

1 調査名称：熊本市総合都市交通体系調査

③【政令指定都市に向けての公共交通計画策定】

2 調査主体：熊本市

3 調査圏域：熊本都市圏

4 調査期間：平成22年度

5 調査概要：熊本市は、平成24年4月の政令指定都市移行に向けた準備を進めている。平成22年5月の熊本市政令指定都市推進本部において、政令市移行後は市域を5つの行政区に区画することとし、その際に「行政区設置に当たって実現すべき事項」として、行政が主体となって区役所へのアクセス等を目的としたバスの運行ができるよう取り組みを進めることとされた。

本調査は、公共交通による行政施設へのアクセス強化を図るとともに、併せて「熊本市地域公共交通総合連携計画」で検討課題とされた公共交通不便地域の解消に向けたコミュニティ路線の設定等の導入に向けた調査検討を行う。

## I 調査概要

- 1 調査名：熊本市総合都市交通体系調査  
【政令指定都市に向けての公共交通計画策定】
  
- 2 報告書目次
  1. 業務概要
  2. 現況の把握
    - (1) 熊本市の地域特性
    - (2) 熊本市の交通特性
    - (3) 関連資料の収集整理
  3. アンケート調査結果の整理
  4. 各区での公共交通計画の策定
    - 4-1 対象検討エリアの抽出
      - (1) 対象検討エリア抽出の考え方
      - (2) 対象検討エリアの抽出
      - (3) 区バス導入検討イメージ
    - 4-2 区役所アクセス型バス路線の検討
      - (1) バス路線の運行経路の変更
      - (2) 施設計画
      - (3) 運行経費の検討
      - (4) 変更に伴う採算性への影響検討
    - 4-3 コミュニティ型バス路線の検討
      - (1) 運行ルートの検討
      - (2) 運行計画の検討
      - (3) 施設計画
      - (4) 詳細な需要量、事業採算性の検討
    - 4-4 事業運営手法の検討
      - (1) 先進都市の事例整理
      - (2) 事業運営手法の検討

