関	銀行、信用金庫、信用組合、農業協同組合	半径 500m 以内	いずれかの 立地で1点
郵便局	郵便局(出典:国土数値情報)	半径 500m 以内	

<拠点一覧>…拠点として選定した箇所は網掛け

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
熊本	熊本市	熊本桜町バスターミナル	4	12,888	熊本	
		武蔵塚駅	4	4,496	楠・武蔵ヶ丘	
		植木(熊本)	4	147	植木	
		城南	3	121	城南	網計画(アンケート)結果から拠点到追加
		川尻駅前(旧道)	4	99	川尻	
		秋津新町(県道)	4	69	健軍	
		通町筋	4	9,919		4点以上多数のため、網計画の地域拠点を拠点として設定
		新水前寺駅	4	9,534		地域拠点「水前寺・九品寺地区」は熊本桜町バスターミナルから続く一連の評点4点・5点のバス停があるため、拠点「熊本」と同一として扱う。
		水前寺駅	5	6,994		
		水道町	4	3,365		
		藤崎宮前駅	4	2,852		
		交通局前	5	1,287		
		水前寺駅通り	4	1,174		
		水前寺駅前	5	851		
		市役所前・日本郵政横	4	837		
		藤崎宮前	5	797		
		大江渡鹿	5	747		
		国府	5	533		
		九品寺交差点	5	466		
		白川公園前	5	405		
		北窪	4	392		
		日向崎	4	331		
		八景水谷駅	4	329		4点以上多数のため、網計画の地域拠点を拠点として設定
		尚綱校前	5	328		
		九州学院前	5	318		
		下通筋	4	315		
		消防局防災センター前	5	293		
		大江二丁目	5	290		
		大学病院前	4	263		
		田迎一里木	4	261		
		灰塚(熊本)	4	245		
		裁判所前(熊本市)	4	232		
		県立劇場前	5	232		
		二里木	4	218		
		下乙(熊本)	4	215		
		田迎小学校前	4	199		
		壺井橋	5	199		
		学園大前	5	189		
		出仲間(旧浜線)	4	185		
		田迎(旧浜線)	4	177		
労働会館入口	5	159				
江津団地	4	148				
出仲間(旧浜線)	4	185				
熊高正門前	5	147				
慈恵病院前(熊本)	4	145				
北水前寺踏切	5	135				
新堀町	5	124				
警察学校前	4	124				
磐根橋	5	121		4点以上多数のため、網計画の地域拠点を拠点として設定		

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
熊本	熊本市	県立体育館前	4	115		4点以上多数のため、網計画の地域拠点を拠点として設定
		八景水谷	4	112		
		植木五丁目	4	108		
		渡瀬踏切	4	106		
		楠団地入口	4	104		
		国立病院前	4	104		
		三軒町・黒髪小学校前	4	103		
		一夜塘	4	98		
		熊本学園大学入口	5	96		
		白藤東原	4	95		
		蔚山町	4	93		
		家庭裁判所前	5	92		
		沖畑団地	4	91		
		高杉	4	87		
		内坪井	4	84		
		坪井横町	4	81		
		城東町	5	78		
		五霊中学校前	4	76		
		楠五丁目	4	75		
		植木三丁目	4	75		
		南高江(旧道)	4	73		
		秋津新町(県道)	4	69		
		東町団地	4	66		
		段山・市立博物館入口	5	63		
		変電所前	5	63		
		銀座橋	4	62		
		武蔵塚駅前	4	61		
		団地中央口	4	60		
		東本町	4	59		
		希望ヶ丘	4	59		
		城西校北	4	59		
		藤崎宮前駅	4	53		
		健軍校前	4	49		
		桜の馬場・城彩苑	4	47		
		熊本機能病院前	4	46		
		新大江二丁目	5	45		
		新屋敷一丁目	5	41		
		熊高裏	5	38		
		中央郵便局前	4	38		
		県会議事堂前	4	37		
		水前寺駅北口	5	35		
武蔵ヶ丘団地入口	4	32				
建設会館前	4	32				
武蔵小学校前	4	29				
洗馬橋	4	28				
神水町(国道)	4	28				
楠一丁目	4	27				
坪井	4	26				
新堀橋	5	24				
九品寺一丁目	5	23				
植木病院・かがやき館前	4	22				
北浄行寺	4	21				
杉塘	4	20				
自治会館入口	4	20				
信愛女学院前	5	19				
第一高校東門	4	14				
熊工前	4	13				

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
熊本	熊本市	武蔵ヶ丘一丁目	4	11		4点以上多数のため、網計画の地域拠点を拠点として設定
		子ども文化会館前	4	10		
		熊本ホテルキャッスル前	4	10		
		開新高校前	5	9		
		田迎妙見	4	8		
		五反田(熊本)	4	7		
		寺原町	4	7		
		田迎(東バイパス)	4	5		
		岡田町	5	4		
		県立美術館分館横	5	4		
		尾ノ上小学校前	4	3		
		出仲間(バイパス)	4	2		
		植木駐車場	4	2		
		白山町	5	2		
		植木小学校前	4	2		
		健軍神社前	4	2		
		市立図書館前	5	1		
		東出水	4	1		
		明午橋	4	1		
		楠七丁目	4	0		
		大江校通り・是法神社前	5	0		
		堂免公園前	5	0		
		工業高校北門前	4	0		
		新屋敷町	4	0		
		大江六丁目	5	0		
		熊本整形外科病院前	5	0		
		味噌天神(電車通り)	5	0		
		藤崎台下	5	0		
		KKR ホテル熊本前	5	0		
		国立病院(構内)	4	0		
		味噌天神(白山通り)	4	0		
		御領(熊本市東区)	4	0		
		昭和町(市道)	4	0		
県立高等技術専門校前	4	0				
幸田まちづくりセンター入口	4	0				
楠立道	4	0				
熊本市北区役所前	4	0				
楠団地(二里木経由)	4	0				
楠団地(麻生田小経由)	4	0				

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
宇城	宇土市	宇土本町一丁目	4	58	宇土	
	宇城市	宇城警察署前	4	6	松橋	「宇城警察署前」が最も利用者数が多い ため、除外
		松橋高校前	4	5		
		JA共済連前	4	0		
		宇城市三角支所前	4	26	三角駅 周辺	「宇城市三角支所前」が最も利用者数が 多いため、除外
		宇城市三角支所通り	4	1		
	際崎	4	0			
美里町	堅志田	2	7	美里	市町村内最高点	
玉名	荒尾市	荒尾駅	3	2,069	荒尾	市町村内最高点
	玉名市	玉名市文化センター前	5	5	玉名	「玉名市文化センター前」が高得点のため 除外
		玉名駅前	4	355		
		玉名高校前	4	61		
		ゆめタウン玉名前	4	10		
		曙町	4	5		
		専門学校前	4	5		
		立願寺	4	2		
		立願寺橋	4	0		
	玉東町	木葉駅	2	801	玉東	市町村内最高点
	南関町	南関ターミナル	3	0	南関	市町村内最高点
	長洲町	長洲駅	2	1,440	長洲	市町村内最高点
	和水町	江田	3	3	菊水	市町村内最高点
鹿本	山鹿市	山鹿市役所入口	4	25	山鹿	山鹿市役所入口から続く一連の評点 4 点のバス停があるため、拠点「山鹿」と同 一として扱う。
		鹿本高校入口	4	54		
		山鹿市民医療センター前	4	24		
		十三部	4	23		
		鹿校通二丁目	4	22		
		シルバー人材センター入口	4	12		
		山鹿市役所前	4	3		
		熊入四ツ角	4	1		
		西上町	4	1		
		栗林住宅下	4	0		
		桜町	4	0		
菊池	菊池市	正院丁	5	1	菊池	「正院丁」が利用者数が多いため、除外
		菊池女子高前	5	0		
		亘	5	0		
		菊池プラザ	4	164		
		寺前	4	25		
		立町	4	24		
		栄町(菊池)	4	11		
		正観寺	4	6		
		菊池産交	4	2		
		北原(菊池)	4	5		
		葉山住宅前	4	0		
		大琳寺(産交バス 国道)	4	0		
		菊池上町	4	0		
		菊池中町	4	0		
	泗水・孔子公園	4	56	泗水	「泗水・孔子公園」が最も利用者数が多い ため、除外	
	高江	4	38	泗水		
	富(泗水バイパス)	4	25			
	合志市	御代志駅	3	1,086	御代志	市町村内最高点
	大津町	大津高校前	4	2	大津	「大津高校前」が利用者数が多いため、 除外
室町		4	1			
菊陽町	光の森駅	3	5,397	光の森	市町村内最高点	

