

令和 8 年度(2026 年度)第 1 回熊本地域公共交通活性化協議会

日時:令和8年5月25日(月)午後2時～

場所:KKR ホテル熊本 五峯

会議次第

1 開会

2 会長挨拶

3 議事

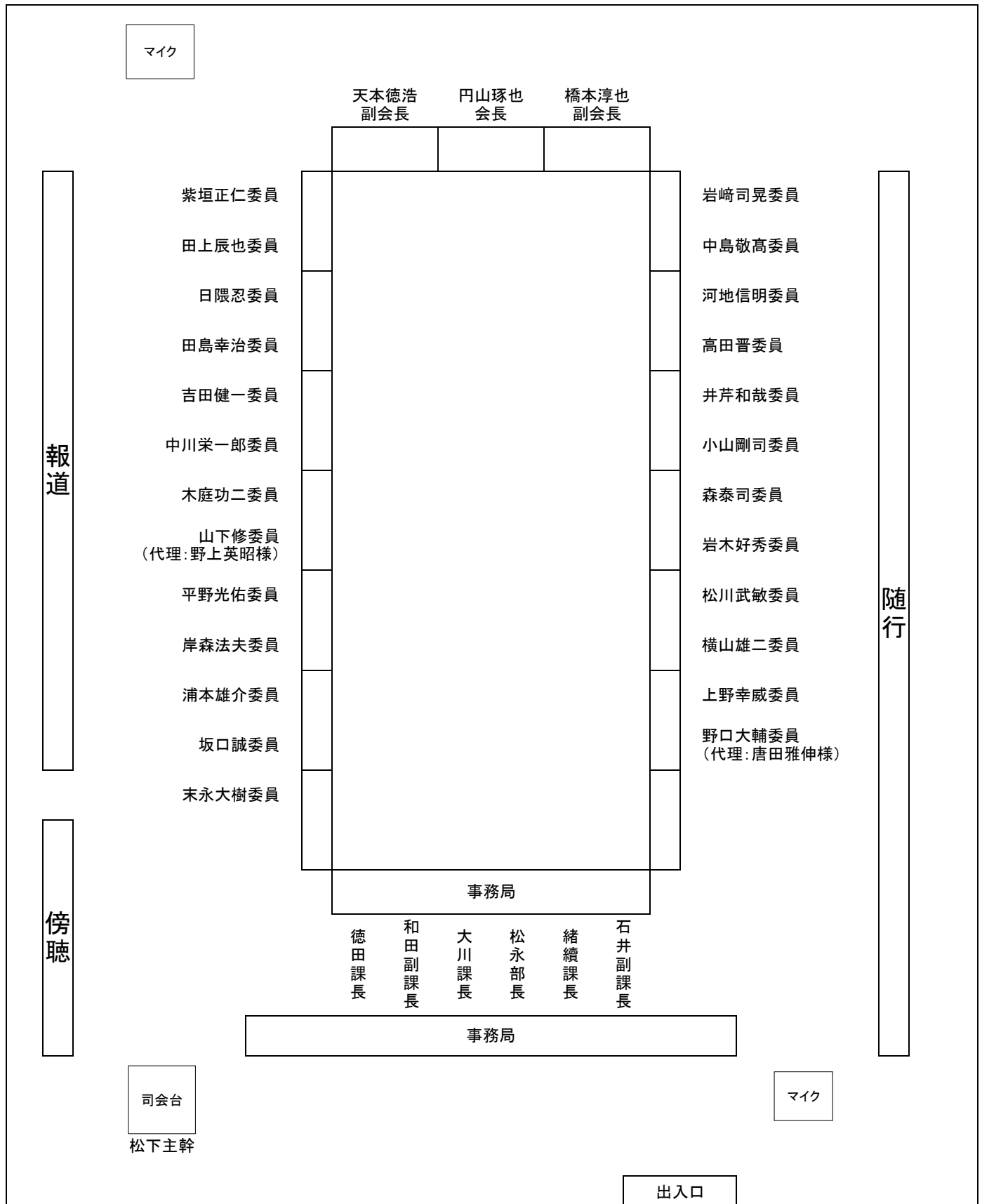
- (1) 令和7年度の事業報告及び収支決算案について 資料1
- (2) 令和8年度の事業計画案及び収支予算案について 資料2
- (3) 現行計画の変更について 資料3
- (4) 次期地域公共交通計画の目指す将来像や基本方針等について 資料4
- (5) 今年度の専門部会での協議内容について 資料5

4 閉会

令和8年度(2026年度)第1回熊本地域公共交通活性化協議会 配席図

日時：令和8年(2026年)5月25日(月) 午後2時

場所：KKRホテル熊本 2階 五峯



欠席:三浦基路委員、富永哲生委員、前田克委員、貴田雄介委員、藤本賢二委員

令和8年度 熊本地域公共交通活性化協議会委員名簿

NO	役職	団体・役職名	氏 名	備考	
1	会長	熊本大学 大学院先端科学研究部 教授	円山 琢也		
2	副会長	崇城大学 総合教育センター 教授	天本 徳浩		
3	副会長	熊本高等専門学校 准教授	橋本 淳也		
4	委員	熊本市議会議員（新風熊本市議団）	紫垣 正仁		
5	委員	熊本市議会議員（市民連合）	田上 辰也		
6	委員	熊本市議会議員（自由民主党熊本市議団）	日隈 忍		
7	委員	熊本市議会議員（自由民主党熊本市議団）	田島 幸治		
8	委員	熊本市議会議員（公明党熊本市議団）	吉田 健一		
9	委員	熊本市議会議員（熊本自由民主党市議団）	中川 栄一郎		
10	委員	熊本市議会議員（公明党熊本市議団）	木庭 功二		
11	委員	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 執行役員熊本支社長	三浦 基路	ご欠席	
12	委員	九州産交バス株式会社 代表取締役社長	岩崎 司晃		
13	委員	熊本電気鉄道株式会社 代表取締役社長	中島 敬高		
14	委員	熊本バス株式会社 代表取締役社長	河地 信明		
15	委員	熊本都市バス株式会社 代表取締役社長	高田 晋		
16	委員	熊本市交通局 交通事業管理者	井芹 和哉		
17	委員	一般社団法人 熊本市タクシー協会 会長	小山 剛司		
18	委員	熊本商工会議所 観光ビジネス部会長	森 泰司		
19	委員	熊本経済同友会 副代表幹事	富永 哲生	ご欠席	
20	委員	熊本市高齢者支援センターささえりあ尾ノ上 管理者	岩木 好秀		
21	委員	一般社団法人九州環境地域づくり 代表理事	澤 克彦	ご欠席	
22	委員	熊本市立必由館高等学校 校長	佐藤 宏一		新任
23	委員	熊本日日新聞社 論説委員会 副委員長	前田 克	ご欠席	
24	委員	弓削乗合タクシー運行協議会 会長	松川 武敏		
25	委員	公募市民	横山 雄二		
26	委員	公募市民	貴田 雄介	ご欠席	
27	委員	九州地方整備局 熊本河川国道事務所 副所長	山下 修	代理出席 野上英昭	
28	委員	九州運輸局 熊本運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）	平野 光佑		新任
29	委員	熊本県警察本部 交通部 交通規制課長	岸森 法夫		
30	委員	熊本県 企画振興部 交通政策・統計局 交通政策課長	浦本 雄介		新任
31	委員	熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課長	坂口 誠		新任
32	委員	合志市 市長公室 企画課長	末永 大樹		
33	委員	嘉島町企画情報課長	藤本 賢二	ご欠席	新任
34	委員	熊本市 都市建設局長	上野 幸威		
35	委員	熊本市 都市建設局 土木部 土木総務課長	野口 大輔	代理出席 唐田雅伸	新任

