

令和7年度（2025年度） 第3回熊本地域公共交通活性化協議会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和8年（2026年）3月26日（木）
午前10時00分～午後12時00分
2. 場 所：

II 主な内容

1. 開会

2. 会長挨拶

- ・ 今年度は熊本の交通に関する大きな動きがあった1年だったと思う。
- ・ 一昨日に熊本交通機構という新しいマネジメント組織の設立に向けた動きが発表された。バス、タクシー、市電等の様々な交通モードを繋げるという、全国の中でも熊本が先駆けた動きであり、これに向けてご尽力いただいた関係者の皆様に敬意を表したい。
- ・ 3月末は交通に関する会議体として、駐車場適正配置や立地適正化、MaaS、道路計画など、たくさんの会議が開催されている。
- ・ また、熊本都市圏交通マスタープランや熊本県地域公共交通計画が策定され、公共交通2倍という高い目標が正式な行政計画にも盛り込まれたところ。
- ・ 熊本市電の再生プロジェクトに関する専門家会議も開催され、市議会の地域公共交通に関する特別委員会は毎月以上のペースで開催されていると伺っている。
- ・ その他に県や他市町村でも、様々な地域公共交通に関する会議が設けられており、新年度から熊本市は政策局の下に公共交通戦略部・公共交通戦略課を、熊本県においては、交通政策課の下に公共交通強化室を作るということで、多くの組織や会議体が作られて、公共交通をどうにかしようという大きな動きが進んでいることに対して、嬉しく思っているところである。
- ・ このような新しい組織や会議体を活かし、実効性のある計画や施策を進めるためには、『組織の垣根を越えて、お互いに当事者意識をもって連携すること』が大切であると私は考えています。
- ・ 道路交通は道路交通、公共交通は公共交通、都市計画は都市計画、駐車場はその担当課、というような縦割り意識が残っていることが、熊本の交通問題を悪化させた一因ではないかと思う。
- ・ 熊本市役所職員の皆様方におかれては、自分の所掌業務に加えて、他の組織のことを意識しながら業務を進めていただきたいと思う。たくさんの組織や会議体を立ち上げても、バラバラに動いてしまうことを危惧しており、自分の担当に加えて、全体のコーディネーションを考えて進めていくことが重要。
- ・ 大きな目標の達成に向けて、どのような施策を積み上げ、各施策をどのように実行していくのかを、全担当者が意識することが重要。さらに、それらの施策を実現させるためには、どのような会議体をどのように活用するのかを戦略的に考えることも重要である。
- ・ 熊本市地域公共交通計画は、来年度の計画改定に向けて本日の協議会での議論を皮切りに議論を加速化することになろうかと思う。

- ・ 今申し上げたことを心のどこかに留めていただきながら、委員の皆様方におかれては、本日もそれぞれの立場から積極的に発言いただくとともに、本協議会の円滑な運営にご協力お願い申し上げます。

3. 議事

(1) 現行計画の変更について

(事務局)

- ・ 資料1を用いて説明

(会長)

- ・ 現行計画の期間を延長するにあたっての最低限の修正ということである。
- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。
- ・ なければ変更の内容については承認とし、次の議事に移る。

(2) 次期計画の策定に向けて

(事務局)

- ・ 資料2を用いて説明

(会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

(副会長)

- ・ これまでの計画は10年だったが次期計画では5年にして実効性を持たせるという説明だったと思うが、実効性はもちろんだが、構想やビジョンといったものも大事になってくる。このバランスが必要。
- ・ 計画期間を5年とすることに異論はないが、5年で終わらない中長期に亘る事業を、計画にどのような形で盛り込んでいくのか。例えば今後10年かかるものであれば、10年のうちの最初の5年でどこまで実施するのかをしっかりと定めた上でこの計画に盛り込んでいくなど、中長期の部分をきちんと示していただけるとありがたい。
- ・ また、3ページ目の評価指標の部分であるが、30年、10年の事業であれば、計画期間内で結果が出てくるとは限らないと思う。ただ、このマイルストーンの中でやるべきことは進捗として進んでいくと思うので、今の資料は各施策が全て評価指

