

公共交通再生に向けた熊本市の取り組み

～交通政策審議会地域公共交通部会資料～



2013年10月10日 熊本市

熊本市における公共交通の現状



JR九州(市内駅)
1日 27,300人

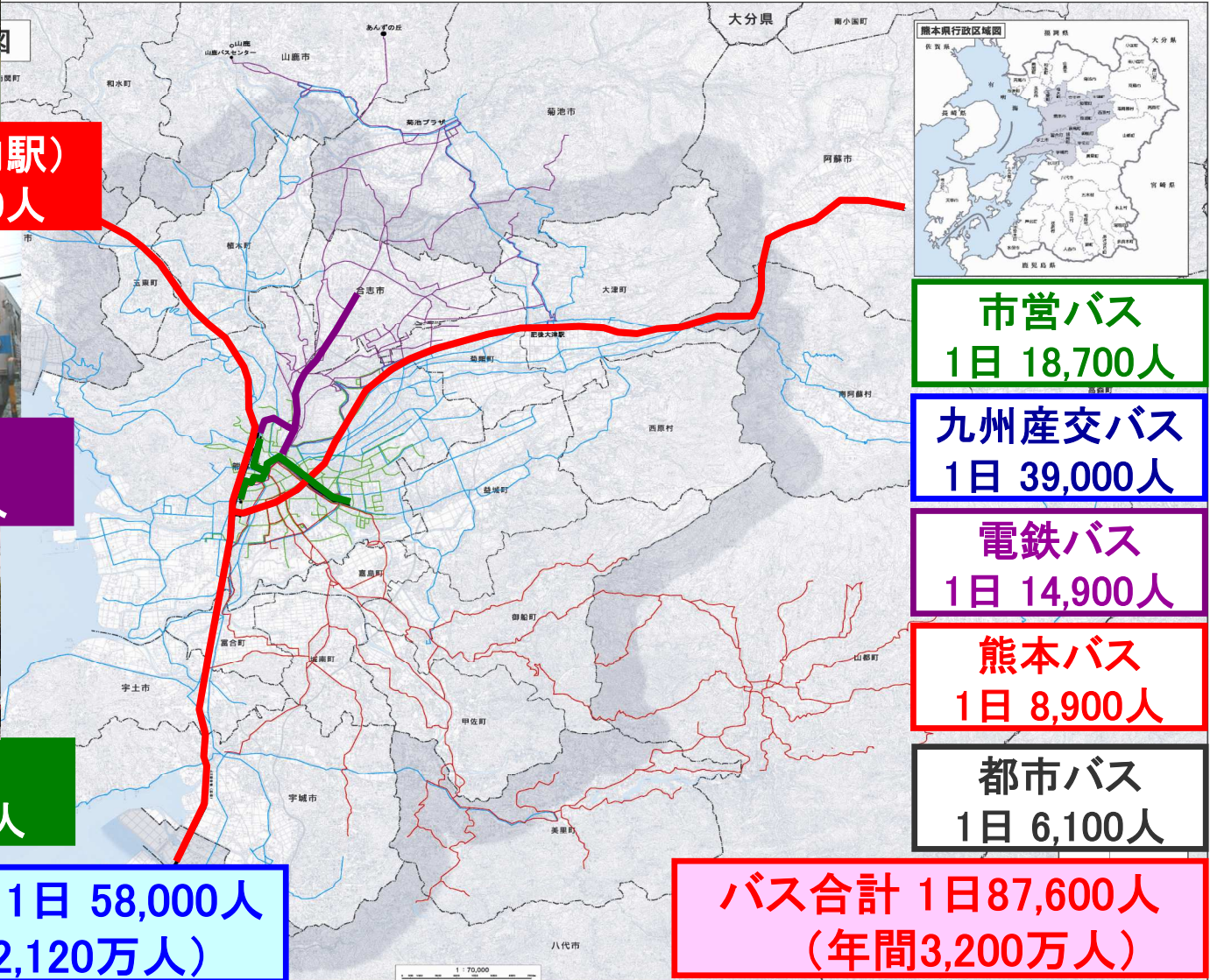


熊本電鉄
1日 4,600人



熊本市電
1日 26,100人

鉄軌道合計 1日 58,000人
(年間2,120万人)



