

熊本都市圏における公共交通の現状と課題

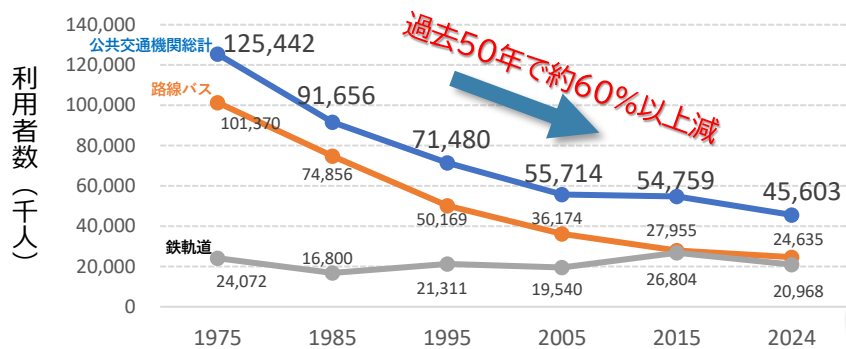
- ✓ 過度な自家用車依存や人口減少に伴い①公共交通利用者は大幅に減少しており、これにより②事業者の収支は慢性的な赤字状態。
- ✓ 路線バス事業においては②行政による補助金(赤字補填)や事業者が他事業で得た利益を内部補填することで運行が継続されてきた。
- ✓ しかしながら、近年の③深刻な運転士不足も相まって、④減便が相次ぐなど運行サービスが加速度的に低下。
- ✓ 行政による補助金(赤字補填)と事業者の経営努力だけでは、路線維持もままならず、運転士の待遇改善も困難な状況。
- ✓ このまま深刻な運転士不足が解消されなければ、路線廃止や減便等のサービス低下が進行し、⑤更なる利用者減が懸念。

