

熊本市地域公共交通総合連携計画 (案)

熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会

平成 21 年 月

目 次

1 . 熊本市地域公共交通連携計画の策定について	1
1.1 連携計画策定の背景	1
1.2 連携計画策定の目的	1
2 . 熊本市のバス交通に関する課題	2
3 . 熊本市が目指す姿	3
3.1 基本方針	3
3.2 連携計画の区域	4
3.3 連携計画の期間	4
3.4 連携計画の目標	5
3.5 目標達成のための施策	6
(1)バス路線網に関すること	6
(2)利用促進策に関すること	1 1
(3)実証運行等の実施に関すること	3 7
3.6 事業スケジュール及び事業主体	4 1
(1)バス路線網に関すること	4 1
(2)利用促進策に関すること	4 2
4 . 連携計画の推進体制	4 3
5 . 資料編	
1 . 熊本市の概況	4 4
2 . 熊本市のバス事業の現状	4 6
3 . 各種計画について	6 0
4 . 用語集	
5 . 「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」について	

1．熊本市地域公共交通連携計画の策定について

1.1 連携計画策定の背景

熊本都市圏の路線バスの利用者数は、この 20 年間で半減し、ここ 10 年間でも 3 割近く減少している。一方、高齢社会の進展により、路線バスをはじめ公共交通機関の果たす役割は益々重要なものとなっている。

本市では、市営バスを含め 4 事業者が運行しており、事業者間競争の中で経営は大変厳しく、このままの状況が続けば市民生活に必要な路線の維持が困難となり、路線の廃止や運行回数の削減など、利用者の利便性が低下する恐れがある。また、利便性向上による利用者増を図るための投資（IC カード、ノンステップバス等の導入）もできない状況である。

さらに、九州産交の再建を契機に、バス事業全体の採算性の向上を図るとともに、効率的な運行を目的として、市営バスと競合している 8 路線について民間バス事業者への移譲を行うとともに、平成 21 年 4 月には市交通局本山営業所エリアの移譲を予定しているが、抜本的な改善には繋がっていない状況である。

また、バス事業者に対する運行補助も年々増加し、市交通局においては、バス事業への一般会計からの繰出金が毎年 10 億円を超える状況となっている。

このような状況を踏まえ、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できるバス交通体系を確立するために、バス交通のあるべき機能や役割を明確にしながら、効率的なバス路線網に見直すことが急務となっている。

1.2 連携計画策定の目的

連携計画は、現在策定中である「熊本市第 6 次総合計画」をはじめ、平成 19 年 3 月に策定された「熊本市中心市街地活性化基本計画」や本年度策定予定の「熊本市都市マスタープラン」との整合を図りながら、バス路線網再編や利用促進策を実施することによって、市民にとって利便性の高いバス利用環境の構築を目指すことを目的とする。

2. 熊本市のバス交通に関する課題

熊本市のバス交通を取り巻く現状

■ 利用状況

- ・熊本市のバス路線網は市営バス + 民間3社（九州産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス）で構成され、交通センターを中心に放射状に形成されており、熊本都市圏では1日に約97,000人が利用している。
- ・鉄軌道網は、JR、市電、熊本電鉄から構成され、1日約55,000人が利用している。
- ・バス路線網は、熊本市全域をほぼ網羅しており、バス停300m圏においては人口の約78%をカバーしている。
- ・バスの利用者数は、約20年間で半減し、この10年においても約3割減少している。
- ・自動車利用者が増加している。鉄道利用は変わらないが、バス利用は大きく減少している。
- ・通勤通学時におけるバス利用率は、9.6%と人口が50万人以上の都市の平均13.2%と比べ低い。
- ・熊大病院等の総合病院においては、バス停が近接しているが、バスでの来院は11%と低い。
- ・バス路線網と市民の移動ニーズ（自動車OD）の不一致

■ 経営状況

- ・バス事業者の経営状況は年々悪化し、収支率は約76%（市交通局は約55%）。
- ・バス事業者に対する補助金は年々増加し、H19年度時点で約2億円（市交通局へ単年度の一般会計からの繰出金約10億円）。