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
阿蘇	阿蘇市	阿蘇駅	2	114	阿蘇	網計画(アンケート)結果から拠点に追加
		阿蘇温泉病院前	4	5	内牧	
		阿蘇中央高校阿蘇校舎前	3	10	宮地	網計画(アンケート)結果から拠点に追加
	南小国町	南小国役場前	2	1	南小国町	市町村内最高点
	小国町	おぐに老人保健施設前	5	2	小国	「おぐに老人保健施設前」が最も利用者数が多いため、除外
		けやき広場前	5	1		
		蔵原(小国)	5	0		
		ゆうステーション	4	4		
		小国中央	4	1		
		小国高校前	4	0		
		上広瀬	4	0		
		柏田住宅前	4	0		
		小国町役場前	4	0		
	田迎(小国)	4	0			
	産山村	広瀬橋	2	1	産山	市町村内最高点
	高森町	高森駅	3	130	高森	市町村内最高点
西原村	西原役場入口	2	8	西原	市町村内最高点	
南阿蘇村	南阿蘇村役場	2	2	南阿蘇	市町村内最高点	
上益城	御船町	御船町恐竜博物館前	4	68	御船	
	嘉島町	イオンモール熊本	2	680	嘉島	市町村内最高点
	益城町	木山上町	2	112	木山	市町村内最高点
	甲佐町	甲佐	3	79	甲佐	市町村内最高点
	山都町	矢部中学校入口	4	1	矢部	
山都町役場入口		4	0		「矢部中学校入口」が最も利用者数が多いため、除外	
八代	八代市	八代市役所前	5	47	八代	「八代市役所前」が最も利用者数が多いため、除外
		総合病院前	5	22		
		宮の町	5	5		
		通町	5	4		
		代陽小学校前	5	1		
		秀岳館高校前	5	1		
		八代東高校前	5	0		
		八代宮前	4	11		
		本町緑地公園	4	6		
		北荒神町福祉センター前	4	4		
		中塩屋(八代)	4	3		
		本町三丁目	4	3		
		松江通り	4	3		
		袋町	4	2		
		松江町	4	2		
		東塩屋	4	1		
		検察庁・法務局・市博物館前	4	1		
		厚生会館前	4	0		
		やつしろハーモニーホール 正面玄関前	4	1		
	氷川町	宮原	3	4	宮原	市町村内最高点

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
水俣・ 芦北	水俣市	図書館前	5	2	水俣	「図書館前」が最も利用者数が多いた め、除外
		中古賀町	5	0		
		日新町	5	2		
		水俣郵便局前	5	0		「図書館前」が高得点のため除外
		信用金庫前	4	6		
		中央街	4	2		
		5区公民館前	4	0		
		古賀町	4	0		
		西念寺前	4	0		
		総合医療センター前	4	0		
		新四ツ角(水俣)	4	0		
		総合医療センター裏	4	0		
		水光社前	4	0		
		総合医療センター	4	0		
		大黒町	4	0		
		天神町	4	0		
		日当	4	0		
	文化会館前	4	0			
	六ツ角(水俣)	4	0			
芦北町	湯浦駅	3	155	芦北	市町村内最高点	
津奈木町	桜戸	2	3	津奈木	市町村内最高点	
球磨	人吉市	九日町	4	6	人吉	「九日町」が最も利用者数が多いた め、 除外
		札の辻夫婦恵比寿神社前	4	4		
		新町(人吉)	4	3		
		人吉郵便局前	4	3		
		五日町	4	1		
		駒井田	4	0		
		外山病院前	4	0		
		西九日町	4	0		
	二日町(人吉)	4	0			
	鏡町	一武小学校前	2	3	鏡	市町村内最高点
	多良木町	下多良木	4	0	多良木	
	湯前町	湯前駅	2	319	湯前	市町村内最高点
	水上村	水上役場前	1	0	水上	市町村内最高点
	相良村	下吉野尾	1	1	相良	市町村内最高点
五木村	温泉センター前	3	3	五木	市町村内最高点	
山江村	-	-	-	山江	山江村役場を拠点と設定	
球磨村	一勝地駅	2	36	一勝地		
あさぎり町	あさぎり駅前	4	7	あさぎ り		

ブロック	市町村	中心駅・中心バス停	評点	1日あたり 中心駅・ 中心バス停 における 乗降者数 (※)(人)	拠点	備考
天草	天草市	本渡バスセンター	4	193	本渡	「本渡バスセンター」が最も利用者数が多いため、除外
		船の尾	4	36		
		栄町(天草)	4	9		
		天草警察署総合庁舎前	4	8		
		天草市役所前	4	6		
		中央新町	4	5		
		今釜	4	5		
		大浜	4	5		
		商工会議所前(天草)	4	4		
		諏訪神社入口	4	2		
		城下(天草)	4	2		
		新小松原	4	1		
		東浜	4	1		
		南校前	4	0		
	上天草市	大矢野庁舎前	3	7	大矢野	市町村内最高点
		松島	3	71	松島	網計画(アンケート)結果から拠点に追加
	苓北町	志岐	4	7	富岡	「志岐」が最も利用者数が多いため、除外
		銀行前	4	2		
		天草拓心高校マリン校舎前	4	2		
		富岡産交前	4	1		
出来町		4	0			
	牛深	4	1	牛深		
	鬼池港	2	2	鬼池	網計画(アンケート)結果から拠点に追加	

※駅乗降者数は2019年の1日あたり乗降者数(JR 駅は乗車人員の2倍)バス停乗降者数は2019年10月1ヵ月当たりのICカードデータを1日あたりに換算したものである。(現金乗車の利用者数は含まれていない)

(2) “幹線公共交通ネットワーク” の設定

<路線バスの維持・確保の方針>

1日当たりの輸送量	計画期間における維持・確保の方針
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。



●1日当たりの輸送量「15人」・・・地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の補助要件の基準

$$= \text{平均乗車密度「5人」} \times \text{1日当たりの運行回数「3回」}$$

●1日当たりの輸送量「9人」・・・本計画で定めるダウンサイジング検討の基準

$$= \text{平均乗車密度「3人」} \times \text{1日当たりの運行回数「3回」}$$

↓
次ページ以降の考え方
により設定

↓
国庫補助の基準に
準拠して設定

<平均乗車密度「3人」の考え方>

① ピーク時間帯における乗車密度

表1は、平日における県内バス路線の運行便数と利用者数を、図1は、1便当たりの利用者数を、それぞれ時間帯別に示したものである。これによると、全時間帯平均の1便当たりの利用者数が9.9人/便なのに対し、1便当たりの利用者数が最も多い7時台では、14.8人/便と、全時間帯の約1.5倍の乗車密度となっていることがわかる。

表1 時間帯別の運行便数と利用者数

曜日	平日																					
時間帯	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	全時間				
便数	7,917	12,325	11,375	9,891	9,311	8,776	7,967	8,871	8,298	9,723	9,949	10,521	7,812	6,468	3,927	2,898	1,596	137,625				
利用者数	65,200	182,728	119,664	85,156	75,288	67,898	73,080	62,785	63,276	83,918	107,074	119,684	104,384	66,465	38,492	26,803	14,800	1,356,695				
1便当たりの利用者数	8.2	14.8	10.5	8.6	8.1	7.7	9.2	7.1	7.6	8.6	10.8	11.4	13.4	10.3	9.8	9.2	9.3	9.9				

※県内路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）の合計
 ※令和元年10月のICカード利用データを集計

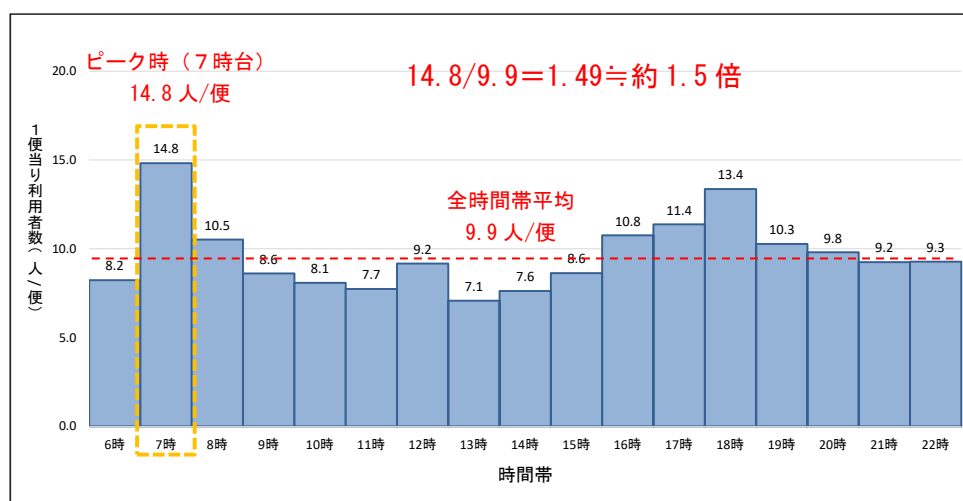


図1 時間帯別の1便当たり利用者数

② ピーク地点における乗車密度

図2は、九州産交バスの桜町バスターミナル～宇土駅東口系統の、各バス停における通過人員をグラフにしたものである。この系統は、平均乗車密度が5.2人なのに対し、通過人員が最も多い地点(=ピーク地点(河原町))では、12.7人と平均乗車密度の約2.4倍が乗車している。

同様に、県内の複数市町村の拠点間を結ぶ全348系統において、平均乗車密度に対するピーク地点での通過人員の比を算出したところ、表2のとおり、平均で約2.0倍となった。