市営バス
1日 18,700人

九州産交バス
1日 39,000人

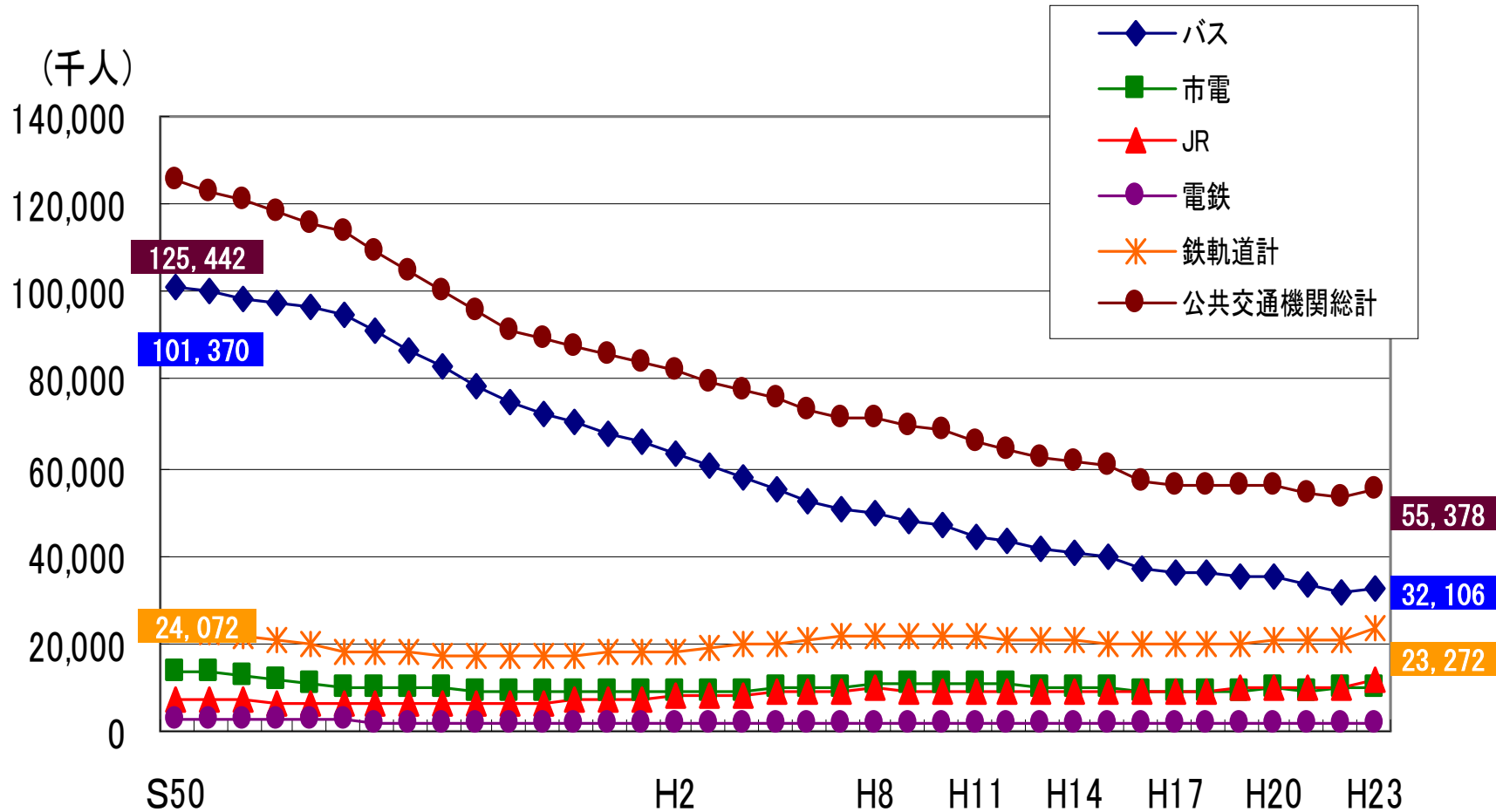
電鉄バス
1日 14,900人

熊本バス
1日 8,900人

都市バス
1日 6,100人

バス合計 1日87,600人
(年間3,200万人)

公共交通利用者数の推移



- バス利用者はピーク時(昭和50年代)の約3割
(直近の10年間でも30%減少)
- 鉄軌道系は、概ね横ばい
(ここ2、3年は増加傾向)

⇒ バス利用者の大幅な減少
わかりにくさ・定時性の低さ

熊本市公共交通グランドデザイン

基幹公共交通(鉄道、市電、幹線バス)の強化

中心市街地と15の地域拠点をつなぐ8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性の強化を図る。



▲超低床電車 熊本市交通局



▲連節バス(岐阜バス)



