

第 2 回熊本市公共交通協議会

日時：平成 25 年 2 月 22 日（金）10：00～

場所：熊本市役所 議会棟 2 階 議運・理事会室

会 議 次 第

- 1 開会
- 2 会長挨拶
- 3 議事及び報告
 - 1) 各専門部会の協議状況について
 - ① 公共交通基本条例部会
熊本市公共交通基本条例（案）について
(資料 1-1、1-2、1-3、参考)
 - ② コミュニティ交通部会
公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通導入について
(資料 2-1、2-2、2-3)
 - ③ バス路線網再編部会
バス路線網再編実施プログラム（案）について (資料 3-1、3-2)
 - 2) 平成 25 年度の協議会体制及び検討内容について (資料 4)
 - 3) その他
- 4 閉会

配布資料

会議次第、配席図

資料 1-1：熊本市公共交通基本条例の検討状況

資料 1-2：熊本市公共交通基本条例（案）

資料 1-3：熊本市公共交通基本条例（案）に関する P I 結果

資料 1（参考）：熊本市公共交通基本条例（案）の概要

資料 2-1：公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通制度の検討状況

資料 2-2：公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通制度（案）概要

資料 2-3：コミュニティ交通制度（案）に関する P I 結果

資料 3-1：バス路線網再編に向けた検討状況

資料 3-2：バス路線網再編実施プログラム（案）

資料 4：平成 25 年度の協議会体制及び検討内容

熊本市公共交通基本条例の検討状況

平成 24 年 6 月、8 月、11 月の 3 回、公共交通条例部会を開催し、条例の内容について検討

● 第 1 回公共交通条例部会（ H24. 6. 25 開催 ）

熊本市公共交通基本条例に盛り込む内容について議論

【 部会での主な議論 】

- ・「移動する権利」について、「保障」か「尊重」か
- ・「公共交通空白地域及び不便地域」の設定について
- ・熊本市公共交通協議会の位置づけについて
- ・市民の参画と協働について

● 第 2 回公共交通条例部会（ H24. 8. 23 開催 ）

熊本市公共交通基本条例骨子について議論

【 部会での主な議論 】

- ・環境に関する表現について
- ・「移動する権利」における憲法 25 条を引用について
- ・市民の責務について
- ・他の自治体との関わりについて
- ・公共交通準不便地域の認定と公共交通協議会の関係について

● 第 3 回公共交通条例部会（ H24. 11. 13 開催 ）

熊本市公共交通基本条例素案について議論

【 部会での主な議論 】

- ・「移動する権利」に関する前文での表現について
- ・条例施行後の交通行政の展開について

■熊本市公共交通基本条例（案）

前 文（基本理念）

公共交通は、市民の日常生活における重要な移動手段であり、地域経済を発展させるなど、豊かな地域社会の形成のために不可欠なものである。

近年、個人の生活様式の多様化と集客施設の郊外化が進み、自家用自動車への依存が高まってきたこと、人口減少社会が到来したこと等により、公共交通の利用者は年々減少している。その結果、公共交通事業者の経営悪化を招き、公共交通の路線の廃止や減便といったサービスの縮小が行われ、更に公共交通の利用者が減少するという状況に至っている。

その一方で、少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、障害者等の社会参加、環境負荷の低減に向けた意識の高まり等により、公共交通の重要性がますます高まっている。

このような状況において、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを推進するとともに、環境にも配慮し自家用自動車から公共交通への転換を進め、公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会を実現することが求められており、公共交通を利用する者はもとより、地域社会全体で公共交通を支えていくことが必要となっている。

ここに、市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重し、市民及び事業者の参画と協働の下、公共交通の維持及び充実のための施策を総合的かつ計画的に推進するため、この条例を制定する。

第1条 目 的

この条例は、市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務、公共交通の維持及び充実に関する施策の基本となる事項その他の事項を定めることにより、公共交通の維持及び充実を図るための施策を総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

第2条 定 義

この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 公共交通 市民の日常生活及び社会生活における移動手段として利用される公共交通機関（各公共交通機関相互の関係を含む。）をいう。
- (2) 市民 本市の区域内に住所を有する者及び本市の区域内に通勤し、又は通学する者をいう。
- (3) 事業者 本市の区域内で事業を営み、又は活動する個人及び法人その他の団体（次号に掲げるものを除く。）をいう。
- (4) 公共交通事業者 次のいずれかに該当するものをいう。
- ア 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第1項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者
 - イ 道路運送法第8条第4項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ウ 軌道法（大正10年法律第76号）第4条に規定する軌道経営者
 - エ 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第7条第1項に規定する鉄道事業者
- (5) 停留所等 次のいずれかに該当するものをいう。
- ア 道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車の停留所（自動車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。）に設置されるものを除く。）及び当該一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車に乗降することが可能な場所
 - イ 路面電車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第13号に規定する路面電車をいう。）の停留場
 - ウ 鉄道事業法第2条第1項に規定する鉄道事業の用に供する駅
- (6) 公共交通空白地域 停留所等からの距離が1,000メートル以上離れた地域をいう。
- (7) 公共交通不便地域 公共交通空白地域以外の地域であって、停留所等からの距離が500メートル以上離れたものをいう。
- (8) 公共交通準不便地域 公共交通空白地域又は公共交通不便地域以外の地域であって、地形、地域の特性、公共交通の運行状況その他の特別の事情により公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認めるものをいう。

第3条 市の責務

市は、公共交通の維持及び充実のため、市民及び事業者並びに公共交通事業者の参画と協働の下総合的な施策を立案し、実施する責務を有する。

2 市は、前項の施策を実施するに当たっては、当該施策に関する市民、事業者、公共交通事業者及び周辺市町村、公共交通事業者が組織する団体その他の関係機関（以下「関係機関」という。）の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

3 市は、公共交通の維持及び充実にに関する市民意識の啓発に努めなければならない。

第4条 公共交通事業者の責務

公共交通事業者は、次に掲げる事項を行うよう努めるものとする。

- (1) 公共交通事業者としての社会的な役割を自覚し、公共交通の利便性を向上させるとともに、市が実施する施策に協力すること。
- (2) 公共交通の利便性の向上に関する情報を、市民及び事業者に対して積極的に提供すること。

第5条 事業者の責務

事業者は、次に掲げる事項を行うよう努めるものとする。

- (1) 公共交通に対する理解と関心を深め、本市が実施する施策に協力すること。
- (2) 事業活動を行うにあたり、できる限り公共交通を利用すること。

第6条 市民の責務

市民は、次に掲げる事項を行うよう努めるものとする。

- (1) 公共交通に対する理解と関心を深め、公共交通の担い手のひとりであることを自覚し、市が実施する施策に協力すること。
- (2) 日常生活において、過度に自家用自動車（以下「自家用車」という。）に依存せず、公共交通を積極的に利用すること。

第7条 公共交通ネットワークの強化

市は、公共交通事業者とともに、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの実現に向け、国、県及び関係機関と協力しながら、次に掲げる事項を推進するものとする。

- (1) 基幹となる公共交通の輸送力の増強、速達性の向上及び定時性の確保
- (2) 分かりやすく効率的なバス路線網の構築

- (3) 基幹となる公共交通を中心とした公共交通機関相互の有機かつ効率的な連携

第 8 条 公共交通の利用の促進

市は、自家用車から公共交通への移動手段の転換を促進するため、公共交通の走行環境及び利用環境の改善その他公共交通の利便性の向上に必要な施策を講ずるものとする。

2 市は、公共交通の利用を促進するため、国、県、公共交通事業者及び関係機関と協力し、公共交通相互の乗継ぎ及び公共交通と自家用車、自転車等との乗継ぎの利便性の向上など、必要な施策を講ずるものとする。

3 市は、事業者及び公共交通事業者が行う公共交通の利用の促進に向けた取組に対し、積極的に協力するものとする。

第 9 条 公共交通空白地域等への対応

市は、公共交通空白地域において、当該公共交通空白地域に居住する住民が組織する団体及び公共交通事業者と協働して、公共交通による移動手段の確保のために必要な施策を講ずるものとする。

2 市は、公共交通不便地域及び公共交通準不便地域において当該公共交通不便地域及び公共交通準不便地域に居住する住民が組織する団体が行う公共交通による移動手段の確保に向けた取組を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

第 10 条 市民からの提案等

市長は、市民からの公共交通の維持及び充実に関する提案について総合的に検討し、これを適切に市の施策に反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

第 11 条 周辺市町村との連携及び国等への要請

市長は、公共交通の維持及び充実に関する施策を実施する上で必要があると認めるときは、周辺市町村と連携を図るとともに、国、県及び公共交通事業者が組織する団体に対し、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

第 1 2 条 公共交通事業者等への支援

市は、公共交通の維持及び充実に係る施策を実施する上で必要があると認めるときは、公共交通事業者、公共交通事業者が組織する団体等に対し、技術的及び財政的支援に努めるものとする。

