

熊本県熊本市の取組み －ヒアリング調査結果の概要－

都市自治体における地域公共交通のあり方に関する研究会
日本都市センター 石田雄人



公益財団法人

日本都市センター

ヒアリング調査について

○実施日

平成26年11月17日(月)

○調査先

熊本市都市建設局及び都市建設局交通政策総室

○調査者

森本座長(早稲田大学理工学術院教授)

南木委員(宇都宮市総合政策部交通政策課長)

事務局(日本都市センター)



<交通センターバスターミナルの様子>



<熊本市電の様子>



<熊本市役所の外観>



公益財団法人

日本都市センター

熊本県熊本市の概要①

○人口(世帯数)¹

734,711人(328,235世帯)

○面積²

389.54平方キロメートル

○一般会計³

歳入2,945億35百万円

歳出2,897億27百万円

○都市制度

政令指定都市(平成24年4月1日指定)

○合併の経緯(平成以降)

- ・平成20年10月6日

下益城郡富合町を編入

- ・平成22年3月23日

下益城郡城南町、鹿本郡植木町を編入



＜九州・熊本県における熊本市の位置＞
出典: 熊本市提供資料

1 熊本市「熊本市住民基本台帳人口(男女別)及び世帯数」(平成26年10月1日)
 2 国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」(平成25年10月1日)
 3 熊本市「各会計決算収支の状況(平成25年度)」

熊本県熊本市の概要②

○都市の特徴

- ・交通局(市営バス・路面電車)を有する
- ・昭和44年に開業した、日本最大級のバスターミナルを有する熊本交通センターがある
⇒1日あたり6,000便の発着、利用者40,000人
- ・平成30年開業を目指し、交通センターを含む桜町地区の再開発を計画
- ・バス路線網は交通センターバスターミナルを中心に放射状に形成
- ・JR熊本駅と中心市街地や交通センター間の距離は約2km
- ・九州新幹線の開業を受け、平成31年度末を目標にJR熊本駅東口にバスターミナルを整備予定
- ・中心市街地では、バス専用レーンを採用



＜交通センターバスターミナルの様子＞



＜熊本交通センター内のバス停の配置図＞

出典：熊本市交通局HP



公益財団法人

日本都市センター

公共交通の現状①

○市内を運行する公共交通

[バス]

- ・市営バス
- ・九州産交バス
- ・熊本電鉄バス
- ・熊本バス
- ・熊本都市バス

[鉄軌道]

