

1. バス路線網再編の目的

- バス利用者数の減少 → 事業者の経営悪化 → サービス水準の低下

↓

＜バス交通における負のスパイラル＞

- このままでは、バス路線網の維持・確保が非常に困難
- 持続可能な公共交通網の形成が必要不可欠
⇒ **バス路線を再構築し、効率的で利便性の高いバス路線網へ再編する。**

2. これまでの取り組み状況

- **統一時刻表・共同路線図の導入**
 - * 統一時刻表: 旧57号線、旧3号線
 - * 共同路線図: H24年度・4路線、H25年度・3路線
- **競合路線のダイヤ改善**
 - * ダイヤ改善: 旧57号線
- **ICカード利用環境の構築**
 - * H27.4 県内の路線バス、熊本電鉄の電車にてくまモンのICカード運用開始
 - * H28.3 路線バス等での全国相互利用ICカード利用環境構築
- **地域公共交通網形成計画策定(平成28年3月策定)**
 - * 都市バスを中心としたバス路線網の効率化
 - ・ダイヤ編成支援システムを都市バスに導入
- **バス路線再編の取組**
 - * バス路線網再編に向け、課題の整理、バス事業者、国、県、関係自治体と協議を実施

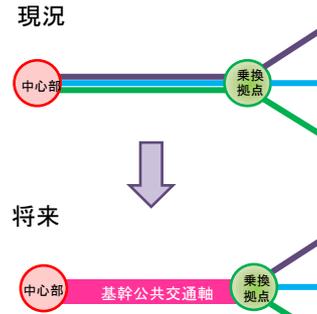
- | | | |
|----------|--|------|
| ①植木・北部方面 | ・玉名線(植木経由)・南関線でゾーンシステムを実施
・山鹿線は直通運行 | 再編実施 |
| ②小島・城山方面 | ・玉名線(河内経由)でゾーンシステムを実施 | |

- | | | | |
|---|---|------|--|
| ③合志・堀川方面 | ↓ | 検討継続 | |
| ④橋・光の森方面 | | | |
| ⑤小峯・長嶺方面 | | | |
| ⑥健軍・益城方面 | | | |
| ⑦喜島・城南方面 | | | |
| ⑧川尻・富合方面 | | | |
| ・複数路線が集中
・複数事業者での運行
・バス路線と市電・JRとの競合などの課題があることから | | | |
| ・ダイヤの平準化
・バス路線と市電・JRとの役割分担を検討
・オフピーク時のみのゾーンシステムを検討
などを組み合せ計画 | | | |

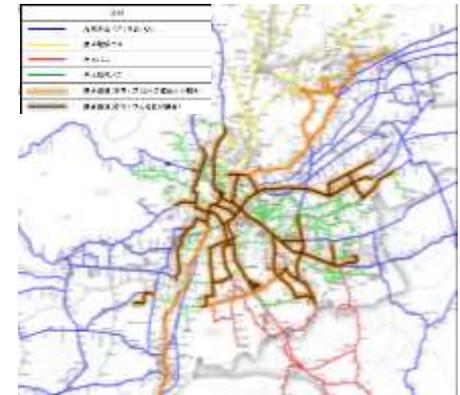
▲ 方面別の取組実施の方向性

3. 今年度の取組

- **バス路線網の再編** → 先行実施の2方面について取り組む
 - ・バス事業者による具体的な運行計画の策定
 - ・実施計画策定について、国との協議、確認
 - ・熊本県や2方面の関係自治体との協議
- **競合路線の改善**
 - ・バス事業者と連携した市内競合路線の効率化の改善案を検討し、競合解消やダイヤ改善に取り組む

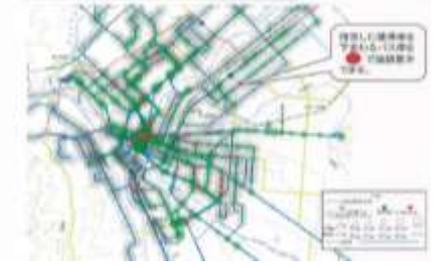


▲ 乗換拠点における幹線・支線化イメージ



▲ 熊本市中心部における競合路線の状況

- **バス路線の評価検討**
 - ・ICカードの利用実績データを基に、バス事業者と連携し、区間ごとの運行状況や利用実態や沿線の人口分布、施設の立地状況等について各路線を可視化し、評価を行う。
 - 路線評価の活用の検討



▲ 路線ごとの利用状況の可視化のイメージ

- 植木・小島方面に関する再編の検討
- 競合路線の改善に向けた検討
- 路線評価の活用の検討