第 1 3 条 熊本市公共交通協議会

利便性の高い公共交通を実現するための諸課題及び施策について協議するため、市長の附属機関として、熊本市公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

2 協議会の組織及び運営について必要な事項は、規則で定める。

第 1 4 条 委 任

この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成 2 5 年 4 月 1 日から施行する。

熊本市公共交通基本条例(案)に関する PI(パブリックインボルブメント)結果について

【 アンケート調査 】

- 1 調査日 平成24年9月22日、10月6日の2回
- 2 調査方法
条例骨子について説明後、アンケート調査を実施
- 3 有効回答数 552人
- 4 調査結果
 - ① 条例制定の必要性について
約95%の方が必要(どちらかというとも含む)と判断
 - ② 公共交通空白地域等の距離設定(空白地域 1km 以上、不便地域 500m 以上)について
約80%の方が距離設定は妥当ではないかとの判断
 - ③ 最も重要な基本施策について
バス路線網の改善や基幹公共交通の強化についての割合が高かった

【 パブリックコメント 】

- 1 意見募集期間 平成24年12月19日～平成25年1月18日
- 2 素案に対する意見の提出状況 提出人数 2名 件数 10件
- 3 主な意見と対応
 - 自治基本条例の内容を盛り込むべきではないか。
⇒ 自治基本条例の理念や基本的な考え方を踏まえた上での内容であり、自治基本条例で規定された内容を盛り込む必要はないと考えている。
 - 同一会社で運行本数が多い区間については、サブターミナル機能をもった停留所を整備し、ラウンドダイヤ化することにより、基幹バスとしての機能を持たせる必要があるのでは。
⇒ 公共交通ネットワークの強化に関する具体的な施策については、今後事業を実施する上で参考としたいと考えている。

【 住民説明会 】

- 1 期間及び開催数 平成25年1月7日～平成25年1月18日 計18回
- 2 参加者数 236人
 - 高齢化社会を考え、皆が便利な公共交通となるよう期待している。
 - 公共交通だけではなく、道路網も含めて都市開発をトータルで考えて示していくべき。
 - 市民の責務を規定するのであれば、利用しやすい環境作りが必要である。
 - 路線バスは中心市街地方面に集中しており、環状バスの整備が必要である。
 - 公共交通の利便性向上は大事で、特にパーク＆ライドは有効である。
 - サブターミナルを作り、そこを拠点に他へ移動できるように。
⇒ 公共交通に関する具体的な施策については、今後、条例における基本施策に基づき、事業を実施する上で参考としたいと考えている。

協議会での検討

H23年度 熊本市バス交通のあり方検討協議会で基礎調査等を実施

H24年度 熊本市公共交通協議会:公共交通基本条例部会で検討

○第1回公共交通基本条例部会(H24.6.25開催)

熊本市公共交通基本条例に盛込む内容について議論

<主な内容>

移動する権利、公共交通空白地域及び不便地域の定義、熊本市公共交通協議会の位置づけ、市民の参画と協働について等

○第2回公共交通基本条例部会(H24.8.23開催)

熊本市公共交通基本条例骨子について議論

<主な内容>

移動権の取り扱い、公共交通空白地域及び不便地域等の定義、条例と今後の施策展開、条文の表現について等

○第3回公共交通基本条例部会(H24.11.13開催)

熊本市公共交通基本条例(案)について議論

<主な内容>

条例案の表現、条例アンケート調査結果、条例制定までのスケジュールについて等

関係局協議等

○政策調整会議(H24.11.21開催)

<主な修正>

- ・「公共交通」についての定義を追記
- ・市民が公共交通を担っていることを前文等で表現
- ・前文で「移動手段を持たない高齢者の増加」に「障がい者」も追記

○経営戦略会議(H24.11.28開催)

<主な修正>

- ・「関係機関」と「関係団体」の整理
- ・第7条公共交通ネットワークの強化について、公共交通事業者とともに強化に向けた取組みを推進する表現

パブリックコメント・地域説明会へ

○パブリックコメント(H24.12.19～H25.1.18)

提出人数：2名 意見数：10件

○地域説明会(H25.1.7～1.18)

開催回数：18回 参加者数：236人

条例案の修正箇所なし

条例の構成

前 文：公共交通の位置づけ、現状、方向性、基本理念について記述

目 的（第1条）：条例に規定する事項及び条例制定の目的を規定

定 義（第2条）：用語の定義を規定

責 務（第3条～第6条）：市、公共交通事業者、事業者、市民の責務を規定

基本的施策（第7条～第9条）：市の公共交通に関する基本的施策について規定

市民からの提案（第10条）：市民からの交通施策に関する提案について規定

要請及び支援（第11条～第12条）：国等への要請や技術的・財政的支援について規定

熊本市公共交通協議会（第13条）：熊本市公共交通協議会を条例で位置づけ

前 文：公共交通の位置づけ、現状、方向性、基本理念について記述

【位置づけ】

- ・公共交通は日常生活における重要な移動手段
- ・豊かな地域社会の形成に不可欠

【現 状】

- ・利用者の減少 ⇒ 事業者の経営悪化 ⇒ サービス縮小 ⇒ 利用者の減少
- ・少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、障がい者等の社会参加
- ・環境負荷低減に向けた意識の高まり

【方向性】

- ・公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの推進
- ・自家用車から公共交通への転換を推進
- ・公共交通の利用者はもとより、地域社会全体で公共交通を支える
- ・公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

【基本理念】

- ・市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重
- ・市民及び事業者の参画と協働のもと、公共交通の維持・充実を図る

目 的（第1条）：条例に規定する事項及び条例制定の目的を規定

市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務、公共交通の維持及び充実に関する施策の基本となる事項その他の事項を定め、これを総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

定 義（第2条）：用語の定義を規定

- ・ 公共交通の定義
- ・ 市民・事業者・公共交通事業者の定義
- ・ 公共交通空白地域の定義

バス停・電停・鉄道駅から
半径1km以上離れた地域

- ・ 公共交通不便地域の定義

バス停・電停・鉄道駅から
半径500m以上1km未満離れた地域

- ・ 公共交通準不便地域の定義

その他特段の理由により
不便地域に準ずると市長が認めた地域

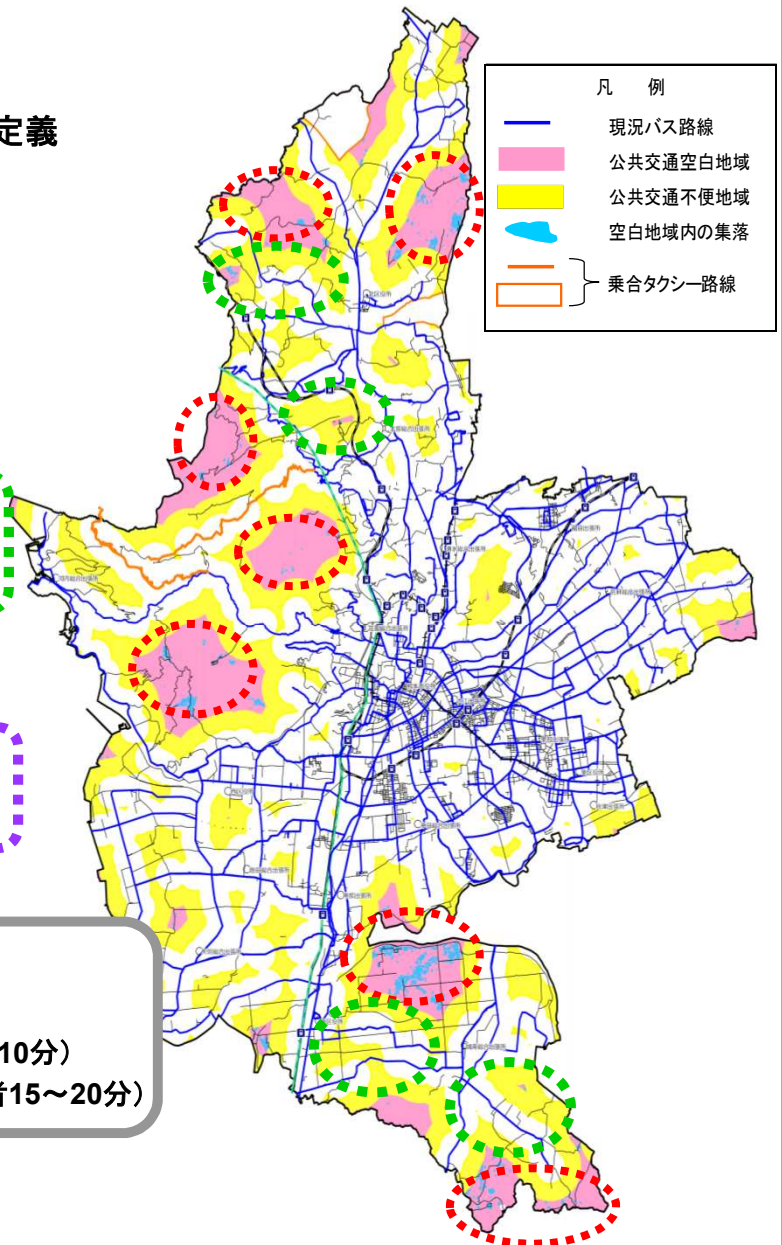
一般的な歩行速度を基準に設定

歩行速度：80m/分（高齢者60m/分）

歩行距離500mでは6～7分（高齢者8～10分）

歩行距離1,000mでは12～13分（高齢者15～20分）

- ・ その他条例に必要な用語の定義



責 務（第3条～第6条）：市・公共交通事業者・事業者・市民の責務を規定

公共交通の維持・充実に関する責務

【市の責務】

- ・ 市民、事業者、公共交通事業者の参画と協働のもと総合的な施策を立案し実施
- ・ 施策を実施する際、当該施策に関する市民、事業者及び関係機関の理解と協力を得る
- ・ 公共交通に関する市民意識の啓発