令和 7 年度事業報告及び収支決算案について

熊本地域公共交通活性化協議会要綱に基づき、熊本地域公共交通計画に位置付けられた事業を実施した。なお、協議会の開催状況等については以下のとおり。

■第 1 回熊本地域公共交通活性化協議会

開催日：R7.7.9

議 事：①令和 6 年度の実業報告および収支決算案について

②現行計画の計画期間および次期計画の改訂時期について

③地域公共交通確保維持改善事業費補助金に関する変更手続きについて

④令和 7 年度の収支予算案について

⑤今年度の協議会開催時期および次期計画策定に向けたスケジュール

■第 1 回熊本地域公共交通活性化協議会 コミュニティ交通部会

開催日：R7.8.8

議 事：コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について

■第 1 回熊本地域公共交通活性化協議会 基幹公共交通機能強化部会

開催日：R7.9.18

議 事：①基幹公共交通軸の強化に向けた施策の検討について

②託麻（長嶺）方面におけるバスレーン導入について

③JR 新水前寺駅バス停設置について

④JR 南熊本駅快速バス実証実験について

⑤自動運転実証事業について

■第 1 回熊本地域公共交通活性化協議会 利用促進部会

開催日：R7.11.21

議 事：①熊本市電における決済手段について

②熊本市における本年度の利用促進施策について

■第 2 回熊本地域公共交通活性化協議会（書面開催）

開催日：R8.1.16

議 事：①地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について

②委員の再任について

■第2回熊本地域公共交通活性化協議会 コミュニティ交通部会

開催日：R8.2.10

議 事：コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について

■第2回熊本地域公共交通活性化協議会 基幹公共交通機能強化部会

開催日：R8.3.16

議 事：①公共交通のサービス水準について

②長嶺方面におけるバス走行環境の改善について

③南熊本快速バス実証実験について

④自動運転実証事業について

■第3回熊本地域公共交通活性化協議会

開催日：R8.3.26

議 事：①現行計画の変更について

②次期計画の策定に向けて

③次年度の事業計画案と予算案について

④熊本地域公共交通の再構築について

⑤各部会の取組状況について

令和 7 年度収支決算（案）

令和 7 年度収支決算

歳入合計	1, 3 8 0, 9 2 7 円
歳出合計	8 4 0, 5 9 0 円
差 引	5 4 0, 3 3 7 円（次年度繰越額）

歳入

（単位：円）

	科目	予算額	決算額	増減	内訳
1	負担金	1,020,000	1,020,000	0	熊本市負担金
2	補助金	0	0	0	
3	繰越金	360,927	360,927	0	
4	諸収入	0	0	0	
合計		1,380,927	1,380,927	0	

歳出

（単位：円）

	科目	予算額	決算額	増減	内訳
1	運営費	1,354,000	825,870	528,130	委員報酬、費用弁償、会場使用料
	事務費	15,000	14,720	280	一般需用費、備品購入費、旅費
2	事業費	0		0	
3	諸支出金	0		0	
4	予備費	0		0	
合計		1,369,000	840,590	528,410	

令和 8 年度事業計画案及び収支予算案について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 6 条第 1 項の規定及び熊本地域公共交通活性化協議会要綱に基づき、次の事業を実施する。

1 熊本地域公共交通計画（以下、「計画」という）の策定に関する協議

■協議会（親会）の開催（年 5 回開催予定）

2 計画に位置付けられた事業の実施に関する協議

■専門部会の開催（必要時開催予定）

- ・基幹公共交通機能強化部会
- ・コミュニティ交通部会
- ・利用促進部会

3 計画の目標達成に向けた数値指標のモニタリング・評価に関する協議

■数値指標

- ・指標Ⅰ公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率
- ・指標Ⅱ公共交通機関の利用者数
- ・指標Ⅲ目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合
- ・指標Ⅳ公的資金が投入されている公共交通の収支率
- ・指標Ⅴ利用者 1 人当たりの公共交通への公的資金投入額

4 その他利便性の高い公共交通を実現するために必要な事項に関する協議

令和 8 年度収支予算（案）

令和 8 年度収支予算

収入金額 1, 8 4 4, 0 0 0 円

支出金額 1, 8 4 4, 0 0 0 円

差 引 0 円

歳入

（単位：千円）

	科目	予算額	備考
1	負担金	1,020	熊本市負担金
2	補助金	283	令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金 （アップデート化推進事業（市町村型））
3	繰越金	541	
4	諸収入	0	
合計		1,844	

歳出

（単位：千円）

	科目	予算額	備考
1	運営費	1,354	委員報酬、費用弁償、会場使用料
	会議費		
	事務費	15	一般需用費、備品購入費、旅費
2	事業費	0	
3	諸支出金	0	
4	予備費	475	
合計		1,844	

<計画変更の理由>

- ✓ 国の「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し、本市AIデマンドタクシーの運行の確保・維持を図るもの。
- ✓ 補助金活用にあたり、現行の熊本地域公共交通計画の内容の一部変更及び所定様式による国への計画認定申請を行う。

<変更する内容>

- ① 該当事業の追記(P.139)
 - ・ 国事業(地域公共交通確保維持事業)を記載
- ② 「事業(13)新たなコミュニティ交通の導入」の実施概要の追記(P.140)
 - ・ 事業目的達成に向けた実施概要(公共交通空白地域等におけるAIデマンドタクシーの運行)を記載
 - ・ 導入基準・サービス水準に基づく新たな運行として、補助申請を行う対象系統(植木、西南、富合・城南の3地区)、許可区分(4条乗合※現在は21条)、運行態様(区域運行)等を記載
 - ・ 当該運行の実施による数値目標(利用件数、収支率)を記載

※変更内容の詳細及び所定様式は別紙参照

第 7 章 目標達成のための施策・事業

修正前

P139

事業（13）：新たなコミュニティ交通の導入

実施の目的	コミュニティ交通の導入			
事業の概要	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			
主な事業エリア	熊本市域内			
実施主体	熊本市、交通事業者、地域住民	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		—	検討・実施

※地域公共交通利便増進事業

これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、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を検討します。

導入にあたっては、相乗りタクシーなどの制度やAI、ICT等の新技術の利活用について研究し、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら、きめ細かな移動ニーズに対応していきます。

▲ AI オンデマンド交通（国交省 HP より）

〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕

- 運行形態：定時定路線、定路線デマンド型、不定路線デマンド型など
- 車両：小型バス、ジャンボタクシー、タクシーなど
- 運行主体：交通事業者、地域住民（地域で組織する運行協議会やNPOなど）
- 運行経費：利用者や地域が負担し、市は一定割合を補助
- 経路設定の考え方：
 - 〔接続先〕基幹公共交通軸、幹線バス路線、地域拠点、乗換拠点など
 - 〔経由地〕行政機関、病院、スーパー、金融機関、生活拠点、観光地など
 - 〔経路範囲〕各区内、地域生活圏内、校区内など
- その他：運行にあたっての運行形態、経路設定、経費負担の合意形成方法、AI等の新技術を活用した配車サービスなど

※基幹公共交通の機能強化、バス路線網の再編を行う中で、新たなコミュニティ交通を検討し導入を行っていく必要がある。

修正後

P139

事業（13）：新たなコミュニティ交通の導入

実施の目的	コミュニティ交通の導入			
事業の概要	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			
主な事業エリア	熊本市域内			
実施主体	熊本市、交通事業者、地域住民	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		—	検討・実施

※地域公共交通確保維持事業 ※地域公共交通利便増進事業

これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、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を検討します。

導入にあたっては、相乗りタクシーなどの制度やAI、ICT等の新技術の利活用について研究し、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら、きめ細かな移動ニーズに対応していきます。