- 住民の日常の移動に欠かせない公共交通が無くなってしまおう
- 自家用車利用が増加し、更なる交通渋滞の悪化

移動しにくく、暮らしにくいまち

①公共交通機関の利用者数の推移

✓ 公共交通利用者数は右肩下がり

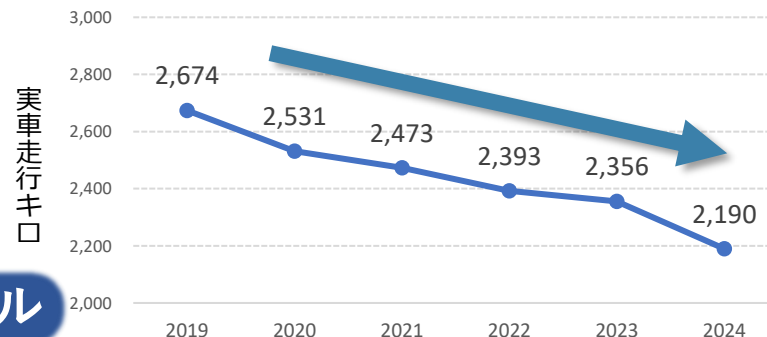


⑤更に利用者減少

負のスパイラル

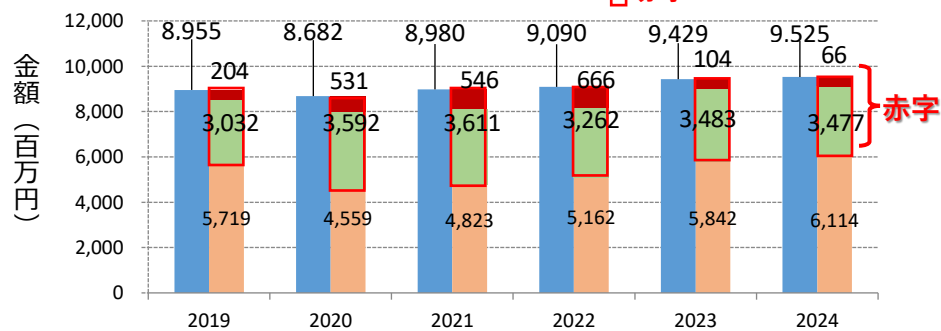
④バス走行キロの推移

✓ 運転士不足等により、バス路線廃止や減便が相次ぐ等運行サービスが加速度的に低下



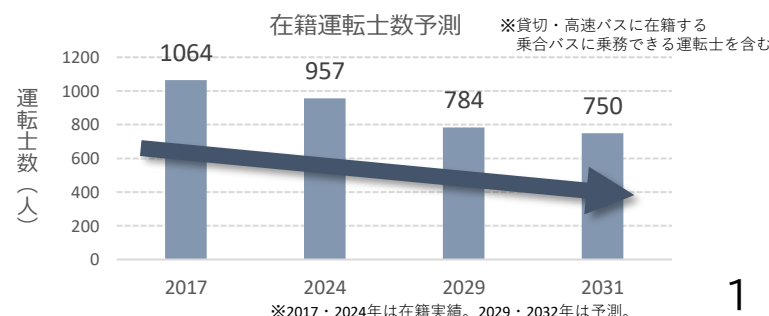
②バス事業収支の推移

✓ バス事業者は慢性的な赤字状態



③バス運転士数の推移

✓ このままでは、運転士は約5年後、約200人減少の恐れ



公共交通において目指すこと

- ✓ **持続可能で質の高い公共交通サービスの提供**
 - ・公共交通における負のスパイラルを正のスパイラルへ転換。
- ✓ 公共交通への**利用転換を促進**することで**渋滞を緩和**
 - ・車1割削減・渋滞半減・公共交通2倍

■あらゆる世代が公共交通により
(現在～将来世代) **移動しやすく暮らしやすいまちへ**

- ✓ 『時間』にゆとりがある暮らし
- ✓ 『移動』自体が楽な暮らし
- ✓ 『免許』がなくても自立できる暮らし
- ✓ 『どこに住んでいても』社会と繋がれる暮らし



■渋滞が緩和することによる好影響

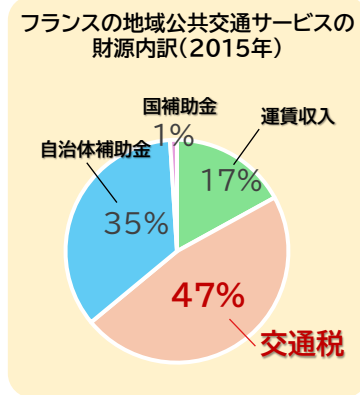
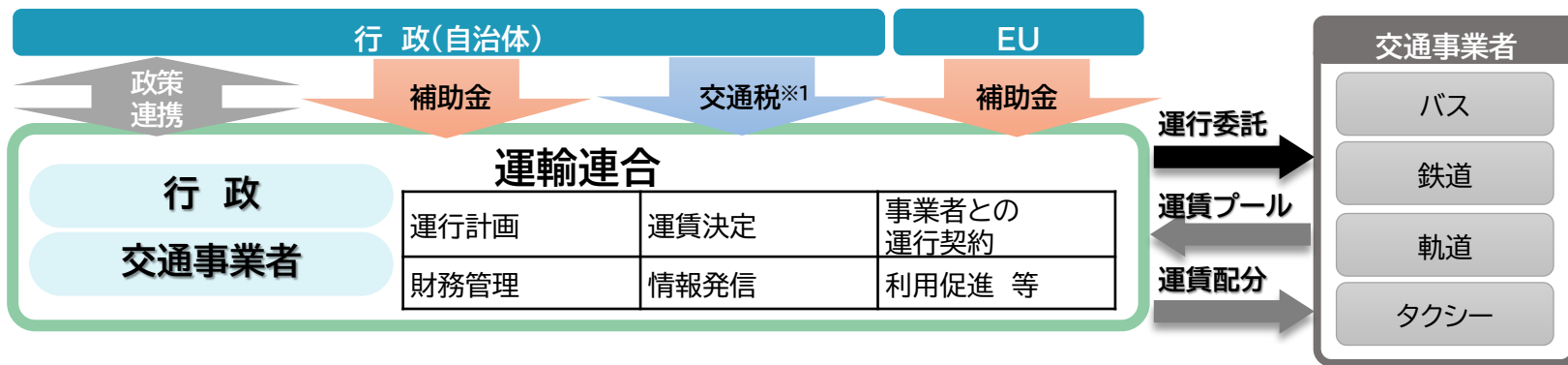
- ✓ 車利用の方も、目的地へ早く到着できる
- ✓ 物流が良くなることで、企業活動が活発になる(経済に好影響)
- ✓ 環境にやさしいまちへ(CO₂削減効果)

