

# 熊本におけるバス交通のあり方検討会 検討成果

2020年1月27日

# 1. 検討経過など

# 1-1 検討経過

平成31年3月28日の発足以降、検討会を計4回・プロジェクトチーム会議を計20回開催。第4回あり方検討会にて検討成果案を確認した。

## ■ 主な検討経過

### 2019年

- 3月28日 第1回あり方検討会（検討会発足）
- 4月26日 第2回あり方検討会（検討方針等確認）
- 8月1日 第3回あり方検討会（中間報告）
- 10月28日 第4回あり方検討会（検討成果案確認）

（以降、関係者等への説明を実施）

### 2020年

- 1月27日 第5回あり方検討会【本日】（検討成果公表）

# 【参考】検討会の発足

## ■熊本におけるバス交通のあり方検討会 発足式

- 日 時 平成31年(2019年)3月28日(木)午前10時
- 場 所 熊本市役所庁議室
- 出席者 県内バス事業者(5社):各社長 ほか  
熊本市:大西市長、多野副市長 ほか  
熊本県:山川企画振興部長 ほか

### 【検討会の概要】

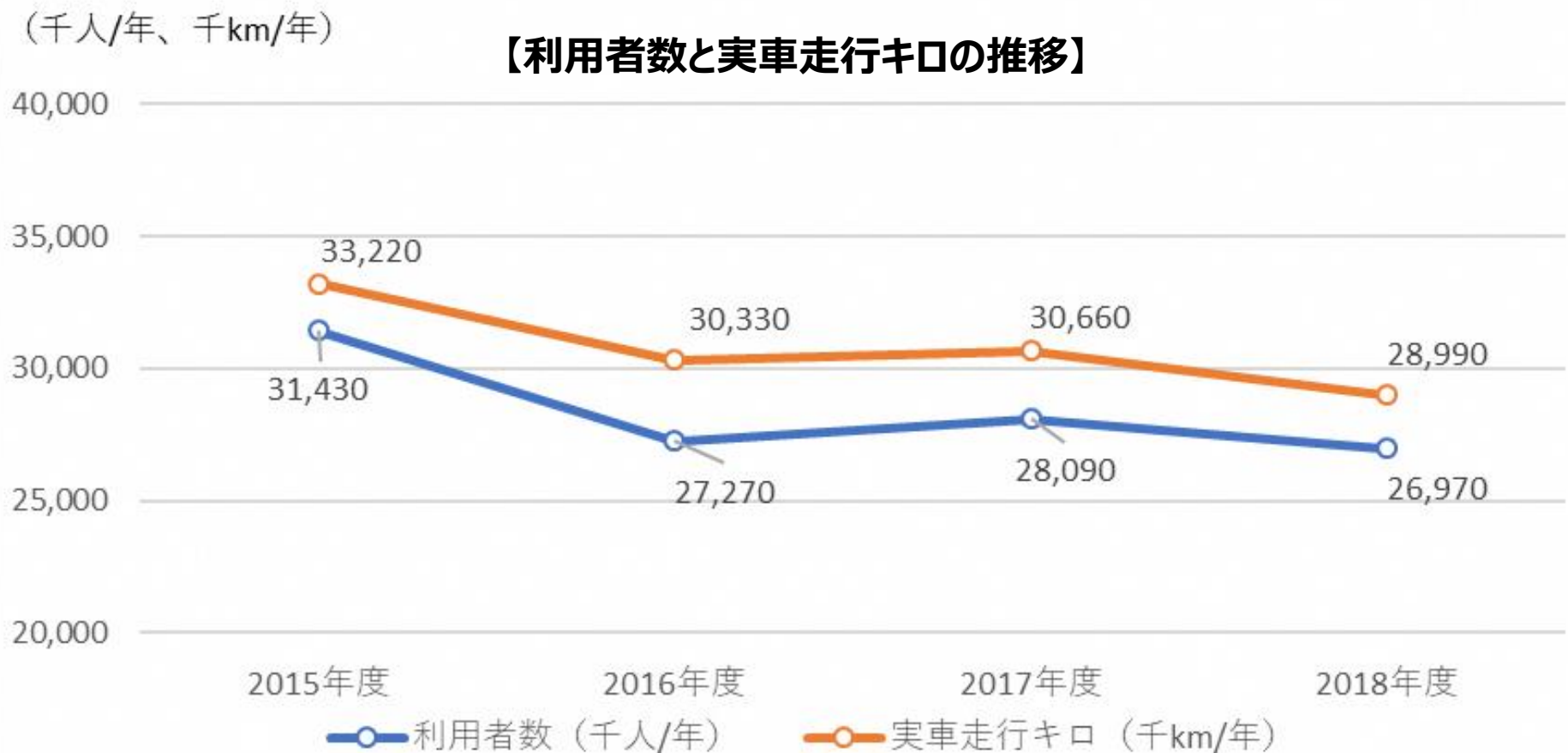
- ・検討会は各バス事業者の社長と県・熊本市の部局長級で構成。
- ・検討会の直属組織として、各バス事業者と県・熊本市の担当者からなるプロジェクトチームを設置(チームリーダー:熊本都市バス 高田社長)。
- ・県内全域のバス路線を対象に、あるべきバス路線網や利便性向上のためのバスサービス、それを実現するためのバス事業のあり方を検討。



