

# 上天草市地域公共交通計画



ひと・地域を支え、にぎわいを創出する地域公共交通  
～みんながパートナーとなり、使って守る地域公共交通～

令和 5(2023)年 3月





# 上天草市地域公共交通計画 目次

<b>第1章 計画の概要</b> . . . . .	<b>1</b>
1.1 計画策定の背景と目的 . . . . .	1
1.2 計画の位置づけ . . . . .	2
1.3 計画の期間 . . . . .	2
1.4 計画の区域 . . . . .	2
<b>第2章 上位・関連計画</b> . . . . .	<b>3</b>
<b>第3章 地域公共交通の現状分析・課題の整理</b> . . . . .	<b>4</b>
3.1 地域公共交通に関わる現状 . . . . .	4
3.2 地域公共交通の問題点と課題 . . . . .	15
<b>第4章 基本方針と将来像</b> . . . . .	<b>16</b>
4.1 基本方針 . . . . .	16
4.2 地域公共交通の将来像 . . . . .	18
<b>第5章 計画の目標と目標達成のための施策事業</b> . . . . .	<b>24</b>
5.1 計画の目標と評価指標・施策体系 . . . . .	24
5.2 施策・事業展開 . . . . .	26
5.3 事業の実施スケジュール . . . . .	39
5.4 計画の推進体制 . . . . .	40
<b>参考資料</b> . . . . .	<b>43</b>
参考資料1 計画策定の経緯 . . . . .	43
参考資料2 上天草市地域公共交通活性化協議会規約 . . . . .	44
参考資料3 上天草市地域公共交通活性化協議会委員名簿 . . . . .	47
参考資料4 用語解説 . . . . .	48
<b>巻末資料</b>	
巻末1 上位・関連計画の整理 . . . . .	巻末-1
巻末2 地域の概況 . . . . .	巻末-13
巻末3 地域公共交通の現状整理 . . . . .	巻末-32
巻末4 上天草市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価 . . . . .	巻末-45
巻末5 地域公共交通の現状把握及びニーズ調査 . . . . .	巻末-47
巻末6 地域公共交通事業者及び関係団体へのヒアリング調査 . . . . .	巻末-63
巻末7 公共交通空白地域の検証 . . . . .	巻末-70
巻末8 生活交通導入ガイドラインの検証 . . . . .	巻末-74
巻末9 評価指標の考え方 . . . . .	巻末-83





第1章 計画の概要

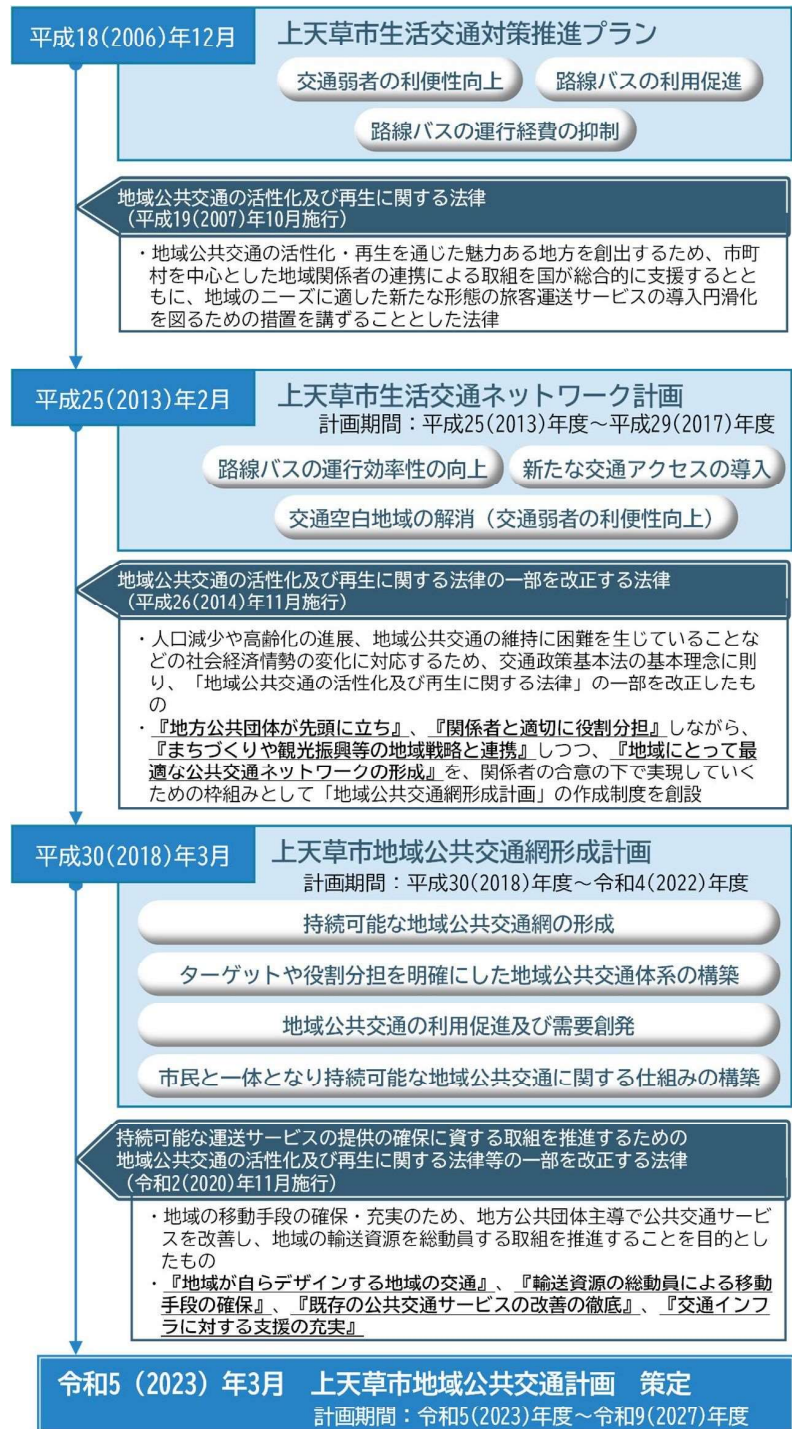
1.1 計画策定の背景と目的

上天草市では、平成18(2006)年12月の「上天草市生活交通対策推進プラン」の策定以降、地域公共交通の確保・維持、利便性の向上や利用促進などに取り組んできました。

そのような中、国では、平成19(2007)年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行し、その後人口減少や高齢化の進展などの変化する情勢に応じて、その一部を改正していますが、この法律に基づき、本市は平成30(2018)年3月に策定した「上天草市地域公共交通網形成計画(以下「形成計画」という。)」に則り、現在公共交通施策・事業を展開しているところで

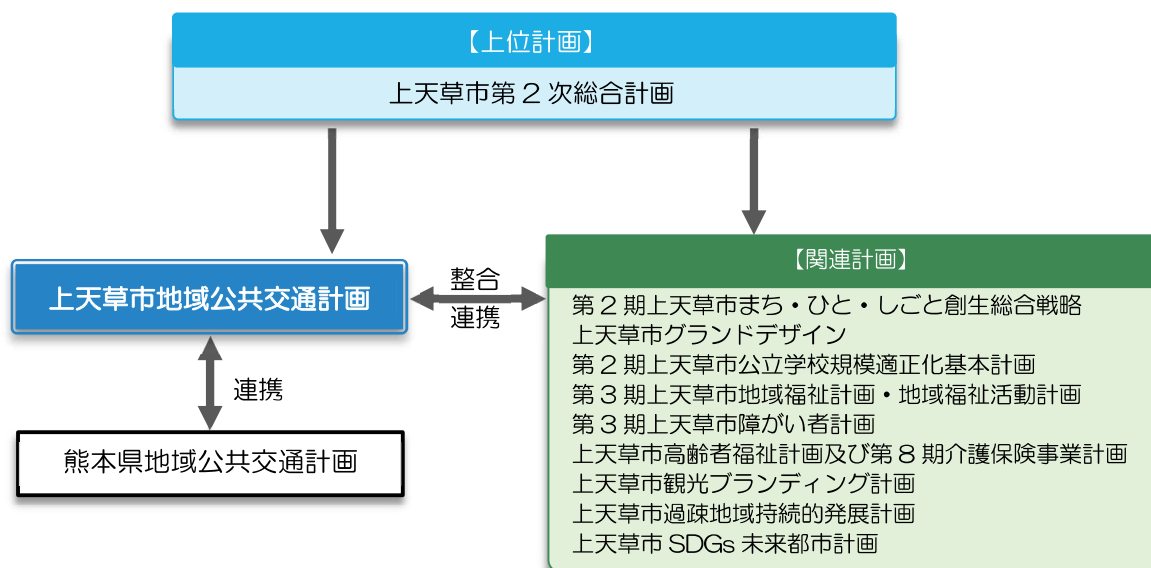
す。  
国は、令和2(2020)年に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を施行しましたが、これにより、公共交通事業者を対象とした持続可能な地域公共交通網の形成という「地域公共交通網形成計画」の目的が、地域全体の輸送資源を地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保となり、併せて当該計画の名称も「地域公共交通計画」となりました。

このような背景のもと、本市は、計画期間の満了を迎える形成計画の次期計画として、「上天草市地域公共交通計画(以下「本計画」という。)」を策定します。本計画は、市における地域特性や地域公共交通の現状と課題等を踏まえ、市が目指す将来像を実現する上で、地域公共交通が果たすべき役割を明らかにするとともに、市民の生活移動や観光客等の移動を支え、持続可能な地域公共交通を実現するため、地域公共交通が目指す基本方針や、目標及び施策体系を示すマスタープランとなります。