公共交通空白・不便地域への対応

地域と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指す。



▲乗合タクシー

日常生活を支えるバス路線網の再編

基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立する。

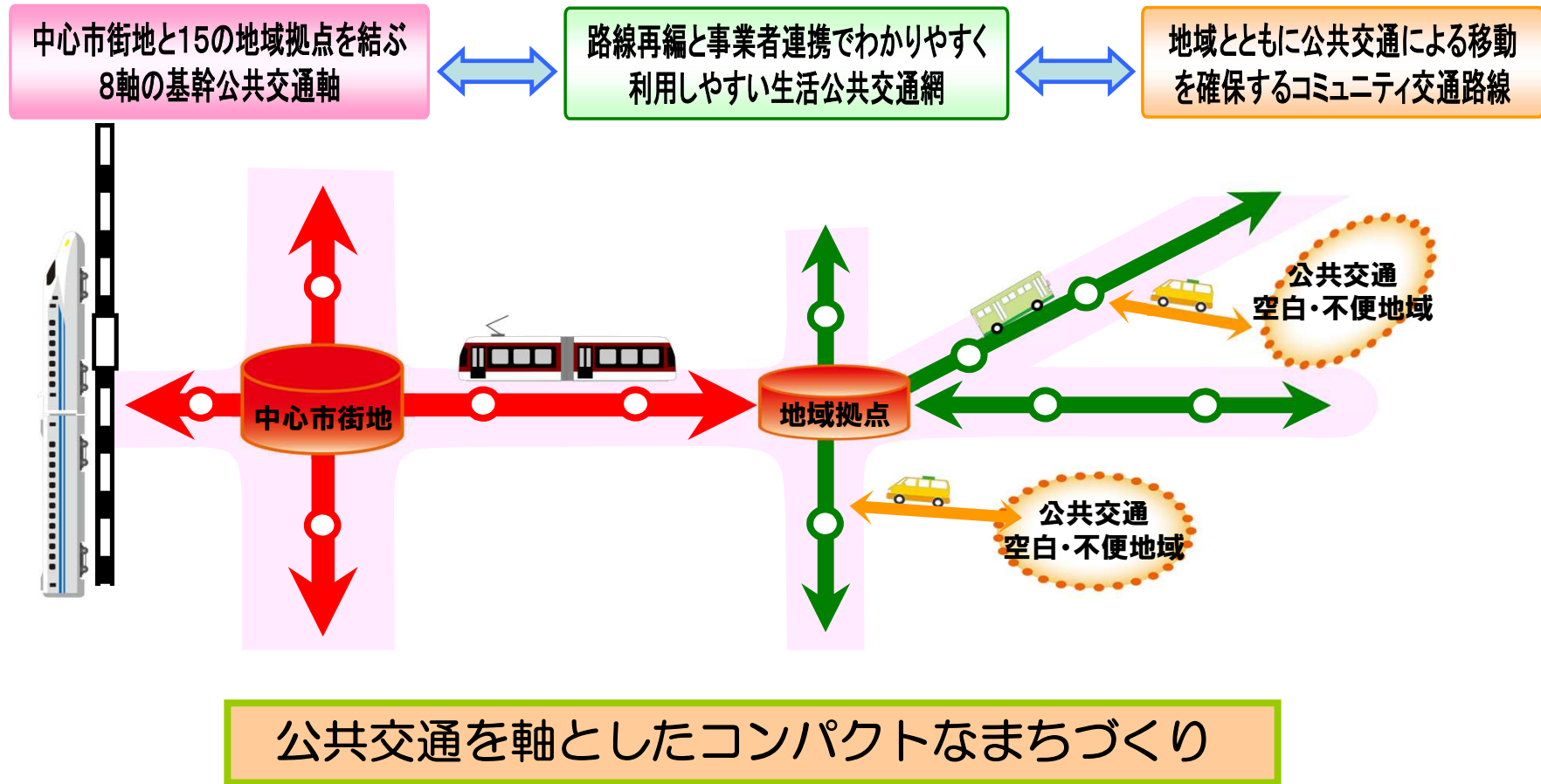


▲バス専用レーン(国道3号)

凡例	
	中心市街地
	地域拠点
	基幹公共交通軸
	幹線バス
	環状線バス
	その他の路線バス等
	支線バス
	コミュニティバス
	メインターミナル 交通センター
	サブターミナル 熊本駅
	乗継ポイント
	公共交通空白・不便地域
	新幹線
	J R
	熊本電鉄
	市電

- 【地域拠点15箇所】
- ・北区役所周辺地区
 - ・北部総合出張所周辺地区
 - ・楠・武蔵ヶ丘地区
 - ・堀川・亀井駅周辺地区
 - ・子飼地区
 - ・長嶺地区
 - ・水前寺・九品寺地区
 - ・健軍地区
 - ・上熊本地区
 - ・平成・南熊本駅周辺地区
 - ・島町・上ノ郷地区
 - ・城山地区
 - ・川尻地区
 - ・南区役所周辺地区
 - ・城南総合出張所周辺地区

公共交通ネットワークイメージ



2012年度を公共交通再生元年と位置づけ、グランドデザイン具体化に向けた各種施策を展開

前 文

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。

責 務（第3条～第6条）：市・公共交通事業者・事業者・市民の責務

【市の責務】

- ・ 市民及び事業者の参画と協働のもと総合的な施策を立案し実施
- ・ 施策を実施する際、当該施策に関する市民・事業者・公共交通事業者等の理解と協力を得る
- ・ 公共交通に関する市民意識の啓発

【公共交通事業者の責務】

- ・ 社会的な役割を自覚し、公共交通の利便性向上に努める
- ・ 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

【事業者の責務】

- ・ 公共交通に対する理解と関心を深め、本市が実施する施策に協力
- ・ 事業活動を行うにあたり、できる限り公共交通を利用

【市民の責務】

- ・ 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、本市が実施する施策に協力
- ・ 日常生活において、過度に自家用車に依存せず、公共交通を積極的に利用

