

平成25年度 第1回熊本市公共交通協議会

日時：平成25年5月7日（火）10：30～

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) 平成25年度公共交通協議会の運営について
 - (2) 平成25年度の事業展開について
 - ① 公共交通基本条例の推進
 - ② 基幹公共交通軸の機能強化
 - ③ バス路線網の再編
 - ④ 公共交通空白・不便地域等への対応
 - (3) 協議会スケジュールについて
 - (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：熊本市公共交通基本条例、熊本市公共交通協議会規則

資料2：各専門部会委員（案）

資料3：平成25年度の事業展開

資料4：平成25年度 公共交通協議会スケジュール（案）

参考資料1：基幹公共交通軸機能強化の検討

参考資料2：バス路線網再編実施プログラム【総括表】

参考資料3：「ゆうゆうバス」路線概要

参考資料4：公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通制度

熊本都市圏公共交通ガイドマップ

ゆうゆうバスチラシ6種

平成25年度「熊本市公共交通協議会」委員

NO		役職	団体・役職名	氏名
1	学識 経験者	会長	熊本学園大学 教授	坂本 正
2		副会長	熊本大学 教授	溝上 章志
3	市議会議員	委員	日本共産党熊本市議団	益田 牧子
4		委員	公明党熊本市議団	鈴木 弘
5		委員	くまもと未来	白河部 貞志
6		委員	自由民主党熊本市議団	倉重 徹
7		委員	くまもと未来	重村 和征
8		委員	自由民主党熊本市議団	紫垣 正仁
9		委員	市民連合	西岡 誠也
10	公共交通事業者	委員	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 取締役熊本支社長	福嶋 和彦
11		委員	九州産交バス株式会社 代表取締役社長	森 敬輔
12		委員	熊本電気鉄道株式会社 代表取締役社長	中島 敬高
13		委員	熊本バス株式会社 代表取締役社長	岩田 昭彦
14		委員	熊本都市バス株式会社 代表取締役	山内 清宏
15		委員	熊本市交通局 交通事業管理者	中山 弘一
16		委員	熊本市タクシー協会 会長	石崎 公士
17	経済界	委員	熊本経済同友会 代表幹事	本松 賢
18		委員	熊本商工会議所 女性会会長	西村 まりこ
19	福祉	委員	熊本市中央5地域包括支援センター管理者	谷口 千代子
20	環境	委員	NPO法人・くまもと温暖化対策センター 顧問	宮原 美智子
21	教育	委員	熊本市立千原台高等学校 校長	上野 哲史
22	マスコミ	委員	熊本日日新聞社 熊本総局 次長	田端 美華
23	地域	委員	芳野校区まちづくり推進委員会委員長	原口 秀輝
24	一般公募	委員	公募市民	橋本 博幸
25		委員	公募市民	齊場 俊之
26	行政	委員	九州地方整備局熊本河川国道事務所 副所長	今田 一典
27		委員	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官	桑島 隆一
28		委員	熊本県警察本部交通部交通規制課長	安武 秀則
29		委員	熊本県企画振興部交通政策課長	中川 誠
30		委員	熊本都市圏協議会 公共交通作業部会長	内田 秀一郎
31		委員	熊本市財政局長	岡 昭二
32		委員	熊本市都市建設局長	永山 國博

熊本市公共交通基本条例

平成 25 年 3 月 27 日

条例第 20 号

公共交通は、市民の日常生活における重要な移動手段であり、地域経済を発展させるなど、豊かな地域社会の形成のために不可欠なものである。

近年、個人の生活様式の多様化と集客施設の郊外化が進み、自家用自動車への依存が高まってきたこと、人口減少社会が到来したこと等により、公共交通の利用者は年々減少している。その結果、公共交通事業者の経営悪化を招き、公共交通の路線の廃止や減便といったサービスの縮小が行われ、更に公共交通の利用者が減少するという状況に至っている。

その一方で、少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、障害者等の社会参加、環境負荷の低減に向けた意識の高まり等により、公共交通の重要性がますます高まっている。

このような状況において、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりを推進するとともに、環境にも配慮し自家用自動車から公共交通への転換を進め、公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会を実現することが求められており、公共交通を利用する者はもとより、地域社会全体で公共交通を支えていくことが必要となっている。

ここに、市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重し、市民及び事業者の参画と協働の下、公共交通の維持及び充実のための施策を総合的かつ計画的に推進するため、この条例を制定する。

(目的)

第 1 条 この条例は、市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務、公共交通の維持及び充実に関する施策の基本となる事項その他の事項を定めることにより、公共交通の維持及び充実を図るための施策を総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるとこ

ろによる。

- (1) 公共交通 市民の日常生活及び社会生活における移動手段として利用される公共交通機関（各公共交通機関相互の関係を含む。）をいう。
 - (2) 市民 本市の区域内に住所を有する者及び本市の区域内に通勤し、又は通学する者をいう。
 - (3) 事業者 本市の区域内で事業を営み、又は活動する個人及び法人その他の団体（次号に掲げるものを除く。）をいう。
 - (4) 公共交通事業者 次のいずれかに該当するものをいう。
 - ア 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第1項に規定する一般乗合旅客自動車運送事業者
 - イ 道路運送法第8条第4項に規定する一般乗用旅客自動車運送事業者
 - ウ 軌道法（大正10年法律第76号）第4条に規定する軌道経営者
 - エ 鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第7条第1項に規定する鉄道事業者
 - (5) 停留所等 次のいずれかに該当するものをいう。
 - ア 道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車の停留所（自動車専用道路（道路法（昭和27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。）に設置されるものを除く。）及び当該一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車に乗降することが可能な場所
 - イ 路面電車（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第13号に規定する路面電車をいう。）の停留場
 - ウ 鉄道事業法第2条第1項に規定する鉄道事業の用に供する駅
 - (6) 公共交通空白地域 停留所等からの距離が1,000メートル以上離れた地域をいう。
 - (7) 公共交通不便地域 公共交通空白地域以外の地域であって、停留所等からの距離が500メートル以上離れたものをいう。
 - (8) 公共交通準不便地域 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。
- (市の責務)

