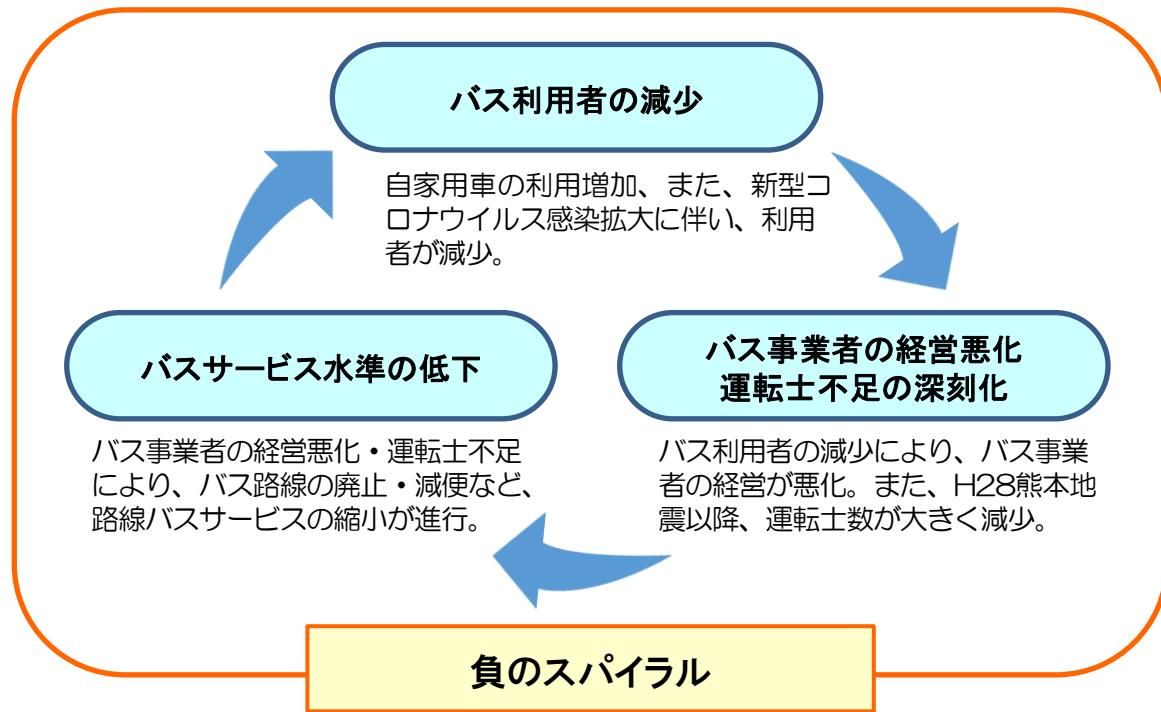


## 1. 市内路線バスの現況・課題等



この状況が継続すれば、「負のスパイラル」がさらに進行し、**路線バスの維持が困難**となる。

バス利用の需要と供給のバランスが悪い路線について、需要規模に応じた効率的・効果的な運行に向けた取り組みが必要。

熊本地域公共交通計画における目標

**都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成**

### バス路線網の再編 施策の展開

共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

民間バス事業者5社が連携・協力して段階的にバス路線網の効率化・再構築、経営基盤の強化に向けた取組など。

環状線(まちなかループバス等)の導入

熊本駅・桜町・通町筋の3拠点間の回遊性向上、公共交通利用者の増加を目的とした「まちなかループバス」の導入など。

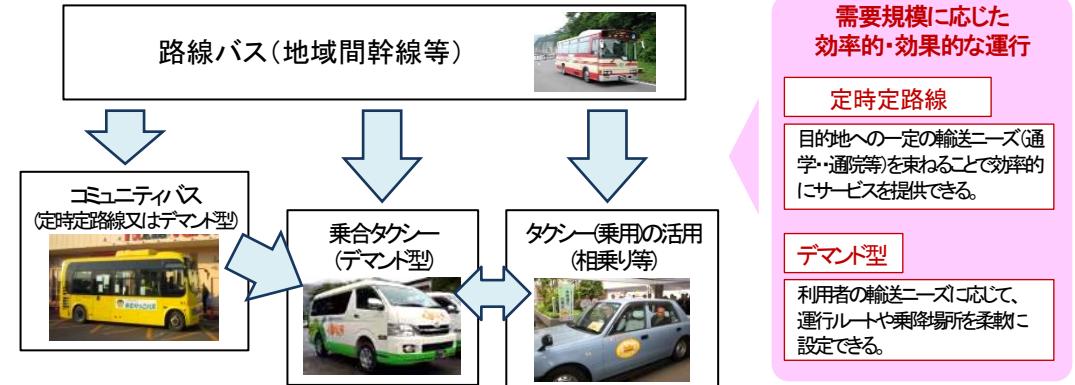
輸送資源を活用した交通体系の効率化

路線バスの効率化に向け、地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)による公共交通ネットワークの維持や最適化など。