## 1.2 計画の位置づけ

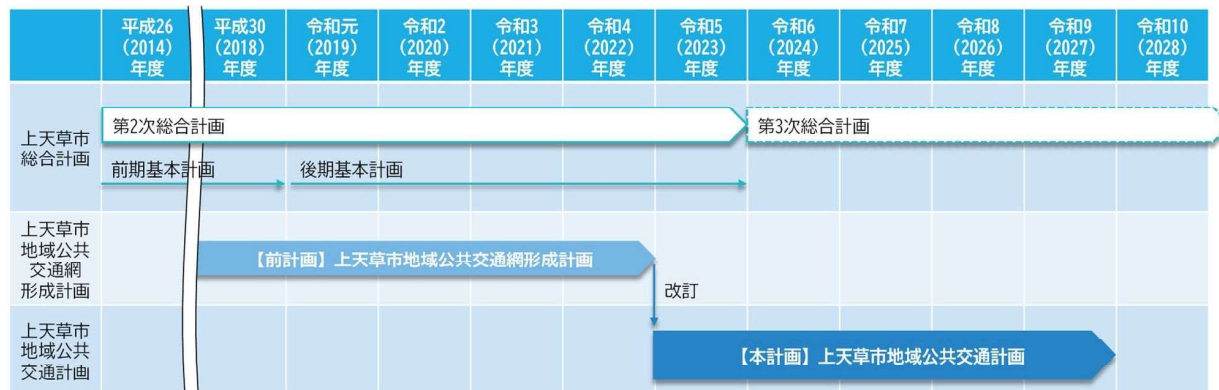
本計画は、市の最上位計画である「上天草市第2次総合計画」を上位計画とし、その他関連計画との整合を図り、連携をとり進めていくものです。



## 1.3 計画の期間

本計画の期間は、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間とします。

なお、社会情勢の変化や上位・関連計画の見直し、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化し、新たな対応や変更が必要となった場合は、本計画の見直しを検討します。



## 1.4 計画の区域

本計画の区域は、上天草市全域を対象とします。



## 第2章 上位・関連計画

本計画の策定に当たり、計画の方針や取組みについて、反映すべきもの、整合を図るべきものとして、地域公共交通に関連する内容を含む、上位・関連計画の内容を整理します。

表 上位・関連計画の一覧

NO	計画名	策定年月（計画期間）
1	上天草市第2次総合計画	平成26（2014）年3月 （平成26（2014）年度～ 令和5（2023）年度）
2	第2期上天草市まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和2（2020）年3月 （令和2（2020）年度～ 令和6（2024）年度）
3	上天草市ランドデザイン	平成25（2013）年2月
4	第2期上天草市公立学校規模適正化基本計画	平成30（2018）年4月 （平成30（2018）年度～ 令和9（2027）年度）
5	第3期上天草市地域福祉計画・地域福祉活動計画	平成30（2018）年3月 （平成30（2018）年度～ 令和4（2022）年度）
6	第3期上天草市障がい者計画	平成30（2018）年3月 （平成30（2018）年度～ 令和5（2023）年度）
7	上天草市高齢者福祉計画及び第8期介護保険事業計画	令和3（2021）年3月 （令和3（2021）年度～ 令和5（2023）年度）
8	上天草市観光ブランディング計画	平成30（2018）年7月 （平成30（2018）年度～ 令和4（2022）年度）
9	上天草市過疎地域持続的発展計画	令和3（2021）年9月 （令和3（2021）年度～ 令和7（2025）年度）
10	上天草市SDGs未来都市計画	令和4（2022）年7月

## 【上位・関連計画で掲げる将来像・基本理念】

- ・人口減少をネガティブにとらえず、そこに住んでいる市民が今後も住み続けたいと思うような取組を進め、『子ども、若者、お年寄りが住みよい』『活力』『誇り』『安心』に満ちたまちの実現』
- ・上天草市らしさのある喜び・幸せ・誇りを感じるまち
- ・住み慣れた地域で安心して暮らせる支え合いのまち

3.1 地域公共交通に関わる現状

1) 地域概況

- 令和2（2020）年現在、本市の人口は24,600人で、20年前（平成12（2000）年）の約7割に減少しています。更に20年後（令和22（2040）年）には、現在の約6割に、一部地域では現在の約3割にまで減少することが予測されています。
- 老年人口割合は、数年後には生産年齢人口割合を上回ることが予測されており、10年後（令和12（2030）年）には50%を超える予測となっており、高齢者単身世帯の割合も増加しています。
- 人口は、大矢野町に半数以上が集中しており、各種施設も大矢野町の国道沿線に集中しています。
- 松島町や姫戸町、龍ヶ岳町にも、市役所庁舎や支所周辺に商業施設、医療施設など各種施設が立地しています。
- 買い物での移動は市内での流動が多く、特に大矢野町と松島町では自地域内での買い物が多く見られますが、姫戸町からは松島町へ、龍ヶ岳町からは天草市や松島町へ多くの人が出かけています。
- 通勤・通学では、天草市や宇城市、熊本市間での流動が見られ、約8割が自家用車を利用しています。
- 本市の強みである観光産業は、熊本地震後、好調となっていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、観光客数は大きく減少しています。

■ 人口推移

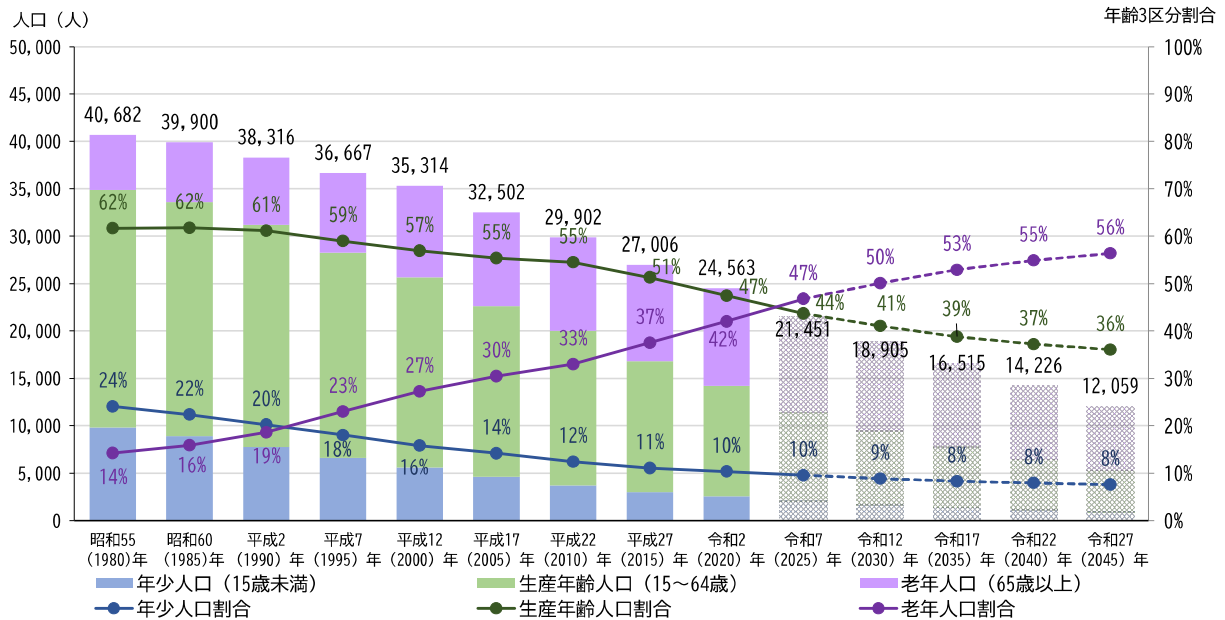


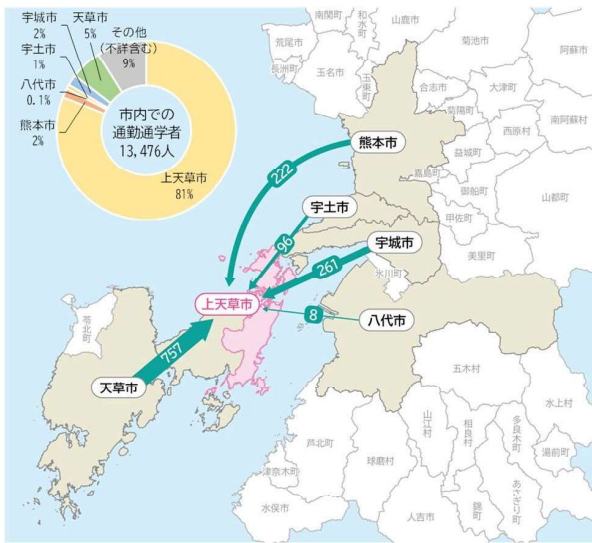
図 本市における人口と年齢3区分割合の推移

資料：国勢調査（昭和55（1980）年～令和2（2020）年）、  
 国立社会保障・人口研究所 日本の地域別将来人口  
 （令和7（2025）年～令和27（2045）年）