第3条 市は、公共交通の維持及び充実のため、市民及び事業者並びに公共交通事業者の参画と協働の下総合的な施策を立案し、実施する責務を有する。

2 市は、前項の施策を実施するに当たっては、当該施策に関する市民、事業者、公共交通事業者及び周辺市町村、公共交通事業者が組織する団体その他の関係機関(以下「関係機関」という。)の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

3 市は、公共交通の維持及び充実に関する市民意識の啓発に努めなければならない。
(公共交通事業者の責務)

第4条 公共交通事業者は、次に掲げる事項を行うよう努めるものとする。

- (1) 公共交通事業者としての社会的な役割を自覚し、公共交通の利便性を向上させるとともに、市が実施する施策に協力すること。
- (2) 公共交通の利便性の向上に関する情報を、市民及び事業者に対して積極的に提供すること。

(事業者の責務)

第5条 事業者は、次に掲げる事項を行うよう努めるものとする。

- (1) 公共交通に対する理解と関心を深め、市が実施する施策に協力すること。
- (2) 事業活動を行うに当たり、できる限り公共交通を利用すること。

(市民の責務)

第6条 市民は、次に掲げる事項を行うよう努めるものとする。

- (1) 公共交通に対する理解と関心を深め、公共交通の担い手のひとりであることを自覚し、市が実施する施策に協力すること。
- (2) 日常生活において、過度に自家用自動車(以下「自家用車」という。)に依存せず、公共交通を積極的に利用すること。

(公共交通ネットワークの強化)

第7条 市は、公共交通事業者とともに、公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの実現に向け、国、県及び関係機関と協力しながら、次に掲げる事項を推進するものとする。

- (1) 基幹となる公共交通の輸送力の増強、速達性の向上及び定時性の確保
- (2) 分かりやすく効率的なバス路線網の構築
- (3) 基幹となる公共交通を中心とした公共交通機関相互の有機的かつ効率的な連

携

(公共交通の利用の促進)

第8条 市は、自家用車から公共交通への移動手段の転換を促進するため、公共交通の走行環境及び利用環境の改善その他公共交通の利便性の向上に必要な施策を講ずるものとする。

2 市は、公共交通の利用を促進するため、国、県、公共交通事業者及び関係機関と協力し、公共交通相互の乗継ぎ及び公共交通と自家用車、自転車等との乗継ぎの利便性の向上など、必要な施策を講ずるものとする。

3 市は、事業者及び公共交通事業者が行う公共交通の利用の促進に向けた取組に対し、積極的に協力するものとする。

(公共交通空白地域等への対応)

第9条 市は、公共交通空白地域において、当該公共交通空白地域に居住する住民が組織する団体及び公共交通事業者と協働して、公共交通による移動手段の確保のために必要な施策を講ずるものとする。

2 市は、公共交通不便地域及び公共交通準不便地域において当該公共交通不便地域及び公共交通準不便地域に居住する住民が組織する団体が行う公共交通による移動手段の確保に向けた取組を促進するために必要な施策を講ずるものとする。

(市民からの提案等)

第10条 市長は、市民からの公共交通の維持及び充実に関する提案について総合的に検討し、これを適切に市の施策に反映させるために必要な措置を講ずるものとする。

(周辺市町村との連携及び国等への要請)

第11条 市長は、公共交通の維持及び充実に関する施策を実施する上で必要があると認めるときは、周辺市町村と連携を図るとともに、国、県及び公共交通事業者が組織する団体に対し、必要な措置を講ずるよう要請するものとする。

(公共交通事業者等への支援)

第12条 市は、公共交通の維持及び充実に関する施策を実施する上で必要があると認めるときは、公共交通事業者、公共交通事業者が組織する団体等に対し、技術的及び財政的支援に努めるものとする。

(熊本市公共交通協議会)

第13条 利便性の高い公共交通を実現するための諸課題及び施策について協議するため、市長の附属機関として、熊本市公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

2 協議会の組織及び運営について必要な事項は、規則で定める。

（委任）

第14条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成25年4月1日から施行する。

熊本市公共交通協議会規則

平成 25 年 3 月 29 日

規則第 37 号

(趣旨)

第 1 条 この規則は、熊本市公共交通基本条例（平成 25 年条例第 20 号。以下「条例」という。）第 13 条第 2 項の規定に基づき、熊本市公共交通協議会（以下「協議会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 公共交通ネットワークの強化に関すること。
- (2) 公共交通の利用の促進に関すること。
- (3) 公共交通空白地域等への対応に関すること。
- (4) 前 3 号に掲げるもののほか、利便性の高い公共交通を実現するために必要な事項に関すること。

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 32 人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 市議会議員
- (3) 公共交通事業者
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 前各号に掲げる者のほか、市長が適当と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は 2 年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 協議会に副会長を置き、委員のうちから会長が指名する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ、これを開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長は、会議における協議のために必要があると認めるときは、委員以外の者に対し、会議への出席を求め、意見を聴くことができる。

(会議の公開)

第 7 条 会議は、公開とする。ただし、熊本市情報公開条例（平成 10 年条例第 33 号）第 7 条に掲げる情報に該当する情報について協議等を行うとき又は委員の発議

により出席委員の3分の2以上の多数で公開が不相当と議決されたときは、これを公開しないことができる。

2 会議の傍聴の手續、傍聴人の遵守事項その他の傍聴について必要な事項は、別に定める。

(専門部会)

第8条 協議会は、会長が必要があると認めるときは、第2条各号に掲げる事項に係る専門的な事項を調査研究するための専門部会を置くことができる。

2 専門部会は、会長が指名する委員をもって組織する。

3 専門部会に部会長を置き、会長の指名する委員をもって充てる。

4 部会長は、専門部会の会務を総理するとともに、協議の結果について協議会に報告するものとする。

5 第6条の規定は、専門部会の会議に準用する。この場合において、同条中「協議会」とあるのは「専門部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と読み替えるものとする。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市建設局交通政策総室において行う。