バス路線網再編イメージ

目的

わかりやすく、実現可能で持続性の高いバス路線網の形成

期待される効果

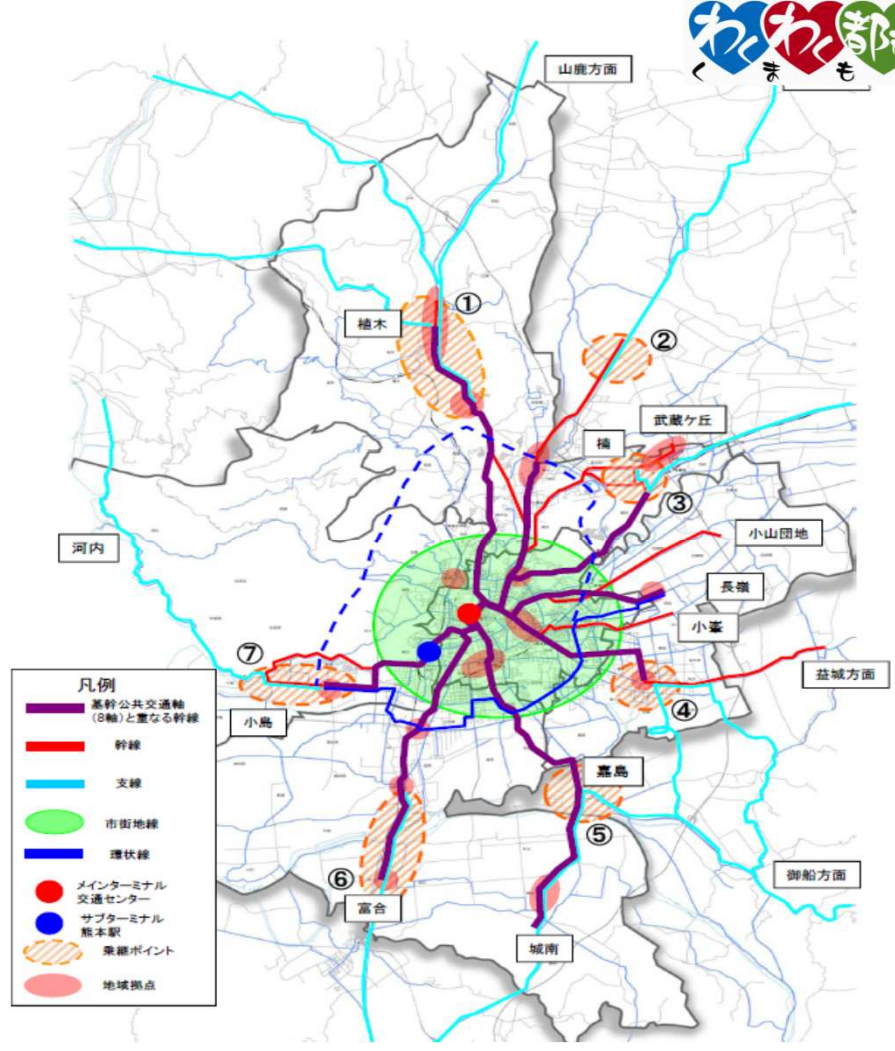
- 【市民】市内全域への移動利便性確保
- 【事業者】運行効率化による経費削減、路線の維持
- 【行政】市民の移動手段確保、運行効率化による歳出削減

再編内容

- ・事業者の枠を超えた取り組み
⇒競合路線の効率化(ラウンドダイヤ化)、営業所、回転場の相互利用、時刻表・路線図の統一等
- ・乗継ポイントの設定による路線の階層化、各系統の役割を明確化
⇒軸となる幹線系路線、支線へのフィーダー、コミュニティ路線等、また鉄軌道等との連携強化
⇒メインターミナル、サブターミナル、乗継拠点や乗継エリア等

乗継ポイント設定の考え方

・既存施設の活用以外に郊外に乗継拠点となるターミナルを整備することは、用地の確保や費用の面などから実質的に困難であるため、既存のバス停や鉄道駅(電停)間を乗継エリアに設定する。



メインターミナル	交通センター
サブターミナル	JR熊本駅
乗継ポイント (バス⇄バス)	①北部総合支所～北区役所 ②御代志～黒石 ③楠～武蔵ヶ丘、④健軍電停周辺 ⑤熊本クレア ⑥川尻町～富合駅、⑦西部車庫～小島産交
その他の乗継ポイント (鉄軌道⇄バス)	J R : 上熊本駅、南熊本駅、水前寺駅、竜田口駅、富合駅 武蔵塚駅、(近見新駅) 熊本電鉄: 藤崎宮前駅、北熊本駅、堀川駅、御代志駅 市電 : 健軍町

バス路線網再編実施プログラム策定にあたっての関係者合意事項

【背景及び目的】

熊本市のバス利用者数は20年間で半減、ここ10年間でも約3割減少するなど、市民のバス離れは加速的に進行している。今後、超高齢社会の到来を見据え、来熊者や高齢者をはじめとする全ての市民の気軽な移動手段として、バスサービスの将来的な維持・充実を図っていかなければならない。

このような中、熊本市においては、「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」を設置し、バス利用者を増加に転じさせることを目標に、平成21年3月、バス路線網再編案を含む「熊本市地域公共交通総合連携計画」を策定したものの、熊本市交通局から熊本都市バス(株)への路線移譲等を除き、抜本的なバス路線網再編に向けた具体的な取組みが進んでいない状況であった。