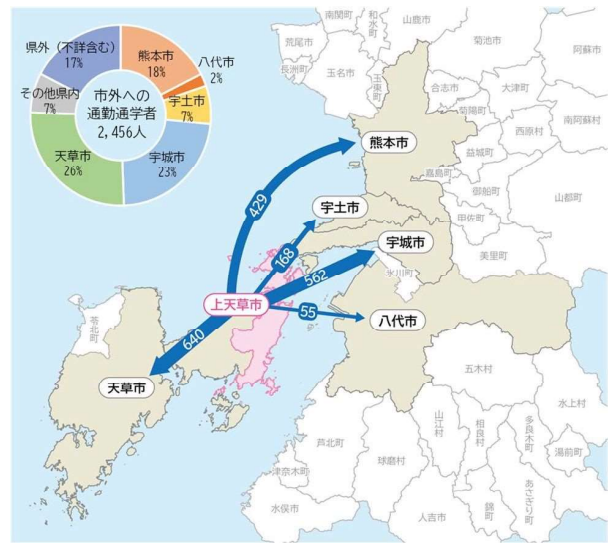




■ 通勤・通学流動



【本市での通勤通学者流動】



【市外への通勤通学流出】

図 本市における通勤通学流動

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

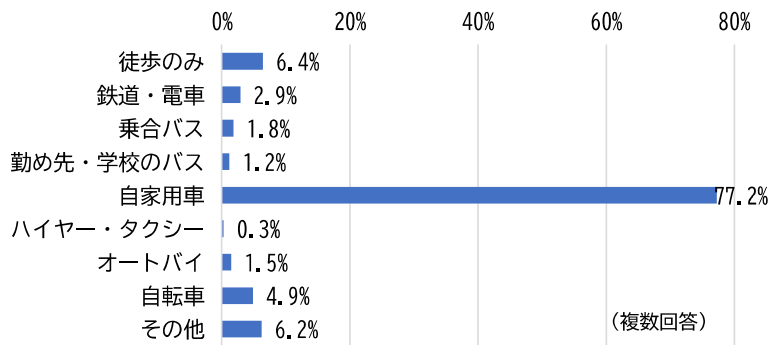


図 本市在住者の通勤通学時の利用交通手段

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

■ 観光客数

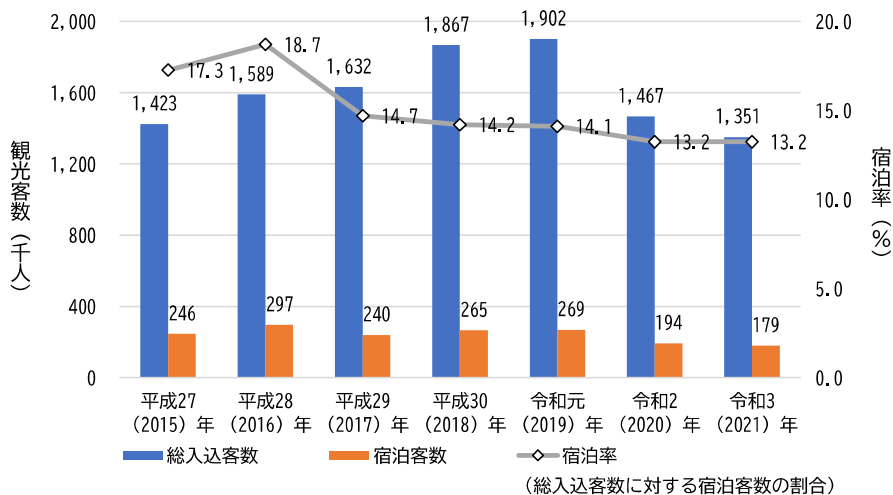


図 本市における観光入込客数及び宿泊客数の推移

資料：市資料

## 2) 地域公共交通の現状

### ① 地域公共交通体系

- 陸上交通として、桜町バスターミナルから本渡間を結ぶ路線バス（快速）、路線バス、コミュニティバス（SUN まりんバス）、乗合タクシーがあります。
- 海上交通として、鉄道駅と港を連絡する旅客船、島と本土を連絡する旅客船、本市と隣接市の島を連絡するフェリーがあります。
- 一方で、路線バスや乗合タクシーが運行されていない「公共交通空白地域」が存在しています。
- その他移動手段として、スクールバス、医療施設や宿泊施設などの各種施設が独自で送迎サービスが実施されており、市内には様々な輸送サービスが混在しています。

### ■ 地域公共交通網



図 上天草市の地域公共交通網



■ 公共交通空白地域

【公共交通空白地域の定義】  
 各行政区内の地域が既存の路線バスのバス停より半径 400m 以遠かつ乗合タクシーの区域運行エリアを除く行政区。

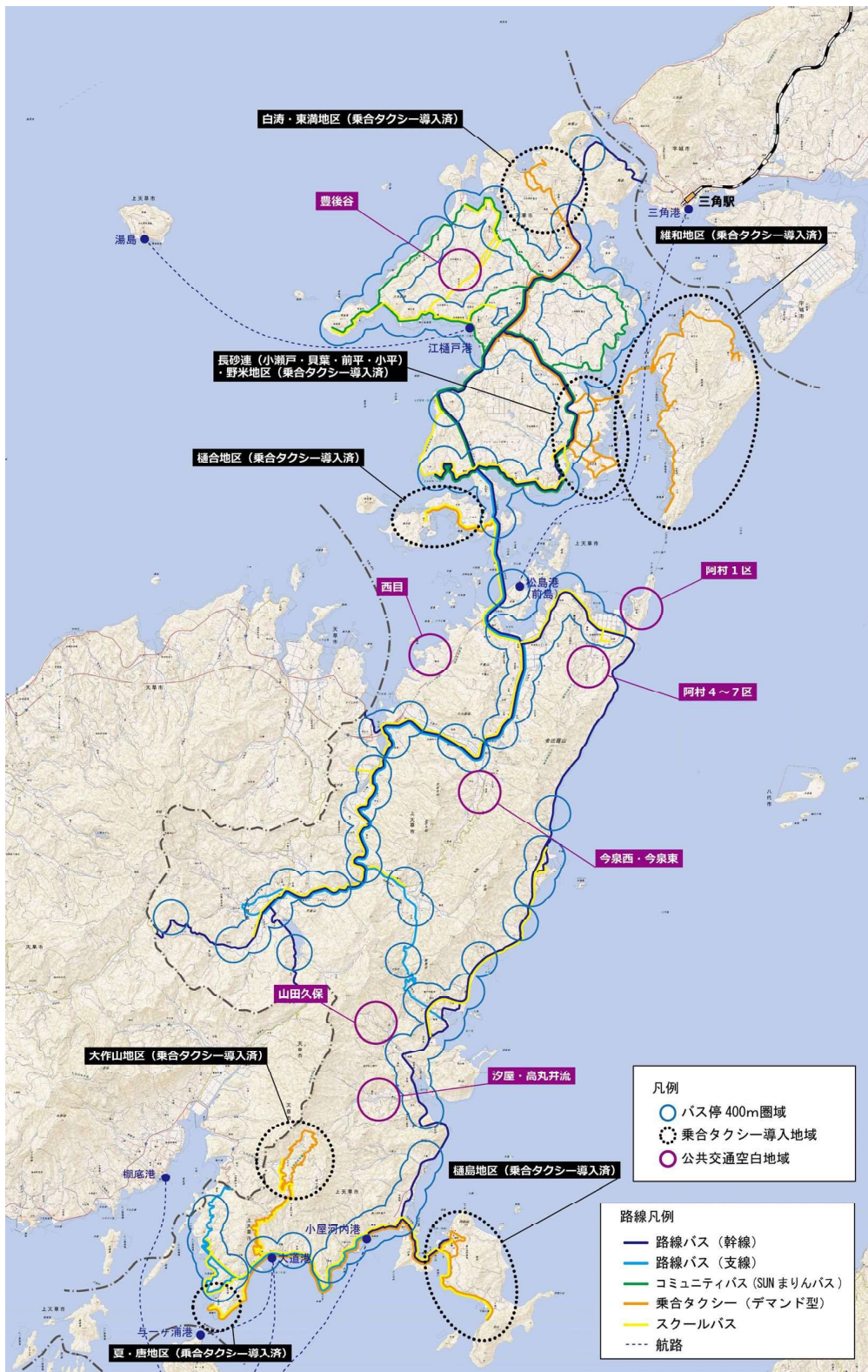


図 上天草市の公共交通空白地域

## ②地域公共交通の利用状況

- 路線バス及びコミュニティバスの利用者数は減少傾向にあり、全 20 路線は赤字路線となっています。
- 乗合タクシーの利用者数は令和元（2019）年までは増加傾向になっていましたが、その後減少傾向に転じています。乗合タクシーの乗合率は、地区ごとにばらつきがあり、サービスが浸透しておらず利用が限定的となっている地区も多く見られます。
- 路線バス及びコミュニティバスについては、平成 30（2018）年 3 月に策定した「上天草市地域公共交通網形成計画」で見直しを行った生活交通導入ガイドラインに基づき、路線バスの運行見直しを実施してきましたが、運行継続基準を満たす路線バスは全 20 路線のうち 6 路線、乗合タクシーは全 8 地区のうち 1 地区のみとなっています。
- 湯島への旅客船利用者数は、島民限定割や猫の島としての人気の高まりもあり、増加傾向にあります。
- 本市では運行事業者に対し、路線バス及びコミュニティバスは年間約 1 億 1500 万円、スクールバスは年間約 1 億円、乗合タクシーは年間約 740 万円負担しています。