▲ AI オンデマンド交通（国交省 HP より）

〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕

- 運行形態：定時定路線、定路線デマンド型、不定路線デマンド型など
- 車両：小型バス、ジャンボタクシー、タクシーなど
- 運行主体：交通事業者、地域住民（地域で組織する運行協議会やNPOなど）
- 運行経費：利用者や地域が負担し、市は一定割合を補助
- 経路設定の考え方：
 - 〔接続先〕基幹公共交通軸、幹線バス路線、地域拠点、乗換拠点など
 - 〔経由地〕行政機関、病院、スーパー、金融機関、生活拠点、観光地など
 - 〔経路範囲〕各区内、地域生活圏内、校区内など
- その他：運行にあたっての運行形態、経路設定、経費負担の合意形成方法、AI等の新技術を活用した配車サービスなど

※基幹公共交通の機能強化、バス路線網の再編を行う中で、新たなコミュニティ交通を検討し導入を行っていく必要がある。

第 7 章 目標達成のための施策・事業

修正前

P140

記載なし

P140

【実施概要】

公共交通空白地域等を含む市内3地区（植木、西南、富合・城南）において、AⅠ技術を用いて運行ルート作成や予約管理等を行うデマンド型の乗合タクシー（以下、「AⅠデマンドタクシー」という。）を運行します。

AⅠデマンドタクシーの運行により、公共交通空白地域等から主要バス路線の停留所や鉄道駅等の基幹公共交通軸に接続するとともに、最寄りの地域拠点等にある行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などの地域生活圏内等の移動を可能とします。

当該運行は、公共交通空白地域等における公共交通ネットワークの維持及び日常生活に必要な不可欠な移動手段の確保の両面で重要な役割を担っており、持続的な運行を実施する必要があるものの、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

1【実施主体】

熊本市（交通事業者に委託し運行）

【実施箇所】

No.	対象地区	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
①	植木地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助
②	西南地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助
③	富合・城南地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助

▲ 実施箇所

公共交通空白地域

対象地区

【目標値】

公共交通空白地域等における公共交通ネットワークの維持及び日常生活に必要な不可欠な移動手段の確保に向けて、AⅠデマンドタクシーの利用及び運行に係る収支の維持・向上を図ります。

数値目標	データ取得方法	現況値 <R2 年度>	目標値 <R8 年度> (R8.10月～R9.9月)
AⅠデマンドタクシーの利用件数	実績報告等の資料から毎年計測	-	36,000 件
AⅠデマンドタクシーの運行に係る収支率	実績報告等の資料から毎年計測	-	15%

様式第 1－1（日本産業規格 A 列 4 番）

番 号
令和 8 年 月 日

令和 8 年 5 月 2 5 日

（名称）熊本市公共交通活性化協議会

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 熊本市公共交通活性化協議会
住 所 熊本県熊本市中央区手取本町 1-1
代表者氏名 会長 円山 琢也

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
熊本市の公共交通は、中心市街地のバスターミナルを中心に路線バス網が放射状に広がる基幹公共交通軸が形成されているが、郊外部を含む 4 つの区（東区、西区、南区、北区）の一部地域に、半径 1km 以内にバス停、鉄軌道駅、海港、空港のいずれも存在しない交通不便地域（本体計画においては公共交通空白地域）が存在している。 当該地域において、これまで、路線不定期運行のデマンド型の乗合タクシーを運行してきたが、接続先が最寄りのバス停等に限られており、移動の自由度は低く利用者は減少傾向にある。 このため、当該地域の住民の日常生活に要する移動手段の確保に向けて、本市コミュニティ交通の適正な導入基準並びにサービス水準を整理し、市内 3 地区（植木、西南、城南・富合）において、A I 技術を用いて運行ルート作成や予約管理等を行うデマンド型の乗合タクシー（以下、「A I デマンドタクシー」という。）の運行を計画している。 A I デマンドタクシーの運行は、交通不便地域から主要バス路線の停留所や鉄道駅等の基幹公共交通軸への接続とともに、最寄りの地域拠点等にある行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などの地域生活圏内等の移動を可能とするものであり、当該地域における公共交通ネットワークの維持及び日常生活に必要不可欠な移動手段の確保の両面で重要な役割を担うことから、地域公共交通確保維持事業により、本運行を将来に渡り持続させていくことが必要である。
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標
A I デマンドタクシーの利用件数を 36,000 件（運行地区合計）とする。 A I デマンドタクシーの運行に係る収支率を 15%（運行地区平均）とする。 （熊本地域公共交通計画 P140 参照）
（2）事業の効果
市内 3 地区（植木、西南、城南・富合）の A I デマンドタクシーの運行を持続することにより、交通不便地域等の高齢者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、主要バス路線の停留所や鉄道駅等の基幹公共交通軸に接続することで、公共交通ネットワークの維持につながる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・導入基準並びにサービス水準の整理（熊本市、事業者） ・主要バス路線の停留所や鉄道駅等の基幹公共交通軸等の情報を含む停留所 M A P の作成（熊本市） ・乗合による効果的な利用促進のためのチラシ等の作成（熊本市） ・停留所 M A P やチラシ等の市ホームページ等への掲載等による周知・広報（熊本市）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表 1 を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

資料 3

地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る市内3地区（植木、西南、城南・富合）のAⅠデマンドタクシーについて、その運行に係る費用総額74,500千円のうち、熊本市から運行事業者等への委託金額については、運行収入、県交付金及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・数値指標（利用件数、収支率）によるモニタリング・評価を実施 ・OD調査 ・利用者ヒアリング（アンケート等）の実施
7. 別表1の補助対象事業の基準木だし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
※該当なし

資料 3

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（1）事業の目標
※該当なし
（2）事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（1）事業の目標
※該当なし
（2）事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論

・ 令和 8 年 5 月 2 5 日 地域公共交通計画の一部改訂、本計画全体について合意
19. 利用者等の意見の反映状況
・ コミュニティ交通の利用者を対象にしたアンケート調査の結果、地域生活圏内等の移動利便性の充実に求める意見が多かったため、交通不便地域等において A I デマンドタクシー（区域運行）を運行する計画とした。

【本計画に関する担当者・連絡先】
(住 所) 熊本県熊本市中央区手取本町 1-1
(所 属) 熊本市地域交通支援課
(氏 名) 平馬 広大
(電 話) 096-328-2259
(e-mail) chiikikotsushien@city.kumamoto.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらずとも差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特別 措置	運送 継続 特別 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表 7・別表 9・別表 10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準 7 で 該当する 要件(別表 7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準 10 で該 当する要件 (別表 7 のみ)
熊本市	(株)植木キャブ (有)山鹿タクシー	(1) 植木地区乗合タクシー	—	植木地区	—	往 - km 復 - km	293 日	9,200 回			区域運行	②(2)	熊本バス等で補助対象地 域間幹線系統熊本・大倉 経由熊本・玉名線と接続	①
	(有)明星タクシー (有)春日タクシー 宝光光タクシー(有)	(2) 西南地区乗合タクシー	—	西南地区	—	往 - km 復 - km	293 日	9,200 回			区域運行	②(2)	西区役所前バス停で補助 対象地域間幹線系統市内 経由熊本・小矢野と接続	①
	事業者未定	(3) 富合・城南地区乗合タクシー	—	富合・城 南地区	—	往 - km 復 - km	293 日	9,200 回			区域運行	②(2)	城南バス等で補助対象地 域間幹線系統山鹿・甲佐 線と接続	①
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。

2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。

3. 「系統キロ程」については、小数点第 1 位(第 2 位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの順にキロ程を記載し、もう片方の順に「循環」と記載すること。

4. 「利便増進特別措置」及び「運送継続特別措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特別措置の適用(別表 9 又は別表 10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載する。

5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。

6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。

7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特別措置」について記載を要しない。

8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	熊本市
-------	-----

(単位:人)	
	人 口
人口集中地区以外	
交通不便地域等	17,449

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法
3048	西区	局長指定
9,745	南区	局長指定
4,656	北区	局長指定

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
熊本地域公共交通計画	平成28年4月1日	

(1)記載要領

- 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
- 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
- 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)㊦))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
- 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
- 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
- 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