社会情勢の変化

■ 全国的な動向

- ・少子高齢化の進展（熊本市ではH42で人口に占める高齢者率が約29%と予測）
- ・地球温暖化や環境問題に対する市民意識の向上

■ 熊本市の動向

- ・政令指定都市の実現に向けた取組み
- ・H23春、九州新幹線鹿児島ルートの特快全線開通
- ・熊本市都市マスタープラン策定による目指すべき将来都市構造の明確化
- ・自動車保有台数（特に軽自動車）の増加
- ・人口の郊外化（中心部～北東部・東部方面に人口が集中）

市民ニーズ

■ 路線網に関する事

- ・都心部への流動以外に、市街地内や市街地～郊外部、郊外部間の流動が多い地域も存在

■ 利用環境面に関する事

- ・バス相互や他交通機関との乗り換えに対する満足度が低い。
- ・郊外部では、バス停まで遠い地域も見られる。

■ サービス面に関する事

- ・「運行本数が少ない」や「時間どおりに来ない」、「ルートが分かりづらい」といった意見が多い。
- ・郊外部では、「運賃」や「バス停」に対する満足度が低い。

熊本市のバス交通に関する課題

- **課題** : 公共交通機関相互の連携機能を強化し、利用者ニーズに即したバス交通体系の構築が必要
- **課題** : 今後の高齢社会に向けて、生活交通確保といった観点からのバス交通対策が必要
- **課題** : 自動車からの利用転換等、環境にやさしいバス交通対策の検討が必要

3. 熊本市が目指す姿

3.1 基本方針

■ 課題

公共交通機関相互の連携機能を強化し、利用者ニーズに即したバス交通体系の構築が必要

■ 方針

- ・公共交通機関相互の連携機能を強化した一体的な公共交通体系の構築
- ・市民・来熊者の移動ニーズに即したバス路線網の再編検討
- ・連携機能強化に向けた利用環境の整備検討

