

## 令和7年度（2025年度） 第2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8年（2026年）3月16日（月）14時00分～15時15分
2. 場 所：熊本市国際交流会館4階 第3会議室

### II 主な内容

1. 開会
2. 部会長挨拶
3. 議事

#### （1）公共交通のサービス水準について

##### （事務局）

- ・ 資料1を用いて説明

##### （部会長）

- ・ ただいまの説明に対してご意見・ご質問はないか。
- ・ これからサービス水準に向けてこれがベースになると思うので、しっかり議論できればと考えている。
- ・ 将来の運行計画の具体化に向けては、実際のニーズだけでなく基幹交通軸の存在価値が大事になる。お客さんが要るかどうかにかかわらず、基幹交通軸としてここはキープしていくという管理水準の設定などはどのように考えているか。

##### （事務局）

- ・ 現在、交通事業者を含めて、運輸連合という形で様々議論をしているところ。そのような議論の中で軸というものをしっかりと定めていきたい。
- ・ 幹線は特に機能強化をしていく軸、支線については、例えば大型バスから小型ハイエースなどに転換するようなダウンサイジングをして、運転手を確保しながら、軸をしっかりと確保するよう今後議論を深めていきたいと思っている。
- ・ また、幹線では軸をしっかりと見極めてサービスを向上させる一方で、支線では、一定のサービスが確保できるように、例えばタクシーなどのモードと連携しながら、全体として、交通サービスを維持できるような取り組みを進めていきたいと考えている。

##### （部会長）

- ・ サービス水準のランクが細かすぎて、いい意味でも悪い意味でもやりづらいと感じる。ここまで決定されていると、サービスの保障が約束できる一方で、逆に柔軟な運営がで

きないのではないかと思うが、このあたりをどう考えられているか。

(事務局)

- この表は現況の各軸・系統ごとにランクを分けて抽出したものだが、あくまでも1つの目安だと思っている。
- この目安をもとに今後、需要や他の交通モードの現況を確認して、現状維持をしていくのか、プラスでランクを上げるのか、そのあたりを系統ごとに判断していきたいと思っている。
- ランクを細かく挙げていますが、これを1つの目安として、まずは現況がどれになるのかを当てはめて、現状に応じてそれをどうしていくのか、目安となるような使い方ができればと思う。

(部会長)

- 他にご意見・質問はないか。
- なければ次の議題に移る。

(2) 長嶺方面におけるバス走行環境の改善について

(事務局)

- 資料2を用いて説明

(委員)

- バスレーンの導入もこれまで議論してきたが、昨今の様々な価格の高騰等により、ますます実現のハードルが高くなっているように思うが、やらなければならないことであり、今の進捗状況を改めてお尋ねしたい。

(事務局)

- 昨年9月の部会においても検討区間を見直すというお話をさせていただき、その中で、検討区域や、例えば用地買収がどれぐらい必要かといったような概略の検討はしてきたところ。
- そのような中、安全性を確保するためには相当な確認が要るだろうというところで、まだ詳細の検討ではないが、概略の検討を進めており事業費も上がっていくと想定している。
- かなり大きな商業施設が進出するというような報道も出ているため、そのような動きも含めて手戻りがないようにさらに検討を進めていきたいと考えている。
- 現在は検討中というところではあるが、引き続きハード面の検討はしつつ、まずソフト面についても社会実験など併せたところで、バスの利便性向上に努めていきたいと考えている。

(委員)

- スピード感を上げていかないと検討ばかりでは進まない。商業施設なども動き出すならば、工事車両などで渋滞が増加するという考えられる。短期で難しいのであれば、ある程度中長期で考えるというような判断をした上で、では短期で何をするかということを考えていかなければならない。
- これまでも申し上げてきたが、資料1にあるバスのサービス水準の表を見ても、嘉島と変わらないくらい長嶺は本数が多い。国体道路も空港と一部つなぐような意味もあるだろう。そういう意味でいうと、特に東バイパスの保田窪北の交差点、そこから街方面に行って渡鹿の陸橋がある交差点、そして陸橋をおりてきたところの陸橋の前後。渡鹿刑務所の方に迂回をしてはいけないのか、Uターン禁止なのか、それとも側道の方にも入ってはいけないのか、非常に曖昧。陸橋をおりてきたところで片側も止まってしまって渋滞の大きな原因になっている。逆に街中の方から、国体道路の方、東バイパスの方に行ったときに、陸橋をおりたところの先の交差点も、車が1台あることで1車線になってしまい、渋滞の原因になっている。
- やはり右折専用レーンがないところからの右折は難しいということ。道路管理者や県警等でしっかり話をして早めに対策しないといけない。その先の警察学校の手前のところなども、右折専用レーンがなくて止まったりするが、そのような幹線のところを見直すだけでも随分効果が違ってくると思う。
- バスレーンが短期で実現できないのであれば、ぜひそのあたりを取りかかっていたらいいと思うが、この辺について何か動きがあれば教えていただきたい。