- 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)



- 本市計画の関連計画である「熊本県地域公共交通計画」及び「熊本都市圏都市交通マスタープラン」が、令和7年度に改定された。
- 将来的な目標として「**公共交通2倍**」が掲げられており、本市が次期計画を策定するにあたり、これらの計画との整合を図ることが必要となる。

熊本県地域公共交通計画（計画期間5年）

目指す公共交通網の姿

交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会

長期目標(10年後)

- ① **公共交通分担率・利用者数を「2倍」**
 - 熊本都市圏の公共交通分担率
 - R5実施の熊本都市圏PT調査結果との比較
 - 県内全域における公共交通利用者数
 - R6の鉄道、路線バス、コミュニティ交通の輸送人員との比較
- ② 各市町村が設定する交通空白地の数を「0」

計画目標(5年後)

- ・ 公共交通利用者数の増加
- ・ 鉄軌道と路線バスの運転士数の増加
- ・ 公共交通に対する公的資金投入額の増加
- ・ 九州MaaSチケットの利用者数の増加
- ・ 公共交通に対する県民満足度の向上

熊本都市圏都市交通マスタープラン（計画期間20年）

目指す将来の姿

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

目標(20年後)

- ・ **年間の公共交通利用者数(鉄道・市電・バス)を2倍**
- ・ **公共交通分担率を2倍**
- ・ 主要な渋滞箇所数を半減
- ・ 渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間を半減
- ・ ピーク時における自動車平均旅行速度を20km/h以上
- ・ 県内・県外主要都市との移動時間を90分・150分に削減
- ・ 広域交通結節点や中心部との移動時間を10分・20分に削減
- ・ 居住誘導区域の人口密度を維持
- ・ 運輸部門における年間のCO2排出量を27%減

実行計画(5年後・10年後)

- ・ 短期(5年間)や中期(10年間)の目標像を設定

現行計画の振り返りと次期計画策定に向けた課題整理

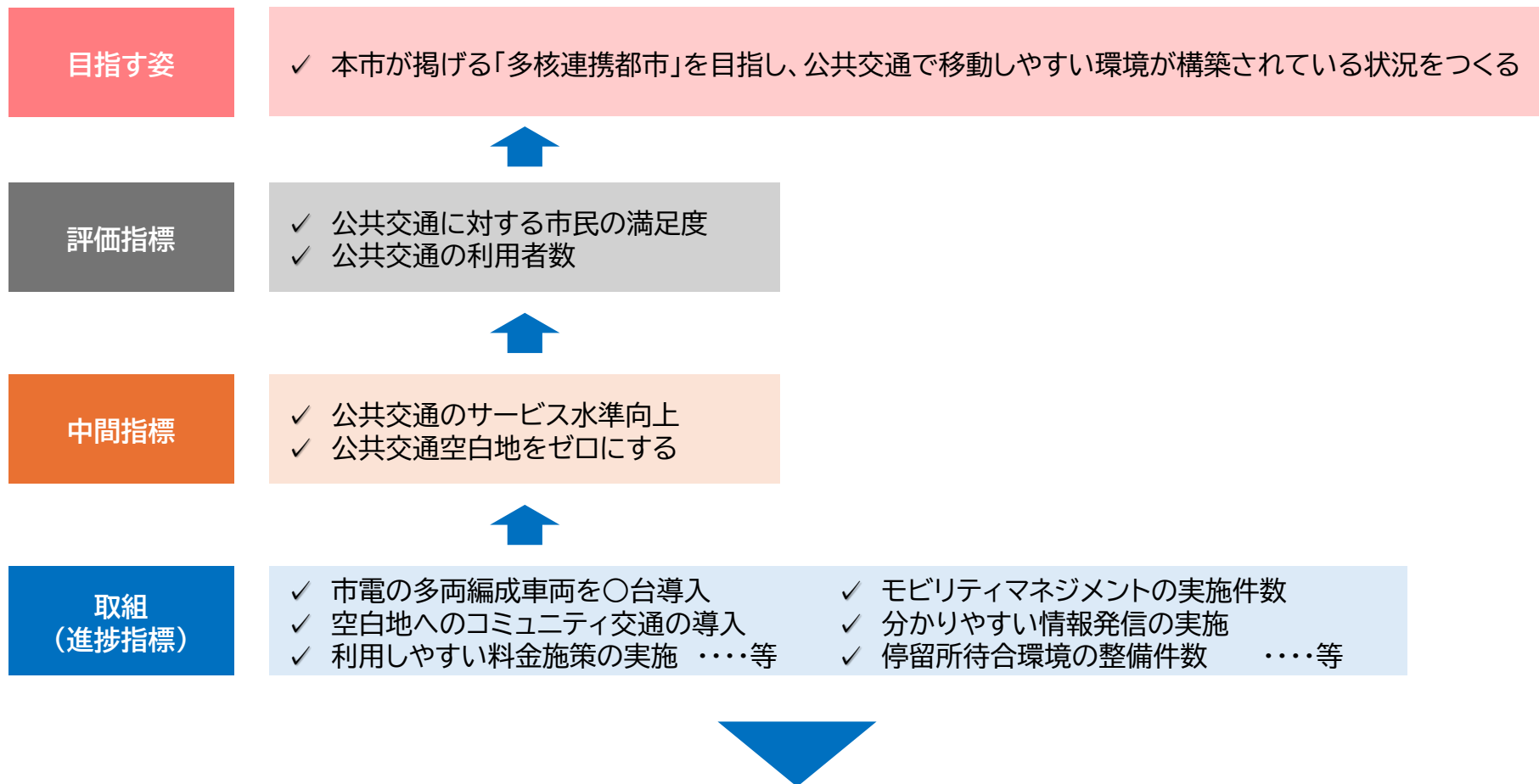
項目	振り返り	次期計画策定に向けて						
計画構成 記載内容	✓ 本市の現状や、関連・上位計画の情報、公共交通に関する現状などといった基礎情報を計画本文に多く記載した結果、計画全体の分量が大きくなり、要点が分かりづらい構成になっていた。	✓ 要点が明確になるよう分量を整理した上で、計画本編は、方針・施策・実行内容の記載に特化する。 ✓ 現状などの基礎情報は、参考資料として整理する。						
計画運用 進捗管理	✓ 施策の進捗状況を確認する指標がなく、施策の実施状況を把握することが難しかった。 ✓ 計画に位置付けた施策について、計画期間が10年と長いこともあり、「いつ」「どのようなこと」を実施するのか、明確に記載していなかった。	✓ 施策の進捗管理を確認できる評価指標を設定する。 ✓ 次期計画に記載する施策について、毎年度どのようなことを実施するか分かるようにする。 ✓ 次期計画期間は、先に改定された「熊本県地域公共交通計画」と同じ5年間とし、計画期間中の見直しも適宜実施する。						
目指す姿 評価指標	✓ 評価指標の目標値について、現実目線での設定であったことから控えめな設定となっており、作成主体の意気込みに欠ける印象を抱かせるものだった。 【例】 <table><tr><th>項目</th><th>目標値</th></tr><tr><td>公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率</td><td>令和2年度実績値と同値</td></tr><tr><td>利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額</td><td>令和2年度基準値以下</td></tr></table>	項目	目標値	公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	令和2年度実績値と同値	利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額	令和2年度基準値以下	✓ 先に改定された「熊本県地域公共交通計画」等を踏まえた目指す姿や評価指標の目標値を設定する。
項目	目標値							
公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	令和2年度実績値と同値							
利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額	令和2年度基準値以下							



これらの振り返りを踏まえ、次期計画では
「分かりやすさ」や「実効性」、「柔軟性」、「将来ビジョン」を重視した計画としたい。

目指す姿と評価指標の考え方（イメージ）

- 第8次総合計画実施計画におけるロジックモデルと同様、施策の効果を分かりやすく示すことができる指標を設定する。
- 「中間指標」には、施策を実施したことでもたらされる効果を、「評価指標」には、目指す将来像に近づけたかを図る指標を設定する。