### ■ 路線バス・コミュニティバスの利用者数

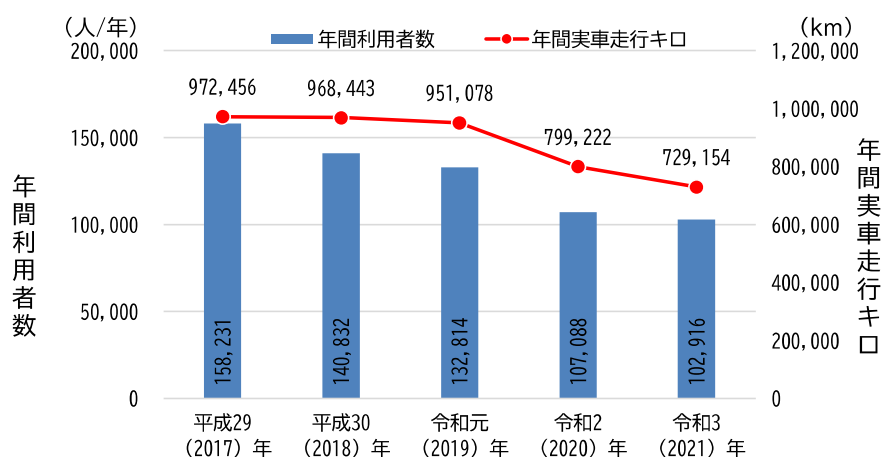


図 路線バスの利用者数と実車走行距離の推移（10月～9月で年集計）

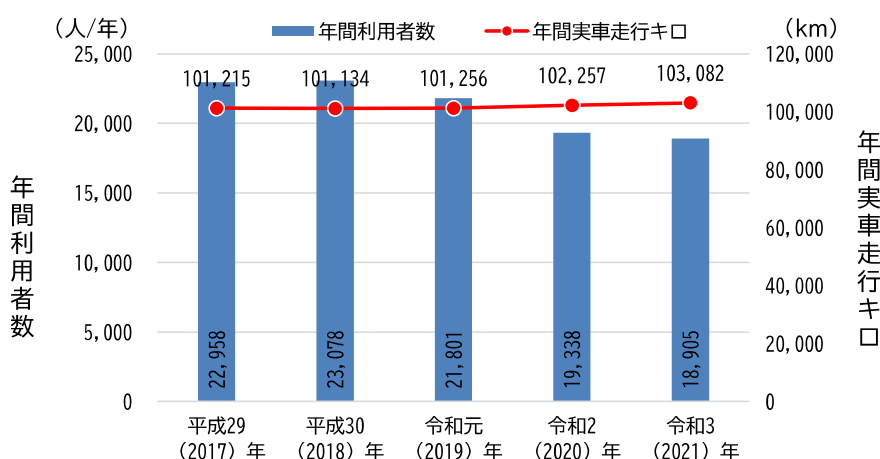


図 SUNまりんバス（コミュニティバス）の利用者数と実車走行距離の推移（10月～9月で年集計）

資料：市資料



■ 乗合タクシーの利用者数

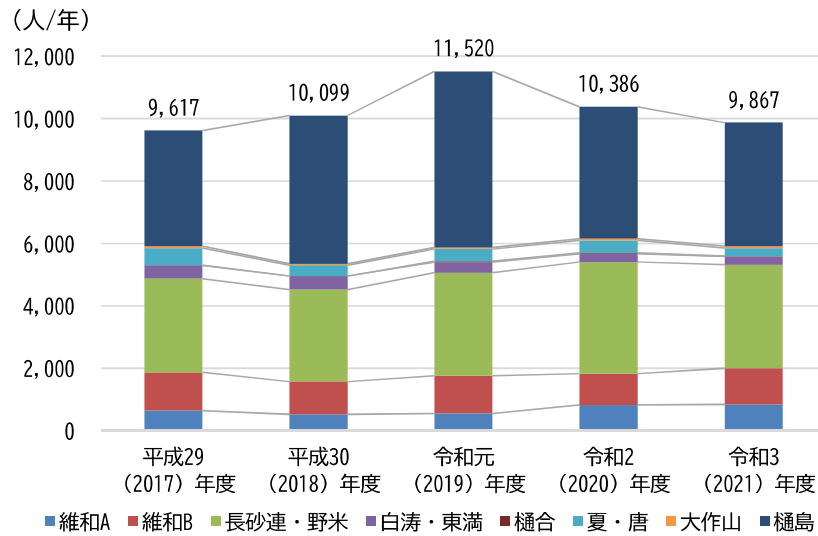
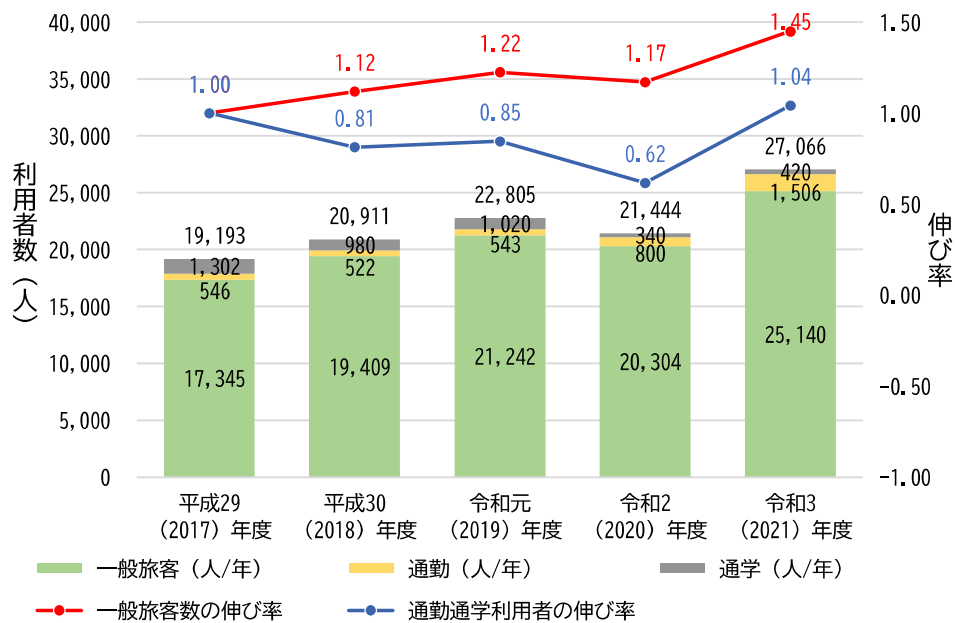


図 乗合タクシーの地区別利用者数の推移

資料：市資料

■ 航路（湯島～江樋戸航路）の利用者数



※変化率は平成29 (2017) 年を1.0

図 「湯島～江樋戸航路」の利用者数（一般、通勤、通学別）の推移（10月～9月で年集計）

資料：市資料

■ 財政負担状況

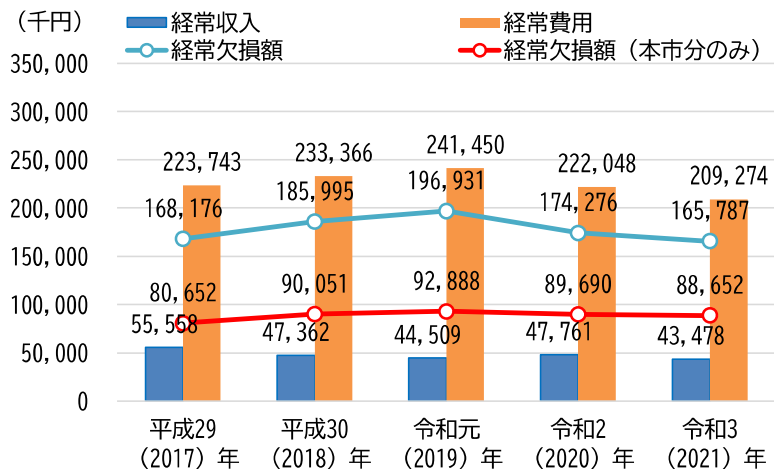


図 路線バスの収入・費用・欠損額の推移

資料：市資料

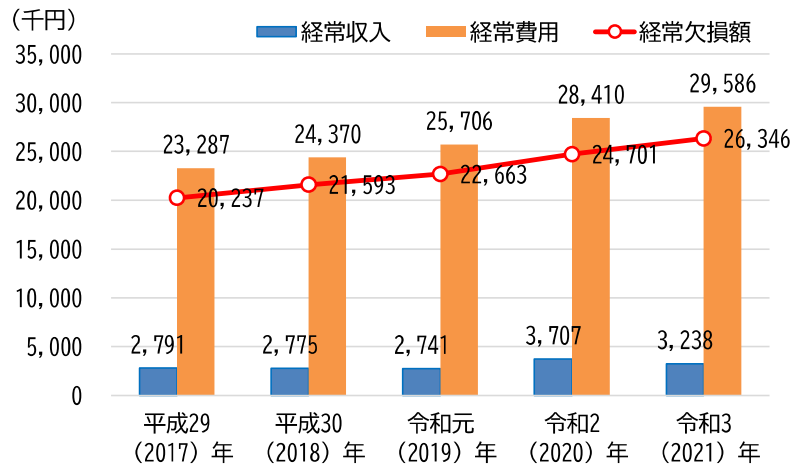


図 SUNまりんバス（コミュニティバス）の収入・費用・欠損額の推移

資料：市資料

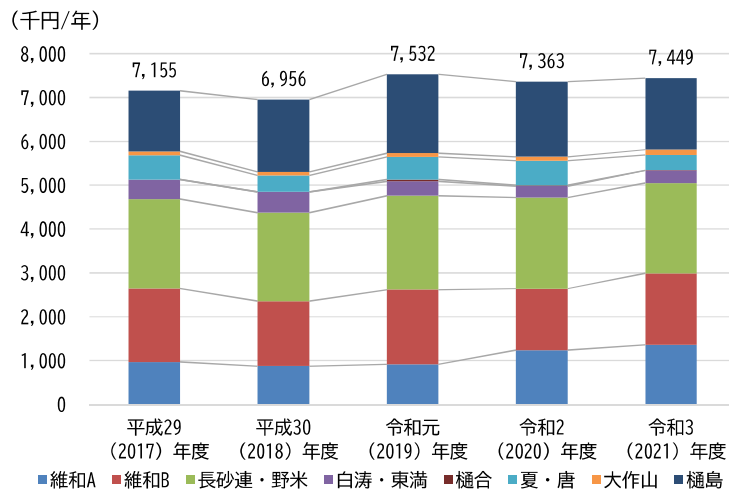


図 乗合タクシーの運行に係る市負担額の推移

資料：市資料



3) 市民の移動ニーズ

- 住民アンケート調査の結果、約8割の方は自動車やバイク・原付の運転免許証を保有しており、80歳以上でも約4割の方が運転免許証を保有しています。
- 運転免許証の返納も、70代以上の方で徐々に進んでいます。
- 路線バス・コミュニティバスを利用しない人は約8割を占めており、自家用車への依存傾向が高い状況です。
- 運転免許証非保有者の半数以上が、路線バス・コミュニティバスを利用していません。
- 一方で、運転免許証非保有者の約6割が、移動手段がないことで外出をあきらめることがあります。
- 公共交通がカバーすべき対象者・移動目的については、児童・生徒の通学、高齢者の買い物・通院など、運転ができない交通弱者の生活に必要な移動への対応として必要なものと考えられています。
- そのため、公共交通への行政支援は必要だが、行政・市民・事業者が一体となり少しでも公共交通にかかる経費を削減すべきとの考えや、公共サービスとして行政が負担して確保すべきとの考えが多くを占めています。
- 今後のあり方としては、交通弱者に限定したサービスや、移動販売など外出しなくても生活できるサービスなども必要だと考えられている一方で、多様な移動手段の有効活用など、移動資源の有効活用も必要だと考えられています。