そこで、熊本市と民間バス事業者4社によるプロジェクトチームを設け、総合連携計画に基づき、あらためてバス路線網再編イメージを取りまとめ、平成24年3月策定した「熊本市公共交通ランドデザイン」へ反映させた。

このバス路線網再編実施プログラムは、公共交通ランドデザインで描いた公共交通ネットワークの1つの柱である「日常生活を支えるバス路線網の再編」を具体化するため、共通時刻表の導入や競合路線のダイヤ改善はもとより、効率的なバス路線網・運行体制の構築などに必要な項目を掲げたもので、今後行政及びバス事業者が協働で取り組んでいくものである。

【実施プログラムの基本方針】

- ① バス利用者の利便性向上を図るとともに、効率的なバス路線網・運行体制の構築を目指す。
- ② 目標年次はメインターミナル(交通センター)及びサブターミナル(熊本駅)の整備完了予定の平成30～32年度
- ③ プログラムの進捗状況やパーソントリップ調査の解析結果等を踏まえ、適宜必要な見直しを行う。

【実施プログラムの進め方】

- ① 課題を整理し協議が整った項目から順次実施していく。
- ② プログラムについては、バス路線網再編連絡調整会議(バス事業者と行政で組織)において詳細な協議を行い取り組んでいくとともに、進捗状況について、熊本市公共交通協議会(バス路線網再編部会)に報告する。
- ③ 熊本都市圏など広域的に取り組む項目については、周辺市町村や関係機関との調整を図る。

バス路線網再編プログラム

2013. 3策定

大項目	小項目	概要
競合路線の調整	競合路線の統一時刻表・路線図の導入	現在各社ごとに作成している時刻表や路線図を統一する。
	競合路線のダイヤ改善	競合各社でサービス水準に合わせたラウンドダイヤ化を行い、サービス向上と運行効率化を図る。
相互利用	各社の営業所・回転所等の相互利用	効率的運行のため、必要に応じて各社営業所、回転地等の相互利用を行う。
運行体制の検討	運行にかかるトータルシステムの導入	ＩＣカード・バスロケ・ダイヤ編成の各システムを一体的に導入し、各社が共有・活用することで、データに基づく効率的な運行体制を確立する。
	都市バスを中心とした運行管理体制の確立	都市バスを中心に、効率的なダイヤ編成から利用者広報等に至るサービスを協力して実施
市街地線の整理	都市バス路線の整理	交通局からの移譲路線をサービス向上と効率性の観点から見直しする。
	市街地競合路線の整理統合	民間事業者と競合する都市バス路線について整理統合を行う。
路線再編と機能強化	ゾーンバスシステムの導入	幹線、支線、コミュニティ等、路線ごとに階層化を行い、再編する。
	幹線バス機能の強化	基幹軸を担うバスの機能向上のため、急行・連結バスの導入、優先レーン等の設置等に取り組む。
利用促進	路線バスの利用促進に向けた取り組み	キャンペーンの実施、ホームページの充実等、公共交通の利用促進を図る。
補助制度の見直し	現行補助制度の見直し	事前算定によるインセンティブ付与、利便性向上に向けた機器等を対象にした補助制度の創設等を検討

競合路線のダイヤ改善 (旧57号線: 楠・武蔵ヶ丘方面)



【概要】

旧57号線(楠・武蔵ヶ丘方面)における九州産交バス及び熊本電鉄バスの競合路線について、利便性の向上及び運行の効率化に向け、4月の運行ダイヤ改正時に、各社のダイヤ改善を行い、運行ダイヤの平準化を図るもの。

2012年 10月改正時刻

BUS SCHEDULE		共通 バス時刻表												
行き先 (子飼経由)		熊本交通センター (熊本駅・田崎橋・西部車庫)												
産交バス (時刻を黒色で表示)						電鉄バス (時刻を赤色で表示)								
平日 ダイヤ	6時	18	33	38	40	43	46	49	51	56				
	7時	07	10	15	17	22	27	31	34	37	47	52	55	59
	8時	08	10	22	27	35	39	53	58					
	9時	03	04	09	17	25	28	29	37	39	47	57		
	10時	02	07	22	27	33	39	45	51	58				
	11時	04	10	14	25	33	40	49	58					
	12時	07	13	21	30	42	46	52						
	13時	02	08	16	26	33	42	48	57					
	14時	04	08	14	21	30	40	42	54					
	15時	02	06	09	12	17	27	29	40	45	57			
	16時	03	10	12	13	30	38	42	46	55	57			
	17時	02	08	11	18	30	34	41	46	50				
	18時	00	07	16	28	33	41	53	58					
	19時	04	08	14	22	27	39	48	56					
20時	08	21	41	51										
21時	00	08	31	38	51	57								
22時	22	31												

【今回のダイヤ改善のポイント】

- ◎ 運行ダイヤの平準化
 - ・だんご状態になりやすい、近時分間隔(1~3分)の解消
 - ・夜間(20時以降)の待ち時間(12分以上の間隔)の解消
 - ・ダイヤ改善による運行の効率化