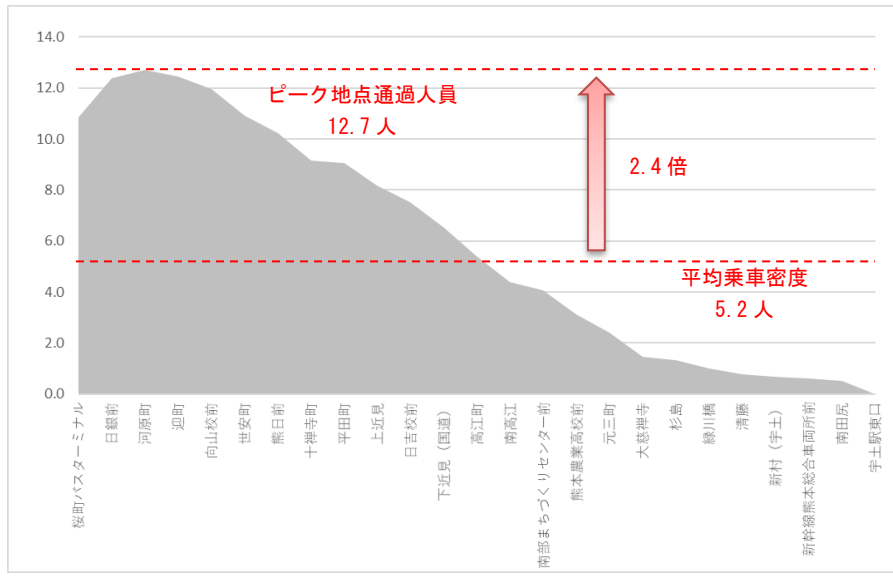


図2 通過人員グラフの例

表2 平均乗車密度に対するピーク地点での通過人員の比

	熊本 電鉄	熊本 バス	九州産交バス・産交バス										合計
			熊本	宇城	玉名	菊池	阿蘇	上益城	八代	芦北・水俣	人吉	天草	
系統数 …①	29	50	120	8	45	4	16	6	10	7	23	30	348
Σ (ピーク時点での通過人員/平均乗車密度) …②	45.2	123.2	254.9	16.7	72.9	13.4	30.2	16.8	19.0	13.2	41.9	46.7	694.2
②の平均値 (②/①)	1.6	2.5	2.1	2.1	1.6	3.3	1.9	2.8	1.9	1.9	1.8	1.6	2.0

※九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バスが運行する系統のうち、複数市町村の拠点を連絡する系統が対象

※令和元年10月のICカード利用データを集計

※九州産交バス・産交バスの系統で、複数地域ブロックにまたがるものは、路線キロが最も長い地域ブロックに算入

③ まとめ

①より…

ピーク時間帯の乗車密度は平均乗車密度の約 1.5 倍

②より…

ピーク地点の乗車密度は平均乗車密度の約 2.0 倍

➡ $1.5 \times 2.0 = \text{約}3.0\text{倍}$

ピーク時間帯、かつピーク地点における乗車密度は、平均乗車密度の3倍程度になる。

一方で、ダウンサイジングが可能かどうかを判断する際には、対象となる路線の利用者を、大型免許を必要としない乗車定員9名のジャンボタクシー車両で積み残さずに輸送できるかどうかの一つの基準となる。

そのためには、ピーク時間帯、かつピーク地点における利用者が 9 名以下であることが必要であり、上記のとおり当該時間帯・地点における乗車密度は平均乗車密度の3倍程度になることから、平均乗車密度「3人(9÷3)」を基準とした。

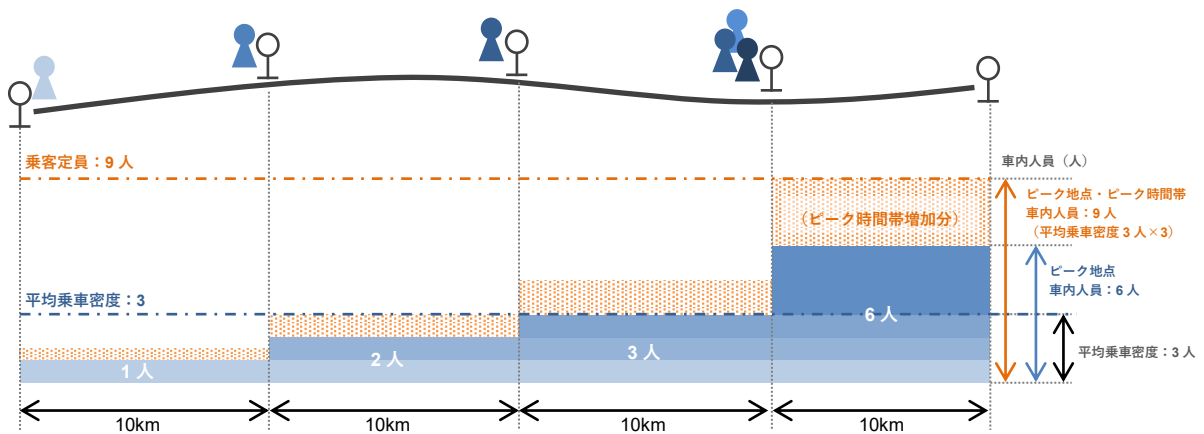


図3 平均乗車密度 3 人の路線のイメージ

(3) “交通圏” との整合性の確認

<交通圏設定の考え方>

●設定手順

①国勢調査データによる
通勤・通学流動の確認



②市町村アンケートに
よる妥当性の確認

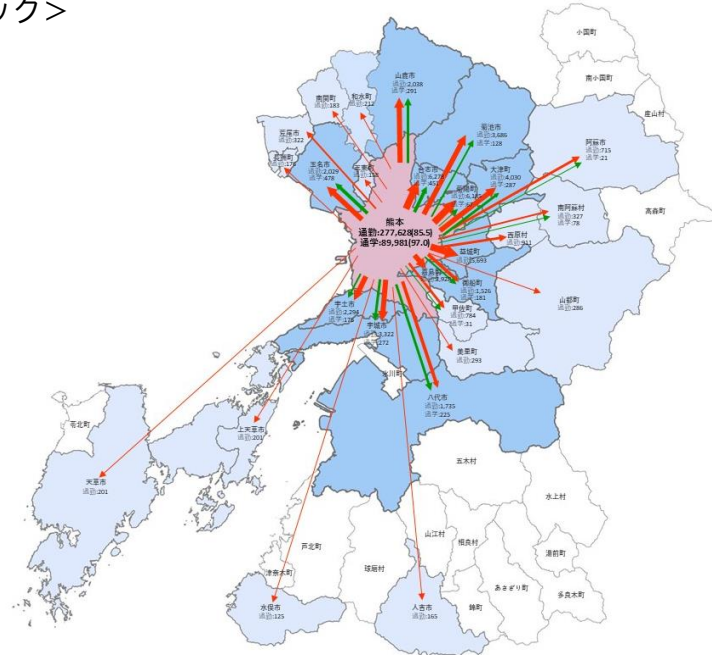
●設定の方針

地域ブロックごとに、ブロック内で完結する通勤・通学流動及びブロック外の市町村への通勤・通学流動の数を確認し、一定数以上の流動※がある市町村の範囲を交通圏として設定

※通勤 100 人以上、または通学 20 人以上
(通勤 1,000 人以上、または通学 300 人以上の市町村は、特に結びつきが強い市町村として整理)

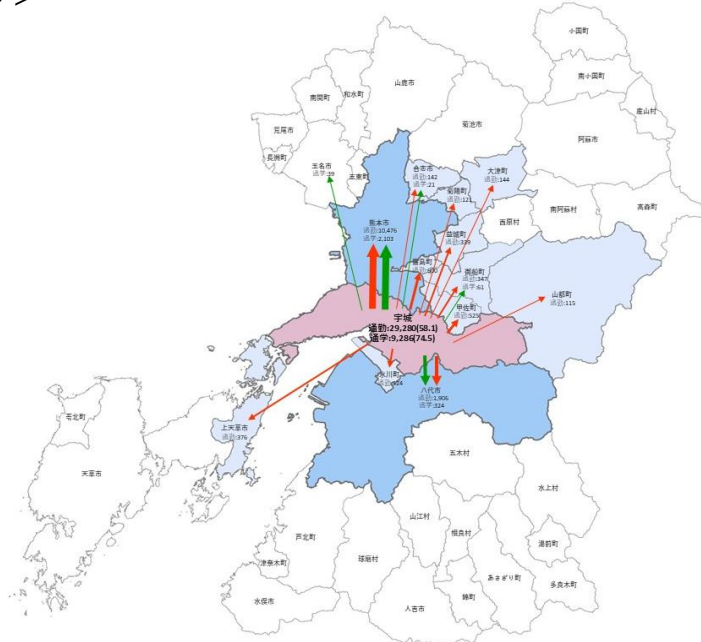
市町村アンケートにおける「流出先」の回答から、データから得られる流動の妥当性を確認