(事務局)

- 陸橋前後での右折によって車が滞留するとか、それ以外にも、朝の時間帯だと産業道路の特に中心部方面において右折車両が1台あると、かなり車両が連なるという状況がある。
- 現在、どこの場所で、どのような要因で車両が滞留しているのかという分析も様々なデータを用いながらやっているところ。バスの利用状況についても今確認をしているところであり、具体的には、どこでバスに乗って、どこで満車になる状況が多く発生して、どこから降車する人が増えるのか、そのような道路の状況とバスの状況を分析して今詳細に検討し始めているところ。
- そのような中で、課題をピックアップしながら、可能な限りできるところから対策をやっていきたいと思っている。

(委員)

- すべてを同じタイミングで前に進めようとするのはなかなか難しいと思う。できることから手をつけていただき、降車や満車などの利用者の動きのデータなどはしっかり取っていただけたほうがいいと思う。
- 早めにやったほうがいいことはしっかり進めていただき、スピード感を少し高めていた

だくことを願います。

(委員)

- ・ 前回の部会の説明では、九品寺交差点から鉄工団地通り交差点までの間にバスレーンを設置する計画ということで、住民の方やバス利用者の方からも非常に喜びの声が上がったところだった。
- ・ その中で事業費の増大や、周辺環境の変化の部分もしっかり検討しながら、社会実験を行っていくということでお示しがあった。
- ・ この社会実験のスケジュール感などをもう少し詳しく教えていただきたい。

(事務局)

- ・ 先ほどご指摘いただいた通り「短期」「中期」「長期」というところをしっかりと色分けをしながら進めるということにおいては、社会実験は短期の部分になるかと思う。
- ・ 今回はバスをきちんと移動手段として認知してもらって使ってもらえるような環境を整えないと公共交通を選んでもらえないだろうと思う。
- ・ ただやはり一番便利である自家用車を皆選んでしまう。公共交通をいかにご案内するか、提供するかという部分で、やはり定時性や速達性など、時間が読める、時間通りに着くということを実感していただくための環境を、バスを使った実験で作ってみたいというのが今回の実証実験のメインになってくると思っている。
- ・ 渋滞対策と絡めるなら、時間設定をどこのピーク時間に充てるのか、ちょっと時間を外すのかとかいうような時間設定や、料金体系についても少し工夫がいるのではないかと思っている。
- ・ 一番大事なのは、バスに乗りたくても乗れずに自家用車を使っている方々に公共交通へ転換していただくこと。そのための動機付けとして、出発地点と到着地点をどこにするかなどの快速性も、転換していただくための1つの動機付けであると思っており、そのようなルートを選択をしっかりと考える必要があると思っている。
- ・ 実証実験の沿線バス停には屋根がないなど、待合環境の関係もある。公共交通を選んでもらいやすいよう、実証実験の時期や時間体についてもしっかりと検討したい。

(委員)

- ・ 長嶺方面については、市内でも特に交通渋滞が発生しているところ。
- ・ バスの定時性の確保はもちろん必要だが、それ以外にも、地域全体の交通環境の改善という大きな観点から、実効性のある対策に繋がるように着実に取り組んでいただきたいと思う。

(部会長)

- ・ この話については、令和5年度に優先順位を決める際に最も効果が高いだろうとのことで長嶺方面を選択した。やがて丸3年になるが、具体的に何が進んだか、というところ

では、令和8年の社会実験が始まるということと、ハード面をしっかりとやっていくという点だけである。

- ・ 長嶺方面が費用面からも一番効果があるということで長嶺方面を選択した。逆に、効果がある長嶺方面でできないのであれば、他にできるところはないのであるから、ここに対してどういうふうにアプローチしていくのが重要。
- ・ 資料には令和8年度の検討結果等を踏まえて次年度以降の施策に展開とあるが、ソフト面の話なのかハード面の話なのか。また、検討の進め方としてステップ1、ステップ2とあるが、どれぐらいの期間で各ステップを考えているのか。この辺も含めてハード面とソフト面を合わせた形での見通しをお話しいただきたい。

(事務局)

