協議会資料

熊本交通機構の概要・設立の意義

- 利用者目線で、**公共交通サービス全体の最適化**を図り、利便性と持続可能性を高めるため、**行政・交通事業者等がこれまで以上に連携して取組む組織**を構築。
- 従来のバス事業者間の連携・調整から、行政も参画し、**都市圏全体の公共交通をマネジメントする体制**へ発展させる。

【これまで】
- 路線バスに関して共同経営が行われてきた。
- 市・県も共同経営推進室に参画してきたが、主体はバス事業者であり、行政は主に後方支援を担ってきた。

【これから】
- 路線バス事業者のみならず、他モードの事業主体も参画
- 行政も組織の一員となり、交通事業に積極的に関与
- 機構で検討したサービスを、運行委託により実現

【過去】共同経営を実施する前

九州産交バス　産交バス　熊本電鉄　熊本バス　熊本都市バス

各社の経営判断で運行

重複路線の発生やだんご運行による**非効率な運行**

各社単位での最適化

【現在】共同経営による取組

〈調整の場〉 共同経営推進室（任意団体）

共同経営の取組に関して、後方支援に留まる

熊本市　熊本県

九州産交バス　産交バス　熊本電鉄　熊本バス　熊本都市バス

サービス内容の協議・調整

サービス内容の一部を調整して運行

重複路線やだんご運行を一部解消
ただし、**各社の経営判断が前提**

部分的な最適化に留まる

【これから】機構設立後（目指す姿）

〈調整の場〉 **熊本交通機構（法人）**

行政が組織の一員として関与できる

熊本市　熊本県

九州産交バス　産交バス　熊本電鉄　熊本バス　熊本都市バス

地域交通ホールディングス　Charichari チャリチャリ

KCT 熊本市交通局　肥後銀行

タクシーやシェアサイクル等も参画し、
公共交通ネットワーク全体を更に最適化しやすい形

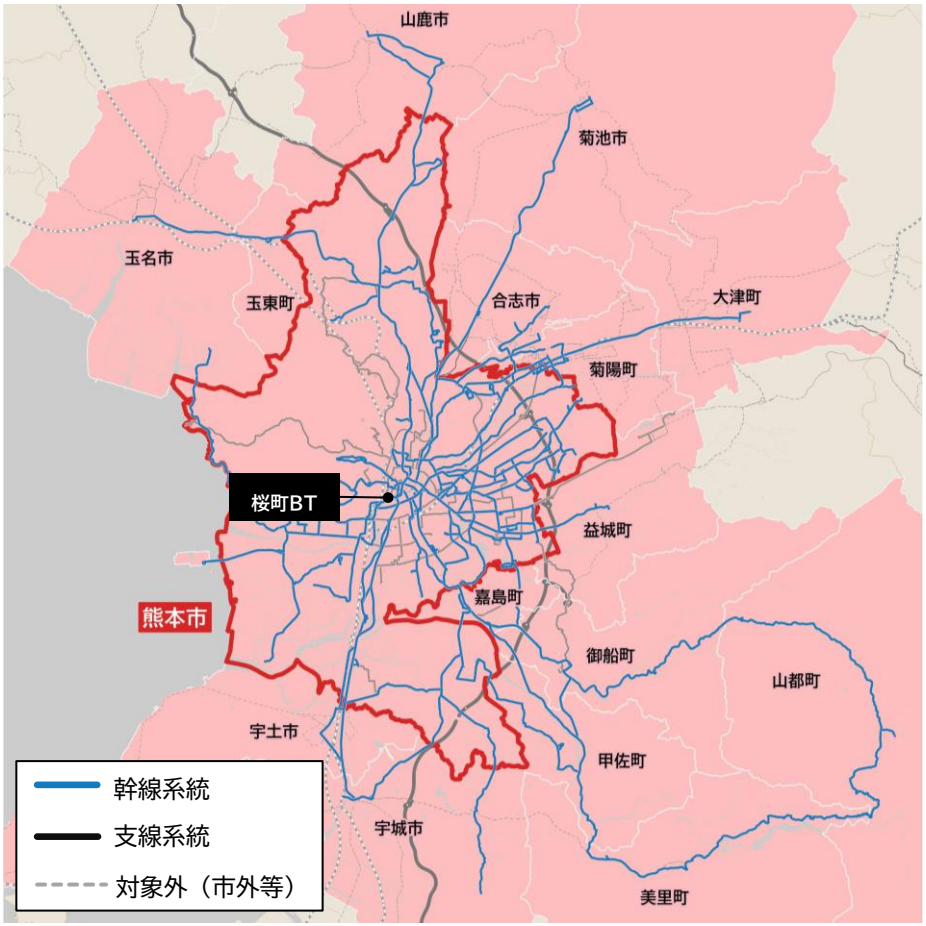
※各事業者は、従来どおり個別に存続（≠経営統合）

サービスの全体最適化を目指す

熊本交通機構の対象エリア・交通モード

○　熊本交通機構は、対象都市圏全体の公共交通サービスの利便性・持続可能性を高めるための組織とする。
○　熊本交通機構が対象とするエリアについては、生活圏との整合性や広域課題への対応等を踏まえ、熊本市域を通る路線バスの運行系統の沿線自治体を範囲とする熊本都市圏に設定する。
○　対象とする交通モードは、路線バスや鉄軌道、タクシー、シェアサイクル等を基本とし、必要に応じてその他のモードも検討する。