<熊本地域ブロック>



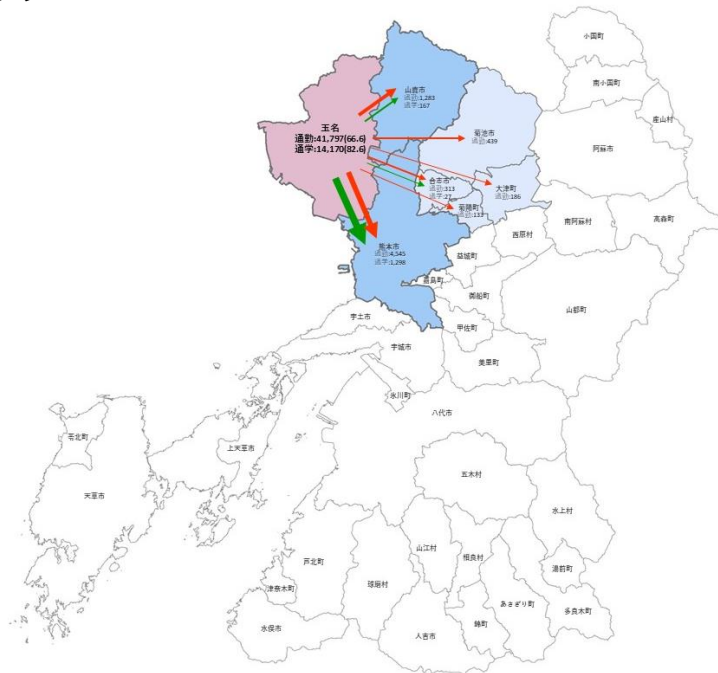
凡例		
通勤者数	通学者数	○○市 (町名) ○○ (自地域内移動) (○○○) (自市町村内で通勤する割合)
100~300人	20~100人	
301~500人	101~200人	
501~1,000人	201~300人	
1,001~2,000人	301~500人	
2,001~5,000人	501~1,000人	
5,001人以上	1,001人以上	

<宇城地域ブロック>



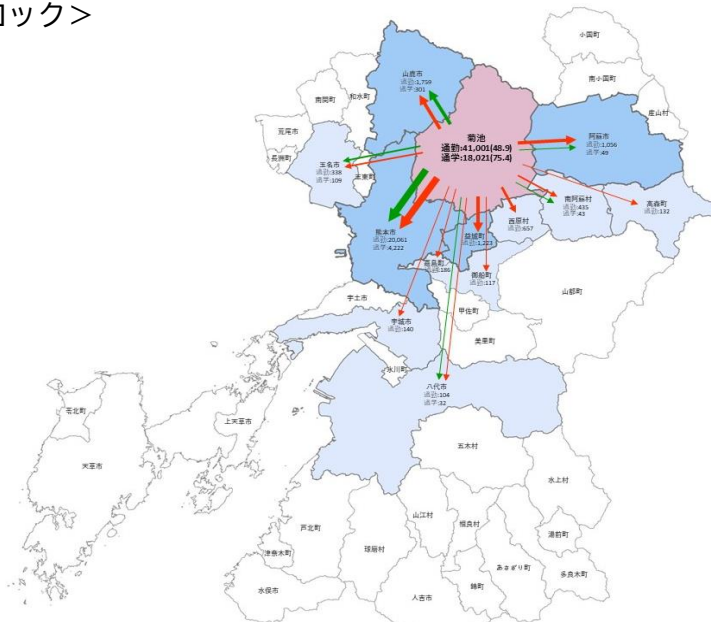
凡例		
通勤者数	通学者数	○○市 (町名) ○○ (自地域内移動) (○○○) (自市町村内で通勤する割合)
100~300人	20~100人	
301~500人	101~200人	
501~1,000人	201~300人	
1,001~2,000人	301~500人	
2,001~5,000人	501~1,000人	
5,001人以上	1,001人以上	

<玉名地域ブロック>



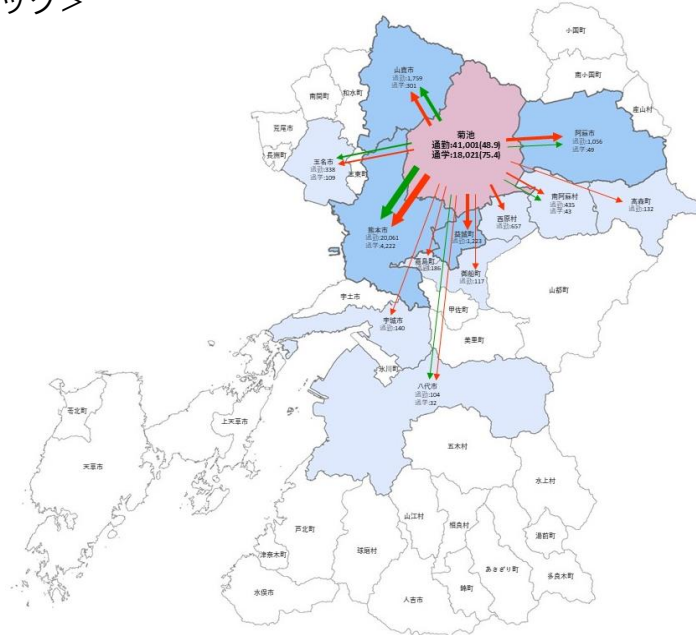
凡例			
通勤者数	通勤者数	○市	(町名)
100~300人	20~100人	○	(自地域内移動)
301~500人	101~200人	○	(自市町村内で通勤する割合)
501~1,000人	201~300人	○	
1,001~2,000人	301~500人	○	
2,001~5,000人	501~1,000人	○	
5,001人以上	1,001人以上	○	

<鹿本地域ブロック>



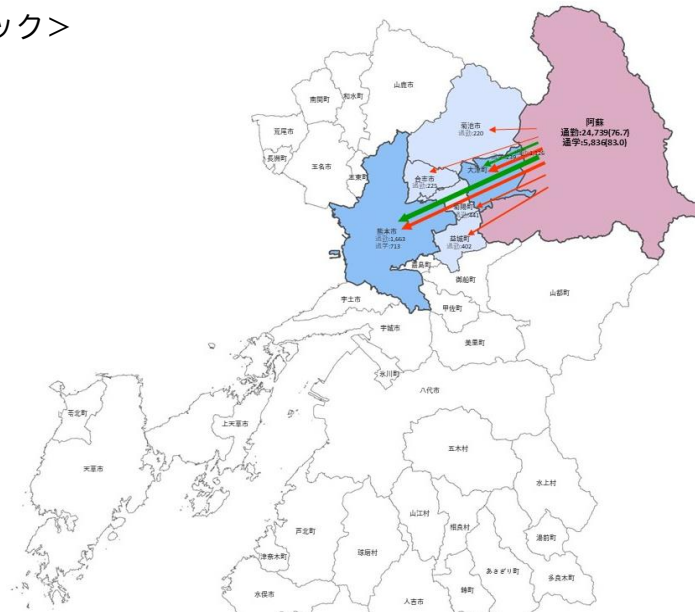
凡例			
通勤者数	通勤者数	○市	(町名)
100~300人	20~100人	○	(自地域内移動)
301~500人	101~200人	○	(自市町村内で通勤する割合)
501~1,000人	201~300人	○	
1,001~2,000人	301~500人	○	
2,001~5,000人	501~1,000人	○	
5,001人以上	1,001人以上	○	

<菊池地域ブロック>



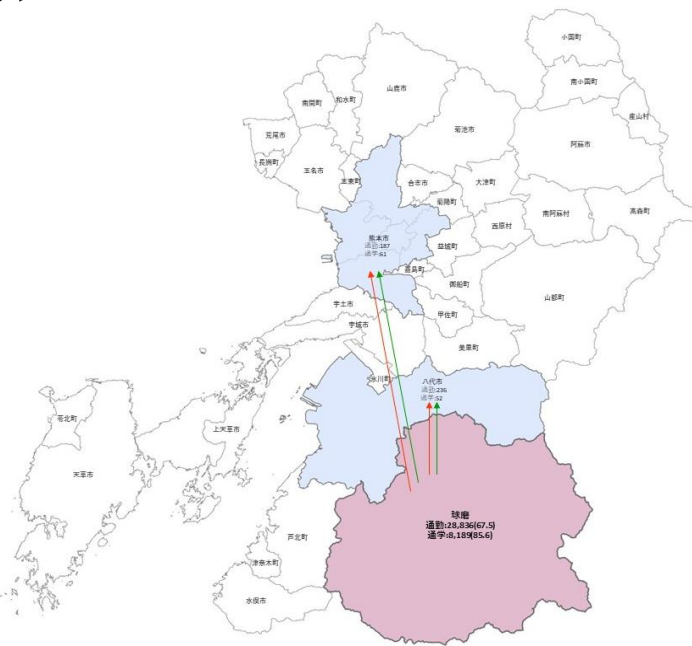
凡例		
通勤者数	100~300人	20~100人
	301~500人	101~200人
	501~1,000人	201~300人
	1,001~2,000人	301~500人
	2,001~5,000人	501~1,000人
	5,001人以上	1,001人以上
		○市 (町名)
		○ (自治域内移動)
		(○○○) (自治域内移動する割合)