- ・ まずソフト面についてであるが、これは短期的なところがメインになるので、次年度に実験を行いつつ検証をやっていく。
- ・ ハード面についても具体的なものは現時点ではお示しできないが、申し上げた通り引き続き検討を進めていこうと考えており、今後お示しできるようにしていきたいと考えている。

(部会長)

- ・ この3年の間にもバスのサービスとしてかなり低下している。熊本都市圏全体ではなく、「基幹交通軸」として設定しているところですが、ダイヤ改正のたびにサービスが低下している。待ったなしである。
- ・ 公共交通だけではハード面に手をつけることができないということであれば、渋滞対策の方からでもアプローチできるのではないかと思うが。
- ・ 渋滞解消をやるのであればやってもらいたい。もちろん渋滞解消のための対策をやっていないということではないが、先ほど委員からもスピード感を持ってという話があった。今やらないといけない、ということ逃していくと、だんだんできなくなると同時にやりたいことすら何かわからなくなってくるような時代になってきている。
- ・ バス事業者も含めて、来年、再来年の事業計画はなかなか立てられない。運転士不足などもあるため、しっかり時間を意識して、きちんと事業者にもそれに対応できるような形で準備してもらうことも必要になってくる。ある程度見通しを立てていただけると各方面の動きが進むのではないかと思ったところ。
- ・ ハード面も絡んでくるため、ここだけでは議論できない部分ではあると思うが、是非ともよろしくお願ひしたい。
- ・ 今回沿線の開発の話があったが、これは大店法の絡みもあるだろうから道路整備とあわせて検討されると思うが、そのあたりとの連携はどうなっているか。

(事務局)

- ・ 開発については法的な手続き等も進められていくので、道路部局だけではなく、きちん

と我々も入っていきながら、その辺りの調整をしていきたいと思っている。

(委員)

- ・ 九品寺交差点の歩道橋だが、この歩道橋があることで、左折の車や反対車線の車によって渋滞の原因になっている。歩道橋自体もかなり老朽化しており、再開発等々考えても、景観的にもあまりよくないと思う。所管じゃないと思うが、歩道橋の改善などの情報は共有されているか。

(事務局)

- ・ 九品寺の交差点については、我々も情報をいただきながら話をしている。一定程度の進捗、協議の内容というのは掴んでいるところ。
- ・ 歩道橋の老朽化もそうだが、やはり左折のときに横断歩道があると渋滞の原因になるということは我々も認識しているため、再開発の部分も含めて、どのような交差点の形状になるのかというところは我々交通サイドの視点からもしっかりと議論をしていければと思っている。

(委員)

- ・ ぜひこの機会に改善をしていただきたい。
- ・ 大都市圏に行くと、歩道橋とエレベーターはセットになっていて高齢の方でも使いやすいようにしてある。歩道橋を使い続けるのであれば、横断歩道は基本的に使わないような方向で考えていく必要があると思う。

### (3) 南熊本快速バス実証実験について

(事務局)

- ・ 資料3を用いて説明

(委員)

- ・ 非常に興味を持っていた事業であるが、利用状況は当初の予想より多かったのか、それとも少なかったのか。

(事務局)

- ・ JRの新水前寺駅から市電に乗り換えられる方をメインターゲットと考えており、その対象の方が180名程度。その内の3割程度の方がご利用になると想定していたところ。概ね見込んでいたところとほぼ変わらないぐらいの方々にご利用いただいていたのではないかと考えている。

(委員)

- ・ 新水前寺駅から桜町周辺まで行かれる方の何割が南熊本快速バスに乗って、JR新水前

寺駅の人が何割減った、というデータはあるのか。

(事務局)

- 市電に乗り換えていた方々の何割ぐらいが今回利用されたかという正確な数字はないが、南熊本快速バスの決済手段として1割程度の方が市電の定期券を利用されていたため、この方々が普段市電に乗り換えている方だろうと思う。
- 新水前寺駅の混雑解消というものに南熊本快速バスがどのように影響したかというところであるが、直接的な因果関係というところまではなかなか確認ができないところ。そもそも市電は3両編成車両などを積極的に導入して、混雑解消にも努めていらっしゃるのので、この南熊本快速バスへの乗り換えだけでどのくらい減ったか、というのはなかなか把握が難しいところがある。
- 実験前と実験中の定例カメラ映像を比較する限りでは、多少なりとも混雑の解消というところには繋がっていると見受けられる。

(委員)

- 皆さんに周知徹底する時間が少なかったと感じる。例えば実証実験の期間が短い。もうちょっと長い期間実施すべきだったのではないかと。今後このような実証実験について、より進んだ取り組みを考えられているのかどうかを確認したい。

(事務局)