新たなマネジメント組織の必要性

- ・公共交通利用者の利便性を最大化(全体最適)するためには、公共交通全体を利用者目線でマネジメントする仕組みが必要。
- ・現状の仕組みでは、各社間の調整可能なものに限られ(個別最適)、利用者の利便性を最大化(全体最適)することは困難。

- ▶ **利用者の視点に立ち、公共交通全体のサービスを最大化**するためには、**行政がより積極的に関与し、統合的な計画策定とマネジメントを一括して担う新たな組織**の構築が必要。
- ▶ 併せて、現在の「赤字補填」の仕組みから脱却し、「公共交通の利便性を高める未来への投資」へと舵を切る必要がある。

新たなマネジメント組織のイメージ (ヨーロッパの例)



R8年度の取組 法的整理、組織形態、コスト試算、新たな組織で取組む施策など、組織設立に向けた具体的な検討を実施。

■利用者の利便性向上に向けて、新たなマネジメント組織が取組むこと（イメージ）

利用者の声	取組みの方向性	具体策イメージ	効果	
<p>同じ時間帯に、複数のバスが到着。次のバスが来るまで待たされる。</p> <p>大きなバスに数人しか乗っていない。無駄。</p> <p>長距離路線は、バス停への停車や信号待ち時間等が累積し大幅な遅れが発生。</p> <p>便数が少ない⇒乗り遅れが命取り(遅刻)⇒自家用車を使うしかない</p> <p>電車からバスに乗り換える際、待ち時間が長い</p> <p>停車バス停が多いので、目的地まで時間がかかる</p>	<p>公共交通ネットワーク全体の再編</p> <p>※限られた資源（運転士、車両、公的資金）を再配置 利用者の利便性を最大化</p>	<p>ダイヤを等間隔に設定</p> <p>乗客数に見合ったサイズに切り替え（大型バス⇒小型車両）</p> <p>長距離路線を分割（幹線＋支線） ※幹線と支線の乗換え時待たないダイヤ設定が前提 ※乗継割引等の料金設定や乗換拠点の整備も重要</p> <p>便数を増加</p> <p>乗継ダイヤを改善 ※JRの到着時刻にあわせたダイヤ設定</p> <p>快速バスの運行</p>	<p>思い立った時バス停へ行けば乗れる。待たずに乗車</p> <p>バス運転士数に余裕が生まれ、その他路線を便数増加、路線維持、新規路線整備</p> <p>停車時間が減少し、目的地に速く到着</p> <p>思い立った時にバス停へ行けば乗れる。増便前よりも、待ち時間が少ない。ストレスなく移動。</p> <p>待ち時間が少ない。ストレスなく移動</p> <p>停車バス停が少なく目的地に速く到着</p>	
<p>利用者が少ない不採算路線は、減便・廃止されて移動手段がない</p>		<p>運行方式の見直し</p>	<p>不採算路線でも運行を保障 ※マネジメント組織が事業者に運行を委託。運行経費を負担。 ※財源は、行政の公的投資と運賃収入 ※運行事業者には赤字が発生しない仕組み</p>	<p>不採算路線でも、地域に必要な移動手段を確保</p>
<p>乗継の度に初乗り料金を支払い。大きな負担感。</p> <p>状況に応じた最適な移動手段を選択不可 ※バスの定期しか持っていない</p>		<p>利用しやすい運賃体系へ見直し</p>	<p>共通運賃の導入 ※ゾーン運賃：制限時間内に、ゾーン内でバスや市電を何度乗り継いでも追加料金なし ※均一運賃：制限時間内なら何度乗り換えても追加料金なし</p> <p>共通定期券の導入（バス、市電等）</p>	<p>わかりやすい料金的な負担感がない乗換えが苦にならない</p> <p>利用者の状況に応じて、自由に移動経路を選択できる</p>
<p>バスが来ても満員で乗れない。車内の混雑がストレス。</p>		<p>輸送力強化</p>	<p>連節バスの導入 ※1人の運転士で、バス2台分の人を輸送、積残しや混雑、運転士不足を同時に解決 ※人件費や燃料費等の効率化にも貢献</p>	<p>来たバスに確実に乗れるゆったりと乗車できる</p>
<p>深刻な運転士不足で、減便・路線廃止が常態化公共交通が利用できず不便</p>	<p>運転士不足への対応</p>	<p>運転士の待遇改善 ※利便性向上により、利用者数を増加させ、収益を改善し、賃金引上げ ※マネジメント組織が賃上げ構造の下地をつくる</p> <p>自動運転バスの導入</p>	<p>運転士の待遇が改善すれば、運転士不足が解消され、質の高い公共交通サービスを受けられる</p> <p>バス運転士数に余裕が生まれ、その他路線の便数増加、路線維持、新規路線整備</p>	
<p>運行情報を、各者ホームページを確認手間がかかる。</p>	<p>情報発信の一元化</p>	<p>運行情報やルート案内などをマネジメント組織が一元的に提供</p>	<p>わかりやすい、調べる負担が軽減</p>	
<p>会社ごとに、サービスの品質が異なる</p>	<p>仕様の統一等</p>	<p>運行仕様策定（安全、待遇、車内快適性等）</p> <p>運転士の採用・研修支援</p> <p>車両・決済機器等の仕様策定・調達窓口</p>	<p>どの会社の乗り物を利用しても、同様の品質のサービスを受けられる</p> <p>どの乗り物を利用しても使い方が同じなので迷わない</p>	