## 1-2 バス事業の現状と課題

### ■バス利用者の減少とサービス水準の低下

- ・路線バス利用者数は年々減少し、ここ3年間で14%減少。
- ・バスサービス水準も低下し、実車走行キロは3年間で13%減少。
- ・特に、2016年度は熊本地震により落ち込みが大きく、以降も回復に至っていない。

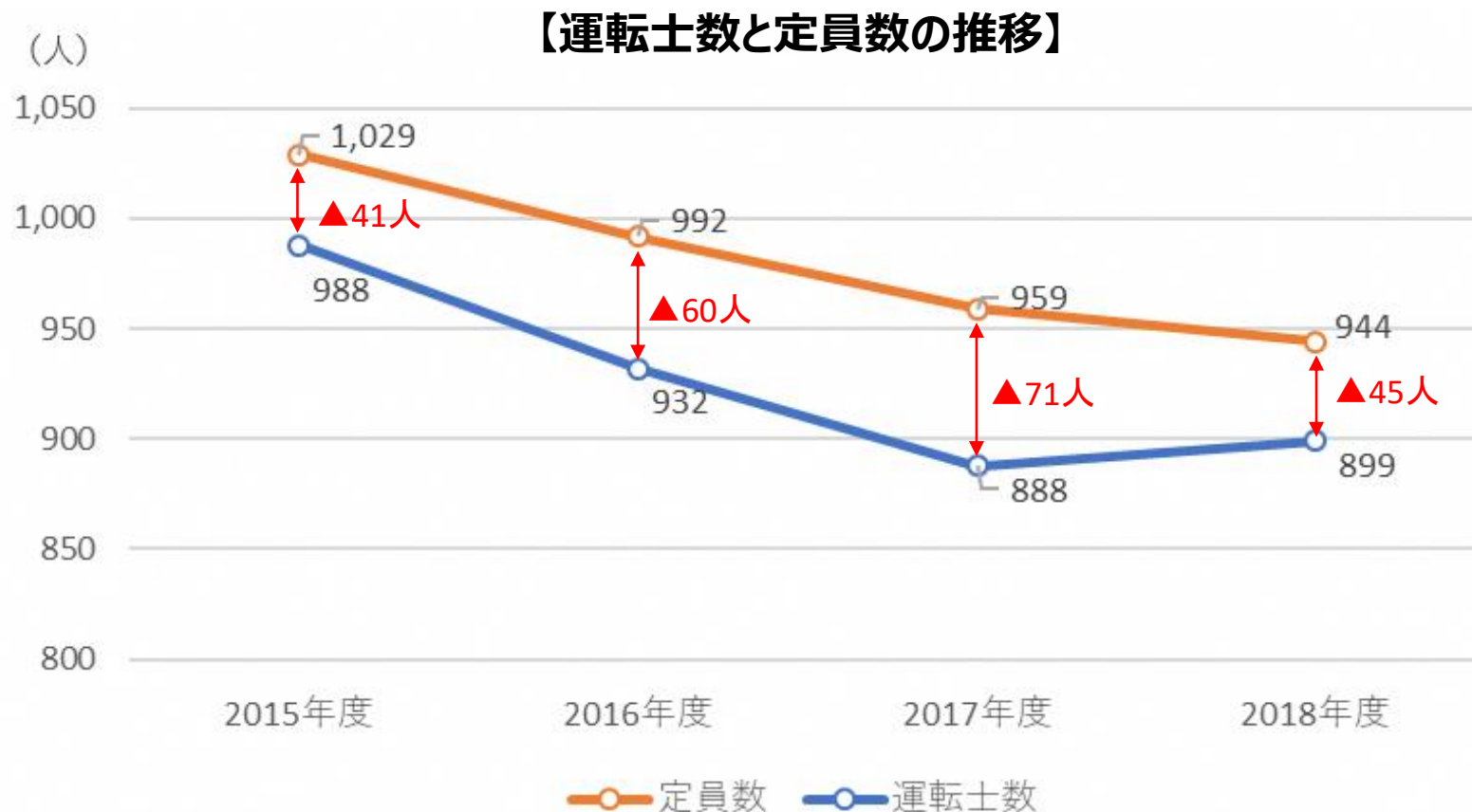


【データ】 5社合計 ※九州産交バスは、高速バス・空港リムジンバスを除く数値。

## 1-2 バス事業の現状と課題

### ■ 運転士不足の深刻化(=熊本の喫緊の課題)

- ・各社とも運転士確保に苦慮しており、運転士不足が深刻化。
- ・運転士の労務環境改善等を理由にバスサービスが縮小し、これに伴い定員数も減少しているが、それでもなお2018年度末で45名不足。