- 時期や内容などの具体的などころまでは検討が及んでいないところ。南熊本駅前のロータリーや市中心部への近さなど、南熊本駅のポテンシャルに注目したのがこの実験を始めたきっかけでもある。南熊本駅から桜町バスターミナルまでの道路も非常に幅員も広く、アクセス性もいいたろうということで、南熊本駅周辺をどうにか盛り上げていきたいと思っているところ。
- 市中心部までの動線を確認するということであれば、南熊本のあり方を考えるにあたって、今後もこのような実証実験をやっていく必要があると認識している。

(委員)

- このアンケート調査結果を見ると、メリットしかなかったなど、快速バスを利用してよかったという意見が多いように見受けられる。
- もちろんご指摘もあるが、そういう意味でいうと非常にポテンシャルがある、いろいろな可能性がある事業である。
- 交通渋滞緩和だけではなく、南熊本の将来展望のあり方と、南熊本駅周辺の将来のあり方というものにも関わってこようかと思うので、ぜひそのあたりは前向きに考えていただきたいと思うところ。
- 資料にも記載があるが、菊陽方面から利用した方が30%近くいたというのも非常に可能性を感じる。JR豊肥線のあり方も強化されるので、そういう意味でもぜひ前向きに

考えていただきたい。

- ・ 非利用者の声というのはインターネットで拾ったとあったが、パブリックコメントなどでもここまで意見は集まらない。どのような手法で集めたのか。

(事務局)

- ・ 非利用者のご意見については、市公式ホームページ上での周知と公式Xを使って集めたところ。

(委員)

- ・ 結構関心を持っていただいていると感じる。声がよく集まっていると思う。
- ・ 市政の取組について積極的に声を拾うということは、これから大事だと思う。アンケート収集の手法については、他の部署などにもぜひ共有していただきたい。
- ・ とにかく、通勤・通学ルートなどをカバーすることが必要。熊大附属病院などの病院施設と連携するということも十分考えられると思うので、ぜひその辺も検討いただきたいと思う。

(部会長)

- ・ 南熊本周辺が居住エリアという方が44%ということは、普段路線バスを使っていた人が南熊本快速バスを使ったということで、豊肥線からの乗り換えの方ではないということか。

(事務局)

- ・ そのように認識している。

(部会長)

- ・ これまでいろいろな実証実験をされてきたが、実証実験が終わってしまうと、これで終わりみたいになってしまう。先ほどの産業道路の話もあったが、実証実験をやって終わったらしばらく時間があく。本格運行とまでは言わないが、継続する可能性があるかどうかを見るのであれば、可能性があれば継続するというふうにしないと何も残らない。令和8年度に南熊本駅周辺の将来のあり方を検討するとあるが、この動きがいつになるのか。もう少し連続性を意識して実証実験をされるといいのではないかと思う。
- ・ 今回の実証実験は別便で10本バスを出しているが、既存ストックの有効活用ということも踏まえて本格運行を検討されるといいのではないか。今回は市電の定期券で快速バスに乗れたが、普通のバスも乗れるのであれば大学病院の方にも行けるため、既存ストックの有効活用ということを併せてやっていかないといけない。
- ・ 運賃施策やソフト面でどのように調整ができるかを検討いただけると、もっと様々なやり方が出てくるのではないかと思う。行動変容につなげていくような実証実験にしたいので、そのあたりも産業道路で実施する際には検討いただければと思う。

#### (4) 自動運転実証事業結果について

##### (事務局)

- ・ 資料4を用いて説明

##### (委員)

- ・ 自動運転の初日の1便に乗車した。トラブルで自動運転が発動しなかった時だったので、残念ながら自動運転そのものの体験はできなかったが、関心のある市民の方々が早めの時間から集まって写真を撮ったりしていた。そういう意味で自動運転の新しさや、渋滞のことなど、公共交通に対する関心の高さが相まって利用者のコアな部分というものを今回獲得できたのではないかと思う。
- ・ 先ほどの快速バス運行にもあったように、多様な手段とともに伝わっていくことで、自動運転以外にも便利なものがあるということや、サービスが積み重なっていく1つのピースを今回検討できたのではないかと思う。
- ・ しかしながら、前半で話があった長嶺方面の動きの遅さがある一方で、自動運転のような先端のところを進めている。目先のキラキラしたものがどんどん進んでいくが、根本的な解決はちょっと後回しにしているのではないかというイメージを作ってしまう。そのところはすごく残念に思う。
- ・ 次年度は市も交通に関する組織を改めて、部署として新しくアップデートするからこそ、取り組みの加速化であるとか、できたこととできなかったことのプロセスをしっかりと共有することと併せて発信していくことが重要ではないかと思う。
- ・ ニュースソースとしてもこの自動運転そのものの話題性だとか、今後の期待が高まるころではあるが、そこだけに目を取られてしまうことによって、根本そのものの解決が後回しにされているかのように見えてしまうのでそこはマイナスかなと思う。このポジティブな部分と、どうしても時間がかかってしまう部分というのはパッケージ的な戦略として一段階打ち出していただければと思う。

