

< 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 >

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

「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	修正後																																																
<p>P139</p> <p>事業 (13) : 新たなコミュニティ交通の導入</p> <table border="1"> <tr> <td>実施の目的</td> <td colspan="4">コミュニティ交通の導入</td> </tr> <tr> <td>事業の概要</td> <td colspan="4">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</td> </tr> <tr> <td>主な事業エリア</td> <td colspan="4">熊本市域内</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>熊本市、交通事業者、地域住民</td> <td rowspan="2">実施時期</td> <td>前期</td> <td>後期</td> </tr> <tr> <td>関連目標</td> <td>目標②</td> <td>—</td> <td>検討・実施</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※地域公共交通利便増進事業</p> <p>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。</p> <p>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。</p>  <p>▲ AI オンデマンド交通 (国交省 HP より)</p> <p>〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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： <ul style="list-style-type: none"> 〔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 <p>※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。</p>	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	<p>P139</p> <p>事業 (13) : 新たなコミュニティ交通の導入</p> <table border="1"> <tr> <td>実施の目的</td> <td colspan="4">コミュニティ交通の導入</td> </tr> <tr> <td>事業の概要</td> <td colspan="4">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</td> </tr> <tr> <td>主な事業エリア</td> <td colspan="4">熊本市域内</td> </tr> <tr> <td>実施主体</td> <td>熊本市、交通事業者、地域住民</td> <td rowspan="2">実施時期</td> <td>前期</td> <td>後期</td> </tr> <tr> <td>関連目標</td> <td>目標②</td> <td>—</td> <td>検討・実施</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">※地域公共交通確保維持事業 ※地域公共交通利便増進事業</p> <p>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。</p> <p>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。</p>  <p>▲ AI オンデマンド交通 (国交省 HP より)</p> <p>〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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： <ul style="list-style-type: none"> 〔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 <p>※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。</p>	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
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																																													
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																																													

第7章 目標達成のための施策・事業

修正前	修正後																																
P140 記載なし	P140 <p>【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、城南・富合）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。</p> <p>【実施主体】 熊本市（交通事業者に委託し運行）</p> <p>【実施箇所】</p> <table border="1" data-bbox="1249 715 1787 944"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>対象地区</th> <th>事業許可区分</th> <th>運行態様</th> <th>補助事業の活用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>植木地区</td> <td>4条乗合</td> <td>区域運行</td> <td>フィーダー補助</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>西南地区</td> <td>4条乗合</td> <td>区域運行</td> <td>フィーダー補助</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>城南・富合地区</td> <td>4条乗合</td> <td>区域運行</td> <td>フィーダー補助</td> </tr> </tbody> </table>  <p>▲ 実施箇所 公共交通空白地域 対象地区</p> <p>【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。</p> <table border="1" data-bbox="1258 1193 1944 1417"> <thead> <tr> <th>数値目標</th> <th>データ取得方法</th> <th>現況値 <R2年度></th> <th>目標値 <R8年度></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A I デマンドタクシーの利用件数</td> <td>実績報告等の資料から毎年計測</td> <td>-</td> <td>36,000件</td> </tr> <tr> <td>A I デマンドタクシーの運行に係る収支率</td> <td>実績報告等の資料から毎年計測</td> <td>-</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	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	城南・富合地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助	数値目標	データ取得方法	現況値 <R2年度>	目標値 <R8年度>	A I 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	A I 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%
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	城南・富合地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助																													
数値目標	データ取得方法	現況値 <R2年度>	目標値 <R8年度>																														
A I 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																														
A I 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%																														

(名称) 熊本市公共交通活性化協議会

国土交通大臣 殿	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、半徑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定されており、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、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。）の運行を計画している。 AI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な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 AI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。 AI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AI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な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MAP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MAP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

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。

<p>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A1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。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ O D調査 ・ 利用者ヒアリング（アンケート等）の実施
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、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られた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】</p> <p>※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>

<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内ファイダー系統のみ】</p> <p>表5を添付</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>(1) 事業の目標 ※該当なし</p> <p>(2) 事業の効果 ※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>(1) 事業の目標 ※該当なし</p> <p>(2) 事業の効果 ※該当なし</p>
<p>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】</p> <p>※該当なし</p>
<p>18. 協議会の開催状況と主な議論</p>

別紙

・令和8年5月25日 地域公共交通計画の一部改訂、本計画全体について同意

19. 利用者等の意見の反映状況

・コミュニケーション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を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、この様式によるなく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なさして下さい。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先行(地域内フィーダー系統)

市区町村名	運送予先行名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 回数	計画 運行 日数	運行 形態	運行 区域	運送予先行 の運行区域 (別添7の表9)	年度
			起点	経由地	終点							
熊本市	(株)熊本キャブ (有)山鹿タクシー	(1) 他本地区集合タクシー	-	他本地区	-	往 - km 復 - km	9,500回	29日	区域運行	②(2)	①	
	(有)朝暉タクシー (有)清日タクシー 宝野タクシー(有)	(2) 西陣地区集合タクシー	-	西陣地区	-	往 - km 復 - km	9,200回	29日	区域運行	②(2)	①	
	事業者未定	(3) 高合・福岡地区集合タクシー	-	高合・福岡地区	-	往 - km 復 - km	3,200回	29日	区域運行	②(2)	①	
		(4)				往 - km 復 - km	回	日				
		(5)				往 - km 復 - km	回	日				

(注)

1. 専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前を記載すること。
2. 区域運行又は専用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に運賃低廉化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、小数第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、普通系統の場合は、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「普通」を記載すること。
4. 「利便増進特別措置」及び「運賃低廉特別措置」については、利便増進計画又は運賃低廉特別措置の認定を受け、地域内フィーダー系統に定める特別措置の適用(別添7の表9)に基づいて記載を要しない。
5. 「運行形態」については、路線定常運行、路線不定常運行、区域運行、専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などにより接続を確保するかにて記載すること。
7. 専用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」に「利便増進特別措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運送予先行系統を消した地図及び運行ダイヤを添付すること。専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。

運送予先行の運行区域(別添7の表9)

地域内フィーダー系統の基準適合
 (別添7の表9・別添10)

基準に適合する
 運行区域(別添7の表9)

補助対象地域間幹線系統等と接続の確保

① ②

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	141,877
交通不便地域等	17,754

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法
305	東区	局長指定
3,048	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

1. 人口は最新の国勢調査結果に基づき記載すること。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。
2. 「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。
3. 「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22.(1)⑩)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(重複する場合は除く)を記載すること。
4. 「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。
5. 「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、兼用タクシー以外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(兼用)」と記載すること。
6. 「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

1. 「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)

