

令和7年度（2025年度） 第1回基幹公共交通機能強化部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和7年（2025年）9月18日（木）10時00分～11時10分
2. 場 所：くまもと県民交流館パレア10階 会議室7

II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事
 - （1）基幹公共交通軸の強化に向けた施策の検討について
 - （2）託麻（長嶺）方面におけるバスレーン導入について
 - （3）JR 新水前寺駅バス停設置について
 - （4）JR 南熊本駅快速バス実証実験について
 - （5）自動運転実証事業について

（事務局説明）

- ・ 資料1～5を用いて説明

【議事（1） 基幹公共交通軸の強化に向けた施策の検討について】

（委員）

- ・ 基幹公共交通軸である8軸のほか、軸の枝の先にある都市圏としての接続性などについて、カルテにどの程度盛り込む見込みか。

（事務局）

- ・ 例えば、バスシステムの起終点で益城方面では木山から出ているバスもあるため、そういう状況を踏まえたうえでカルテ作りを行っていく。

（委員）

- ・ 自動車1割削減、公共交通分担率2倍、渋滞半減を念頭に検討されていると思うが、輸送力増強という言葉が資料にないことが気にかかった。公共交通分担率2倍ということは公共交通利用者を2倍にしたいということだが、そのためには増便が不可欠。運転手不足など厳しい状況にあるが、まずは現状把握の方法の検討が必要。その現状把握については、今バスの年間利用者が2,500万人であり、利用者を2倍にするためには5,000万人の利用者が必要となるが、以前5,000万人利用していた時期があった。その時にどの程度の輸送力だったのかということ調べれば、大きな参考になると考える。

(事務局)

- ・ 施策の中に輸送力増強が含まれており、そのためには増便が必要であり、運転手が必要になる。例えば接続バスの導入等も含めて今後具体的に検討していきたい。5,000 万人輸送していた時代の背景やリソースも含めて検討していきたい。

(委員)

- ・ 広島電鉄が軌道として JR の中に接続されるなど、他地域の現状把握も重要。広島は道も広く渋滞もなく、都市機能として優れていると感じたが、熊本もできないことはないと思う。施策の検討に向け、どのようなスケジュールでどのように進めていく予定か。

(事務局)

- ・ 広島の例の結節機能強化に限らず、他都市事例を参考にしながら進めていきたい。スケジュールは、今年度は都市交通マスタープラン策定、来年度は地域公共交通計画を策定する予定になっているが、これらの策定を検討するにあたり、具体的な施策の優先順位を明らかにしていく見込みであるため、議論をしながら施策に反映していきたい。

(委員)

- ・ カルテの分析方法を教えてほしい。バスや市電等が中心になることも理解するが、大きな基軸として JR 九州の路線も走っている。そのため JR に関するデータも必要と思うが、JR のデータは機密性が高い面もあるため、JR 九州としてのカルテ分析に向けた立ち位置を教えてほしい。

(事務局)

- ・ カルテ作成に向けた分析について、8 軸それぞれの利用者数や OD と言われる乗ったバス停や降りたバス停などのデータに加え、乗ってほしい人の掘り起こしも必要と考えている。沿線に居住している方の交通分担率がどのようになっているか、どの方向に OD が向かっているのかなど、背景や特性も含めて分析を行ってほしい。そのためにはバス事業者をはじめ JR 九州へデータ提供依頼が必要であるため、カルテ作成に向け相談していきたい。

(部会長)

- ・ 今後計画策定に反映をするにあたり、次の部会までにどの程度とりまとめる予定か。スケジュールを教えてほしい。

(事務局)

- ・ まず早急に現状把握とカルテ作成を急ぎたいと考えている。一方で、都市交通マスター

プランの議論も進んでいるため、都市交通マスタープランに施策を反映できるよう課題分析や施策の滲みだしまでは今年度中に行っていきたい。最終的にとりまとめたものを地域公共交通計画へ反映させていくために、課題分析や施策検討について議論をいただきたい。

【議事（２） 託麻（長嶺）方面におけるバスレーン導入について】

（委員）

- ・ バスレーンについては、熊本は、九州で下から３番目。一番、上位は福岡県だと思いますけども、朝なんかはもうリバーシブル等もやっています。今回は長嶺方面にもバスレーンの導入について検討することだが、長嶺方面以外についても検討してほしい。バスレーンの導入については、時間帯別でも構わない。例えば朝の１時間でも、バスレーンになるであるとか、柔軟性のあるバスレーンというのを、熊本都市圏のなかで今ひとつ踏み込んで考えられないか。ご検討ぜひお願いしたい。

（事務局）

- ・ バスレーン導入については、公共交通の定時性・速達性を図り、利便性を高める上でも必要不可欠。部会においても、令和４年度から具体的な導入区間、路線について検討を重ねており、最終的には、今回の長嶺方面と、益城・空港方面が整備の優先順位が高い方面として残った。また、長嶺方面は、より導入効果が高い方面であるため、まずはこの長嶺方面から取り組んでいく方針としている。
- ・ また、バスレーンの整備においては、用地買収等、インフラ整備を伴うため、非常にお金のかかる事業であることから、しっかりと優先順位を定めながら取り組んでいく。今後、長嶺方面以外のバスレーン導入にもつなげられるように、計画的に進めていければと考えている。