■利用者の利便性向上に向けて、マネジメント組織と連携し『行政』が取り組むこと（イメージ）

利用者の声	取組みの方向性	具体策イメージ	効果
補助金による赤字補填では、路線維持困難 補助金支出効果に疑問	行政支援の あり方見直し	マネジメント組織が提供する質の高い公共交通 サービスを購入し、住民へ提供(公的投資拡充)	質の高い公共交通サービスを利用できる
バスは、 自家用車よりも時間がかかる 時間通りに目的地に着かない 自家用車を使うしかない	定時性・速達性 の向上	バスレーンの整備	自家用車よりも早く目的地に到着 時間通りに目的地に到着
乗換えを待っている時間がストレス 座れない、雨風・日差しがきつい	乗継ぎ利便性 の向上	乗換拠点の整備(待合環境の充実)	乗換えの待ち時間が快適(ストレスフリー)
都市機能や人が多く集まる 拠点の公共交通利便性が低い	行政計画の連携	ネットワーク再編等に、 都市計画等の行政計画を反映	日常生活における移動の質が向上

■利用者の利便性向上に向けて、マネジメント組織と連携し『交通事業者』が取り組むこと（イメージ）

利用者の声	取組みの方向性	具体策イメージ	効果
公的投資も拡充すべきだが、 将来、税収減も見込まれるなか、 企業努力も必要	収益改善	経営の効率化	過度に公金に依存しない経営体制を実現 利用者は、持続的に公共交通サービスが利用可能
「自分の足」が奪われるかもしれない、 将来への切実な不安	運転士不足への対応	運転士の待遇改善 ※基本給のベースアップ、多様な働き方の導入、 休憩施設の充実、福利厚生等の充実等	運転士の待遇が改善すれば、運転士不足が解消され、 質の高い公共交通サービスを受けられる
公共交通を快適に利用したい	利用者満足度の向上	サービス品質向上 ※安全性、運転士待遇、車内快適性等の向上	どの会社の乗り物を利用しても、 同様の品質のサービスを受けられる