3 調査体制

当該業務は、熊本市とコンサルタントとの打合せ、協議等により調査を進めた

4 委員会名簿等：

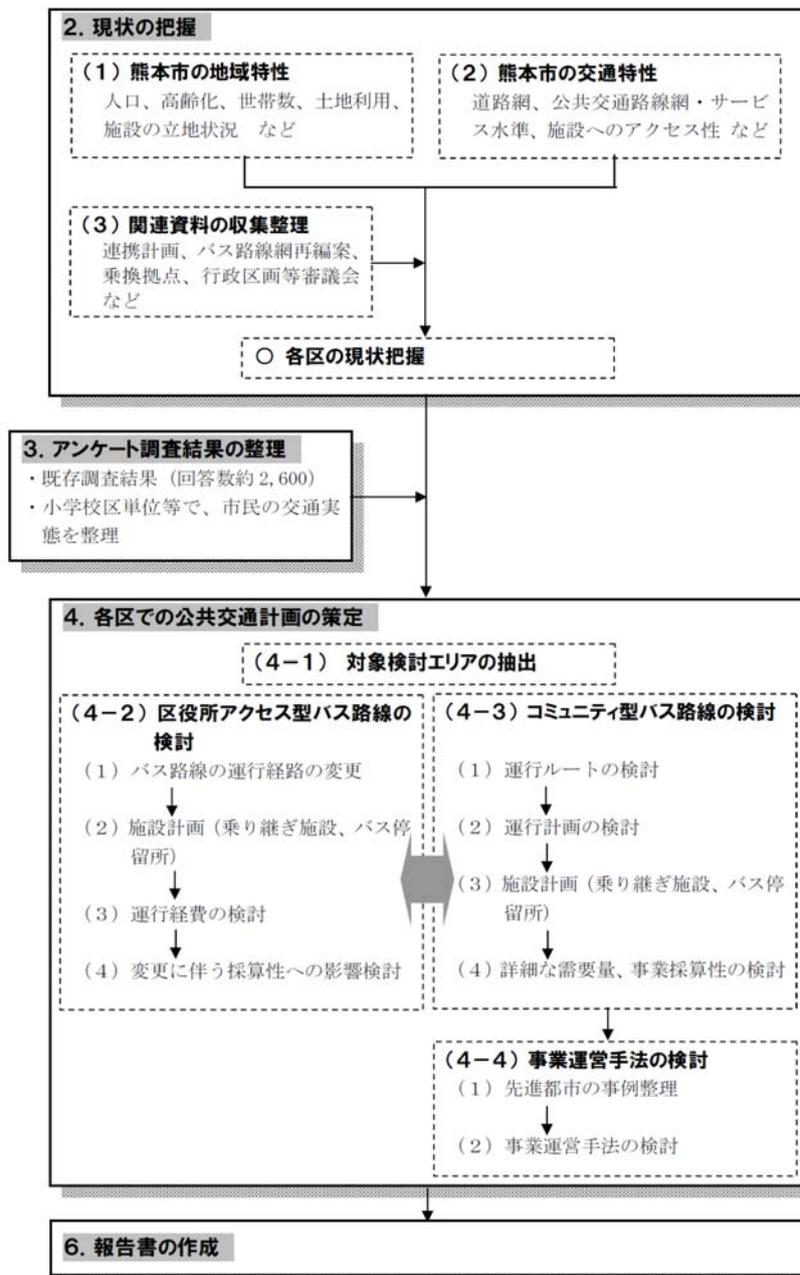
委員会等は設置していない。

## II 調査成果

### 1 調査目的

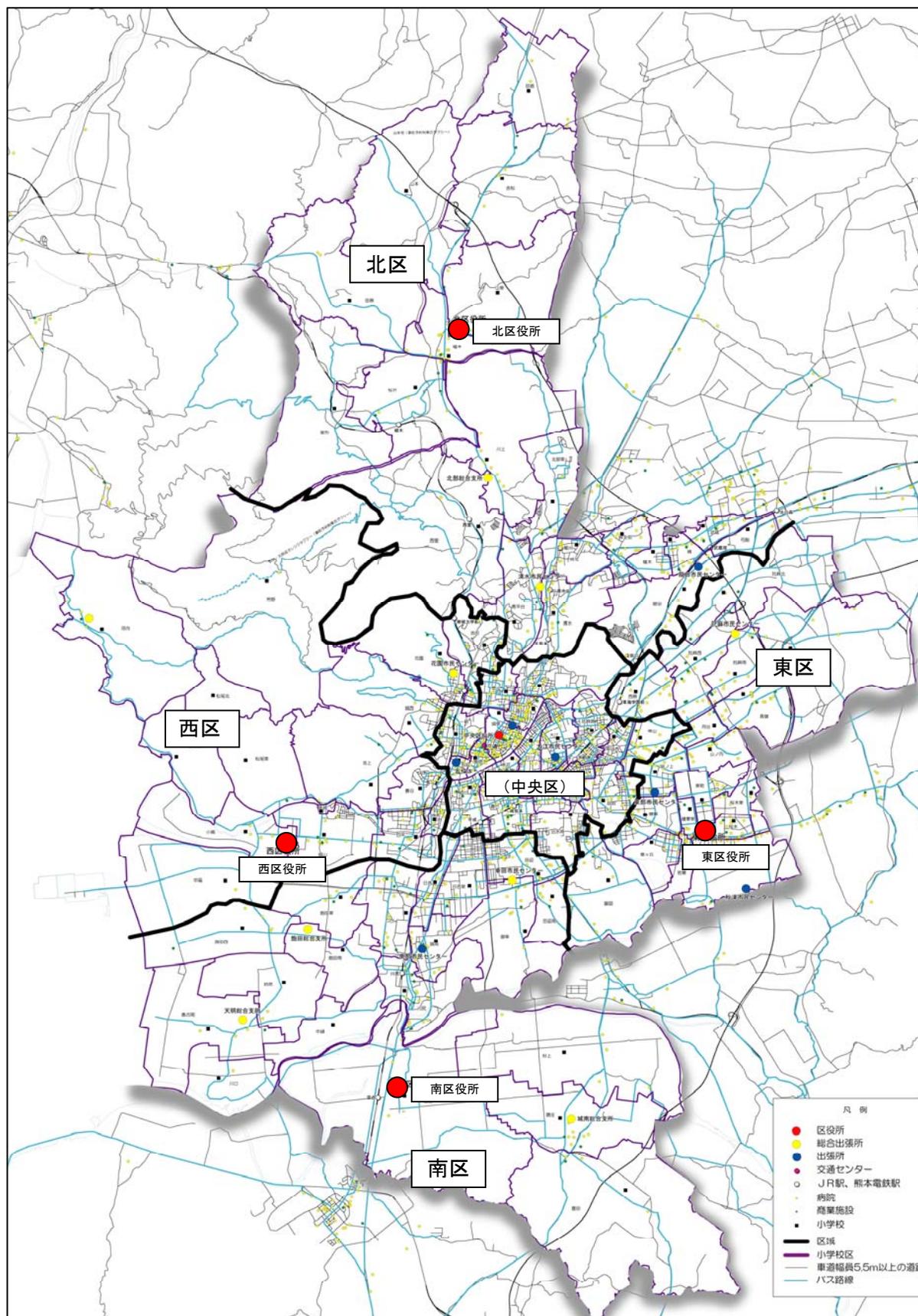
平成24年4月の政令指定都市移行に向け、新規に設置される各区役所や機能が拡充される既存市民センターへのアクセス交通が課題となっている。本調査は、バス路線の新設や既存バス路線の変更等による区役所へのアクセスやまちづくりに資する交通機関として路線を提案し、その路線計画、運行計画、施設計画、事業計画等を検討し、各区での公共交通計画を策定することを目的とする。