(雑則)

第10条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この規則は、平成25年4月1日から施行する。

2 この規則の施行の際現に熊本市附属機関設置条例の一部を改正する条例(平成25年条例第 号)による改正前の熊本市附属機関設置条例(平成19年条例第2号)第2条の規定により設置された熊本市公共交通協議会の委員である者(以下「旧熊本市公共交通協議会委員」という。)は、この規則の施行の日に、第3条第2項の規定により、協議会の委員として委嘱されたものとみなす。この場合において、その委嘱されたものとみなされる者の最初の任期は、第5条の規定にかかわらず、同日における旧熊本市公共交通協議会委員の残任期間と同一の期間とする。

平成25年度「熊本市公共交通協議会」 専門部会委員(案)

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	
団体・役職名	氏名	団体・役職名	氏名	団体・役職名	氏名
熊本学園大学 教授	坂本 正	熊本大学 教授	溝上 章志	熊本市立千原台高等学校 校長	上野 哲史
日本共産党熊本市議団	益田 牧子	公明党熊本市議団	鈴木 弘	くまもと未来	白河部 貞志
自由民主党熊本市議団	紫垣 正仁	自由民主党熊本市議団	倉重 徹	市民連合	西岡 誠也
九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 取締役熊本支社長	福嶋 和彦	くまもと未来	重村 和征	九州産交バス株式会社 代表取締役 役社長	森 敬輔
熊本電気鉄道株式会社 代表取締役 役社長	中島 敬高	熊本都市バス株式会社 代表取締役	山内 清宏	熊本バス株式会社 代表取締役社長	岩田 昭彦
熊本経済同友会 代表幹事	本松 賢	熊本市交通局 交通事業管理者	中山 弘一	熊本市タクシー協会 会長	石崎 公士
NPO法人・くまもと温暖化対策セン ター顧問	宮原 美智子	熊本商工会議所 女性会会長	西村 まりこ	熊本中央5地域包括支援センター管 理者	谷口 千代子
熊本日日新聞社 熊本総局 次長	田端 美華	公募市民	橋本 博幸	芳野校区まちづくり推進委員会委員 長	原口 秀輝
公募市民	齊場 俊之	熊本都市圏協議会 公共交通作業 部会長	内田 秀一郎		

※その他行政関係委員は必要に応じ各部会から召集

九州地方整備局熊本河川国道事務 所 副所長	今田 一典
九州運輸局熊本運輸支局 首席運 輸企画専門官	桑島 隆一
熊本県警察本部交通部交通規制課 長	安武 秀則
熊本県企画振興部交通政策課長	中川 誠
熊本市財政局長	岡 昭二
熊本市都市建設局長	永山 國博

◎協議会委員以外の招集予定者

熊本県土木部都市計画課長	平尾 昭人
--------------	-------

平成25年度の事業展開

1 公共交通基本条例の推進

(1) 熊本市公共交通協議会での検討・協議

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

基幹公共交通軸の機能強化に向けた調査や急行バス等の社会実験等についての検討

★ バス路線網再編部会

平成25年3月に策定した「バス路線網再編実施プログラム」の実施状況等について検討

★ コミュニティ交通部会

公共交通空白・不便地域に対応したコミュニティ交通導入地域の検討

(2) 市政リレーシンポジウム及びオープンハウスの実施

公共交通基本条例を含め、公共交通に関する各種施策や取り組み等についてPRし利用促進を図るとともに、オープンハウスではアンケート等で利用者が求める公共交通施策について調査する。

2 基幹公共交通軸の機能強化

(1) 基幹公共交通軸の機能強化策の検討

基幹公共交通軸の機能強化(速達性、定時性、輸送力)に向けた調査やバスターミナルの適正配置についての検討を行う。

(2) 城南方面の社会実験

城南方面における急行バスやパークアンドライド等を組み合わせた社会実験を実施する。

3 バス路線網の再編

平成25年3月に策定した「バス路線網再編実施プログラム」に基づき事業展開する。具体的には、都市バスを中心とした1社による運行管理体制の確立や共通時刻表の導入等を進め、わかりやすいバス路線網の構築に取り組む。また、現行の赤字路線バスへの補助についても制度の見直しを行う。

4 公共交通空白・不便地域等への対応

(1) ゆうゆうバス

「ゆうゆうバス」については地域住民の意見・要望等を踏まえ、昨年度にダイヤやルート等の見直しを行い、4月から新たな運行内容で運行を開始している。

(2) 公共交通空白・不便地域

公共交通基本条例で位置づけを予定している公共交通空白・不便地域等については、並行して制度設計を進めている。この制度に基づき、地域住民と協働で新たなコミュニティ交通の導入を行う。

平成25年度 公共交通協議会スケジュール

【全体会】……年2回を予定

<5月7日 第1回協議会>

- ・ 平成25年度取組みについて協議

<2月下旬頃 第2回協議会>

各専門部会での検討内容について協議

- ・ 基幹公共交通軸の機能強化
- ・ 公共交通空白・不便地域等への対応
- ・ バス路線網の再編(バス路線網再編実施プログラムの進捗)

【基幹公共交通部会】……年2回を予定

<8月上旬頃 第1回専門部会>

- ・ 基幹公共交通軸の機能強化の方向性について
- ・ 社会実験の実施計画について

<2月上旬頃 第2回専門部会>

- ・ 基幹公共交通軸の機能強化検討の報告及び今後の展開について
- ・ 社会実験の結果報告及び今後の展開について

【バス路線網再編部会】……年2回を予定

<7月上旬頃 第1回専門部会>

- ・ 平成25年度 バス路線網再編実施プログラムの展開

<2月上旬頃 第2回専門部会>

- ・ バス路線網再編実施プログラムの進捗及び平成26年度の展開等について

【コミュニティ交通部会】……年2回を予定

<7月下旬頃 第1回専門部会>

- ・ 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について

<11月中旬頃 第2回専門部会>

- ・ 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認定について

参 考 资 料

1. 事業の概要

- 本市では、概ね10年後の公共交通ネットワークの将来像を描いた「熊本市公共交通ランドデザイン」を平成24年3月に策定。
- その具現化策として8軸の基幹公共交通軸の速達性・定時性・輸送力の機能強化を図り、自家用車から公共交通への転換を目指している。
- 基幹公共交通軸のうち、特に課題が大きいのは長嶺・城南方面であり、そのうち城南方面については、平成25年に社会実験を実施し効果を検証。
- また、城南方面と課題が少ない城山方面以外の6方面について、基幹公共交通軸の機能強化のための調査・検討を実施。