<阿蘇地域ブロック>



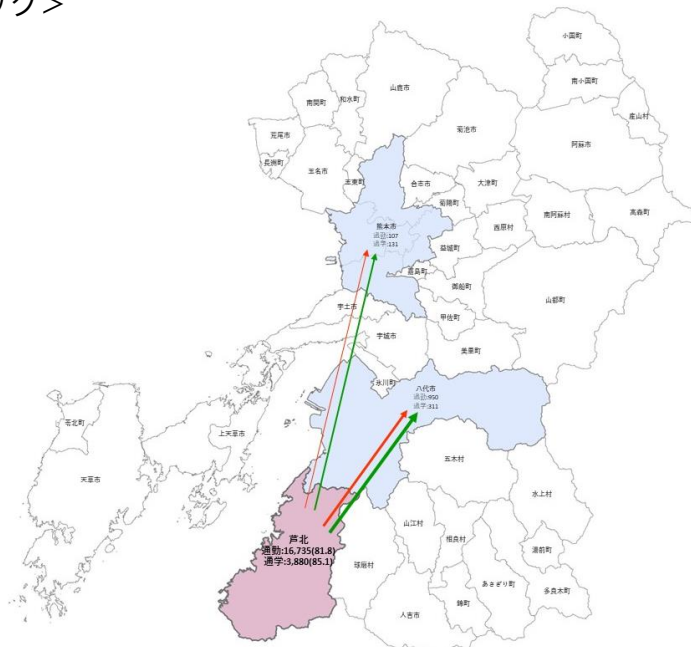
凡例		
通勤者数	100~300人	20~100人
	301~500人	101~200人
	501~1,000人	201~300人
	1,001~2,000人	301~500人
	2,001~5,000人	501~1,000人
	5,001人以上	1,001人以上
		○市 (町名)
		○ (自治域内移動)
		(○○○) (自治域内移動する割合)

<上益城地域ブロック>



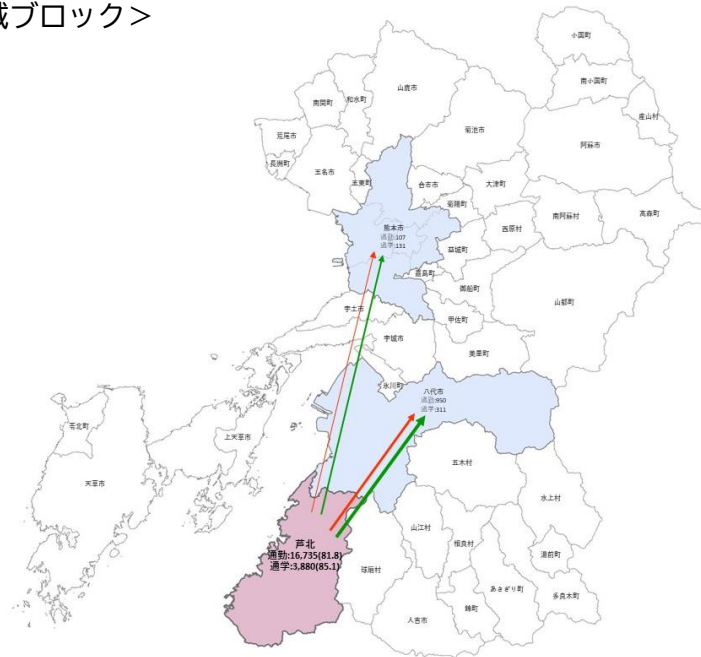
凡例		
通勤者数	100～300人	通勤者数
	301～500人	20～100人
	501～1,000人	101～200人
	1,001～2,000人	201～300人
	2,001～5,000人	301～500人
	5,001人以上	501～1,000人
		1,001人以上
		○市 (町名)
		○ (自地域内移動)
		(○○○) (自市町村内で通勤する割合)

<八代地域ブロック>



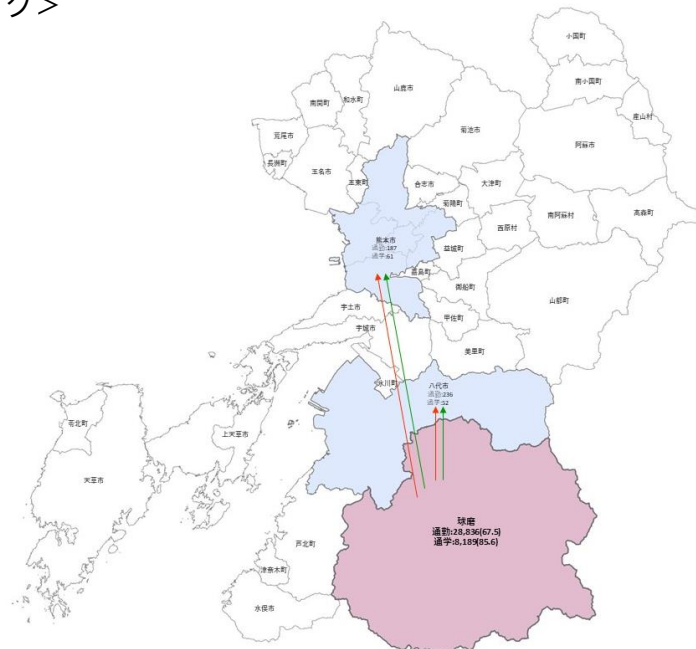
凡例		
通勤者数	100～300人	通勤者数
	301～500人	20～100人
	501～1,000人	101～200人
	1,001～2,000人	201～300人
	2,001～5,000人	301～500人
	5,001人以上	501～1,000人
		1,001人以上
		○市 (町名)
		○ (自地域内移動)
		(○○○) (自市町村内で通勤する割合)

<水俣・芦北地域ブロック>



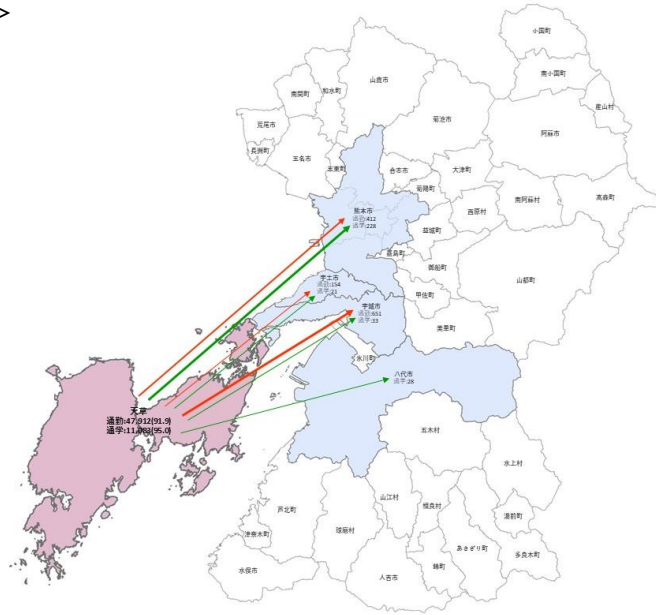
凡例		
通勤者数	通学者数	○○市 (町名) ○○ (自地域内移動) (○○○) (自市町村内で通勤する割合)
100~300人	20~100人	
301~500人	101~200人	
501~1,000人	201~300人	
1,001~2,000人	301~500人	
2,001~5,000人	501~1,000人	
5,001人以上	1,001人以上	

<球磨地域ブロック>



凡例		
通勤者数	通学者数	○○市 (町名) ○○ (自地域内移動) (○○○) (自市町村内で通勤する割合)
100~300人	20~100人	
301~500人	101~200人	
501~1,000人	201~300人	
1,001~2,000人	301~500人	
2,001~5,000人	501~1,000人	
5,001人以上	1,001人以上	