標まで繋がっているが、1番下の進捗指標だけものや、下から2番目の中間指標までのものもあっていいと思うが、いかがか。

(事務局)

- ・ 中長期の部分についても計画に盛り込む必要があると認識している。
- ・ 指標や計画への載せ方については、これからいろいろと意見交換をさせていただいて最適な表現の仕方を模索していきたいと思っている。

(会長)

- ・ 5年後実現できそうな目標と、10年後20年後めざすべき目標ではかなり違ってくると思う。
- ・ 大きなビジョンに向けて、この2年3年で何をしていくかを積み重ねていくんだということが市民の皆さんに伝わるようにしていただきたい。
- ・ 他にご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 評価指標の考え方で、今後の公共交通に対する市民の満足度が挙げられているが、公共交通を利用している方に関しては満足度が測れると思う。一方、利用していない人について、なぜ利用しないのか、公共交通のどの辺りに不満・不足を感じているのかなど、利用していない人の声も聞き取った上で改善に向けて取り組んでいただきたいと思う。

(事務局)

- ・ 公共交通を利用していない方にいかに利用していただくかが、地域公共交通計画の根底にある1つの大事な考え方である。そのような声も捉えながらいかに評価していくかという視点をもって今後考えていきたいと思う。

(会長)

- ・ 満足度をとらえるため方法として、市の市民アンケートでどのような項目を聞くと利用しない方の声を把握できるのか等も考えていくといいと思う。
- ・ 他にご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 高齢者の方の視点から意見を伝えさせていただきたい。
- ・ 「ささえりあさひば」で、65歳以上の方280名から公共交通に関するアンケートを取られているおり、その一部を紹介する。
- ・ アンケート回答者のうち、公共交通利用者が55%、おでかけICカードを知っている方が7割。そのうち使っている方が4割という回答だった。
- ・ 使っていない理由としては、「まだ自分で車を運転している」ということ。そして、興味深いと感じたのが、「行きたいところがない」という意見が結構あったということ。おでかけICカードを使えたとしても出かける先がない。高齢者に興味をもっていただける場所を増やすという視点を持つことも大事ではないかという話になった。
- ・ 今、90歳前後の独居の高齢者の方からの相談が増えている。今まではイベントなどの情報が家族から得られていた。これからはどのような形で様々な情報を伝えていくのか、情報伝達の方法も大事だという話をしたところだった。
- ・ 各地域では高齢者向けのスマホ教室を実施している。例えば、自宅から市の各施設施設への行き方が分かるアプリなどがあって、そのアプリの使い方をスマホ教室でお伝えするなど、交通の面でもそのような動きが出てくればいいと感じている。

(会長)

- ・ 貴重な情報である。
- ・ 事務局いかがか。

(事務局)

- ・ 情報の伝え方という部分では先ほど申し上げた通り、公共交通をいかに選んでいただくかが重要で、選んでいただくために公共交通の情報を伝える必要がある。情報の伝え方については我々も非常に苦労しているところ。若年層の方々や高齢の方々など、それぞれの世代間で持っているツール、活用されるツールにも違いが出てくるかと思うので、我々も工夫をしながら、ご意見等もいただきながらしっかりとしたものにしていければと思っている。

(会長)

- 新しいお出かけ先の情報を提供するという事は、外出を促し、健康な高齢者を増やし、ひいては医療費を減らすという意味でも大切になってくる。ぜひ、今後さらに検討を深めていただければと思う。
- 資料3 ページ目の評価指標の考え方は良く整理されている。ただ、高齢者や車の免許をお持ちでない方に対する公共交通の話と、免許を持っている方にも渋滞を減らすために公共交通を使ってもらおうという2つの大きな軸があると思っており、それをうまく切り分けて議論したほうが良いと思っている。それを一緒にしてしまうと施策や評価指標が曖昧になってしまうため、この点についても今後議論できればと考えている。
- 資料1 ページ目の現行計画の課題整理というのはまとめていただいた通り。他市町村の計画にもよくありがちだが、現状の資料整理とデータ整理が延々と続いて、一番重要な計画そのもの記述が少なくなる。これは本末転倒であり、立派な計画に見えても本当に重要なところが薄い。担当者の思いが詰まったところが一番重要なので、そこをしっかりと次期計画では盛り込んでいけるように皆さんと一緒に頑張って作っていただければと思う。
- 他にご意見・ご質問はないか。