バス路線網等を再編します

- ・バス路線網の再編
- ・コミュニティバス等の導入方針の作成

■ 課題

今後の高齢社会に向けて、生活交通確保といった観点からのバス交通対策の検討が必要

■ 方針

- ・生活交通確保に向けた、高齢者の移動を支えるバス路線網等の構築
- ・高齢者にやさしいバス交通システムの導入検討

利用促進策を行います

- ・公共交通機関相互の連携機能強化
- ・自動車からバス（公共交通）への転換促進
- ・環境にやさしいバス交通システムの導入

■ 課題

自動車からの利用転換等、環境にやさしいバス交通対策の検討が必要

■ 方針

- ・自動車からバスへの転換を促す利用促進策の導入検討
- ・環境にやさしい、バス交通環境の整備検討

3.2 連携計画の区域

連携計画の区域は、熊本市全域とする
必要に応じて近隣都市も含めて検討する



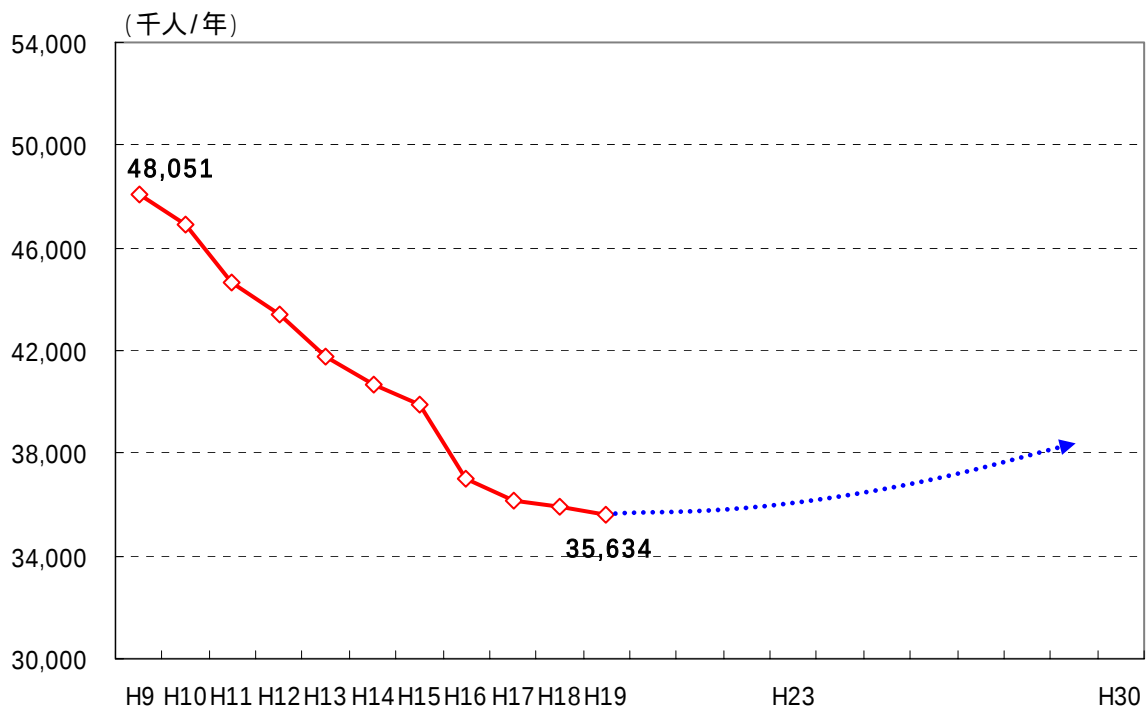
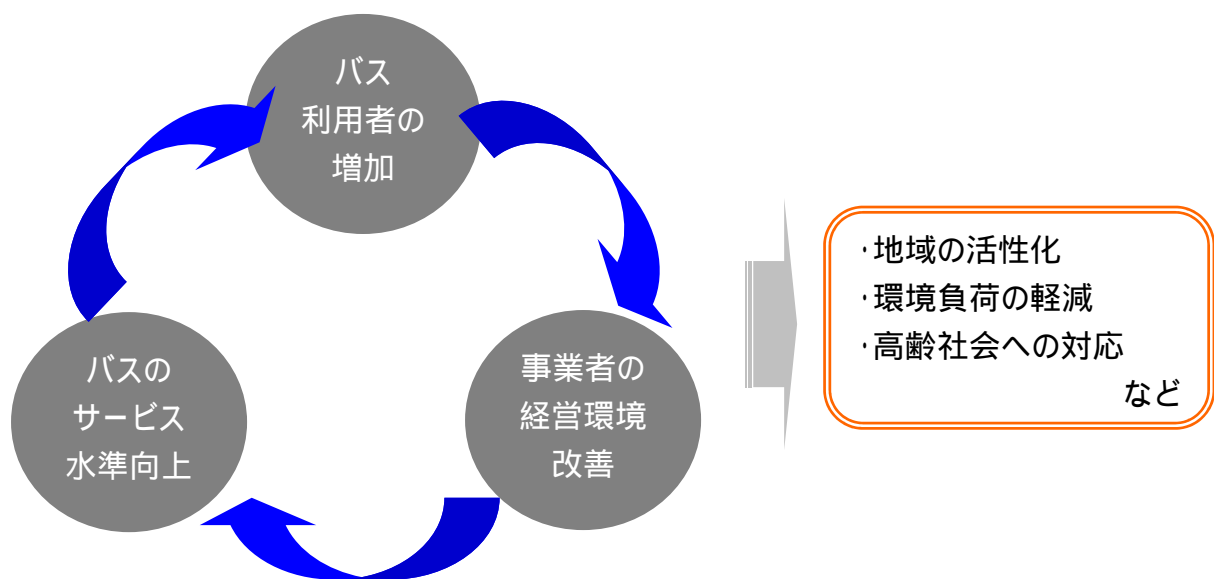
3.3 連携計画の期間

短期：平成 21 年 4 月～平成 24 年 3 月の 3 ヶ年

中長期：平成 24 年 4 月～平成 31 年 3 月（計画策定後、概ね 10 年以内）

3.4 連携計画の目標

バス利用者の減少は、バス事業者の経営を悪化させ、路線廃止などのバスサービスそのものの低下につながっており、その結果、さらにバス利用者が減少することから、地域の活性化、環境負荷の軽減、高齢社会への対応等を図り、年間3～4%減少している利用者の増加を目指す。



▲バス利用者数の推移(イメージ)

