

(2) 利用促進策に関すること

1) 考え方

公共交通機関相互の連携機能強化に向けた利用環境の整備や自動車からバスへの転換を促す方策など、市民にとって利便性の高いバス利用環境の整備を図る。

2) バス交通の利用促進策

大項目	小項目	番号	利用促進策
公共交通機関相互の連携機能強化		1	乗継拠点の整備
		2	携帯電話を活用した公共案内システムの整備
		3	4社共通バス路線・時刻検索HPの作成
		4	4社共通乗車券の導入
		5	乗継割引の強化
自動車からバス（公共交通）への転換促進	走行環境の改善・向上	6	バス専用・優先レーンの整備
		7	公共車両優先システム（PTPS）の拡大
	利用環境の改善・向上	8	ICカードの導入
		9	ノンステップバス（超低床バス）の導入
		10	バス停の新設・見直し
		11	バス停の改善（上屋、ベンチ）
		12	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの整備
		13	バスロケーションシステムの充実
		14	急行バスの導入
		15	深夜バスダイヤの充実
		16	各種割引サービスの強化（商店街等との連携）
		17	系統番号の見直し
		18	接続バスの導入
		19	新幹線リムジンバスの導入・空港リムジンバスの充実
		20	バストリガー方式の導入
		21	公共交通機関利用促進キャンペーンの充実
		22	ノーマイカーデーの強化
		23	モビリティマネジメントの実施
環境にやさしいバス交通システムの導入		24	低公害バス（ハイブリッドバス等）の導入
		25	環境（エコ）定期券の強化

利用促進策は、熊本市におけるバス交通が抱える課題や利用促進策の現状を踏まえて抽出した。

No 1 乗継拠点の整備

1) 施策の概要

バス路線間や他の交通機関との乗継利便性向上のため、乗継地点として、主要ターミナル、サブターミナル、ミニバスターミナルの整備を行うもの

2) 熊本市の現状

- ・主要バスターミナルとしては日本最大規模の熊本交通センターがあるが、他にバスターミナルとして整備されたものはない
- ・熊本交通センターは、桜町地区再開発に伴い再整備の予定
- ・熊本駅周辺地域整備や新水前寺駅交通結節点改善事業を実施中

盛岡市のゾーンバス体系
及びバスターミナルの事例



福山市における幹線と支線の
乗り継ぎターミナルの事例



出典：盛岡市オムニバスタウン構想パンフレット（上：福山市沼隈支所内、下：中国中央病院内）

3) 導入にあたっての課題

- ・バス路線再編と連動した最適整備箇所の選定
- ・乗り継ぎ割引の強化等の利用促進策との連携
- ・用地の確保（市有地や交通事業者・商業施設等の敷地の活用の検討）
- ・整備手法（民間商業施設等と一体となったPFI方式の導入の検討）
- ・導入コスト

4) その他（補助事業など）

- ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（個別対策事業）により建物・設備費の1/5を補助（交通結節点改善事業により施設整備費の1/2を補助）

No 2 携帯電話を活用した公共案内システムの整備

1) 施策の概要

JR熊本駅や熊本市中心部の商店街、主要なバス停・電停等にユビキタス案内パネルを設置し、バス・電車の乗り場や発車時刻、観光地や商店街等の情報を携帯電話を使って提供するシステムを整備するもの

2) 熊本市の現状

- ・現在、熊本県では、平成23年春の九州新幹線全線開業に向けて、ユビキタス技術を活用し、やさしく簡単に誰でも使える公共交通や各種施設等（観光地・公共施設・商店街）等の案内システムの構築を行っている。
- ・フェリカードリーダー/ライターが搭載された「ユビキタス案内パネル」を熊本市内の主要なバス停・観光地・施設等に設置し、携帯電話を「かざす」と、目的地（観光地等）までの、公共交通機関の乗換案内（時刻、乗り場）や施設の情報が携帯電話の画面に表示され、GPSや地図を使った目的地までの行き方の案内も行う。
- ・交通事業者、観光・商店街関係者、障がい者ユーザー、民間携帯サイト事業者、学識経験者等で構成する「くまもと安心移動ナビ・プロジェクト」推進協議会においてシステムの内容や運営方法等について検討を行っている。



3) その他（補助事業など）

- ・地域 ICT 利活用モデル構築事業（総務省）

ユビキタス

「どこにでもある」というラテン語由来の英語（ubiquitous）。それが何であるか意識させず「いつでも、どこでも、だれでも」恩恵を受けることができるインターフェース・環境・技術を目指す。