### 2 調査フロー



### 3 調査圏域図

熊本市全域（中央区を除く）



#### 4 調査成果

##### ○ 検討対象地域の抽出

政令指定都市移行後には、行政サービスに関する市民の利便性を確保する必要がある。また、既存バス路線ではカバーできない公共交通不便地域を解消することにより、高齢者の外出促進や地域のコミュニティ形成、活性化に貢献することができる。

このようなことから、今回バスを設定する目的として「区役所等へのアクセスの確保」「公共交通不便地域の解消」の2つを掲げ、「区役所等へのアクセスの確保における地域」「公共交通不便地域の解消における地域」のどちらかを満たしている地域を、路線設定の検討対象地域とした。

なお、中央区については、区役所へのアクセスが十分確保されていることから、検討の対象にしない。また、抽出単位として小学校区域を用いている。

##### (1) 区役所等へのアクセスの確保における地域選定について

この項目に当てはまる検討地域は、下記の①・②のいずれかに該当する地域とした。なお、各校区での乗換回数は、小学校から最も近いバス停を基準に算出した。

###### ①区役所への利便性が悪い地域

居住区の区役所にバスで移動する際、乗換が2回以上発生する地域又は区役所へのアクセスルート上で、バスの本数が1日4往復未満の区間を含む地域を対象とする。

###### ②総合出張所への利便性が悪い地域

市民センターの機能を拡充する総合出張所にバスで移動する際、乗換が2回以上発生する地域又は総合出張所へのアクセスルート上で、バスの本数が1日4往復未満の区間を含む地域を対象とする。