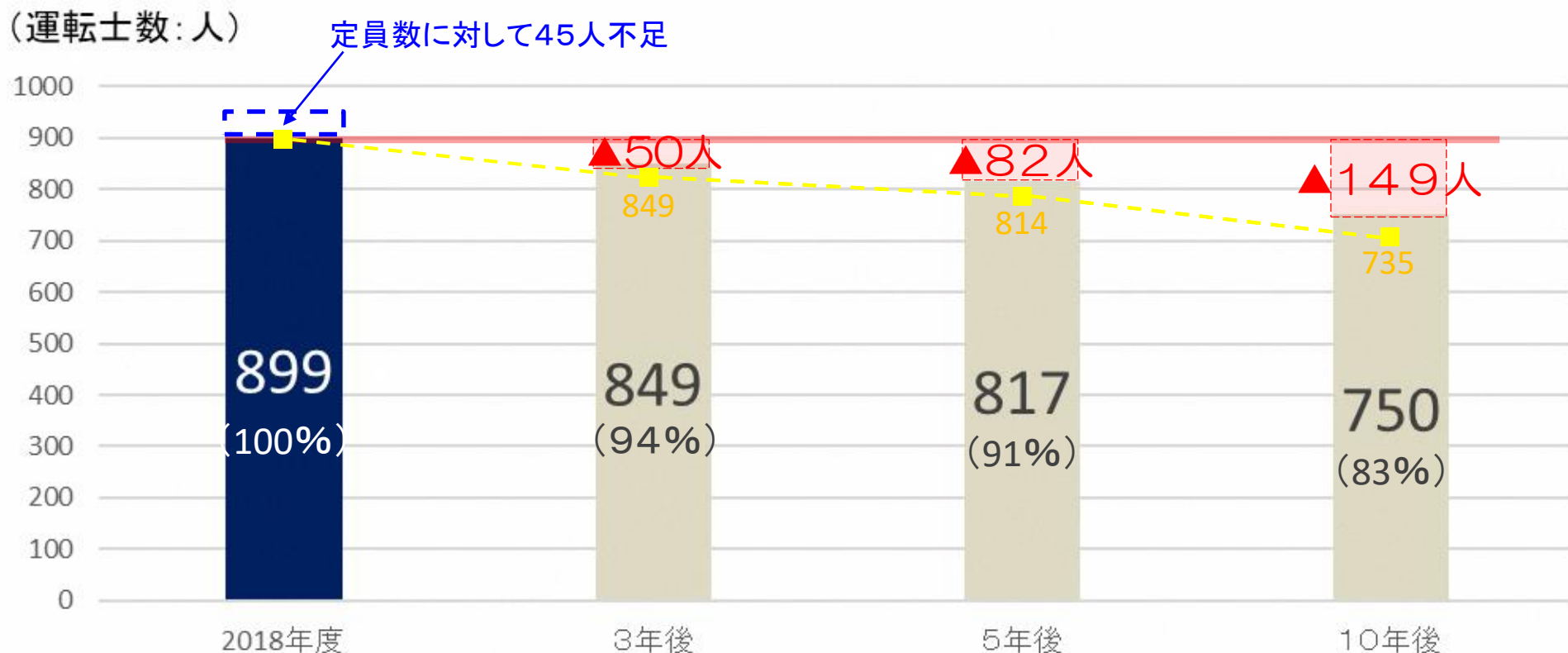
【データ】 5社合計 ※九州産交バスは、高速バス・空港リムジンバスを除く数値。

## 1-2 バス事業の現状と課題

### ■ 運転士不足の深刻化(=熊本の喫緊の課題)

過去5年間の各社の雇用・退職等実績を踏まえ将来の運転士数を推計したところ、10年後には149人減少(2018年度比で17%減少)する見込み。

(※県内の生産年齢人口の減少を加味すれば、さらに減少する可能性もある。)



