

令和 7 年度 会派調査研究報告書

(視察先 1 箇所につき 1 枚)

会 派 名	新生会
事 業 名	先進地視察 熊本県 熊本市 路線バスの共同経営について
事 業 区 分	①研究研修 ②調 査

1 上田市での課題と研修・調査の目的

当市においても全国的に課題となっている、公共交通の運転手等の担い手不足、人口減少を背景とした利用者減少などによるこれまでの路線維持の確保が危ぶまれるなど喫緊の課題として上がっている。免許を持たない、又は返納した高齢者含む、学生の移動手段の確保からも効率的な公共交通バス路線の維持、運用が求められるなか、熊本市における民間事業者と行政が一体となった先進的な取り組みを会派で視察に伺った。

2 実施概要

実施日時	視察先	熊本市役所
令和 7 年 7 月 16 日 9 : 30 ~ 11 : 00	担当部局	都市建設局 交通政策部 交通企画課 稲村主幹 公共交通推進課 星田主幹兼主査 虎本技術参事
報告内容・感想（まとめ）・市政に活かせること		
<p>1 市の概要</p> <p>総人口 736,509 人 面積 39,032 km² 世帯数 343,638 世帯 財政力指数 0.69 経常収支比率 93.0%</p> <p>熊本市は、九州の中央、熊本県の西北部、東経 130 度 42 分・北緯 32 度 48 分の位置している。県の県庁所在地かつ人口が県内最多の市である。政令指定都市の一つで西区、北区、中央区、東区、南区の 5 つの行政区が設置されている。</p> <p>県の総面積の 5.3%にあたる約 390 km² の市域に、県内人口の約 43.6%にあたる約 74 万人の市民が住んでおり、政令指定都市において県に占める人口の割合は京都市、仙台市、広島市に次いで 4 番目に高い。</p> <p>2 市の特徴</p> <p>熊本市は、火の国（ひのくに）と昔から呼ばれており、奈良時代に今の熊本市中央区国府に置かれていた。また、世界に誇る地下水都市であり、約 74 万市民の生活水道水をすべて清らかな地下水で 100%賄っている、世界的に見ても珍しい都市です。熊本市の地下水は市販ボトル水に比べ、ミネラル成分がたくさん含まれており、蛇口をひねれば身体に優しい天然のミネラルウォーターを飲むことができる。</p> <p>この「日本一の地下水都市・熊本」のシンボリック存在となっているのが、熊本市中心部から程</p>		

近く、周囲約 6km に渡って広がる江津湖です。また多くの史跡も残っており、この代表ともいえるのが熊本のシンボル・熊本城、年に築城の名手・加藤清正が 1591 年から千葉城、隈本城、のあった茶臼丘陵一帯に城郭を築きはじめ、当時の最先端技術と労力を駆使して 1607 年に創建し、現在の熊本城となった。

3 視察事項について

1) 事業開始の経緯と事業概要

市内バス事業者 1 社の経営難から官民連携による、取り組みの推進が求められていた背景から平成 24 年 3 月に《公共交通ネットワークの将来像》参画と協働で築く、公共交通を基軸とした多角連携したまちづくり、熊本市公共交通連携に関する総合計画を策定した。

平成 31 年 3 月に熊本県内バス事業者 5 社、熊本県、熊本市からなる熊本におけるバス交通のあり方検討会を設置し、県内全域のバス路線を対象に、あるべきバス路線網や利便性向上のためのバスサービス、それを実現するためのバス事業の在り方を検討することとした。バス交通の在り方協議会を設置し、学識者、市議会議員、関係行政機関、バス事業者経営者、公募市民を含む 27 人の委員構成であり方検討会を開催し、その後、更に鉄道事業者、マスコミ関係者を委員に加えた公共交通協議会として、令和 2 年 1 月 27 日に検討成果を公表した、その後、国における法改正を待ち共同経営を目指すことを表明した。

令和 2 年 5 月 27 日に独占禁止法特例法が公布、同年 11 月 27 日施行となり、共同経営に向けた環境が整った。令和 3 年 3 月 27 日には、重複路線の解消を主な目的とした共同経営計画第一版（複数のバス事業者の代表 4 区画の重複路線の解消と効率化で生じた余剰の充当）の認可を国土交通大臣から経て、令和 3 年 4 月 1 日から実施している。その後、第三版までの取り組みを行った。

令和 6 年度から各役割の明確化を図る必要から地域活性化の法定協議会として検討を重ねている。

2) 公共交通基本条例の制定

・目的 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現（公共交通の維持及び充実に関する責務を規定）

・グランドデザイン 3 本の柱を精神に具体的な取り組み、各セクションの役割を明確にするために制定された。

①市民・事業者の責務 公共交通を積極的に利用すること。担い手としての自覚を持つ。

②行政の責務 総合的な施策の立案及び実施を行う。市民意識の啓発の実施。

③公共交通事業者の責務 公共交通の利便性向上に努め、市が実施する施策に協力する。セクションごとに基本理念と方向性を定め、実効性を持たせた。

3) 公共交通再編による効果と行政機関、民間企業含む連携の現状

・全国初の取り組みでバス事業者 5 社が垣根を超えて県を加えて令和 2 年 1 月から

共同経営型への移行を確認し、同年4月より共同経営準備室を設置した。
令和3年4月から共同経営計画に基づきサービスをスタートした。

・利用者ニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線網を目指し、バス路線が担う役割を将来に渡って維持、つなげていくため6つの取り組みを重点に共同経営計画に数値目標を設けて3版に分けて実施した。