【公共交通事業者の責務】

- ・ 社会的な役割を自覚し、公共交通の利便性を向上させる
- ・ 公共交通の利便性の向上に関する情報を、市民及び事業者に対して積極的に提供

【事業者の責務】

- ・ 公共交通に対する理解と関心を深め、本市が実施する施策に協力
- ・ 事業活動を行うにあたり、できる限り公共交通を利用

【市民の責務】

- ・ 公共交通に対する理解と関心を深め、**公共交通の担い手のひとりであることを自覚**し、本市が実施する施策に協力
- ・ 日常生活において、過度に自家用車に依存せず、**公共交通を積極的に利用**

基本的施策（第7条）：公共交通ネットワークの強化

市は、公共交通事業者とともに、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの実現に向け、国、県及び関係機関と協力しながら、以下の事項を推進する。

- ① 基幹となる公共交通（鉄道、市電、幹線バス）の輸送力の増強、速達性の向上、定時性の確保
- ② わかりやすく効率的なバス路線網の構築
- ③ 基幹となる公共交通を中心とした公共交通基幹相互の連携

基幹公共交通の強化



▲超低床電車 熊本市交通局

▲連節バス 神奈川中央交通

※定時性、速達性、大量輸送など公共交通の高いサービスを提供

バス路線網の再編



熊本都市バス(株)

各系統の役割の明確化、時刻表等の統一など、バス事業者の枠を超えて、わかりやすく、実現性の高いバス路線を実現

基本的施策（第8条）：公共交通の利用の促進

- ① 市は、自家用車から公共交通への移動手段の転換を促進するため、公共交通の走行環境及び利用環境の改善その他利便性の向上に必要な施策を講ずる。
- ② 市は、国、県、公共交通事業者及び関係機関と協力し、公共交通相互の乗継ぎ及び公共交通と自家用車、自転車等との乗継ぎ利便性の向上など、必要な施策を講ずる。
- ③ 市は、事業者、公共交通事業者が行う公共交通の利用促進に向けた取組に対し、積極的に協力する。

バス優先レーン導入



▲バス専用レーン(国道3号)

ICカードの導入



▲スゴカ(JR九州)

クルマや自転車との乗継強化



▲パーク&ライド・サイクル&ライド(西部車庫)

基本的施策（第9条）：公共交通空白地域及び不便地域等への対応

- ① 市は、公共交通空白地域において、当該地域に居住する住民が組織する団体及び公共交通事業者と協働して、公共交通による移動手段の確保のために必要な施策を講ずる。
- ② 市は、公共交通不便地域及び公共交通準不便地域において、当該地域に居住する住民が組織する団体が行う公共交通による移動手段の確保に向けた取組を促進するために必要な施策を講ずる。

公共交通空白・不便地域の解消



▲オレンジタクシー(熊本市)



▲乗合タクシー(菊池市)

バス路線でカバーできない地域は、地域と連携し、タクシー車両等を活用した、新たな公共交通を導入

市民からの提案（第10条）：市民からの交通施策に関する提案について規定

市長は、市民からの公共交通の維持及び充実に関する提案について総合的に検討し、これを適切に市の施策に反映させるために必要な措置を講ずる。

周辺市町村との連携及び国等への要請（第11条）

市長は、公共交通の維持及び充実に関する施策を実施するうえで必要があると認めるときは、周辺市町村と連携を図るとともに、国、県及び公共交通事業者が組織する団体に対し、必要な措置を講ずるよう要請する。

公共交通事業者等への支援（第12条）

市は、公共交通の維持及び充実に関する施策を実施するうえで必要があると認めるときは、公共交通事業者、公共交通事業者が組織する団体などに対し、技術的及び財政的支援に努める。

熊本市公共交通協議会（第13条）：熊本市公共交通協議会を条例で位置づけ

- ① 利便性の高い公共交通を実現するための諸課題や施策について協議するため、市長の附属機関として、熊本市公共交通協議会を設置する。
- ② 協議会の組織及び運営について必要な事項は、規則で定める。

委 任（第14条）

この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成25年4月1日から施行する。

公共交通空白・不便地域等に対応した コミュニティ交通制度の検討状況

平成 24 年 7 月、8 月、11 月の 3 回、コミュニティ交通部会を開催し、制度の内容について検討

● 第 1 回コミュニティ交通部会（ H24. 7. 6 開催 ）

コミュニティ交通制度の基本的な考え方について議論

【 部会での主な議論 】

- ・ 公共交通空白・不便地域等の定義について
- ・ コミュニティ交通を利用する主な対象者について
- ・ 公共交通不便地域等では、地域が主体となって導入に取り組むことについて

● 第 2 回コミュニティ交通部会（ H24. 8. 20 開催 ）

コミュニティ交通制度の素案について議論

【 部会での主な議論 】

- ・ 公共交通不便地域等で地域が取り組むことに対する市の支援体制について
- ・ 公共交通不便地域等における路線設定の考え方について
- ・ 公共交通不便地域等における地域が確保する収入（運行費用の 30%以上）について

● 第 3 回コミュニティ交通部会（ H24. 11. 15 開催 ）

コミュニティ交通制度の案について議論

【 部会での主な議論 】

- ・ 将来の社会状況の変化によるコミュニティ交通制度の見直しについて
- ・ 公共交通空白・不便地域等に該当する地域が、コミュニティ交通制度を検討できる支援について

公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通制度について(案)(1)

資料2-2

概要版

公共交通空白・不便地域等(※1)の状況

※1 熊本市公共交通基本条例にて
定義された地域

公共交通空白地域を含む 主な小学校校区

北区：田底 吉松 田原
山本 山東 菱形
西里
西区：芳野 池上
松尾北・東・西
南区：富合 杉上 豊田

	公共交通 空白地域	公共交通 不便地域
バス停・鉄道駅 からの半径距離	1,000m以上	500～1,000m
対象人口	約6,000人	約35,000人
熊本市の人口に 占める割合	0.8%	5.6%
対象面積	43.8km ²	87.3km ²
熊本市の面積に 占める割合	11.3%	22.4%

凡 例

- 現況バス路線
- 公共交通空白地域
- 公共交通不便地域
- 空白地域内の集落
- } 乗合タクシー路線

1. コミュニティ交通とは

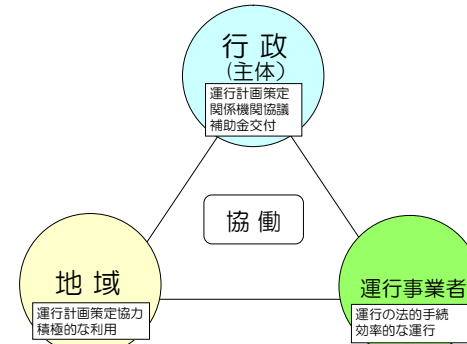
コミュニティ交通とは、既存の公共交通の利用ができない、もしくは不便な公共交通空白・不便地域等に対して導入する、新たな公共交通の形態である。

対象地域は人口が少なく、赤字運行となるため行政からの補助が必要となる。運行車両をバスではなく小型化したり、利用時のみ運行するデマンド運行方式など経費を抑えながら、地域・運行事業者と協働して導入に取り組む。

2. 導入の目的と協働体制

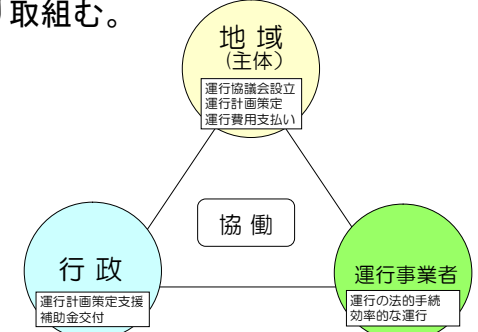
(1) 公共交通空白地域

通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段の確保を図ることを目的とする。導入にあたっては、行政が主体となって地域と協働しながら取り組む。



(2) 公共交通不便地域等

日常生活に必要な最低限度の移動手段が確保されている中で、さらなる移動利便性向上を地域自身で確保することを目的とする。導入にあたっては、地域が主体となって、行政が支援する協働体制により取り組む。



