

経緯

- 平成21年3月策定「熊本市地域公共交通総合連携計画」→既存バス路線ではカバーできない公共交通不便地域を解消することにより、高齢者の外出促進や地域のコミュニティ形成、活性化に貢献する
- 平成22年5月熊本市政令指定都市推進本部が、行政区設置に当たって実現すべき事項として、区バスの導入→区役所で行う特定の業務については市民の利便性を確保する必要性



目的

- ①住民の区役所等へのアクセスの確保
- ②公共交通不便地域の解消

路線の設定

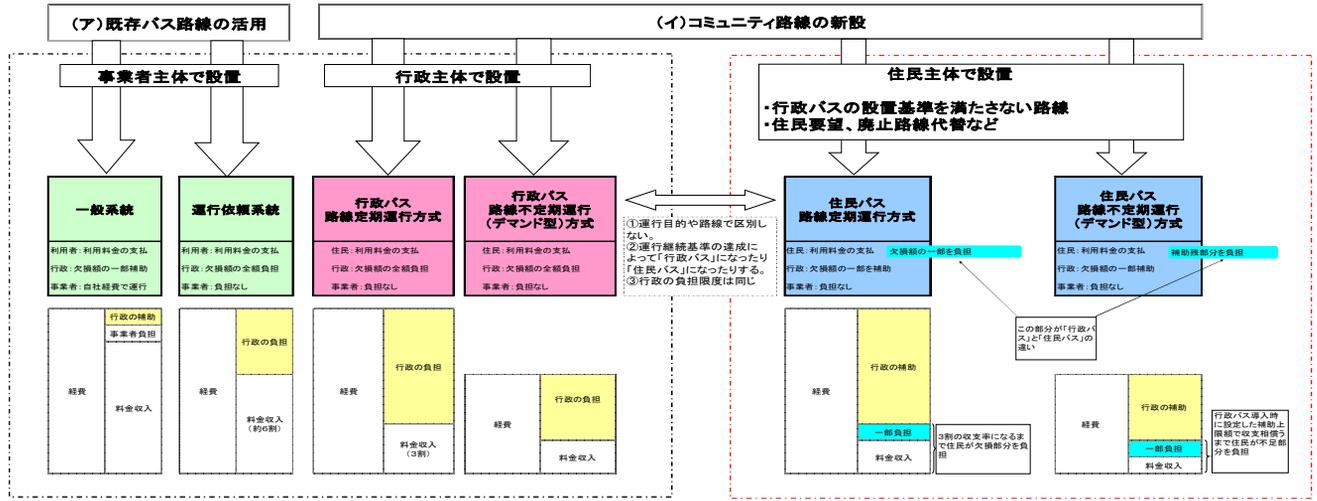
- (1)・(2)のいずれかに該当する地域を検討の対象とする
 なお、地域を抽出する単位として小学校区域を用いる
- (1)「住民の区役所等へのアクセスの確保」における地域選定として区役所・総合出張所への利便性が悪い地域
 ※バスで移動する際、乗換が2回以上発生する地域又は、区役所・総合出張所へのアクセスルート上で、バスの本数が1日4往復未満の区間を含む地域
- (2)公共交通不便地域の解消における地域選定
- ①バスの利用が不便な地域
 - ②日常生活において不便と感じている地域
 - ③高齢者の割合が高い地域
- ※「第2次熊本市都市マスタープラン地域別構想に伴う基礎調査業務委託」のアンケート調査を使用

運行ルートの考え方

- 区役所等だけでなく、地域の公共施設や商業施設、病院を經由する
- 最寄の既存の駅やバス停等の乗継拠点に結節する
- 想定される運行ルート上に、公共交通不便地域がある場合は、十分な配慮を行いながら、ルートの検討を行なう
- コミュニティ路線の路線定期運行方式の設置については、既存バス路線との競合はできるだけ避けて、既存バス路線を補完する
- コミュニティ路線の路線不定期運行（デマンド型）方式の設置については、既存バス路線と競合がないルートとする

区バス(運行検証後)

※平成24年4月の区バス運行開始時は、既存バス路線の活用と行政バスのみ運行



区バス運行区分

区バスは、既存バス路線の活用を基本とし、それを補完するものとしてコミュニティ路線（行政バス、住民バス）を新設するものとする。

中央区については、行政バスの検討は行わない

コミュニティ路線の新設

「熊本市地域公共交通総合連携計画」において、バス路線網とは別に検討するとした地域の実情に併せた路線として新設する。路線定期運行方式を基本とし、既存バス路線と競合区間がない場合のみ、「路線不定期運行（デマンド型）方式」を選択することも可能とする