<天草地域ブロック>

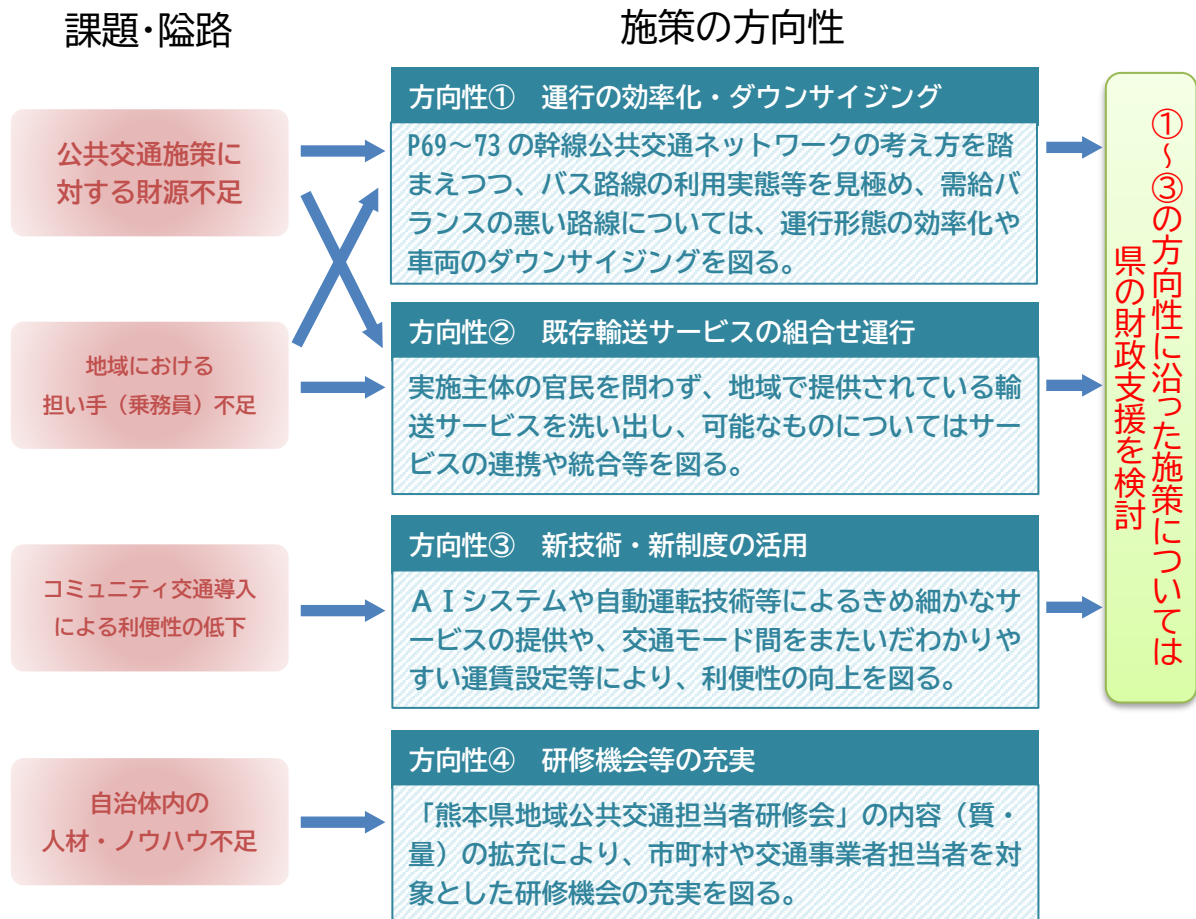


凡例			
通勤者数	20~100人	〇〇市 (町域)	
100~300人	101~200人	〇〇	(自治域内移動)
301~500人	201~300人	(〇〇〇)	(自治域内移動)
501~1,000人	301~500人		(自治域内移動)
1,001~2,000人	501~1,000人		(自治域内移動)
2,001~5,000人	1,001人以上		(自治域内移動)
5,001人以上			(自治域内移動)

2 コミュニティ交通の充実に向けた指針

【コミュニティ交通の充実に向けた指針】（本編 P75）

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

(1) 検討手順のイメージ



(2) 検討のポイント

① STEP1：路線の状況や利用ニーズの状況を把握する

A) 対象路線の状況を把握する

概要

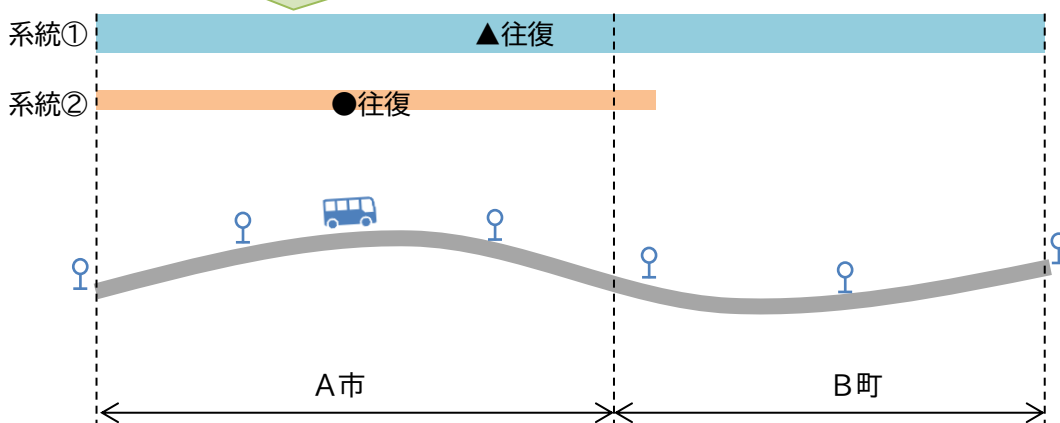
まずは、検討対象路線の状況（路線、系統、運行便数、ダイヤ、運賃、利用状況等）を正しく把握することが何よりも重要。

対象路線が複数の市町村にまたがる場合、各市町村における公共交通ネットワーク形成の方針等によって、路線の見直しに対する意向が異なったり、利用実態の偏り等の理由により利害が一致しない可能性があるため、自市町村内だけでなく、対象路線全体の状況について把握する必要がある。

具体的な手法

- 運行する交通事業者へに検討対象路線の状況（路線、系統、運行便数、ダイヤ、運賃、利用状況等）を確認する。
- 複数の市町村にまたがる路線の場合、関係する市町村間で同じ資料を共有しながら当該路線に対する共通認識を形成する。

同一路線にも複数の系統が存在する場合や、短距離だが複数の市町村にまたがる系統等も存在する。
➡路線の運行状況について、交通事業者への確認が必要



B) 利用ニーズの実態や問題点を把握・分析する

概要

例えば、「利用者数が減少」、「収支が悪化」していたとしても、公共交通のニーズ自体が少なくなっている、無くなっているとは限らず、その要因（なぜそうなっているか？）を把握することが必要。

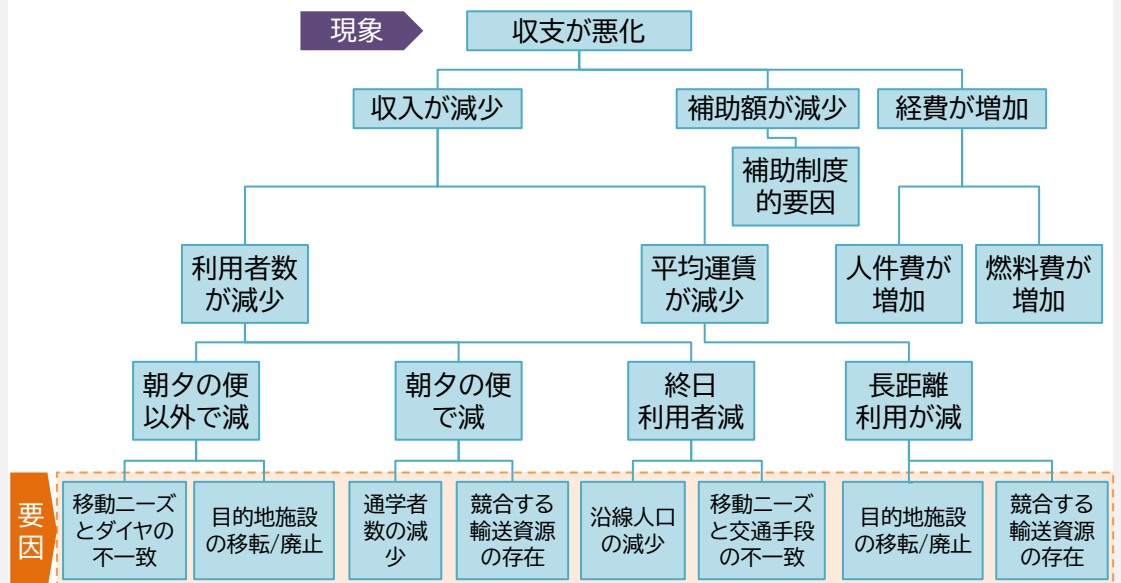
交通事業者へのヒアリング、公共交通利用状況の調査、利用意向の調査等を実施し、公共交通の運行状況と利用ニーズのミスマッチを確認し、対策検討に結びつけることが重要となる。

具体的な手法

- バリエーションツリー分析（VTA）や根本原因分析（RCA）等、現象と原因の関係性を可視化する手法を用いて、各路線の抱える問題点の発生要因を特定することが重要。
- 根本的な原因の特定のためには、利用実態や利用意向等の調査に基づく定量的なデータや、利用環境や地形等の外的な要因の確認が不可欠であり、これらを明らかにするとともに問題点を分析・把握することで、効果的な対策を実施する近道ともなる。

※ 具体的な調査実施手法は、国土交通省発行「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第1版）」（P23～33、詳細編 P61～94）や、国土交通省九州運輸局発行「なるほど！！公共交通の勘どころ」（P38～45）等を参照