3. コミュニティ交通導入における市の体制

	公共交通空白地域	公共交通不便地域等
区役所 総務企画課	・地域の意向把握や意見の集約 ・地域との協議・調整	・地域が意見集約を行う際の支援 ・地域との協議・調整 ・運行計画策定支援
交通政策総室	・路線やダイヤなど運行計画策定 ・関係各機関との協議	・運行計画策定支援 ・区役所総務企画課に対し支援 ・関係各機関との協議

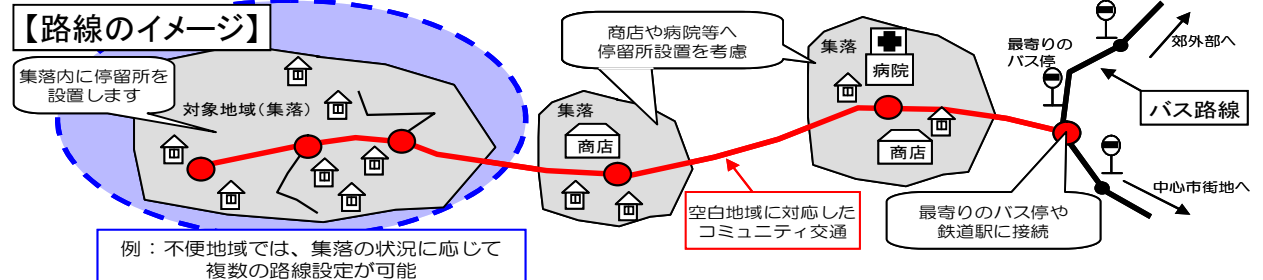
4. 路線設定の考え方

(1) 公共交通空白地域

- ①運行路線は定路線とする
- ②最寄りのバス停・鉄道駅に接続する
- ③病院・商業施設等への経路を考慮

(2) 公共交通不便地域等

公共交通空白地域の考え方を基本とし、地域のニーズや状況に応じて弾力的運用を図る



公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通制度について(案)(2)

5. 運行協議会の役割

町内自治会等を中心として、運行協議会を構成する

(1) 公共交通空白地域
運行計画策定に対する地域の意見集約など、行政に対する地域側の窓口

(2) 公共交通不便地域等
運行計画策定、運行事業者の選定契約、運行費用の支払、地域における収入確保、補助申請・受領等の業務を行う

6. 運行の内容

(1) 公共交通空白地域
①運行形態：デマンド方式
②運行事業者：タクシー事業者
③運行車両：小型タクシー車両等
④運行日：毎日運行可能
⑤便数：1日最大4往復8便
⑥運行ダイヤ：接続するバス・鉄道の発着ダイヤに合わせて設定

(2) 公共交通不便地域等
(1)のデマンド方式による運行内容と下記の事項を含め、地域が選択する
①運行形態：定時運行、過疎地有償運送
②運行事業者：交通事業者、NPO法人等
③運行車両：マイクロ、ワゴン、普通車
④運行日：隔日運行等地域が選択
⑤運行ダイヤ：地域が選択

7. 運行に必要な地域における収入の確保(利用料金等)と補助制度

(1) 公共交通空白地域
①補助制度 行政が運行事業者に対し、補助を行う (7) 初期投資費用：全額補助（必要最小限） (4) 運行費用：欠損額を全額補助
②地域における収入の確保 (7) 利用時に利用料金を支払う均一料金制度（みかん・オレンジタクシーの事例 1乗車大人200円、小学生以上100円）
※上記の運行内容以上を希望する場合は、(2)公共交通不便地域等を適用して、地域主体でコミュニティ交通を導入することができる。なお、その際は地域において収入の確保を行うものとする

(2) 公共交通不便地域等
①補助制度 行政が地域に対し、補助を行う (7) 初期投資費用：全額補助（必要最小限） (4) 運行費用：目標額を設定し、欠損補助を行う。ただし、1～3年目で目標を下回った場合は、翌年運行見直しを条件に補助を行い、それでも目標を下回った場合は翌々年の補助は行わない。
②地域における収入の確保 運行経費の30%以上を、利用料金等（地域の拠出や協賛金も含む）で捻出することを目標とするが、地域における収入確保の経過措置として運行1年目10%以上、2年目20%以上を設定し3年目以降は30%以上確保できるように目指すこととする。

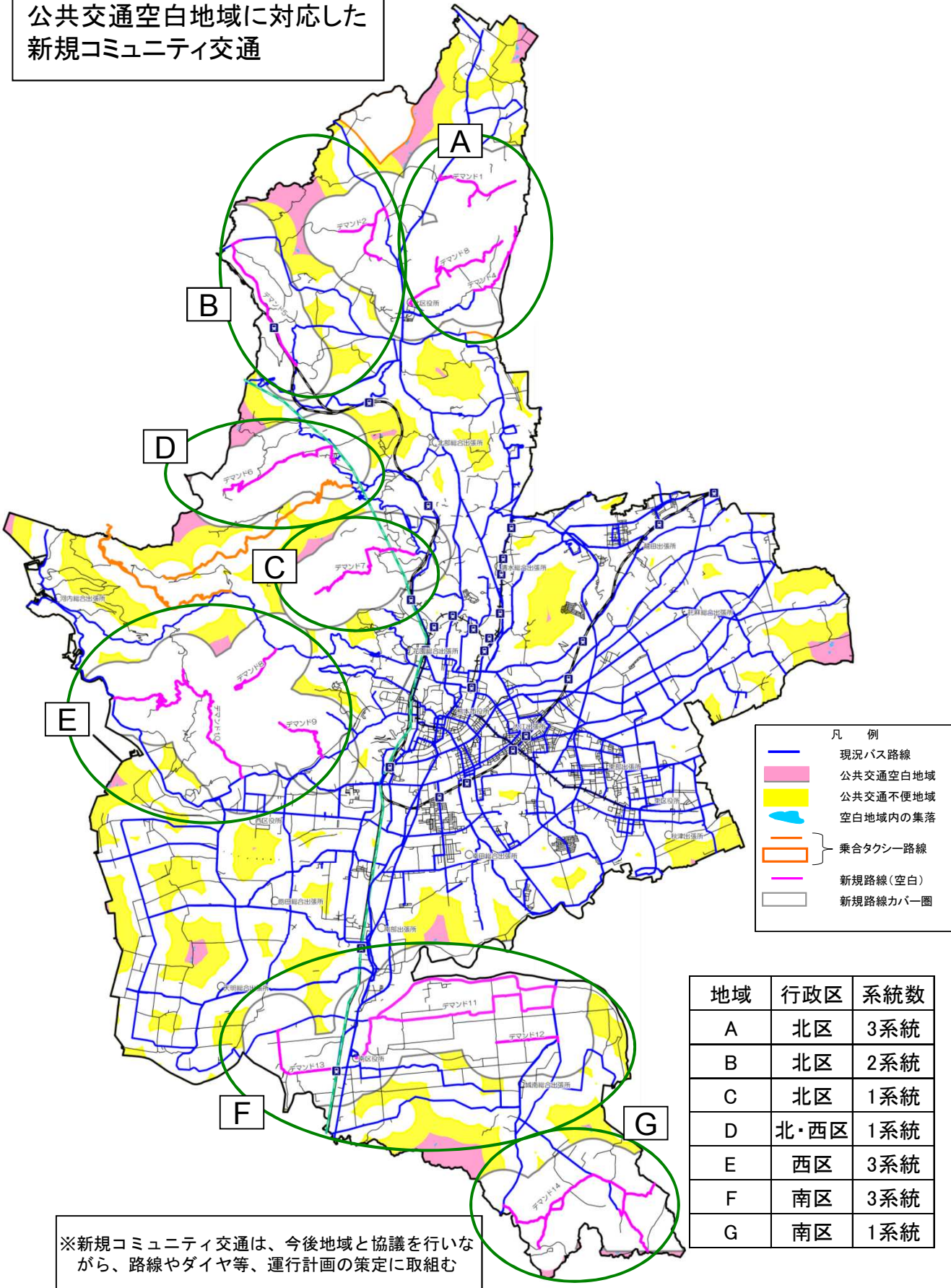
	目標の収入	補助上限額(少ない方)	
1年目	10%以上	90%まで	380万円まで
2年目	20%以上	80%まで	340万円まで
3年目以降	30%以上	70%まで	300万円まで

8. スケジュール

区分	H24		H25		H26		H27以降
	下半期	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期	
公共交通空白地域	検討	検討	導入・運行				
公共交通不便地域等	検討	検討	導入・運行				

	運行1年目		運行2年目		運行3年目		運行4年目以降	
	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月
30%以上								
20～30%未満						運行計画の見直し検討	変更運行	年末で補助終了
10～20%未満						運行計画の見直し検討	変更運行	年末で補助終了
10%未満		判断	運行計画の見直し検討	変更運行				年末で補助終了

