

平成 2 5 年度 第 5 回熊本市公共交通協議会

日時：平成 2 6 年 3 月 2 6 日（水）10：00～

場所：桜の馬場 城彩苑 2 階 多目的交流施設

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 基幹公共交通部会
 - ② バス路線網再編部会
 - ③ コミュニティ交通部会
 - （2）熊本における I C カード乗車券導入の協議状況について
 - （3）平成 26 年度の検討内容及び協議会体制について
 - （4）その他
- 4 閉会

配布資料

会議次第、配席図、委員名簿

資料 1－1：基幹公共交通軸の機能強化に関する検討状況

資料 1－2：城南方面の社会実験について

資料 1－3：基幹公共交通軸の機能強化について

資料 2－1：バス路線網再編に向けた検討状況

資料 2－2：バス路線網再編取組状況等

資料 2－3：熊本都市圏におけるバス路線網再編の目指す将来像と今後の展開

資料 3－1：コミュニティ交通の導入進捗状況、公共交通準不便地域の基準の検討状況

資料 3－2：デマンド型乗合タクシー導入状況及びゆうゆうバス見直しについて

資料 3－3：公共交通準不便地域について

資料 4：熊本 IC カードの導入について

資料 5：平成 26 年度の検討内容及び協議会体制

参考資料：新聞記事

基幹公共交通軸の機能強化に関する検討状況

平成 25 年 9 月、平成 26 年 2 月の 2 回、基幹公共交通部会を開催し、基幹公共交通軸の機能強化などについて検討

● 第 1 回基幹公共交通部会（ H25. 9. 3 開催 ）

基幹公共交通軸の機能強化方針及び城南方面における社会実験の実施方針について議論

【 部会での主な議論 】

◎基幹公共交通軸の機能強化について

○具体的な問題箇所

- ・ バスの走行性を向上させるためには、バスベイが無いバス停での停車バスによる交通阻害、右折レーンがない箇所での右折車による交通阻害、東部地域でのパークアンドライド施設の不足などの改善が必要。

○機能向上検討

- ・ バス優先レーン・専用レーンなど朝夕の混雑する時間帯において、自家用車の交通を抑制してでもバスの走行性を確保するような取り組みが必要。
- ・ また、自家用車から公共交通への転換促進のためには情報発信が重要。

◎ターミナルなどのあり方について

○交通センターと熊本駅の役割分担

- ・ 桜町再開発と合わせて熊本駅ターミナル機能を検討する。
- ・ ターミナルに時間調整機能は必要だが、運行の回転数を上げる検討も必要。

○乗換拠点のあり方

- ・ 乗換拠点を、郊外部における支線と幹線の乗換ポイント、中心部付近における支線と幹線の乗換ポイント、鉄軌道とバスの乗換ポイントの 3 種類に分類し抽出する。
- ・ コミュニティの活性につながるような乗換拠点のあり方も検討。

◎城南方面の社会実験について

○実施計画・条件

- ・ 広報・周知など情報発信が非常に重要。
- ・ 急行バスの効果が確認されれば継続的な運行を目指す。

● 第2回基幹公共交通部会（H26.2.18開催）

基幹公共交通軸の機能強化の検討結果、城南方面における社会実験の結果及び今後の取り組みについて議論

【 部会での主な議論 】

◎城南方面の社会実験の結果について

○実験の評価

- ・ 速達性・定時性において十分な効果があったが、急行バスやパークアンドライドの利用者数が想定に届かなかったという課題が残った。
- ・ なるべく期間を空けずに継続的に実施することや、企業に対するアピールも実施することなどの対応が必要。

○今後の取り組み

- ・ 次年度以降は、急行バスの継続的な実験実施や本格運用について、採算性や利用者ニーズなどを考慮しながらバス事業者と協議・検討を進める。
- ・ また、実験結果を元に、他の方面も含め基幹公共交通軸の機能強化の検討を進める。

◎基幹公共交通軸の機能強化の検討結果について

○基幹公共交通軸の機能強化策

- ・ 機能強化の方向性、特に健軍・長嶺方面の具体的対策案として、快速バスの運行、バス路線網の再編、バスベイの整備、交差点改良などを提案。

○乗換拠点

- ・ 重点的に整備すべき乗換拠点候補地として、北区役所周辺やイオンモール熊本クレアなどの郊外部における支線と幹線の結節点、竜田口駅や健軍町電停などの鉄軌道とバスとの結節点、子飼橋などの中心部付近における支線と幹線の結節点を提示。

○今後の取り組み

- ・ 社会実験の結果も踏まえ、快速バスやゾーンバスシステムの導入検討を進める。
- ・ バス事業者とともに乗換拠点候補地について具体的な整備内容等の検討を進める。

城南方面の社会実験について

1. 実験の概要

1.1. 社会実験の目的

本実験は、公共交通グランドデザインに基づき基幹公共交通軸の強化・利便性の向上および利用者数の増加を目的とし、国道 266 号浜線バイパスを基幹公共交通軸と定め、イオンモール熊本～交通センター間の路線バスの**定時性・速達性・快適性**などを向上させる施策の導入検証を行うものである。

1.2. 実施内容

1.2.1. 実施期間

平成 26 年 1 月 14 日（火）～2 月 13 日（木）※平日のみ、22 日間

1.2.2. 急行バスの運行

- ・ 朝ピーク時に 10 分間隔で 9 便運行
- ・ 停車バス停：イオンモール熊本クレア（始発）⇒南熊本⇒本荘中通り⇒新市街⇒交通センター（終点）
- ・ 運賃：300 円均一（ただし、路線バスからの乗換は 200 円、既存路線バスの定期券は利用可能）
- ・ 運行事業者：熊本バス株式会社

1.2.3. パークアンドライドの拡大

- ・ イオンモール熊本にて運用中の 50 台分のパークアンドライド用駐車場に加え、実験用に新たに 80 台近くの駐車場を確保（イオンモール熊本敷地内、敷地外）

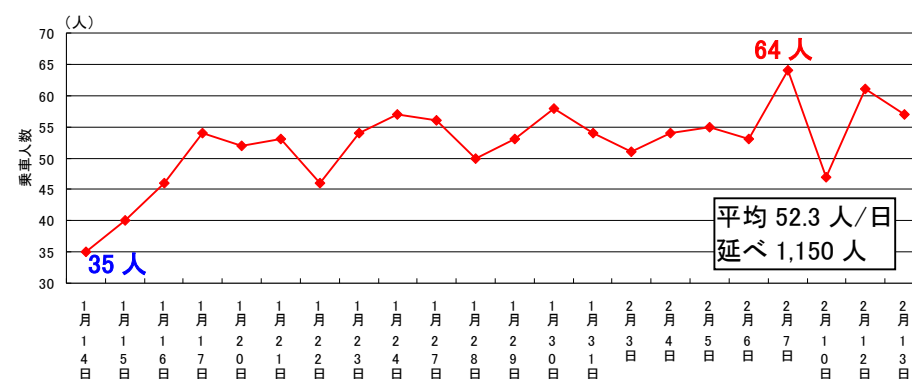
1.2.4. やさしいまちづくりレーンの導入

- ・ 急行バスの速達性確保を目的として、一般国道 266 号浜線バイパスの田井島交差点～JR 豊肥線の跨線橋（八王寺陸橋）までを対象区間として、ドライバーに迂回や車線譲りなどのお願いを実施

2. 実験の結果

▼ 急行バスの速達性（所要時間）と定時性（到着遅れ時間）

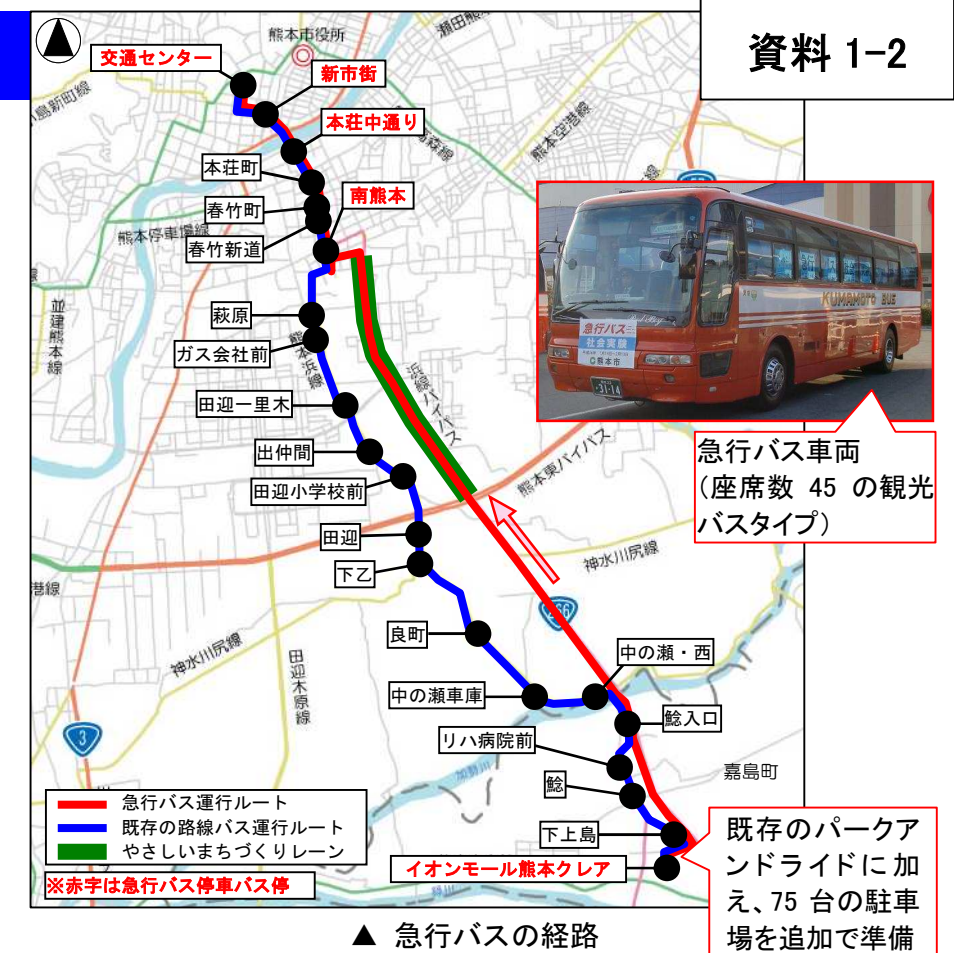
	急行バスの時刻表		時刻表による所要時間(分)		平均所要時間(分)			平均到着遅れ時間(分)		
	イオンモール熊本発	交通センター着	急行バス	路線バス	(A)急行バス	(B)路線バス	B-A	(A)急行バス	(B)路線バス	B-A
第 1 便	6:53	7:18	25	28	23.1	33.7	10.6	-1.9	7.0	9.0
第 2 便	7:03	7:28	25	28	27.0	35.5	8.4	2.2	8.1	5.9
第 3 便	7:13	7:42	29	35	29.7	38.5	8.8	0.9	8.2	7.4
第 4 便	7:23	7:52	29	35	31.5	41.6	10.1	2.5	15.2	12.6
第 5 便	7:33	8:02	29	35	36.1	42.7	6.6	7.2	14.3	7.1
第 6 便	7:43	8:12	29	35	39.3	42.7	3.4	10.3	15.5	5.2
第 7 便	7:53	8:22	29	35	36.8	39.5	2.8	7.8	9.3	1.5
第 8 便	8:03	8:32	29	35	33.0	37.0	4.0	4.0	6.5	2.5
第 9 便	8:13	8:42	29	35	31.0	37.4	6.4	2.0	12.2	10.3
平均					31.9	38.4	6.5	3.8	10.5	6.6