バリエーションツリー分析の例



C) 利用ニーズが複数の市町村にまたがるか確認する

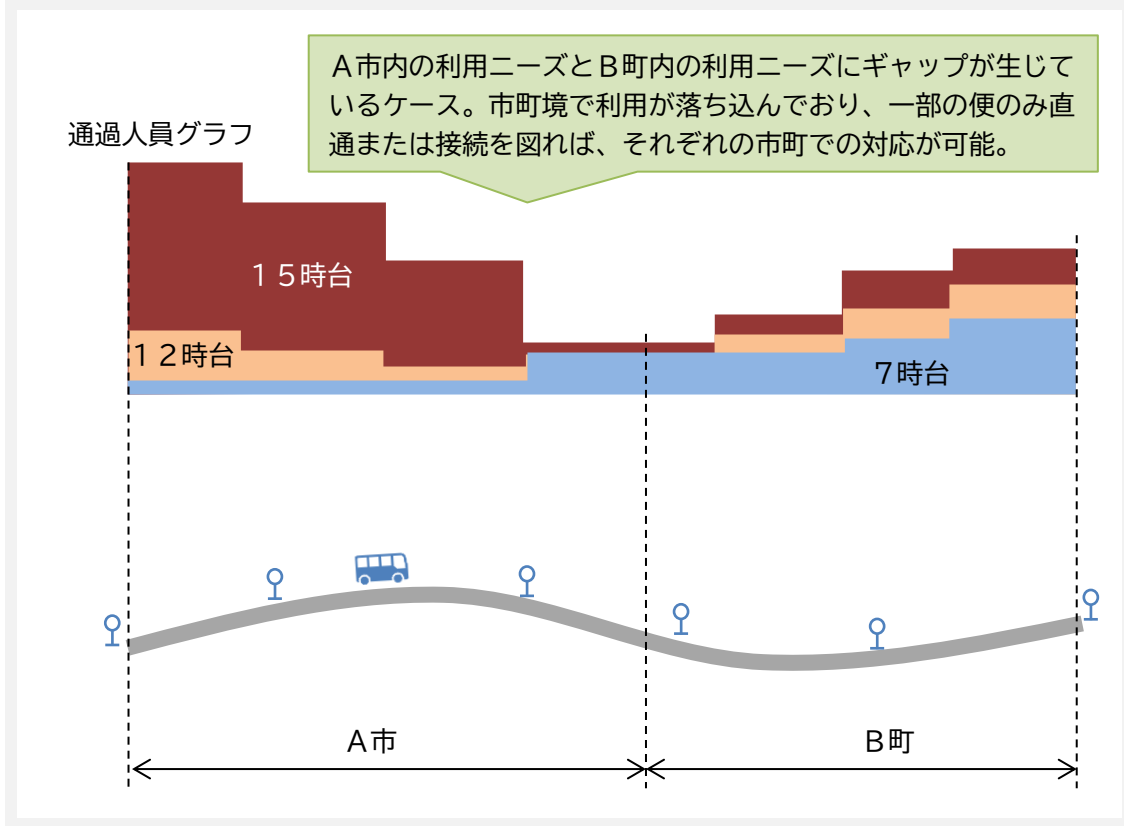
概要

路線が複数の市町村にまたがっていても、利用ニーズが市町村をまたいでいるとは限らず、例えば、「片方の市町村内に利用ニーズが集中している（小中学生の利用等）」「双方で利用ニーズが異なる」「特定の便のみ市町村をまたぐ利用がある」等のように、必ずしも市町村をまたいで運行する必要性が無い路線も存在する。

利用実態調査や交通事業者（運転手等）への聞き取り等により、市町村をまたいで運行する必要性を確認することで、複数の市町村で協力して解決すべき問題か、または、それぞれの市町村で解決すべき問題かを判断する。

具体的な手法

- 利用実態調査等の結果を、グラフ等を用いて可視化することで、市町村をまたいで利用する具体的な人数や利用者像を把握する。
- バス停別の乗降者数からある程度の状況を把握することも可能だが、「どのような人が利用しているか？」は、利用者への直接聞き取り調査や IC カードの券種別集計等、属性が把握できる調査手法を用いることが望ましい。



② STEP2：複数市町村にまたがる広域での検討体制を構築する

- A) 検討体制のバリエーションを知る
- B) 適切な検討体制を選択・構築する

概要

複数の市町村にまたがる鉄道やバス路線等のあり方を検討するためには、通勤・通学・買物・通院といった日常生活で住民が行き来する範囲に属する複数の市町村と県が連携した検討体制づくりが必要。対象とする路線の性質によって適切な検討体制を構築する。

具体的な手法

- 関係する各市町村（+県）で協議体（地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会等）を構築し、地域公共交通計画の策定等も視野に入れながら検討を行う。
- 検討対象とする路線（網）や区域の特徴（関係市町村の数・範囲、路線（網）の利用実態等）に応じて、適切な協議体の体制を選択する。

	協議体の体制	検討対象のイメージ	事例
I	関係市町村（+県）で協議体制を構築し、各市町村が共同で事務局を務める体制	2～3市町村にまたがり、各市町村の拠点間を双方向に行き来する利用が多い路線（網）	南阿蘇鉄道沿線地域
II	関係市町村（+県）で協議体制を構築し、中心的な市町村が事務局を務める体制	中心となる拠点が存在し、周辺市町村から当該中心拠点へ流入する利用が多い放射状の路線網	熊本地域（熊本市・嘉島町） 人吉・球磨地域

- 特定の路線のあり方に絞った検討を行う場合には、まずは沿線の各市町村（+県）の担当者による任意の協議により、当該路線の課題や方向性について集中的に検討する方法も考えられる。
- その協議の中で、他の路線や交通モードも含めて一体的な検討を行う必要が生じた場合は、上記の協議体の構築を検討する。

③ STEP3：コミュニティ交通への転換・導入方法について検討する

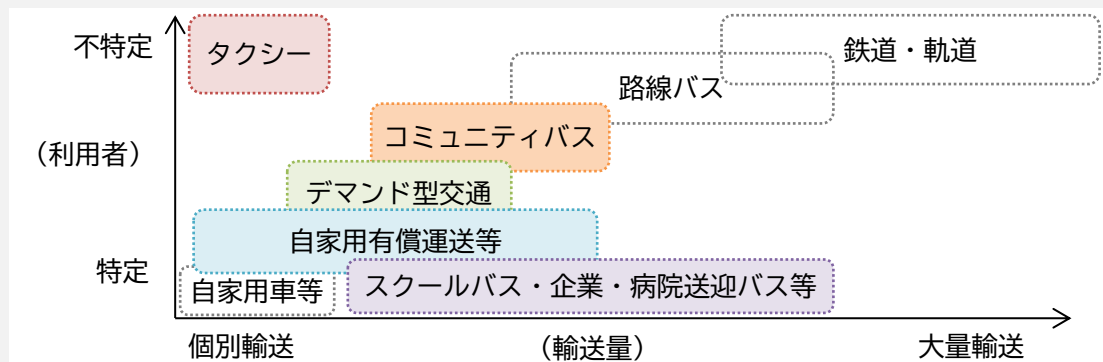
A) 運行の効率化・ダウンサイジングの検討

概要

STEP 1で路線の状況や利用ニーズの状況を把握した上で、運行内容の効率化や車両のダウンサイジングが可能かを検討する。幹線的な路線バスからコミュニティ交通への転換を図る場合、「路線の形を維持する」「区域運行等のサービスに転換する」「他の交通モードに転換する（競合するサービスと役割分担する）」といった対応が考えられる。候補となるサービスの特徴を踏まえ、ニーズに応じて適切なサービスを選択することが利便性のみならず効率性・持続性の観点からも重要。

具体的な手法

- 公共交通サービスは多様に存在し、コミュニティバスやデマンド型交通にも、路線型や区域運行型（さらに、乗降地点の設置有無など）等の選択肢がある。
- 国が発行する事例集等も参考に、それぞれの特徴を知ることが重要。



サービス	特徴	道路運送法の適用
コミュニティバス (乗合タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスに類する運行形態 ・自治体等が運営主体となり、主に地域住民の移動に供する ・路線バス車両を用いる場合もあれば、ジャンボタクシー等の小型車両を用い、狭隘な地区に運行することも可能 	4条(路線定期運行)等
デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> ・予約の都度、路線型または区域型で運行 ・予約方法や運行形態が多様なため、地域にあった選択が必要 	4条(路線不定期運行、区域運行)等
自家用有償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通事業者が存在しない交通不便地域において活用 ・運行形態は路線型から区域型まで適用可能 	79条(自家用有償旅客運送)
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用助成等によって交通不便地域の移動手段確保を図ることも可能 	4条(一般乗用旅客運送)
スクールバス、 企業・病院送迎等	<ul style="list-style-type: none"> ・特定目的の旅客運送だが、混乗や合間運行等で住民の移動手段として活用することが可能 	43条(特定旅客自動車運送事業)
その他無償運送	<ul style="list-style-type: none"> ・住民の互助輸送等が該当する 	-

B) 効果的なサービスを選択・組み合わせる・新技術や新制度の活用

概要

前項に記載するような公共交通サービスの中から、地域の移動ニーズや交通資源（交通事業者の有無、運転士不足の状況等）等の状況を勘案して、地域の実情に応じたサービスを選択することが求められる。

その際、既存のコミュニティ交通と合わせた見直しや、異なるサービスどうしの役割分担、曜日や時間帯毎に区切った細やかな対応などにより、より多くの移動ニーズに対応することが期待できる。また、新技術や新制度の活用により、きめ細かでシームレスな公共交通サービスの提供を検討することも重要である。

具体的な手法

- 路線バスからコミュニティ交通への転換を図る場合、どれか1つの交通モードを選択しなければならないわけではなく、複数のモードを組み合わせ、様々な移動ニーズに適したサービスを提供することが重要。
- 路線バスやコミュニティバスとデマンド型交通の組合せ（区域での分担や時間帯での分担）、スクールバスや病院バス等のサービスとの役割分担等、実施主体の官民を問わず、地域で提供できる輸送資源を組み合わせることにより、サービスを効率的に運用し、より多くの移動ニーズに対応することが期待される。
- 公共交通サービスを持続的に確保するため、費用対効果をシミュレーションし、必要十分なサービスの提供に留意する必要がある。