No 3 4 社共通バス路線・時刻検索 HP の作成

1) 施策の概要

パソコンや携帯電話で、バス路線や時刻、乗り継ぎ情報等を検索できる4社共通のホームページを作成するもの

また、バスターミナル等に端末を設置することで、携帯ユーザー以外の人々の利用も可能となる

2) 熊本市の現状

- 各バス事業者が独自にホームページを作成し、バス路線や時刻表、料金等に関する情報を提供しているが、事業者間をまたがった検索はできない

札幌市の事例

- 札幌市では、JR線、地下鉄、路面電車、路線バス(4社)を対象とした時刻表連動形のルート検索が可能なホームページを作成
- 検索は、出発地と目的地を選択することで、経路(乗換)・料金・所要時間が表示される
- その他、乗り場案内や時刻表などの詳細な情報提供も行われている

大阪市大正区の大正橋バス停における乗り継ぎ情報の事例



経路検索結果		料金・所要時間	
あいの里公園〔JR線〕→ 真駒内〔NT6〕〔地下鉄〕		630円・約49分	詳細
あいの里公園→〔JR線〕→札幌→〔乗換〕→さっぽろ〔南北線〕〔ND6〕→〔地下鉄〕→真駒内〔NT6〕		650円・約45分	詳細
あいの里公園→〔JR線〕→新琴似→〔乗換〕→新琴似7条1丁目→〔中央バス〕→地下鉄麻生駅バスターミナル→〔乗換〕→麻生〔ND1〕→〔地下鉄〕→真駒内〔NT6〕		620円・約56分	詳細
あいの里公園→〔JR線〕→あいの里教育大→〔乗換〕→あいの里教育大駅前→〔中央バス〕→地下鉄麻生駅バスターミナル→〔乗換〕→麻生〔ND1〕→〔地下鉄〕→真駒内〔NT6〕		490円・約56分	詳細
あいの里公園駅→〔中央バス〕→地下鉄栄町駅→〔乗換〕→栄町〔ND1〕→〔地下鉄〕→さっぽろ〔東西線〕〔ND7〕→〔乗換〕→さっぽろ〔南北線〕〔ND6〕→〔地下鉄〕→真駒内〔NT6〕		560円・約69分	詳細
あいの里公園→〔JR線〕→空園→〔乗換〕→市立病院前→〔じょうつバス〕→真駒内駅			

出典：札幌市公共交通情報提供システム (<http://ekibus.city.sapporo.jp/>)

3) 導入にあたっての課題

- 維持管理・更新手法(主体)の検討
- 導入コスト

4) その他(補助事業など)

(地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により開発・運営費の1/2を補助)

No 4 4 社共通乗車券の導入

1) 施策の概要

1枚の乗車券でどのバス会社でも利用可能な、共通定期券や1日乗車券などを導入するもの

2) 熊本市の現状

《共通定期券》 市電・市バス共通定期券、電鉄電車・電鉄バス共通定期券のみ

《1日乗車券》 市交通局、九州産交バスのみ

札幌市の共通1DAYカードの事例

- ・市営交通(地下鉄・市電)、JR北海道バス、じょうてつバス、中央バスが1日乗り放題
- ・料金; 大人1,000円、子供500円
- ・対象範囲; バスは均一区間のみ



出典：札幌市交通局 HP

横浜市の共通定期券の事例

- ・市営バスと他社(東急、神奈川中央、相鉄、京急)のバスが並行している区間のみに対して共通定期券を発行

系統No	共通定期を実施している区間	共通協定事業者名
23	青葉台駅～若葉台中央	東急・神奈中
40	長津田駅前～若葉台中央	神奈中
44(33)	横浜駅西口～東京寺前	相鉄
56	鶴屋駅前～竹山団地折返場	神奈中
62	横浜駅西口～千丸台集会所	神奈中
90	中山駅北口～青葉台駅	東急・神奈中

出典：横浜市交通局 HP

3) 導入にあたっての課題

- ・事業者間の調整
- ・精算方法の容易化、明確化

4) その他(補助事業など)

(地域公共交通活性化・再生総合事業補助費によりシステム開発・運営費・企画サービス運営費・広報費・調査費等の1/2を補助)

No 5 乗継割引の強化

1) 施策の概要

バスターミナルや主要な乗継地点において、各社のバスを一定時間内に乗り継いだ場合の割引料金を強化するもので、乗継抵抗を軽減するもの

2) 熊本市の現状

- ・T0熊カード乗継割引：市電、市バス、各社バスで利用可能で、1枚のT0熊カードを使って、60分以内に乗り継いだ場合、2回目の乗車は大人20円が自動的に割引

【西鉄バスの事例】(参照：西鉄HP)

- ・有効乗継時間：降車後90分以内
- ・有効乗継バス停：降車バス停、もしくは降車バス停と同一扱いのバス停
- ・割引料金：1回乗り継ぐごとに最大80円の割引があり、直通運賃と同額(例外あり)となっている。また、何度乗り継いでも割引される。