■ 運転免許証の保有状況

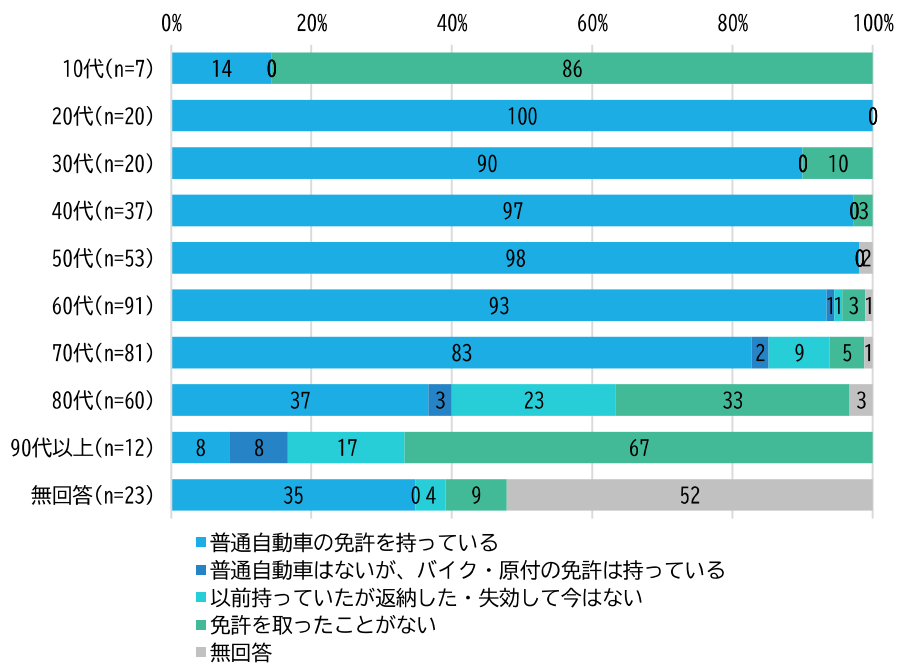


図 年代別の運転免許証保有状況

資料：住民アンケート調査

■ 公共交通の利用頻度

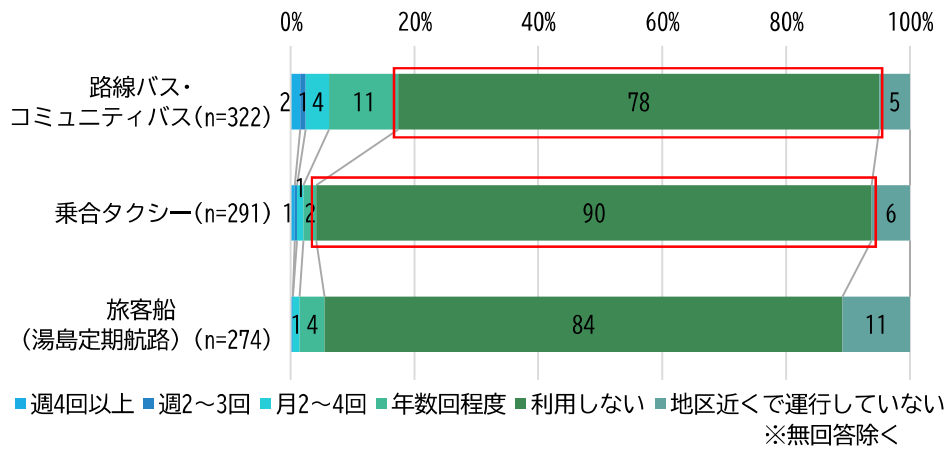


図 公共交通の交通手段ごとの利用頻度

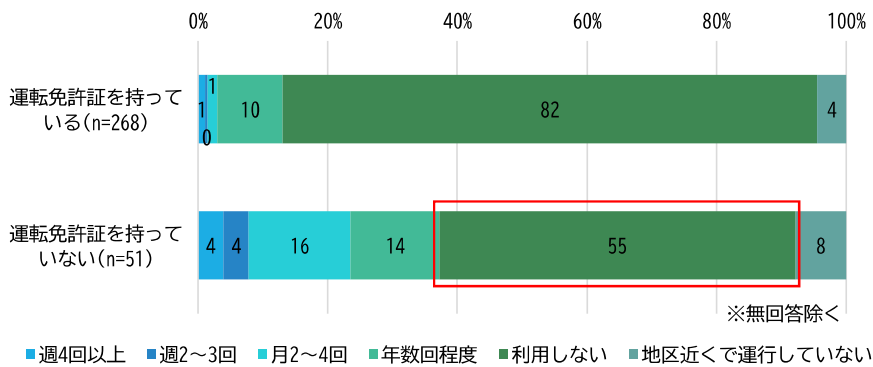


図 運転免許証の保有状況別の路線バス・コミュニティバス利用頻度

資料：住民アンケート調査

■ 移動手段がないことで外出をあきらめる頻度

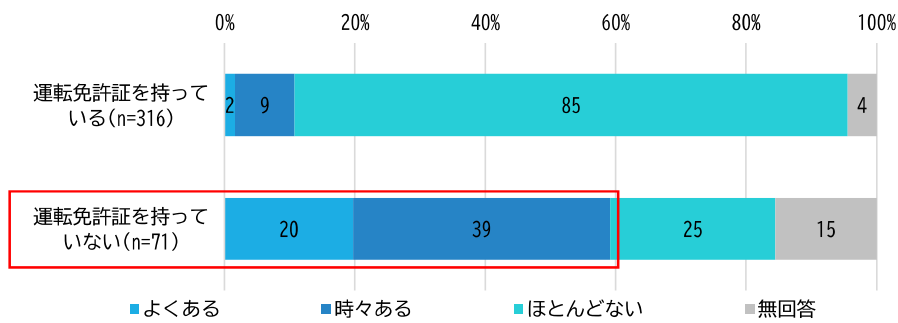


図 運転免許証の保有状況別の移動手段がなく外出をあきらめること

資料：住民アンケート調査





■ 公共交通がカバーすべき対象者・移動目的

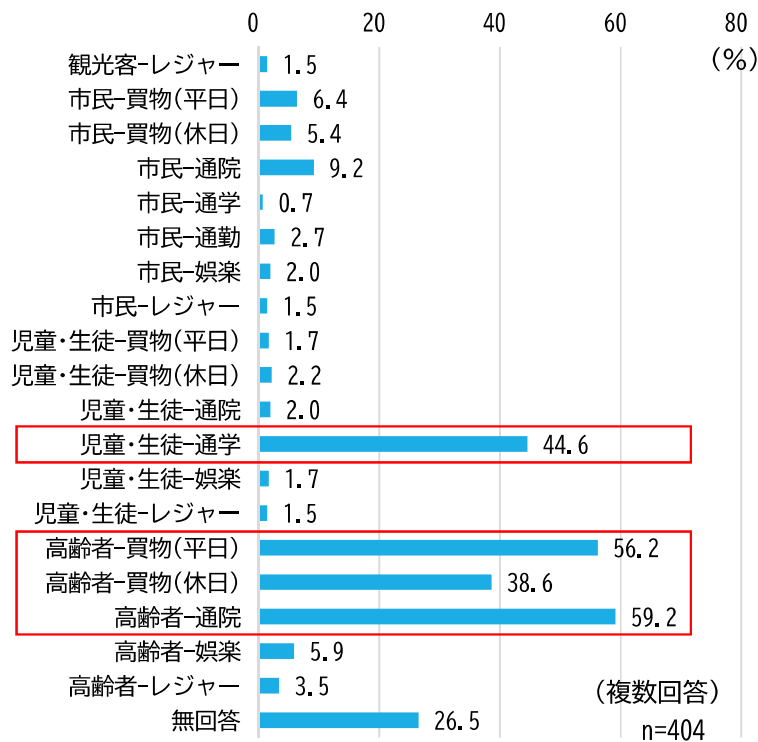


図 公共交通がカバーすべき「対象者」「移動目的」

資料：住民アンケート調査

■ 今後の上天草市の公共交通や移動手段の確保のあり方についてのお考え

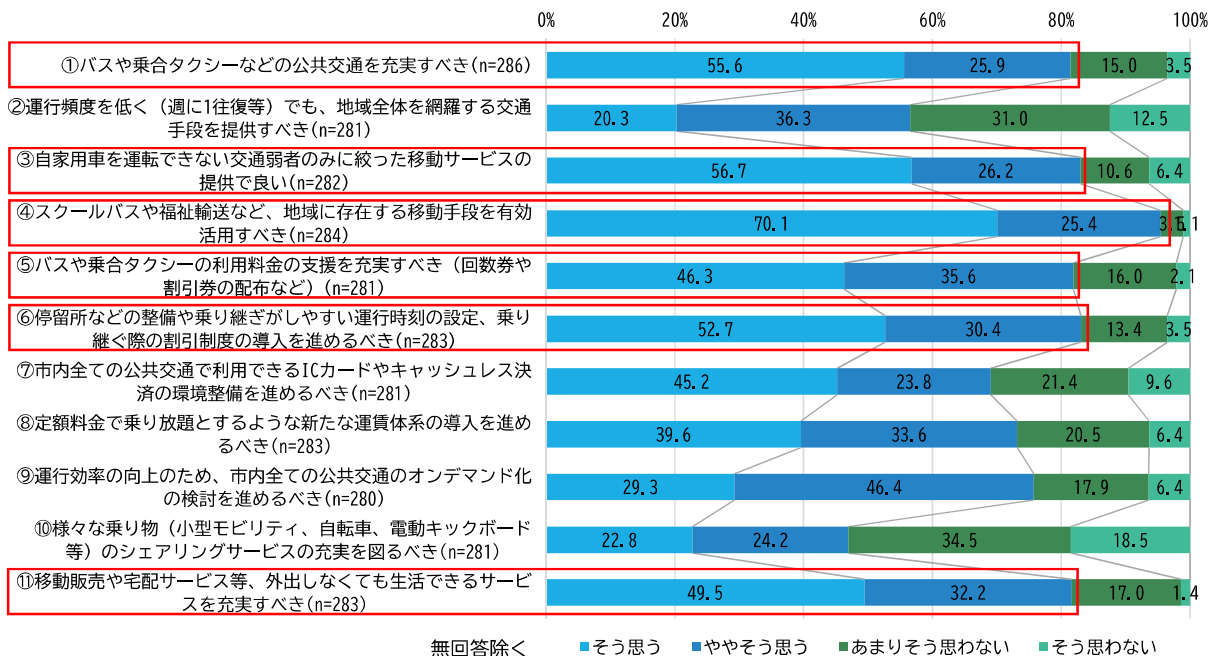


図 今後の上天草市の公共交通や移動手段の確保のあり方についてのお考え

資料：住民アンケート調査

#### 4) 上天草市地域公共交通網形成計画の評価

##### ■上天草市地域公共交通網形成計画で進めてきた施策・事業の認知度

- 上天草市地域公共交通網形成計画で掲げる施策・事業について、「スクールバスを活用した地域公共交通の導入」、「地域公共交通網の見直し」については約 4 割、「地域公共交通だよりの発行」については約 3 割の認知度がありました。
- 公共交通の利用機会は変わらないが公共交通への関心が高まった方が約 3 割おり、自家用車への依存が高い地域においては、一定の効果と考えられます。