組合せや役割分担の例

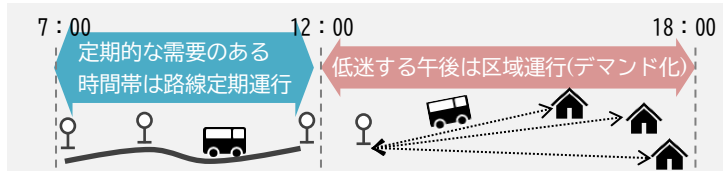
ケース①

コミュニティバスとデマンド型交通を、エリアを分けて組合せ



ケース②

コミュニティバスとデマンド型交通を、時間帯を分けて組合せ



ケース③

スクールバスと役割分担し、コミュニティ交通は域内輸送に特化



- 路線バスからコミュニティ交通に転換する場合、乗継による時間的・金銭的負担が増加する、交通系 IC カードが使用できなくなる、運行情報（オープンデータ）が限られてしまうなど、利便性の低下が発生する可能性があるため、十分な配慮が必要。
- 特に乗継に対しては、待合環境の整備（スーパーマーケットや図書館などと連携し、利便施設にバス停を設置する等、待ち時間を無駄な時間と思わせない工夫）や、乗継に対する心理的不安の解消（乗継前の車内で乗継便の遅れ情報が分かるなどの情報提供）、交通モード間をまたいだ分かりやすい運賃設定（乗継割引、複数モードをまたいだ企画乗車券等）を検討することが望ましい。
- 商業施設や温浴・健康づくり施設等、外出の目的となりうる施設と、公共交通サービスを提供する運行主体が連携し、目的地と移動の組合せを一つのサービスとして捉え、パッケージとして提供することも利用者の増加に繋がる可能性がある。
- AI 技術や自動運転技術等、今後実装が進む新技術を活用し、より効率的なデマンド運行や遠隔監視によるドライバーレスの運行など、人件費低減や利便性向上に繋がる運行形態についても検討していくことが望ましい。

コミュニティ交通の利便性向上のイメージ



事例(AI デマンド運行)

西日本鉄道株式会社と三菱商事株式会社が共同で設立したネクストモビリティ・株式会社が導入を進めている「AI 活用型オンデマンドバス」は、定時定路線型の運行形態では不採算・収支率が悪化しているエリアにおいても、タクシー車両の活用や AI システムによる効率的な運行を行うことで、採算性を改善し利便性も向上させている。現在、福岡市東区や西区、福岡県宗像市、長野県塩尻市でそれぞれ実証運行中である。運賃の決済には交通系 IC カードが使用できる。また、路線バスとの乗継割引が設定されている例もある。



事例(過疎地対応型ルーラル MaaS)

広島県庄原市では、交通空白地における生活交通手段としての AI デマンド交通と、目的地である病院や商業施設とが連携して、一貫したサービスを提供する実証実験が行われた。

先進過疎地対応型MaaS検討・実証プロジェクト(広島県庄原市)

中国運輸局

実施主体	先進過疎地対応型MaaS検討会(庄原MaaS検討会)
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ○交通空白地での生活・観光交通としてAIデマンド交通、観光地内の回遊手段としてグリーンスマートフォン(GSM)を試験導入。経路検索サービスへの反映やAIを活用した運行管理も導入。 ○MaaSアプリでの病院の外來診療予約、デマンド交通利用者への買い物支援サービスの提供など、交通以外のサービスとも連携。
実施時期	10月5日~27日の土日祝:観光交通(デマンド交通+GSM) 11月:生活交通(デマンド交通)



【庄原市本村地区・峰田地区の概要】
 ・市の南東部に位置する集落
 ・人口856人(高齢化率52.4%)
 ・山あいの地域であり、人口減少が著しい地区

【帝釈峡の概要】
 ・国の名勝に指定、日本百景の1つとされ、広島県を代表する観光地
 ・年間来訪客数は5~6万人(推定)であるが、減少傾向が続く
 ・観光客は公共交通でのアクセス手段なし

出典：国土交通省 中国運輸局 HP

C) 運営体制を検討する

概要

複数の市町村にまたがるコミュニティ交通を運行する場合、費用負担や責任の所在等を明確にしておく必要がある。

交通事業者が運行する路線に市町村が赤字補填をする場合を含め、費用負担の割合の算出方法（距離按分、利用者数按分、一定比率等）や担当する役割等を予め決めておくことが重要である。

具体的な手法

- 事例等を参考に、具体的な運行内容や各自治体の関係性に適した方法を選択することが望ましい。

方法	費用負担の決め方	事例
①交通事業者が運行する路線に対して一定の割合で赤字補填を行う	<ul style="list-style-type: none"> ・各自治体を運行する距離に応じて按分 ・利用者数に応じて按分 	日向・東白杵地域（距離按分） 青森県八戸地域（利用者数按分）
②一方の自治体が運営するコミュニティ交通に、他方の自治体が相乗りする	<ul style="list-style-type: none"> ・運行距離・便数に応じた経費を負担金として運営自治体に納入 	武蔵野市「ムーバス」（小金井市負担で乗入れ）
③複数の自治体でコミュニティ交通の運営協議会を設置し、共同で運営	<ul style="list-style-type: none"> ・各自治体が毎年一定の負担金を協議会に納入し、利用者数に応じて清算 	滋賀県湖東圏域 愛知県北設楽郡

- ③の事例のうち、滋賀県湖東圏域では中心市である彦根市が事務局となり運営しているが、愛知県北設楽郡では「運転手の確保」や「路線毎の運行」に至るまで各自治体の役割分担の上、運営を行っている。

表 5-2 基幹バスの役割分担

実施内容		停留所整備	経路・ダイヤ設定	車両・運転手確保	運行
1)北設楽郡と郡外とを結ぶ路線を運行	⑦田口新城線（新城市～設楽町）	豊鉄バス			
	④稲武線（設楽町～豊田市稲武）			設楽町	
2)北設楽郡内の町村間を結ぶ路線を運行	①東栄設楽線、 ②豊根東栄線、 ⑤豊根設楽線	北設楽郡公共交通活性化協議会		設楽町、東栄町、 豊根村	
	③東栄線（東栄駅～本郷）			東栄町	
	⑥津具線（田口～津具）			豊鉄バス	

出典：北設楽郡地域公共交通網形成計画

D) 運行内容を検討する

概要

具体的な運行内容の検討にあたっては、運行形態、ルートやダイヤ・運行区域、車両、運賃等、様々な項目の検討が必要となる。

各種マニュアル等を参照しながらも、各地域の既存の公共交通事業に与える影響についても配慮する必要がある。

具体的な手法

- 国土交通省の各運輸局等が発行する指針やマニュアルを参照しながら具体的な運行内容の検討を行う。
 - 国土交通省九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」(P60～90)
 - 国土交通省中部運輸局「デマンド交通の手引き」「続・デマンド交通の手引き」
 - 国土交通省自動車局「自家用有償旅客運送ハンドブック」
 - 国土交通省総合政策局「公共交通における官民連携の取組み事例集」等
- その際、コミュニティ交通の導入が既存の公共交通事業者に与える影響（例：デマンド交通とタクシーとの競合、路線バスとコミュニティバスの競合等）も考慮し、共存・相乗効果を発揮できるよう計画することが重要である。
- また、バス・タクシー等の運転手は、厚生労働省「自動車運転者の労働時間等の改善の基準」に従い、運転時間や拘束時間、休憩等の規則が存在するが、これに限らず、無理な運行とならないよう配慮することも重要である。

E) 調整する・諮る

概要

具体的な運行内容の検討や運行内容を決定し、運行に着手する際には、関係者との様々な調整や協議会・地域公共交通会議での承認、運輸支局への申請等が必要となる。

各種マニュアル等にも記載があるが、道路運送法上の手続を所管する運輸支局には、計画内容を十分に相談し、手続に漏れがないよう努めることが望ましい。

具体的な手法

- コミュニティ交通の導入にあたっては、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や自家用有償旅客運送の「運営協議会」、国庫補助を活用する場合の「協議会」等で、適切に協議・承認を諮る必要がある。
- その他、地域ニーズとの整合性の確認や安全・円滑な運行のためには様々な調整が必要となるため、マニュアル等を参考に調整を行うことが重要である。
 - 国土交通省九州運輸局「なるほど！！公共交通の勘どころ」(P124～148)
 - 国土交通省中部運輸局「地域公共交通会議等運営マニュアル」

(主な調整対象とその内容等)

対象	内容	方法
地域住民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動ニーズの把握・確認 ・ 運行内容の妥当性の確認 ・ 運行内容の周知や利用促進 	住民説明会等
交通事業者 (運行委託先)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行内容に基づく運行可否(安全性や労働基準適合) ・ モニタリングの方法等 	直接協議
交通事業者 (委託先以外)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存公共交通事業への影響の有無や親和性 	ヒアリング、又は、地域公共交通会議での協議
交通管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経由する道路の安全性や規制の有無 ・ バス停設置箇所の安全性や規制の有無 ・ フリー乗降区間の設定可否 	地域公共交通会議での協議
道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経由する道路の安全性や規制の有無 ・ バス停設置箇所の安全性や規制の有無 	地域公共交通会議での協議