次期計画策定に向けて、上記の「目指す姿」及び「指標」をベースに検討する。

本市が目指す公共交通の将来像（案）

【市全体の目指す姿】

市民が住み続けたい・だれもが住んでみたくなる、訪れたくなるまち
「上質な生活都市」



【目指す都市の将来像】

公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと



【目指す公共交通の将来像】

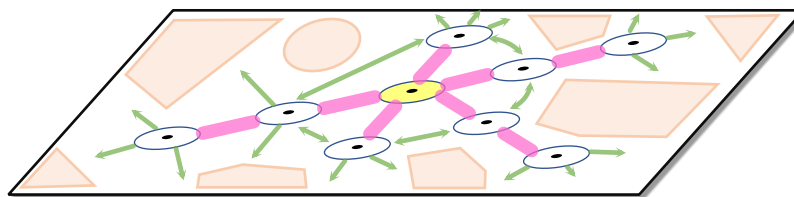
誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通（継続）

- ✓ 本市として、全ての人が安心して公共交通を利用する・利用できる環境をつくることが最重要と認識。
- ✓ 公共交通活性化協議会や特別委員会で様々な議論を重ねてきているが、公共交通の目指す将来像は上記のとおりであることから、次期計画においても継続して設定したい。

基幹、地区間、地域内公共交通の 3層に階層化したネットワークを構成

【凡例】

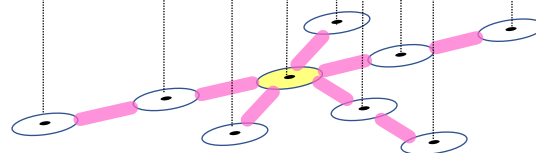
- 中心市街地
- 地域拠点



“基幹”公共交通NW

・中心市街地と地域拠点、乗換拠点を結ぶネットワーク

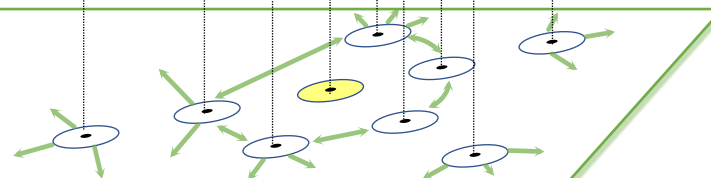
- ・鉄道
- ・軌道(市電)
- ・幹線バス



“地区間”公共交通NW

・地域拠点と生活拠点を結ぶネットワーク

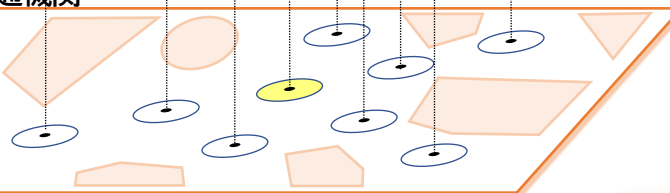
- ・路線バス



“地域内”公共交通NW

・上記2つではカバーできない地域におけるネットワーク
・主に地域内の移動手段を担う交通機関

- ・乗合タクシー
- ・AIデマンドタクシー



《求められる機能》

- 定時性
- 速達性
- 大量輸送

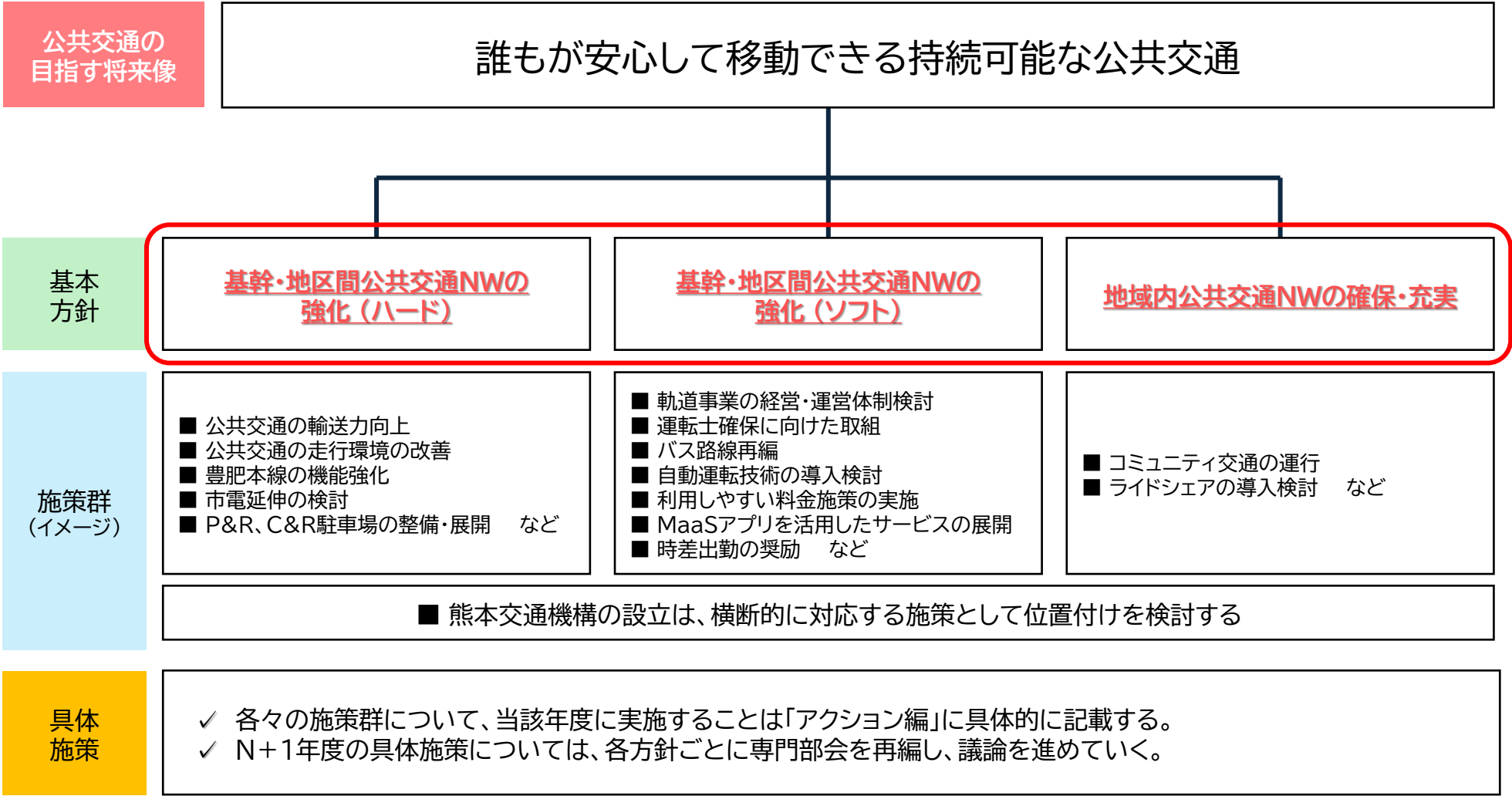
- 継続性
- 柔軟性

《きめ細やかなサービス》

基本方針と体系図（案）

■ 「基幹」「地区間」「地域内」の3層に階層化した公共交通ネットワークへの対応を次期計画の基本方針に位置付け、各層の役割分担と機能強化を図ることで、誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通



