

# バス路線網再編について

## バス路線網再編の目的

- ◆ バス利用者の減少により、運賃収入が減少・事業者の経営悪化
- ◆ 路線の減便・廃止等により、サービス水準が低下、更なる利用者減を招く結果  
＜地方都市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・確保が非常に困難な状況

⇒ 将来的に持続可能な公共交通網の形成が不可欠であり、そのためには現状の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

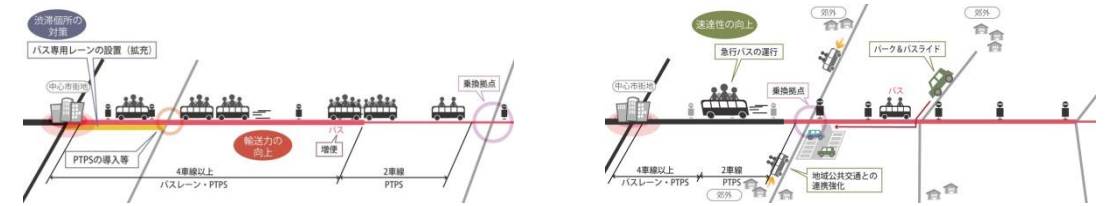
## ゾーンバスシステム導入の実施フローイメージ

### [フェーズ1] サービス水準の設定

＜都市交通マスタープラン・形成計画の策定＞

#### 《サービス水準の設定》

- (イメージ) 幹線バス 運行本数: △便/日、所要時間: △分、運行間隔: △本/h、運賃△円  
 ⇒ 運行本数: ○便/日、所要時間: ○分、運行間隔: ○本/h、運賃○円
- 支線バス 運行本数: △便/日、所要時間: △分、運行間隔: △本/h、運賃△円  
 ⇒ 運行本数: ○便/日、所要時間: ○分、運行間隔: ○本/h、運賃○円



### [フェーズ2] 運行計画案の作成

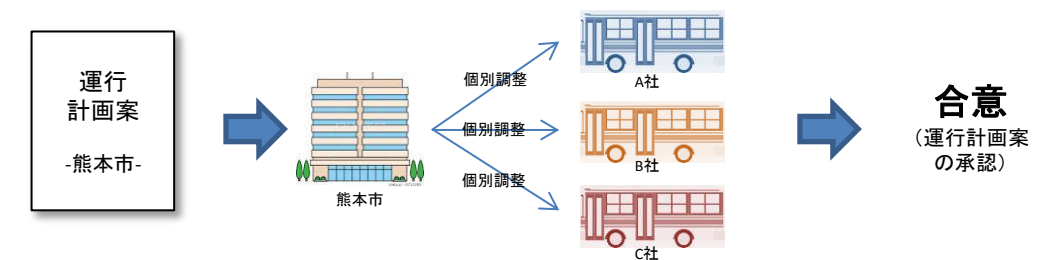
＜都市バスへのダイヤ編成支援システム導入＞

#### 《都市バスがダイヤ編成支援システムで運行計画案を策定》

(イメージ) 運転士△人、車両△台、運行費用△万円 ⇒ 運転士○人、車両○台、運行費用○万円



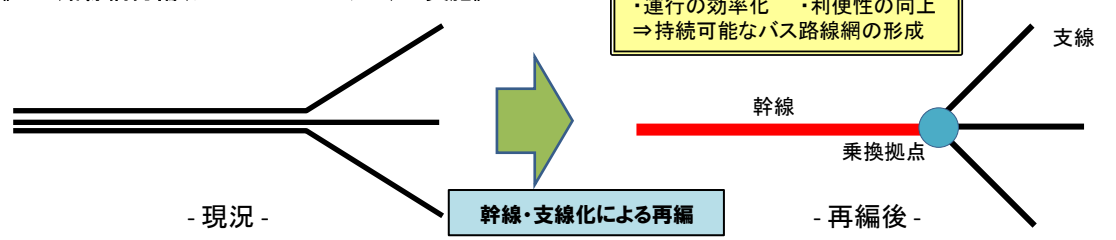
#### 《都市バスが作成した運行計画案を基に、熊本市が各バス事業者と個別に調整》



### [フェーズ3] ゾーンバスシステム導入・再編実施

＜地域公共交通再編実施計画の策定＞

#### 《バス路線網再編(ゾーンバスシステム)の実施》



(参考) システム活用により、幹線・支線・環状線以外のバス路線網においても、適宜利用実績や運行データに基づいた改善が可能

## 1-1. ゾーンバスシステムのサービス水準設定(都市交通マスタープランの策定)

### ◆ 基幹公共交通軸へのゾーンバスシステム導入の際に必要なサービス水準等を設定 ◆

- ・各軸の乗換拠点設定 [H26バス乗換拠点改善経費]
- ・運行便数等のサービス水準設定
- ・交差点ボトルネック解消、PTPS、バス専用レーン等のサービス水準向上に資する事業の整理
- ・公共交通利用者の増加・分担率向上の効果分析・検証

## 1-2. 地域公共交通網形成計画の策定<平成27年度>

### ◆ 各軸乗換拠点設定とサービス水準設定による基幹交通ネットワーク形成を法定計画として策定 ◆ (改正地域公共交通活性化・再生法に基づく法定計画)

- ・ゾーンバスシステムによる公共交通ネットワーク形成を地域公共交通再編事業として記載
- ・鉄軌道との結節等による基幹公共交通の強化やコミュニティ交通導入等についても記載
- ・都市交通マスタープランや立地適正化計画との整合

※地域公共交通網形成計画は、後ほど詳細説明。

## 2. ダイヤ編成支援システムによる運行計画案の作成<平成27年度以降>

### ◆ ゾーンバスシステム導入時における各軸の運行計画案の検討・作成・事業者協議 ◆

＜都市バスによる運行計画案作成について都市バス及び出資会社合意済＞

- ・再編の中心的役割となる都市バスが、ゾーンバスシステム導入の際に必要な運転士・車両・仕業数等を分析・検討
- ・ダイヤ編成支援システム導入により、運行データに基づいたダイヤ・路線・便数の検討並びに詳細分析・計画反映が可能
- ・都市バスが作成した運行計画案をベースとして、熊本市が各社と個別調整(独禁法抵触を回避)

## 3. 再編実施計画の策定とバス路線網再編の実施<平成28年度以降>

### ◆ 事業者と個別調整・合意した軸・方面のゾーンバスシステム運行計画を法定計画として策定 ◆

- ・各軸・方面毎に事業者と個別調整を行い、合意形成のうえで実施計画を策定(法定要件)
  - ・実施計画の国土交通大臣認定、制度的・財政的支援等による国の後押し
- ⇒ バス路線網再編の本格実施