(委員)

- 計画の進捗を最も阻害するのは金銭面であると思う。これまでの公的資金の投入を今後どのぐらいにするということを熊本県の地域公共交通計画の中には記載された。市の計画ではそのあたりをどのように取り扱おうとされているか、現段階でお答えできるものがあれば伺いたい。

(事務局)

- 非常に大事なところだと認識している。今までの行政の関わり方というものを変えていくべきであり、その点は特別委員会等でも様々な議論をさせていただいているところである。
- 現行計画でも1人当たりの公的資金投入額という指標がある。公的資金のありようといったものを指標として出すのか、それとも方針として出すのか、記載の仕方は別にしても、関わり方というところで何かしらしっかりと計画の中に盛り込むべき

であると考えている。

(会長)

- ・ 大切なところだと思う。資料 8 に現行計画の指標があるが、今の評価指標は公的資金の投入を減らすことを目的にしているようにも読める。公共交通に投資することを後押しできるような指標の検討は重要だと感じた。
- ・ 他にご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 利用者の方には障害のある方々もいらっしゃる。特に視覚障害の方からのご要望をたくさんいただく。視覚障害の方にとって公共交通は、バスも電車もそうであるが、「乗る」ということに必死な思いで利用される。その分要望は強い。資料にあった「公共交通に対する満足度」というところで、障害を持っている方々に対しての満足度やこれまでの改善点など、具体的な部分であるが考えを確認させていただきたい。

(事務局)

- ・ 市の第 8 次総合計画の中で、総論としての満足度というものは質問項目として設けている。障がい者の方また高齢者の方、それぞれの利用者の方々の満足度や改善点、要望等については、評価指標とは別の形でそのような声も把握しながら施策につなげていく必要はあると思っている。その視点はしっかりと持ちながら進めていきたい。

(会長)

- ・ 非常に重要な視点でのご意見である。
- ・ 具体的な議論については来年度進めていくことになるため、委員の皆様には引き続き議論の中で重要なご意見をいただければと思う。
- ・ それでは次の議事に移る。

(3) 次年度の事業計画案と予算案について

(事務局)

- ・ 資料 3 を用いて説明

(会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。
- ・ なければ内容について承認とし、次の議事に移る。

(4) 熊本地域公共交通の再構築について

(事務局)

- ・ 資料4を用いて説明

(会長)

- ・ ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 大型バスを小型にするとなぜ運転士が減るのか。

(事務局)

- ・ 現在は少ない路線でも大型バスで走っている。大型バスは大型2種免許が必要だが小型は不要なため、ハイエースなどの小型車両であればタクシー運転手も運転できる。運転手不足が顕在化している中、大型を小型にすることでバス運転手を少しでも確保して、その分を他の路線に割り当てるなどの工夫ができる。

(委員)

- ・ 2ページ目に交通税とあるが、これについて説明いただきたい。

(事務局)

- ・ 簡単に説明すると、フランスでは従業員が11人以上の企業から交通税を取り、その代わりに企業は通勤手当を出さない。その分しっかり公共交通を充実させていくという仕組みである。
- ・ 資料2ページ右側の円グラフをみていただくと、交通税の占める割合、さらに自治体の補助金まで含めると、8割強が公金で賄われているというような状況である。ただ、フランスは運賃収入が17%しかなく、本市のバス事業者においては6割ほ

どが運賃収入であるため、そのあたりの違いはあると思うが、このような交通税についても今後研究をしていきたいと思っている。

(委員)

- 交通税を徴収する対象は誰か。

(事務局)

- 従業員が11人以上の企業から徴収している。

(委員)