ピーク時における12分以上の待ち時間
近時分間隔後、17分の待ち時間

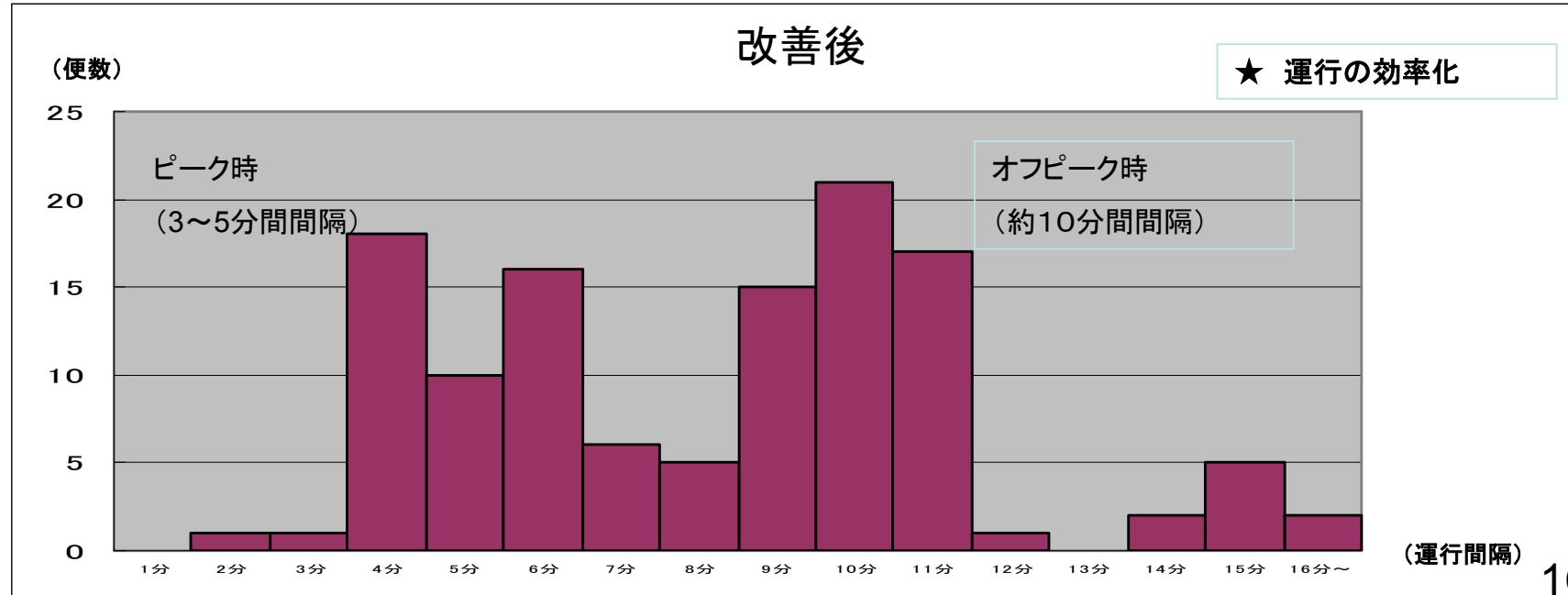
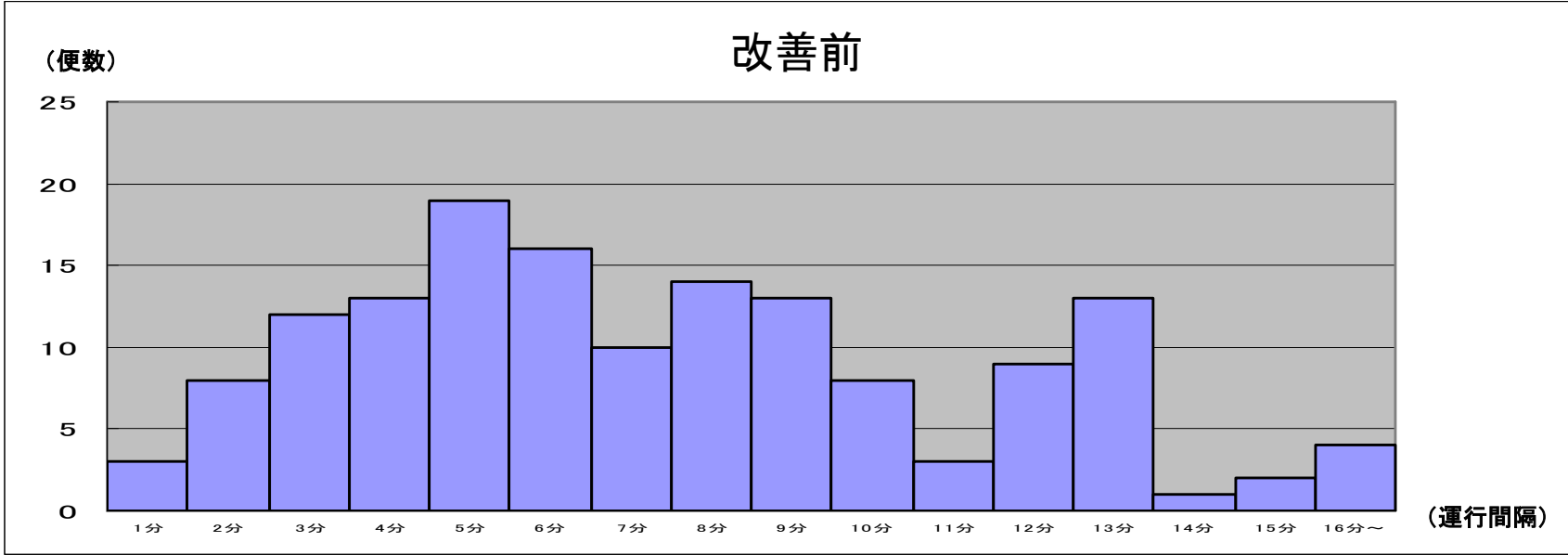
【ダイヤ改善による効果】