【盛岡市ゾーンバスシステム(松園ターミナル)の事例】

- ・対象バス：支線バスと基幹バスを乗り継いで盛岡駅等(都心部)に行く場合
- ・有効乗継時間：なし
- ・割引料金：降車時に「乗継券」をもらうと、100円割引される。

3) 導入にあたっての課題

- ・サービス設定(割引設定)や精算方法の調整

4) その他(補助事業など)

(地域公共交通活性化・再生総合事業補助費によりシステム開発・運営費・企画サービス運営費・広報費・調査費等の1/2を補助)

No 6 バス専用・優先レーンの整備

1) 施策の概要

バスの定時性を確保するために、バスの走行を他の車両に対して専用（優先）させるために設置するもの

2) 熊本市の現状

- ・ 国道 3 号（浄行寺交差点～水道町交差点）
- ・ 国道 266 号・県道熊本浜線（南熊本駅～辛島町東交差点）
- ・ 主要地方道熊本高森線（水前寺公園交番前交差点～熊本城電停交差点）等（下図参照）

熊本市のバス専用レーン整備区間



3) 導入にあたっての課題

- ・ 導入可能箇所（片側 2 車線以上）の選定
- ・ 一般車両（渋滞、荷捌き車両等）への影響

4) その他（補助事業など）

（バス関連走行空間改築事業により整備費の 1/2 を補助）

No 7 公共車両優先システム (PTPS) の拡大

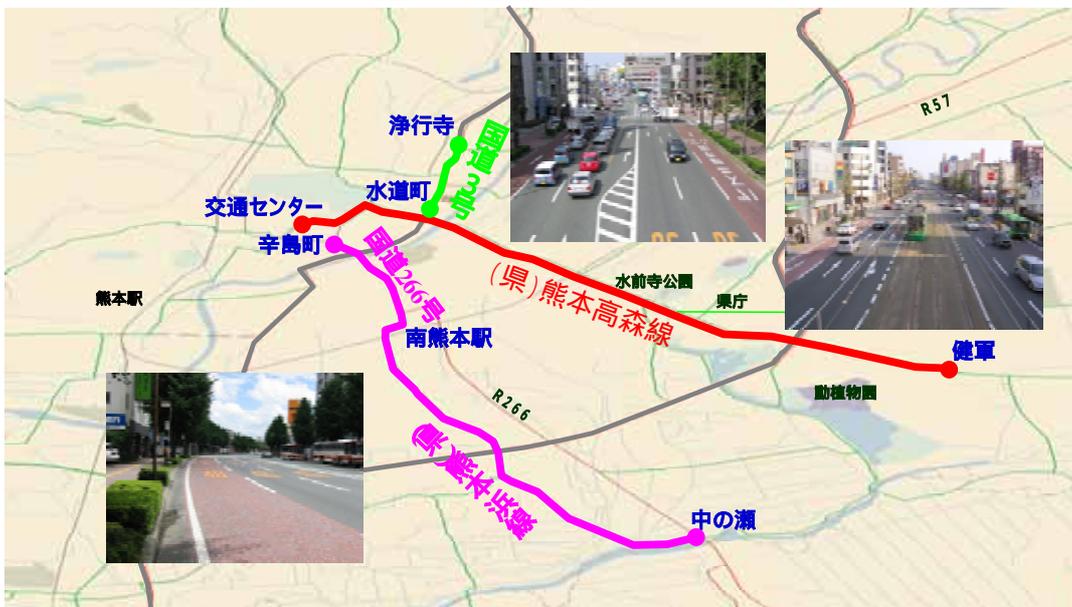
1) 施策の概要

バスの車載器からの通過情報を道路上の感知器で受信し、バスの進行方向の信号を優先制御（青延長・赤短縮）することで、バスの定時運行を確保する、公共車両優先システム（PTPS）の整備拡大を図るもの

2) 熊本市の現状

- ・国道3号（浄行寺交差点～水道町交差点）
- ・国道266号・県道熊本浜線（辛島町交差点～中の瀬交差点）
- ・主要地方道熊本高森線（桜橋南交差点～健軍交番前交差点）

熊本市の公共車両優先システム(PTPS)整備区間



3) 導入にあたっての課題

- ・走行環境の確保（バス専用・優先レーンと連動した検討が必要）
- ・バス車載器に要する導入コスト

4) その他（補助事業など）

- ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（個別対策事業）により整備費の1/5を補助

No 8 ICカードの導入

1) 施策の概要

「ICカード読み取り装置」にカードをかざすだけで運賃の支払いができるカードで、各公共交通機関相互に利用できるほか、ショッピングなど多用途に使用できる、利便性の高いカードを導入するもの