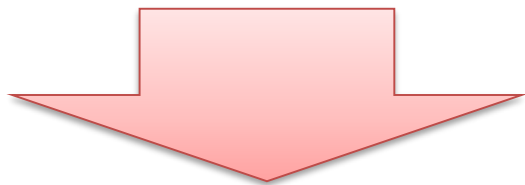
※5事業者の運転士数の年齢構成・雇用実績・退職実績等を踏まえ推計した結果

■-■ は生産年齢人口減を加味した推計値

## 1-2 バス事業の現状と課題

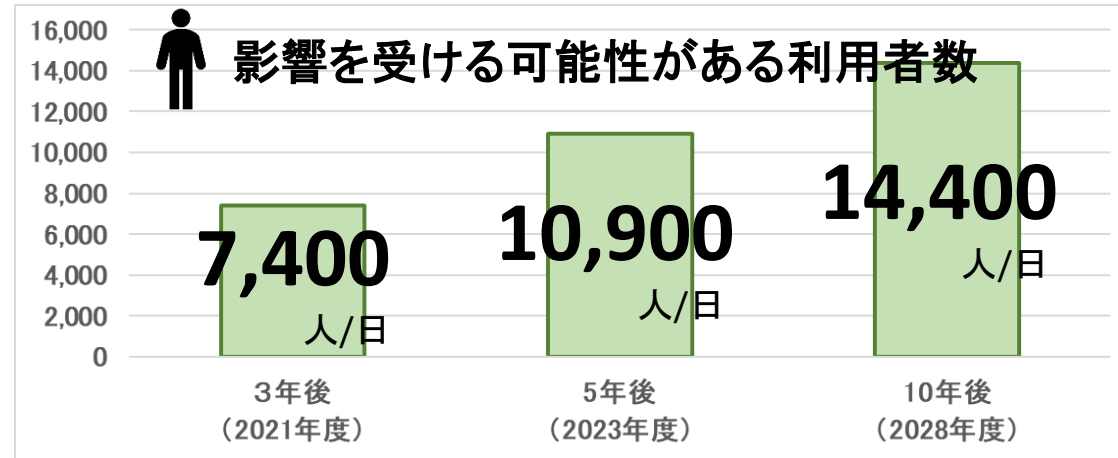
現状のまま、運転士数が減少する中で5社が独自にサービスを展開した場合、各社が自社の事情のみでバスサービスを廃止・減便するため、全体としては需給バランスが悪く、またネットワークが維持できない地域が発生する可能性がある。

# 運転士の不足 が深刻化



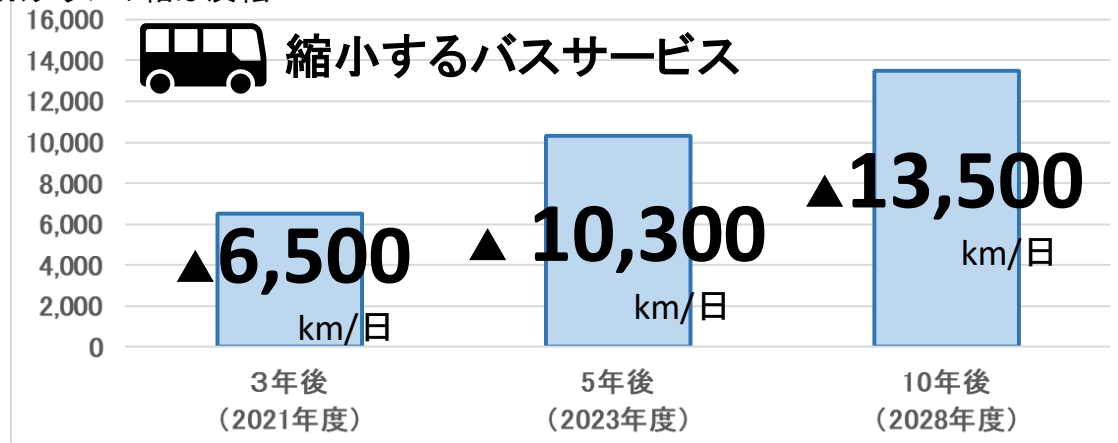
# バスサービスの 廃止・縮小が進行

上記状況にできるだけ歯止めをかけるためにも、5社が連携した取り組みを進める必要がある。



▲廃止・縮小の影響を受ける可能性がある利用者数

※グラフの軸は反転



▲廃止・減便に伴い縮小するバスサービス(実車走行キロ) 8



## **2. 検討成果(今後の方向性など)**

## 2-1 バス交通のあり方に関する今後の方向性

将来にわたり地域の実情に応じたバスサービスは県民・市民にとって不可欠であり、わかりやすく利便性の高いバスサービスを提供することで、より多くの県民・市民に公共交通を利用して頂くため、本検討会においてバス交通のあり方に関する今後の方向性を以下のとおり確認した。

### ■今後の方向性

1 バス事業者は、熊本の公共交通ネットワークにおいてバス交通が担うべき役割(=あるべきバス路線網)を将来にわたり維持し、かつその利便性・生産性を最大限向上させるため、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施する。

2 バス事業者は上記1の取組を実現していくため、国の未来投資会議で示された独占禁止法特例法案成立後に“共同経営型”の事業形態へ移行することを前提に準備を進めることとし、令和2年(2020年)4月に、熊本都市バス株式会社内に共同経営準備室を設置する。

3 バス事業者はスタートアップ事業として、利用促進策(共通定期券等)の実施や路線バス事業に関するデータ公表を令和2年(2020年)内に行う。

## 2-2 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

あるべきバス路線網とは、利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線網を指す。この実現に向けて路線バス事業者5社がその垣根を越えて取り組むことはもとより、鉄軌道事業者・タクシー事業者・関係機関・地元自治体等とも緊密な連携が必要。

