

(3) 実証運行等の実施に関すること

1) 考え方

バス路線網再編や利用促進策を推進するため、需要や採算面からの効果等を把握し、本格実施に向けた検証を行う。  
実証運行等の実施は、平成 21～23 年度の 3 カ年とする。

2) 実証運行等の実施項目(案)

【平成 21 年度】

	名称(仮)	概要
1	主要病院間の連絡路線の運行	乗継料金の負担を軽減し、主要病院間を結ぶ連絡路線を運行する。
2	モビリティマネジメントの実施	大学や特定地域を対象にアンケート調査等を実施し、モビリティマネジメントを行う。
3	バストリガー方式の検討	大学等にアンケート調査を実施し、バストリガー方式導入に向けた検討を行う。
4	乗継拠点の調査	設定した乗継拠点について、規模や候補地等の調査を行い、整備に向けた事業計画等の検討を行う。

【平成 22、23 年度】

	名称(仮)	概要
5	面的フィーダーバスの運行	特定地域内において最寄りの駅・電停へのフィーダー(支線)バスを運行する。
6	コミュニティバス導入の検証	コミュニティバスの導入対象地域を抽出し、導入に向けた検討・実施を行う。
7	急行バスの運行	特定路線で急行バスを運行し、速達性を高める。
8	深夜バスダイヤの充実	一定期間、都心部から各方面へ深夜バスを運行する。
9	環境(エコ)定期券の導入	環境(エコ)定期券の割引サービス等の強化を行う。
10	乗継割引の強化	乗継料金の一定期間割引を行う。

( 施策 1 : 主要病院間の連絡路線の運行 )

- ・今後の高齢社会に向けた路線再編の一つとして、主要病院間を結ぶ連絡路線を運行するとともに、乗継料金の負担軽減を行い、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。



( 施策 2 : モビリティマネジメントの実施 )

- ・利用促進策の一つであるモビリティマネジメントの実施に関して、大学や特定地域を対象にアンケート調査等を実施し、バスの利用実態やニーズ等を把握し、モビリティマネジメントを行う。

( 施策 3 : バストリガー方式の検討 )

- ・利用促進策の一つであるバストリガー方式の導入に関して、大学生等にアンケート調査を実施し、バストリガー方式導入に向けた検討を行う。

( 施策 4 : 乗継拠点の調査 )

- ・利用促進策の一つである乗継拠点の整備に向けて、予測される利用需要等をもとに、乗継拠点の規模や候補地等の調査を行い、整備に向けた事業計画等の検討を行う。

(施策5：面的フィーダーバスの運行)

- ・バス路線再編の一つとして、特定地域内において最寄りの駅・電停へのフィーダー（支線）バスの運行を行い、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。

