

# 熊本におけるバス交通のあり方検討会について

2019年9月27日

# 0. 話題提供

## ■ 中心市街地における桜町再開発事業

- ・9月14日、再開発ビル内の大型商業施設「**SAKURA MACHI Kumamoto**」が開業。
- ・1階部分は日本最大級の「**熊本桜町バスターミナル**」に直結（9月11日、先行開業）。



県内初の  
ホームドア方式を採用





# 0. 話題提供

・9月14日、商業施設オープンに合わせ、県下全域で「バス・電車無料の日」を実施。

マチがつながる、未来へつながる

## 熊本県内バス・電車 無料の日

9/14(土)  
1日限り



熊本の新たなランドマーク「サクラマチクマモト」がグランドオープンする9月14日、ワクワクいっぱい街ナカを楽しむために、公共交通機関で、出かけてみませんか。

**参加企業**  
BUS  
熊本電鉄バス・熊本バス・熊本都市バス  
九州産交バス(一般路線バス、コミュニティバスを対象)  
※産交バス(産交バス、産交バス(産交バス))は対象外とする

**TRAM & KUMAMOTO DENETSU TRAIN**  
熊本市電・電鉄電車は全系統

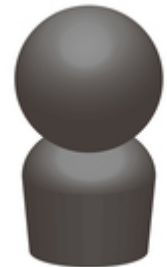
※雨天時により実施が中止もしくは中止になる場合があります。

SAKURA MACHI  
Kumamoto

### GRAND OPEN!!



バス利用者数は通常の2～3倍！  
交通渋滞も見られず！



乗務員の話

- ・いつもは「ありがとう」と言われないが、この日は多くの方に言われた
- ・ステップまで満員でドアの開閉に苦労
- ・超満席状態の運転は良い経験
- ・渋滞がなくスムーズだった



利用者の話

- ・1台目は満員で2台目で乗れた
- ・たまにはバスも良いですね
- ・いつもと違い大勢の乗客で驚いた
- ・たくさんの方がバスに乗ったら渋滞も少なくなると思う

# 1. 熊本におけるバス事業の現状と課題

- ・熊本市中心部の桜町バスターミナルを中心に、放射状にバス路線網が延びる。
- ・おおむねエリアごとに5事業者がバスを運行しているが、中心部付近では複数の事業者の路線が重複する区間も存在。



九州産交・産交バス



熊本バス



熊本電鉄バス



熊本都市バス



# 1. 熊本におけるバス事業の現状と課題

## ■象徴的な重複区間・・・「電車通り」

- ・バス事業者5社と熊本市交通局の路面電車(市電)の路線が重複。
- ・郊外から様々な路線が入り込むことで団子状態での非効率な運行、ダイヤの粗密が発生。
- ・バス(対キロ運賃)と市電(均一運賃)の価格差による市電に偏った利用。