図 公共交通ランドデザインのネットワークイメージ

表 基幹公共交通軸（バス）の評価

方面	速達性	定時性	快適性	鉄軌道
植木	△	○	○	JR
合志	×	○	○	熊本電鉄
楠	×	○	◎	JR
長嶺	×	×	△	なし
健軍	×	△	○	市電
城南	△	×	○	なし
富合	△	△	◎	JR
城山	△	○	○	なし

表 評価基準

評価	速達性 (平均旅行速度)	定時性 (遅れ時間)	快適性 (車内の状態)
◎	23km/h以上	0~1分	座ることができる
○	18km/h以上	2~5分	立っいても他人と触れ合わない
△	12km/h以上	6~10分	立っいても他人と触れ合う
×	12km/h未満	11分以上	乗客の積み残しがある

2. 基幹公共交通軸の機能強化検討

＜基幹公共交通軸の機能強化検討＞

長嶺、健軍、楠、合志、植木、富合の6方面の基幹公共交通軸の機能強化のための調査・検討を行い、以下の視点から機能強化策を検討。

- 鉄軌道がある方面：鉄軌道と路線バスの連携による機能強化→健軍・楠・合志・植木・富合
- 鉄軌道が無い方面：路線バスの高度化による機能強化→長嶺
- バスターミナルの適正配置についての検討（メイン、サブターミナルの役割や規模の分担など）



図 基幹公共交通軸（6軸）の機能強化検討フロー（案）

3. 城南方面における社会実験の実施

＜城南方面における社会実験＞

城南方面の「公共交通の速達性・定時性・快適性の向上」、「過度な乗用車依存からの脱却」、「慢性的な交通混雑の緩和」を目的として、城南方面と交通センター間の国道266号浜線バイパスにおいて以下の社会実験を実施。

＜実施時期＞

- ・平成25年秋以降を想定
- ・平日1ヶ月間（約20日間）の朝ピーク時（7～9時）

＜実施内容＞

- ・急行バスの運行
（朝ピーク時に浜線バイパスをノンストップ走行）
- ・やさしいまちづくりレーン（仮称）
（急行バスの定時性・速達性を確保するため、一般車に対する車線譲りや迂回のお願ひ・広報の実施）
- ・パークアンドライド
（ルート沿線におけるパークアンドライドの実施）



図 城南方面の社会実験実施箇所（案）

4. スケジュール

項目	平成24年度	平成25年度	平成26年度以降
基幹公共交通軸（6軸）の機能強化検討	検討準備 ⇒基礎的な実態調査、検討業務委託発注準備 など	基幹公共交通軸（6軸）の機能強化検討 ⇒現況整理、機能強化方針決定、対策案の検討、効果・影響の予測 など	対策案の実施、更なる検討
城南方面における社会実験	実験準備 ⇒内容検討、妥当性検証、関係機関調整 など	実験前調整 ⇒広報、関係機関調整 など	実験実施 ⇒フォロー検討 ⇒実験の評価、本格運用に向けた再検討 など
			本格運用へ向けた取り組み