## 2. 輸送資源を活用した交通体系の効率化について

地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ (ダウンサイジング等) ※国土交通省HP

地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては生産性の向上(利用促進等)を図るとともに、**地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化**を図りつつ、コミュニティバス、乗合タクシー等の運行を検討。



バス・タクシーによる移動サービスの提供が困難な場合、自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、移動手段を持続的に確保。

### 本市における地域の実情に合わせた交通手段の見直し

- 空白地域
- 不便地域
- 乗合タクシー導入路線



『市内中心部～郊外部のバス路線』においても、バス利用者が減少

現状のままでは、大型バス運行での路線維持が難しく、廃止を検討せざるを得ない路線が存在

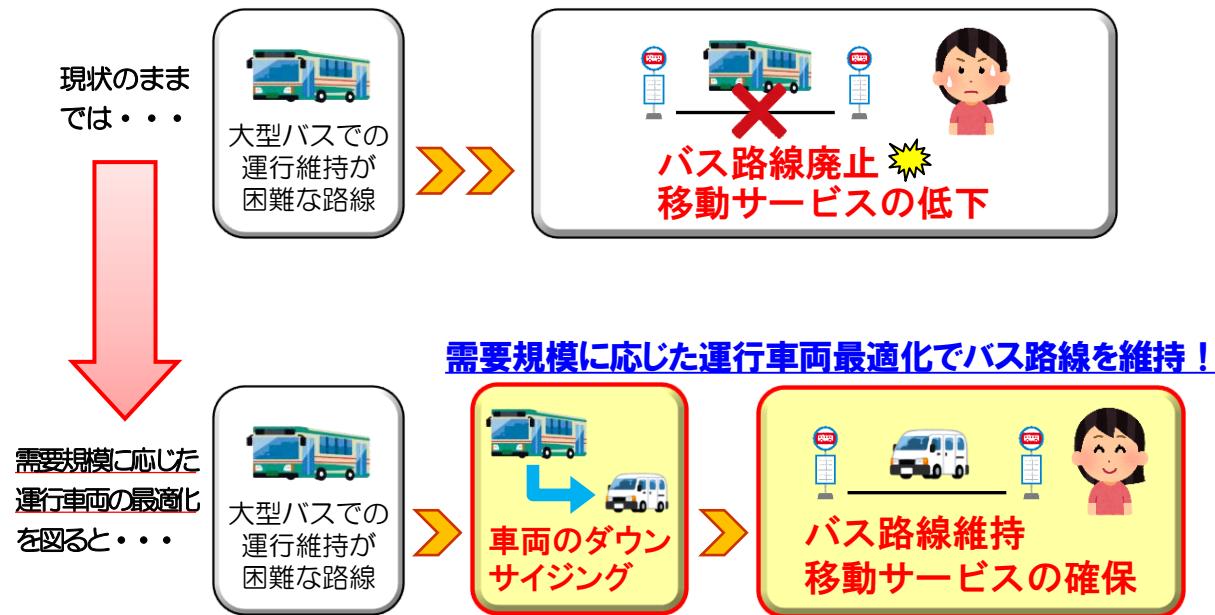
今年度の取組

バス路線を維持するため、**バス利用の需要規模に応じた運行車両・運行形態の最適化(ダウンサイジング)など、地域の実情に合わせた交通手段の見直しを検討**

## 3. 今年度の取組：路線バスにおける輸送資源を活用した運行効率化(ダウンサイジング等)の検討

### (1) 輸送資源を活用した運行効率化の方針

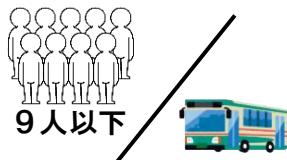
『市内中心部～郊外部を運行するバス路線』の中で、利用者減少に伴い大型バスでの運行維持が難しく、現状のままでは廃止を検討せざるを得ない路線について、需要規模に応じた運行車両の最適化による効率化(ダウンサイジングによる燃料費・修繕費等の経費削減等)を図ることでバス路線の維持が可能となり、市民の移動サービスを確保できる。