### 1 重複区間等の最適化

バス同士や鉄軌道との重複区間等で、需給バランスの最適化を図ります。

### 2 コミュニティ交通等と連携したNW維持

需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割分担し、NW全体を維持します。

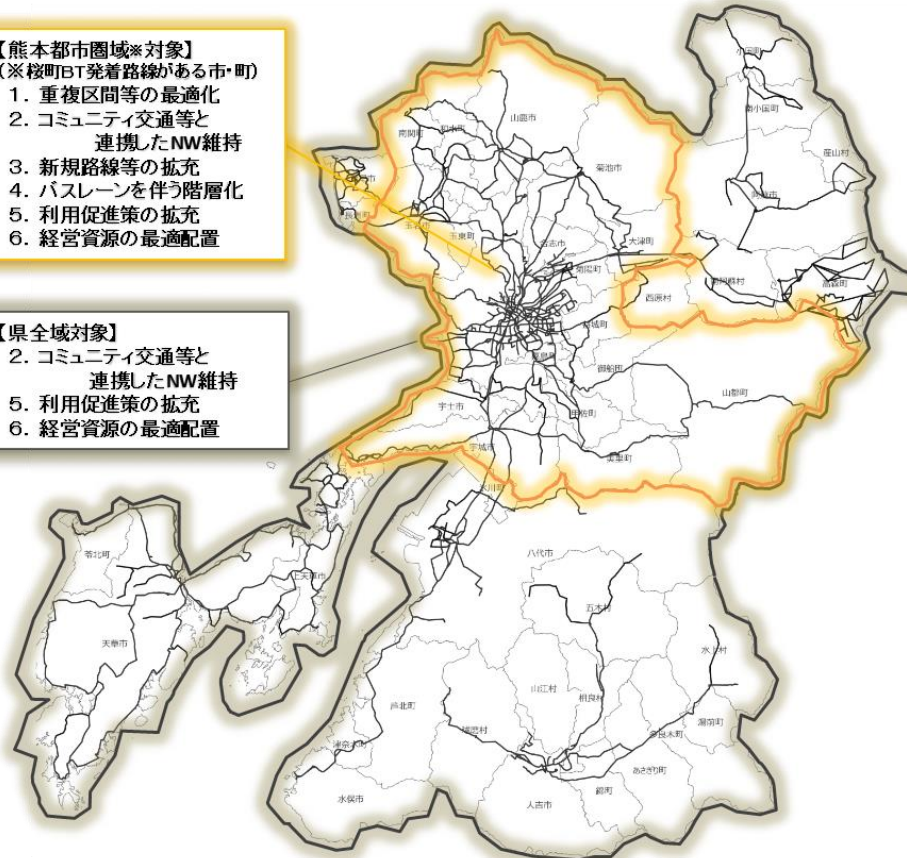
※NWは、ネットワークを指します。

### 3 新規路線等の拡充

わかりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めます。

- 【熊本都市圏域\*対象】  
(※桜町BT発着路線がある市・町)
1. 重複区間等の最適化
  2. コミュニティ交通等と連携したNW維持
  3. 新規路線等の拡充
  4. バスレーンを伴う階層化
  5. 利用促進策の拡充
  6. 経営資源の最適配置

- 【県全域対象】
2. コミュニティ交通等と連携したNW維持
  5. 利用促進策の拡充
  6. 経営資源の最適配置



▲あるべきバス路線網の実現に向けた取組と対象エリア

※上図は2018年度当時のバス路線網

### 4 バスレーンを伴う階層化

バスレーンの導入などとともに、バス路線の幹線支線化を進めます。

### 5 利用促進策の拡充

共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めます。

### 6 経営資源の最適配置

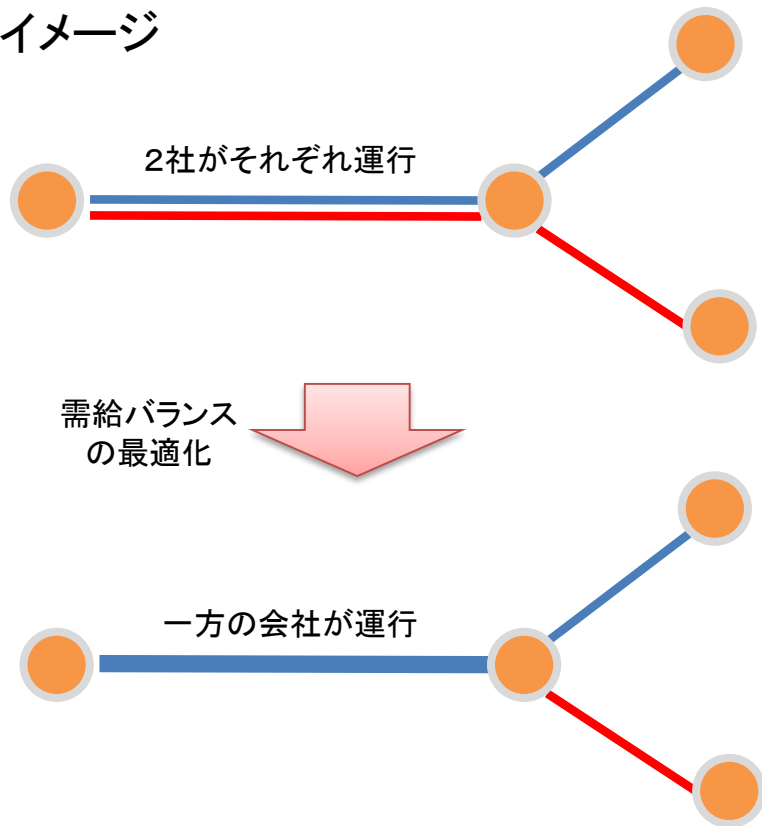
現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