図 基幹公共交通軸の機能強化に関する取り組みフロー（案）

実施プログラム総括表

市・事業者協働

市主体

事業者主体

プログラムNo.	大項目	小項目	概要	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30～32年度	
①	競合路線の調整	競合路線の統一時刻表・路線図の導入	各社競合している路線の統一時刻表・路線図の導入を図る。	統一時刻表準備	H25年1月～ 旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面) 統一時刻表掲載開始	統一時刻表掲載路線を可能な限り拡充					
②		競合路線のダイヤ調整	各社競合している路線の運行ダイヤの調整を行うことにより、運行ダイヤの標準化を図る。	旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面)調整準備	調整ダイヤにて運行開始⇒旧3号線(北部方面)他へ拡大						
③	営業所、回転所の相互利用	バス事業者各社による営業所、回転所等の相互利用	各社が所有している営業所、回転用地、車庫等について、相互活用することにより、不要な回転用地等の処分や回送経費の削減などにより運行の効率化を図る。	営業所、回転所等の一覧表作成	バス事業者間で相互利用協議		相互利用開始(順次拡大)				
④				運行体制の検討	都市バスを中心としたバス事業者4社による運行管理体制の確立	競合路線の効率化に向け、熊本市バス株式会社を中心としたバス事業者4社による一元的な路線バス運行管理体制を確立する。	都市バスの人的体制等の運行管理体制を強化			都市バスによる路線バスの運行管理開始	
⑤	市街地線の整理	バス運行に係るトータルシステムの導入	路線バスの運行管理を熊本市バス株式会社に集中させ、一元管理体制の確立を図るため、ICカード・バスロケ・ダイヤ編成システム等のトータルシステム導入を図る。		導入に向けた協議⇒合意形成・バス路線網再編プロジェクトで発議・導入スケジュールや負担割合について協議	システム導入(ICカード・バスロケ・ダイヤ編成システム等)					
⑥		市街地競合路線の整理・統合	都市バス路線の整理	主に都市バス路線で、交通局から路線移譲後3年経過した路線について、運行頻度やルート等を見直す。	交通局から路線移譲後3年経過した路線について、運行頻度やルート等の見直し作業及び競合路線の整理	運行頻度、ルート見直し準備 H25年10月～開始	必要に応じ移譲				
⑦	路線移譲後3年経過した熊本市バス路線(系統)のうち、各社と競合し、かつ、他事業者で運行する方がより効率的であると判断される路線(系統)の整理・統合を検討する。		交通局から路線移譲後3年経過した路線について、運行頻度やルート等の見直し作業及び競合路線の整理	運行頻度、ルート見直し準備 H26年10月～開始	必要に応じ移譲	都市バス路線を面的移譲					
⑧	再編イメージ具体化	利便性の高いバス路線網の構築(ゾーンバスシステムの導入)	パーソントリップ調査結果を踏まえ、既存のバス路線の変更や新たなバス路線の検討を行うとともに、郊外部での乗換について社会実験を実施し、熊本市地域公共交通総合連携計画で示されている、ゾーンバスシステム導入を目指す。	PT調査の整理	既存路線の変更・新規路線の検討	社会実験に向けた運行計画策定	社会実験ができる路線から開始⇒順次拡大 社会実験⇒課題整理⇒本格運行				
⑨		幹線バスの機能強化	急行バスを活用した、定時性・速達性・快適性などを向上させる社会実験を実施するとともに、パーク＆ライドの拡大や走行環境の改善など幹線バスの機能強化を図る。	急行バス導入準備 ①運行計画 ②やさしいまちづくりレーン ③パーク＆ライド	社会実験	実験検証⇒本格運行⇒その他の幹線での導入検討	必要に応じ、乗換施設の整備				
⑩	利用促進	路線バスの利用促進に向けた取組み	路線バスの利用促進に向け、公共交通利用促進キャンペーンや小学生向け出前講座などの啓発活動、バス停等の環境改善や統一時刻表・ICカード・バスロケーションシステムの導入など利便性向上に向けた取組みを進める。	公共交通利用促進キャンペーン・小学生向け出前講座の実施及びパーク＆ライド施設の利用促進活動							
⑪				現行補助制度の見直し	補助系統の見直しインセンティブ補助の検討	各系統の検証⇒新補助基準(インセンティブ補助を含め)策定	H25年10月～ 新補助基準での運行開始	新基準での補助開始	バス路線網再編後に向けての抜本的な補助制度の見直し		

メインターミナル・サブターミナル整備完了
(交通センター・熊本駅)

「ゆうゆうバス」路線 概要一覧表

路線 ルート名	①植木循環ルート		②北部ルート		③楠・武蔵循環ルート		④託麻循環ルート		⑤中の瀬・セイラタウン・桜木ルート				⑥南区ルート				