公共交通空白地域に対応した新規コミュニティ交通



地域	行政区	系統数
A	北区	3系統
B	北区	2系統
C	北区	1系統
D	北・西区	1系統
E	西区	3系統
F	南区	3系統
G	南区	1系統

※新規コミュニティ交通は、今後地域と協議を行いながら、路線やダイヤ等、運行計画の策定に取り組む

公共交通空白・不便地域等に対応した コミュニティ交通制度(案)に関するPIの結果について

【パブリックコメント】

- 1 意見募集期間 平成24年12月19日～平成25年1月18日
- 2 素案に対する意見の提出状況 提出人数 3名 件数 6件
- 3 主な意見と対応
 - 公共交通空白地域に対してコミュニティ交通を導入する必要があるのか
⇒日常生活に必要な最小限度の移動手段を確保するために必要であると考えている。
 - 運行車両を車いす搭載対応にして欲しい。
⇒運行車両は、タクシー会社が保有する車など、既存の車両を活用することを基本として考えている。
 - 利用料金は、芳野地域の乗合タクシーの先行事例を踏まえながら、町内自治会だけでなく広く委員を選定して設定して欲しい
⇒利用料金は、熊本市と地域設立の運行協議会が協議していく中で、地域の意見を集約しながら設定したいと考えている。

【住民説明会】

- 1 期間及び開催数 平成25年1月7日～平成25年1月18日 計18回
- 2 参加者数 236人
- 3 主な意見
 - 交通空白地域と不便地域等と分けて制度を考えたのか
 - 公共交通が不便とわかっていて居住しているのに、なぜこの制度を導入するのか
 - 公共交通不便地域等において、地域が運行費用の30%以上を捻出するのは難しいのではないか
 - 運行の補助を受けるからには、一定のルールが必要だと考える
 - 接続するバス停は、ベンチや屋根がある乗り換えがしやすい場所がいいのではないか
 - 公共交通空白地域において、毎日ではなく隔日運行可能にして運行費用を抑えるべき
 - この制度が正確に伝わるように、広報を十分に行い、より多くの住民が参加し、たくさんの意見が出るようにすべきである

バス路線網再編に向けた検討状況

平成 24 年 7 月、平成 25 年 2 月の 2 回、バス路線網再編部会を開催し、今年度策定予定のバス路線網再編実施プログラムの内容について検討

● 第 1 回バス路線網再編部会（ H24. 7. 10 開催 ）

バス路線網再編プロジェクトの展開について議論

【 部会での主な議論 】

- ・ 熊本都市バスを中心とした運行体制の一元化について
- ・ バス路線網再編での乗継地点設定について
- ・ インセンティブ補助制度について

● 第 2 回バス路線網再編部会（ H25. 2. 4 開催 ）

バス路線網再編実施プログラム案について議論

【 部会での主な議論 】

- ・ ゾーンバスシステムの導入について
- ・ 幹線バス機能強化に向けた社会実験について
- ・ 共通時刻表及び路線図について
- ・ 現行のバス路線維持費補助の見直しについて

バス路線網再編実施プログラム(案)

平成25年2月

バス路線網再編プロジェクト

実施プログラム目次

	プログラム
	バス路線網再編実施プログラム策定にあたって
1-1	競合路線の統一時刻表・路線図の導入
1-2	競合路線のダイヤ調整
2-1	バス事業者各社による営業所、回転所等の相互利用
3-1	都市バスを中心としたバス事業者4社による運行管理体制の確立
3-2	バス運行に係るトータルシステムの導入
4-1	都市バス路線の整理
4-2	競合路線の整理・統合
5-1	利便性の高いバス路線網の構築(ゾーンバスシステムの導入)
5-2	幹線バスの機能強化
6-1	路線バスの利用促進に向けた取組み
7-1	現行補助制度の見直し

バス路線網再編実施プログラム策定にあたって

【背景及び目的】

熊本市のバス利用者数は20年間で半減、ここ10年間でも約3割減少するなど、市民のバス離れは加速的に進行している。

今後、超高齢社会の到来を見据え、来熊者や高齢者をはじめとする全ての市民の気軽な移動手段として、バスサービスの将来的な維持・充実を図っていかなければならない。

このような中、熊本市においては、「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」を設置し、バス利用者を増加に転じさせることを目標に、平成21年3月、バス路線網再編案を含む「熊本市地域公共交通総合連携計画」を策定したものの、熊本市交通局から熊本都市バス(株)への路線移譲等を除き、抜本的なバス路線網再編に向けた具体的な取り組みが進んでいない状況であった。

そこで、熊本市と民間バス事業者4社によるプロジェクトチームを設け、総合連携計画に基づき、あらためてバス路線網再編イメージを取りまとめ、平成24年3月策定した「熊本市公共交通ランドデザイン」へ反映させた。

このバス路線網再編実施プログラムは、公共交通ランドデザインで描いた公共交通ネットワークの1つの柱である「日常生活を支えるバス路線網の再編」を具体化するため、共通時刻表の導入や競合路線のダイヤ調整はもとより、効率的なバス路線網・運行体制の構築などに必要な項目を掲げたもので、今後行政及びバス事業者が協働で取り組んでいくものである。

【実施プログラムの基本方針】

- ① バス利用者の利便性向上を図るとともに、効率的なバス路線網・運行体制の構築を目指す。
- ② メインターミナル(交通センター)及びサブターミナル(熊本駅)の整備完了予定である平成30年～32年を目標年次とする。
- ③ プログラムの進捗状況やパースントリップ調査の解析結果等を踏まえ、適宜必要な見直しを行う。

【実施プログラムの進め方】

- ① 課題を整理し協議が整った項目から順次実施していく。
- ② プログラムについては、(仮称)バス路線網再編連絡調整会議(バス事業者と行政で組織)にて詳細な協議を行ない取り組んでいくとともに、進捗状況について、熊本市公共交通協議会(バス路線網再編部会)に報告する。
- ③ 熊本都市圏など広域的に取り組む内容については、周辺市町村や関係機関との調整を図る。

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	1	競合路線の調整							
		プログラム	1	競合路線の統一時刻表・路線図の導入							
プログラム概要			各社競合している路線の統一時刻表・路線図の導入を図る。								
実施施策（年度）			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32		
1	①	旧57号線（楠・武蔵ヶ丘方面）の統一時刻表の導入	準備	統一時刻表導入			熊本都市バスを中心とした バス事業者4社による 一元的な運行管理				
	②	旧3号線（北部方面）の統一時刻表の導入	準備	統一時刻表導入							
	③	その他路線での統一時刻表の導入検討		その他路線の導入検討							
2	統一路線図導入		準備・運用開始								
施策概要		1	①	旧57号線（楠・武蔵ヶ丘方面）産交・電鉄の競合路線について、統一時刻表の導入を図る。（平成25年1月より一部区間で導入）							
			②	旧3号線（北部方面）産交・都市バスの競合路線について、統一時刻表の導入を図る。（平成25年10月より一部区間で導入）							
			③	・統一時刻表導入後の利用者アンケート調査等を実施し検証するとともに、必要に応じ改善する。 ・その他路線についても導入を検討していく。							
		2	・バス運行に係るトータルシステムの導入に併せて、携帯端末等で利用できる統一路線図の導入を図る。 ・関係機関と協力し各共同バス停に統一路線図の導入を進めていく。								
役割分担		事業者	・統一時刻表の掲載及び次回以降の統一時刻表の作成 ・統一時刻表の導入後の検証（アンケート調査※市と共同） ・統一路線図の導入								
		行政	・統一時刻表及び統一路線図の導入に向けた各事業者間の調整 ・初回掲載する統一時刻表の作成及び統一時刻表の導入後の検証 ・主要なバス停の状況把握								
経費内容		基本的には通常のダイヤ改正に合わせて実施することにより、追加の経費は発生しない。									
費用分担		事業者	負担なし								
		行政	負担なし								
備考		バス運行に係るトータルシステムが導入され、熊本都市バスを中心としたバス事業者4社による一元的な運行管理体制が確立された場合、全競合路線について統一時刻表の導入を進めていく。									