▲ 急行バスの乗客数の推移

▼ パークアンドライド登録者数

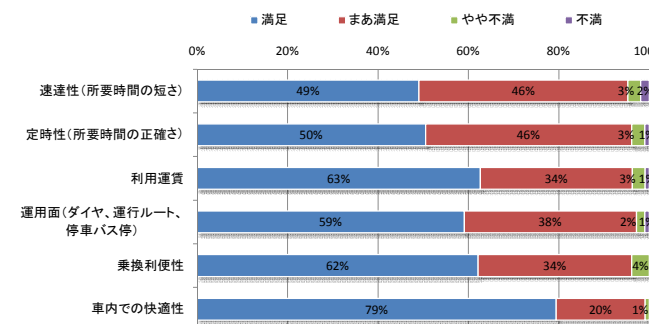
駐車場種別		登録者数
A	実験用イオンモール敷地内駐車場	4
B	実験用熊本市駐車場(イオンモール敷地外)	3
C	既存の P&R 用駐車場	45
計		52



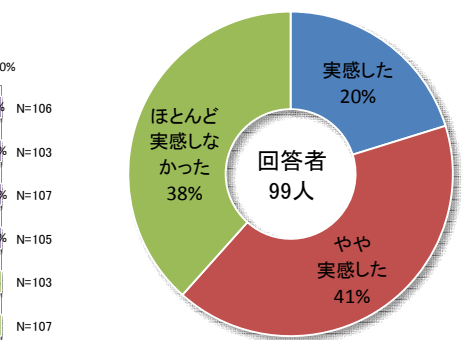
▲ 急行バスの経路

3. 実験の評価

- ・ 速達性、定時性については概ね期待通りの効果が発現
- ・ 急行バス乗客のアンケートで 9 割以上が満足と回答
- ・ パークアンドライドは、利用者の獲得に課題
- ・ やさしいまちづくりレーンについては、第 1 レーンの交通量の割合が増加、急行バス乗客の 6 割が効果を実感したと回答するなど一定の効果が見られたが、交通量の変動から迂回が確認されなかったことや急行バスの運転手からは効果は無いとの回答もあり課題が残った



▲ 急行バスの満足度（乗客アンケート）



▲ やさしいまちづくりレーンの効果の実感について（乗客アンケート）

速達性・定時性について一定の効果を確認。
今後は、交通事業者などと協議・検討を進め、早期の急行バス本格運用を目指す。
また、ゾーンバスシステム導入に向けて乗換抵抗の緩和（運賃体系の調整、わかりやすさ向上など）や国庫補助要件の緩和などの課題解消に向けて交通事業者などとともに協議・検討を進める。

4. 今後の取り組み

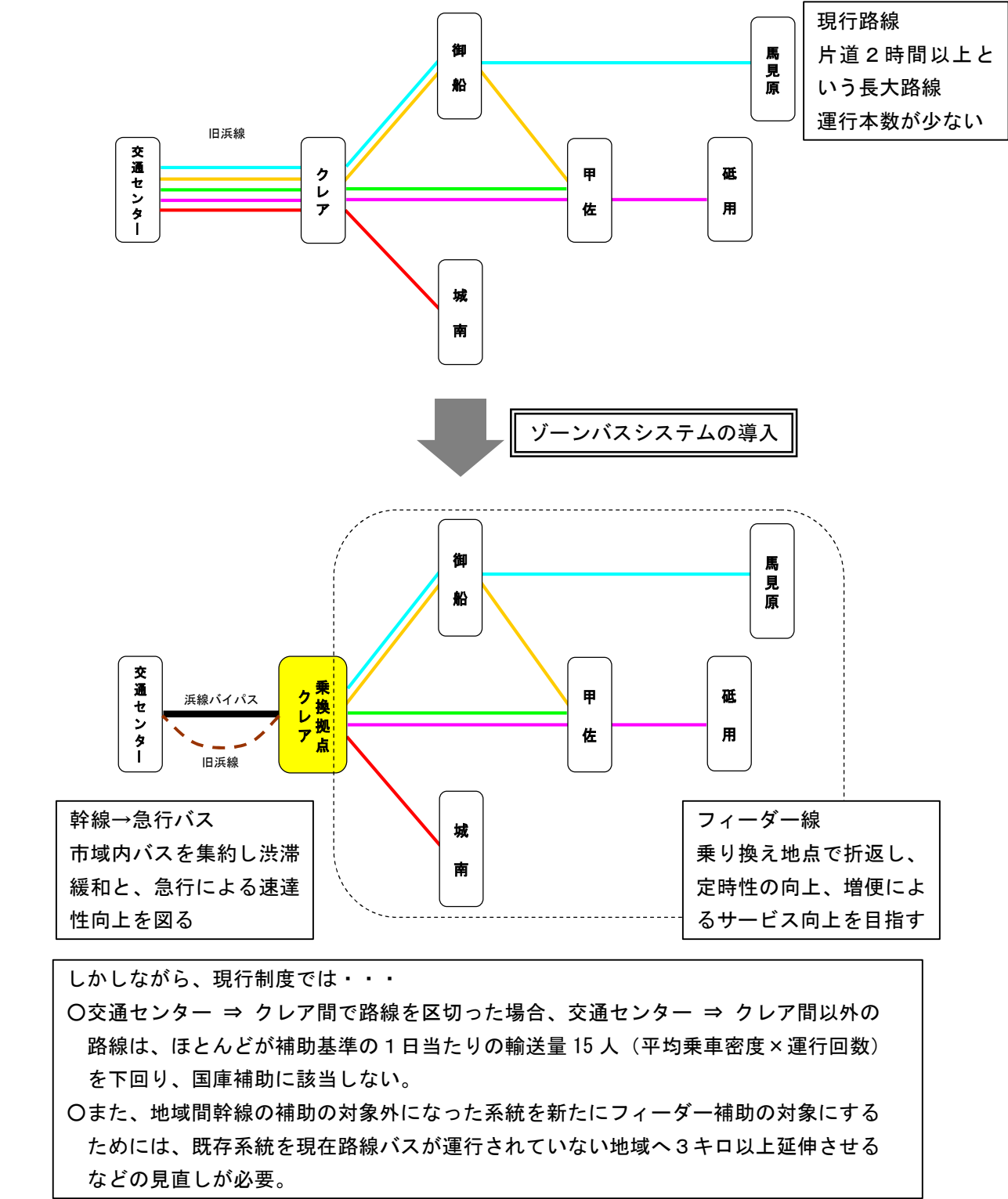
4.1. 急行バスの本格運用に向けた課題解決に向けた検討・調整

4.1.1. 乗換抵抗（運賃、待合環境など）

- ・ 現行の運賃制度では乗換の際に初乗り運賃を再度支払わなければならない、大きな乗換抵抗が発生⇒市電と同様の乗換チケットの発行を行うなどの措置が必要
- ・ 利用者ニーズに合った待合環境の整備やバスロケや乗換案内などの情報提供を検討

4.1.2. ゾーンバスシステム導入における国庫補助の問題

- ・ ゾーンバスシステムと国庫補助の問題について国や交通事業者と調整しながら解決策を検討



4.1.3. 採算性、運行効率

- ・ 今回の社会実験利用者以外の路線バス利用者、もしくは利用が想定される地域住民の利用意向などを把握し、潜在需要について分析（必要に応じてアンケート調査等を実施）
- ・ 潜在需要と採算ラインを比較
- ・ 運行路線の再編による車両配備の効率化

4.2. パークアンドライドの拡大・見直しの検討

- ・ パークアンドライドについては、期待したほど利用者数が伸びなかったため、より多くの利用者の確保に向けて以下の観点から検討を進める。
 - 潜在利用者数の把握
 - 利用しやすいシステムの検討
 - 運用方法の検討
 - 周知方法の検討