									セイラタウン～桜木ルート	中の瀬～桜木ルート	烏ヶ江～桜木ルート	中の瀬・江津～桜木ルート	海路口・城山ルート	海路口・川尻ルート	城山・川尻ルート	海路口循環ルート	川尻循環ルート
a 見直し区分	継続運行		大幅見直し		大幅見直し		大幅見直し		小幅見直し				大幅見直し				
b 変更内容	・増便(6便⇒7便)		・週5日運行 ⇒週3日(月、水、金)運行 ・減便(6往復12便⇒5往復10便)		・週5日運行 ⇒週3日(火、木、土)運行 ・減便〔12便 ⇒10便(火、木)/9便(土、祝)〕 ・ルート変更(岩倉台迂回)		・週5日運行 ⇒週3日(月、水、金)運行 ・左回り運行⇒両回り運行 ・増便(8便⇒9便) ・ルート変更 (日赤病院前・鉄工団地前迂回)		・ルートの再編成 (2系統⇒1系統へ集約+利用が多い区間のみの短い系統を新設) ・増便 〔各系統4往復8便 合計16便⇒烏ヶ江～桜木6往復12便,中の瀬・江津～桜木4往復8便 合計20便〕				・2台運行体制⇒1台運行体制 ・ルートの再編成(3系統⇒2系統へ再編) ・減便〔各系統4往復8便 合計24便⇒各系統左右回り各2便 合計8便〕				
c 起点	【24年度】 植木駐車場	【25年度】 ←	【24年度】 食品交流会館前	【25年度】 ←	【24年度】 楠団地	【25年度】 ←	【24年度】 長嶺団地	【25年度】 ←	【24年度】 江津団地	【25年度】 中の瀬車庫	【24年度】 烏ヶ江終点	【25年度】 中の瀬車庫	【24年度】 海路口	【25年度】 海路口	【24年度】 西部車庫	【25年度】 西部車庫	【25年度】 西部車庫
d 経由地	北区役所前 植木駅前 田原坂ニュータウン入口 桜井小学校前 北区役所前	←	西里駅前 北部総合出張所前 古閑小屋・堂の前 菊南温泉・羽田	←	麻生田小前 楠木 龍田出張所前 武蔵塚駅前 上の窪団地入口	←	トラクターミナル前 託麻総合出張所入口 ゆめタウンサンピアン前 長嶺郵便局前	←	セイラタウン南 烏ヶ江住宅前 健康電停前 東区役所 花立入口 桜木三丁目	重富 烏ヶ江住宅前 健康電停前 東区役所 花立入口 桜木三丁目	健康電停前 東区役所 花立入口 桜木三丁目	重富 江津団地 烏ヶ江住宅前 健康電停前 東区役所 花立入口 桜木三丁目	島口漁協前 並建 会富交差点 城山小学校前	島口漁協前 並建 会富・護藤 川尻駅前	城山小学校前 会富交差点 上内田・中緑	城山小学校前 (西区役所) 会富交差点 本田・海路口 島口漁協前・並建 会富交差点 (西区役所) 城山小学校前	城山小学校前 (西区役所) 会富交差点 中緑・川尻駅前 会富交差点 (西区役所) 城山小学校前
e 終点	植木駐車場	←	葉山団地北	←	楠団地	←	長嶺団地	←	小楠記念館入口	小楠記念館入口	小楠記念館入口	小楠記念館入口	西部車庫	リバグリーン八幡	リバグリーン八幡	西部車庫	西部車庫
f 運行の様態	路線定期運行	←	路線定期運行	←	路線定期運行	←	路線定期運行	←	路線定期運行		←		路線定期運行			←	
g 運行距離	10.4km	←	16.0km	←	9.7km	12.1km	8.1km	10.5km	12.3km (11.5km)	13.1km (12.3km)	9.3km (8.3km)	17.4km (16.4km)	10.4km	10.9km	10.4km	25.8km (21.0km)	21.9km (17.1km)
h 運行車両	小型バス	←	小型バス	←	小型バス	←	小型バス	←	小型バス		←		小型バス			←	
i 運行便数	(平日) 右回り:6便	(平日) 右回り:7便	(平日) 上り:6便 下り:6便	(月水金) 上り:5便 下り:5便	(平日) 左回り:6便 右回り:6便	(土祝) 左回り:4便 右回り:5便	(平日) 左回り:8便	(月水金) 左回り:5便 右回り:4便	(平日) 上り:4便 下り:4便	(平日) 上り:4便 下り:4便	(平日) 上り:6便 下り:6便	(平日) 上り:4便 下り:4便	(平日) 上り:4便 下り:4便	(平日) 上り:4便 下り:4便	(平日) 上り:4便 下り:4便	(平日) 左回り:2便 右回り:2便	(平日) 左回り:2便 右回り:2便
j 運行日	平日運行	←	平日運行	月・水・金運行	平日運行	火・木・土運行 ※土祝ダイヤ設定	平日運行	月・水・金運行	平日運行		←		平日運行			←	
k 運賃	対キロ運賃	←	対キロ運賃	←	対キロ運賃	←	対キロ運賃	←	対キロ運賃		←		対キロ運賃			←	
l 運行事業者	熊本都市バス	←	熊本都市バス	←	熊本都市バス	←	熊本都市バス	←	熊本都市バス		←		熊本都市バス			←	
m 運行開始日	平成24年4月2日	平成25年4月1日	平成24年4月2日	平成25年4月1日	平成24年4月2日	平成25年4月2日 ※4月1日が月曜日のため	平成24年4月2日	平成25年4月1日	平成24年4月2日		平成25年4月1日		平成24年4月2日			平成25年4月1日	