##### (事務局)

- ・ 例えば渋滞解消など、目の前の取り組むべき課題があり、それに対して様々な施策があるが、目の前の施策に対する広報やご説明というところに終始してしまう。これとこれを足し合わせたらこういう効果があるというような他の施策との組み合わせも、頭では理解していて内部的にはそう思っているけれども、皆様方へのご説明がなかなか上手くいかない、というところも多々あるかと改めて反省したところである。
- ・ やっていること、やってないことを含めて、我々もしっかりとご説明をしていきたいと思う。

##### (委員)

- ・ 自動運転事業の今後の展開や見通しを、分かる範囲で教えていただきたい。

(事務局)

- 自動運転の実証実験を継続するため、来年度の当初予算を計上している。レベル4をいかにして実現するかという、国の方向性ともコミットした形でやってきているところがあるため、その点に向けてまたトライしたいと考えている。

(委員)

- 実証実験の次の段階の話で、先ほどの南熊本快速バスや産業道路の話もあったが、ぜひこれはこれでしっかり進めていただきたい。南熊本快速バスは、乗ってよかったという声が多く、まだいろいろな可能性がある。アナウンスが足りなかった中でもこれだけ利用していただいたので、もっとアナウンスやPRをしっかりとしていれば、より利用者が増えたかもしれない。そういうところは、もう一度予算化して上程していただいてもよかったのではないかと思う。そこはエールを含めて話をしておく。

(部会長)

- 自動運転は来年もこのルートでやるのか。使用している車両の座席定員は何人か。

(事務局)

- 来年度もこのルートを基本にやっていきたいと思っている。
- 自動運転の実験は立ったまま乗ることを禁止しているため、車両の定員は、運転士を除いて15名になる。

(部会長)

- 議題1の基幹公共交通のサービス水準の話の中で、ダウンサイジングを含めて交通資源を有効に活用するという話があったが、自動運転をこの中でどのように扱っていくのかを考えていく必要があると思う。
- 今は基幹軸で実証実験されているが、15人しか乗れないのであれば、むしろ逆に、基幹軸はバスが担って、枝の部分のダウンサイジングするところに自動運転がいいのではないかと思う。車両や自転車、歩行者なども少ないような地域なら、自動運転の導入も少しハードルが下がるのではないか。今このような議論はあまりされていない。
- 当初熊本城ルートで実証実験を始めたのはみんなに自動運転というものを知ってもらったためだった。今回はより街中で、より日常生活の中で自動運転のイメージを作ってもらおうということで実証実験をされていたと思う。今後これをどういうふうに使っていくのかを改めて整理した上で、このルートでいいのか検討されるべきではないかと思っている。
- 次年度についてはこれで進めるということだが、長期的に、例えば、今は車両1台だが基幹軸を担うには足りない。では何台導入するのかということも考えると、モード等を導入する場所というのはきちんと一度整理して、来年以降はルートを含めた実証実験の場所や具体的な移動需要など、ちょっと先のことを見据えた上で、実際に使えるかど

うかということを実証してもらうための実験にさせていただきたい。実証実験をするのであれば、将来その実現を見越した上で検討いただければと思う。

- ・ 実証期間中は満員の15人まで乗ったのか。

(事務局)

- ・ 満員でご乗車いただいた便もある。

(部会長)

- ・ 乗れなかった人はいるのか。

(事務局)

- ・ 初日が一番反響が大きく、初日の1便目から3便目ぐらいまでは予約で埋まっており、そのうちの1便はご予約がいっぱいでお断りした方もいたが、それ以外は15名以内で積み残しなくご乗車いただくことができた。

(部会長)

- ・ 語弊があるかもしれないが、今はまだアトラクションのような段階。これが実際の生活の中に落とし込むとなるとやはり、積み残しやまだここに出てきていないようないろいろな問題が出てくると思う。
- ・ 次に実証実験をする段階ではそのようなところも意識して、もう少し実態に近く、本格運行をするにあたっての問題点をきちんと洗い出すということも考えていただけるといいと思う。

(部会長)

- ・ 他に意見等はないか。
- ・ 以上で本日の議事はすべて終了とする。