3.5 目標達成のための施策

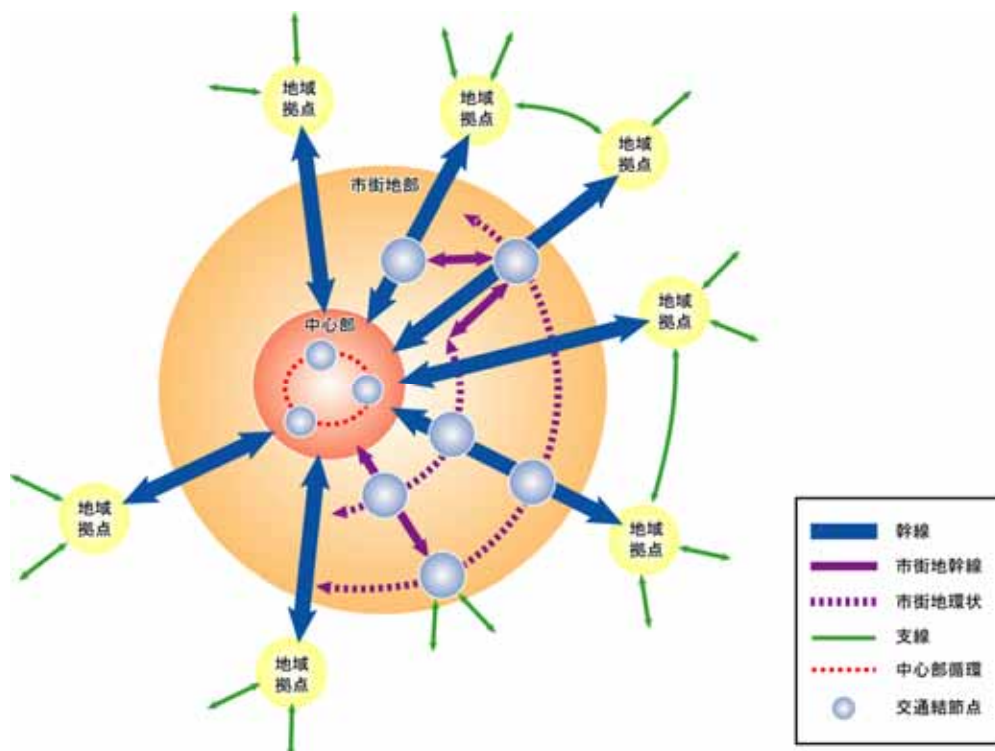
(1) バス路線網に関すること

1) バス路線網の再編

公共交通体系の考え方

公共交通の充実・利用促進に向けて、ＪＲ・市電・熊電・バスの連携機能を強化し、利用者本位の一体的な公共交通体系を構築する

- ・ 熊本都市圏都市交通マスタープランの『8軸公共交通網』¹の構築を意識した公共交通体系の構築
- ・ 熊本市の都市構造（地域拠点）と整合した交通結節点（乗換拠点）の設定
- ・ 個別路線の特性を明確にしたゾーンバス²システムの設定



▲熊本市が目指す公共交通体系イメージ

- 1 8軸公共交通網とは、都心部や熊本駅等へのアクセス性を高める軸
- 2 ゾーンバスとは、長くて複雑なバス系統を整理して、途中に乗換拠点を設け、市街地までの基幹バスと末端部の支線バスとに分けることにより、定時制の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組み

公共交通体系の検討

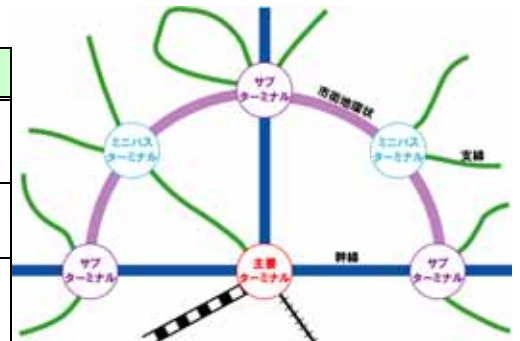
ア) 交通結節点の設定の考え方

交通結節点は、熊本市の都市構造（地域拠点）との整合を図りつつ、施設の立地状況、さらには交通機関相互の乗り継ぎの利便性をもとに設定する

交通結節点の分類は、主要ターミナル、サブターミナル、ミニバスターミナルの3つで構成する

▼ 交通結節点の分類及び機能の考え方

分類	機能の考え方
主要ターミナル	・熊本市中心部における公共交通体系の核となり、複数の公共交通機関の結節点
サブターミナル	・幹線と市街地環状等が交差する地点
ミニバスターミナル	・商業施設や医療施設などの地域の拠点機能 ・幹線と市街地環状、支線の結節点