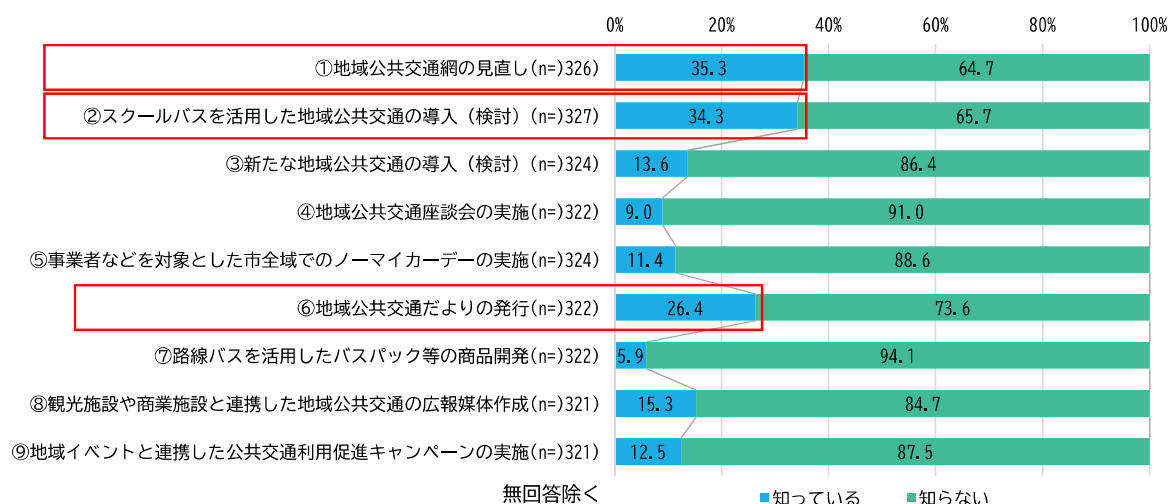


図 上天草市地域公共交通網形成計画で進めてきた施策・事業の認知度

資料：住民アンケート調査

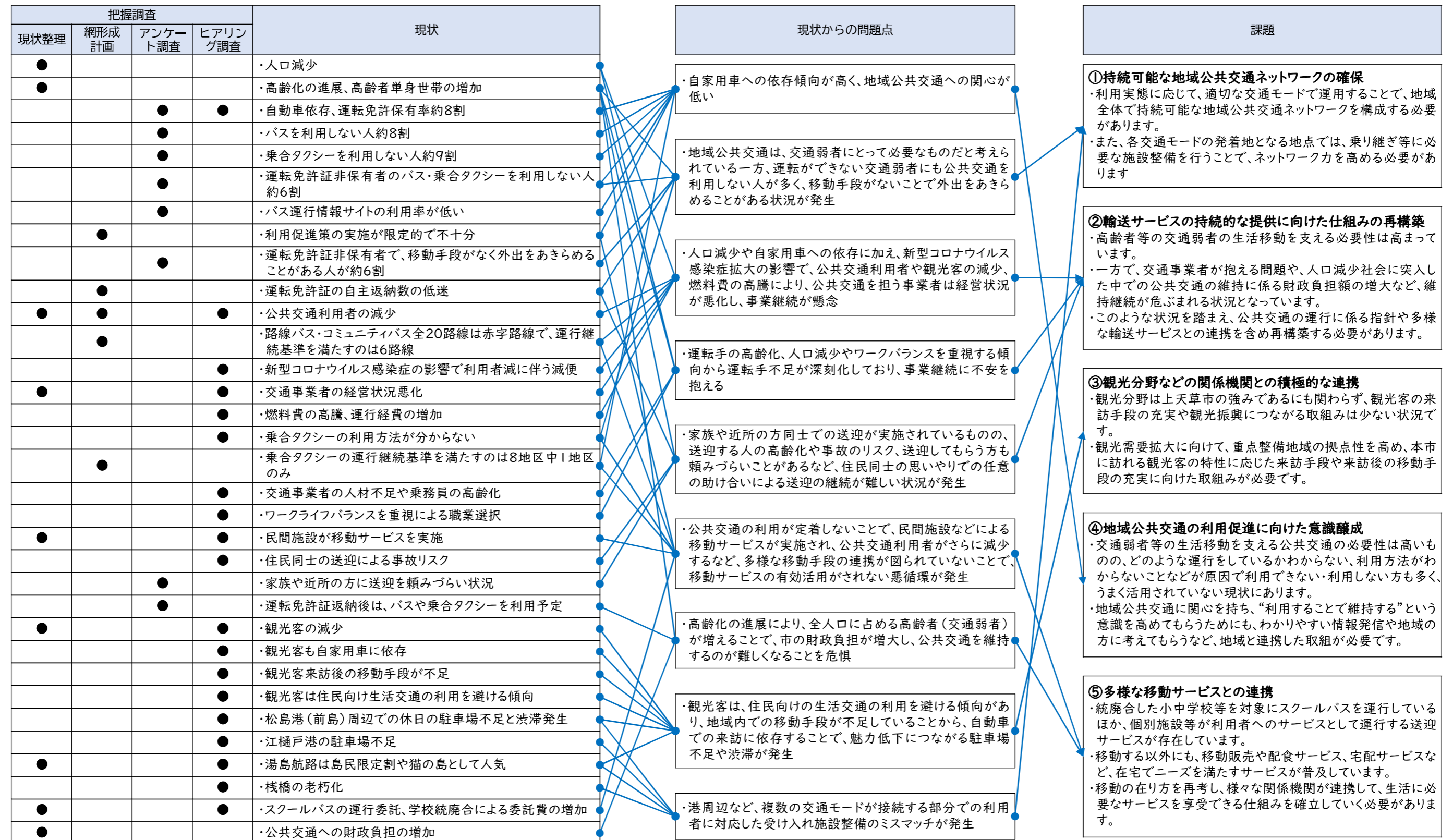
##### ■上天草市地域公共交通網形成計画の評価まとめ

- 上天草市地域公共交通網形成計画策定時には予測できなかった、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、不要不急の外出自粛が求められるなどした影響を受け、公共交通利用者数の減少のほか、多くの数値目標で未達成となりました。
- 一方で、乗合タクシーの利用者数は、一時的に利用者が増加した後、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により減少傾向に転じたものの、通院や買い物など生活に欠かせない移動を支え、平成 29（2017）年度と比べると、利用者が増え、数値目標を達成しました。
- 未実施の施策・事業は多くは、他部署や地域との連携が必要な取組であり、計画期間当初は協議等を含め、取り組んでいたものの、継続性と実効性に欠けるものとなりました。
- 更なる人口減少による輸送需要の減少や担い手不足、財源の確保が深刻化することが予測されるなか、交通弱者の必要な移動を確保するため、関係機関との連携を深め、実効性の高い、持続可能な取組が必要です。
- 新型コロナウイルス感染症の収束を見込み、アフターコロナ時代における新しい生活様式への対応や、観光振興を支える取組が必要となります。



3.2 地域公共交通の問題点と課題

各種調査の結果、次のとおり現状からの問題点及び課題を示します。





## 第4章 基本方針と将来像

### 4.1 基本方針

#### 1) 地域公共交通の基本的な方針

上天草市第2次総合計画等の上位・関連計画や、本市の地域公共交通の現状と課題を踏まえ、本市の地域公共交通の基本方針を設定します。

##### ① 基本理念

本市は、人口減少をネガティブにとらえず、そこに住んでいる市民が今後も住み続けたいと思うような取組を進め、「子ども、若者、お年寄りが住みよい『安心』『活力』『誇り』に満ちたまちの実現」を掲げています。

持続可能な公共交通を構築するため、市民（地域）・行政・本市に関わる様々な人がパートナーであるという意識を持ち、市民の生活に寄り添い、安心に暮らせるまちづくりを進めるとともに、観光客などの関係人口を増やす公共交通とすることが肝要です。

本市では、地域公共交通は市民の暮らしを支え、来訪者の移動手段を担う重要な役割を果たすと認識しており、計画の基本理念を次のとおり定めます。

#### 〔基本理念〕

### ひと・地域を支え、にぎわいを創出する地域公共交通

～みんながパートナーとなり、使って守る地域公共交通～

##### ② 地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通は、本市の地域構造を持続的に支え、本市が目指す将来像の実現のため、市民の日常移動だけでなく、観光客をはじめとする来訪者の移動を支える重要な役割を担います。

#### 安心

- ・誰もが利用しやすく、使いたくなるような移動手段
- ・高齢者が安心して運転免許証の返納ができ、返納後も安心して生活できる移動手段

#### 活力

- ・生活拠点等における利便性向上や、拠点整備などのまちの変化と連携した移動手段
- ・観光ブランド力を活かした地域産業の活性化を目指し、観光客などの交流が促進される移動手段

#### 誇り

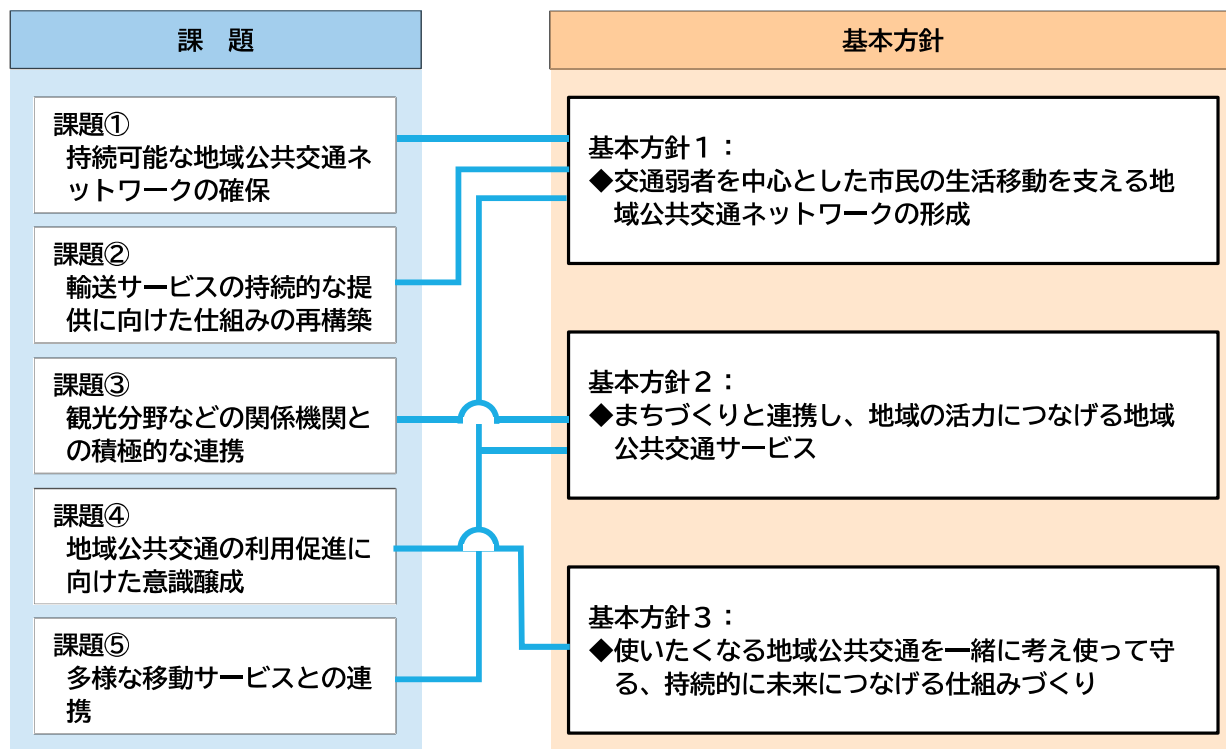
- ・未来を築く子供たちの通学や活動を支援する移動手段
- ・自然のなかで健康的な生活を志向する移住者の魅力となる移動手段