（委員）

- ・ バスレーン導入について検討が進んでいるようで、本当に感謝している。以前、バスレーン導入方面に関して、現在道路整備を行っている子飼方面は非常にバスが多く、バスレーンの必要性が高いのではないかと、という議論をさせていただいた。街路事業を進める中で、子飼方面のバスレーン導入についても再度見直していただきたい。後からバスレーンの追加ができるような対応が可能な形で、再度検討していただければありがたい。

（事務局）

- ・ 現在整備を進めてる街路事業についても、道路空間をどのように調整ができるかという課題はあると思うが、バスレーンについても、必要な空間の使い方と考えているため、その辺りはしっかり道路部局とも検討していきたい。

(委員)

- 令和3年3月に公表をしてから、もう4年程経過しているが、ここまで検討してもらって嬉しい。概略平面設計を進めているということだが、用地買収が必要になる交差部の箇所や概算の用地費を知りたい。また、整備区間を拡げているが、その中でも優先整備区間をどこに設定しようとしているのか。

(事務局)

- まず今回の長嶺方面でのバスレーン導入のきっかけとしては、今の車線幅員が基準より少し潤沢にあり、3.0mあればいいところが、3.2~3.3mあり、その潤沢な幅員を生かして、新たに1車線を生み出すという考え方で取り組んでいる。ただ、交差部には、既に右折レーンが入っている箇所が何箇所もあるため、その潤沢な幅員がない状況。単路部では3.2~3.3mのところ、3.0m又は3.0m弱ぐらいしかないようなところがある。そのため、右折レーンがあるようなところについては、どうしても用地買収等が必要になってくるというのが、検討状況の内容。また、時期についても、現在、線形協議中であるため、次回の部会でご説明させていただきたい。
- 優先整備区間は検討中だが、保田窪北交差点より東側の方面については、バスの旅行速度が歩行者よりも遅いような状態が続いており、市内で一番のバスの旅行速度遅い区間であるため、そういった区間については、早期に整備していく必要があると考えている。
- 用地買収が必要になってくる箇所等については、各交差部の、例えば信号や右折レーンがある箇所については、どうしても各箇所で用地買収等が必要であると考えている。

(委員)

- まさに私がよく通るエリアなので、実情は把握している。なるべく早く、概算等を示していただきたい。
- 右折レーンがないのに、右折ができるところが多すぎる。これは交通管理者としっかり話をしてほしい。少なくとも朝夕の通勤・通学ラッシュのときには、専用レーンがないところは右折できないようにするだけで、渋滞の状況も随分違うと思う。
- この路線は自転車の数が多い。自転車専用レーンは子飼や学園大前あたりしかないの、今回の整備の中で、この自転車専用レーンを検討されているのか。

(事務局)

- 右折レーンがないところでも右折等が生じることによって、渋滞等を引き起こしている件について、例えば国体道路のヤマダ電機の前には、中央分離帯があり、物理的に右折できない箇所等もあるので、今後、交通管理者と協議をしながら検討を進めたい。
- 本路線は、自転車で通学されている方が多いと認識している。今回のバスレーン追加

に合わせて、自転車専用レーンを追加すると、非常に大きな幅員が必要になる。今の考え方では、自歩道という、自転車・歩行者と一緒に通行できる設定の中で、現況の歩道有効幅員をできる限り残す形で進めていきたい。

(委員)

- ・ 特に朝は、通行量も多く危険な箇所がある。自転車利用者の安全確保という視点も、しっかり担保しながら、進めていただきたい。

(委員)

- ・ 今回、検討対象区間に保田窪北交差点～鉄工団地通り交差点までを追加したことで、バスの速達に係る数値的な影響をしっかりとこの段階でお示しいただくことで、予算について市民の皆様の理解が変わるんじゃないかと思う。

(事務局)

- ・ 今回、概算事業費の算出と平面図の線形の検討を行っているところであるが、やはり事業費が大きくなることも想定されることから、市民の方に、バスレーンを導入することで、どれだけの整備効果があるのか、また、バスに利用転換をいただけると自家用車の渋滞がどれだけ減ってくるのか等、しっかりご説明できるような資料を準備していきたい。

(部会長)

- ・ 今回のバスレーン導入の件については、去年、一昨年と比べると、さらにスピード感が出てきたと感じており、安心しているところ。基幹公共交通 8 軸の中で、優先的に長嶺方面と益城・空港方面を優先方面ということで決定したところであるが、今後、他の方面に展開していくためにも、今回のこの産業道路バスレーン導入によって、どれだけ効果が出るかというところが、今後の展開に大きく繋がってくるかと思っている。そういった意味でも、効果発現を最大にするというのが、バスレーンの整備だけでなく、例えば、関連した事業として、C&R や P&R 等も、合わせて計画を立てる必要がある。他の施策も含めて検討されているようであれば、教えていただきたい。まだ検討されていないのであれば、今後検討いただきたい。