行政バス

- 行政バスは、行政が計画主体として設置
- 路線については区役所等へ直接アクセスするもの、又は、鉄軌道ネットワーク等を踏まえた最寄りの乗継拠点（鉄軌道駅等）とアクセスする
- 平成23年度に計画するコミュニティ路線は、地域住民の意見を踏まえ、行政が計画し、基本的に行政バスとして位置づける

住民バス

- 廃止を検討せざるを得ない行政バスの路線について、住民からの運行継続の要望があり、かつ、運行にかかる経常費用の不足分を地域住民が受益者として負担する場合、住民バスとして運行する

既存バス路線の活用

- システムの見直し（ルート変更、延伸）及び新システムの設置によって区役所等へのアクセスを改善する
- 一般システム、運行依頼システムの2種類

運行手法・方式・事業者

- 一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条許可）での運行
- 運行事業者は、既存バス路線の活用でシステムの見直しをする路線は、現在運行しているバス事業者とし、新システム設置に該当する路線は、近隣の既存バス路線を運行するバス事業者を基本として、調整を行う
- 行政・住民バスの路線定期運行方式の運行事業者は、熊本都市バス株式会社とする
- 行政・住民バスの路線不定期運行（デマンド型）方式の運行事業者はタクシー事業者とする

区バス運行の制度

運行計画

- 使用する車両の大きさは、既存バス路線の活用では現在使用している車両と同等とし、コミュニティ路線では小型バス以下での運行を基本とする
- 運行日は地域の実情を踏まえた上で検討を行う
- 既存バス路線の活用での運行時間帯は、既存バス路線の運行状況を基に検討する
- コミュニティ路線の運行時間帯は、地域の実情を踏まえた上で決定する
- 運行本数は既存バス路線では、現在の運行本数を基に検討し、コミュニティ路線は1日4～8往復とする（1～2時間に1本の割合）
- 利用料金は「対キロ運賃制」と「均一料金」

運行継続基準

運行継続基準の達成に向けて、不断に運行計画の見直しを図る

既存バス路線の活用

- 一般系統は、2年連続して平均乗車密度が1.0人未満の場合、最初の1.0人未満になった年度から3年は補助し、4年目以降は補助しない
- 運行依頼系統は、2年連続して、平均乗車密度が1.5人未満又は、1日の輸送量1.5人未満の場合、次年度中に補助を廃止する
- 住民の要望により運行を継続させる場合は、コミュニティ路線としての運行を検討する

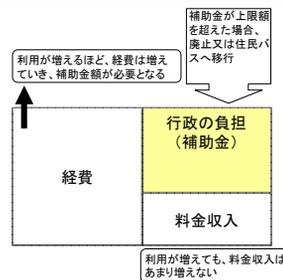
行政バス（路線定期運行方式）

見直し期間は6ヶ月から3年の間とする

	運行開始後			
	1年目	2年目	3年目	4年目
収支率				
30%以上	→			
20%以上30%未満			協見運行 議直し	収支率改善に向けた取組み → 判断 → 廃止
10%以上20%未満		協見運行 議直し	収支率改善に向けた取組み	判断 → 廃止
10%未満	協見運行 議直し	収支率改善に向けた取組み	判断	→ 廃止

行政バス（路線不定期運行（デマンド型）方式）

行政からの補助金額の上限を設定し、その範囲内で運行を行う。



住民バス

地域住民の合意が形成され、運行事業者との協定の下、経常費用から経常収益、補助金を差し引いた不足分を、地域住民自ら負担することで運行継続とする

補助制度（初期投資費用）

既存バス路線の活用

- バス停設置費用（系統の見直し新系統設置により発生する路線部分のみ）
- 車両改善費用（方向幕・音声テープ等、運行に要する車両分のみ）
- 車両購入費（熊本市地方バス運行等特別対策（車両購入費）補助金交付要項を適用）

行政バス、住民バス

- バス停設置費用
 - 車両改善費用（方向幕、音声テープ等）
 - 車両購入費（熊本市地方バス運行等特別対策（車両購入費）補助金交付要項を適用）
- ※熊本市バス株式会社の場合、車両購入費の残額については、初期投資費用の負担金もしくは、熊本都市バス株式会社運行補助金交付要綱に定める運行費用として補助する
- ※住民バスについては、行政バスで既に初期投資費用として補助している分を除く