公共交通の
目指す将来像

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通

達成のために
あるべき状態

- ① 公共交通のサービスが向上することで、市民の満足度が向上することではないか
- ② ①によって、公共交通の利用者が増加することではないか

項目(例)	設定理由	課題など
公共交通に対する 市民の満足度	✓ 市民満足度の向上は、本市が様々な施策を行う上で、常に念頭に置くべきものであるため。 ✓ 県地域公共交通計画においても「県民満足度の向上」を目標として掲げており、指標の統一を図ることができるため。	① 現状の把握 ✓ アンケート調査等で把握することになり、計画策定以降も同様の手法で調査を実施し続ける必要がある。 ✓ まずは、アンケート項目の検討から必要。 ② 属性の分類 ✓ 施策につなげていくための属性の検討が必要。 ※ 県地域公共交通計画では属性までは分けられていない。
公共交通の 利用者数	✓ 本市第8次総合計画の成果指標としても設定されており、交通施策の効果を測るには最も標準的な指標であるため。 ✓ 関連計画(県地域公共交通計画、都市交通MP)でも目標に掲げており、指標の統一を図ることができるため。	✓ 交通事業者からの輸送実績報告によりデータの捕捉が可能。
公共交通分担率	✓ 人口減少により母数が減る状況にあっては、より指標として適しているのではないかと考えられるため。 ✓ 関連計画(県地域公共交通計画、都市交通MP)でも目標として掲げており、指標の統一を図ることができるため。	✓ 県地域公共交通計画では、都市交通MPと同様、「熊本都市圏における分担率2倍」と掲げられている。 ✓ 例えば、第8次総合計画における市民アンケートに「通勤または通学の際の移動手段」の項目があり、このような既存の取組も活用した本市独自の分担率の設定について検討が必要。

中間指標の検討

評価指標 (例)

① 公共交通に対する市民の満足度向上 ② 公共交通の利用者数増加 ③ 公共交通分担率の向上



達成のために あるべき状態

① 公共交通への転換を促すレベルまでサービス水準を更に上げることではないか
② ①と同時に、“使いたくても公共交通を使えない地域”を無くすことではないか

項目(例)	設定理由	課題など
公共交通の サービス水準	✓ 各部会において、バスや鉄軌道など、各モードに求められるサービス水準について検討し、次期計画に反映することとしているため。	✓ 指標の設定にあたっては、幹線ごとの「運行回数」や「定時性」といった比較を行いやすい項目が適当ではないか。 ✓ 県地域交通公共計画では「走行キロ」を指標に設定している。
公共交通空白地	✓ 国策として公共交通空白地ゼロを謳っているため。 ✓ 県地域公共交通計画でも目標として掲げており、統一を図ることができるため。	✓ 引き続き、公共交通空白地となっている地区への導入必要性の検討を行う。



中間指標は、実施する施策と評価指標の達成に向けた進捗を測る指標として、各施策に応じて個別に設定していく。

今後のスケジュール（予定）

年度		R8								R9				
項目		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
地域公共交通計画	政策会議				骨子				素案		パブコメ			次期計画策定
	活性化協議会		第1回 ● 施策の方針 指標		第2回 ● 指標 施策案①		第3回 ● 施策案② 骨子提示			第4回 ● 素案協議		第5回 ● 最終案提示		
	特別委員会	●		●		●		●			●		●	
熊本都市圏 総合交通戦略 (AP)		R8年度中の策定を目指す												

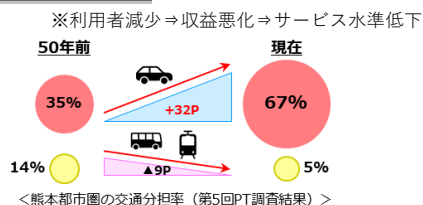
1. 目的

- 持続可能な地域公共交通網の骨格となる **各基幹軸特性に応じた機能強化**やこれらの **軸上の乗換え拠点の環境整備**などにより、自動車依存からの脱却と人口減少・超高齢化社会に対応した **利便性の高い公共交通体系を構築**するもの。
- 「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」の実現に向け、基幹交通軸の各軸に求められるサービス水準の検討など、**目指す地域公共交通の将来像を具体化**するもの。

2. 現状・課題

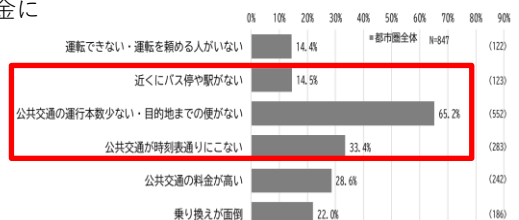
■ 運転士不足も相まって、公共交通の負のスパイラル※が加速

- ※利用者減少⇒収益悪化⇒サービス水準低下
- ✓ 公共交通利用者が大きく減少するなか、運転士不足も相まって減便、路線の廃止が加速。



■ 公共交通に対する不満（第5回PT調査）

- ✓ PT調査のアンケート結果
- ①定時性・速達性・②輸送力・③利用料金に対する不満が高い。
- ✓ PT調査分析の結果から、所要時間短縮などによる「①定時性・速達性」の向上が、公共交通への利用転換に最も効果的であることを確認。



<取組の方向性>

- ✓ 負のスパイラルから脱却するには、運転士不足への対応はもとより、**定時性・速達性の向上など基幹公共交通の機能強化により利便性を高め**、自家用車から公共交通利用への転換を図る。

▲出典：「第5回PT調査 公共交通の困りごとに関するアンケート」

要素	バスへの転換率(※)
①定時性・速達性	1.3倍
②輸送力	1.17倍
③利用料金	1.1倍

※ある地域間の移動について、PT調査結果に基づき構築したモデルを用いて、現況人口を維持したまま交通条件を変化させた際のバスへの転換率を簡易的な感度分析により検証

■ JR豊肥本線の需要増への対応

- ✓ 主要な乗換え拠点であるJR新水前寺駅の乗降者数は、R6年はR元年比で108%。
- ✓ 今後、TSMC第2工場や空港アクセス鉄道の整備により、更なる利用増が見込まれる。
- ✓ このようななか、現状でもJR新水前寺駅ホームや周辺歩道は非常に混雑するとともに、JRから市電への乗換が多く、積み残しや電停から道路へ人が溢れるなど危険な状況。

<取組の方向性>

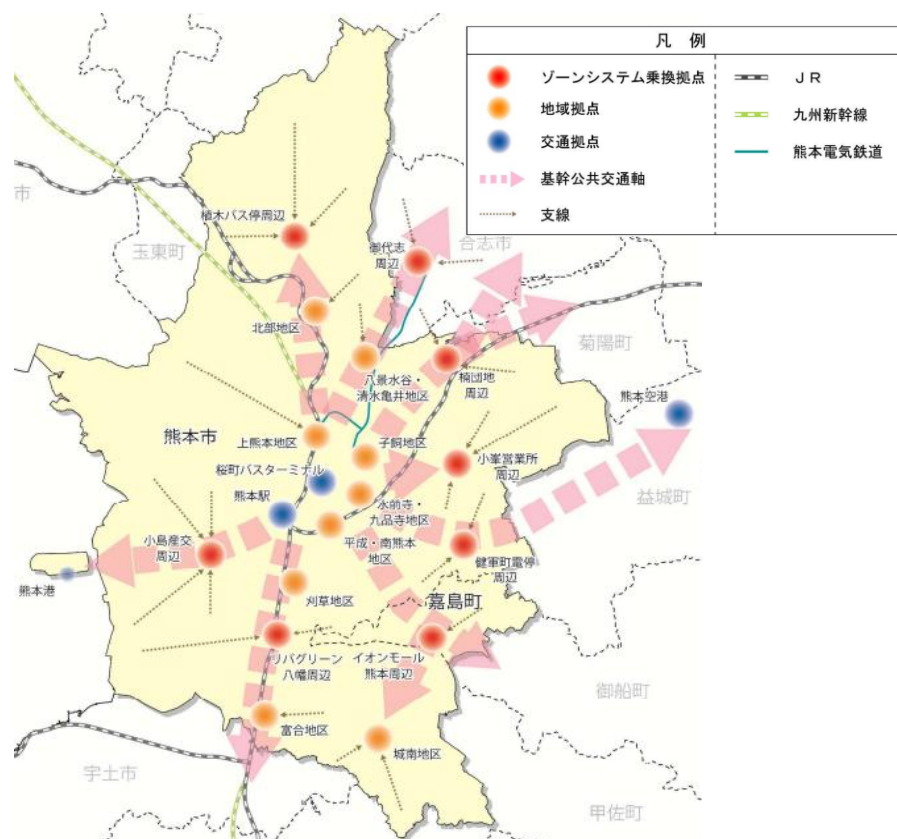
- ✓ **JR新水前寺駅や南熊本駅の結節機能強化**とともに、**乗換の分散化**を図る。