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目		1	競合路線の調整					
		プログラム		2	競合路線のダイヤ調整					
プログラム概要		各社競合している路線の運行ダイヤの調整を行うことにより、運行ダイヤの平準化を図る。								
実施施策(年度)				H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32
1	旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面)方面のダイヤ調整			調整準備	調整ダイヤにて運行開始(H25.4)			熊本都市バスを中心とした バス事業者4社による 一元的な運行管理		
2	旧3号線(北部方面)のダイヤ調整			調整準備	調整ダイヤにて運行開始(H25.10)					
3	その他路線での導入検討			その他路線の導入検討						
4										
施策概要		1	・旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面)産交・電鉄の競合路線について、ダイヤ調整を行い、運行ダイヤの平準化を図る。(平成25年4月より調整ダイヤにて運行開始) ・以降ダイヤ変更時に継続して調整を行う。							
		2	・旧3号線(北部方面)産交・都市バスの競合路線について、ダイヤ調整を行い、運行ダイヤの平準化を図る。(平成25年10月より調整ダイヤにて運行開始) ・以降ダイヤ変更時に継続して調整を行う。							
		3	・ダイヤ調整後の利用者アンケート調査等を実施し検証するとともに、必要に応じ改善する。 ・その他路線についても導入を検討していく。							
		4								
役割分担		事業者	・運行ダイヤ調整準備 ・ダイヤ調整後の検証(実際の運行時刻との乖離) ・次回ダイヤ変更時における調整							
		行政	・運行ダイヤ平準化に向けた各事業者間の調整 ・ダイヤ調整後の検証(利用者アンケート調査)							
経費内容		基本的には通常のダイヤ改正に合わせて実施することにより、追加の経費は発生しない。								
費用分担		事業者	負担なし							
		行政	負担なし							
備 考		バス運行に係るトータルシステムが導入され、熊本都市バスを中心としたバス事業者4社による一元的な運行管理体制が確立された場合、まず、競合路線についてダイヤ調整(ラウンドダイヤ化を含む)を進め、その後状況に応じて一元的に運行管理する路線を拡大する。								

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目		2	営業所、回転所の相互利用								
		プログラム		1	バス事業者各社による営業所、回転所等の相互利用								
プログラム概要				各社が所有している営業所、回転用地、車庫等について、相互利活用することにより、不要な回転用地等の処分や回送経費の削減などにより運行の効率化を図る。									
実施施策(年度)				H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32			
1	営業所、回転所等の一覧表作成			一覧表作成									
2	営業所、回転所等の相互利用					事業者間協議							
						相互利用開始							
3													
施策概要		1	バス事業者毎に管理している営業所、回転用地、車庫等の現況について一覧表を作成し、情報を共有化する。										
		2	・一覧表を基に、バス事業者間で相互利用の可能性について詳細な協議を行う。(バス路線再編の中で協議) ・相互利用が可能となった所から相互利用開始 ⇒ 順次拡大していく。										
		3											
役割分担		事業者	営業所、回転用地、車庫等の相互利用に向けての協議及び実施										
		行 政	各バス事業者の営業所、回転用地、車庫等を取りまとめ、各バス事業者に情報提供										
経費内容		他社の営業所、回転所等を利用する場合の利用料											
費用分担		事業者	他社の営業所、回転所等を利用する場合の利用料については、全額事業者負担										
		行 政	負担なし										
備 考													

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	3	運行体制の検討						
		プログラム	1	都市バスを中心としたバス事業者4社による運行管理体制の確立						
プログラム概要			競合路線の効率化に向け、熊本都市バス㈱を中心としたバス事業者4社による一元的な路線バス運行管理体制を確立する。							
実施施策(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32	
1	一元的な運行管理の確立		課題整理		人的体制及び		一元管理開始			
2	※トータルシステムの導入に向けた合意形成及び具体的協議		合意形成	スケジュール・負担割合						
3	※トータルシステム導入		検討	システム導入			トータルシステムの運用開始			
4										
施策概要			1	・現在、各社異なっている運行管理について、一元化に向けての課題整理を行う。 ・路線バスの運行管理を熊本都市バス㈱集中させるため、人的体制及びシステム機能等の強化を図る。 ・トータルシステムの導入に併せ、熊本都市バス㈱を中心としたバス事業者4社によるバス運行の一元管理を開始する。						
			2	※システムについては、3-2「バス運行に係るトータルシステムの導入」で記載						
			3	※システムについては、3-2「バス運行に係るトータルシステムの導入」で記載						
			4							
役割分担			事業者	・各社における既存の運行管理についての課題整理(給与・勤務体系、所要時分等) ・一元的な運行管理体制の確立に向け、各事業者が協力し、都市バスの人的体制の強化を図る ・一元的な運行管理体制の確立						
			行 政	一元的な運行管理体制の確立に向け、事業者間の諸問題を調整						
経費内容			人的体制強化のための人件費 ※システム経費については、3-2「バス運行に係るトータルシステムの導入」で記載							
費用分担			事業者	人的体制強化のための人件費						
			行 政	直接的な負担はないが、熊本都市バス運行費補助に反映される						
備 考			・バス停間の所要時分を統一しダイヤ編成システムを一元化する。 ・その他のシステムについては、一元化するレベルをバス事業者間で協議して明確にする。 ・ただし、安全管理については各バス事業者で行う予定。							

※印は再掲項目

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	3	運行体制の検討					
		プログラム	2	バス運行に係るトータルシステムの導入					
プログラム概要			路線バスの運行管理を熊本都市バス(株)に集中させ、一元管理体制の確立を図るため、ICカード・バスロケ・ダイヤ編成システム等のトータルシステム導入を図る。						
実施施策(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32
1	トータルシステムの導入に向けた合意形成及び具体的協議		合意形成	スケジュール・負担割合					
	①	ICカード導入	システムの検討・導入						
2	②	バスロケーションシステム導入		検討	システム導入		トータルシステムの運用開始		
	③	ダイヤ編成システム導入			検討	システム導入			
	施策概要		1	・システムの導入に向け、各バス事業者の合意形成を図る ・システムの導入スケジュールや費用の負担割合など具体的事項について協議					
		2 (① ② ③)	・導入するシステムの具体的な仕様について検討する。 ・仕様に基づきシステム開発する ・3-1「都市バスを中心としたバス事業者4社による運行管理体制の確立」に合わせ、運用を開始する						
役割分担		事業者	・システムの導入 ・国庫補助申請手続等						
		行 政	・システムの導入に向けた各事業者間の調整 ・国庫補助に関する情報提供及び国・県への働きかけ等の支援 ・導入経費に対する財政的支援						
経費内容		3つのシステム導入に係る経費(ICカード・バスロケ・ダイヤ編成システム)							
費用分担		事業者	システム導入及び維持経費						
		行 政	直接的な負担はないが、補助にて対応する						
備 考									

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	4	市街地線の整理						
		プログラム	1	都市バス路線の整理						
プログラム概要		路線移譲後3年経過した熊本都市バス路線の見直し								
実施施策(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32	
1	①	H21年度移譲路線の見直し	見直し	検証及び見直し						
	②	H22年度移譲路線の見直し		見直し	検証及び見直し					
	③	H23年度移譲路線の見直し			見直し	検証及び見直し				
	④	H24年度移譲路線の見直し				見直し	検証及び見直し			
	⑤	H25年度移譲路線の見直し					見直し	検証及び見直し		
	⑥	H26年度移譲路線の見直し						見直し	検証及び見直し	
2	都市バス路線の全体的見直し						全体的見直し			
施策概要		1	・交通局から路線移譲後3年経過した路線について、需要に即した運行頻度及びルート等の見直しを行う。 ・変更後の検証及びさらなる見直しを行っていく。							
		2	・交通局からの全路線移譲後、熊本都市バス路線の全体的見直しについて検討する ・4-2「競合路線の整理・統合」の面的移譲と平行して検討する							
役割分担		事業者	・移譲後3年間の運行状況を分析し、適正な運行頻度、効率的かつ利便性が高い運行ルートへ変更 ・新ダイヤ・ルートによる運行の検証及びさらなる見直し							
		行政	・著しい利便性の低下の有無について確認 ・利用者の要望・意見等についての情報提供							
経費内容		基本的には通常のダイヤ改正に合わせて実施することにより、追加の経費は発生しない。 (ただし、ルート変更の場合は、方向幕、音声合成等の変更経費が発生する可能性がある。)								
費用分担		事業者	ルート変更のみ、方向幕、音声合成等の変更経費が発生する可能性がある。 【例：区役所対応による路線変更13系統⇒変更費用 21,900千円】							
		行政	直接的な負担はないが、熊本都市バス運行費補助に反映される							
備 考		交通局からの路線移譲完了後は、運行経費に対する欠損補助について見直す(7-1に記載)								

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	4	市街地線の整備					
		プログラム	2	競合路線の整理・統合					
プログラム概要			路線移譲後3年経過した熊本都市バス路線(系統)のうち、各社と競合し、かつ、他事業者で運行する方がより効率的であると判断される路線(系統)の整理・統合						
実施施策(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32
1	整理・統合すべき競合路線(系統)の選定			競合路線(系統)の選定					
2	他事業者への路線(系統)移譲又は路線(系統)統合を検討			具体的検討及び準備					
3	路線(系統)の移譲・統合開始			順次移譲・統合					
4	熊本都市バス(株)路線の面的移譲の検討							面的移譲の検討	
施策概要			1	・路線移譲後3年経過した熊本都市バス路線(系統)のうち、各社と競合し、かつ、他事業者で運行する方がより効率的であると判断される路線(系統)の選定を行う。 (具体例: 交通センター～富尾団地、交通センター～NTT研修センター、交通センター～アクアドーム、交通センター～長溝団地等) ・合わせて他事業者から都市バスへの移譲の可能性についても協議(東バイパスライナー等)					
			2	協議の結果、路線(系統)の移譲・統合が可能と判断された路線について、時期も含めて具体的な検討及び準備を行う。					
			3	準備が整った路線(系統)から順次整理・統合を開始する。					
			4	熊本都市バス(株)を中心としたバス事業者4社によるバス運行の一元管理開始後、熊本都市バス(株)の運行路線について、他のバス事業者へ面的移譲(環状線を除く)を検討する。					
役割分担			事業者	・路線(系統)の整理・統合に向けた準備 ・熊本都市バス路線の面的移譲についての検討					
			行 政	・路線(系統)の整理・統合に向けての各事業者間の調整 ・熊本都市バス路線の面的移譲についての検討及び事業者間の調整					
経費内容			路線(系統)移譲先の経費(車両、方向幕、運賃表示器等)						
費用分担			事業者	路線(系統)移譲先の経費(車両、方向幕、運賃表示器等)					
			行 政	負担なし					
備 考									