新たなマネジメント組織

●具体的な組織検討を行うフェーズへ移り変わるこのタイミングで、組織の名称を決定。

〈正式名称(案)〉

熊本交通機構

〈通称(案)〉

「くまもとモビリティ」

使い方のイメージ: くまモビパス、くまモビアプリなど

●設立に向けた具体的検討を加速させるため、上記の名称を用いて新たに協議会を創設。

現行

熊本地域公共交通の再構築検討会 ※現行検討会は廃止

変更

熊本交通機構設立検討協議会

※オブザーバーとして、学識者参加を検討

①サービス・運行計画部会

【主な役割】

- ・路線の再編 ・運行頻度 ・ダイヤ
- ・乗務員や車両の共同化
- ・運賃制度 ・運行効率化
- ・必要コスト算出 など

②組織・ガバナンス部会

【主な役割】

- ・法令整理 ・組織形態 ・ガバナンス
- ・議決権 ・役割分担 ・財源確保
- ・事業者への配分方式
- ・役割分担 など

①中央ドイツ運輸連合

1. 交通計画・政策の主体(運輸連合)

中央ドイツ運輸連合の圏域人口：約210万人

※ザクセン州、ザクセン=アンハルト州、テューリンゲン州他

出資者	ザクセン州、ザクセン=アンハルト州、テューリンゲン州等の 関係自治体、交通事業者		
主な役割	財務	運賃収入の集約、配分、補助金管理	
	運行計画	ネットワーク全体の路線計画、サービス水準の決定	
	運賃	運賃決定(共通運賃制度を策定・管理)	
	情報	共通時刻表、リアルタイム運行情報、アプリ・WEBサイト運営	
	契約	交通事業者との 運行契約	
その他	広報キャンペーン、利用促進、観光客向け情報		
財源	運賃収入	全事業者分を運輸連合が一括管理し、事業者に再配分	運行コストに占める割合： 32%
	連邦・州・自治体補助金	赤字補填や設備投資等への財源	運行コストに占める割合： 68%

2. 運行主体

運輸連合が**交通事業者**へ運行委託

交通手段	都市近郊鉄道	ゾーン運賃	11路線
	トラム		28路線
	バス		423路線
	地域鉄道		35路線

3. 運賃体系・配分基準

支払い方法	<ul style="list-style-type: none"> ・券売機 ・サービスセンター ・モバイルチケット(専用スマホアプリ) ・車内購入
運賃体系	<p>ゾーン運賃制</p> <p>※サービスエリア全体(約11,300 km²)をゾーン(運賃区域)に区分</p> <p>※乗車時に「通過ゾーン数」に応じて料金が決まる</p> <p>※事業者・交通モードに関係なく、ゾーンに基づいた料金を適用</p> <p>※ゾーン区分は概ね自治体単位</p> <p>〈具体的な仕組み〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1ゾーン内の移動 → 最低料金(市内移動など) ・2~6ゾーン → 通過ゾーン数によって料金が增加 ・7ゾーン以上 → 7ゾーンの場合の運賃が上限であり、追加なし
運賃配分基準	・輸送コストに応じて配分(従来は収入に応じて配分)

4. チケットの種類

チケット種別		内容
普通乗車券	片道券	1回限り、ゾーン数に応じた料金
	4回券	4枚綴り割引
	1日券	1日乗り放題
特別乗車券	定期券(週、月)	定期券。ゾーン指定
	追加券	既存定期券に追加してゾーン拡大
	学生券	大学・専門学校生向け
	全国共通チケット	一か月間全国共通で利用可能

② ブレーメン運輸連合

1. 交通計画・政策の主体(運輸連合)

ブレーメン運輸連合の圏域人口：約200万人

※ブレーメン州およびニーダーザクセン州の一部(約20の自治体)

出資者	ブレーメン州およびニーダーザクセン州の 関係自治体、交通事業者		
主な役割	財務	運賃収入の集約、配分、補助金管理	
	運行計画	ネットワーク全体の路線計画、サービス水準の決定	
	運賃	運賃決定(共通運賃制度を策定・管理)	
	情報	共通時刻表、リアルタイム運行情報、アプリ・WEBサイト運営	
	契約	— ※自治体から直接交通事業者へ委託	
その他	広報キャンペーン、利用促進、観光客向け情報		
財源	運賃収入	全事業者分を運輸連合が一括管理し、事業者に再配分	調査中
	連邦・州・自治体補助金	赤字補填や設備投資等への財源	調査中