3. 今年度以降の取組

① 基幹公共交通NW関連

■ 基幹公共交通軸のサービス水準及び機能強化の検討

- ✓ 「熊本地域公共交通計画」の改定（R8年度末予定）に向け、以下の点を整理。
- ・バス及び鉄軌道に求められるサービス水準の検討
 - ・公共交通への利用転換に効果の高い「走行環境改善」や「移動時間短縮」など、定時性・速達性に資する機能強化施策を各軸毎に設定



▲基幹公共交通軸

基幹公共交通機能強化部会について

3. 今年度以降の取組

②バス走行環境改善

■長嶺方面バス走行環境改善

- ✓ バスの定時性・利便性向上による交通渋滞の緩和を図るため、交通量の分散に向けた社会実験を行う（オフピーク時の移動、自家用車からバスへの転換）
- ✓ あわせて、バス需要が高い一方、バスの遅延が多く市内でも特に混雑している産業道路において、渋滞緩和に向けた改良（安全対策）等の検討を進める

【スケジュール】

- ✓ 令和8年度
 - ・社会実験、安全対策等の検討
- ⇒ 対策実施

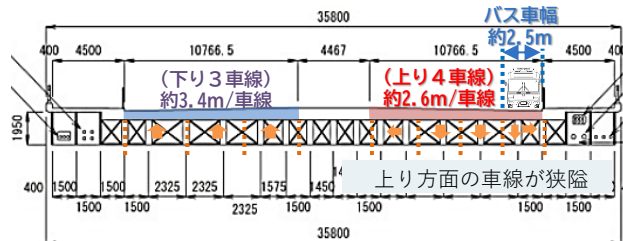


＜産業道路の混雑状況＞

■ボトルネック解消（大甲橋道路空間の再配分検討）

【検討内容】

- ✓ 道路交通の円滑化及び公共交通機関の定時性、速達性を高めるため、大甲橋における道路空間の再配分を検討する。



▲現状の大甲橋の構造（車線配分）

【スケジュール】

- ✓ 令和8年度
 - ・道路空間再配分による橋梁構造への影響評価
 - ・関係機関協議 ⇒ 事業実施判断



＜バスの走行状況：道路構造物と近接＞



＜橋梁手前でバスが停車している状況＞

③結節点の機能強化

■新水前寺駅バスベイ整備

【取組内容】

- ✓ 小型バス車両による暫定形でのバス停設置（用地買収は伴わない）

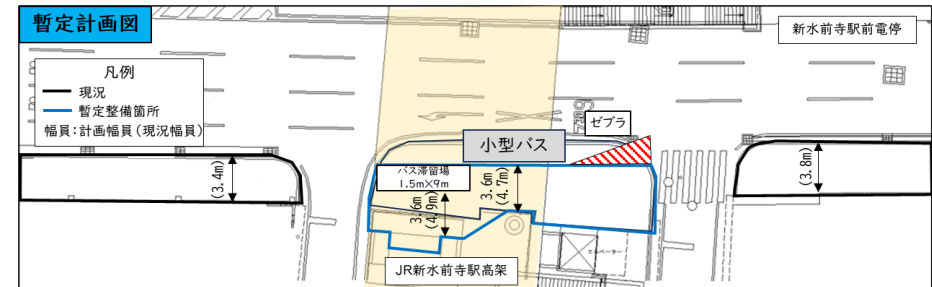
※JRの到着時刻に合わせた運行設定を行うことで、JRから市電への乗り換え需要の平準化（分散化）を図る

【スケジュール】

- ✓ 令和8年度：設計、車両の準備等及び工事予定
- ✓ 令和9年度：運用開始予定



▲電停混雑状況（8時頃）

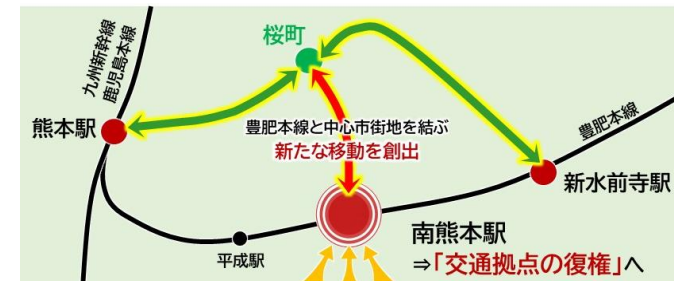


■南熊本駅

- ✓ 昨年度、豊肥本線と桜町を結ぶ快速バスの実証実験を実施し、延べ 1,646人（71.6人/日）にご利用いただき、好意的なご意見をいただいた
- ✓ また、3月末には「鉄道交通を主軸とした共創のまちづくり」の推進に向けて、JR九州と包括連携協定を締結した

【スケジュール】

- ✓ 令和8年度
 - ・駅周辺の現状分析
 - ・将来のあり方検討
 - ・強化策の検討



1. 目的

- 公共交通空白地域等における通院や買い物等の日常生活に必要な移動を支えるため、**AIデマンドタクシー等の運行により移動手段を確保するとともに、地域内移動の利便性向上を図るもの。**
- 将来に渡って地域内公共交通ネットワークを維持していくため、**コミュニティ交通の導入基準・サービス水準に基づく運行等を行う。**

2. 現状・課題

- 現状・課題
 - ・超高齢社会の本格化や近年の路線バスの廃止・減便により、コミュニティ交通の重要性が高まる一方、コミュニティ交通の主たる担い手である**タクシー運転手も将来の不足が懸念**されている。
 - ・本市では、取り巻く環境や財政負担を踏まえた適切な**導入基準・サービス水準に基づく取組を実施**する必要がある。
- 昨年度までの取組
 - ・公共交通空白地域等やコミュニティ交通による解消状況の把握、A I デマンドタクシーの運行シミュレーション等を実施し、対象地域の移動手段として一定の利便性を保ちつつ、運営上の課題等への対応やサービス拡充に向けた導入基準・サービス水準について協議