## 2-2 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

### (①重複区間等の最適化)

バス同士や鉄軌道との重複区間等で、需給バランスの最適化を図ります。

#### ■イメージ

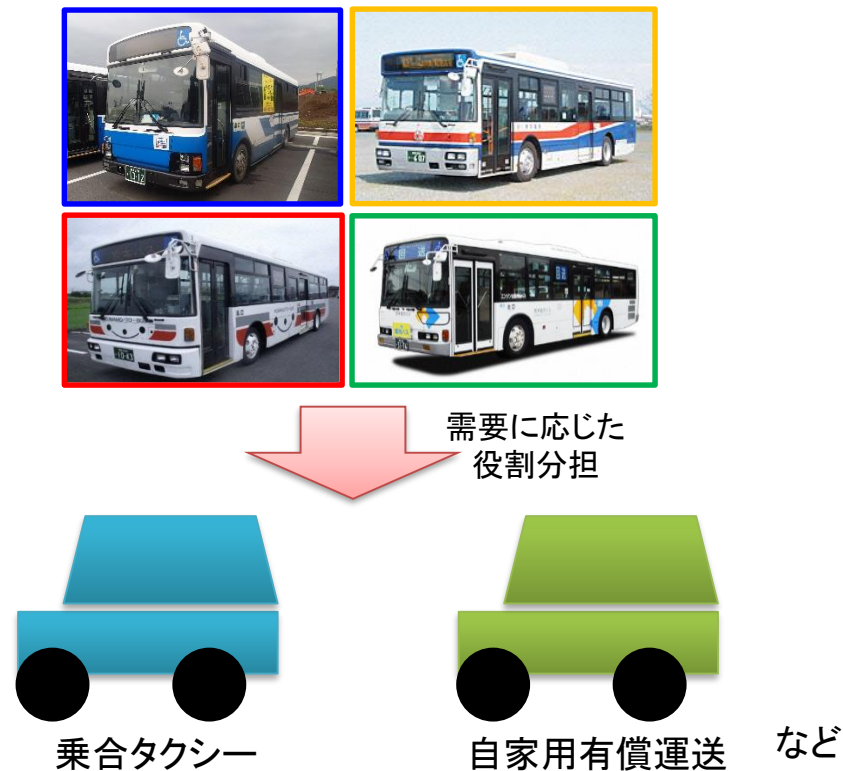


等間隔運行やパターンダイヤ化などによる利便性向上や需要と供給のバランスが取れた便数設定などによる運行の効率化を目指し、バス同士やバスと鉄軌道との重複区間等において最適化を図ります。

### (②コミュニティ交通等と連携したNW維持)

需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割分担し、NW全体を維持します。

#### ■イメージ



きめ細かいサービスや効率化などに向け、一定程度の需要が見込めない区間においては沿線自治体との緊密な連携の下、路線バス以外の乗合タクシーや自家用有償運送等への転換も含めた計画的なネットワークの維持を図ります。

