

熊本県地域公共交通計画（素案）に関する パブリック・コメントの結果について

- 1 意見の募集期間
令和8年1月23日（金）から令和8年2月23日（月）
- 2 意見の提出件数
20件（5名）
- 3 意見の募集結果の公表日
令和8年3月16日（月）
- 4 意見の内容と事務局の考え方
「5 一覧表」に記載のとおり。
※御意見については、趣旨を一部要約して掲載させていただいております。

（対応内訳）

【対応1（補足修正）】 御意見を踏まえ、素案を補足修正又は追加記載したもの	3件
【対応2（既記載）】 既に御意見の趣旨、考え方を盛り込んでいる、又は同内容の記載があるもの	2件
【対応3（説明・理解）】 事務局としての考えを説明し、御理解いただくもの	6件
【対応4（事業参考）】 事業実施の段階で考慮すべき事として今後の参考とするもの	6件
【対応5（その他）】 素案に対するものではないが、御意見として伺ったもの	3件

5 一覧表

No	項目	意見の概要	協議会の回答	対応
「2 計画の基本的な方針と目標」に関するご意見				
1	【素案P8～P16】 2 計画の基本的な方針と目標 2-2 計画の目標	市町村毎のサービス水準と公共交通利用者の目標を定めてほしい。 広域計画ゆえに、運行回数の基準を各路線に当てはめるよりも、 まずは市町村ごとの面的なサービスレベルと公共交通利用者の目標を設定するべきではないか。	【案の該当ページ：P8～P18】 各路線に求められる需要や役割は、地域によって多種多様であると認識しております。 そのため、本計画では大まかな目安となる「運行回数の基準の考え方」をお示ししておりますが、路線別の具体的なサービス水準の目標については、本計画の期間中に、県の支援のもと、各地域において行政、交通事業者等の関係者が協議の上、設定していくこととしております。 また、市町村毎の公共交通利用者数の目標については、すでに市町村の地域公共交通計画等で定められている地域もありますが、県の伴走支援等を通じ、各市町村において実情に応じた具体的な数値を設定するよう、連携して取り組んでまいります。	3 説明・理解
2	【素案P11】 2 計画の基本的な方針と目標 2-2 計画の目標	10年後とは令和16年度ではないか。 10年後という期限は、令和6年度の県市調整会議で示されたものである。	【案の該当ページ：P11、P12】 ご意見にありますとおり令和6年度に開催された「第2回熊本県・熊本市調整会議」において、10年以内に公共交通分担率を2倍にするという目標が打ち出されました。 本計画は、令和8年度を始期とする5年単位で改訂を行っていくこととしておりますが、こうした上位方針を踏まえ、概ね10年後を目安に長期目標の達成を目指すこととしております。	3 説明・理解
3	【素案P12】 2 計画の基本的な方針と目標 2-2 計画の目標	2024年問題もあり、特に深夜の減便が著しく、これを抑制する基準が必要と考えられるため、初便と終便についても基準を決めてほしい。	【案の該当ページ：P13、P14】 各路線に求められる需要や役割は、地域によって多種多様であると認識しております。 そのため、本計画では大まかな目安となる「運行回数の基準の考え方」をお示ししておりますが、初便と終便の基準設定等を踏まえた、路線別の具体的なサービス水準の目標については、本計画の期間中に、県の支援のもと、各地域において行政、交通事業者等の関係者が協議の上、設定していくこととしております。	3 説明・理解
「3 目標を達成するための施策・事業」に関するご意見				
4	【素案P19】 3 目標を達成するための施策・事業	目標を達成するための施策・事業における「方針②：投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上」の項目に「県北地域における並行在来線の利便性向上、接続改善の推進」を追加してほしい。	【案の該当ページ：P21】 交通事業者と連携の上、公共交通の利便性の向上や交通結節機能の強化に取り組んでまいります。 いただいた御意見については、今後の施策を検討する上で参考とさせていただきます。	4 事業参考
5	【素案P20】 3 目標を達成するための施策・事業 3-1 県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求	「既存交通資源のフル活用」の限界値は早々に調査し、生活支援交通に必要なリソースを明確にしてほしい。福祉バス、スクールバス等は、それぞれの目的で必要最小限に運行されているものであり、その数やインセンティブの問題から、生活支援交通として期待できるほど資源が潜在しているとは限らない。 福祉バス、スクールバス、ダウンサイジング等に根拠無く期待し続けるのではなく、必要な資源を確保してほしい。	【案の該当ページ：P22】 素案(P20)に記載のとおり、まず令和8年度から輸送資源の現状調査を実施するとともに、各地域におけるサービス水準の目標の設定を進め、輸送資源の共有化や再配置などを講じてもなお不足するリソースの総量を明らかにする想定です。資源の確保にあたっては、運転士の確保に加え、自動運転技術や新たな移動手段の導入等も含め、取り組んでまいります。	2 既記載
6	【素案P23】 3 目標を達成するための施策・事業 3-1 県内の既存交通資源の総点検と最高効率での活用の追求	川尻から宇土方面を運行する路線バスについて、日中、大型バスの車内がガラ空きの状態が多く見られる。 乗客の少ない路線で大型バスを運行することは燃料や整備費の面で大きな負担になるため、小型バスやワゴン車に転換したほうが長期的には運行コストの削減につながり、税金の有効活用になる。 車両の小型化や需要に応じた運行方式への見直しを検討してほしい。	【案の該当ページ：P25】 素案(P23)に記載のとおり、限られた輸送資源（運転士・車両等）の最高効率での活用に向け、ダウンサイジングや利便性の向上の取組みへの支援を行ってまいります。 具体的には、利用の少ないバス路線について、車両の小型化や運行本数の見直しのほか、タクシーなど他の交通モードへの運行委託等を支援することにより、そこから捻出された輸送資源を利用の多い路線へ振り向けることを後押しし、需要に応じた効率的で利便性の高い運行体制の構築を図ってまいります。	2 既記載