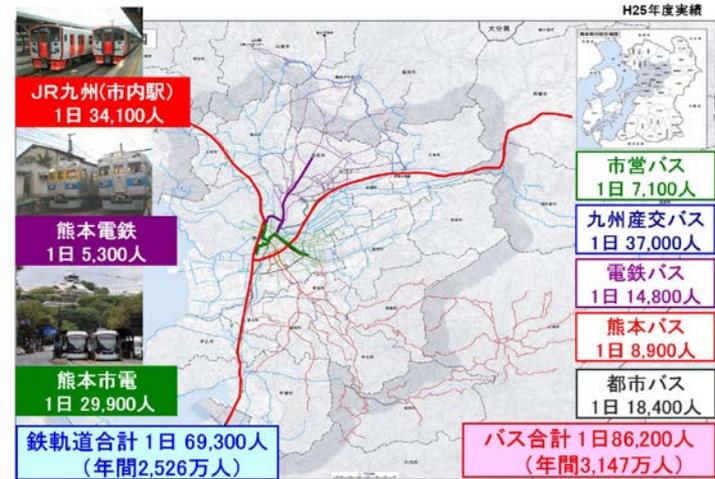
- ・JR九州
- ・熊本電鉄
- ・熊本市電

○交通ネットワーク

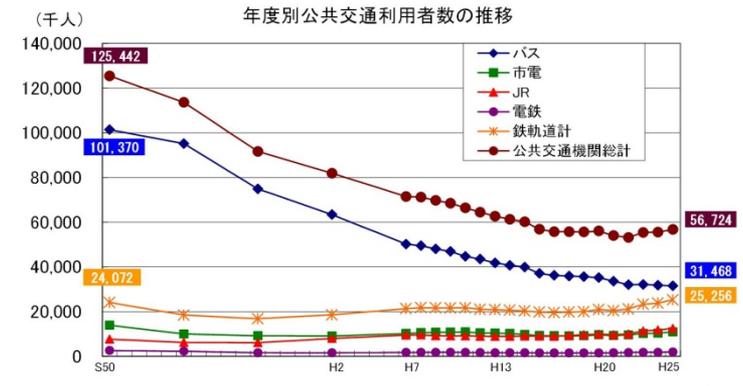
- ・バス路線は中心市街地や交通センターを中心に放射状に広がる

○公共交通の利用状況

- ・バスの利用者は、ピーク時の約3割
⇒直近10年間で30%減少
- ・鉄軌道の利用者は、概ね横ばい
⇒直近2～3年は増加傾向



＜熊本市内の公共交通路線網と1日の利用者の概要＞
出典：熊本市提供資料



＜熊本市の公共交通利用者数の推移＞
出典：熊本市提供資料

公共交通の現状②

○公共交通の抱える課題

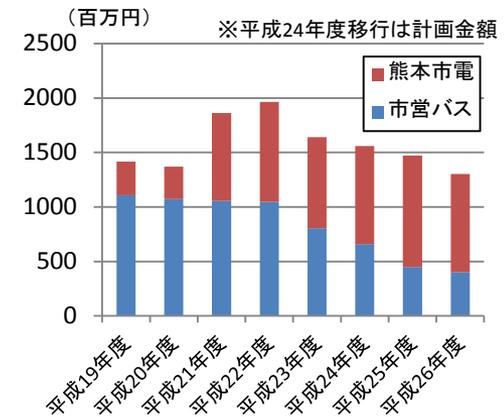
- ・熊本都市圏の自動車の分担率は約6割
⇒市電がある九州の他都市圏に比べ高い
- ・利用者減少により、熊本都市圏を運行する乗合バス事業は赤字経営
- ・経営悪化により、バス路線の廃止・減便が進み、公共交通の利便性が悪化
⇒公共交通空白地域は7地域（約6千人）

○交通局の経営状況

- ・交通局（市営バス、熊本市電を運行）は厳しい経営状況にある
- ・平成21年度に「熊本市交通事業経営健全化計画」を定め、経営の健全化に取り組む
- ・熊本市の一般会計からの繰入金は約14億円
⇒平成25年度決算⁴・・・市営バス：4億48百万円
熊本市電：9億35百万円
- ・市営バスの一部路線の移譲を行う前は、バス・市電合わせて20億程度繰り入れていた



<熊本都市圏とその他都市圏の交通分担率>
出典：熊本市提供資料



<熊本市の交通局への繰出金>
出典：熊本市「熊本市交通事業経営健全化計画」を基に作成

4 熊本市交通局「交通事業経営健全化計画の平成25年度実施状況」

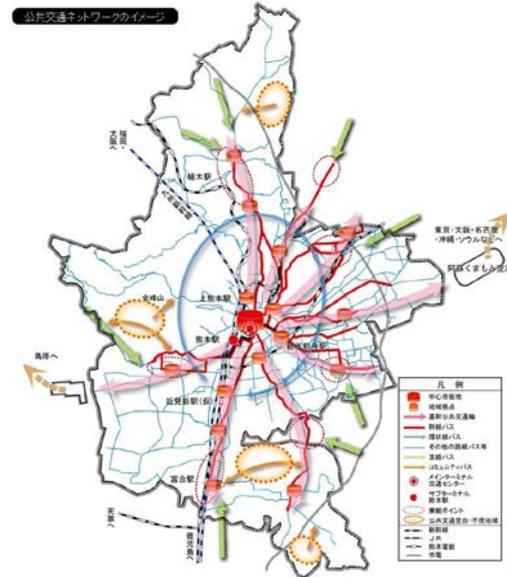
取組みの概要① —計画・構想(1)—

○熊本市公共交通グランドデザイン (平成24年3月策定)

- ・おおむね10年後の公共交通ネットワークの将来像
⇒基幹となる公共交通を中心とした公共交通機関相互の有機かつ効率的な連携
- ・公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり

○公共交通ネットワーク

- ・8軸の基幹公共交通軸
⇒中心市街地と15の地域拠点をつなぐ8軸の輸送力、定時性の強化を図る
- ・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
- ・コミュニティ交通への対応
⇒地域と協働で「コミュニティ交通」の導入
⇒公共交通空白地域や不便地域の解消を目指す