▲ターミナルイメージ

イ) 路線分類の考え方

路線分類は、路線配置や需要特性等を踏まえ、個別路線の特性を明確にしたゾーンバスシステムを設定する

分類は、幹線、市街地幹線、市街地環状、支線、中心部循環の5つで構成する

▼ 路線分類の考え方

分類	路線配置	需要特性	道路特性	運行頻度
幹線	中心部と拠点間の放射状路線	多い	バス専用（優先）レーン上や多車線道路を走行することで定時性が確保でき、信頼性の高い路線	10～15分間隔 ピーク時 6本/時程度 その他 4本/時程度
市街地幹線	市街地内を運行する路線（幹線空白地の補完）	比較的多い	可能な限りバス専用（優先）レーン上や多車線道路を走行することで定時性を確保できる路線	約30分間隔
市街地環状	市街地内において拠点間を連絡する環状路線	比較的多い	同上	約30分間隔
支線	結節点間を結ぶ路線	多い	バスが走行可能な路線	20～30分間隔
	地域内の面的サービス路線	比較的小さい	利用者ニーズに合わせた路線	30～60分間隔
中心部循環	中心部を循環する路線	比較的多い	-	10～15分間隔

バス路線網再編（案）

交通結節点は、下記のとおり設定した。

主要ターミナル：交通センター、ＪＲ熊本駅、ＪＲ上熊本駅、ＪＲ南熊本駅

サブターミナル：熊本県庁前、ＪＲ水前寺駅、ＪＲ竜田口駅、ＪＲ武蔵塚駅、ＪＲ光の森駅、
熊本電鉄北熊本駅、熊本電鉄堀川駅

ミニバスターミナル：熊本電鉄新須屋駅、熊本電鉄黒石駅、託麻市民センター、日赤病院、
健軍電停前、熊本中央病院、済生会病院、川尻駅前、川尻町、西部車庫、
小島産交、並建、イオンモール熊本クレア

路線分類は、路線バスに関して再編を行い、その他交通機関の位置づけは下記のとおり設定した。

幹線：ＪＲ鹿児島本線、熊本市電、熊本電鉄

市街地環状：ＪＲ豊肥本線

中心部循環：熊本市電



▲バス路線再編（案）

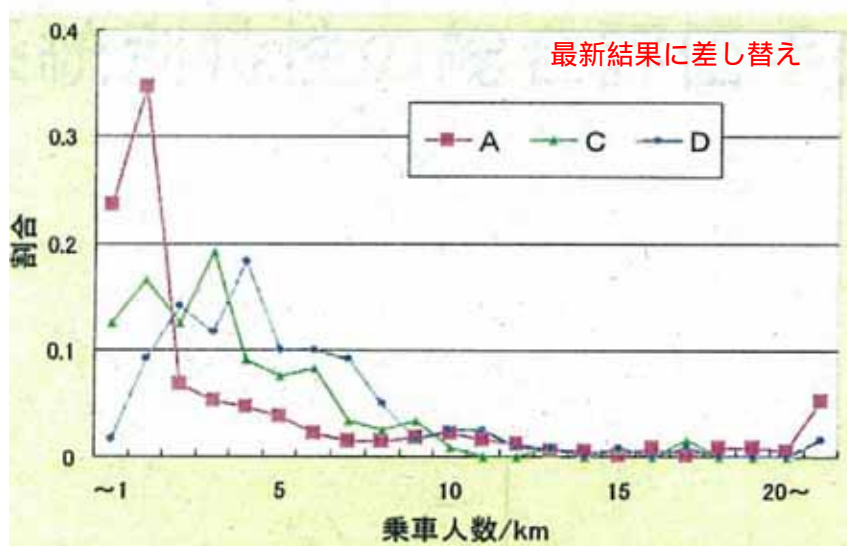
再編（案）にはコミュニティ路線を考慮していないため、
地域の実情に併せた別途検討が必要