③地域公共交通の基本方針

〔基本理念〕

ひと・地域を支え、にぎわいを創出する地域公共交通

～みんながパートナーとなり、使って守る地域公共交通～



基本方針について、上天草市 SDGs 未来都市計画と関連付け、下記に示します。



**基本方針1：交通弱者を中心とした市民の生活移動を支える地域公共交通ネットワークの形成**

- 高齢者等の運転免許証を持たない交通弱者の生活移動の確保
- 市民・交通事業者・地域・関係団体が連携し、多様な移動手段で支える地域公共交通



**基本方針2：まちづくりと連携し、地域の活力につなげる地域公共交通サービス**

- 観光客等の来訪手段の充実と地域内移動のための多様なモビリティとの連携
- 拠点性を高め、地域の魅力・活力向上につながる地域公共交通



**基本方針3：使いたくなる地域公共交通を一緒に考え使って守る、持続的に未来につなげる仕組みづくり**

- まずは知ることから！知って、使って、改善して守る地域公共交通
- 市民・交通事業者・地域が、将来について一緒に考え、使って守る意識を醸成

4.2 地域公共交通の将来像

1) 公共交通網の目指す姿（計画期間の変遷）

現在（令和4（2022）年度）の公共交通網から、生活交通導入ガイドラインに基づき、路線バスの運行継続基準を満たさなかった路線において、上島地域を中心に路線バスから乗合タクシーへの運行形態の見直しを実施します。本計画期間内において、利用促進や周知の強化を実施するとともに、引き続きモニタリングを実施し、運行継続基準を満たさない運行については、運行形態やサービス内容の見直しを行い、持続可能な公共交通網を維持します。

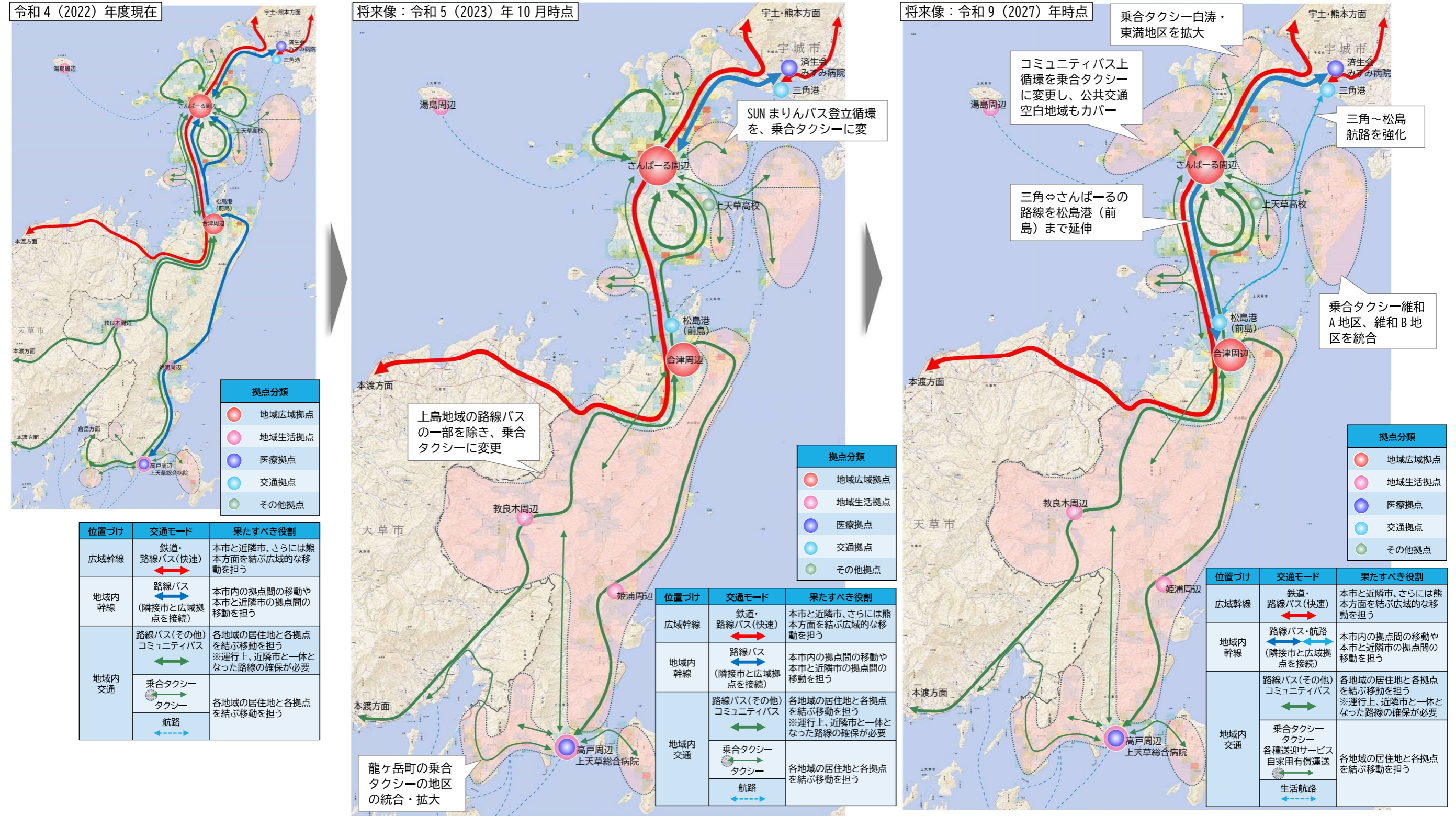


図 公共交通網の姿



■ 拠点の配置方針とまちづくり上の位置づけ

拠点分類	拠点候補地	まちづくり上の位置づけ
地域広域拠点	大矢野町 (さんばーる周辺)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、大矢野町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。</li> <li>また、大矢野町さらには周辺市との広域交通が結節する交通拠点の役割も担っており、今後は宮津地区将来構想により、さらに拠点性の向上が期待される。</li> </ul>
	松島町 (合津周辺)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、松島町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。</li> </ul>
地域生活拠点	大矢野町 (湯島周辺)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や診療所が立地し、離島である湯島地区の生活拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
	松島町 (教良木周辺)	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共施設や医療施設などが立地する、教良木・内野河内地区の生活拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
	姫戸町 (姫浦周辺)	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療施設や商業施設などが立地する、姫戸町の生活拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
	龍ヶ岳町 (高戸周辺)	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療拠点である上天草総合病院周辺には、公共施設や商業施設など日常生活に必要な施設が立地し、龍ヶ岳町の生活拠点としての役割を担っている。</li> <li>その他、本渡～御所浦航路との結節点にもなっている。</li> </ul>
医療拠点	上天草総合病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に上島地域における医療拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
	済生会 みすみ病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に大矢野町における医療拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
交通拠点	三角駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>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への玄関口として、鉄道、路線バス、旅客船などの各交通手段が結節する交通拠点としての役割を担っている。</li> </ul>
	松島港 (前島)	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅がある三角港との航路により、広域交流人口に対する天草地域内での海の玄関口として、路線バス、旅客船などの各交通手段が結節する交通拠点としての役割を担っている。</li> <li>また、官民の施設整備により、観光拠点性が向上している。</li> </ul>
その他拠点	上天草高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市全域、さらには周辺市から学生が集まる本市唯一の狭域拠点としての役割を担っている。</li> </ul>

■ 公共交通の位置づけ及び役割

位置づけ	交通モード	果たすべき役割
広域幹線	鉄道・ 路線バス(快速)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本市と近隣市、さらには熊本方面を結ぶ広域的な移動を担う</li> </ul>
地域内幹線	路線バス・航路 (隣接市と接続)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
地域内交通	路線バス コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う</li> <li>※運行上、近隣市と一体となった路線の確保が必要</li> </ul>
	乗合タクシー他	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種送迎サービスとの連携を含め、各地域の居住地と各拠点を結ぶ移動を担う</li> </ul>
	航路	