「ゆうゆうバス」利用状況

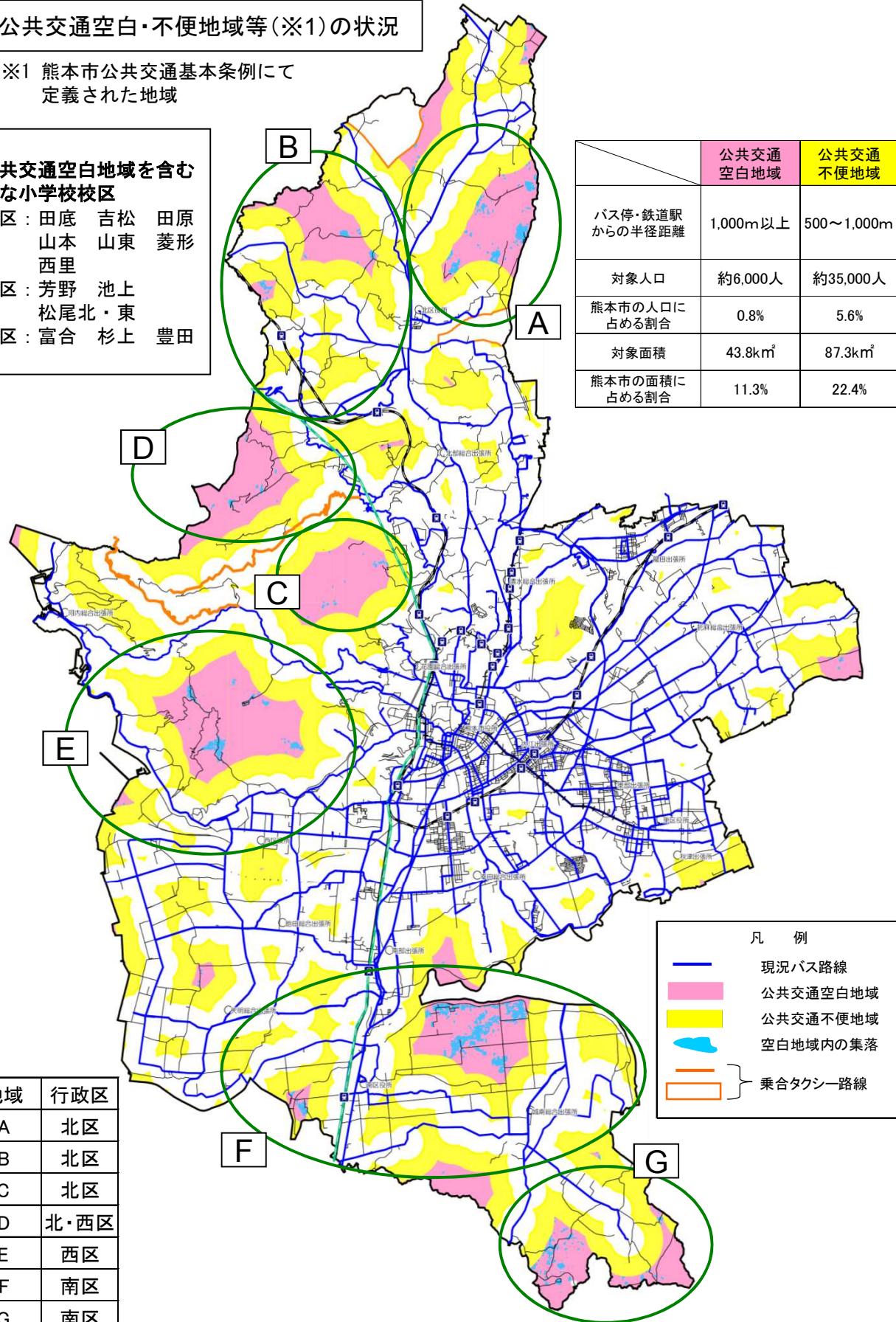
	24年度					25年度		
	ルート名		4月無料 (10日)	H24.4有料 ~H25.3 (235日)	集計 (245日)	ルート名		4月
①	植木循環ルート (6便)	利用者数(人)	681	9,151	9,832	植木循環ルート (7便)	利用者数(人)	1,079
		1日あたり(人)	68.1	38.9	40.1		1日あたり(人)	51.4
		1便あたり(人)	11.4	6.5	6.7		1便あたり(人)	7.3
		収支率		22.9%			収支率	
②	北部ルート (12便)	利用者数(人)	1,080	6,414	7,494	北部ルート (10便) ※月・水・金運行	利用者数(人)	443
		1日あたり(人)	108.0	27.3	30.6		1日あたり(人)	34.1
		1便あたり(人)	9.0	2.3	2.5		1便あたり(人)	3.4
		収支率		6.7%			収支率	
③	楠・武蔵循環ルート (12便)	利用者数(人)	602	5,076	5,678	楠・武蔵循環ルート (火・木10便) (土・祝 9便) ※火・木・土運行	利用者数(人)	380
		1日あたり(人)	60.2	21.6	23.2		1日あたり(人)	29.2
		1便あたり(人)	5.0	1.8	1.9		1便あたり(人)	3.0
		収支率		5.7%			収支率	
④	託麻循環ルート (8便)	利用者数(人)	447	2,481	2,928	託麻循環ルート (9便) ※月・水・金運行	利用者数(人)	295
		1日あたり(人)	44.7	10.6	12.0		1日あたり(人)	22.7
		1便あたり(人)	5.6	1.3	1.5		1便あたり(人)	2.5
		収支率		6.0%			収支率	
⑤	セイラタウン ~桜木ルート (8便)	利用者数(人)	984	5,493	6,477	中の瀬・江津 ~桜木ルート (8便)	利用者数(人)	463
		1日あたり(人)	98.4	23.4	26.4		1日あたり(人)	22.0
		1便あたり(人)	12.3	2.9	3.3		1便あたり(人)	2.8
		収支率		9.6%			収支率	
	中の瀬 ~桜木ルート (8便)	利用者数(人)	781	4,894	5,675	烏ヶ江 ~桜木ルート (12便)	利用者数(人)	433
		1日あたり(人)	78.1	20.8	23.2		1日あたり(人)	20.6
		1便あたり(人)	9.8	2.6	2.9		1便あたり(人)	1.7
		収支率		7.8%			収支率	
⑥	海路口・城山ルート (8便)	利用者数(人)	259	1,406	1,665	海路口循環ルート (4便)	利用者数(人)	149
		1日あたり(人)	25.9	6.0	6.8		1日あたり(人)	7.1
		1便あたり(人)	3.2	0.7	0.8		1便あたり(人)	1.8
		収支率		3.2%			収支率	
	海路口・川尻ルート (8便)	利用者数(人)	127	694	821	川尻循環ルート (4便)	利用者数(人)	96
		1日あたり(人)	12.7	3.0	3.4		1日あたり(人)	4.6
		1便あたり(人)	1.6	0.4	0.4		1便あたり(人)	1.1
		収支率		1.4%			収支率	
	城山・川尻ルート (8便)	利用者数(人)	329	1,370	1,699			
		1日あたり(人)	32.9	5.8	6.9			
		1便あたり(人)	4.1	0.7	0.9			
		収支率		2.8%				
合計 (78便)	利用者数(人)	5,290	36,979	42,269	合計	利用者数(人)	3,338	
	1日あたり(人)	529.0	157.4	172.5		1日あたり(人)	191.7	
	1便あたり(人)	6.8	2.0	2.2		1便あたり(人)	3.0	
	収支率		6.9%			収支率		

公共交通空白・不便地域等(※1)の状況

※1 熊本市公共交通基本条例にて定義された地域

公共交通空白地域を含む 主な小学校校区

- 北区：田底 吉松 田原
山本 山東 菱形
西里
西区：芳野 池上
松尾北・東
南区：富合 杉上 豊田



	公共交通空白地域	公共交通不便地域
バス停・鉄道駅からの半径距離	1,000m以上	500~1,000m
対象人口	約6,000人	約35,000人
熊本市の人口に占める割合	0.8%	5.6%
対象面積	43.8km ²	87.3km ²
熊本市の面積に占める割合	11.3%	22.4%

1. コミュニティ交通とは

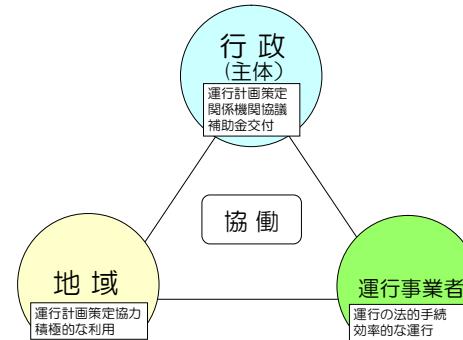
コミュニティ交通とは、既存の公共交通の利用ができない、もしくは不便な公共交通空白・不便地域等に対して導入する、新たな公共交通の形態である。

対象地域は人口が少なく、赤字運行となるため行政からの補助が必要となる。運行車両をバスではなく小型化したり、利用時のみ運行するデマンド運行方式など経費を抑えながら、地域・運行事業者と協働して導入に取り組む。

2. 導入の目的と協働体制

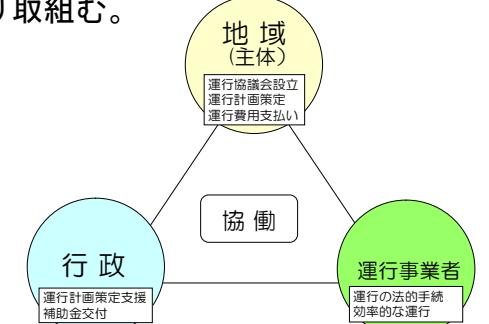
(1) 公共交通空白地域

通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段の確保を図ることを目的とする。導入にあたっては、行政が主体となって地域と協働しながら取り組む。