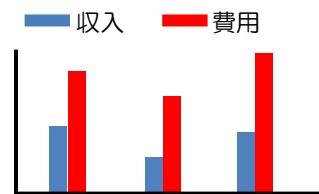
### (2) 検討対象路線の基準

市内運行路線のうち、下記の条件に該当し、現状のままでは大型バスでの運行維持が困難となっている路線から、複数路線を選定。

① 1便あたりの平均乗車人数が、おおむね9人以下の路線



② 収支率が低い路線



### (3) 検討における留意点

■ 運行車両の最適化による運行効率化においては、定時定路線運行を前提とし、バス利用者の利便性の維持・向上を考慮した見直しを行う。

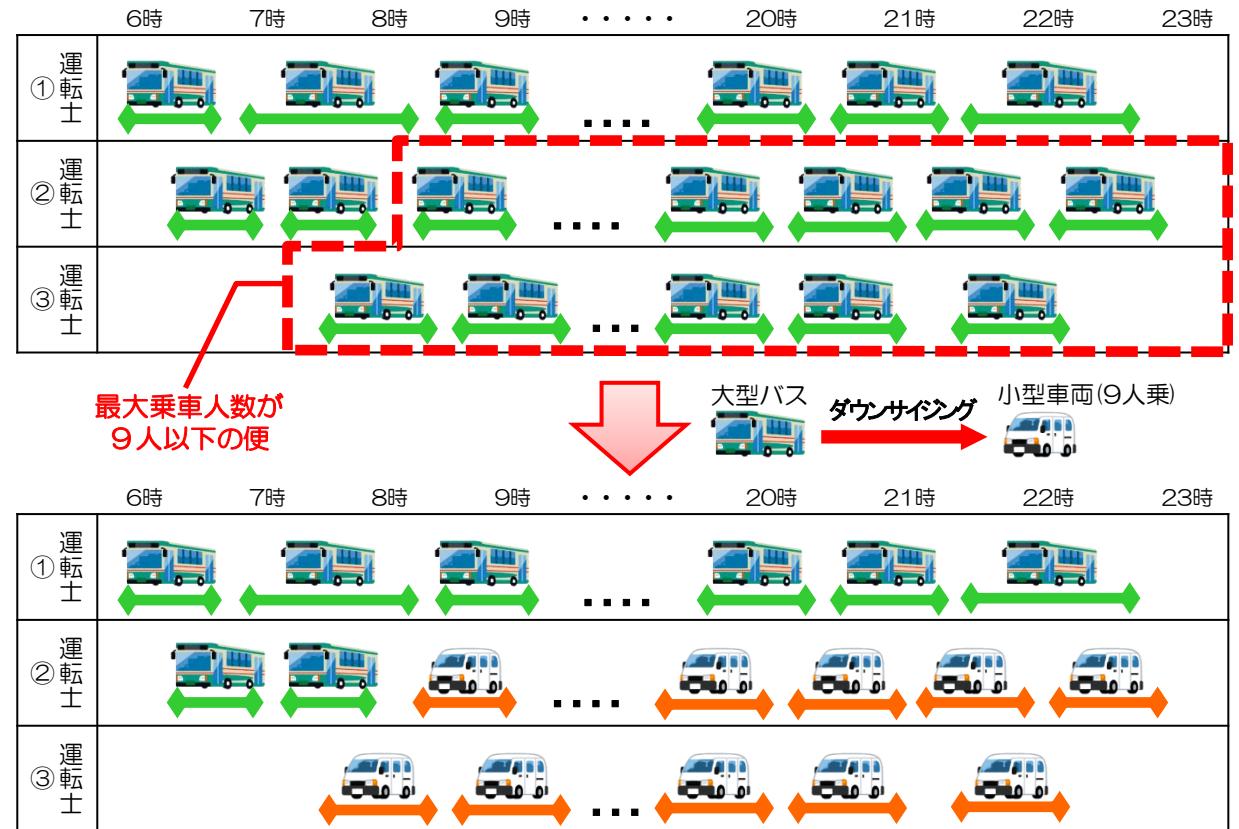
■ 小型車両においても、行き先表示(方向幕)やICカード利用のための車載器設置など、基本的に現行の大型バス車両と同様の設備を装備する。



(参考) 小型車両イメージ

### (4) 運行効率化のイメージ

運転士ごとの1日の運行スケジュール(交番表)



### (5) 運行効率化による効果のイメージ

「大型バス」から普通2種免許で運転可能な「小型車両」へダウンサイジングすることにより、バス路線維持のために必要となる大型バス運転士不足の解消 及び 運行経費削減の効果が期待できる。