<熊本市の公共交通ネットワークの全体像>
出典: 熊本市提供資料



<公共交通ネットワークのイメージ>
出典: 熊本市提供資料

取組みの概要①－計画・構想(2)－

○都市マスタープラン

- ・平成21年3月、都市マスタープランの全体構想を策定
- ・平成26年3月に、公共交通グランドデザイン等を踏まえ、地域別構想を策定した
- ・多核連携都市を将来像とする
⇒中心市街地⁵を中心に、都市の骨格軸を成す交通網と15の地域拠点⁶が有機的に連携した都市の構成を目指す
- ・2つの具体化に向けた方針
⇒「公共交通の利便性が高い地域への居住機能誘導」と「中心市街地や地域拠点への都市機能集積」

○都市機能を集積するエリア

- ・中心市街地と15の地域拠点を設定
(区域は、市街化区域内を基本とし、地形・地物を考慮)
- ・各地域拠点の特性、個性を活かしながら、都市機能(公共・商業・金融・医療)の集積を図る
- ・各地域拠点の地域生活圏内のバス停・電停・駅の機能向上を図る



NO	地域拠点	NO	地域拠点
①	北区役所周辺地区 (熊本総合支所周辺地区)	⑨	平成・南熊本駅周辺地区
②	北部総合出張所周辺地区 (北部総合支所周辺地区)	⑩	鳥町・上ノ郷地区
③	楠・武蔵ヶ丘周辺地区	⑪	南区役所周辺地区 (南総合支所周辺地区)
④	堀川・亀井駅周辺地区	⑫	城南総合出張所周辺地区 (城南総合支所周辺地区)
⑤	子飼地区	⑬	川尻地区
⑥	長嶺地区	⑭	城山地区
⑦	水前寺・九品寺地区	⑮	上熊本地区
⑧	健軍地区		

＜都市マスタープランにおける都市の全体構想図＞

出典：熊本市「都市マスタープラン(地域別構想)」

5 中心市街地とは、2期熊本市中心市街地活性化基本計画(熊本地区)で示した位置及び区域

6 地域拠点とは、商業や行政サービスなどの生活の利便機能が集約した区域(概ね半径800m圏)



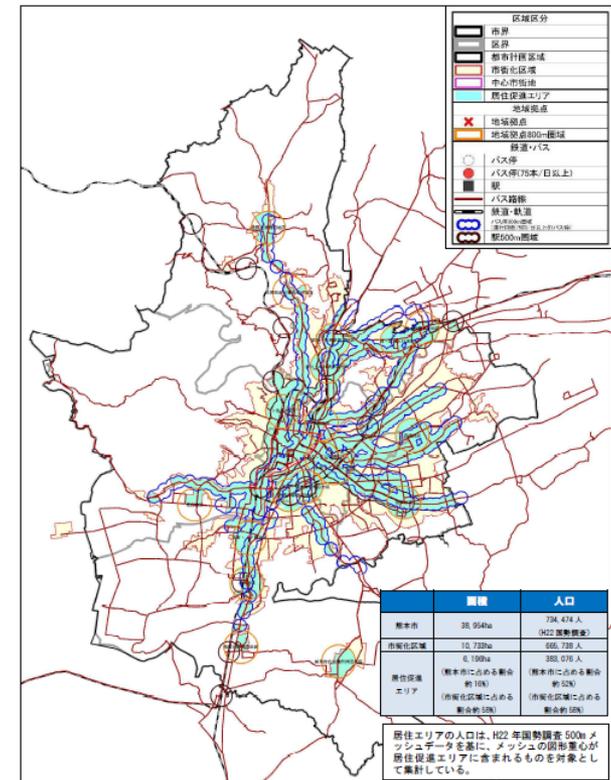
公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要① —計画・構想(3)—

○居住促進エリア

- ・公共交通の利便性が高い地域として、中心市街地及び地域拠点と公共交通軸沿線⁷を設定
(区域は、市街化区域内を基本とし、地形・地物を考慮)
- ・居住促進エリアは6,196haで、市内の市街化区域(10,733ha)の約6割を占める
⇒人口は熊本市の約半数(383,076人)が集積している(市街化区域居住人口の約6割)
- ・居住機能を誘導するため、エリア内居住の促進や良好な市街地の形成等に取り組む
- ・居住促進エリアにおける円滑な移動手段を維持
活性化するため、公共交通サービス水準の維持・向上に取り組む
- ・居住促進エリア内の人口密度を評価指標とし、人口密度を低下させないことを目標にする