■ 生活交通導入フロー

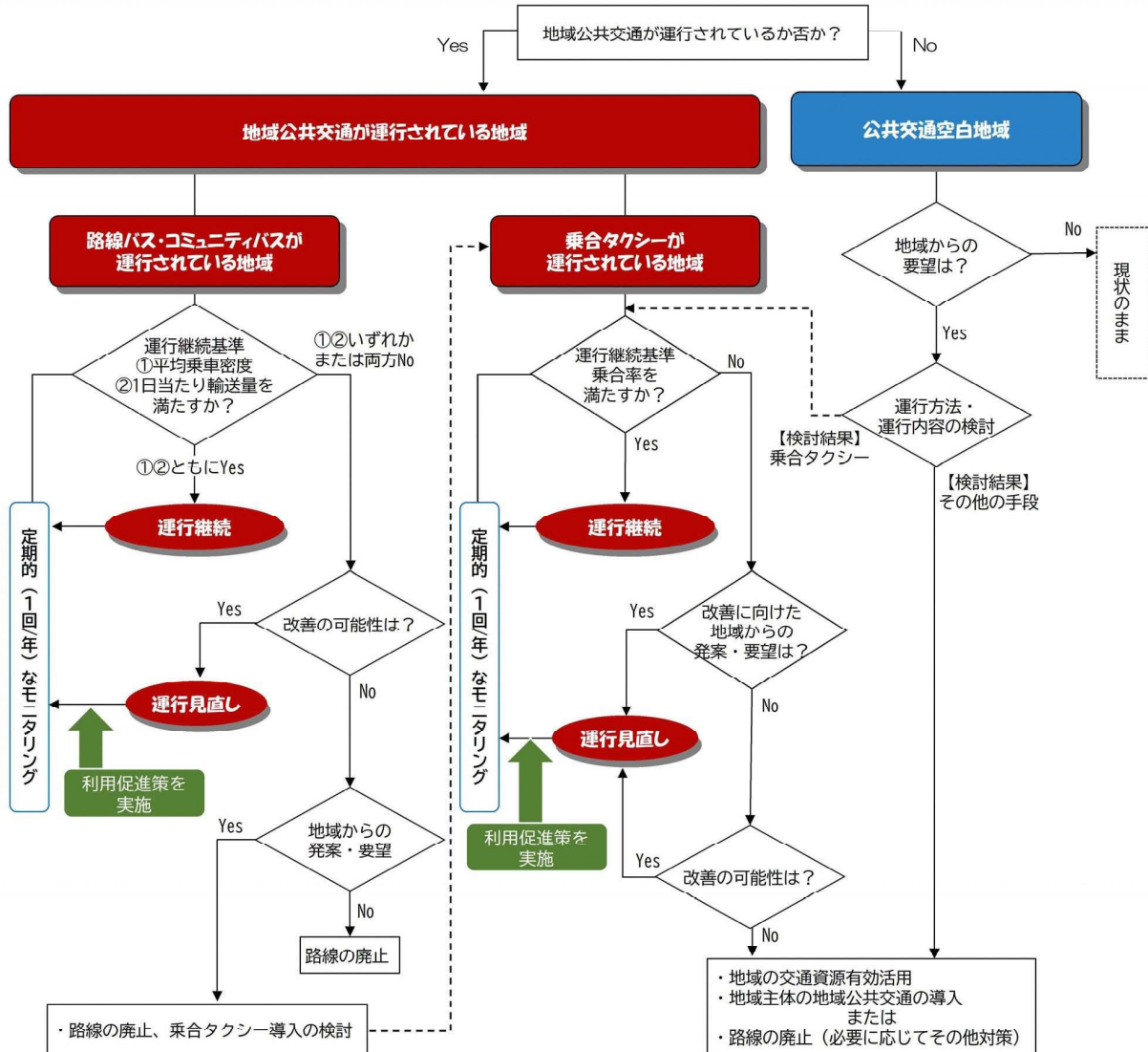


図 生活交通導入フロー

【運行継続基準】  
 路線バス : 平均乗車密度 1.0 人以上かつ 1 日当たりの輸送量 3.0 人以上  
 乗合タクシー : 収支率が 33% 以上





## 2) 20年後の本市の公共交通

### (1) 予測される変化

#### ①自動運転技術

- 自動運転技術の進歩、高齢者や人口減少社会の円滑な移動の確保、物流・移動サービス業界におけるドライバー不足への対応として自動運転の実用化
- ※2025年を目途に高速道路での自家用車の完全自動運転の実現 出典：官民 ITS 構想・ロードマップ 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議
- 車両開発、交通環境情報の取得、車両への配信技術など、実用化に向けた技術が進展
- 法整備の必要性や価値観のずれといった倫理面、社会受容面の課題を把握し、新しい技術が受け入れられる環境を整備
- 自動車専用道路から先行して、実用化が進み、一般道にも普及
- 船舶の電動化の開発・普及、自動運航船が実用化

#### ②移動に関わる生活スタイル

- 自動車所有から利用（シェアリングサービスなど）にシフト
- 交通システムとコネクテッドカーの通信システムが開発、普及
- 安くて便利なモビリティサービスが普及することで移動コストが縮小
- 自動運転車が目的地まで運んでくれるカーシェアリングが普及し、移動困難者数が減少しゼロに
- 医療 MaaS（オンライン診療、巡回診療・検診など）の進展など、あらゆることが自宅や自宅近くで出来るようになり、移動の必要性が低下

#### ③物流

- 空飛ぶクルマの実用化、法整備が進み、離島向けを先駆けに物流向けサービスの実用化
- 自動航行船で離島への日用品を届けるサービスの実用化

#### ④広域交通拠点・ネットワーク

- 新しいターミナルが完成した熊本空港が、世界と地域にひらかれた九州セントラルゲートウェイに
- 八代港国際クルーズ拠点形成を推進し、クルーズ船の寄港が増える
- 熊本天草幹線道路の全線開通
- マリンレジャー拠点づくり「海の駅」の推進

#### ⑤その他

- 再生可能エネルギーの普及  
（温室効果ガス削減目標：2050年にカーボンニュートラル、2030年46%削減目標）
- 本市の人口重心の変化  
（大矢野町、松島町への人口集中が進む）

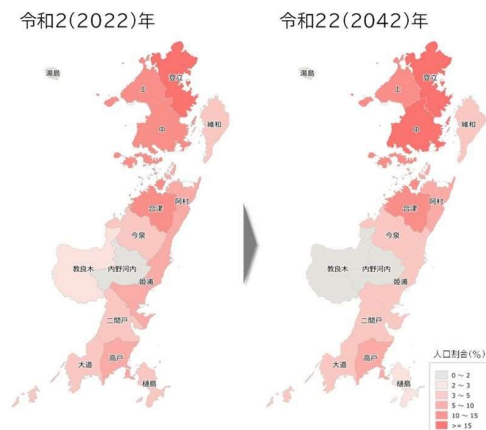
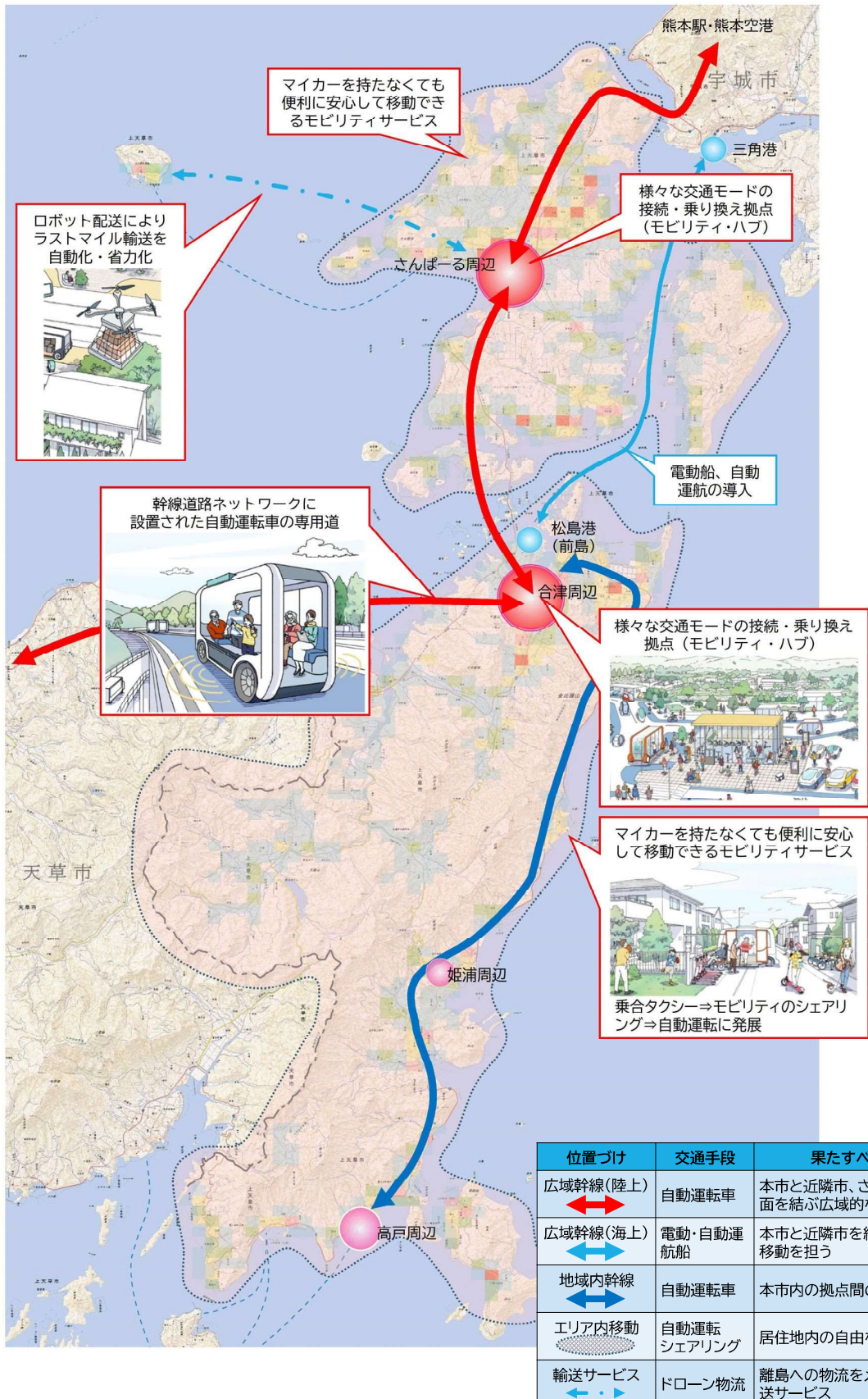


図 本市の人口分布割合の変化

資料：将来人口・世帯予測プログラムより出力（国土技術政策総合研究所）

(2) 予測される未来の姿

将来像：令和 24 (2042) 年時点





## ①将来的に解消が期待される問題

新しいモビリティや技術の進展・導入により、現在の地域公共交通が抱える問題は、解消することが期待されます。

現状（背景）	問題	将来的に想定される問題解消
人口減少・高齢化	乗務員不足・高齢化	自動運転の導入により、人材不足が解消
	税収の減少 受益者負担・財政負担の限界	新たな技術導入とともに進む、収益源創出やサービス運営の在り方の変更
	高齢者の危険運転	自動車の安全機能向上による人為ミスによる事故の回避 自動運転の導入による運転からの解放
燃料費高騰	運行経費の増加 運行経費の変動	人件費の削減 電動化・再生可能エネルギーの普及による安定供給とコスト低下
移動ニーズの多様化	需要の分散	自動運転車が目的地まで運んでくれるカーシェアリングの普及で対応

## ②将来に向けて取り組んでおくべきこと

- 地域の交通課題の継続的な把握
- 交通課題の解決に向けた継続的な検討や、実証実験のための組織体制の充実
- モビリティ関連データの取得（システムの導入、分析）
- MaaSなどの新しい公共交通サービスに関する情報収集
- デジタル化普及への取組（情報収集、理解向上、意識改革）
- 新しいモビリティサービスの社会受容性の向上（社会実験の実施、シンポジウムの開催など）
- 異業種との連携による収益源創出手法や事業モデルの検討
- 再生可能エネルギーの普及
- 集約型都市構造への転換 など