## 2-2 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

### (③新規路線等の拡充)

わかりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めます。

#### ■イメージ

運行の効率化により生じた

# 運転士・車両



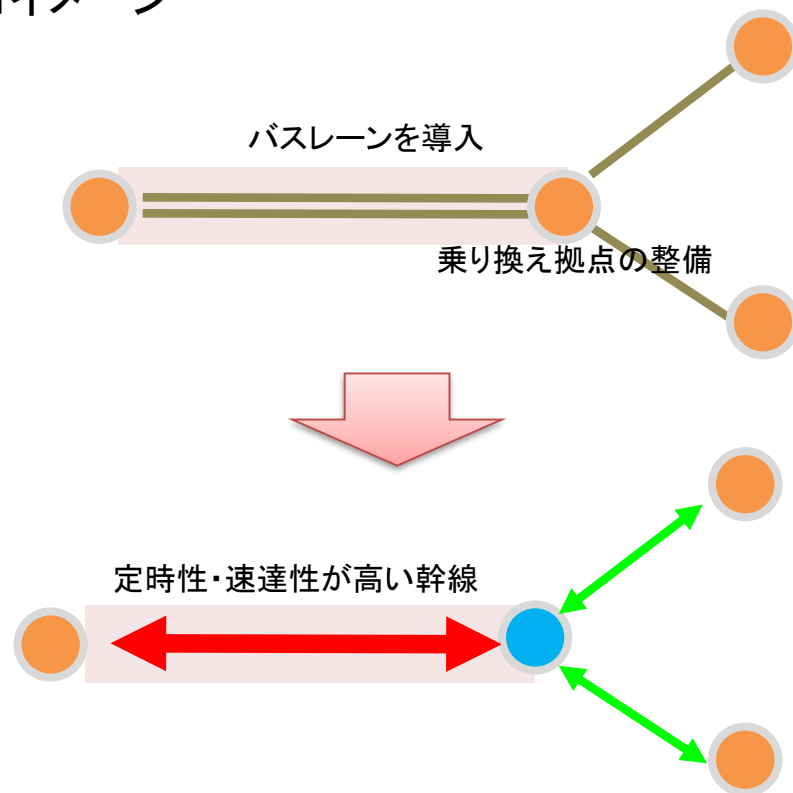
- ①新規路線の運行
- ②既存路線の増便

運行の効率化により生じた運転士・車両を活用して、移動ニーズに沿ったわかりやすく利用しやすい新規路線の運行や既存路線の増便を行い、利便性の向上を図ります。

### (④バスレーンを伴う階層化)

バスレーンの導入などとともに、バス路線の幹線支線化を進めます。

#### ■イメージ



定時性や速達性が向上するバスレーンの導入や乗り換え拠点の整備などを進め、バス路線網を幹線支線に分割(階層化)し、利便性の向上と運行の効率化を図ります。

## 2-2 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

### (⑤利用促進策の拡充)

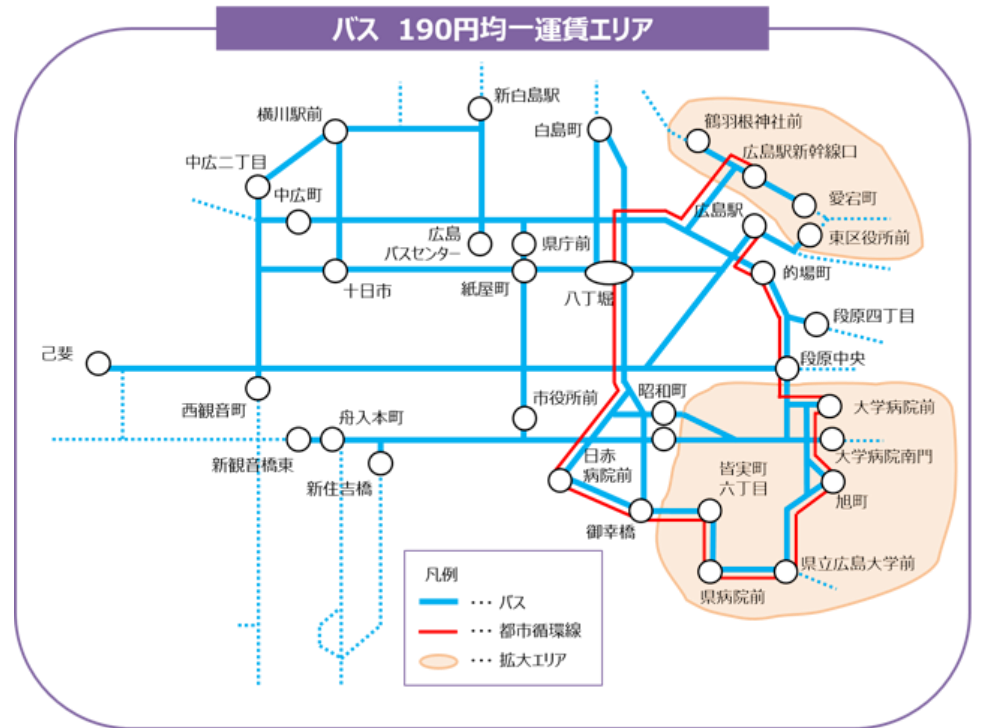
共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めます。

### ■ イメージ



© 2010熊本県 くまモン#K20348

▲くまモンのICカード(共通定期券イメージ)



出典) 広島電鉄HPより

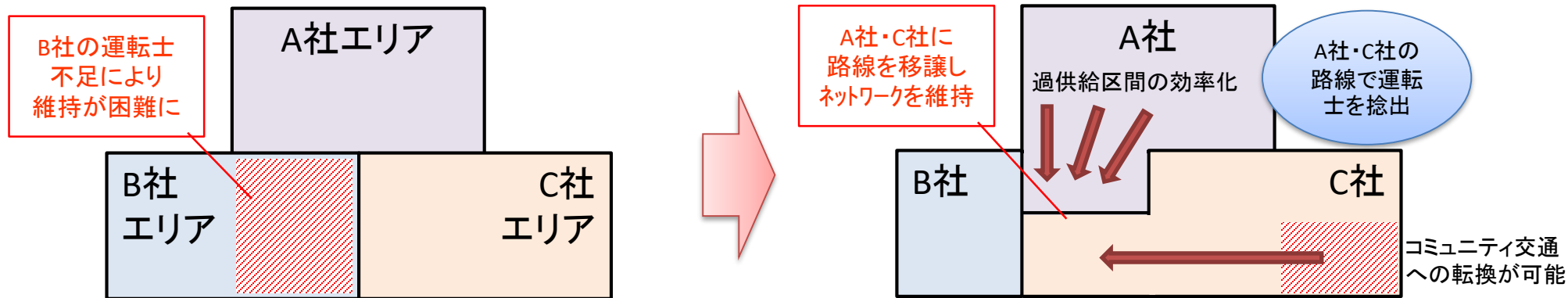
特定のバス会社だけではなく全ての会社のバスで利用できる共通定期券、乗り継ぎを促進する乗継割引の拡充、まちなかで他の交通機関と同一の運賃体系とする均一運賃制など、会社間の垣根を越えた利用促進策について検討します。