- 企業はそれなりに収益がないと納税できないと思うが。

(事務局)

- 日本では通常、企業が従業員に通勤手当を支給しているが、フランスでは通勤手当を支給する代わりに交通税を納める。一方、公共は交通税をもとに公共交通を充実させていくという仕組みになっている。

(委員)

- 要は、従業員の福利厚生のための費用を肩代わりして、自治体が幅広く手当するということか。

(事務局)

- 大きな理解としてはそのとおりである。

(会長)

- 日本では滋賀県が全国初で交通税を検討しているかと思う。
- 5ページ目、新たなマネジメント組織を作ること。これも全国初であるが、交通に関する会議体が増えすぎているため、各会議体の役割分担が必要。地域公共交通計画は本協議会で協議することとなるが、熊本交通機構の部会でも議論されるような気もするし、特別委員会でも議論されるだろう。会議体と協議内容の整理が必要だと思うが、そのあたりはどう考えているか。

(事務局)

- 様々議論を進めていきたいと思うが、この熊本地域公共交通活性化協議会においても、どのような形で皆さんと議論をさせていただくかということは、また改めて相談させていただきたいと思っている。
- 新たなマネジメント組織である交通機構を組織するにあたっては、様々な課題があることは認識している。独占禁止法など他にもいろいろ法律があるが、国や県の動きも見ながら議論を加速化させていきたいと思う。

(会長)

- このことについて、国の方からも一言コメントをいただけるとありがたい。

(委員)

- 運輸連合という組織を作ることは、全国的にも事例がない話であって、それを熊本が先頭に立って目指していくといった方向性については非常に画期的なことと思っている。ただ一方で、この組織を作っていく上では様々な関係法令を1つ1つクリアしていく必要がある。独占禁止法の関係や、道路運送法など、そのような部分のクリアに向けて国としても協力、支援したいと思っている。

(会長)

- 他にご意見・ご質問はないか。
- なければ次の議題に移る。

(5) 各部会の取組状況について

(事務局)

- 資料5-1～5-3を用いて説明

(会長)

- ただいまの説明に関して何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 基幹交通部会について、長嶺方面のバス走行環境改善については以前から非常に重要なテーマであった。保田窪北交差点の立体交差も同時に議論されていたが、まずはバス走行環境の改善ということで検討が進んでいるので、前進していると感じている。
- ・ 一方、知事と市長の会談の中で、第2空港線の渋滞緩和も今後の大きな検討課題となっている。最近では長嶺の渋滞を追い越すぐらいの渋滞が発生している。委員からも中長期を見通したうえで進めてほしいといった意見があったが、同じように第2空港線の渋滞緩和や10分20分構想も視野に入れておく必要があると思っている。

(事務局)

- ・ 第2空港線、10分20分構想も含め、大きくは渋滞対策に関するハード整備の部分と受けとめている。渋滞の対策については、昨年来から知事と市長のトップ会談を複数回にわたり開催させていただいている。直近の懸案については、特に第2空港線のこの筋については、熊本県、熊本市、さらには沿線の益城町で、この渋滞をどうにか緩和できないかということで、しっかり取り組んでいくという宣言をさせていただいたところ。具体的なことはまだまだこれからであるが、しっかりとそこは捉えながらやっていきたいと考えている。
- ・ 10分20分構想、さらには第2空港線の筋の改良というところについて、公共交通計画の中ではなかなか表現がしにくいかと思う。しかしながら当然、公共交通を利用促進していく、公共交通を選んでいただいた上で自動車交通の総量を減らしていく、というような視点では、公共交通は渋滞の緩和に大きく寄与するものと認識している。そのような意味では、渋滞緩和という視点もしっかりと持ちながら取り組みを進めていきたいと思っている。

(委員)

- ・ 次期計画では熊本市域だけの計画となっているが、やはり熊本市だけで解決する問題ではないため、周辺地域等も含めて、情報連携・共有しながら進めていただきたいと思う。
- ・ コミュニティ交通部会について、公共交通空白地域を対象にしているが、公共交通