2. 運行主体

自治体が**交通事業者**へ運行委託

交通手段	トラム	ゾーン運賃	12路線
	バス		都市バス、地域バスを合わせて400～500路線
	デマンド交通		15サービス
	地域鉄道		15路線

3. 運賃体系・配分基準

支払い方法	<ul style="list-style-type: none"> ・券売機、窓口での購入 ・モバイルチケット(スマホアプリ) ・定期券、サブスクリプション契約 ・Suicaのような「非接触ICカード」(地域カード) ・車内購入(バス・一部トラム)
運賃体系	<p>ゾーン運賃制</p> <p>※サービスエリア全体(約9,400 km²)をゾーン(運賃区域)に区分</p> <p>※乗車時に「通過ゾーン数」に応じて料金が決まる</p> <p>※事業者・交通モードに関係なく、ゾーンに基づいた料金を適用</p> <p>※ゾーン区分は概ね自治体単位</p> <p>〈具体的な仕組み〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1ゾーン内の移動 → 最低料金(市内移動など) ・2～4ゾーン → 通過ゾーン数によって料金が增加 ・5ゾーン以上 → 5ゾーンの場合の運賃が上限であり、追加なし
運賃配分基準	<ul style="list-style-type: none"> ・運行実績(走行距離・本数) ・乗車人員 ・サービス提供エリア ・契約種別(委託・自営)

4. チケットの種類

チケット種別		内容
普通乗車券	片道券	1回限り、ゾーン数に応じた料金
	4回券	4枚綴り割引
	1日券	1日乗り放題
特別乗車券	月定期	定期券。ゾーン指定
	追加券	既存定期券に追加してゾーン拡大
	学生券	大学・専門学校生向け
	企業契約	企業と運輸連合が契約する定期券

③ ストラスブール運輸連合

1. 交通計画・政策の主体(運輸連合)

ストラスブール都市圏：約51万人

出資者	32の自治体から成る 広域自治体 の交通統括機関	
主な役割	財務	交通税徴収、補助金配分、予算策定
	運行計画	都市交通計画策定
	運賃	運賃決定(共通運賃制度を策定・管理)
	情報	なし(共通時刻表、リアルタイム運行情報、アプリ・WEBサイト運営はCTSが担当)
	契約	運行委託先との委託契約・運行監督
財源	その他	インフラ整備 ※トラム・バス・自転車インフラ、都市再開発との一体計画 広報キャンペーン、利用促進、観光客向け情報
	運賃収入	全事業者分を運輸連合が一括管理し、事業者者に再配分 運行コストに占める割合： 25%
	連邦・州・自治体補助金	ストラスブール都市圏からの補助金(交通税を含む) 運行コストに占める割合： 75%

2. 運行主体

広域自治体の交通統括機関が**ストラスブール交通会社**に運行委託

交通手段	トラム	均一運賃	6路線
	バス		30路線以上 ・住宅地やトラムが運行していないエリア
	デマンド交通		予約制のオンデマンド型のミニバス

3. 運賃体系・配分基準

支払い方法	<ul style="list-style-type: none"> 紙チケット ICカード スマホ決済 タッチ決済(自動上限料金)
運賃体系	<ul style="list-style-type: none"> 均一運賃制 都市圏一律料金(時間制) ※チケットの有効時間内であれば、何度でも乗り継ぎ可能 P+R駐車場料金にトラム・バスの乗車料金含む
運賃配分基準	<ul style="list-style-type: none"> 運行主体がCTS社であるため配分はなし。 なお、CTSへの支払いについては、ユーロメトロポールとCTSとの運行契約に基づく。

4. チケットの種類

チケット種別		内容
普通乗車券	1回券	トラム・バス共通、乗継自由
	10回券	1回券をまとめ買い、割引価格
	1日券	トラム・バス乗り放題
特別乗車券	グループ	2~3人で利用可能、1枚でOK
	定期券(1か月)	都市圏内で乗り放題
	年間定期券	1か月分より割安
	学生・シニア割引	年齢・属性に応じた割引制度