

令和7年度 第2回 熊本県地域公共交通協議会 議事要旨

- 日 時 令和7年10月3日（金）10時～11時30分
- 場 所 ホテル熊本テルサ たい樹
- 出席者 会議資料のとおり
- 議事 （1）次期熊本県地域公共交通計画の骨子案について
- 報告 （1）熊本県内路線バス事業に関するデータ公表について

【議事要旨】

〈議事：次期熊本県地域公共交通計画の骨子案について〉

○事務局

「資料1～5」に基づき、次期熊本県地域公共交通計画の骨子案について説明。

○宮本委員（天草市）

今回、次期地域公共交通計画の骨子案として、「公共交通分担率」と「各市町村が設定する交通空白地の数」という2つのKGIを初めて設定したと思う。現状値を把握していれば知りたい。もし、現時点で把握していなければ、いつ把握するのか教えてほしい。

○事務局

公共交通分担率の現状値は、熊本都市圏を対象として令和5年度に行われたパーソントリップ調査の結果をみると、バス・市電・鉄道の分担率を単純に足し合わせると5.3%となる。

交通空白地の数の現状値は、昨年度末に国交省が全国、全市町村を対象に実施した交通空白リストアップ調査に基づき把握している。この調査結果によると、県内の交通空白地は51地区あり、その対応状況は、対応実施中が21地区、準備中が19地区、検討中が11地区となっている。県としては、準備中・検討中と回答した地区に対し、特に重点的に伴走支援や交通会議への参画を引き続き行っていきたいと考えている。

○宮本委員（天草市）

熊本都市圏における公共交通分担率の現状値を教えて頂いたが、今後は県内全域の数値も算出する想定か。

○事務局

算出方法は、県内全域で地域毎の分担率を算出するのではなく、路線バスの利用実態やコミュニティバスの利用者数は各交通事業者や自治体が把握しているため、都市圏の分担率を全域に拡大するような係数を設定し、毎年モニタリングしていくことを想定している。

○宮本委員（天草市）

マイカーから公共交通へ、移動をシフトさせるような取組みが重要と考えており、具体的な事業イメージを計画の中で示す必要がある。併せて、供給量や利便性向上の評価が重要となってくる。利便性向上となると、これまでは、路線バスを廃止という方向性であったが、ある程度集約し、増便するということもありえるのではと思っている。そういった取組みに対する公的支援があれば、自治体の我々も取り組みやすい。KGI の達成に向け、県からもしっかりと支援を頂きたい。

○事務局

マイカーからの転換を図るためには、皆さんが安心して乗って頂けるだけの公共交通に対する信頼や利便性を引き上げることが必要。そこに対して、行政としてきちんと投資をしていく姿勢を対外的にも周知しながら、最大限努力していく。頂いた意見を踏まえ、引き続き、対策を検討していきたい。

○倉光委員（公益社団法人熊本県観光連盟）

次期地域公共交通計画の骨子案は、冒頭の会長の挨拶にもあったとおり、具体的かつ踏み込んだ内容だという印象。資料 4 の裏面にある計画の基本的な方針において、方針②の投資による供給力の強化を明記して頂きありがたい。各地の観光協会でも二次交通に対する期待が非常に大きく、地方では公共交通機関が無いから観光振興が厳しいという話をされていた。当然、観光地としての魅力がないと観光客は来ない。どちらが先か、というような話ではなく、観光地の魅力づくりと交通機関の充実、そこを両輪で充実させていくことが、観光地の魅力づくりの効果の発現に寄与すると思う。関係者全員で議論をして、必要なサービス水準の達成に向けて、具現化をして頂きたい。

また、以前はバス路線があったが、廃止になったという話もよく聞く。公共交通は試行錯誤していく中で変わっていくこともあるとは思いますが、持続可能性の視点でも施策を進めてほしい。

都市部だけでなく、特に過疎地域では、観光に対する期待が大きい。ぜひ、現実的かつ、地域の皆様が希望を持てるような計画にしてほしい。

○事務局

観光の二次交通整備の観点で話を頂いた。鉄道に関しては JR 豊肥本線の輸送力強化や、鉄道の再構築に関して計画に記載する予定である。鉄道を軸として、そこから先にどうアクセスしていくのかという、二次交通の整備は非常に重要であると考えている。JR 豊肥本線の輸送力強化については、JR と共に今後進めていくことになるが、各駅から観光地までどのように送客を図るのか、海外や県外からの観光客にとってダイヤがスムーズかつシームレスに使えるか、利便性の観点も重要。

次期計画できちんと位置付けをした上で、その取組みを実行していくに当たり、事業者や地域の皆様を含め、一丸となって取り組んでいきたいと考える。また、地方路線の持続可能性について、今あるリソースをフル活用した上で、足りない部分を関係者が一緒に作っていくという視点が必要。より多くの利用をいただけるよう模索しながら、次期計画の策定を進めていきたいと考える。