の空白は地域ばかりではなく時間帯もある。公共交通空白時間帯についても視野に置いていただきたい。

- ・ 経済の活性化、地域の活性化も含めてイベントなど様々な催しが行われるが、時間帯によって全く公共交通を利用できない。熊本市の経済観光局では、ナイトタイムエコノミーなどを企画されているが、そのナイトタイムの時間帯は公共交通がないという空白時間帯に開催されても、市民にとっては行きたいけれども行くための手段がないという状況。そして帰るときにも手段がない。この辺も含めて、イベントなどを催すときには横の連携を十分に図っていただきたいと思う。
- ・ イベントもいろいろある。今の時期は花見、それからスポーツイベントや音楽イベントなど様々あるが、利用する市民にとっては公共交通に触れる良い機会になる。そのようなイベント関係と十分に連携を図って、情報共有しながら、移動を円滑にするために協議していただきたい。

(事務局)

- ・ コミュニティ交通部会では、まずは条例に基づく空白地域の解消という形で、持続可能なコミュニティ交通の実現に向け、サービス水準等を検討し、さらなる解消に向けて進めている。委員がおっしゃるように、空白の概念には距離的空白や時間的空白など様々あることも認識しているので、空白地域の解消に向けて進めていくとともに、今後横断的な連携も見据えながら、市民にとって移動しやすい便利な環境を築けるように努めていきたいと思う。

(委員)

- ・ 基幹公共交通機能強化部会の取り組みの、長嶺方面におけるバス走行環境の改善に向けては沿線の動きや交通特性等を踏まえて、安全性・事業性の観点から再検討ということであるが、具体的に教えていただきたい。私の記憶違いかもしれないが、バスレーンの導入を検討するという話もあったかと思うが、それも含めて教えていただきたい。

(事務局)

- ・ おっしゃる通り、バスレーンの導入というところでご議論いただいていた部分である。ハード面の整備ということで、現道の幅員内でどうにか走行環境の改善ができ

ないかというところを検討していた経緯がある。そこに時間を要していたというところも一因とは思いますが、現状は警察学校のところの少し緩やかなS字カーブのところや、九品寺あたりの商業施設の話など、産業道路も民間の開発の動き等出てきているという状況。その開発状況をしっかり踏まえて進めなければ、仮にハード整備をやったとしても思うような効果が得られないのではないかと危惧しており、そのあたりの状況も踏まえたところで考えていきたいと思っている。

- ・ ハード整備の部分では、今後の産業道路のあるべき姿というものをしっかり見定めながら進めていけたらと思っている。

(委員)

- ・ バスレーンの検討は一旦置いておくという認識でよろしいか。

(事務局)

- ・ バスレーンは公共交通を利用しやすい環境にしていくための1つの手段だと捉えている。どのようなハード整備のあり方が最適か考える際には当然バスレーン導入という選択肢もあるため、そこも総合的に含めて検討していこうと思っている。

(会長)

- ・ 以上が本日の議事となる。
- ・ 続いて、次第4に移る。

4. 熊本地域乗合バス事業共同経営に関する状況報告

(共同経営推進室)

- ・ 資料6を用いて説明。

(会長)

- ・ ただいまの報告に関して何かご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 新しい企画をどんどん実行されていて、どんどん良い方に変わっていくのではないかという期待感がある報告だった。

- ・ 1点、自家用車から公共交通に転換してもらおうという部分で、公共交通の方がメリットがある、お得に感じる、というところが1つ大事になってくると思う。例えば飛行機のマイル。公共交通機関に乗れば乗った分だけマイルがたまって、それが何かに還元されてくるみたいなことがあれば、お得感のイメージとしては一般の人にはわかりやすいだろうなという気がした。

(共同経営推進室)

- ・ 現在はタッチ決済を推奨しており、わずかではあるが、タッチ決済はポイントがつくという制度になっている。

(会長)

