

第 2 回北区まちづくり懇話会の補足説明について

1 ゆうゆうバスの導入について

(1) ゆうゆうバス(区バス)導入の経緯

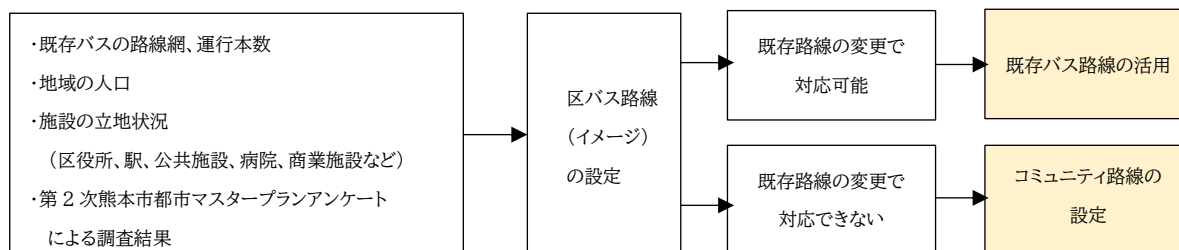
平成 22 年 5 月 31 日の熊本市政令指定都市推進本部において、政令指定都市移行後は市域を 5 つの行政区に区画することとし、その際「行政区設置に当たって実現すべき事項」として、平成 24 年 4 月から行政が主体となって「区バス」の運営が出来るよう取組を進めるとされた。

(2) ゆうゆうバス(区バス)導入の目的

- 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

(3) ゆうゆうバス(区バス)路線の設定の考え方等

【考え方】



【考え方に基づく検討内容】

考え方にに基づくルート	検討手法	現状
①交通センター～立石路線の延伸検討	既存バス路線の活用	民間事業者により運行中
②植木駅周辺～区役所方面の路線検討	既存バス路線の活用及び コミュニティ路線の検討	ゆうゆうバス(植木循環ルート)運行中
③西里駅～北部総合支所～北部東地区 の路線検討	コミュニティ路線の検討	ゆうゆうバス(北部循環ルート)は H27.3 運行中止
④区役所周辺～北部総合支所～北部東地区 の路線検討	既存バス路線の活用及び コミュニティ路線の検討	ゆうゆうバス(麻生田・弓削循環ルート)は H27.3 運行中止
⑤南原バス停での乗換検討	既存バス路線の活用	民間事業者により運行中

(4) 運行ルート設定の考え方(一部抜粋)

- ・区役所等だけでなく、地域の公共施設や商業施設、病院を経由する。
- ・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、ルートの検討を行う。

(5) ゆうゆうバス(区バス)導入の際の周知

※現時点で確認できるもののみ記載。

内 容	時 期	場所・手段等	備 考
政令指定都市市民説明会 (区役所・出張所体制及び区バスについて)	H23.7.16～H23.8.4	・公設公民館 ・市役所 14 階	市全体で 793 人参加
区バスの愛称の市民募集	H23.11.21～H23.12.14	公 募	応募総数 650 件
区役所アクセスマップの配布	H24.4 月号	市政だより	全戸配布
ゆうゆうバス無料乗車	①H24.4.2～H24.4.6 ②H24.4.9～H24.4.13	全ルート	北区で 2,363 人乗車

(6) 運行継続基準の設定

ゆうゆうバスの運行継続基準を収支率 30%と設定。ただし、定着に期間が必要と考え、運行開始後 1 年で 10%、2 年で 20%、3 年で 30%と段階的な収支率と設定。

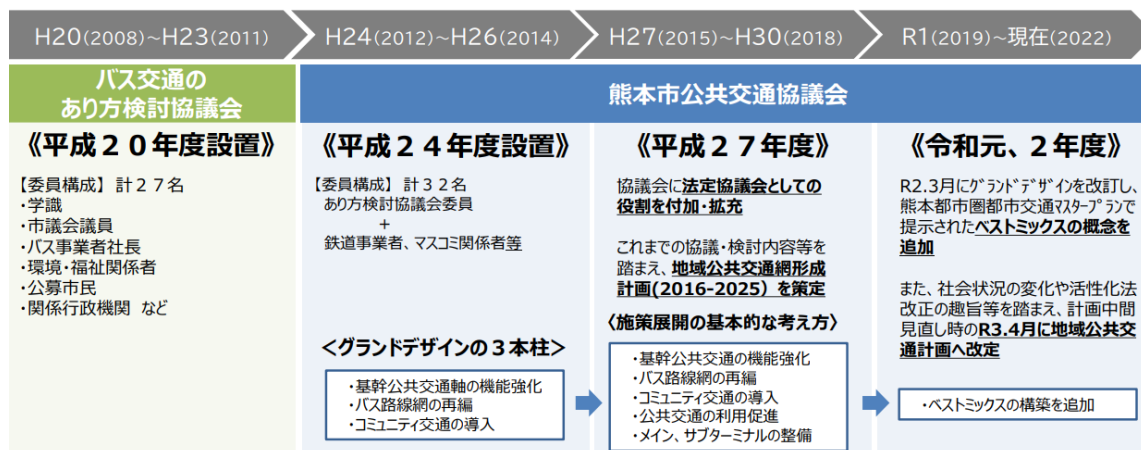
(7) 平成 24 年度～平成 26 年度までの運行実績

収 支 率							
	平成 24 年度		平成 25 年度		平成 26 年度		平成 27 年度～
	ルート	年間	ルート	年間	ルート	年間	運行状況
①	植木循環	22.9%	植木循環	28.1%	植木循環	24.3%	運行継続
②	北部	6.7%	北部	7.6%	北部循環※1	5.9%	廃 止
③	楠・武蔵循環	5.7%	楠・武蔵循環	8.2%	麻生田・弓削循環※2	7.7%	廃 止

※1 ルート見直しにより循環ルートとなった。

※2 ルート見直しの際、右倉台ルートの一部変更及び光の森を経由して弓削地域を通るルートに設定。

(8) 公共交通に関する協議会等について(R4. 7. 22開催 熊本市公共交通協議会全体会の資料から抜粋)



2 コミュニティ交通について

(1) コミュニティ交通とは

熊本市公共交通基本条例に基づき、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・準不便地域に対して導入を行う、新たな公共交通の形態。

(2) コミュニティ交通の対象地域

熊本市公共交通基本条例 第 2 条(公共交通空白・不便地域等の定義)

公共交通空白地域	最寄のバス停や鉄道駅から直線 1,000m以上離れた地域。
公共交通不便地域	空白地域以外の地域で、最寄のバス停や鉄道駅から直線で 500m以上離れた地域。
公共交通準不便地域	空白・不便地域以外の地域で、地形その他特段の理由により不便地域に準ずると市長が認めた地域。

(3) コミュニティ交通導入の目的と協働体制

公共交通空白地域	公共交通不便地域等
通院や買物など、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。	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。
この図は、公共交通空白地域における協働体制を示しています。行政(主体)は、運行計画策定、関係機関協議、補助金交付を行います。地域は、運行計画策定協力、積極的な利用を行います。運行事業者は、運行の法的・手続的・効率的な運行を行います。三者は「協働」の枠組みで連携します。	この図は、公共交通不便地域等における協働体制を示しています。地域(主体)は、運行協議会設立、運行計画策定、運行費用支払いを行います。行政は、運行計画策定支援、補助金交付を行います。運行事業者は、運行の法的・手続的・効率的な運行を行います。三者は「協働」の枠組みで連携します。