4.3. モビリティ・マネジメントの継続実施

やさしいまちづくりレーンについては、多少効果が確認されたため、今後はモビリティ・マネジメントの一環として、路線バス全体を対象として検討を進める。

モビリティ・マネジメント(MM)とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(＝かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するもので、
「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」
を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴である。(国土交通省より)

4.3.1. 継続的かつ効果的な広報方法の検討（啓蒙・啓発）

- ・ 長期的な視点に立って、公共交通利用促進のための啓蒙・啓発活動とともに実施

4.3.2. 効果が期待される箇所・路線の抽出

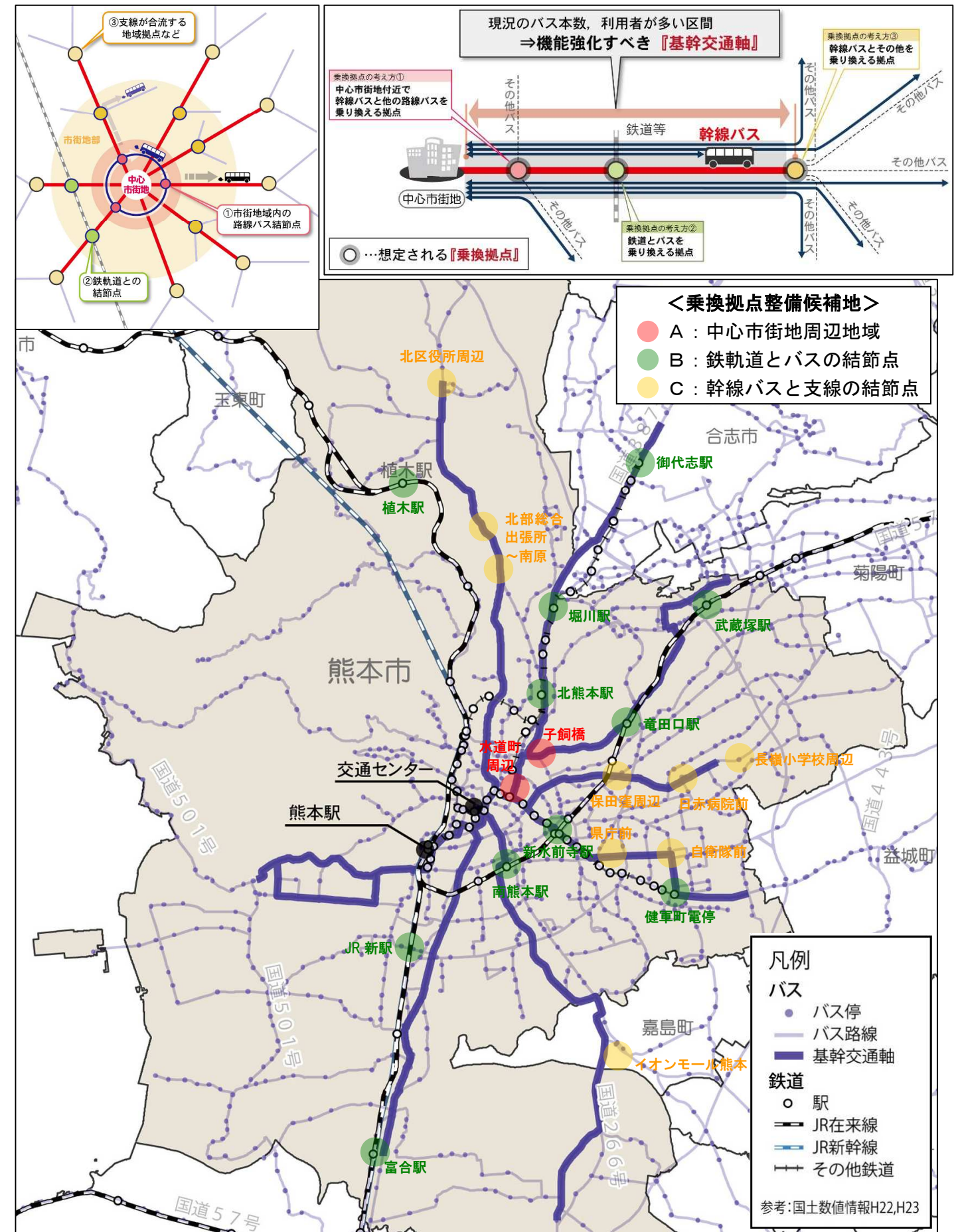
- ・ 城南方面の社会実験と同様に効果が発現しそうな方面・箇所を抽出
- ・ 路線バスの運行状況調査、交通調査、住民へのアンケート調査等を実施し、効果の発現可能性及び具体策を検討

4.4. 他の基幹公共交通軸における応用検討

- ・ 今回の急行バスなどの取り組みを他方面の基幹公共交通軸に応用するために、今後は以下の観点から検討を進める。
 - 速達性・定時性の確保可能性（実現可能性）
 - 現在のバスの利用状況の確認（採算性確保）
 - 運行方法（ルート、バス停、ダイヤ）
 - バスベイ、乗換拠点の整備
 - パークアンドライドなどとの組み合わせの可能性
- など

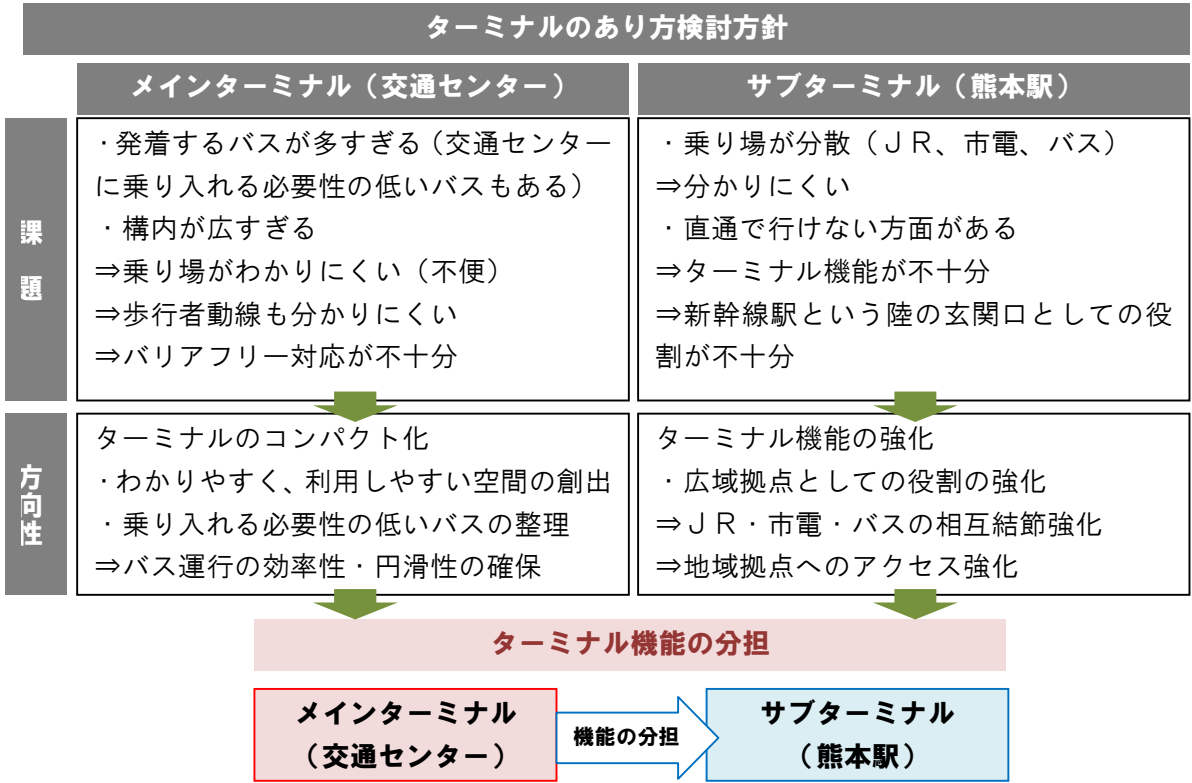
2. 乗換拠点の抽出

乗換拠点を3種類の機能に分け抽出を行った。



3. 交通センター及び熊本駅のターミナルのあり方

新幹線の開業により熊本駅の重要性が増しているため、交通センターと熊本駅の役割分担やターミナル機能のあり方について検討。



4. 今後の取り組み

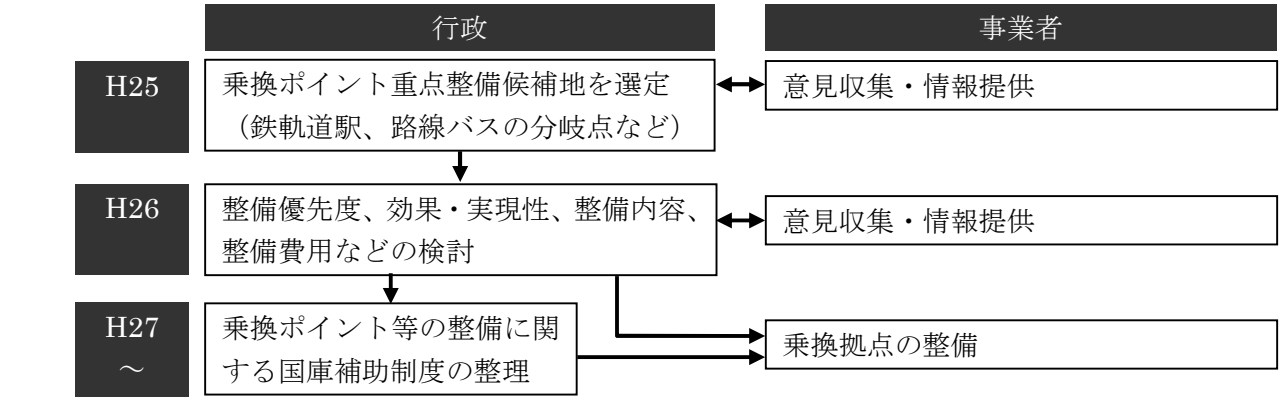
検討した基幹公共交通軸の機能強化対策案については、交通事業者や交通管理者などと協議・検討を進め、実現可能なものから順次導入を図る。