◆ 対象エリア｜熊本都市圏



【対象エリア】16市町（7市＋9町）
熊本市、山鹿市、玉名市、玉東町、合志市、菊池市、菊陽町、大津町、嘉島町、益城町、御船町、甲佐町、山都町、美里町、宇土市、宇城市

◆ 対象エリアの比較

●利用者の移動実態と広域的な交通課題への対応を踏まえ、
当面は、熊本都市圏を基本的な対象範囲として取り組む。
※熊本市域を通る路線バスの運行系統の沿線自治体を範囲とした都市圏

熊本都市圏を起点に、今後県内全域への波及を目指して取り組む。

対象交通モード

- 対象エリア内の移動に関係する公共交通を中心に、路線バス、鉄軌道、タクシー（※）、シェアサイクル等を対象とする。

※ 路線バスのダウンサイジングに伴いタクシー事業者が運行する中小型車両による輸送を指す。

- 都市圏を越える広域交通、新幹線や都市間高速バス等については、原則として直接的な事業（運営）の対象外とする。
- 対象外のものであっても、都市圏ネットワークとの接続やコミュニティ交通、乗継改善、共通制度等に関係するものは連携して検討する。



熊本交通機構の法人形態／今年度の運営体制

○　第１回協議会後の部会での協議を踏まえ、**熊本交通機構の法人形態**については、**一般社団法人**とし、その**設立時の社員**については、**熊本市（交通局を含む）**、**熊本県**、**各交通事業者**及び**肥後銀行**の**計１０団体となる予定**。

○　**社員は法人**とするが、**社員総会の出席者については**、**行政が副首長や部局のトップ**、**各交通事業者は社長**、**金融機関は今後調整**。

○　**熊本交通機構の機関**について、**今年度は**次年度の本格稼働を見据えた**準備組織と位置づけ**、簡素で運営の事務負担が小さく、機動性のある**理事会非設置型とし**、法人内での協議・検討がメインになることを踏まえ、**理事は本市副市長の１名体制**。

○　**事務局体制**についても、**今年度中は**準備組織であることや共同経営推進室が存続することなどから、**本市公共交通戦略課により運営**。

機構の運営体制（令和８年10月～令和９年３月）　法人運営や実施事業等における重要事項は社員総会で決定し、その他の業務執行は理事により決定

社員総会（法人）

熊本市（交通局を含む）　熊本県　九州産交バス　産交バス　熊本電鉄
熊本バス　熊本都市バス　地域交通ホールディングス　Charichari チャリチャリ　肥後銀行

○法律に規定する事項及び一般社団法人の組織、運営、管理その他一般社団法人に関する一切の事項を決議可
・原則、１社員１個の議決権
・原則、総社員の議決権の過半数を有する社員が出席し、その議決権の過半数をもって決議

理事（個人）

熊本市　田中副市長

○定款や社員総会での決議に基づき、法人の業務執行を決定
・日常的な運営業務、事業計画・収支予算の作成等を想定

事務局

（事務所：市公共交通戦略課内）

熊本市　公共交通戦略課

組織・ガバナンスWG
サービス・運行計画WG

○法人運営の実務を遂行
・本格稼働等に向けた検討のため、事務局内に設立検討協議会の部会を引継ぐ協議体（WG）を組成

熊本交通機構設立時の定款骨子(案)

この法人は、公共交通利用者の視点に立ち、公共交通に関する統合的な調整及びマネジメントを行うことにより、公共交通ネットワーク全体の最適化及びサービス水準の向上を図り、もって、誰もが安心して移動できる持続可能で質の高い公共交通サービスを実現することを目的とする。

この法人は、前条の目的を達成するため、関係法令に従い、次の事業を行う。
（１）公共交通サービスの統合的な調整及びマネジメントに関する事業
（２）公共交通サービスの提供基盤の確保及び共有に関する事業
（３）公共交通の利用促進に関する事業
（４）その他目的を達成するために必要な事業

第1章　総　則

・第1条（名称）　・第2条（事務所）　・第3条（公告の方法）

第2章　目的及び事業

・第4条（目的）　・第5条（事業）

第3章　会　員

・第6条（会員の構成）　・第7条（入会）　・第8条（会費）
・第9条（任意退会）　・第10条（除名）　・第11条（会員資格の喪失）
・第12条（会員資格喪失に伴う権利及び義務）

第4章　社員総会

・第13条（構成）　・第14条（権限）　・第15条（開催）
・第16条（招集）　・第17条（議長）　・第18条（議決権）
・第19条（決議）　・第20条（決議及び報告の省略）　・第21条（議事録）