No	項目	意見の概要	協議会の回答	対応
7	【素案P37】 3 目標を達成するための施策・事業 3-2 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上	「運賃施策」「バス路線の新設」については具体的に記してほしい。 幹線等の1.3倍増便だけでは、5年で1.3倍の利用増は不可能である。	【案の該当ページ：P39】 本計画期間中に、市町村及び立地企業等が連携して実施する自家用車から公共交通への転換を図る取組みに対する補助制度の創設を検討しております。 具体的には、利便性の高いバス路線の新設や拡充等の取組みを対象に補助を行うことを想定していることから、同内容を案に追記しました。 また、運賃施策等についても、交通事業者及び市町村と連携の上、進めてまいります。	1 補足修正
8	【素案P38】 3 目標を達成するための施策・事業 3-2 投資による供給力の強化、利便性及び持続可能性の向上	「大型二種免許の取得に要する費用の補助や、採用説明会・求人広告など広報活動、営業所の執務環境改善などに係る経費への支援」といった初期費では人材確保は困難であるため、賃金そのものに金が回るような計画としてほしい。	【案の該当ページ：P40】 公共交通を担う人材の確保や待遇改善に関し、必要な支援を実施してまいります。 いただいた御意見については、今後の施策を検討する上で参考とさせていただきます。	4 事業参考
9	【素案P42】 3 目標を達成するための施策・事業 3-3 方針①及び②の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保	「交通連合」は、事業者間での調整による効率化以上に、サービスレベル向上のための公費投入の受け皿であることを明確にしてほしい。	【案の該当ページ：P44】 交通連合の創設については、本計画期間中に、その役割の整理や制度設計の検討を行い、取組みを推進することとしております。 いただいた御意見については、今後の施策を検討する上で参考とさせていただきます。	4 事業参考
10	【素案P43】 3 目標を達成するための施策・事業 3-3 方針①及び②の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保	都市圏の市町（合志市・菊陽町・大津町）においては、実態と合わない「交通空白の解消」に重点が置かれた交通施策が行われている。交通分担率の改善を目指した「既存公共交通（幹線）の強化」に市町が取り組めるよう、項目設定を望む。 市町村への伴走支援や人材育成の重要性は説かれていますが、助言や研修に留まっており、それをもとに市町村が「実行」に移すための強力な助成制度の担保が不十分と感じる。市町村が独自の地域の実情にあった大胆な施策に取り組めるよう、県の立場だからできる後押しをお願いしたい。	【案の該当ページ：P45】 市町村による地域の実情に応じた交通施策を後押しするため、本計画の期間中に、県の支援のもと、各地域において行政、交通事業者等の関係者が協議の上、路線別のサービス水準の目標を設定することとしております。 そのうえで、目標とする水準まで公共交通の供給力を引き上げる施策の展開や運行形態の見直しなど、具体的取組みについても市町村の伴走支援を行ってまいります。	3 説明・理解
11	【素案P44】 3 目標を達成するための施策・事業 3-3 方針①及び②の実現に向けた公共交通の運営体制等の整備、必要な財源の確保	地方交通維持のための財源として、原付自転車・自動車からもっと税金を取ったり、車検制度を導入しても良いのではないかと。また従来の任意保険を強制保険化するべきではないかと。	【案の該当ページ：P46】 素案(P44)に記載のとおり、公共交通を長期的かつ安定的に運営するために必要な財源確保策について、国内外の事例分析を行い、交通税やカーボンプライシングの導入を含め、広く調査・研究を行ってまいります。 また、公共交通設備についても、適切な管理が行われるよう、交通事業者と連携の上、取り組んでまいります。 いただいた御意見については、今後の施策を検討する上で参考とさせていただきます。	4 事業参考
「4 計画の推進方法と達成状況の評価」に関するご意見				
12	【素案P45、P46】 4 計画の推進方法と達成状況の評価 4-1 計画の達成状況の評価する数値指標（KPI）	5年で利用者数1.15倍では、10年で利用者数2倍に対して不足。増便だけでなく、運賃策、バスレーン等も組み合わせた目標設定が必要。	【案の該当ページ：P11～P18、P47、P48】 本計画では、10年後までに「県内全域における公共交通利用者数を2倍」にすることを目標に設定しております。併せて、今年度、改訂を進めている「熊本都市圏都市交通マスタープラン」においても、都市圏における10年後の「年間の公共交通利用者数：2倍」という目標を設定しており、当該目標を達成するためには、都市圏を運行する幹線バスのサービス水準を現状よりも1.5倍向上させることが必要との考えを示しております。 本計画の期間は5年間となりますので、同期間中にサービス水準を1.3倍以上（令和6年度比）に、その次の5年間（第2次改訂計画の期間）でサービス水準を1.5倍以上（令和6年度比）に向上させる方向で「熊本都市圏都市交通マスタープラン」とも内容の整合を図り、10年後の長期目標の達成を目指します。また、交通事業者及び市町村と連携し、運賃施策やバスレーン等の整備も併せて実施することで、公共交通の利用促進に努めてまいります。	1 補足修正