- ・ ご指摘いただいたように、お得感を出せるような仕組みも大切かと思う。
- ・ 期待感のある色々な企画を展開いただいているありがたい。加えて、例えば、休日に家族でバスに乗る場合は人数分の料金を払う必要があるため、そのところも何か工夫があればいいかと思う。
- ・ 私としては13ページ目の八反田方面の区間快速バスが、先ほど議事にあった産業道路のバスレーン構想につながる取り組みかと感じたところ。今後の展開にも期待したい。

(会長)

- ・ 他にご意見・ご質問はないか。
- ・ それでは、次に資料7と資料8であるが、こちらは議事進行の都合上、机上配布とさせていただきます。
- ・ 資料7、資料8、またこれまでの協議内容に関する事で、ご意見・ご質問はないか。

(委員)

- ・ 利便性向上というのは我々交通事業者としては推し進めていくところである。我々はAIデマンドタクシーや乗合タクシーを運行させていただいているが、昨今の人件費高騰や燃料費も尋常じゃないほど高騰している。そのような部分についても検討していただけるとありがたい。

(事務局)

- ・ 中東情勢も踏まえるとなかなか厳しい状況であり、また、それ以降についても、予断を許さない状況が続いているかと思う。国の方でも様々な施策を打ち出しているところであり、我々市町村としても、やはりできることから検討しながら進めて参りたいと考えている。

(会長)

- ・ 私の方からも1点、資料5-1に関して。一昨日の熊本交通機構のニュースのときに、子飼橋と浄行寺間の道路拡幅事業完成のニュースも同時に出ていた。資料5-1の地図では青いルートになるが、大江渡鹿交差点から上に行って白川を越えた横に行く区間の部分。右折レーンや自転車レーンを作っていただいて大変ありがたく感じているところであるが、このラインは8軸の基幹公共交通軸に含まれていると私は理解している。そうであれば道路拡幅と合わせてバス専用レーンの導入を検討されてもおかしくないと思うが、この区間にバスレーンを作るという検討はされなかったのか伺いたい。
- ・ 資料の地図にある青いラインの子飼橋通りにはバス専用レーンがあつて、それに繋げるという意味では第一環状線をバス専用レーンで繋げるという構想があつてもよかつたのではないかと感じている。

(事務局)

- ・ おっしゃる通り、ご指摘の区間は基幹公共交通軸の1つだと思う。
- ・ 浄行寺から子飼方面の路線が検討されたのは20年近く前になるかと思うが、おっしゃる通り今思えばその当時からバス専用レーンの導入は併せて検討されるべきだったかと思う。
- ・ ただ、その当時としては、公共交通が都市のインフラとして社会的に認められていたかという点、今ほどでもないと思っている。ようやく社会において公共交通の重要性というものが認識をされてきた中で、ただちょっと遅かつたかなと感じるが、右折レーンができたことによる、車両の通行の改善も図られてきているので、そのあたりを我々も注目しながら公共交通にとって何ができるかを考えていきたいと思っている。

(会長)

- まだ開通したばかりでもあり、この事業完成だけでもバスの走行速度は上がっていると思う。ただ、せつかく拡張した道路をより有効に活用するためにはどうしたらいいかという、まさに道路計画との連携という意味でも象徴的な事例かと思うので、そういった視点も併せて持っていただければと思う。
- 他にご意見・ご質問はないか。

(副会長)

- 資料4の3ページの中で「利用しやすい運賃体系へ見直し、利用者にとって乗り換えが苦にならないという効果を目指す」とあり、資料の5-3利用促進部会でも「他のサービスとの連携を」とある。コミュニティ交通から路線バスなどへ乗り換える際も利用しやすい料金体系を検討していただければと思う。

(会長)

- 昨日の県の MaaS の会議でもまさにその議論があったところである。コミュニティ交通から幹線に乗り継ぐ時に割り引くような MaaS のチケットなど、九州全体でも検討が進んでいるようである。高齢者に向けたサービスはどうあるべきか検討が必要との話も出たが、それとまさに関連するところであると思うので、ぜひお願いしたい。
- 非常に熱心な議論だった。
- 以上で本日の議事はすべて終了とする。