<居住促進エリア>

出典：熊本市「都市マスタープラン(地域別構想)」

7 公共交通沿線とは、全ての鉄軌道の駅・電停から概ね半径500m圏、または運行本数75本/日以上(熊本市公共交通ランドデザインにおける幹線バス路線は含む)のバス路線のバス停から概ね300m圏の区域



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要② —公共交通基本条例(1)—

○熊本市公共交通基本条例(平成25年4月施行)

・市民・事業者・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むことを明記

【内容】

- ・市民、事業者、公共交通事業者、行政の役割や責務を規定(第3～6条)
- ・基幹公共交通の強化、バス路線網の再編、公共交通の相互連携を推進(第7条)
- ・市は、公共交通の利用促進のために、利用環境の改善や相互乗継ぎの利便性向上等への取組み、事業者や公共交通事業者の取組みへの協力を行う(第8条)
- ・市は、公共交通空白・不便地域に対して、地域住民団体や公共交通事業者との協働による取組みを行う(第9条)
- ・市長は、市民からの公共交通の維持・充実にに関する提案について検討等を行う(第10条)
- ・周辺自治体との連携等(第11条)
- ・公共交通事業者等への技術的・財政的支援(第12条) 等



取組みの概要② —公共交通基本条例(2)—

○制定の目的・意義

- ・公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティの実現(集約型都市への転換)
- ・市民の公共交通による移動環境の確保(移動権を有するという理念を尊重)

○市民への周知活動

- ・市政リレーシンポジウム
 - ⇒市政の重要な課題や現状について、市民と共に考える機会
 - ⇒平成25年度は「公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり」をテーマに6回実施(全5行政区で各1回と全体会)
- ・市のイベントへのオープンハウスの出展、小学校等への出前講座の実施などを行い、周知活動に取り組む



左<市政リレーシンポジウムの様子> 右<オープンハウスの様子>
出典:熊本市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

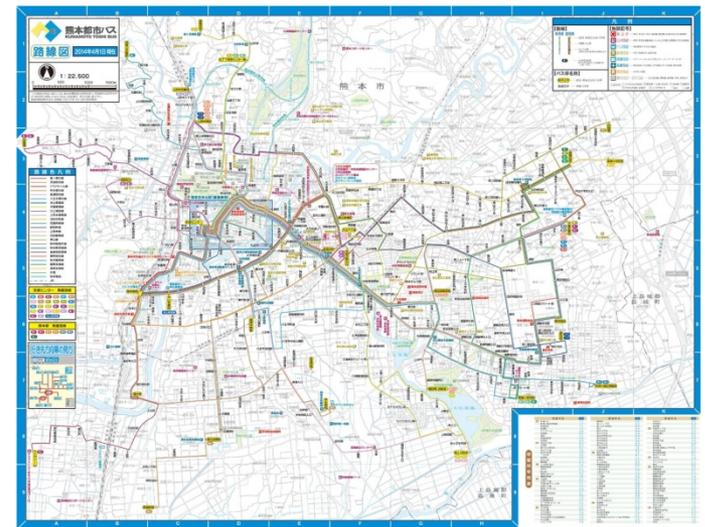
取組みの概要③ —バス路線網の再編(1)—

○熊本都市バス(株)

- ・平成19年度、九州産交バス、熊本電鉄バス、熊本バスの共同出資により設立
- ・平成21年度より市営バスの一部路線の路線移譲開始
- ・平成27年度中に全ての市営バスの路線を移譲する

○バス路線移譲の経緯

- ・平成16年度、これまでの九州産交バスの経営再建等の課題から、バス路線の補助対象の拡大(一般赤字路線系統)と競合路線の移譲を開始
- ・平成20年度までに九州産交バス、熊本電鉄バス、熊本バスの対し、8路線54系統を移譲(各事業者の運行エリアに応じた移譲)
- ・民間3社から、都市圏での共同運行や更なる路線移譲の要望が出たため、面的移譲の検討を開始
- ・熊本都市バスの設立に伴い、協議会で検討
⇒面的移譲を行うことにした