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	5	再編イメージの具体化								
		プログラム	1	利便性の高いバス路線網の構築(ゾーンバスシステムの導入)								
プログラム概要			パーソントリップ調査結果を踏まえ、既存のバス路線の変更や新たなバス路線の検討を行うとともに、郊外部での乗換について社会実験を実施し、熊本市地域公共交通総合連携計画で示されている、ゾーンバスシステム導入を目指す。									
実施施策(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32			
1	※急行バスの導入実験		運行準備		社会実験⇒検証⇒本格運行⇒その他幹線での導入検討							
2	既存路線の変更及び新たなバス路線の検討		PT調査の整理		既存路線の変更・新規路線の検討							
3	①	社会実験を前提に運行計画の策定及び課題整理			運行計画	運行計画に基づく課題整理						
	②	社会実験可能路線からの実験開始	・国庫補助要件の整理 ・パーソントリップ調査結果の整理				社会実験⇒本格運行(順次拡大)					
	③	乗換拠点の検討及び整備			調査⇒施設整備							
施策概要			1	※急行バスの導入実験については、5-2「幹線バスの機能強化」で記載。								
			2	パーソントリップ調査結果の整理を行い、既存路線の変更や新たなバス路線の検討を行う。								
			3	①	・幹線バスの機能強化として、急行バスの導入後、ODデータや国庫補助要件の整理、パーソントリップ調査結果の整理等を行う。 ・課題整理後、ゾーンバス社会実験を前提に運行計画を策定するとともに、関係市町村との調整など課題整理を行う。							
				②	社会実験が可能となった路線から順次実験を開始し、本格運行に向けての課題整理を行う。							
			③	乗換拠点候補地等の調査等を行い、必要に応じ施設整備を行う。								
役割分担			事業者	・パーソントリップ調査結果をもとに、既存路線の変更や新たなバス路線の検討を行う。 ・社会実験を前提に運行計画を策定し、可能な路線から運行開始 ・乗換施設等が必要な場合の整備 ・社会実験の結果についての課題整理								
			行政	・国庫補助要件及びパーソントリップ調査の整理及び関係市町村との調整を行う ・社会実験への国庫補助申請手続等 ・社会実験の結果についての課題整理 ・乗換拠点候補地の実現性や整備費用等について調査し事業者へ提供								
経費内容			乗換拠点の整備費、社会実験の運行経費									
費用分担			事業者	・乗換拠点の整備費については、基本的に事業者負担								
			行政	＜乗換拠点整備費について＞ ・社会実験時には、大幅な施設整備は予定していない。軽微な整備に要する費用は行政が負担する。本格実施時には、状況によっては施設整備費用を補助する。 ＜運行経費について＞ ・社会実験時には、欠損分を市が全額負担する。本格実施時には、その時点で運用している運行補助基準に沿って市が補助する。								
備考			ゾーンバスシステムを導入した場合、現行の国庫補助制度では対応できないため、補助改正要望を実施し、国庫補助路線への対応が整理できた際に社会実験へ移行する。									

※印は再掲項目

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	5	再編イメージの具体化							
		プログラム	2	幹線バスの機能強化							
プログラム概要			急行バスを活用した、定時性・速達性・快適性などを向上させる社会実験を実施するとともに、パーク＆ライドの拡大や走行環境の改善など幹線バスの機能強化を図る。								
実施施策(年度)			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32		
1	①	急行バスの導入実験	運行準備		社会実験⇒検証⇒本格運行⇒その他幹線での導入検討						
	②	急行バスの導入実験にあわせ、やさしいまちづくりレーン(バスの優先走行を啓発)の実施	実施準備		実施⇒検証⇒本格実施⇒その他幹線での導入検討						
	③	急行バスの導入実験にあわせ、パーク＆ライドの拡大	実施準備		実施⇒検証⇒本格実施⇒その他幹線での導入検討						
2	パーク＆ライドやバス優先レーンの調査検討及び交差点整備等の走行環境の整備				パーク＆ライド・バス優先レーンの調査検討						
					走行環境改善に向けた交差点等整備						
施策概要			1	①	・比較的着しやすい城南方面について、急行バスの導入実験に向けた運行計画を策定するとともに、関係機関との調整など課題整理を行う。 ・平成25年度内の1ヶ月間社会実験を実施 ・社会実験実施後の検証及び本格運行に向けての検討する ・社会実験を踏まえ、城山方面や合志方面等の幹線での導入を検討する						
				②	・やさしいまちづくりレーン(バスの優先走行を啓発)の実施に向け、関係機関との調整など課題整理を行う。 ・平成25年度内の1ヶ月間実施 ・実施後の検証						
				③	・パーク＆ライドの拡大に向け、関係機関との調整など課題整理を行う。 ・平成25年度内の1ヶ月間実施 ・実施後の検証						
			2	・急行バス導入実験実施及び検証後、本格運行に向けてのパーク＆ライドやバス優先レーンの調査検討を行う。 ・急行バス導入路線以外の幹線についても、パーク＆ライドやバス優先レーンの調査検討を行うとともに、バスの走行環境改善に向けて交差点等整備を進めていく。							
役割分担			事業者	・運行計画の策定及び国への申請等の運行準備 ・導入実験の実施							
			行政	・運行車両の準備 ・警察等の関係機関との調整 ・実験の広報 ・導入実験の検証 ・パーク＆ライドやバス優先レーンの調査検討 ・熊本市道路整備プログラムに基づく交差点等整備							
経費内容			・社会実験の運行経費、その他準備経費 ・パーク＆ライドやバス優先レーンの調査検討経費 ・交差点整備経費								
費用分担			事業者	直接的な負担なし							
			行政	・社会実験の運行経費について、欠損分を補助として負担 ・社会実験の広報経費 ・車両準備経費 ・パーク＆ライドやバス優先レーンの調査検討経費 ・交差点整備経費							
備 考			急行バス等を活用した幹線バスの機能強化について、城南方面での社会実験の結果を踏まえて、収入面、利用者への対応等、様々な課題を整理したうえで、本格運行及び他の路線での検討を行なう予定。								

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	6	利用促進						
		プログラム	1	路線バスの利用促進に向けた取組み						
プログラム概要			路線バスの利用促進に向け、公共交通利用促進キャンペーンや小学生向け出前講座などの啓発活動、バス停等の環境改善や統一時刻表・ICカード・バスロケーションシステムの導入など利便性向上に向けた取組みを進める。							
実施施策			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32	
1	公共交通利用促進に関する啓発活動	公共交通利用促進キャンペーン・小学生向け出前講座								
		パーク＆ライド施設の利用促進活動								
2	主要バス停の改善	主要バス停の整備								
3	※競合路線での統一時刻表掲載	旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面の一部区間)の統一時刻表掲載【H25.1月～】 旧3号線(北部方面の一部区間)の統一時刻表掲載【H25.10月～】								
4	※トータルシステムの導入	ICカード・バスロケ・ダイヤ 編成システム運用開始								
施策概要		1	・自家用車から公共交通機関への利用転換を図るため、9月下旬から1ヶ月間公共交通利用促進キャンペーンを実施する。 ・バスの体験乗車など、バス利用に関する小学生向け出前講座を実施する。 ・既存のパーク＆ライド施設の利用促進に向けた広報活動を行う。							
			2	利用者が多い主要なバス停について、上屋の設置やバス停標識の改善などバス停施設の改善を進める。						
				※1-1「競合路線の統一時刻表・路線図の導入」で記載。						
				※3-2「バス運行に係るトータルシステムの導入」で記載。 4 ・バスロケについては、携帯端末からも確認可能となり、ダイヤ編成システムの導入については、各社のダイヤ検索が統一され、ホームページ等で確認可能となるなどの利便性向上を図る。						
役割分担		事業者	・公共交通利用促進キャンペーン及び小学生向け出前講座の実施 ・既存のパーク＆ライド施設の周知活動 ・バス停の施設整備(上屋・ベンチ設置等) ・統一時刻表の掲載(※1-1で記載)及び利用者への情報提供 ・ICカード・バスロケーションシステムの導入(※3-2で記載)及び利用者への情報提供							
		行政	・公共交通利用促進キャンペーン及び小学生向け出前講座への支援 ・主要バス停の環境整備(乗換サイン等の標識改善) ・統一時刻表、ICカード・バスロケーションシステム、既存のパーク＆ライド施設等の周知活動							
経費内容		公共交通利用促進キャンペーン開催経費、主要バス停改善経費、ICカード・バスロケーションシステムの導入経費(※3-2で記載)、各利用促進策に関する広報経費								
費用分担		事業者	・公共交通利用促進キャンペーン開催経費 ・バス停の施設整備費 ・ICカード・バスロケーションシステムの導入経費(※3-2で記載) ・各利用促進策の周知について、バス協会等に対応(今後検討)							
		行政	・公共交通利用促進キャンペーン助成 ・主要バス停の環境整備費 ・ICカード・バスロケーションシステムの導入助成(※3-2で記載) ・各利用促進策の周知については、市広報誌等に対応							
備考										