項目		導入基準（どういった地域、市民に必要なものの目安）
1	位置づけ（総論）	公共交通空白地域または公共交通不便地域における移動手段の確保
2	地域区分ごとの導入モード	公共交通空白地域 A I デマンドタクシー（区域型の運行）を導入する。 （対象地域の規模、運行効率、収支率等を踏まえ、サービス水準に基づく運行が困難な場合は、乗合タクシーを導入する。） ※運行頻度向上等のサービス拡充にあわせて、運行区間が重複する乗合タクシーは、A I デマンドタクシーに統合する。
		公共交通不便地域 乗合タクシー（路線型の運行）を導入する。 （空白地域と隣接する地域は、A I デマンドタクシーによる一体的な運行を検討）
3	対象地域	A I デマンドタクシー 公共交通空白地域を中心とした校区単位の範囲とする。 （複数の対象地域が隣接する場合、サービス水準を基に一つの運行区域として導入を検討）
		乗合タクシー 公共交通不便地域を中心とした町内自治会単位の範囲とする。 （複数の対象地域が隣接する場合、サービス水準を基に一つの運行路線として導入を検討）
4	運行区間	A I デマンドタクシー 主に対象地域と最寄りの地域拠点（商業、医療、公共交通等の都市機能が立地）間を接続する。
		乗合タクシー 主に対象地域と最寄りのバス停等間を接続し、経路上の商業施設や病院等を経由する。 （地域住民、運行事業者、行政による協議が整う場合、運行頻度が高いバス停や生活サービスに接続できる。）
5	収支率	収支率（運行経費に対する運賃収入の割合）は、20%を目標とし、10%を維持する。 （通運運賃の目安、また、利用状況を確認し運行を継続していくための定額指標。収支率10%を下回る場合、運行内容の見直し等を検討）
項目		サービス水準（どの程度の運行を行うものかの目安）
		A I デマンドタクシー
6	運行内容	平日：7～19時 土曜日：9～16時（運休：日祝、年末年始）
		平日：30～50便程度/日の運行 土曜日：10～15便程度/日の運行
		普通車両（乗客4人/台）による運行 常時1台/運行区域、平日の需要の多い時間帯に複数台（2～3台程度）で運行
		収支率に基づく運賃を設定（収支率の範囲で利用者数や予約方法等を対象に割引できる。） ※運行頻度向上等のサービス拡充にあわせて運賃見直しを実施
7	停留所	共通事項 地域住民の要望を踏まえ設置
		住宅地停留所 対象地域内に概ね300m（徒歩5分圏内）以上の間隔を空けて設置（他の公共交通の利用に配慮）
		目的地停留所 主に地域拠点内の鉄道駅やバス停、商業施設・医療機関等に設置（対象地域内に目的地がある場合も同様）
8	運行事業者	運行区域又は路線を営業区域とするタクシー事業者（タクシーが不足する場合、公共ライドシェア（地域等による運行）の導入を検討）

3. 今年度以降の取組

- 公共交通空白地域等の早期解消に向けて、**①令和8年度よりコミュニティ交通の導入基準・サービス水準に基づく取組に着手**する。
- A I デマンドタクシーは、**運行エリア拡大や運行台数追加などのサービス拡充**に向けた取組とともに、**将来に渡り運行を続けていくための運賃見直し等を実施**する。乗合タクシーは、路線延長等の利便性向上に向けた検討を行う。
- また、将来の運転手不足への対応検討のため、**②公共ライドシェアの社会実験を実施**する。

▼①導入基準・サービス水準に基づく各地区ごとの取組

- ・A I デマンドタクシーについて、富合・城南地区を1つの運行エリアとして新規導入し、既存運行地区（植木、西南）は、運行車両追加など運行頻度の向上に取り組む。
- ・サービス拡充にあわせて、運行サービスに見合った、かつ、他の公共交通機関との共存につながる運賃への見直し、路線が重複する従来の乗合タクシーの統合を行う。

区分	地区	取組内容
空白地域	①植木地区	・A I デマンドタクシーのサービス向上、運賃見直し（路線が重複する乗合タクシーの統合）
	②西南地区	
	③富合・城南地区	・A I デマンドタクシーの新規導入（路線が重複する乗合タクシーの統合）
	④金峰山地区	・乗合タクシーの利便性向上の検討 ・A I デマンドタクシー導入可能性の検討（運行シミュレーションを踏まえた運行内容等を整理）
	⑤託麻東地区周辺	・コミュニティ交通の導入必要性の検討
不便地域		・公共ライドシェアの社会実験の実施

▼②公共ライドシェアの社会実験の概要

- ・役割分担、適切な安全・運行管理、運行支援など、本市に適した運行手法を整理する。

検証事項		想定内容
役割分担	実施主体/運行主体	熊本市/地域団体（タクシー事業者の協力等）
	営業所機能/人員管理	コミュニティセンター/地域団体
	予約受付、ルート管理	電話・簡易ルートor予約管理システム
実施方法	運行車両	リースor自家用
	運行管理	委託（タクシー事業者等）
	安全講習	技術講習（講義・実技）

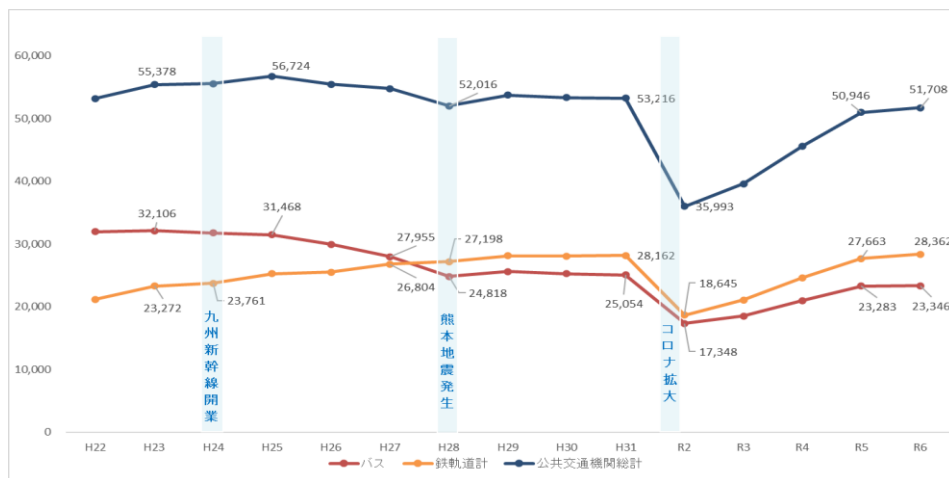
1. 目的

- 過度な自動車依存から脱却するために、市民の皆様にとって利用しやすい公共交通体系を構築し、「**公共交通機関を利用したいと思う人を増やす**こと」、「市民の皆様が、自動車や公共交通機関をバランスよく利用しながら、**本市内外をシームレスに移動できるよう下支え**すること」につながるソフト面の施策に関する検討を本部会で行う。



2. 現状・課題

- (1) 公共交通利用者数については、回復傾向にあるが、コロナ禍前の水準までは回復していない。
- (2) 市電における決済手段については、全国交通系ICカードの継続を決定
- (3) 「まちなかフリーパス」については、利用枚数が伸びており、中心市街地の回遊性向上に寄与。
- (4) 利用促進補助事業として「オフピークタッチ決済割引」を実施。タッチ決済利用者数・率の増加に寄与。
- (5) シームレスな移動を実現するために、新たな共通定期券が必要。



▲本市における公共交通利用者数

3. 今年度以降の取組

- (1) シームレスで移動しやすい公共交通を実現するため、1つの定期でバス・電鉄電車・市電が利用可能な新たな共通定期券サービスを検討・開発し、来年度早期の利用開始をめざす。
また、新たな共通定期券の導入に合わせて、おでかけICの機能強化も同時に検討・開発する。
- (2) まちなかフリーパスについては、周知広報による利用者増加に取り組むとともに、実証実験最終年度となるので次年度以降の継続・拡充可否に向けた分析、検討を行う。
- (3) 利用促進補助については、より継続的な利用促進に資するための事業について、事業者と協議中。

◇新たな共通定期券について

タッチ決済で広がる これからの移動のかたち

乗り物をえらぶ自由に、上限のあんしんを。
新しい共通定期券プロジェクト、始動。



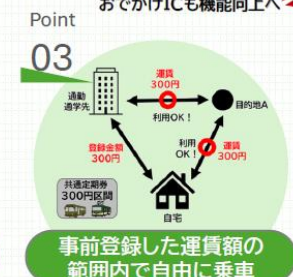
使った分だけのお支払い！

上限額を超えると乗り放題！



オンライン登録が可能！

原則、自動更新※！



特定の区間に限定されない！

同一運賃区間内なら、対象のすべての路線が使える！

◇まちなかフリーパスについて

- ・対象エリア：200円均一エリア
- ・対象日：土日祝日のみ
- ・対象交通機関：路線バス
- ・券種：デジタルチケット
- ・販売金額：300円（小学生以下2名まで無料）
- ・利用枚数：2,549枚（R6）→6,818枚（R7）