<熊本都市バスの路線図>

出典:熊本市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要③ ーバス路線網の再編(2)ー

○路線移譲のための支援策

・初期費用の負担

⇒運行に必要なバス車両や車載機等の購入費用や運行システム改修費用等の初期費用については、熊本市が支援した
(車両・車載機等は市交通局より購入)

・運行費の助成

⇒移譲路線は赤字が見込まれるため、運行欠損額を補填

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
初期費用	80,000	35,000	60,000	70,000	33,500
運行費補助	168,000	220,700	189,485	199,778	250,500
合計	248,000	255,700	249,485	269,778	284,000

<熊本市の初期費用負担・運行費補助の推移>

単位:千円

出典:熊本市提供資料を基に作成

○財政負担の考え方

・かつてはバス事業に10億円程度の一般会計からの繰出金があった

⇒現在3億円程度であり、市の財政面での負担は減ったと考えられる



公益財団法人

日本都市センター

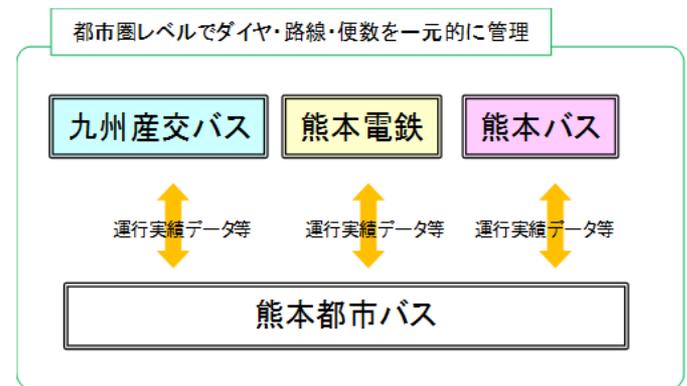
取組みの概要③ —バス路線網の再編(3)—

○路線の維持と今後の方向性

- ・原則、移譲後3年間は路線及び便数を維持する旨の基本協定を締結(熊本市・交通局・熊本都市バス間)
⇒利用者の利便性の向上に寄与する路線網の再編に関わる路線の変更等を行う
- ・運行体制を含めたバス路線の再編について、熊本都市バスが中心的な役割を担う
⇒行政が積極的にバス事業者と調整を図る

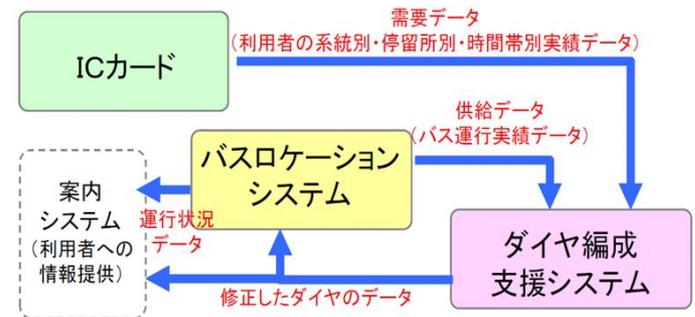
○運行管理体制の一元化を検討

- ・熊本都市交通と民間3社がそれぞれ 運行実績データ(ダイヤ・路線・便数)等を共有 (ICカード、バスロケーションシステム等の活用)
- ・都市圏全体の最適な運行計画を熊本都市バスが作成し、市が各事業者と個別に調整 (ダイヤ編成支援システムの活用)
- ・あたかも1社で運行しているような利便性の高いバスサービスの提供を目指す



<一元的な運行管理体制の概念図>

出典:熊本市提供資料



<トータルシステムの概念図>

出典:熊本市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要④－コミュニティ交通(1)－

○導入の目的

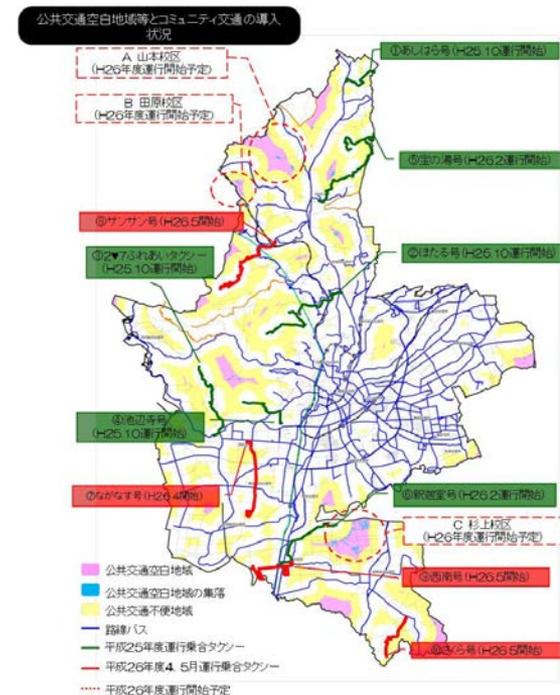
- ・公共交通空白地域や公共交通不便地域⁸における日常生活に必要な移動手段の確保