(事務局)

- ・ バスレーンを導入したことによる効果を最大化させるというような発想も非常に重要と考えている。バス停近くに C&R ができるような駐輪スペースを確保する等の発想が大事だと認識しており、並行して検討中である。

(部会長)

- ・ ぜひこの区間を成功させて、市域全体にバスレーンが広がる足がかりにしてもらえれ

ば。今後とも事務局の方には頑張ってください。

【議事（3） JR 新水前寺駅バス停設置について】

（委員）

- ・ 暫定形のためだけにバス停を作るのか、又は既存バス停に小型バスを入れるのか。

（事務局）

- ・ 当初計画では大型バス2台分のバスベイを設けることとしていた。ただし、これは用地買収が生じる計画であり、まずは暫定形で計画している。暫定形の特徴は、用地買収を生じないよう既存空間での対応を検討したもの。ただし、既存空間に大型バスを停めることは困難であったことから、小型バスとしている。また、運行については既存の路線バスに組み込むのではなく、当該バス停を始発にしたいと考えている。これにより、多くの方に乗り換えてもらえると考えている。

【議事（4） JR 南熊本駅快速バス実証実験について】

（委員）

- ・ 公表から事業実施まで時間を要している。その理由は。

（事務局）

- ・ 令和7年度当初予算で初めて計上しているが、令和8年の1月から2月と資料に示しているとおり、制度設計に時間を要している状況。理由としては、新水前寺駅から市電に乗り換えている人が、現行で南熊本駅まで乗り越すとその分の料金がかかってしまうことから、どうすれば料金負担をかけずに南熊本駅まで乗ってもらえるかを検討しているため。ただし、来年の1月から2月にかけて確実に実施できるよう取り組んでいく。

（委員）

- ・ 電車通りルートでは200円に対し、南熊本駅ルートは266円必要となり、66円割高になると資料にあるが、この価格設定で実験する予定か。又は、まずは経験してもらうために200円より安くする予定か。

（事務局）

- ・ 価格設定は検討中だが、今回の実験の目的として多く乗ったから成功とは考えていない。ダイヤやルート、料金設定等が利用いただく仕様になっているかを検証したいと考えているため、多くの方に体験してもらうことが必要。そのためには、利用者に負担をかけないような料金設定にしたいと考えている。

（委員）

- ・ 多くの方に利用してもらうためには少なくとも200円より安くする必要があると思

う。また、まずは1か月間の予定とのことだが、データ不足等により期間延長も視野に入れた方がいいと思うがどうか。

(事務局)

- ・ 1か月と設定した理由は昨今の運転手確保が厳しい状況にあるため。今後、1か月間実験を行ったなかでの課題が見えてくると想定されるため、その課題を踏まえながら検討していきたい。

(委員)

- ・ 定期券を持っている人が新水前寺駅から南熊本駅まで乗り越すと、資料の料金より高くかかると思うが。また、どの路線に乗って帰れるかを戸惑う人もいると思うため、帰りはどうする予定か。

(事務局)

- ・ ICカードで乗り越した場合最大差額90円だが、定期券を持っている人が新水前寺駅から南熊本駅まで乗り越すと、200円かかることとなり割高となってしまうため、料金設定についても現在具体的に検討中。また、実証実験の目的は朝ピーク時における新水前寺駅の混雑緩和であるため、帰りについては新水前寺駅に着目すると利用者が分散して大きな混雑は見られないことから、朝ピーク時の上り方面のみを検討している。ただし、帰りの移動手段については情報提供できるよう考えていきたい。

(委員)

- ・ 期間が短いため早めの周知が必要と考えるが、周知時期や周知場所、JR九州としての協力方法など、利用者への情報提供についてどのように考えているか。

(事務局)

- ・ 多くの方に利用してもらうためには周知が不可欠と考えている。そのため早い段階から周知を行っていく必要があるため、年内には周知を行う。また、周知方法についてはあらゆる媒体を活用するとともに、JR九州にも協力してもらいながら周知を図っていくため、その際には相談する。

【議事（5） 自動運転実証事業について】

(委員)

- ・ 今後の検証の上で、利用者アンケートによる、市民目線での課題、改善点、要望は、大切な観点であると考えているが、その点は把握しているか。

(事務局)

- ・ アンケート結果において、乗り心地が良くなかった、自動運転の性質上安全性を感じな

いとの意見があった。自動運転車両は、安全を重視した設計となっているため、危険性を察知した場合、急停車する等の特性から、安全性が足りないとの意見があったものと考えている。その点を踏まえ、今回の新たな南熊本ルートにおいては、車道の幅員、車道と歩行者の分離がしっかり行われているため、乗り心地及び安全性の充実に図りたいと考えている。また、自動運転車両の特性を皆様方に理解していただき、いかに共存していくかという視点でソフト面の対策を行っていきたい。