2) 熊本市の現状

- ・磁気カード（TO 熊カード）が導入されているが、機器の更新時期が近づいており、ICカードの導入が検討されている

ICカードシステムのイメージ



九州各地における IC カードの導入事例

出典：国土交通省 HP

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 西鉄バス「nimoca(ニモカ)」 | 「長崎スマートカード」 |
| ・適用：西鉄バス（随時拡大中）、西鉄電車 | ・適用：長崎県内バス事業者6者 |
| 2010年春から、JR九州、福岡市地下鉄、 | ・特徴：乗継時に運賃が5%割引 |
| JR東日本と相互利用の予定 | 積み増した金額の10%を加算 |
| ・特徴：電子マネーとして提携店舗で買物可能 | 利用した運賃額に対して1%のポイント |
| 利用に応じてポイント付与 | docomo「おさいふケータイ」も利用可能 |

3) 導入にあたっての課題

- ・導入コスト
- ・事業者間の調整（バス、鉄道、路面電車）
- ・電子マネー等の機能を付加する場合、関係者間（商店街等）との調整

4) その他（補助事業など）

- ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（交通システム対策事業）により整備費の1/4を補助
- ・公共交通移動円滑化設備整備費補助により整備（車載器）の1/4を補助
- （地域公共交通活性化・再生総合事業補助費によりシステム開発費・設備整備費の1/2を補助）

No 9 ノンステップバス（超低床バス）の導入

1) 施策の概要

高齢者や身体障害者等に配慮した、乗降口に階段のない超低床のバスを導入するもの

2) 熊本市の現状

- ・熊本市営バスで 49 台導入
- ・民間 3 社で合わせて 37 台導入

熊本市の各バス会社の導入車両



3) 導入にあたっての課題

- ・導入コスト
- ・座席数の確保
- ・需要に応じた路線への導入
- ・道路路面状況への対応（山間部などでは導入が困難）

4) その他（補助事業など）

- ・公共交通移動円滑化設備整備費補助金により通常車両価格との差額の 1/2 を補助

No 10 バス停の新設・見直し

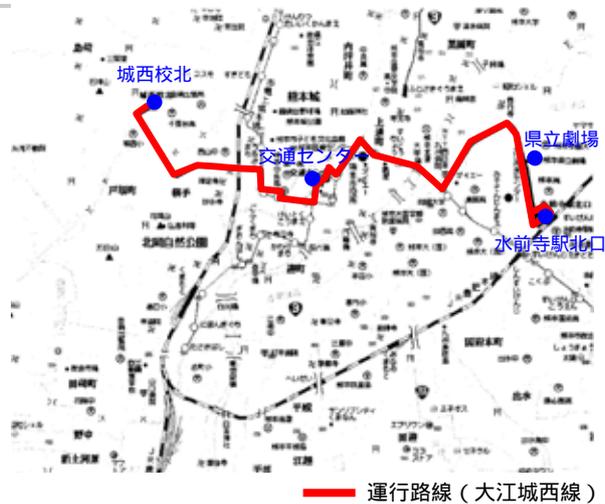
1) 施策の概要

利用者ニーズに合わせてバス停を新設したり、現在利用されていないバス停の位置・名称などを見直すもの

2) 熊本市の現状

- ・地域の要望や路線の新設に伴い、バス停位置の変更を行っている

運行路線の新設にともなう水前寺駅北口バス停の新設



3) 導入にあたっての課題

- ・設置場所の確保
- ・利用者ニーズの把握

4) その他 (補助事業など)

-

No 11 バス停の改善（上屋、ベンチ）

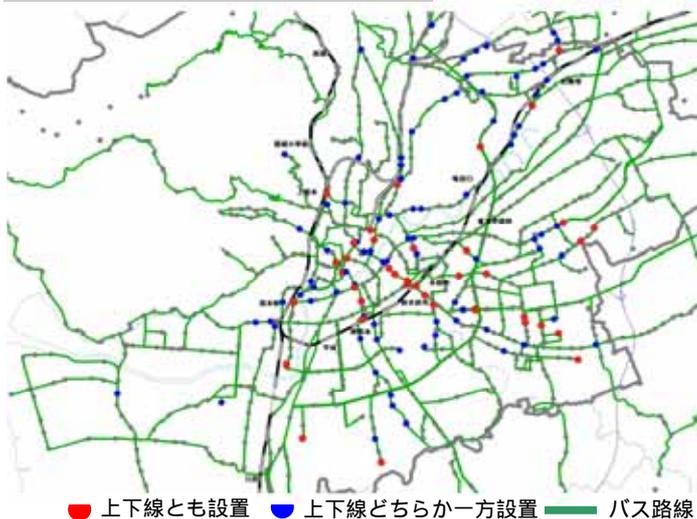
1) 施策の概要

バス停におけるバス待ち環境を向上させるため、乗継拠点や道路整備にあわせて上屋、ベンチなどを整備するもの

2) 熊本市の現状

- ・上屋は、計 219 ヶ所（市営バス 89 ヶ所、九州産交バス 49 ヶ所、電鉄バス 70 ヶ所、熊本バス 11 ヶ所 上下別）
- ・ベンチは、17 ヶ所に設置