○公共交通空白地域等の状況

- ・公共交通空白地域は市内に7地域存在
⇒約44km²・約6,000人が対象
- ・公共交通不便地域は約87km²・約35,000人が対象

○デマンド型タクシーの導入

- ・1日4往復
(事前予約制、予約がない場合は運行しない)
- ・1乗車200円(小学生100円)
- ・あらかじめ定めたルート上の停留所から、最寄りのバス停まで移動できる
- ・各地域で運営協議会を立ち上げ、市と協議してルート等の決定等を行う



＜公共交通空白地域等とコミュニティ交通の導入状況＞

出典：熊本市提供資料

8 公共交通基本条例第2条において、停留所等からの距離が1,000メートル以上離れた地域を「公共交通空白地域」、500メートル以上離れた地域を「公共交通不便地域」と定めている

取組みの概要④－コミュニティ交通(2)－

○行政支援や行政負担の考え方

[公共交通空白地域]

- ・行政主体で地域と協働しながら取り組む
⇒運行費用は利用料金と行政負担

- ・現在12か所で実施

[公共交通不便地域]

- ・地域主体の取組みに行政が支援する
⇒運行費用の最低3割を地域負担、残りの7割を行政負担

サンサン号 H.26.5.1開始



芳野さくらバス H.26.10.1開始



＜公共交通空白地域等を運行するデマンド型タクシーの一例(左:サンサン号 右:芳野さくらバス)＞

出典:熊本市提供資料



公益財団法人

日本都市センター

取組みの概要⑤ ー急行バス運行ー

○急行バス運行の社会実験

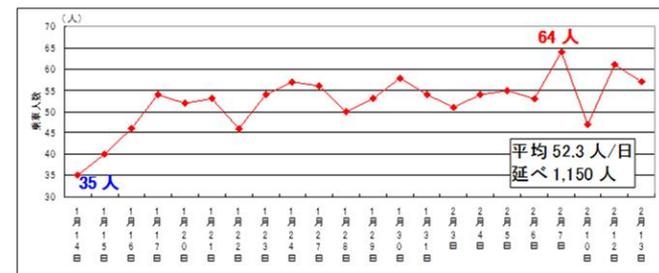
- ・基幹公共交通の機能強化を目的とする
- ・大型商業施設内のバスターミナルから市中心部に向けて急行バスの運行
- ・朝のピーク時(7～9時)に10分間隔で9便
- ・運行時期は、平成26年1月～2月の平日22日間
- ・所要時間28～35分の路線(時刻表基準)

○成果

- ・速達性や定時性について一定の効果を確認
 - ⇒平均約52人/日の乗車(全1,150人)
 - ⇒所要時間で平均6.5分短縮(速達性の確保)
 - ⇒到着遅れ時間が6.6分改善(定時性の確保)
- ・当初の見込みより少ない利用者数
- ・今後、交通事業者と協議・検討を進め、本格導入を目指す



<急行バスの運行ルート>
出典: 熊本市提供資料



<急行バスの乗客数の推移>
出典: 熊本市提供資料

参考資料

○熊本市「熊本市公共交通グランドデザイン」

http://www.city.kumamoto.jp/common/UploadFileDsp.aspx?c_id=5&id=1110&sub_id=1&flid=4004

○熊本市「第2次熊本市都市マスタープラン(地域別構想)」

http://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=2477&e_id=9

○熊本市「熊本市公共交通基本条例」

http://www1.g-reiki.net/kumamoto-city/reiki_honbun/q402RG00001178.html

○熊本市HP「交通政策総室」

http://www.city.kumamoto.jp/hpkiji/pub/List.aspx?c_id=5&class_set_id=3&class_id=665

○熊本市提供資料

○熊本市HP

○熊本市交通局HP

○熊本都市バス(株)HP