(2) 公共交通不便地域等

日常生活に必要な最低限度の移動手段が確保されている中で、さらなる移動利便性向上を地域自身で確保することを目的とする。導入にあたっては、地域が主体となって、行政が支援する協働体制により取り組む。



3. コミュニティ交通導入における市の体制

	公共交通空白地域	公共交通不便地域等
区役所 総務企画課	<ul style="list-style-type: none"> 地域の意向把握や意見の集約 地域との協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 地域が意見集約を行う際の支援 地域との協議・調整 運行計画策定支援
交通政策総室	<ul style="list-style-type: none"> 路線やダイヤなど運行計画策定 関係各機関との協議 	<ul style="list-style-type: none"> 運行計画策定支援 区役所総務企画課に対し支援 関係各機関との協議

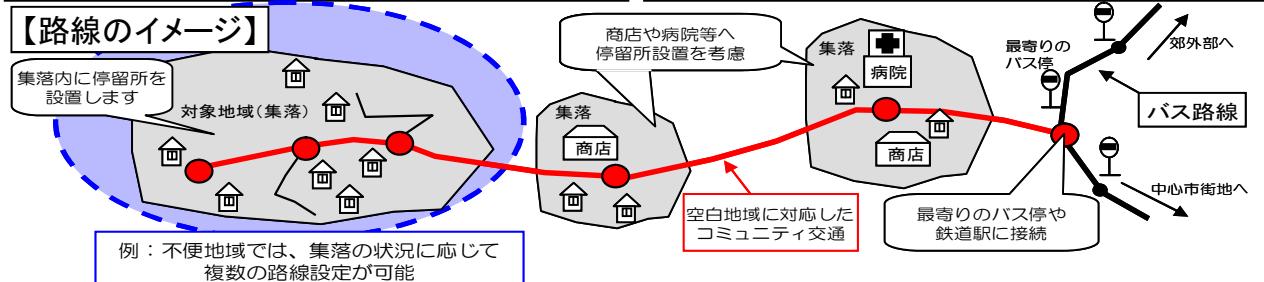
4. 路線設定の考え方

(1) 公共交通空白地域

- ① 運行路線は定路線とする
- ② 最寄りのバス停・鉄道駅に接続する
- ③ 病院・商業施設等への経路を考慮

(2) 公共交通不便地域等

公共交通空白地域の考え方を基本とし、地域のニーズや状況に応じて弾力的運用を図る



公共交通空白・不便地域等に対応したコミュニティ交通制度について(2)

5. 運行協議会の役割

町内自治会等を中心として、運行協議会を構成する

(1) 公共交通空白地域

運行計画策定に対する地域の意見集約など、行政に対する地域側の窓口

(2) 公共交通不便地域等

運行計画策定、運行事業者の選定契約、運行費用の支払、地域における収入確保、補助申請・受領等の業務を行う

6. 運行の内容

(1) 公共交通空白地域

- ①運行形態：デマンド方式
- ②運行事業者：タクシー事業者
- ③運行車両：小型タクシー車両等
- ④運行日：毎日運行可能
- ⑤便数：1日最大4往復8便
- ⑥運行ダイヤ：接続するバス・鉄道の発着ダイヤに合わせて設定

(2) 公共交通不便地域等

- (1)のデマンド方式による運行内容と下記の事項を含め、地域が選択する
- ①運行形態：定時運行、過疎地有償運送
 - ②運行事業者：交通事業者、NPO法人等
 - ③運行車両：マイクロ、ワゴン、普通車
 - ④運行日：隔日運行等地域が選択
 - ⑤運行ダイヤ：地域が選択

7. 運行に必要な地域における収入の確保(利用料金等)と補助制度

(1) 公共交通空白地域

- ①補助制度
 - 行政が運行事業者に対し、補助を行う
 - (7)初期投資費用：全額補助(必要最小限)
 - (4)運行費用：欠損額を全額補助
 - ②地域における収入の確保
 - (7)利用時に利用料金を支払う均一料金制度(みかん・オレンジタクシーの事例 1乗車大人200円、小学生以上100円)
- ※上記の運行内容以上を希望する場合は、(2)公共交通不便地域等を適用して、地域主体でコミュニティ交通を導入することができる。なお、その際は地域において収入の確保を行うものとする

(2) 公共交通不便地域等

- ①補助制度
 - 行政が地域に対し、補助を行う
 - (7)初期投資費用：全額補助(必要最小限)
 - (4)運行費用：目標額を設定し、欠損補助を行う。ただし、1~3年目で目標を下回った場合は、翌年運行見直しを条件に補助を行い、それでも目標を下回った場合は翌々年の補助は行わない。
- ②地域における収入の確保
 - 運行経費の30%以上を、利用料金等(地域の拠出や協賛金も含む)で捻出することを目標とするが、地域における収入確保の経過措置として運行1年目10%以上、2年目20%以上を設定し3年目以降は30%以上確保できるように目指すこととする。

8. スケジュール(案)

区分	H25		H26		H27以降
	上半期	下半期	上半期	下半期	
公共交通空白地域	準備		導入・運行		▶
公共交通不便地域等	準備		導入・運行		

	目標の収入	補助上限額(少ない方)	
1年目	10%以上	90%まで	380万円まで
2年目	20%以上	80%まで	340万円まで
3年目以降	30%以上	70%まで	300万円まで

	運行1年目		運行2年目		運行3年目		運行4年目以降	
	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月	6ヶ月
30%以上								
20~30%未満				判断		判断	判断	判断
10~20%未満				判断	判断	判断	判断	判断
10%未満	判断	判断	判断	判断	判断	判断	判断	判断

※判断基準：運行計画の見直し検討、変更運行、年末で補助終了

公共交通空白地域に対応した新規コミュニティ交通