13	【素案P45、P46】 4 計画の推進方法と達成状況の評価 4-1 計画の達成状況の評価する数値指標（KPI）	都市圏の渋滞解消に向けて、10年後に「公共交通2倍」の目標に対し、路線バスは5年で「1.5割の利用増」の計画となっており、後半の5年間のハードルが非常に高くなっている。渋滞問題や公共交通の縮小の問題は「より悪い方向に進んでいる事柄」であり、可能な限り早い段階での手当が深刻化を防ぎ、将来の負担減少につながる。都市圏の環境悪化、経済損失の改善のためにも、よりスピード感のある目標設定を望む。	【案の該当ページ：P11～P18、P47、P48】 ご要望いただいたとおり、都市圏の渋滞解消に向けた対応は急務であると認識しております。一方で、自家用車から公共交通への転換を促すレベルのサービス水準の達成には、運転士、車両等の輸送資源の確保が不可欠であることから、取組みを段階的かつ着実に進めていくことが必要と考慮しております。 本計画では、10年後までに「県内全域における公共交通利用者数を2倍」にすることを目標に設定しております。併せて、今年度、改訂を進めている「熊本都市圏都市交通マスタープラン」においても、都市圏における10年後の「年間の公共交通利用者数：2倍」という目標を設定しており、当該目標を達成するためには、都市圏を運行する幹線バスのサービス水準を現状よりも1.5倍向上させることが必要との考えを示しております。 本計画の期間は5年間となりますので、同期間中にサービス水準を1.3倍以上（令和6年度比）に、その次の5年間（第2次改訂計画の期間）でサービス水準を1.5倍以上（令和6年度比）に向上させる方向で「熊本都市圏都市交通マスタープラン」とも内容の整合を図り、10年後の長期目標の達成を目指します。また、運賃施策等も併せて実施することで、長期目標の達成に向け取り組んでまいります。	1 補足修正
14	【素案P45～P49】 4 計画の推進方法と達成状況の評価 4-1 計画の達成状況の評価する数値指標（KPI）	地域交通の維持や欠損補助、交通空白地解消については具体的な現状値や目標値が並んでいる一方で、都市圏の課題である渋滞解消、そのための都市圏の輸送力強化に関する具体的な数値目標が極めて乏しいと感じる。JR豊肥本線の輸送力強化については、施設改良や増結の必要性は述べられているが、具体的にどの区間で、いつまでに、どれほどの運行本数増を目指すのかという実行力のあるKPIが示されておらず、豊肥本線とともに都市圏の鉄道網を担う熊本電鉄については、独自の項目設定自体がない。都市圏の渋滞解消に向けた取組みについても、「利便性向上」や「キャンペーン」といった定性的な記述が中心であり、公共交通の分担率を2倍にするための具体的な施策の数値が不足している。例えば、バスについて専用レーンの拡充距離を設けるなど、自家用車に対する公共交通の速度優位性を担保する数値目標を定める。今後の施策策定や予算設定の際の根拠となるべく、『自動車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍』の実現のために必要な指標についてはリストアップを行い、数字として明示しておくことが大切と考える。	【案の該当ページ：P47～P51】 JR九州の路線については、本計画において、「目指すサービスの水準」及び「計画の達成状況の評価する数値指標（KPI）」の設定は行いませんが、引き続き連携して公共交通の供給力及び利便性の向上に取り組むこととしております。併せて、熊本電鉄についても、本計画で設定する「目指すサービス水準」に基づき、当該水準を達成するための具体的な取組みを進めてまいります。 また、バス専用レーンの拡充等の都市圏の渋滞解消に向けた取組みについては、今年度、改訂を進めている「熊本都市圏都市交通マスタープラン」とも内容の整合を図りながら取り組んでまいります。 いただいた御意見については、今後の施策を検討する上で参考とさせていただきます。	4 事業参考
15	【素案P47、P48】 4 計画の推進方法と達成状況の評価 4-1 計画の達成状況の評価する数値指標（KPI）	本計画の基本的な方針に「投資による供給力の強化」が掲げられていますが、5年間の公的資金投入額の約549億円の多くが、運行経費の不足分や車両更新などの、「マイナスの補填」に充てられている。 これは「公共交通を現状で維持するためのコスト」であり、公共交通の利便性を高め、渋滞を解消し、県民のくらしを変化させることにはつながらない。公共交通を道路と同様の「社会インフラ」として捉え直し、安全な運行のための「守りの費用」と、利用者を倍増させるための「攻めの投資」をともに明示し、積極的な予算措置につながる計画となることを望む。	【案の該当ページ：P49、P50】 素案(P47、P48)に記載している「公共交通に対する公的資金投入額：約549億円/5年」は、鉄軌道と路線バスのサービス水準を1.3倍以上（令和6年度比）に引き上げる場合に必要となる投資額の最小値として記載しています。 ご要望いただいたとおり、現状の公共交通の維持にとどまらず、供給力の引き上げや利便性の向上等に対する積極的かつ戦略的な投資を、本計画に基づき行ってまいります。	3 説明・理解