熊本市における上屋の設置バス停



3) 導入にあたっての課題

- ・設置場所の確保
- ・導入コスト

4) その他（補助事業など）

- ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（個別対策事業）により設備整備費の 1/5 を補助（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費によりバス等の待合環境整備の 1/2 を補助）

No 12 パーク&ライド、サイクル&ライドの整備

1) 施策の概要

パークアンドライドやサイクルアンドライドは、公共交通の利用促進とまちなかへ流入する車を減らすために駐車場設置者（商業施設や交通事業者）の協力を得て整備するもの

2) 熊本市の現状

- ・パーク&ライド駐車場は、市内2ヶ所（西部車庫・中の瀬車庫）、菊陽町1ヶ所（ゆめタウン光の森）、合志市3ヶ所（辻久保、御代志、黒石）に設置
- ・サイクル&ライド駐車場は、市内で22ヶ所、約4,800台分設置

熊本市におけるパーク&ライド

駐車場・駐輪場



ゆめタウン光の森の事例

- ・光の森駅では、ゆめタウン光の森と提携し、平成18年4月3日からパーク&ライドを実施中
- ・JR定期券所持者がゆめタウン光の森の商品券を購入すると、同店の駐車場に無料駐車可能



3) 導入にあたっての課題

- ・適正な整備箇所の選定
- ・駐車スペースの確保
- ・商業施設等と交通事業者との連携

4) その他（補助事業など）

- ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（交通システム対策事業）により設備整備費の1/4を補助
- ・交通結節点改善事業により施設整備費の1/2を補助
（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により整備費・賃借料、システム開発費等の1/2を補助）

No 13 バスロケーションシステムの充実

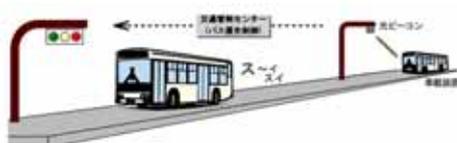
1) 施策の概要

バスロケーションシステムは、バス停、携帯電話、パソコンにバスの位置情報を提供することで、バス待ちのイライラを解消することができ、利便性向上や利用促進に大きな効果が見込まれるため、システムの充実を図るもの

2) 熊本市の現状

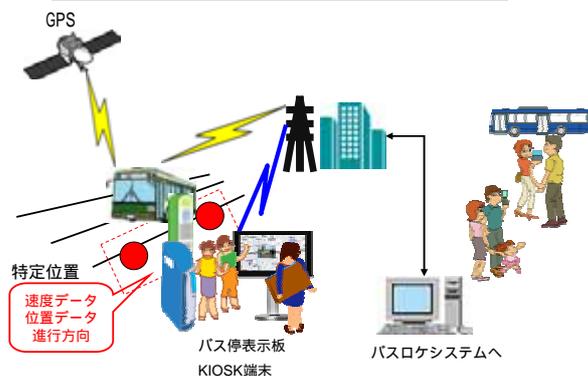
- ・熊本市が導入しているシステムは、県警の光ビーコンを活用したシステムであり、通町筋、市役所前、水道町、交通局前、県庁前のバス停でバスの接近情報を提供している

熊本市における光ビーコン¹を活用したバスロケーションシステム



PTPS と同様のシステムによりバス停にバス位置情報を提供

GPS²を活用したバスロケーションシステムのイメージ



3) 導入にあたっての課題

- ・システム（既存システムの充実かGPS活用のシステムへの更新）の検討
- ・維持管理・更新手法（主体）の検討
- ・導入コスト

4) その他（補助事業など）

- ・自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（個別対策事業）によりシステム整備費の1/5を補助（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により整備費の1/2を補助）

1 光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置。

2 GPS

Global Positioning System の略で全地球測位システムのこと。人工衛星を利用して対象物の位置を正確に割り出すシステム。

No 14 急行バスの導入

1) 施策の概要

通勤通学時における郊外部から都心部に向かう路線において、急行運行（一部のバス停のみ停車）やノンストップ運行を行い、速達性の向上を図るもの

2) 熊本市の現状

西鉄バス（福岡）における急行バスの事例



同一区間（早良区荒江 博多駅）で
普通バス 朝ピーク時 11本/2h、所要時間約 30分
快速バス 朝ピーク時 6本/2h、所要時間約 25分

出典：西鉄 HP

3) 導入にあたっての課題

- ・運行ルート・ダイヤの設定
- ・需要の把握
- ・走行環境の確保（バス専用・優先レーンと連動した検討が必要）

4) その他（補助事業など）

（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により実証運行に要する費用の1/2を補助）

No 15 深夜バスダイヤの充実

1) 施策の概要

帰宅交通への対応として、都心部から郊外部に運行する深夜のバスダイヤを充実させるもの

2) 熊本市の現状

【電鉄バス】(参照：熊本電鉄 HP)