第5章　役　員

・第22条（役員の設置）　・第23条（役員の選任）
・第24条（理事の職務及び権限）　・第25条（役員の任期）
・第26条（役員の解任）　・第27条（報酬等）

第6章　基　金

・第28条（基金の募集）　・第29条（基金の拠出者の権利）
・第30条（基金の返還の手続）　・第31条（代替基金の積立）

第7章　資産及び会計

・第32条（事業年度）　・第33条（事業計画及び収支予算）
・第34条（事業報告及び決算）　・第35条（剰余金）

第8章　定款の変更、解散及び清算

・第36条（定款の変更）　・第37条（解散）
・第38条（残余財産の帰属）

第9章　事務局

・第39条（設置等）

第10章　補則

・第40条（定款に定めのない事項）

附　則

1（最初の事業年度）　2（設立時の社員）　3（設立時の役員）

機構で取り組む具体的な施策例

○　現時点で作業部会で検討している施策案を下表一覧のとおり。
○　行政・各交通事業者間で連携を深めながら、今後検討を加速していく。

取組の柱	現時点の施策案		主な内容
1.運行資源の最適配置等によるネットワーク再設計	❶人材確保の取組（人材バンク設置検討等）		交通分野の人材を掘り起こし、採用・資格取得・定着まで一体的に支援
	❷路線再編（全体最適な運行計画検討）	幹線増便・支線維持（長大路線等の幹線・支線の系統分離）	需要に応じて運行資源を再配置し、幹線の強化と支線の維持を両立
		快速便導入	停車箇所や走行経路を見直し、主要拠点間の移動時間を短縮
		連節バス・輸送力強化	需要の高い区間に適した車両・運行方法を導入し、輸送力を強化
		ダイヤ見直し	需要と乗継ぎを踏まえ、間隔・時刻・車両・乗務員運用を最適化
		ダウンサイジング	利用実態に応じて車両規模・運行形態を見直し、運行資源を創出
		乗換拠点整備	複数モードを円滑に乗り継げる待合・案内・動線等を整備
		回送（待機）拠点整備	待機・休憩・折返し機能を備えた拠点を整備し、回送を削減
		P＆R駐車場整備・C＆R駐輪場整備・ｼｪｱｻｲｸﾙﾎﾟｰﾄ最適配置	駐車・駐輪と公共交通を組み合わせる乗継拠点を整備・運用
		分析・運行計画効率化ツール	利用実績・人口・施設・コスト等を可視化し、運行計画案を比較・検証
2.モード間に捉われない共通のサービスや基盤等の構築	❶運賃体系・料金の見直し		乗継ぎや複数モード利用を促す、分かりやすい運賃制度を設計
	❷情報発信ツール導入検討（ｼｪｱｻｲｸﾙ含む）		複数モードの運行情報・経路・代替手段を一元的に検索・案内
	❸災害時における車両被災の予防保全		一時避難場所（事前避難）の確保により、車両被災を未然に防止
3.利用者の行動変容を促す取組の推進	❶共通定期券等の機能強化		複数事業者・モードをまたいで使える乗車券の機能・利用条件を拡充
	❷タッチ決済利用促進		タッチ決済の利用環境を整え、周知・利用支援により普及を促進
	❸案内表示・時刻表の統一		停留所・駅・ウェブ等の案内表現を統一し、分かりやすさを向上
	❹ターゲット別ＰＲ		利用目的や対象者に応じ、認知・体験・継続利用を促す取組を実施
	❺快適性向上		待合・車内・乗降環境を改善し、誰もが快適に利用できる環境を整備
	❻料金施策		時間帯・利用頻度・利用目的に応じた料金施策で新規・継続利用を促進

機構設立後に早期に取り組む具体的な施策例

○　機構設立後、<u>早期に取組む施策</u>は、以下のとおり。

取組の柱①　運行資源の最適配置等によるネットワーク再設計

■ 人材確保の取組

■ 路線再編（快速便の導入＋P&R＋ダイヤ見直し）

取組の柱②　モード間に捉われない共通のサービスや基盤等の構築

■ 情報発信ツールの導入検討

■ 災害時の車両等の一時避難に向けた連携

取組の柱③　利用者の行動変容を促す取組の推進　×　**取組の柱②**　モード間に捉われない共通のサービスや基盤等の構築

■ 共通定期券の機能拡大

■ 停留所等の案内改善

今後のスケジュール

○　熊本交通機構については、１０月下旬に設立後、毎月１回程度のWGで引き続き検討を進め、年内に今年度の運営に関する社員総会を開催するとともに、年度末には翌年度の運営に関する社員総会を開催し、その決議を経て、翌年４月の本格稼働に移行する想定。

○　共同経営推進室については、機構の本格稼働に合わせて統合するとともに、関係市町についても今後、機構への参画等に向けて協議・調整を行っていく予定。