No	項目	意見の概要	協議会の回答	対応
16	【素案P47、P48】 4 計画の推進方法と達成状況の評価 4-1 計画の達成状況を評価する数値指標 (KPI)	賃金アップも含めた公的資金投入額の増額を目標にしてほしい。	【案の該当ページ：P49、P50】 素案(P47、P48)に記載している「公共交通に対する公的資金投入額：約549億円/5年」は、鉄軌道と路線バスのサービス水準を1.3倍以上（令和6年度比）に引き上げる場合に必要となる投資額の最小値として記載しています。サービス水準の引き上げに限らず、本計画期間における状況に応じ、利便性の向上や人材確保等に向けた必要な投資を積極的かつ戦略的に行ってまいります。	3 説明・理解
17	【素案P47、P48】 4 計画の推進方法と達成状況の評価 4-1 計画の達成状況を評価する数値指標 (KPI)	三角線、肥薩線等の赤字路線について、沿線住民や自治体は「公共交通の責任」と繰り返すのではなく、収入面も一緒に考えるべきである。一例として、路線存続を希望する沿線には、一定以上の定期券や鉄道会社の株式の購入、最低でもJQカードへの加入を条件としてはどうか。	【案の該当ページ：P49、P50】 素案(P47、P48)に記載のとおり、全ての人に開かれた、利便性の高い公共交通網を構築していくためには、従来の交通事業者のみに委ねてきたあり方を見直し、目指すサービス水準の実現に向け、沿線住民の方も巻き込みつつ、行政が積極的かつ戦略的に投資を行っていくことが重要と考えております。いただいた御意見については、今後の施策を検討する上で参考とさせていただきます。	4 事業参考
その他のご意見				
18	—	利用者が見やすいように、公共交通機関各社の時刻表の様式を統一できないのか。	現在、バス事業者においてMバス時刻表やバスロケーションシステムといった、県内のバス事業者5社の路線を網羅する、利用しやすいシステム環境の整備を進めております。今後も引き続き、デジタル技術を活用した利便性の向上を目指し、事業者間で連携して取り組んでまいります。	5 その他
19	—	三角線、肥薩線等の日中の利用が少ない路線は、「市町村役場の出張所」、「ATM」、「診療所」、「学童保育所」、「子育て支援センター」、「図書館」、「公民館」、「会議室」、「沿線の民俗資料館」などの機能を設けた車両を連結して運行し、公費支援の名目にできないものか。	地域公共交通が社会において果たす役割や効果を鑑み、地域ごとに最適な運行形態の実現に向け、検討を進めてまいります。	5 その他
20	—	全車をサイクルトレインにしたり、九州・山陽新幹線の廃車車両のグリーン座席を付け替えることで、日中の利用客の底上げを図れないか。クイーンビートルよりは安上がりのはず。	地域公共交通の利便性の向上や、設備の適切な管理・更新など、利用者の増加に資する取組みについて検討を進めてまいります。	5 その他