- ・運行区間：交通センター0:00 堀川 0:20 菊池プラザ 0:56
- ・運賃：通常片道運賃の2倍(さくらカードは利用不可)
金曜日のみ運行

【九州産交バス】(参照：九州産交 HP)

- ・運行区間：交通センター0:00 健軍電停前 0:20 木山産交 0:36
- ・運賃：通常片道運賃の2倍(さくらカードは利用不可)
金曜・土曜運行

- ・電鉄バスで2路線、九州産交バスで1路線深夜バスを運行中
- ・熊本バスが、H20.11月～H21.1月まで交通センター～田迎～中の瀬車庫間で深夜バス試行運行を実施

3) 導入にあたっての課題

- ・需要の把握
- ・採算性の確保
- ・運転手の確保

4) その他(補助事業など)

-

No 16 各種割引サービスの強化（商店街等との連携）

1) 施策の概要

バスを利用して都心部に訪れた方に、提携する店で買い物した場合の割引や飲食店等でのサービスが受けられる制度を導入するもの

2) 熊本市の現状

- ・熊本都市圏公共交通利用促進キャンペーンの一環として、特定期間中に実施
- ・平成 20 年 7 月 19 日（土）から、下通繁栄会で「交通券」を発行している。

熊本都市圏公共交通利用促進

キャンペーン 2008 の概要

- ・熊本市中心商店街のキャンペーン協賛店で買い物(1,000 円以上)の際に車内のチラシを渡すと、飲食代割引や商品 10%割引、ワンドリンクサービス等のサービスが受けられる

上通商栄会	
洋装のタバラ	☎ 096-352-2857
ラクジマーケット岩崎カバン	☎ 096-352-4624
同仁堂 上通店	☎ 096-322-7111
メガネの大宝堂	☎ 096-354-2155
甲玉堂	☎ 096-355-0246
きっちん加茂川	☎ 096-354-2929
金龍堂まるぶん店	☎ 096-356-4733
チュチュアンナ熊本上通店	☎ 096-356-2585
モレナ	☎ 096-352-2349
大谷楽器店	☎ 096-355-2248
ホテルオークス	☎ 096-322-1711
半 ひとしな	☎ 096-322-5933
焼肉ハウス バリバリ	☎ 096-322-1711
加茂川中央店	☎ 096-354-2231
こむらさき中央店	☎ 096-325-8972
温石惣菜	☎ 096-351-0639
和亜市 熊本店	☎ 096-353-1477

対象店舗の一部

下通繁栄会「交通券」

- ・下通繁栄会加盟店で購入金額に応じてもらえる、駐車場・バス・市電などにそのまま駐車料金、運賃として使える券のこと
- ・熊本市電、熊本電鉄、バス（熊本市営・九州産交・電鉄・熊本バス）にて、運賃としてそのまま利用可能
- ・下通繁栄会提携駐車場にて、料金としてそのまま利用可能



出典：下通繁栄会 HP

3) 導入にあたっての課題

- ・商店街の協力・連携
- ・事業者間（バス、鉄道、路面電車）の調整

4) その他（補助事業など）

No 17 系統番号の見直し

1) 施策の概要

系統番号を誰が見ても分かるように見直しを図るもの

2) 熊本市の現状

- ・ 各社各様であった系統番号を、平成8年にバス事業者の約400系統を「方面別の漢字+数字」で統一している。

長野市における系統番号見直しの事例

- ・ 事業者独自の番号から系統番号の統一化
- ・ 2桁の系統番号のバスはすべて長野駅を起終点、または経由地としている
- ・ 3桁の系統番号のバスは、長野駅を通らない

大分市における系統番号見直しの事例

- ・ 事業者毎に異なるルールに基づく設定から共通ルールに基づく番号設定に見直し
- ・ 系統群を系統、番号により確認できるもの
- ・ アルファベット+数字に統一



3) 導入にあたっての課題

- ・ 事業者間の調整
- ・ 利用者への浸透
- ・ 導入コスト

4) その他(補助事業など)

- ・ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業(個別対策事業費)により設備費の1/5を補助(地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により情報提供設備等車両設備整備費の1/2を補助)