乗換拠点については、整備内容、整備優先度、実現可能性、効果、費用などを検討し、交通事業者とともに整備を進める。また、乗換拠点の整備費用に関しては、国庫補助の適用や市からの支援制度について検討する。

【基幹公共交通軸の機能強化策と今後の課題】

方面	機能強化施策案	実施に向けた課題
長嶺・健軍方面	バスベイ設置	・バスベイが設置可能な箇所の抽出
	快速バスの導入検討	・利用者・需要の把握
	バスの走行性向上対策検討（交差点改良、右折レーン整備、バス優先レーン整備など）	・適切な対策メニューの選定 ・道路交通への影響把握
	市電の輸送力・速達性の強化（健軍）	・車両購入等に関するコストの把握（採算性） ・停車場拡大に関する実現性の検討 ・信号現示の見直し（車両が長くなると辛島交差点などで信号青時間不足の恐れ） ・車両基地容量 ・道路交通への影響把握
その他の方面	快速バスの導入検討など	・系統別課題の抽出（利用者・採算性・運行経費等） ・利用者・需要の把握 ・乗り換え等による距離・料金抵抗の把握

【バス乗換拠点改善事業の流れ（イメージ）】



【乗換拠点イメージ】

ターミナル型：①バスターミナル型		路上型：②バスベイ型	
			
・バスベイ ・ベンチ ・屋根	・ロータリー ・情報案内 ・照明	・バスベイ ・ベンチ ・屋根	・
ターミナル型：③駅前広場（施設内ロータリー）型		路上型：④路上型（ハイグレードバス停型）	
			
・バスベイ ・ベンチ ・屋根	・ロータリー ・情報案内 ・照明	・バスベイ ・ベンチ ・屋根	・駐輪場 ・情報案内 ・照明

バス路線網再編に向けた検討状況

平成 26 年 2 月にバス路線網再編部会を開催し、バス路線網再編実施プログラムの進捗状況等について検討

● 第 1 回バス路線網再編部会（H26. 2. 20 開催）

バス路線網再編実施プログラムの進捗状況及び再編の目指す将来像について議論

【部会での主な議論】

◎ゾーンバスシステムの導入について ※詳細は基幹公共交通部会で報告・議論

○現行の国庫補助要件緩和

- ・本年度においても国の部会等への参加や本省担当課と直接協議を行うなど、要件緩和に係る要望を実施しているが、引き続き国への働きかけを行っていくことが重要。
- ・国の活性化・再生法改正に伴う地域公共交通形成計画等の作成が今後予定されていることから、市でも細かくフォローを行い、再編実現に向けた計画づくりをしっかりとやっていただきたい。
- ・バス路線の階層化（ゾーンバスシステム導入）した場合の国庫補助がどれくらい無くなるのか、或いは周辺市町村の負担がどれくらい増加するかなどもある程度把握しておく必要がある。

○乗換拠点整備

- ・整備経費についても新たな支援制度も検討しているとのことだが、整備内容によっては事業者負担が困難なことも想定されることから、中途半端に終わらないよう進めていただきたい。

○城南方面における急行バスの社会実験

- ・鉄軌道には急行・準急・普通など階層化されており、バス路線でも階層化はあってよい話。
- ・今回の実験は郊外に P&R で乗換えてもらう考えだが、例えば、田井島交差点を始発着にするなど、様々な工夫はできる余地があるので、今回のデータを活かして今後も継続していただきたい。

◎バス路線網再編の目指す将来像について

○将来像と都市バス役割等について

- ・5～7 年後に、この再編イメージが実現できれば、大変熊本は住みやすくなると思うが、そのためにはバス事業者の協力が絶対に必要。
- ・再編に向けては、先般、各社と市長が意見交換を行い、改めて再編の重要性や都市バスの役割等について認識を共有したところであり、事業者としても各社の運行エリア或いは利害などのハードルを乗り越えて、実現に向けて鋭意取り組んでいく。

◎補助制度の見直しについて

- ・今回の地方バス路線維持費助成の見直しについて、インセンティブを与える仕組みが熊本市圏でも導入されたことは一つの成果であると評価。今後、運賃改定の影響等も踏まえながら、市民への十分な説明も必要。

バス路線網再編の取組状況等について

1. 平成 25 年度の取り組み状況(概要)

バス路線網再編プロジェクトチーム（※事務局：熊本市）において「バス路線網再編実施プログラム」を昨年 3 月に策定。

これに基づき、昨年 4 月にバス路線網再編プロジェクトの後身として、実施プログラムの推進のための必要な協議、進捗管理、報告等を行うことを目的として、「熊本市バス路線網再編連絡調整会議」を設置し、実施プログラム各項目の実施に向けた具体的な協議を行ってきた。

平成 25 年度におけるバス路線網再編に係る主な協議状況については、以下のとおり。

■ 第 1 回熊本市バス路線網再編連絡調整会議

- ・日時：4 月 13 日（金）
- ・内容：平成 25 年度の実施プログラムの展開を確認、バス補助見直しについて説明

◎ 第 1 回熊本市公共交通協議会

- ・日時：5 月 7 日（火）
- ・内容：平成 25 年度の取り組み内容について確認

■ 第 2 回熊本市バス路線網再編連絡調整会議

- ・日時：5 月 13 日（月）
- ・内容：H25 年度の実施内容及び、スケジュールを確認

◆ 熊本運輸支局打ち合わせ

- ・日時：6 月 7 日（金）
- ・内容：トータルシステム導入に関する国庫補助活用に関し手続きやスケジュールを確認

□ 第 1 回作業部会

- ・日時：7 月 2 日（火）
- ・内容：各項目について詳細に協議

□ 実施プログラムに関する各社訪問・打合せ

- ・日時：7 月 31 日（水）から 8 月 2 日（金）
- ・内容：各項目について意見交換

○ 第 1 回基幹公共交通部会

- ・日時：9 月 3 日（火）
- ・内容：城南方面の社会実験等について説明

◆ 国土交通省との協議

- ・日時：10 月 10 日（木）
- ・内容：バス路線網再編に関する考え方について国交省と協議

■ 熊本市バス路線網再編連絡調整会議 臨時会

- ・日時：12 月 12 日（木）
- ・内容：国との協議結果報告、今後の連絡調整会議の運営及び実施プログラムの展開方針

● 市長・各社社長会

- ・日時：2 月 13 日（木）
- ・内容：取組状況報告、都市バスの今後の役割等、バス路線網再編に係る認識の共有化

2. 平成 25 年度バス路線網再編実施プログラム各項目の取組状況と今後の方向性(取組状況総括表)

	実施プログラムの項目	H25 年度の取組み状況	当面の課題	今後の方向性
1	統一時刻表・共同路線図の導入	■統一時刻表:旧 57 号線、旧 3 号線へ導入済み。 ■共同路線図:電車通り(熊本駅～健軍間)の主なバス停に導入予定。 ※H24 年度は 4 路線に導入済み。	■手作業での作成による業務負担	■トータルシステム導入後は自動作成が可能になると思われるが、それまでの間は各社の作業負担の程度に応じて導入する路線拡大を検討する。
2	競合路線のダイヤ調整	■旧 57 号線で実施済み。 ■旧 3 号線での実施検討中	■利用者・事業者への効果測定	■旧 57 号線での実施効果を整理する。
3	営業所等の相互利用	■各社の営業所等の位置図を作成し具体的に協議。	■事業者ごとに大まかに運行エリアが分かれているため、現時点では相互利用することで大きなメリットを享受できる箇所が無い。	■隣接する回転地の共同利用や系統の見直しによる相互利用について必要性が高まった時点で協議を再開する。
4	一元的な運行管理体制の確立	■一元的に運行管理する内容を協議。	■目的と内容の明確化	■各社の意見を踏まえた上で、都市圏単位で一元的なバスサービスを提供できる体制を検討していく。
5	トータルシステムの導入 (ICカード、バスロケ、ダイヤ編成支援システム)	■ICカード:導入準備中。 ■バスロケ・ダイヤ編成:システムの具体的な導入検討には至っていない。システム導入に係る国庫補助活用に向けて申請スケジュールや申請方法を確認した。	■ICカード:別途協議中。 ■バスロケ・ダイヤ編成:投資対効果の明確化、費用負担の規模と考え方の整理。	■一元的な運行管理体制に関する協議に時間を要する場合は、利用環境改善の観点からバスロケの導入について具体的な検討を行う。
6	都市バス路線の整理	■ダイヤ改正実施(昨年 6 月・11 月)	■十分なデータが無いため、大幅な見直しができない。	■ODデータや運行実績データはICカードやバスロケーションシステムを導入する事で、現状に比べて容易に収集できるようになるが、それまでの間、既存データを用いた可能な範囲でバスサービスの改善に努める。
7	市街地競合路線の整理統合	■都市バス路線の面的移譲のたたき台を作成に向けて準備中。	■都市バスの将来像・会社の方向性の明確化 ■面的移譲を行った際の都市バス採用の社員・運転士の処遇方針の明確化	■都市バスの将来に係る内容は、経営責任者レベルでの協議が必要。
8	ゾーンバスシステムの導入	■PT調査結果を分析中。 ■基幹公共交通軸上の乗換ポイント等を抽出する予定。 ■国庫補助要件の緩和について国へ提案。(昨年 8 月・10 月)	■各基幹公共交通軸におけるゾーンバスシステムの実現性整理。 ■乗継ポイント等にかかる整備内容・費用負担等の整理検討。 ■国庫補助要件の緩和	■ゾーンバスシステムを各軸に導入した際のメリットデメリットを整理し、実現に向けた課題を具体化する。(利用者特性、定時性、速達性、輸送力、運賃、乗換地点、運行頻度、幹線支線の接続性、運行の効率化など) ■整備スキームについてバス事業者を含めて協議を進める。
9	幹線バスの機能強化	■城南方面の社会実験を実施。 ※1/14～2/13 平日のみ ⇒ 計 22 日実施 ■基幹公共交通軸の強化の方向性について整理中。	■社会実験後の本格実施への移行。 ■他路線(長嶺、植木方面)での社会実験実施。	■社会実験の効果を測定し、バス事業者等と協議を行う。
10	利用促進に向けた取組	■出前講座、利用促進キャンペーンを実施。 ■P&Rの利用促進について広報を実施。	■新規P&R施設の検討。(既存P&R施設の利用率は高い) ■基幹公共交通軸以外の主要バス停に関する整備方針等の整理	■基幹公共交通軸以外の主要バス停の抽出・整備内容(上屋、シェルター、照明灯など)・整備スキームについてバス事業者を含めて協議を行う。
11	現行補助制度の見直し	■補助要綱を改正・制度見直し済(昨年 9 月改正、昨年 10 月運行から適用)	■運賃改定後の適切な制度運用。	—