※印は再掲項目

バス路線網再編実施プログラム

区 分		項 目	7	現行補助制度の見直し						
		プログラム	1	補助系統の見直し						
プログラム概要			現行の補助系統の見直しも含め、地方バス路線維持費助成の制度見直しを図るとともに、インセンティブ補助の検討を進める。							
実施施策			H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30～H32	
1	各系統ごとに運行状況など事業者ヒアリングの実施		検証							
2	新補助基準及びインセンティブ補助の検討後、新補助基準での運行開始		新基準策定	準備	新基準での運行開始					
3	バス路線網再編後に合わせて補助制度の見直し							見直し		
4										
施策概要		1	各系統ごとに、運行本数や利用状況、収支状況などについて、事業者ヒアリングを行い、補助系統の現状について検証する。							
		2	事業者ヒアリングの結果を基に、現在行っている運行補助（国庫補助系統、運行依頼系統、一般系統）の新補助基準及びインセンティブ補助の検討を行い、平成25年10月より新基準での運行を開始する。							
		3	バス路線網再編後に合わせて補助制度の見直し（国庫補助系統、運行依頼系統、一般系統、熊本都市バスへの補助）							
		4								
役割分担		事業者	・補助系統の運行状況などについての情報提供 ・平成25年10月からの新基準での運行開始に向けた各系統の調整							
		行政	・現在の補助系統について、事業者ヒアリング等により状況を把握し、新補助基準及びインセンティブ補助の検討 ・新補助基準検討時に他市町村との調整あり ・平成24年度中に、各事業者に対し新基準を提示 ・平成29年度以降は、バス路線網再編後に合わせて補助制度の見直し							
経費内容		—								
費用分担		事業者	—							
		行政	—							
備 考										

実施プログラム総括表(案)

実施プログラム総括表(案)			市・事業者協働		市主体		事業者主体		
項 目	プログラム	概 要	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30～32年度
競合路線の調整	競合路線の統一時刻表・路線図の導入	各社競合している路線の統一時刻表・路線図の導入を図る。	統一時刻表準備	H25年1月～ 旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面) 統一時刻表掲載開始	統一時刻表掲載路線を可能な限り拡充				メインターミナル・サブターミナル整備完了 (交通センター・熊本駅)
	競合路線のダイヤ調整	各社競合している路線の運行ダイヤの調整を行うことにより、運行ダイヤの平準化を図る。	旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面) 調整準備	調整ダイヤにて運行開始⇒旧3号線(北部方面)他へ拡大					
営業所、回転所の相互利用	バス事業者各社による営業所、回転所等の相互利用	各社が所有している営業所、回転用地、車庫等について、相互利活用することにより、不要な回転用地等の処分や回送経費の削減などにより運行の効率化を図る。	営業所、回転所等の一覧表作成	バス事業者間で相互利用協議					
				相互利用開始 (順次拡大)					
運行体制の検討	都市バスを中心としたバス事業者4社による運行管理体制の確立	競合路線の効率化に向け、熊本市バス㈱を中心としたバス事業者4社による一元的な路線バス運行管理体制を確立する。		都市バスの人的体制等の運行管理体制を強化			都市バスによる路線バスの運行管理開始		
	バス運行に係るトータルシステムの導入	路線バスの運行管理を熊本市バス㈱に集中させ、一元管理体制の確立を図るため、ICカード・バスロケ・ダイヤ編成システム等のトータルシステム導入を図る。	導入に向けた協議⇒合意形成 ・バス路線網再編プロジェクトにて発議 ・導入スケジュールや負担割合について協議	システム導入(ICカード・バスロケ・ダイヤ編成システム等)					
市街地線の整理	都市バス路線の整理・統合	主に都市バス路線で、交通局から路線移譲後3年経過した路線について、運行頻度やルート等を見直す。さらに、競合路線について整理統合を行う。	交通局から路線移譲後3年経過した路線について、運行頻度やルート等の見直し作業及び競合路線の整理	運行頻度、ルート見直し準備 H25年10月～開始	競合路線について他事業者への路線移譲を検討	必要に応じ移譲			
			交通局から路線移譲後3年経過した路線について、運行頻度やルート等の見直し作業及び競合路線の整理	運行頻度、ルート見直し準備 H26年10月～開始	競合路線について他事業者への路線移譲を検討	必要に応じ移譲	都市バス路線を面的移譲		
再編イメージ具体化	利便性の高いバス路線網の構築(ゾーンバスシステムの導入)	パーソントリップ調査結果を踏まえ、既存のバス路線の変更や新たなバス路線の検討を行うとともに、郊外部での乗換について社会実験を実施し、熊本市域公共交通総合連携計画で示されている、ゾーンバスシステム導入を目指す。		PT調査の整理	既存路線の変更・新規路線の検討				
	再編イメージ具体化			国庫補助要件の整理	社会実験に向けた運行計画策定	社会実験ができる路線から開始⇒順次拡大 社会実験⇒課題整理⇒本格運行			
			乗換拠点候補地の実現性、整備費用について調査・検討	必要に応じ、乗換施設の整備					
幹線バスの機能強化	幹線バスの機能強化	急行バスを活用した、定時性・速達性・快適性などを向上させる社会実験を実施するとともに、パーク＆ライドの拡大や走行環境の改善など幹線バスの機能強化を図る。	急行バス導入準備 ①運行計画 ②やさしいまちづくりレーン ③パーク＆ライド	社会実験	実験検証⇒本格運行⇒その他の幹線での導入検討				
			走行環境改善に向けた交差点等整備 ・ パーク＆ライド及びバス優先レーンの調査検討						
利用促進	路線バスの利用促進に向けた取組み	路線バスの利用促進に向け、公共交通利用促進キャンペーンや小学生向け出前講座などの啓発活動、バス停等の環境改善や統一時刻表・ICカード・バスロケーションシステムの導入など利便性向上に向けた取組みを進める。	公共交通利用促進キャンペーン・小学生向け出前講座の実施及びパーク＆ライド施設の利用促進活動						
			主要バス停の整備						
			旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面の一部区間)統一時刻表掲載開始(H25.1月) ⇒ 旧3号線(北部方面の一部区間)統一時刻表掲載開始(H25.10月) ⇒ 拡大						
現行補助制度の見直し	補助系統の見直し インセンティブ補助の検討	現行の補助系統の見直しも含め、地方バス路線維持費助成の制度見直しを図るとともに、インセンティブ補助の検討を進める。	各系統の検証 ⇒新補助基準(インセンティブ補助を含め)策定	H25年10月～ 新補助基準での運行開始					
				新基準での補助開始		バス路線網再編後に向けての抜本的な補助制度の見直し			

平成 25 年度の協議会体制及び検討内容

＜熊本市公共交通協議会の位置づけ＞

平成 24 年度：熊本市附属機関設置条例に基づく附属機関

⇒ 平成 25 年度以降：熊本市公共交通基本条例（案）第 13 条に基づく附属機関へ

＜協議会における審議事項＞

熊本市公共交通基本条例（案）第 13 条第 2 項に基づき、協議会の組織及び運営について、規則で定める予定

【審議事項（案）】

- (1) 公共交通ネットワークの強化に関すること
- (2) 公共交通の利用の促進に関すること
- (3) 公共交通空白地域等への対応に関すること
- (4) その他公共交通の維持及び充実に必要な事項

※その他協議会の組織等に関しては、現在の熊本市公共交通協議会運営要綱の内容を継続

＜平成 25 年度協議会体制（予定）＞

3つの専門部会（基幹公共交通部会、コミュニティ交通部会、バス路線網再編部会）において、集中して協議を行い、全体会に報告。

☆ 基幹公共交通部会

基幹公共交通の機能強化及びネットワークの充実に向けた検討等

☆ コミュニティ交通部会

公共交通空白地域等に対応したコミュニティ交通導入の検討等

☆ バス路線網再編部会

熊本都市圏におけるバス路線網再編に関する検討等