- ①重複区間等の最適化 バス同士や鉄道での需給バランスを図る
- ②コミュニティ交通等と連携したネットワーク全体の維持
需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割を分担して対応する
- ③新規路線等の拡充 ニーズに沿った増便を進める。
- ④バスレーンを伴う階層化 バスレーンの導入とともに幹線支線化を進める。
- ⑤利用促進策の拡充 均一運賃制などの検討を進める。
- ⑥経営資源の最適配置 5社の垣根にとらわれず運転手、車両の最適配置を検討する。

令和3年4月1日～令和6年3月31日 複数バス事業者の代表重複区間の解消 (第1版)
目標値、31百万円に対して33百万円の収支改善

令和4年11月1日～令和7年10月31日 県庁方面系統の最適化【主要幹線】 (第2版)
同上目標値に対して24百万円の収支改善

令和5年10月1日～令和8年9月30日 市内中心部エリアの180円均一運賃の導入 (第3版)
運賃収入が5社の路線バスで令和7年現在、目標値110.7%達成

・交通体系の再構築（ベストミックス） 地域特性に合わせて公共交通と自動車の使い分けを推進し、交通渋滞の解消と合わせた利便性、効率性の最適化を目指す。

※熊本市は政令指定都市の中で交通渋滞がワースト1位（世界的に見ても4位）

・バス事業者の採算性の観点と他の事業者との連携 路線ごとに車両の適切なダウンサイジングを行う。タクシー事業者に車両の委託を行うケースもある。

・公共交通空白地を解消するべく、公共交通の結節点でコミュニティバス（乗り合いバス）と連携し、利便性を担保する。

4) 現在の課題と今後の取り組み

(1) 課題

人口減少少子高齢化などを背景に、運転手不足は恒久的課題となり、民間事業者だけでは事業が成り立たないことを考えてどこまで公共交通の維持を行うのか。

また行政はどこまで関与していくのか。

都市構造や人口の変化にも対応できるようモデリング・シミュレーションによるデータ経営が鍵となり、KPI（重要業績評価指標）の綿密な設定が必要となる。

また、行政が担う役割は堅持しつつ、現在参加しているバス事業者側も戦略的な人員確保に取り組んでいくことが求められる。

（2）今後の取り組み

現在、課題を踏まえて新たに、2つの検討会と市議会においても特別委員会の設置をしている。

①「熊本地域公共交通の再構築検討会」

②交通事業者も加わり、「国、県と連携し熊本地域に合った公共交通のあり方検討会」

※共同経営など自助努力による成果も発現しているが、利用者の減少や運転不足に運賃収入等を原資とした独立採算性での従来の枠組みでは公共交通の維持が困難な状況の中、様々な公共交通機関の相互連携、行政の関与の深め方を改めて検討している。

③「地域公共交通における特別委員会」

令和6年3月、熊本市議会においてもこれまでの共同経営での取り組みを踏まえて、今後の諸課題への取り組み、これまでの検証と研究を行うべく地域公共交通の特別委員会を設置した。

4、まとめ市に活かせること

当市においてもこれまで、公共交通の今後の在り方について、活性化協議会等において運転手の確保、キャッシュレス化へむけた議論がされてきました。市民間バス事業者も合同の会社説明会、面接会を実施するなど課題に取り組んできたが、担い手不足、利用者減少を背景としたバス路線及び一定運賃の維持が厳しい状況にあり、冒頭でも示した通り、交通弱者の方々を含む移動手段の確保として、市内エリア全体での最適路線網の構築も求められております。

また、現在で10年を迎える運賃低減バス、自治会単位でも免許返納後のタクシー事業者によるドアトゥドアの輸送やデマンドバスには取り組んでいるが、乗合バスの運用には至っておらず、施策の効果は乏しいのが現状である。

この分野においても公民連携の推進が求められると考える。民間主導だと、どうしても限られた人材や車両などの資源を取り合う構図に陥りがちだが、行政が連携することで、利用者視点で調整を行えるメリットが加わり、重複路線の最適化、この点はデータを元に分析を進めることが重要であることなど人的な配置や車両の最適配置が実現できる点は大変参考になった。

現在、検討を行って協議会を含め、議会としても所管委員会の垣根を超えて、民間だけでのバス事業運営は限界をむかえている切迫した事情を念頭に今後の行政からの関与も踏まえて適切な部会、特別委員会の設置等で議論を深めていくことが重要であると改めて感じた。



* 視察先の写真等がある場合は添付のこと