熊本都市圏におけるバス路線網再編の目指す将来像と今後の取り組み

■将来像と取り組み方針

利用者にわかりやすく利用しやすいバス路線網を実現するため、平成30～32年度を目標年次として、現行の会社ごとバス路線を都市圏単位のバス交通ネットワークを重視した路線網へ再編していく。

■将来像の実現に向けて

1. 需要に応じた路線やダイヤの整備

⇒パーソントリップ調査等のデータを活用し、需要に応じた路線やダイヤの検討・整備を行う。

2. 路線の階層化

⇒各バス路線の役割を明確化する。

<イメージ>

- ・基幹公共交通軸(8軸):交通センター・熊本駅を起終点とする路線
- ・重要路線(基幹公共交通軸に準じた利用者の多い路線):交通センター・熊本駅を起終点とする路線
- ・生活路線(乗換対象)、市内循環線(バイパス、JR駅等に結節)などは、路線ごとの区分を明確化(車両もしくは方向幕等での色分け等による区分)する。

3. サービス水準の統一、運行の効率化

⇒バス路線のサービス水準を利用実態に応じて設定すると共に、競合路線の解消を進める。

<イメージ>

- ・基幹公共交通軸⇒ピーク時:3～5分間、オフピーク時:10分間隔
- ・重要路線⇒ピーク時:5～10分間隔、オフピーク時:15分間隔など
- ・拠点バス停でのラウンドダイヤ化(7時00分、10分、20分・・・など、同じ時分でのダイヤ編成)

4. 利用環境の改善

⇒上記取り組みに加え、主要バス停の整備や運行情報等を一元的に提供できる情報通信システムの構築等を行う。

<イメージ>

- ・共通時刻表、路線図の作成・掲示
- ・パソコンや携帯端末向けのバスロケーションシステムや、ダイヤ・路線・行先・乗換え等の共通検索システム等の構築

※上記取り組みにあたっては、国の動向(制度整備や補助要綱等)を十分踏まえた上で実施していく。

■将来像の実現に向けた都市バスの役割等について

⇒都市バスと他の3社が競合している路線の解消や、一元的なサービスを提供していくために不可欠なシステムの共有化などを検討中。

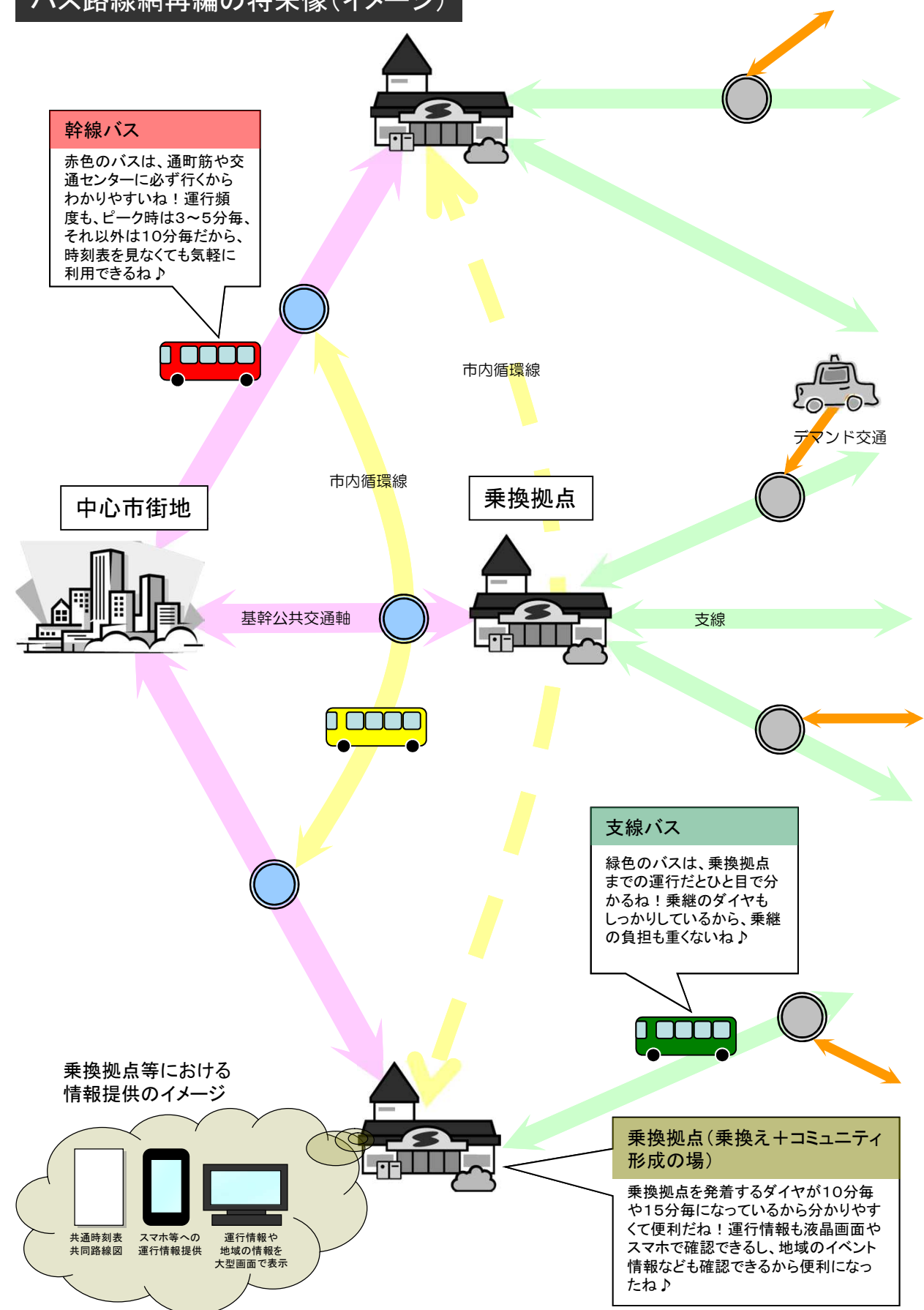
<都市バスの位置づけ>

- ・事業者の枠を超えた運行管理体制構築・路線再編、継続的な路線検証・改善の中心的な役割、及び事業者と行政との調整役を担う。

<検討事項>

- ・都市バスから各バス事業者へのバス路線の移譲
- ・都市バスへのトータルシステム(バスロケーションシステム、ダイヤ編成支援システム)の導入と共同利用
- ・バス路線移譲後の都市バスの経営体制(社員の処遇、新たな業務の開発とそれに対応した行政支援など)

バス路線網再編の将来像(イメージ)



公共交通空白・不便地域等への対応に向けた検討状況

平成 26 年 2 月にコミュニティ交通部会を開催し、コミュニティ交通の状況報告と準不便地域の指標(案)について検討

● 第 1 回コミュニティ交通部会（ H26. 2. 19 開催 ）

コミュニティ交通の状況の報告と、公共交通準不便地域の認定に関する指標(案)について議論

【 部会での主な議論 】

◎公共交通空白地域のデマンド型乗合タクシーの導入状況と利用実績について

- ・ 昨年 4 月の「熊本市公共交通基本条例」の施行後、公共交通区空白地域を対象にデマンド型乗合タクシーの導入を開始した。
- ・ 平成 25 年 10 月以降、6 路線で運行を開始しており、4 路線が平成 26 年 4、5 月の運行開始に向けて準備手続きを進めている。残りの公共交通空白地域についても地域と協議を進めている。
- ・ 利用の多い路線では月平均 30 人以上の利用者がある一方、ほとんど利用の無い路線もあり、効率的な利用についても地域にお願いしていく。

◎ゆうゆうバスの運行見直しについて

- ・ ゆうゆうバスは、2 年目の運行継続基準である収支率 20% を未達成の 4 路線について、路線沿線の自治協議会と協議を行い、運行ルート等を大幅に見直して 4 月から運行予定。
- ・ 2 年連続で収支率 10% を大幅に下回った海路口循環ルート・川尻循環ルートは路線を廃止し、これにより生じた公共交通空白地域には、既存路線バスの延伸と、デマンド型乗合タクシーにて対応する。

◎公共交通準不便地域の指標（案）について

- ・ 公平性、透明性を持った適切な指標の設定が必要。
- ・ 事務局(案)の、①停留所等からの道のり距離、②地形高低差、③最寄りのバス停等の運行本数、④高齢化率の 4 項目をもとに、区役所等への乗り換え回数等、適切な項目を今後の部会で検討する。

デマンド型乗合タクシーの導入状況

資料3-2

(H26.2月時点)