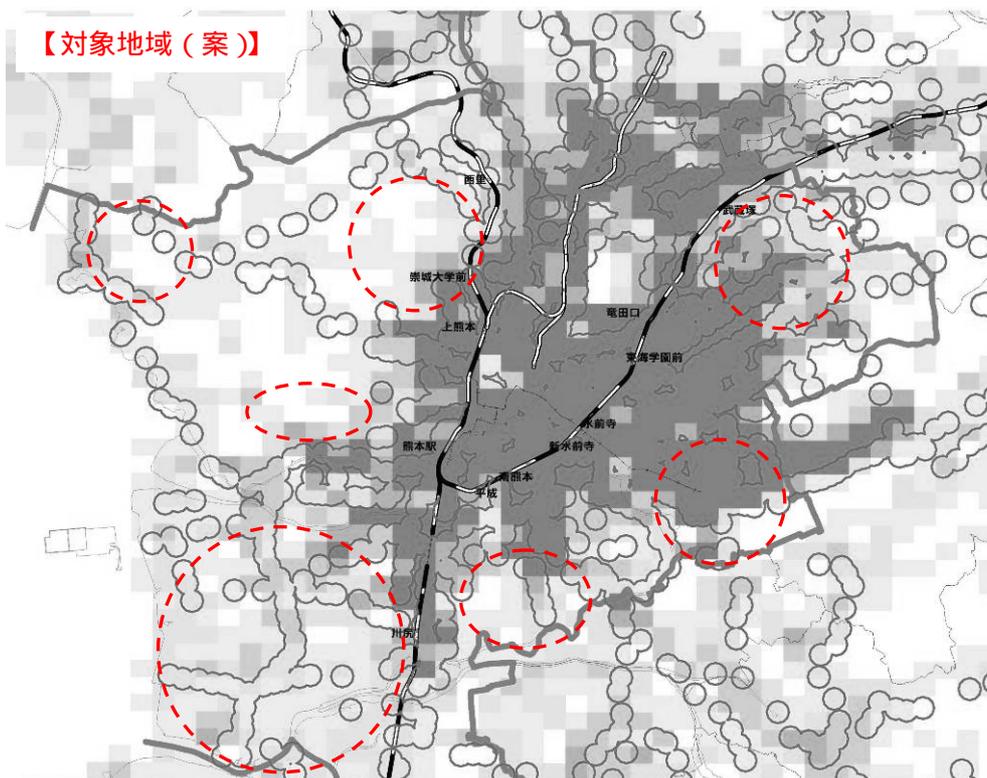
【対象地域（案）】



(施策6：コミュニティバス導入の検証)

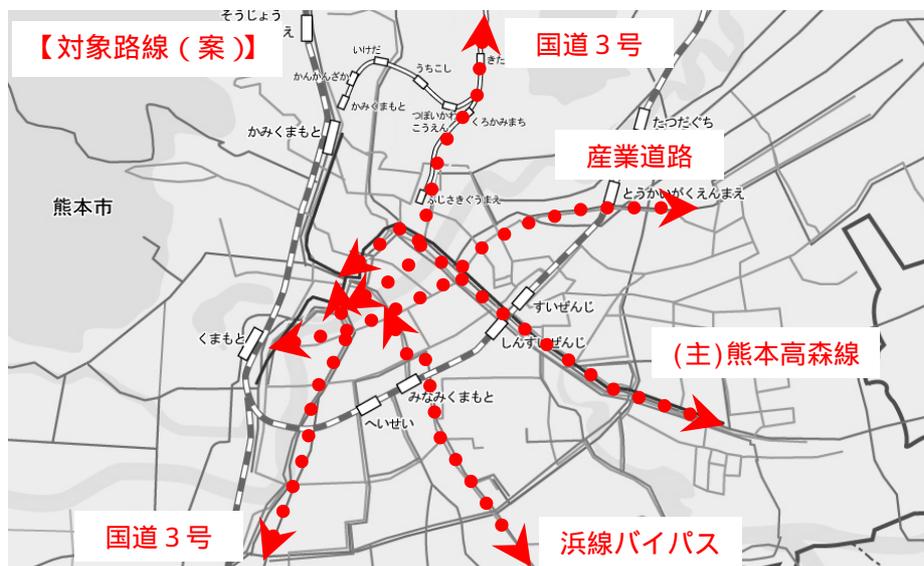
- ・コミュニティバス導入に向けた検証を行うため、導入対象地域を抽出し、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。

【対象地域（案）】



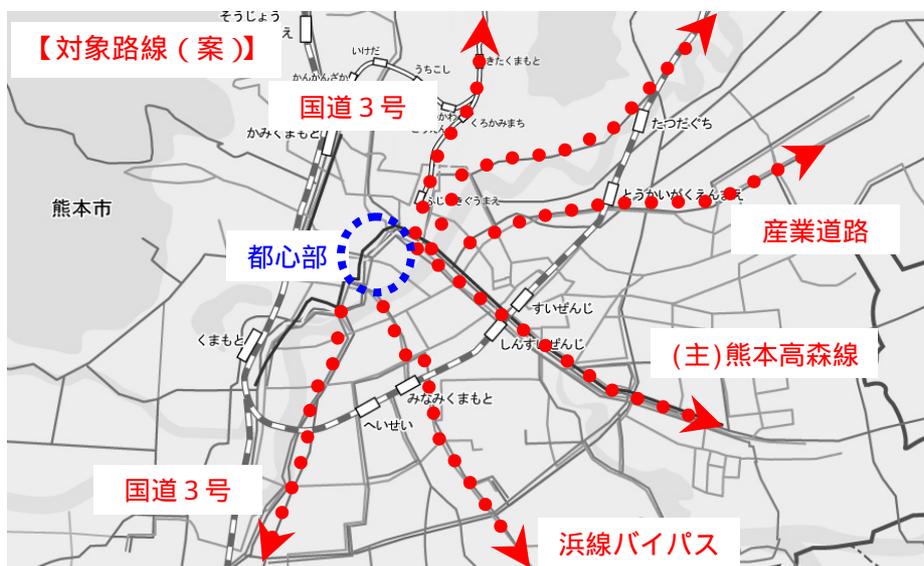
(施策7：急行バスの運行)