## 2-2 あるべきバス路線網の実現に向けた取組

### (⑥経営資源の最適配置)

現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

### ■ イメージ

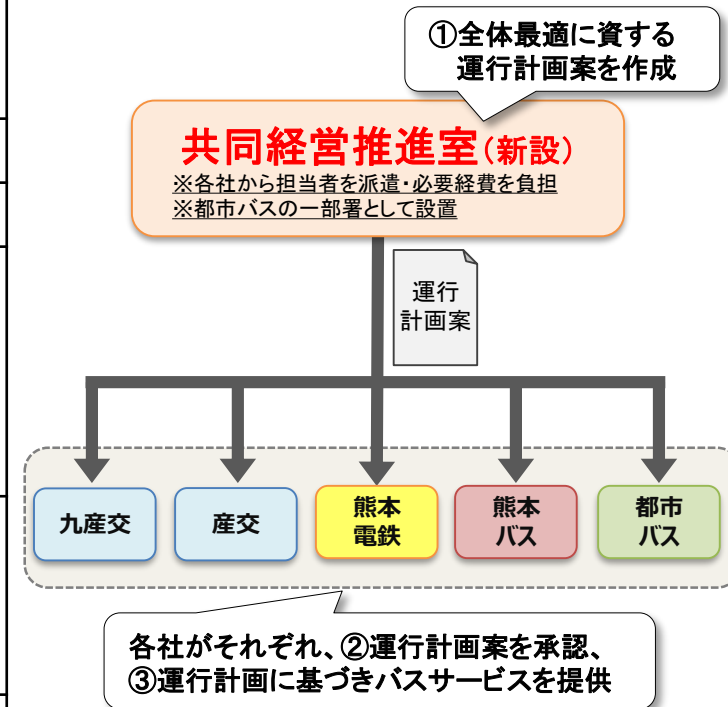


運転士不足などがさらに進んでいくことが見込まれる中、バスが担うべき路線を維持していくために、各社の垣根(運行エリア)にとらわれず5社で柔軟に路線移譲等を行うなど、全体最適の視点で経営資源(運転士・車両)の最適な配置について検討します。

## 2-3 “共同経営型”のイメージ

あるべきバス路線網の実現に向けた取組を着実に実施していくため、各社の担当者が組織される「**共同経営推進室**」を都市バス内に設置し、全体最適に資する運行計画案を作成、各社が運行計画案を承認した上でそれに基づきバスサービスを提供する。

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業者の担当者が組織される「<b>共同経営推進室</b>」を都市バスの内部組織として設置。</li> <li>共同経営推進室が各社の運行計画案をとりまとめ、各社はその計画を承認し、それに基づいてバスサービスを提供。</li> </ul>
構成	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス事業者5社(各社の体制は現行のまま)</li> </ul>
適用範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>熊本都市圏の路線(桜町バスターミナル発着路線)</li> </ul>
共同経営推進室の基本的な役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>あるべきバス路線網(全体最適化)の実現に資する運行計画案の作成(重複区間等の最適化、コミュニティ交通等と連携したNW維持、新規路線等の拡充、バスレーンを伴う階層化、利用促進策の拡充、経営資源の最適配置、等)</li> <li>共同経営の認可に関する事務</li> <li>鉄軌道、タクシー事業者、自治体等との連絡調整</li> </ul>
“共同経営型”のメリット(現在の事業形態との違い)	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>事業者同士でサービス内容(ダイヤ・路線・運賃等)を調整</b>し、あるべきバス路線網の実現に資する運行計画案を作成することが可能。</li> <li>事業者間で利害が対立するような路線については、<b>運賃プール制による利害の調整</b>が可能。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体最適化の推進、実行力担保のためには、自治体の補助のあり方も併せて見直すことが必要。</li> </ul>



※“共同経営型”への移行には独占禁止法の適用緩和が必要。特例法成立後のスムーズな移行を実現するため2020年度は「**共同経営準備室**」を設置。



## 2-4 利用促進策(2020年度実施・検討)

公共交通の利用促進に向けた取り組みとして、2020年度に以下の施策を実施・検討する。⇒ 公共交通の利用機会創出、新規利用者の獲得、県域全体の活性化へ

### 1 バス・電車100円の日の実施

公共交通を活用した地域活性化の象徴としてバス・電車100円の日を実施し、公共交通の利用と県内の移動を促進し県域全体の活性化に貢献します。

### 2 (仮称)まちなかループバスの運行検討

快適な移動サービスの提供やまちの賑わい創出に貢献するため、熊本駅・桜町周辺・通町筋をわかりやすく・はやく結ぶループバスの運行について熊本市と連携して検討します。

### 3 バス共通定期券等の導入検討

利用者の利便性向上を図るため、特定のバス会社だけではなく全ての会社のバスで利用できる共通定期券などの導入について検討します。

## 2-5 今後の進め方

### ■ 2020年度のスケジュール※

#### 4月

- 都市バス(株)内に共同経営準備室を設置

#### 夏頃

- 路線バス事業に関するデータの公表

#### 秋頃

- バス・電車100円の日を実施

#### 2020年度内

- 共同経営計画の策定・認定申請

※事業の進捗状況等に応じて変更する可能性があります

### ■ 共同経営準備室のイメージ