No 18 接続バスの導入

1) 施策の概要

利用者の多い路線に、接続バス（定員約 120 名）を導入するもの

2) 熊本市の現状

神奈川中央交通のノンステップ接続バス「ツインライナー」導入事例



《導入路線》

- ・ 湘南台駅西口～慶応大学（藤沢市）
- ・ 厚木バスセンター～厚木アクスト（厚木市）

出典：神奈川中央交通 HP

3) 導入にあたっての課題

- ・ 導入コスト
- ・ 対応した乗降場（バスベイ）の確保
- ・ 導入路線の選定
- ・ 車両サイズの規格（12m以下）の緩和

4) その他（補助事業など）

- ・ 公共交通移動円滑化設備整備費補助金により通常車両価格との差額の 1/2 を補助
- ・ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（交通システム対策事業）によりバス車両の導入経費の 1/4 を補助

No 19 新幹線リムジンバスの導入・空港リムジンバスの充実

1) 施策の概要

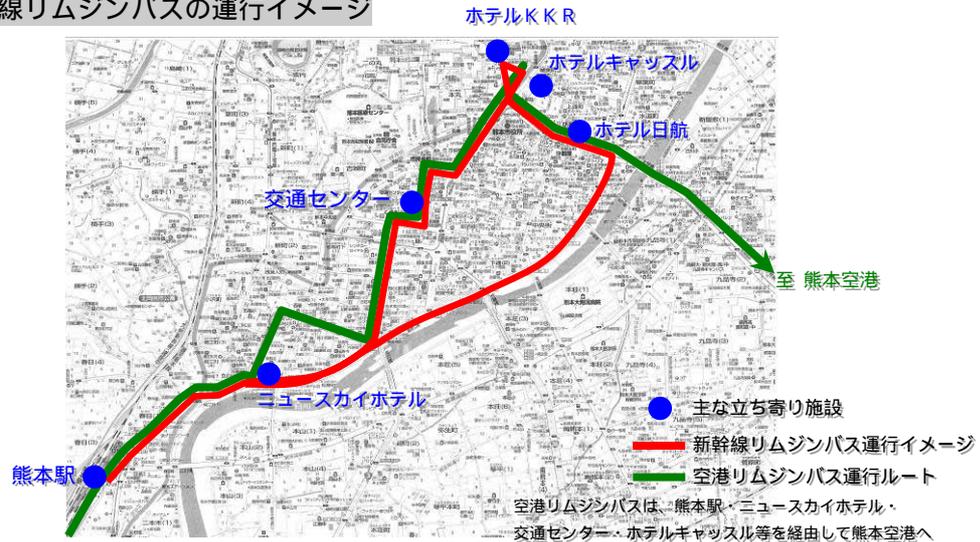
市内の複数のホテルを経由して、九州新幹線（2011年春開業）のダイヤに合わせて運行するバスを導入するもの

空港リムジンバスについても、ホテルを経由するなど利便性を高めるもの

2) 熊本市の現状

現在、九州産交バスが運行する空港リムジンバスの一部は、ホテルキャッスル、ニュースカイホテル等を経由している。（経由しない便もあり。）

新幹線リムジンバスの運行イメージ



3) 導入にあたっての課題

- ・ 需要の把握
- ・ 採算性の確保
- ・ バス事業者、ホテル事業者との調整（バスの乗り入れ可能性等）

4) その他（補助事業など）

- ・ 自動車運送事業の安全・円滑化等総合対策事業（個別対策事業費）により調査費・実証運行費の1/2を補助
（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により調査費・実証運行費の1/2を補助）

No 20 バストリガー方式の導入

1) 施策の概要

バス事業者が採算ラインを満たす運行本数や運賃などを設定して、地域住民等の利用者と協定を結ぶバストリガー方式を導入するもの

2) 熊本市の現状

金沢市におけるバストリガー方式の事例（全国初）

- ・ 170～200円だった運賃を100円に値下げし、事前に設定した採算ラインを満たさなければ前の運賃に戻すことを北陸鉄道（バス事業者）と金沢大学が協定を結び、バスを運行している



出典：国土交通省総合政策局交通計画課 HP（地域公共交通の活性化・再生への事例集）

3) 導入にあたっての課題

- ・ 協定内容の明確化
- ・ 利用者の意識
- ・ 事業者の協力
- ・ 導入エリアや導入路線の選定

4) その他（補助事業など）

（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により調査費・実証運行費の1/2を補助）

No 21 公共交通機関利用促進キャンペーンの充実

1) 施策の概要

街頭キャンペーンやノーマイカーデーなどの様々なイベントを行い、幅広い層に対して公共交通機関の利用促進を図るもの

2) 熊本市の現状

- ・平成8年度から「熊本都市圏公共交通利用促進キャンペーン」を継続的に実施中

熊本都市圏公共交通機関利用促進キャンペーン 2008 の状況



3) 導入にあたっての課題

- ・認知度の向上
- ・効果的なイベント内容の検討

4) その他(補助事業など)

(地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により調査費・運営費・広報費の1/2を補助)