- ・利用促進策の一つである急行バスの運行を行い、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。



(施策8：深夜バスダイヤの充実)

- ・利用促進策の一つである深夜バスダイヤの充実に関して、一定期間都心部から各方面へ深夜バスを運行することで、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。



(施策9：環境(エコ)定期券の導入)

- ・利用促進策の一つである環境(エコ)定期券の導入に関して、割引サービス等の強化を行い、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。

(施策10：乗継割引の強化)

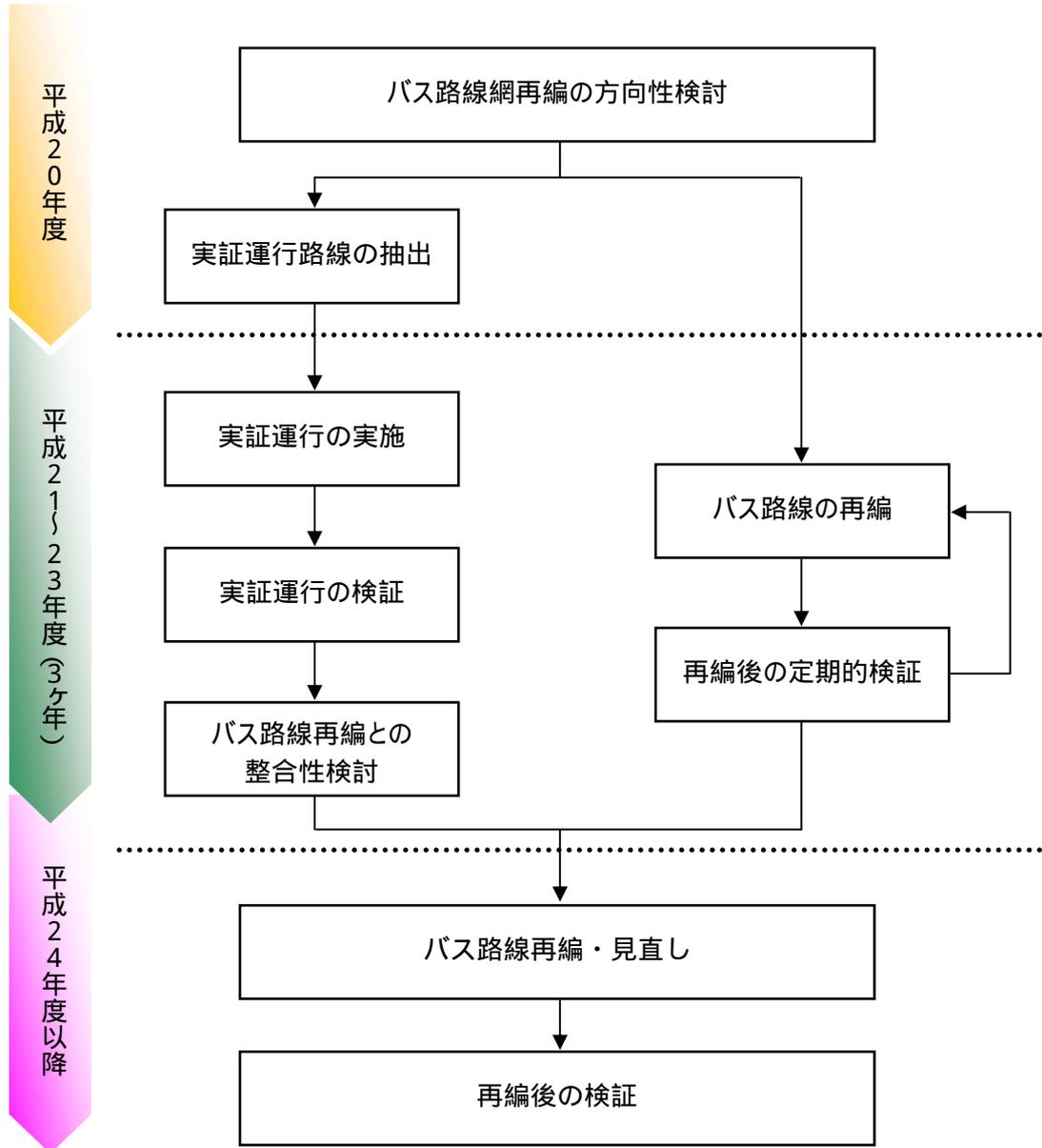
- ・利用促進策の一つである乗継割引の強化に関して一定期間割引を行い、需要や利用者ニーズ、さらには採算性の検証を行う。