凡 例

現況バス路線

公共交通空白地域

公共交通不便地域

集落（空白地域）

乗合タクシー路線

H26.4・5月追加路線

オレンジタクシー

みかんタクシー

山本号

あしはら号(H.25.10開始)

宝の湯号(H.26.2開始)

こまち号

サンサン号
(H.26.5開始予定)

ほたる号(H.25.10開始)

2♥7ふれあいタクシー
(H.25.10開始)

池辺寺号(H.25.10開始)

ながなす号(H.26.4開始予定)

釈迦堂号(H.26.2開始)

西南号(H.26.5開始予定)

さくら号(H.26.5開始予定)

地域 行政区

A 北区

B 北区

C 北区

D 北・西区

E 西区

F 南区

G 南区

平成25年度乗合運行実績

		10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
芦原	利用者数	0	0	0	0	0	0	0
あしはら号	運行便数	0	0	0	0	0	0	0
小塚・小萩	利用者数	14	6	4	0	6		30
ほたる号	運行便数	8	3	3	0	4		18
松尾	利用者数	45	32	24	33	31		165
2♥7ふれあいタクシー	運行便数	38	28	20	28	25		139
平	利用者数	16	18	26	17	18		95
池辺寺号	運行便数	12	17	26	14	16		85
亀甲東・宝田・有泉	利用者数					35		35
宝の湯号	運行便数					23		23
釈迦堂	利用者数					8		8
釈迦堂号	運行便数					4		4
合計	利用者数	75	56	54	50	98	0	333
	運行便数	58	48	49	42	72	0	269

ゆうゆうバスの運行見直しについて(平成26年4月以降)



1

植木循環ルート……………平日運行 1日7便
北区役所⇒植木駅⇒田原坂ニュータウン⇒北区役所

2

北部循環ルート……………月、水、金の週3日運行 1日左回り4.5便／右回り4便
フードパル～西里駅～北部総合出張所～菊南温泉～葉山団地～機能病院～フードパル

3

麻生田・弓削循環ルート……………火、木、土の週3日運行 1日左回り4便／右回り4便(火、木)
左回り3便／右回り4便(土、祝)
武蔵ヶ丘四丁目～榎木五丁目～岩倉台～弓削変電所～光の森駅～武蔵ヶ丘四丁目

4

託麻循環ルート……………月、水、金の週3日運行 1日左回り4便／右回り4便
長嶺小学校～日赤病院～託麻南小学校～北部総合出張所～日赤病院～長嶺小学校

5

①中の瀬～桜木ルート……………平日運行 1日3往復6便
中の瀬～中央病院～動植物園～健軍電停～東区役所～花立郵便局入口～小楠記念館入口

②烏ヶ江～桜木ルート……………平日運行 1日3往復6便
烏ヶ江～健軍電停～東区役所～北花立～小楠記念館入口

公共交通準不便地域とは

熊本市公共交通基本条例 第2条第8号にて定義

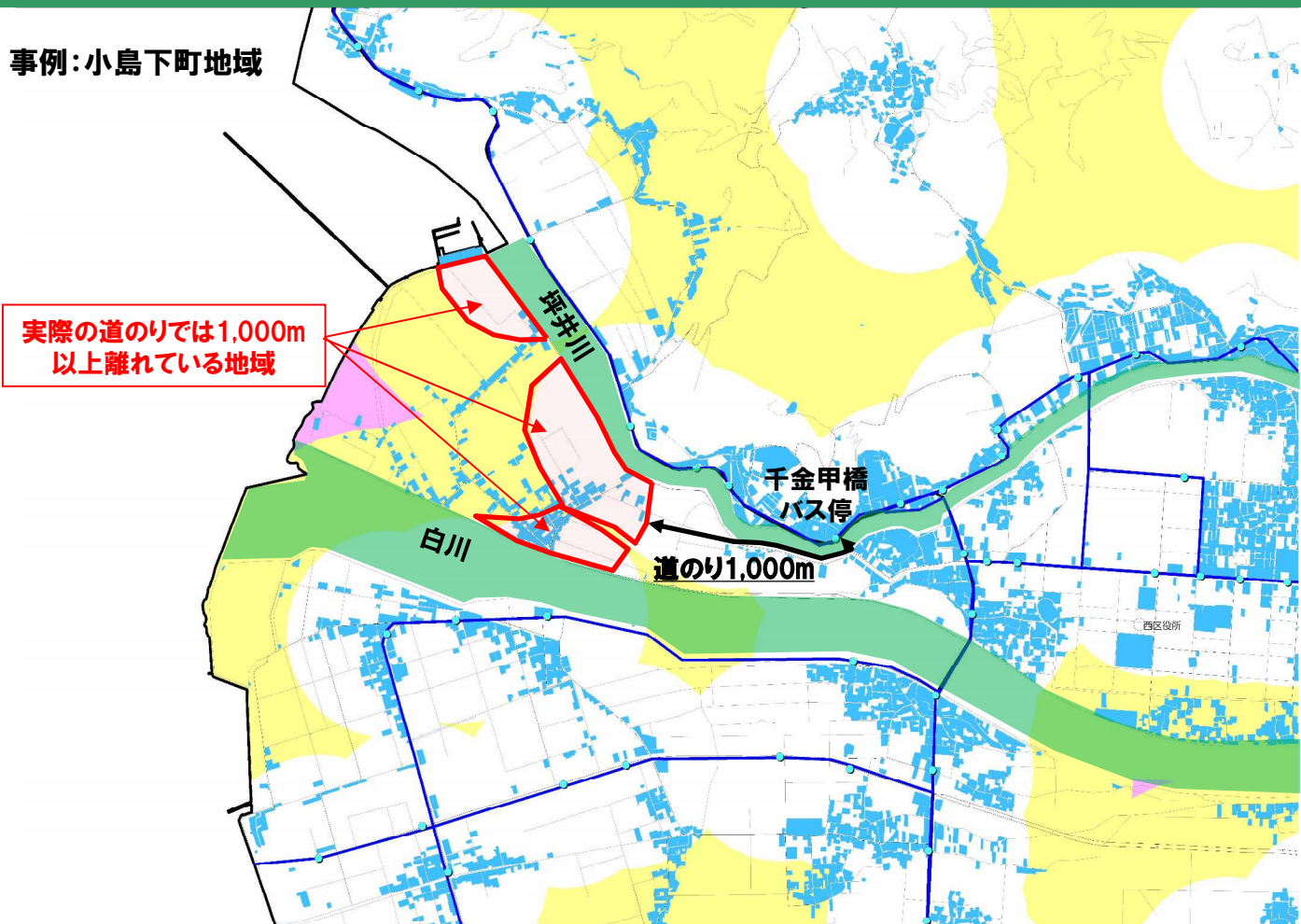
公共交通空白地域又は公共交通不便地域以外の地域であって、地形、地域の特性、公共交通の運行状況その他の特別の事情により公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認めるものをいう。

公共交通準不便地域の指標(案)

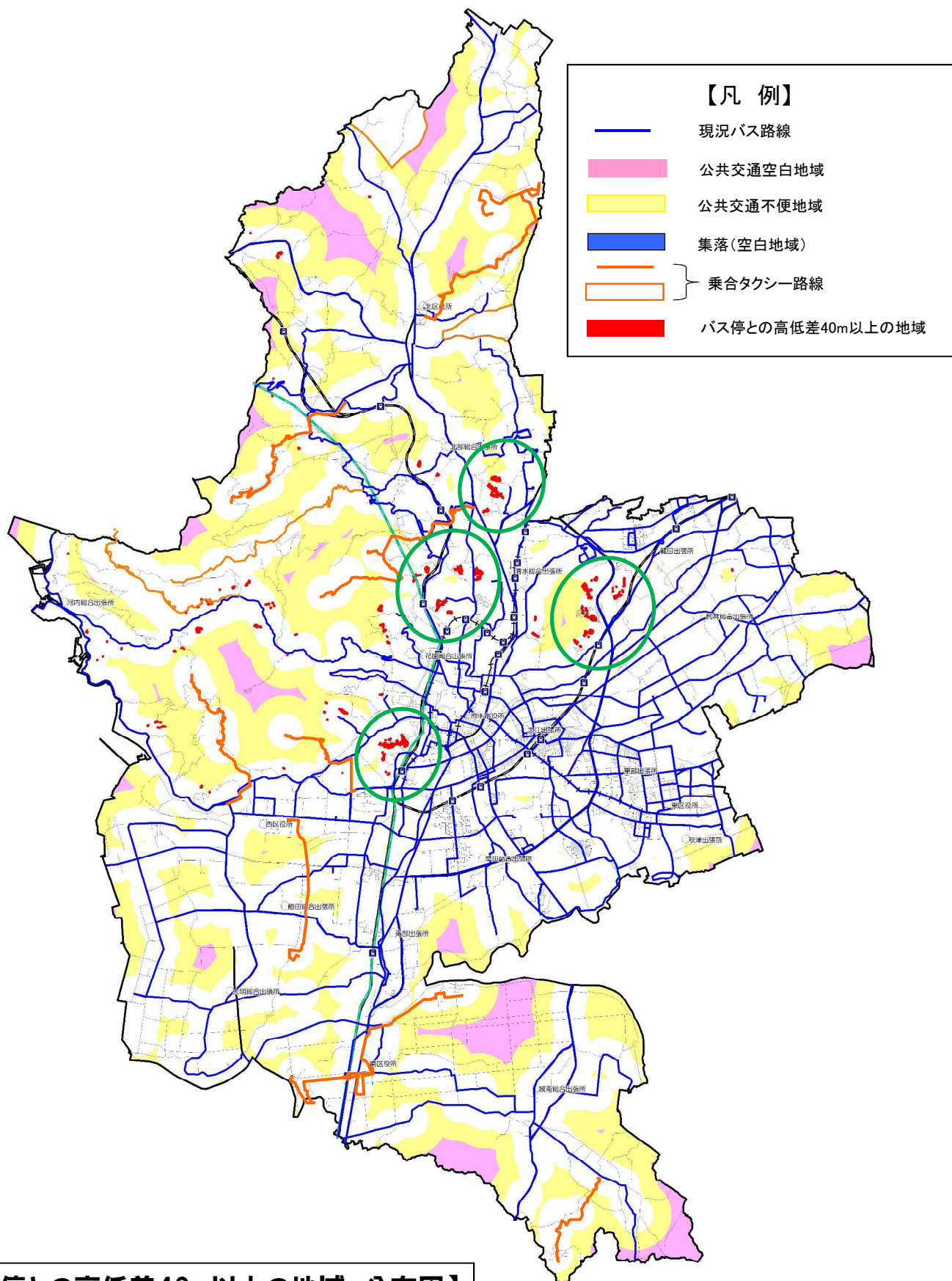
- ① 既存バス停・駅等からの道のり距離(河川等による分断)
- ② 地形(地域とバス停・駅等の高低差)
- ③ 最寄りの交通機関の運行本数
- ④ 地域の高齢化率