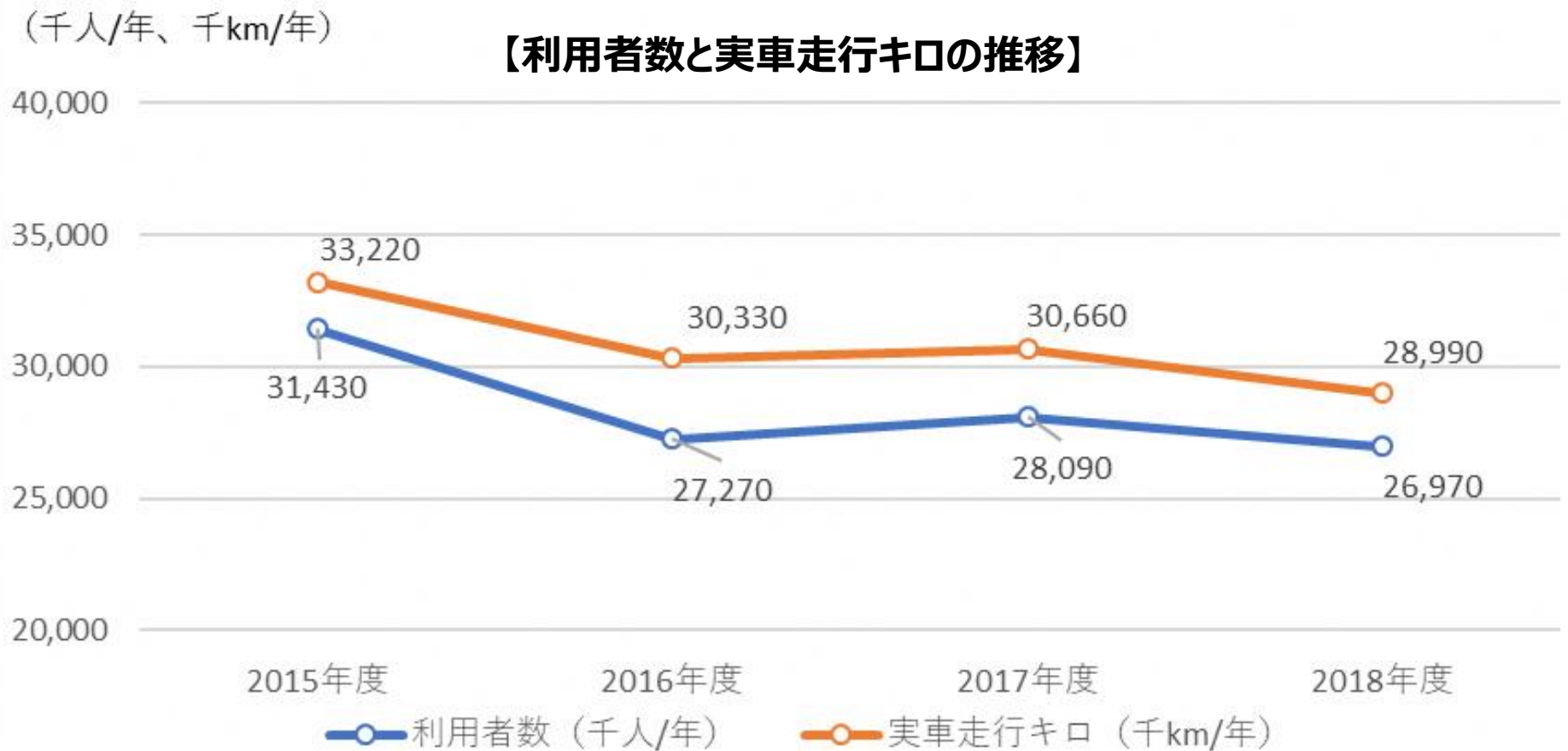
(バスと市電の価格差)

	バス	市電
水前寺駅通り～桜町バスターミナル	190円	170円
水前寺駅通り～熊本駅	260円	
健軍電停前～桜町バスターミナル	290円	
健軍電停前～熊本駅	360円	