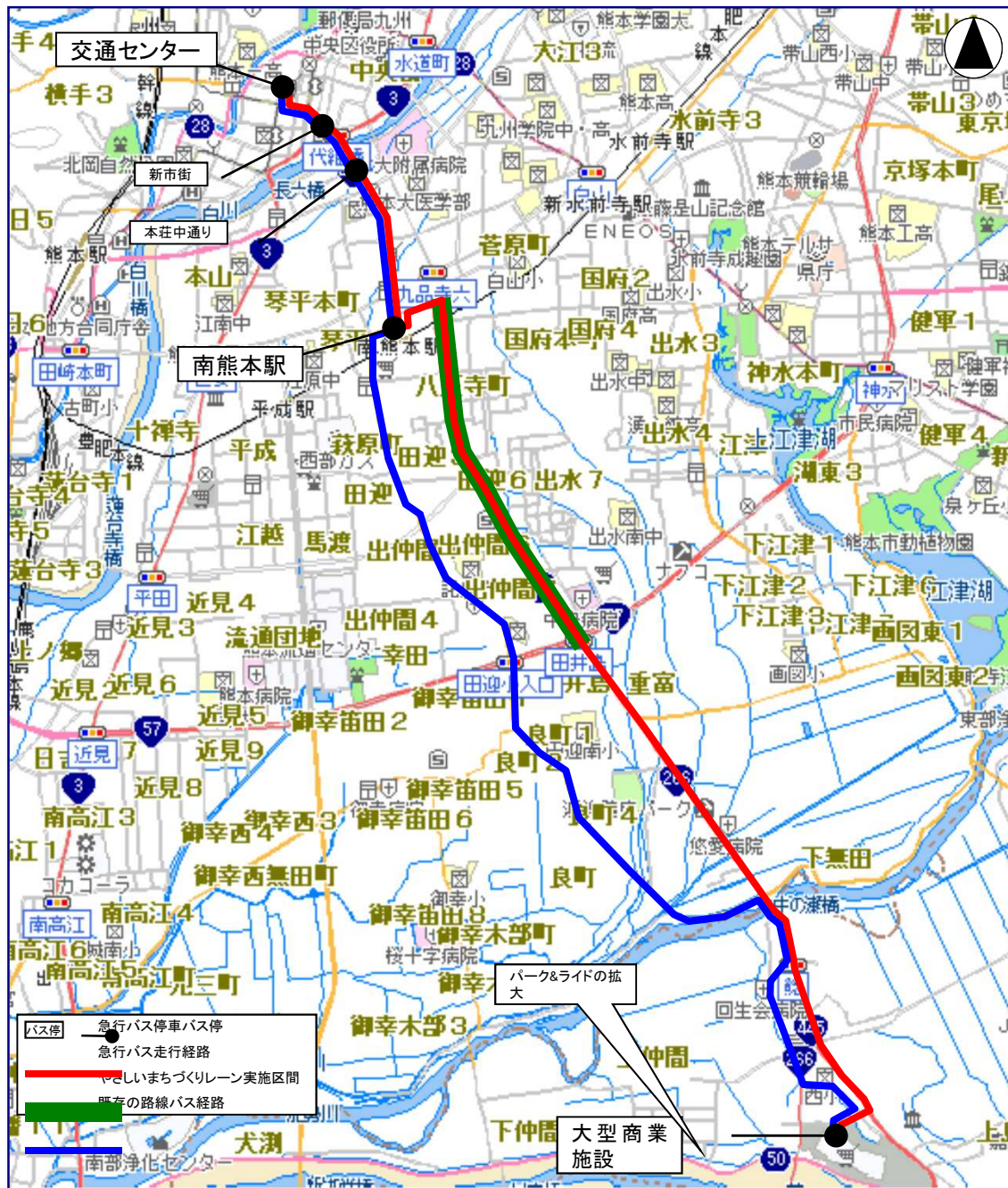
- ◎ 近時分間隔(1~3分)の解消
改善前 23件 ⇒ 改善後 2件
- ◎ 夜間(20時以降)の待ち時間(12分以上の間隔)の解消
改善前 13件 ⇒ 改善後 2件
- ◎ ダイヤ改善による運行の効率化