No 22 ノーマイカーデーの強化

1) 施策の概要

自動車利用者に公共交通機関への転換を啓発し、継続的な利用を呼びかけるもの

2) 熊本市の現状

- ・「熊本都市圏公共交通利用促進キャンペーン」期間中の毎週水曜日にノーマイカーデーを実施し、利用促進を図るため路線バス半額割引券を配布
- ・平成 20 年度から、毎月第 3 水曜日に熊本県下一斉行動として「熊本県ノーマイカー通勤運動」を実施している

広島都市圏「マイカー乗るまゝデー」

- ・アストラムラインや広島電鉄の 1 日乗車券を割引販売



出典：広島市 HP

福岡市「ノーマイカーデー」

- ・西鉄バスや福岡市営地下鉄の 1 日乗車券を割引販売



出典：西鉄 HP、福岡市交通局 HP

3) 導入にあたっての課題

- ・参加者拡大のための実施方法については検討が必要
- ・運賃割引等を実施した場合、事業者の収入減となる可能性がある

4) その他（補助事業など）

（地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により調査費・運営費・広報費の 1/2 を補助）

No 23 モビリティマネジメントの実施

1) 施策の概要

過度に自動車に頼る生活から公共交通などを『かしこく』使う方向へ、ひとり一人とコミュニケーションを通じて、転換を促す取り組みを行うもの

2) 熊本市の現状

- ・平成 19 年度に、健軍地域を対象に路面電車と路線バスの利用促進を目的に実施

健軍地域のモビリティマネジメントの概要

(対象地域)

健軍 1～3 丁目、健軍本町、東町 4 丁目の

計 4, 5 6 0 世帯

(調査の流れ)

- ・事前広報資料の作成:

事前にアンケート調査を実施する旨の広報資料を作成し、配布

- ・啓発資料の作成:

「クルマと環境」や「クルマと健康」等クルマ利用のデメリット情報を啓発資料として作成し、配布

- ・アンケート調査の実施:

人々の日頃のクルマの使い方、環境・健康への意識を把握するためにアンケート調査を実施

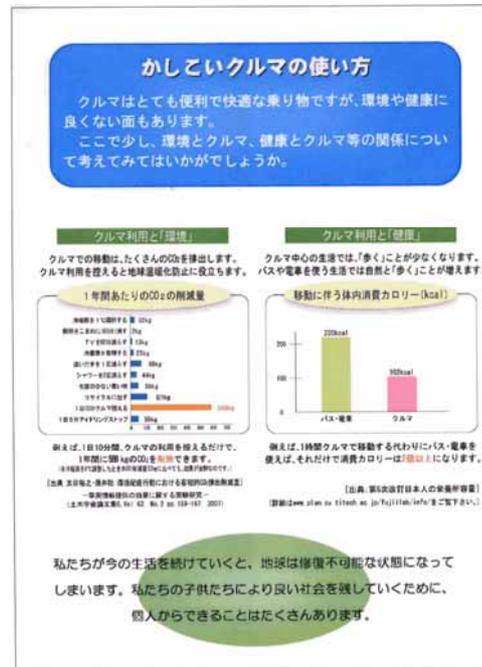
- ・ワンショットTFP^①の実施:

公共交通に関するマップ等の情報提供を行い、短期的にクルマ利用抑制への取り組みを依頼

- ・クルマ通勤抑制の取り組み実施:

試行的なクルマ通勤抑制の取り組み実施(229 名の方を対象に依頼)

健軍地域のモビリティマネジメント啓発資料



3) 導入にあたっての課題

- ・対象者、対象エリアの選定
- ・継続性(コスト、人材)の確保

4) その他(補助事業など)

(地域公共交通活性化・再生総合事業補助費により調査費・運営費・広報費の1/2を補助)

TFP(トラベル フィードバック プログラムの略)

個人または世帯などを対象に、アンケート調査等を用いてコミュニケーションを図り、人々の意識や交通行動の変化を促す取り組み

No 24 低公害バス（ハイブリッドバス等）の導入

1) 施策の概要

ハイブリッドバス等、NOxやCO2の排出量をおさえた、環境にやさしいバスを導入するもの

将来は、さらに環境にやさしい電気バスや水素ガスバスの導入も考えられる

2) 熊本市の現状

ハイブリッドノンステップバスの事例（左；東京都交通局、右；千葉海浜交通）

- ・ハイブリッドノンステップバスとは、ノンステップバスに電動機、蓄電池、発電機等のハイブリッド機器を搭載したバス



3) 導入にあたっての課題

- ・導入コスト
- ・電気バスや水素ガスバスの技術開発や実用化の動向

4) その他（補助事業など）

- ・低公害車普及促進対策費補助金により通常車両価格との差額の1/2を限度とした補助