# 1. 熊本における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。

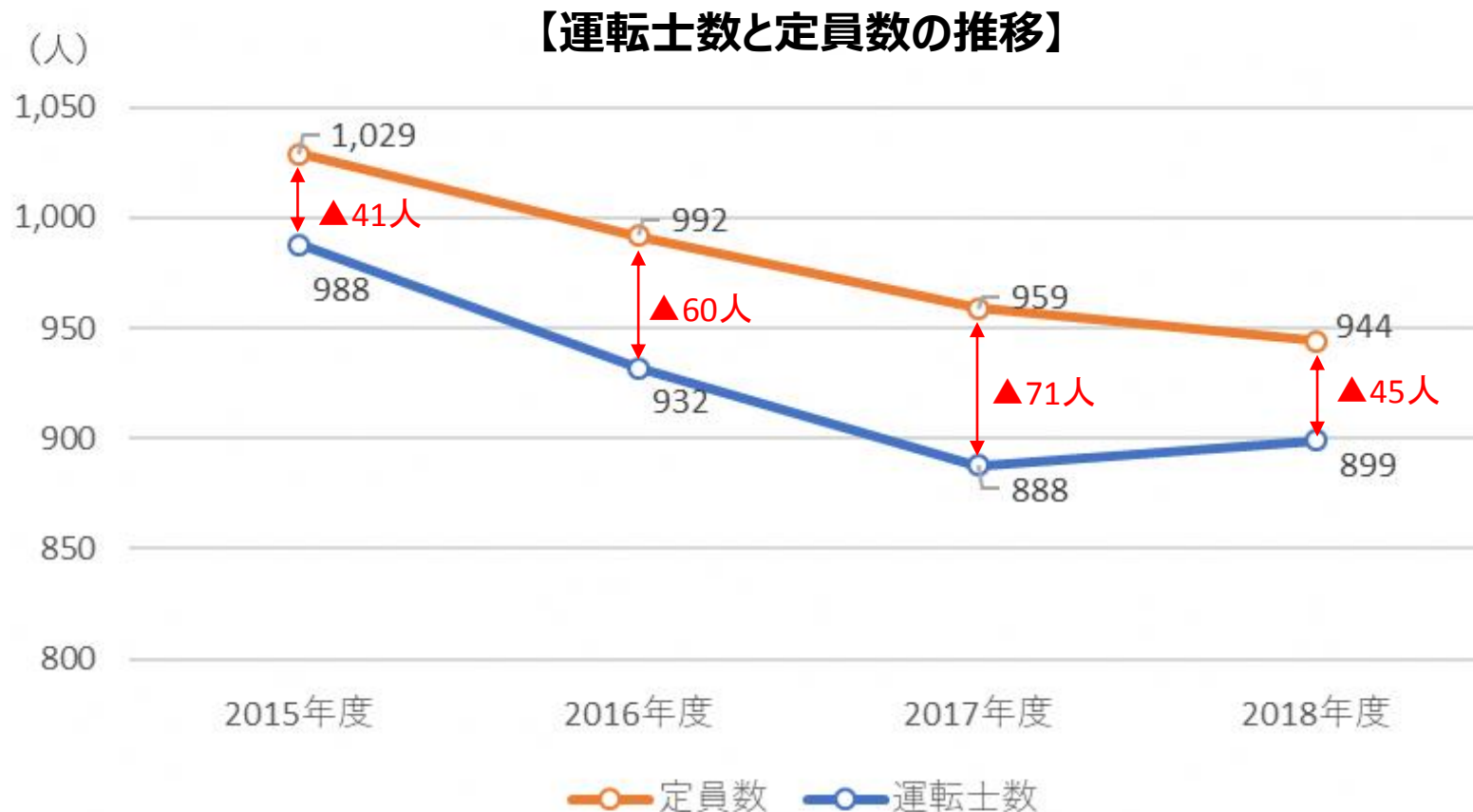


【データ】 5社合計 ※九州産交バスは、高速バス・空港リムジンバスを除く数値。

# 1. 熊本における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。



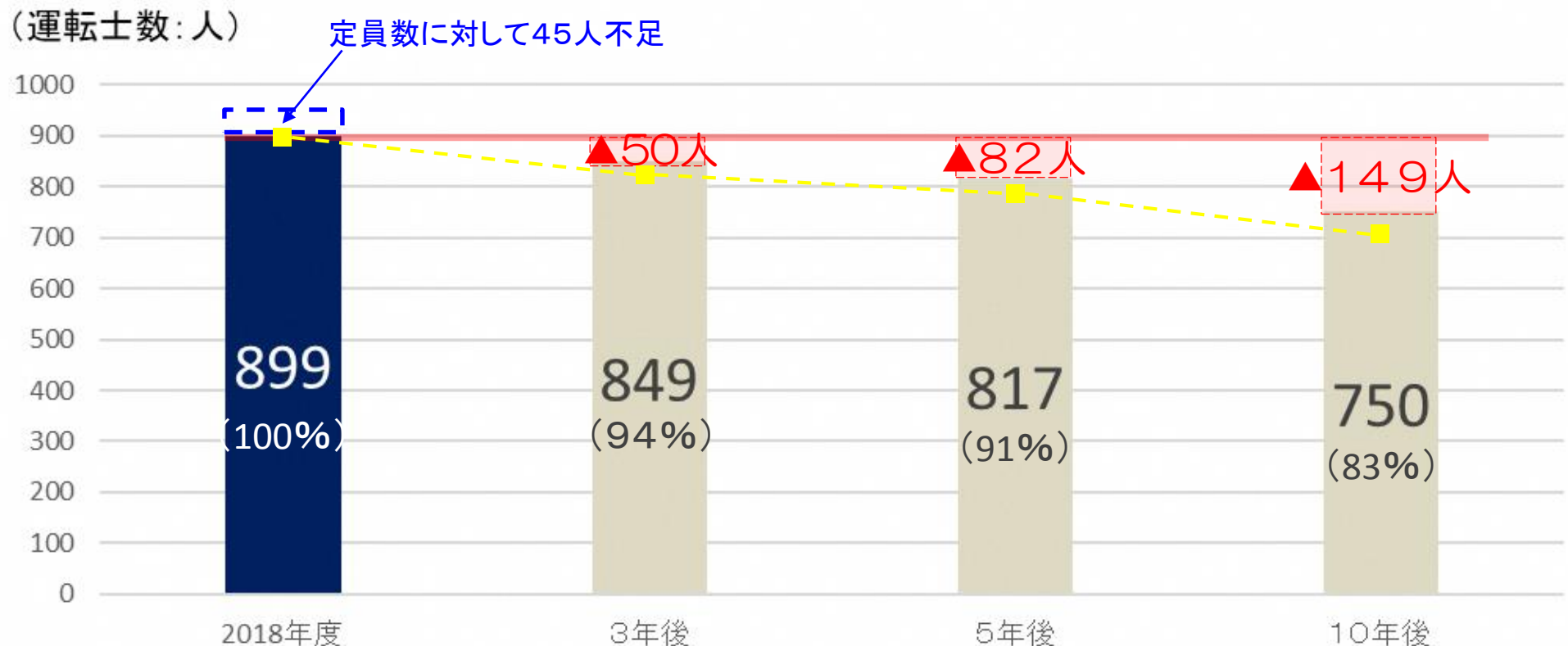
【データ】 5社合計 ※九州産交バスは、高速バス・空港リムジンバスを除く数値。

# 1. 熊本における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



## 2. 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

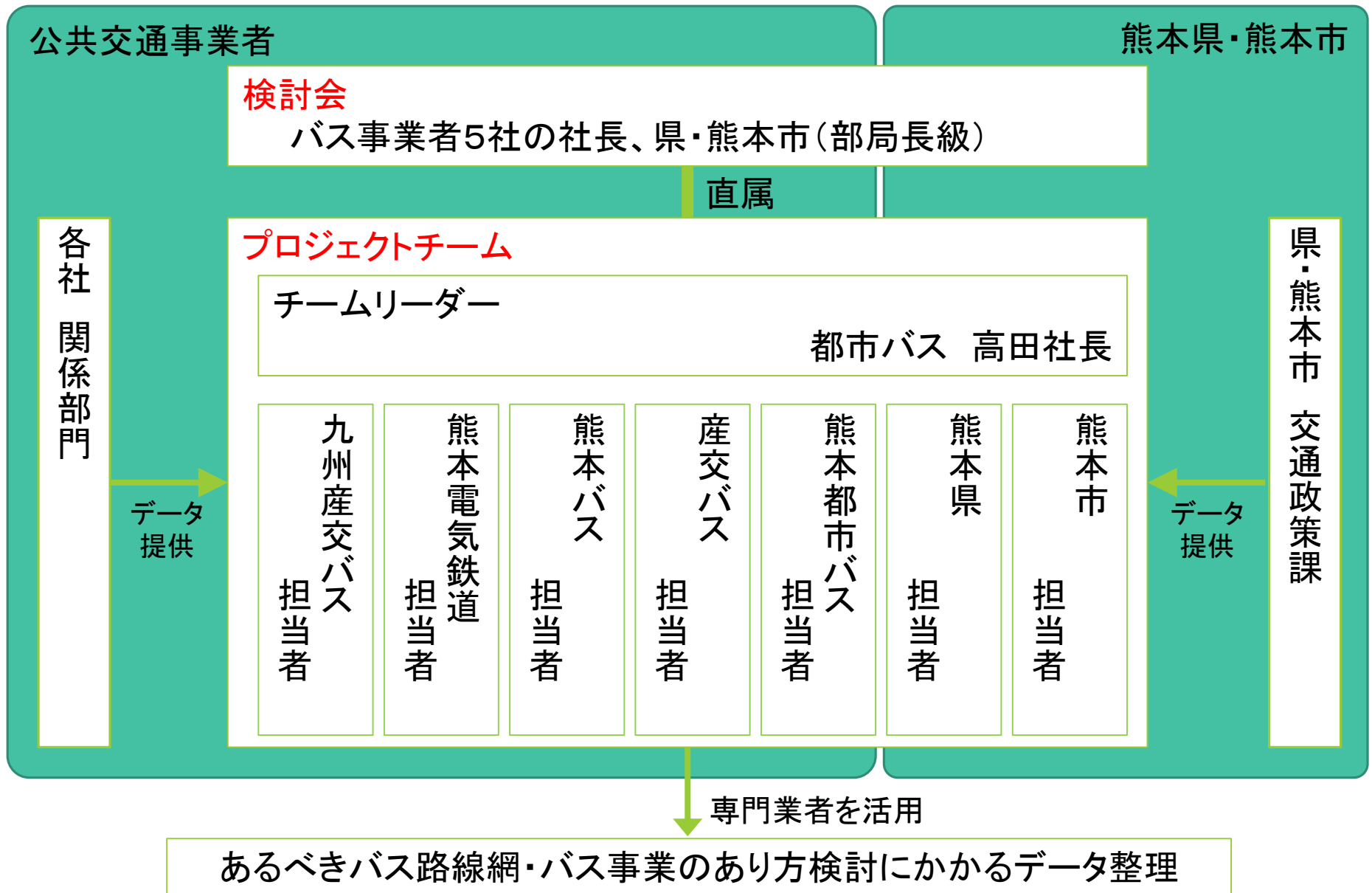
#### 【検討会の概要】

- ・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する。



## 2. 検討会の発足

### ■ 検討会・プロジェクト組織図



### 3. 熊本における検討の考え方

- ・5社の連携の下、重複区間の効率化等の取組を実現する。
- ・それにより捻出される経営資源(運転士、車両等)により、必要な路線の維持や新規路線の拡充等を行い、**需給バランスがとれた持続可能なバス路線網＝あるべきバス路線網**を構築する。