2013年 4月改正時刻

BUS SCHEDULE		共通 バス時刻表												
行き先 (子飼経由)		熊本交通センター (熊本駅・田崎橋・西部車庫)												
産交バス (時刻を黒色で表示)						電鉄バス (時刻を赤色で表示)								
平日 ダイヤ	5時	59												
	6時	09	19	24	32	38	42	46	48	51				
	7時	01	07	14	25	29	34	39	49	59				
	8時	07	03	17	27	35	40	49	55					
	9時	06	12	16	25	32	36	47	56					
	10時	04	12	16	26	32	36	47	56					
	11時	02	07	11	16	27	36	46	57					
	12時	06	12	16	27	36	43	52	56					
	13時	07	16	27	36	47	56							
	14時	01	11	17	21	26	37	43	54					
	15時	02	06	12	22	31	37	41	52	58				
	16時	07	11	21	26	32	39	46	57					
	17時	03	17	23	32	37	48	57						
	18時	03	07	18	22	33	40	54						
19時	04	14	24	34	44	54								
20時	04	19	34	49										
21時	09	19	29	44										
22時	04	19	31											

ダイヤ改善効果 (平準化によるサービスと効率性の向上)





＜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する。

＜実施時期＞

- ・平成26年1～2月頃
- ・平日1ヶ月間の朝ピーク時(7～9時)

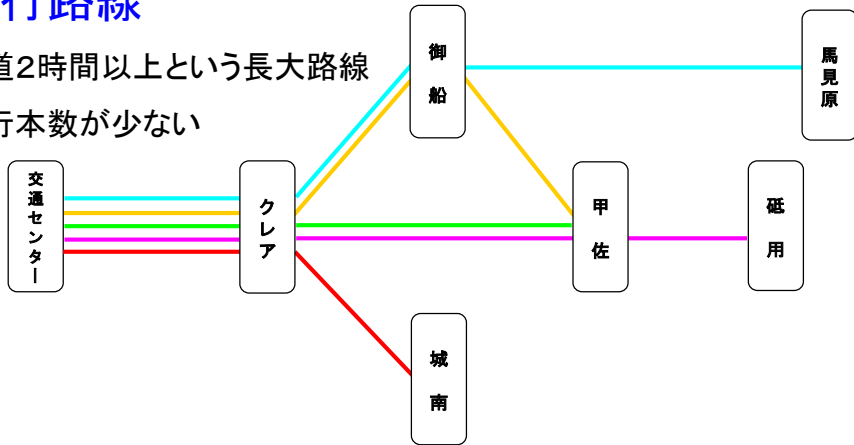
＜実施内容＞

- ・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、既存路線バスからの乗換えを促進)
- ・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
(大型商業施設の協力によるパークアンドライド拡大)

ゾーンバスシステム導入と国庫補助(地域間幹線系統確保維持費補助)への影響

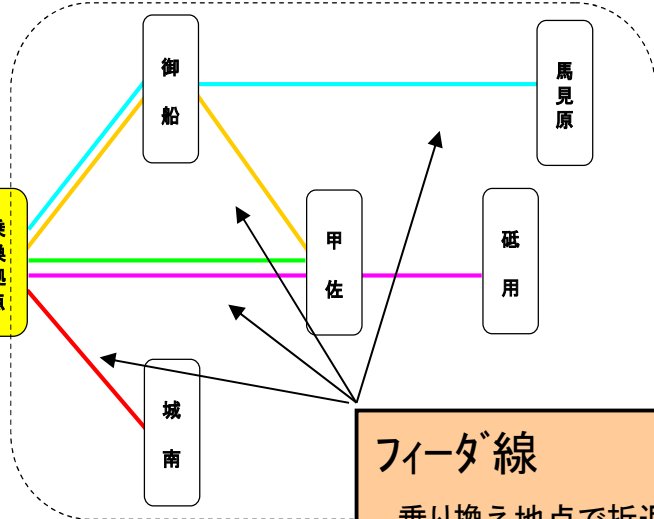
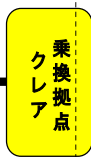
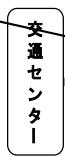
現行路線

片道2時間以上という長大路線
運行本数が少ない



ゾーンバスシステム導入

幹線→急行バス
市域内バスを集約し渋滞緩和と、急行による速達性向上を図る



※重複している交通センター
⇒クリア間で路線を区切った場合、クリアから郊外への路線について、基準を満たした
場合、引き続き「地域間幹線系統補助」の対象となるか？

フィーダ線
乗り換え地点で折返し、定時性の向上、増便によるサービス向上を目指す

しかしながら現行制度上では、



○交通センター → クリア間で路線を区切った場合、交通センター → クリア間以外の路線は、ほとんどが補助基準の1日当たりの輸送量15人（平均乗車密度×運行回数）を下回り、国庫補助要件に該当しない。
⇒特例的な「1日当たりの輸送量15人」の補助要件緩和が必要