### 3.6 事業スケジュール及び事業主体

#### (1) バス路線網に関すること

##### 1) 事業スケジュール

事業スケジュールは、平成 20 年度に抽出された実証運行路線に関して実証運行を行い、運行状況並びに、バス路線再編の方向性を検証・整理する



##### 2) 事業主体

事業主体は、「協議会」・「バス事業者」・「熊本市」とする

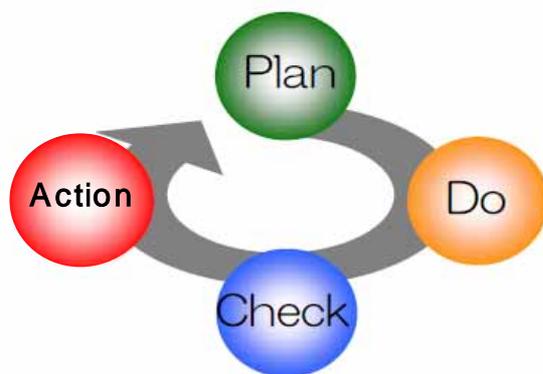
(2) 利用促進策に関すること

大項目	小項目	番号	利用促進策	短期的施策 (概ね3年)	中長期的施策 (概ね10年)	事業主体
公共交通機関相互 の連携機能強化		1	乗継拠点の整備			事業者、市
		2	携帯電話を活用した公共案内システムの整備			事業者、県、市
		3	4社共通バス路線・時刻検索HPの作成			事業者
		4	4社共通乗車券の導入			事業者
		5	乗継割引の強化			事業者
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			市
		7	公共車両優先システム(PTPS)の拡大			県警、市
	利用環境の 改善・向上	8	ICカードの導入			事業者、市
		9	ノンステップバス(超低床バス)の導入			事業者
		10	バス停の新設・見直し			事業者
		11	バス停の改善(上屋、ベンチ)			事業者
		12	パーク&ライド、サイクル&ライドの整備			事業者、市
		13	バスロケーションシステムの充実			事業者
		14	急行バスの導入			事業者
		15	深夜バスダイヤの充実			事業者
		16	各種割引サービスの強化(商店街等との連携)			事業者、市
		17	系統番号の見直し			事業者、市
		18	接続バスの導入			事業者
		19	新幹線リムジンバスの導入・空港リムジンバスの充実			事業者、市
		20	バストリガー方式の導入			協議会、市
		21	公共交通利用促進キャンペーンの充実			協議会、事業者、市
		22	ノーマイカーデーの強化			協議会、事業者、市
		23	モビリティマネジメントの実施			協議会、市
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			事業者
		25	環境(エコ)定期券の強化			事業者

## 4 . 連携計画の推進体制

バス交通を取り巻く状況（利用者ニーズ、交通事業者の状況、行政の財政状況等）は、今後変化するものと考えられるため、施策導入後においても検証・評価を行い、バス交通のよりよい環境の構築を目指す

連携計画の推進体制は、当協議会で計画の推進等を図っていく



	考え方	実施項目
計画 (Plan)	地域の実情や目指す将来像を基に計画を作成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線再編計画の作成</li> <li>・コミュニティバス導入方針の作成</li> <li>・利用促進策の検討</li> </ul>
実施・実行 (Do)	計画に基づき、各種施策の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線網の再編</li> <li>・コミュニティバスの導入</li> <li>・実証実験の実施</li> <li>・利用促進策の導入</li> </ul>
点検・評価 (Check)	実施した施策の効果を計測し計画に則しているか確認	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態調査の実施(利用者数、走行環境など)</li> <li>・バス利用実績の分析(To熊カード)</li> <li>・市民アンケートの実施</li> </ul>
改善 (Action)	計画に則していない部分や社会情勢の変化等に併せて見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線再編計画の見直し</li> <li>・コミュニティバス導入方針の見直し</li> <li>・実証実験計画の作成</li> <li>・利用促進策の見直し</li> </ul>