○小堀委員代理（国土交通省九州運輸局）

交通空白地区の数を0にするという KGI 設定について、大変心強く思っている。

国交省としても昨年夏に「交通空白」解消本部を立ち上げており、令和7年度から令和9年度を集中対策期間として、交通空白地の解消に向け取り組んでいくことを掲げている。

1点確認だが、計画の「目標」と「KPI」、各々に記載されているサービス水準の関係性はどうなっているのか。

○事務局

KPI におけるゾーン別・モード別のサービス水準は、各方面の実態を考慮しながら、路線の特徴を反映し、細かく方面別に設定していくものと考えている。

一方で、計画の目標で示す都市圏幹線、地域幹線、コミュニティのサービス水準は、方面別の下限值に該当するものを設定する想定。

○稲村委員代理（熊本市）

資料4の「公共交通に対する公的資金投入額」の KPI は、5年間の累積と記載されているが、これは熊本県が行う公的資金投入額という意味か、それとも県内の市町村も含む合計の投入額という意味か。また、骨子案を見る限り、公的資金の投入を増やしていく方向の目標を掲げられているという印象を受けるが認識は合っているか。

○事務局

次期計画においては、県内全域でゾーン別・モード別のサービス水準を設定する想定。公共交通に対する公的資金投入額については、そのサービス水準を達成するためには、現状と比較してどれだけ投資をする必要があるのか、公的資金投入の合計額を算出するため、その対象は県及び県内全市町村となる。

2点目の公的資金を増やしていく方向かという点については、次期計画でサービス水準を設定することで、そこを達成するためにはどれだけの財源が必要なのかが明らかになってくると考えている。そこに至るまでに必要な額を現時点で算出し、最終的には5年間の累積で、当該必要額の投入を目指す。

○稲村委員代理（熊本市）

サービス水準がどうなるかで、県内の各市町村に対しても、より投資していく

ことをお願いすることもあり得ると捉えたが、どうか。

○事務局

もちろん、まずは県が投資していくという考えのもと、県も率先して頑張るので、市町村の皆さんにも一緒に取り組んでいただきたいと考えている。

○稲村委員代理（熊本市）

資料4の裏面にある事業のイメージについて、県だけではこの目標を達成できないため自治体や交通事業者の協力が必須となるが、掲げている事業の主体は誰になるのか。また、熊本市でも来年、地域公共交通計画を策定する予定であり、県の交通計画は上位計画に当たると考えているため、記載内容については注視している。記載される施策に対し、各市町村はどれだけ縛られるのか。

○事務局

事業のイメージとして記載しているそれぞれの取組みの実施主体は、現在、イメージとして記載しているため、今後、各市町村や交通事業者と議論し、素案の段階では具体的に誰が主体か明確化していく。また、各市町村の今後の公共交通計画に対し、県の計画による制約を受けるのかという質問について、今回はまず、次期計画の方向性について、各市町村と合意したいという考えである。今後、公共交通の質を高めていく、利用者に使っていただく上で、まずはサービス水準をきちんと議論し、固めた上でできることをとにかくやっていくという方向性である。この方向性を定めた上で、地域毎に議論されると思うので、そこを県がサポートさせて頂くということを考えている。

○稲村委員代理（熊本市）

地域公共交通計画の策定に向け、熊本市でも独自にサービス水準を検討している。県の計画と齟齬が出ない形で、同じ方向を向いた形でやっていきたいと思う。今後も意見交換をさせて頂きたい。

○坂本会長

熊本市は最大の連携プレイヤーだと思っているため、今後も意見を頂きながら、計画や施策の共通化を目指していきたいと考える。まずは、公共交通サービスを使えるものにするためには一定の覚悟が必要なのではないかということで、どう次期計画に落とし込んでいくかというところを考えている。皆様からも様々な立場から、素案作成に向けて意見を頂きたい。

○大井副会長（大分大学経済学部教授）

次期計画の骨子案に関し、事前に拝見して意見をさせていただいたが、かなり反映されていると考えている。その上で、2点申し上げたい。

先ほど熊本市からも発言があったように、中核都市、政令都市と県で、ベクトルが違う方向を向いてしまうパターンがある。次期計画を作成するためには、方

向性を一つにして動いていくことが必要。方向性が違うということがあれば、この場で擦り合わせをしていた方がお互いのために良い。

また、今回記載されているサービス水準は、バス路線を主としたものだが、例えば、バスと鉄道が並走しているところでは、両サービスを併せれば、本数が足りているとか、実はある程度のサービス水準を達成することもある。この計画はバスだけの計画ではなく、鉄道やタクシーも対象となるので、サービス水準を設定する上ではそうした視点もあってよいと考える。

○事務局

県と市町村、特に政令市との方向性がずれないように、今後も引き続き協議をしていきたい。

また、鉄道の輸送力があるということは本県の交通網の強みだと考えている。今回の資料では路線バスの輸送量を中心に記載しているが、計画としては当然、鉄道とバスを総合的に網羅した上でサービス水準を検討していきたい。

○坂本会長

今日の場合だけに限らず、関係者で今後もキャッチボールをしていければ思う。

他に意見がなければ、この方向で素案を作成していくということで、骨子案はご承認ということでよろしいか。

○一同

(異議なし)

<報告事項：熊本県内路線バス事業に関するデータ公表について>

○高田委員（共同経営推進室）

資料に基づき、熊本県内路線バス事業に関するデータ公表について説明。

○大井副会長（大分大学経済学部教授）

在籍運転士の将来予測において、待遇改善策等により人数は予測を上回っているが、路線バスの運転士数は減少している。この増員分は必ずしも路線バス事業に配属されているわけではないのか。

○高田委員（共同経営推進室）

そのとおり。路線数が減っていることから、高速バスや貸切バスの方に運転士を配属させることも多くなっている。

昼の時間帯のみの勤務など、働き方に多様性を持たせた採用を各社で取り組んだ結果、今年は運転士が10人ほど増えている。

(以上)