(イメージ)



(効果)

⇒効率化により捻出した“**輸送力50**”(具体的には**運転士・車両等を想定**)を原資として再配分。

#### 【国の考え方】

⇒低需要地区をはじめバスネットワークの維持※1に充当する

※1 成長戦略実行計画(令和元年6月)より

#### 【熊本の考え方(想定)】

⇒労務環境の改善※2やバスサービスを維持すべきエリア内※3での路線維持・新規路線などに充当する

⇒あるべきバス路線網の実現

※2 2018年度末で45名(5社計)不足。長時間拘束などの要因。

※3 路線バスで輸送すべき一定の需要が見込まれるエリア



### 3. 熊本における検討の考え方

・あるべきバス路線網の実現に必要なバス事業のあり方(事業形態)についても検討中。

#### 熊本のバス事業者はいずれも経営危機を経験

平成15年 (株)産業再生機構による九州産業交通(株)の経営支援が決定  
平成20年 中小企業再生支援協議会による熊本電気鉄道(株)の経営支援が決定  
平成27年 地域経済活性化支援機構(REVIC)による熊本バス(株)の経営支援が決定

※この間、市営バス路線の民間移譲の受け皿として、民間3社の出資で熊本都市バス(株)を設立  
(平成19年設立、平成21年～平成27年にかけて市営路線の移譲を完了)

これまでも運行体制の効率化案を検討したが実現に至らず

未来投資会議での議論等も踏まえ選択肢を広げて検討中

これまでに検討した経緯あり