指標①: 最寄りバス停からの道のり距離1,000m以上

事例: 小島下町地域

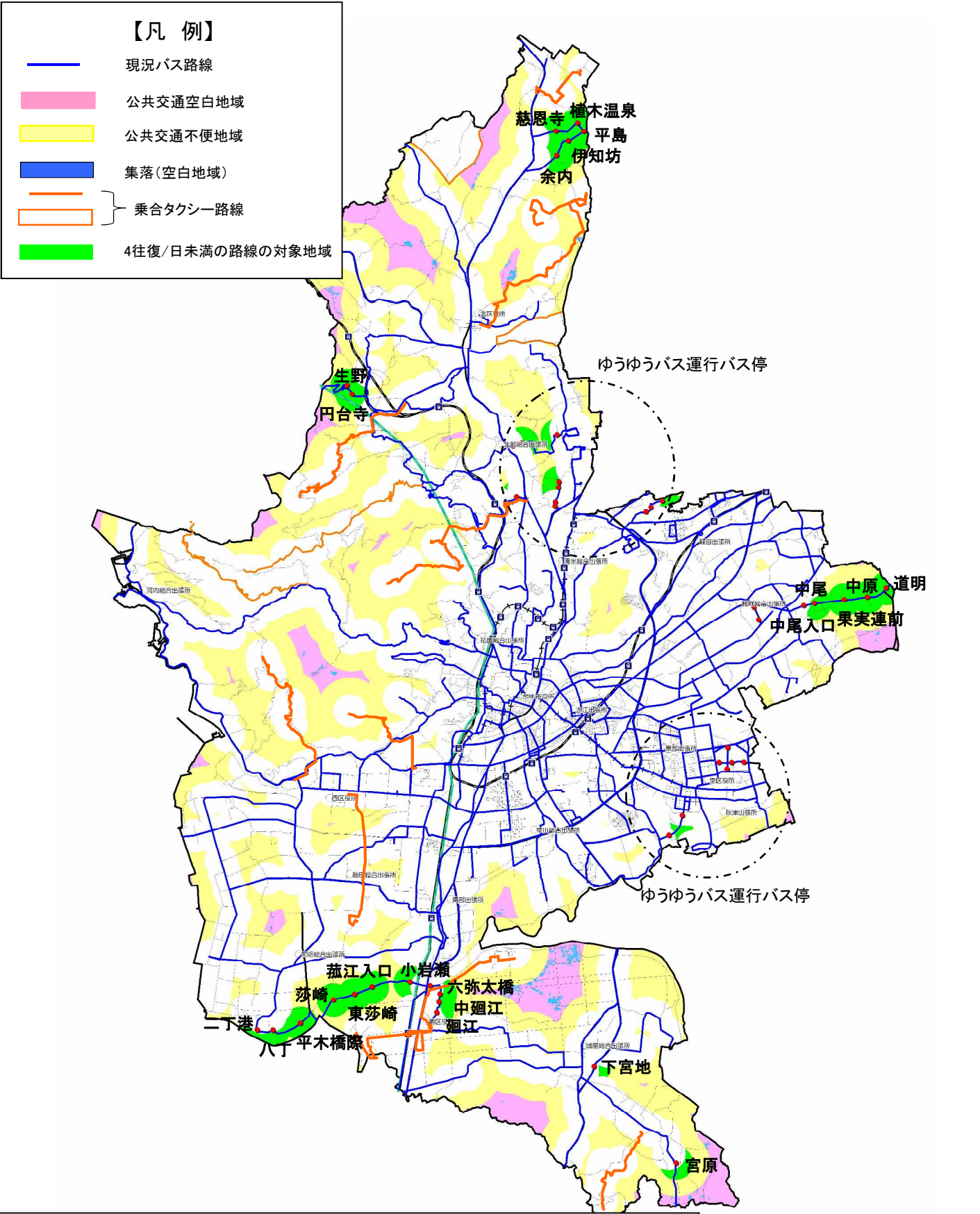


指標②:バス停との高低差40m以上の地域



【バス停との高低差40m以上の地域 分布図】

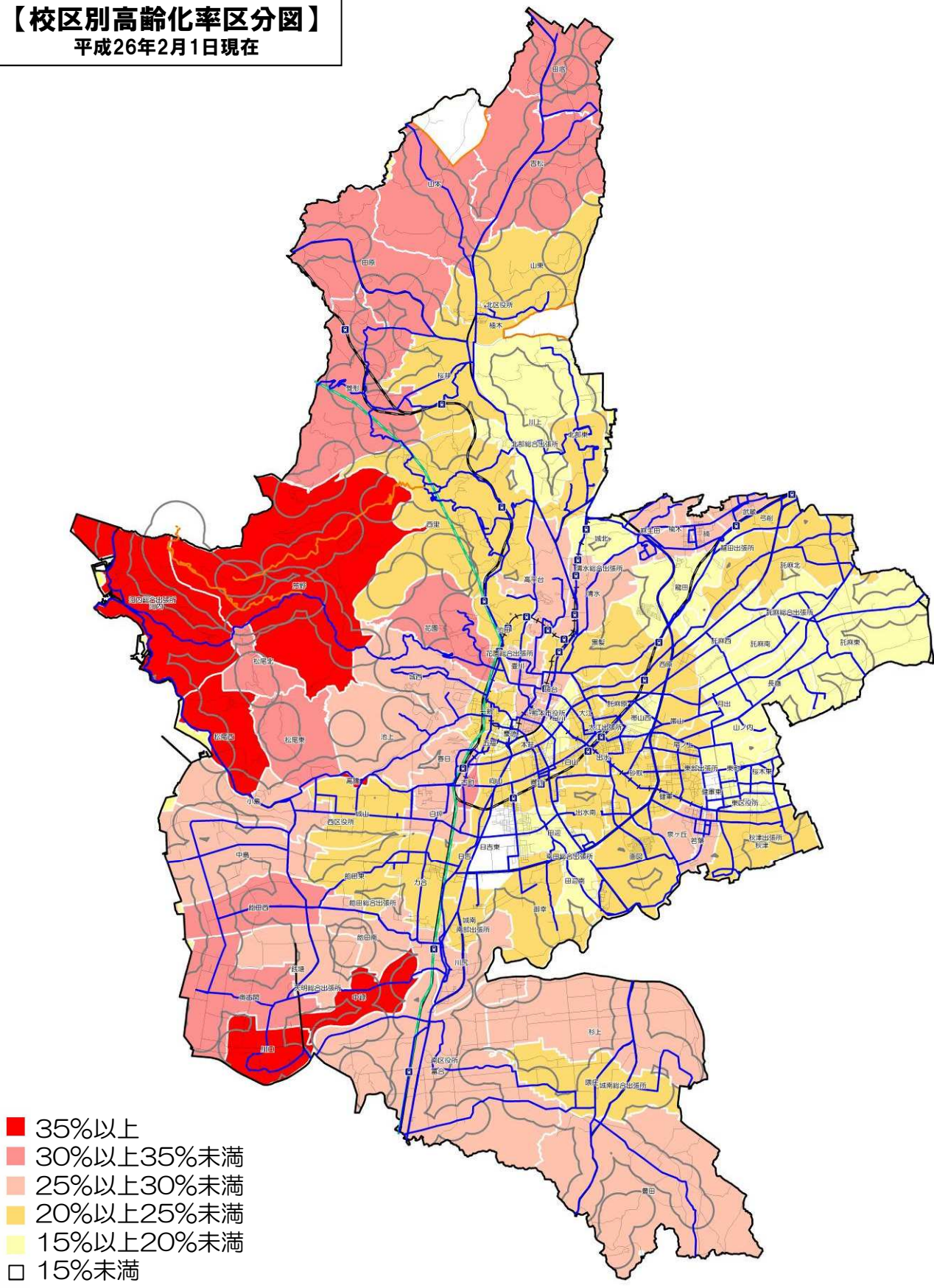
指標③:バスの運行本数4往復/日未満



【4往復/日未満の路線を対象とした場合の該当地域 分布図】

指標④：地域の高齢化率

【校区別高齢化率区分図】
平成26年2月1日現在



1. 熊本ICカード導入連絡会議協議状況

（１） 協議事項 [連絡会議規約第3条]