バス路線網再編（案）の評価

ア) 単位距離あたりの乗車人員

現況のバス路線網では、単位距離あたりの乗車人員が少ない割合が高く、路線再編に伴い、単位距離あたりの乗車人員が多くなり、効率的な運行が可能となる。

乗継料金を無くすことで乗車人員の多い割合が増加し、より効率的な運行が可能となる。



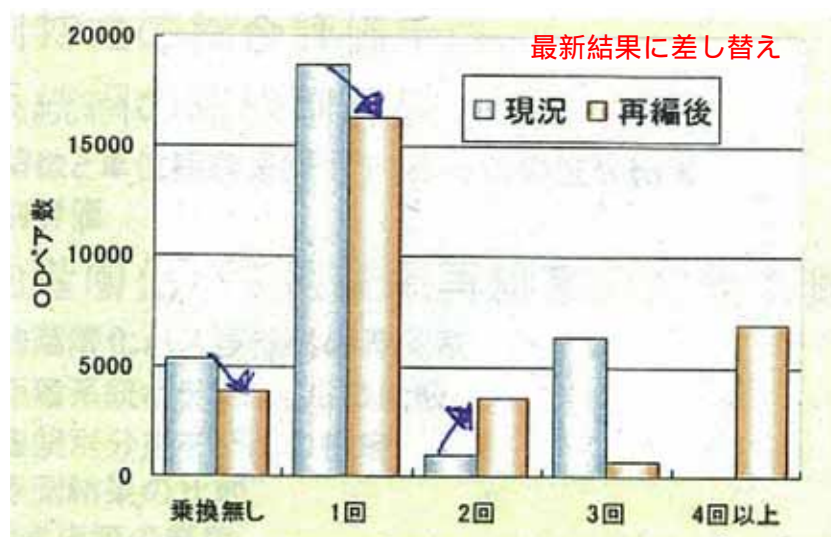
▲ 単位距離あたりの乗車人員

A：現況、C：再編後（乗継料金有り）、D：再編後（乗継料金無し）

イ) 乗換回数

バス路線再編に伴い、乗換無し及び乗換1回で行けるODペアは減少し、乗換を2回要するODペアが増加している。

利用者の利便性向上、さらにはバス利用者数の増加に向けては、ハード・ソフト両面から乗換環境向上に向けた取り組みが重要となる。



▲ 乗換回数

2) コミュニティバス等の導入方針

導入の考え方

バス路線を再編するにあたっては、採算性や効率性の問題から路線バスではカバーできない交通空白地域・不便地域が発生する。このような地域については、地域住民の生活交通を確保するという観点から、路線バスを補完するコミュニティバス等のシステムが必要となる。

コミュニティバスは、事業採算性の成立が困難な地域での運行が主に想定されるため、公共交通空白地域・不便地域の解消に加え、高齢者の外出促進や地域のコミュニティ形成、活性化といった福祉やまちづくりにも貢献することが重要となる。

地域のニーズを反映した持続可能な交通システムとするためには、地域の問題をよく知る地域の人々が導入計画や利用促進による運行経費の確保など、主体的に取り組むことで、自分たちのバスは自分たちで支えるという意識を醸成することが大切となる。

導入の考え方を踏まえ、コミュニティバスの導入方針を次のとおりとする。

導入の方針

1. 公共交通空白地域・不便地域が解消できること
 - ・既存バス路線との役割分担を明確にして、可能な限り重複しないルートを設定し、公共交通空白地域・不便地域の解消を図る。
2. 地域の活性化に貢献すること
 - ・公共施設、公園、商店街、交通結節点などをできる限り連絡し、賑わいを生み、活発な交流が行われる地域づくりに貢献する。
3. 高齢者の外出促進と健康の維持・増進に貢献すること
 - ・進展する高齢社会に対応し、高齢者の買物や通院などの安全な生活交通を確保し、高齢者が安心して暮らし続けられるまちをつくる。
4. 安全安心な交通手段の確保と環境負荷の軽減に貢献すること
 - ・自動車、自転車等からコミュニティバス等への転換による交通事故の減少をはじめ、排気ガスや二酸化炭素等の排出による環境負荷の軽減に貢献する。
5. 地域コミュニティを醸成し、持続可能な交通システムをめざすこと
 - ・コミュニティバスは、乗り合わせた人々の間に「ふれあい」を生むものであり、地域コミュニティの形成に貢献する。
 - ・地域が主体となり、コミュニティバス等の導入計画から運行のサポートを行うことで、コミュニティバスを通した住民参加の環境や、自分たちのバス（マイバス）という意識を醸成し、持続可能な交通システムをめざす。