熊本都市バス(株)を  
中心とした路線の効率化

経営統合  
(合併、持株会社等)

未来投資会議を踏まえ  
新たに検討

共同経営  
(サービス調整・運賃プール等)

## 4. 検討を進める上での課題

・県民・市民生活に必要不可欠な公共交通ネットワークの維持を検討するうえで、熊本においては以下のような点が課題。

### 【①独占禁止法の適用緩和】

- ・あるべきバス路線網の実現を目指していく上では、「事業者どうして不断にサービスの調整が可能」で、かつ「利害調整を柔軟に図ることが可能」であることが望ましい。
- ・現行法では、いずれも独占禁止法上のカルテル規制に抵触する可能性があるため、このような調整は行うことができない。

### 【②多様な交通モードによる公共交通ネットワーク全体の維持】

- ・運転士不足が極めて深刻化する中であって、公共交通ネットワーク全体を維持していくためには、路線バスがネットワークの中で果たすべき役割を明確にするとともに、鉄軌道やコミュニティ交通等の多様な交通モードとも連携し、効率的にバス事業者の経営資源を配分していくことが必要。
- ・一定の需要が見込めないような路線については、自治体と交通事業者が連携しながら、乗合タクシー等のコミュニティ交通への転換を検討していくことが望ましい。
- ・しかしながら、地方部においては、このようなコミュニティ交通の担い手となるタクシー事業者も十分な労働力を確保できない地域が発生することが今後想定され、結果として地域の公共交通ネットワークが維持できなくなる可能性がある。