＜市電・バスの相互利用環境構築に係る事項＞

- ① 地域振興ICカードが市電で利用できる環境の構築に関すること。
- ② 全国相互利用ICカードがバス等で利用できる片利用環境の構築に関すること。

＜現行磁気カードの機能移行に係る事項＞

- ③ 現行磁気カードにおけるサービスの機能移行に関すること。

＜その他＞

- ④ その他ICカードによる利便性の向上等に関すること。

（２） 開催状況及び協議内容

開催日	回	協議内容
H25年10月 1日	第1回	* 連絡会議の設置、議長・副議長選出 * 現状と今後のスケジュール
H25年10月 9日	WG部会第1回	* WG部会設置 * 協議事項の整理（各団体提示・質疑）
H25年10月25日	WG部会第2回	* 片利用環境構築（コスト等の提示・質疑）
H25年11月13日	WG部会第3回	* 片利用環境構築（継続協議） * 市電の地域IC対応 * 地域ICの基本・独自機能 他
H25年11月26日	第2回	* 熊本ICカード概要（利用環境・機能） * WG部会協議結果報告 ・ 市電の地域IC対応 ・ 地域ICの片利用環境構築 ・ 現行磁気カードの機能移行
H26年 2月27日	第3回	* 協議状況等報告 ・ 片利用コスト検討結果（コスト削減等） ・ 片利用実施に係る協議結果 * 今後の取組み ・ 熊本ICカード利用環境・今後の取組み

（３） 協議結果と今後の取り組み

① 市電の地域IC対応（平成27年4月運用開始予定）

【協議結果】

- ・ システム構築に係る技術的な問題なし
- ・ 関係者により対応コストを精査
- ・ 市電での地域IC対応コストは市側負担

【今後の取り組み】

- ⇒ 対応コストの精査
 - ・ 当初見積から減額見込のニモカ側見積再徴取
 - ・ 地域IC側見積徴取（関係者による機密保持契約の締結）
- ⇒ 地域ICの市電内チャージ環境構築等の検証・協議

② バス等への片利用環境構築（平成28年3月運用開始予定）

【協議結果】

- ・ システム構築に係る技術的な問題なし
- ・ 片利用コストは約7.8億
- ・ 片利用事業の実施主体はバス事業者（県バス協会）
- ・ コスト負担について県・市・事業者の意見相違

【今後の取り組み】

- ⇒ 県バス協会を実施主体としたH26国庫補助申請準備
 - ・ 国との補助協議
 - ・ 申請書類の作成・調製（ネットワーク計画等の作成・協議会等の開催など）
- ⇒ 県・市・事業者による費用確保に向けた協議
- ⇒ 全国ICのバス内チャージ環境構築等の検証・協議

③ 現行磁気カードの機能移行

【協議結果】

- ・ 基本的に現行磁気カード機能は地域IC基本機能に移行
- ・ 地域ICの独自機能として他社共通定期・企業定期・1日2日乗車券機能オートチャージ機能等が付加（利便性の向上）

【今後の取り組み】

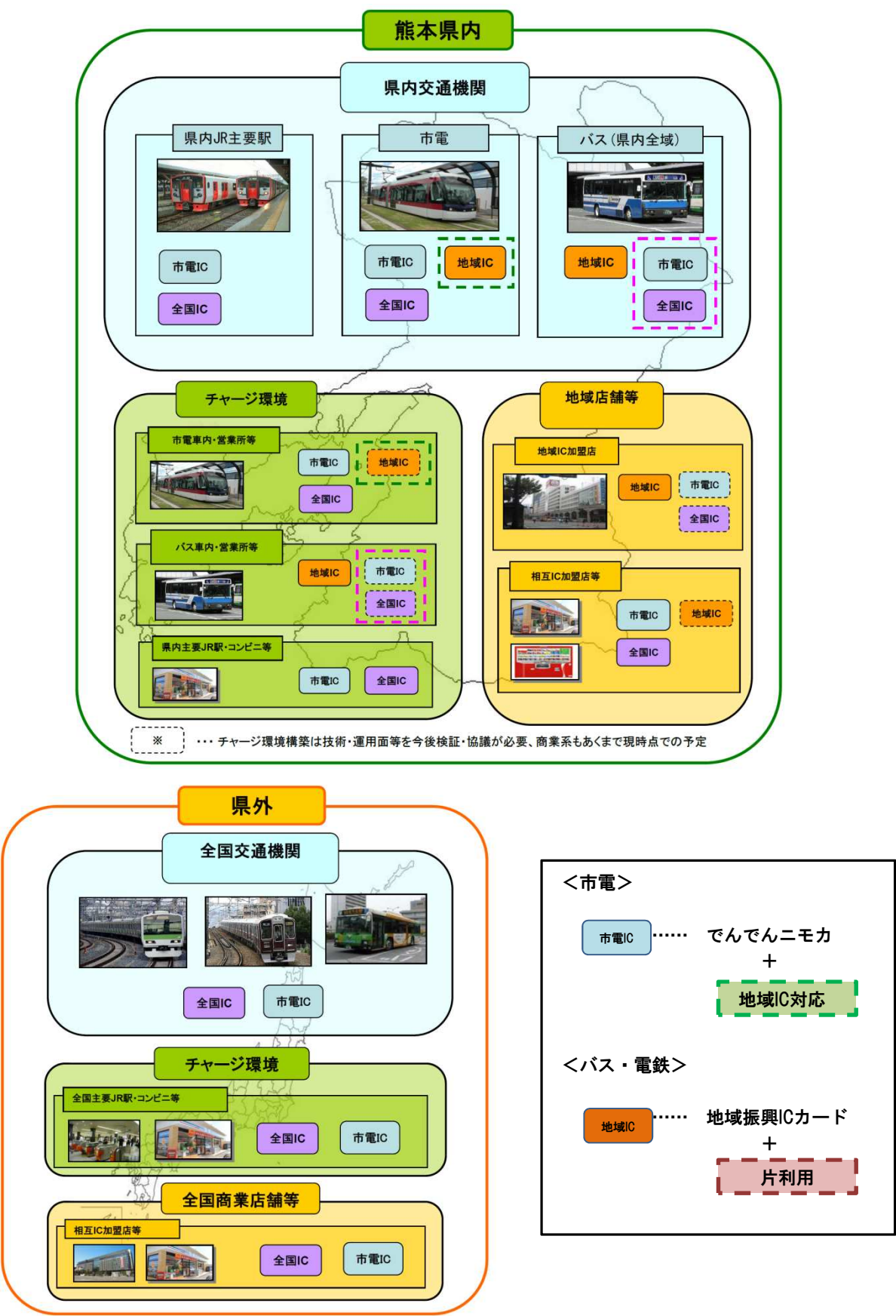
- ⇒ 市電とバス間乗継割引の協議（各々は乗継割引実施）
- ⇒ 熊本市さくらカード・おでかけ乗車券の協議
- ⇒ 地域IC独自機能による利便性向上検証と市電との連携協議
 - ・ 他社共通定期、企業定期等（検証・連携）
 - ・ 1日2日乗車券機能（連携）
 - ・ その他の連携

④ その他ICカード利便性向上等

- ⇒ ODデータ等乗車データ・Felicaポケット活用等に係る協議

熊本ICカードの導入について（2）

2. 熊本ICカード導入後の利用環境



3. 今後の導入スケジュール等

項目/年度		平成25年度	平成26年度	平成27年度
市電	市電IC（でんでんニモカ）	● ————— * 8/28運用開始 ————— * H26中 定期券機能予定		
	地域IC対応	● —————	* H27.3 地域IC対応予定	
バス・電鉄	地域振興IC	● —————	* H27.3 地域IC運用開始予定	
	片利用対応	● —————	H28.3 片利用運用開始予定*	
利用環境		平成25年度	平成26年度	平成27年度
市電	市電IC	○	○	○
	全国10社IC	○	○	○
	地域IC	×	○	○
	T0熊カード	○	○	○ ※
バス・電鉄	市電IC	×	×	○
	全国10社IC	×	×	○
	地域IC	×	○	○
	T0熊カード	○	○	○ ※

※ T0熊カードの併用期間は今後関係者で協議

平成 26 年度の検討内容及び協議会体制

<H26 年度 協議会における検討事項（案）>

- (1) 基幹公共交通の機能強化について
- (2) 熊本都市圏におけるバス路線網再編について
- (3) ゆうゆうバス及び公共交通空白地域等への対応について

※ その他、熊本における交通系 I C カード進捗状況の確認及び熊本市公共交通協議会規則第 2 条に掲げる項目等

<H26 年度協議会体制（予定）>

【協議会委員改選】

現在の熊本市公共交通協議会委員の任期が平成 26 年 3 月 31 日までとなっており、平成 26 年度において協議会委員の改選を行なう。

※平成 26 年度第 1 回協議会の開催を平成 26 年 5 月中旬頃に予定

【専門部会】

平成 26 年度においても、3 つの専門部会（基幹公共交通部会、バス路線網再編部会、コミュニティ交通部会）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

ゆうゆうバス及び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

平成26年度 協議会スケジュール

	全体会 (年3回を予定)	基幹公共交通部会 (年3回を予定)	バス路線網再編部会 (年2回を予定)	コミュニティ交通部会 (年2回を予定)
5月	<5月 第1回> ・協議会委員委嘱 ・H26年度協議事項について			
6月				
7月		<7月 第1回> ・基幹公共交通機能強化に向けた 取組について	<7月 第1回> ・バス路線網再編実施プログラムの 進捗状況報告	
8月				
9月				
10月		<10月 第2回> ・基幹公共交通機能強化に向けた 取組の進捗報告		<10月 第1回> ・ゆうゆうバス線路について ・コミュニティ交通路線検討
11月	<11月 第2回> ・熊本ICカード導入進捗報告 ・各部会の中間報告			
12月				
1月		<1月 第3回> ・基幹公共交通機能強化に向けた 取組の進捗報告	<1月 第2回> ・バス路線網再編実施プログラムの 進捗状況報告	<1月 第2回> ・ゆうゆうバス線路について ・コミュニティ交通路線検討
2月	<2月 第3回> 各専門部会での検討内容について 協議			
3月				

※ 交通系 I C カード導入については、熊本 I C カード導入連絡会議にて検討