##### (2) 公共交通不便地域の解消における地域選定について

熊本市地域公共交通総合連携計画では、公共交通不便地域の解消のためにコミュニティバス等の導入を掲げている。今回、その方針に基づいた指標を用い、検討地域を抽出した。

###### ①バスの利用が不便な地域

バス路線が少ない地域や住民のニーズに合っていない地域を抽出するため、次の3項目を指標とする。

ア 人口密度、イ バス停から300m圏外に住んでいる市民の割合、

ウ アンケート調査による公共交通の改善要望の割合

###### ②日常の生活において不便と感じている地域

移動手段を確保することで、地域の暮らしやすさが高まることから、日常生活が不便であると感じている地域を抽出するため、アンケート調査結果から、次の4

項目を指標とする。

ア 日常利用する買物施設関連, イ 医療施設関連, ウ 行政施設関連,  
エ 文化施設関連

### ③高齢者の割合が高い地域

高齢者においては、公共交通が重要な移動手段となることから、高齢者が多く住んでいる地区を抽出するため、次の3項目を指標とする。

ア 高齢者数, イ 高齢者密度, ウ 高齢化率

(1), (2) で抽出した地域は次のとおりである。

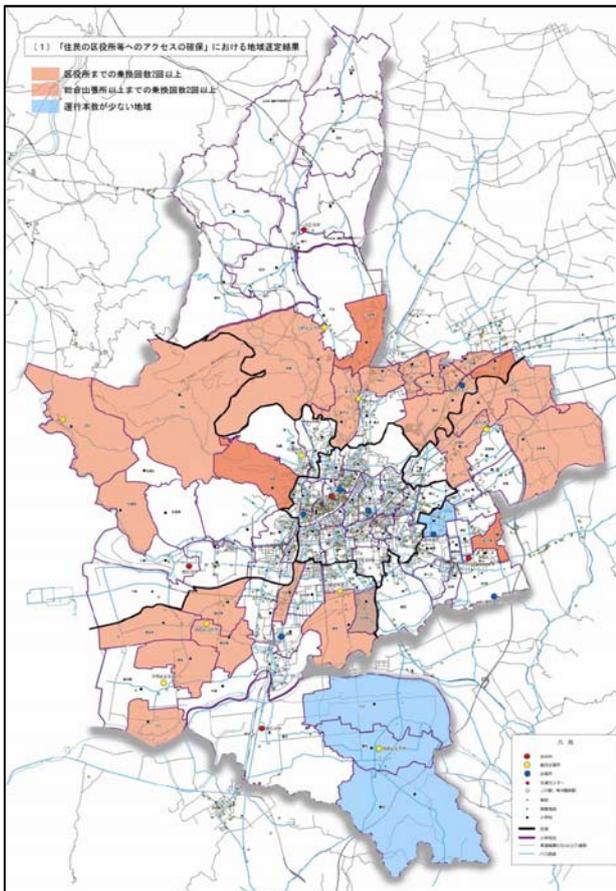


図 (1) 「区役所等へのアクセスの確保における地域」における地域選定結果

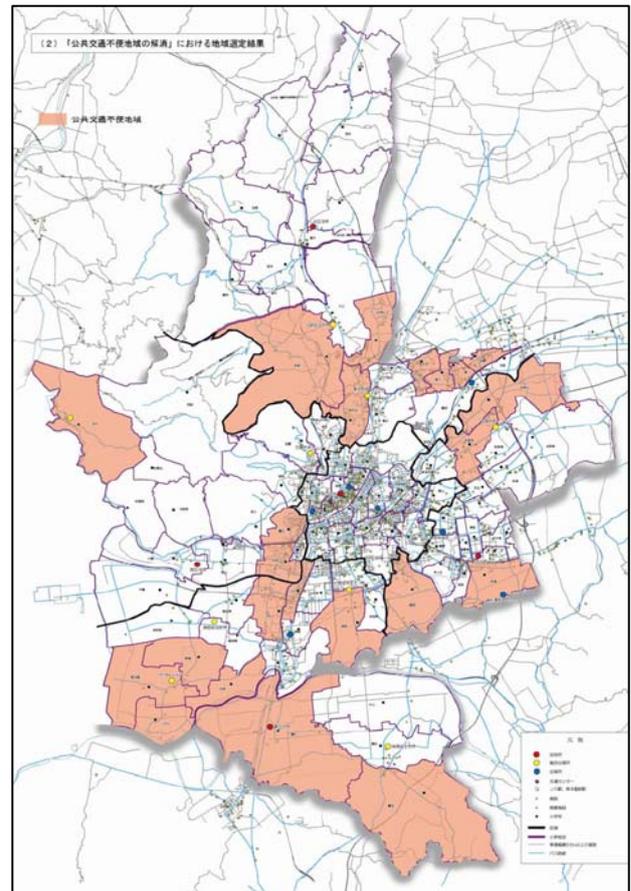


図 (2) 「公共交通不便地域の解消における地域」における地域選定結果

## ○ 路線イメージ案の設定

上記の検討対象地域を基に、路線イメージ案を作成した。なお、路線の維持や費用対効果等を踏まえ、経路変更などできるだけ既存バス路線を活用するものとし、それを補完するものとして新規路線を設定することにした。

運行ルートの設定は、次の考え方に基いて行った。

- ①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。
- ②最寄の既存の駅やバス停等の乗継拠点に結節する。
- ③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、ルートを検討を行なう。

- ④コミュニティ路線の路線定期運行方式の設置については、既存バス路線との競合はできるだけ避けて、既存バス路線を補完する。

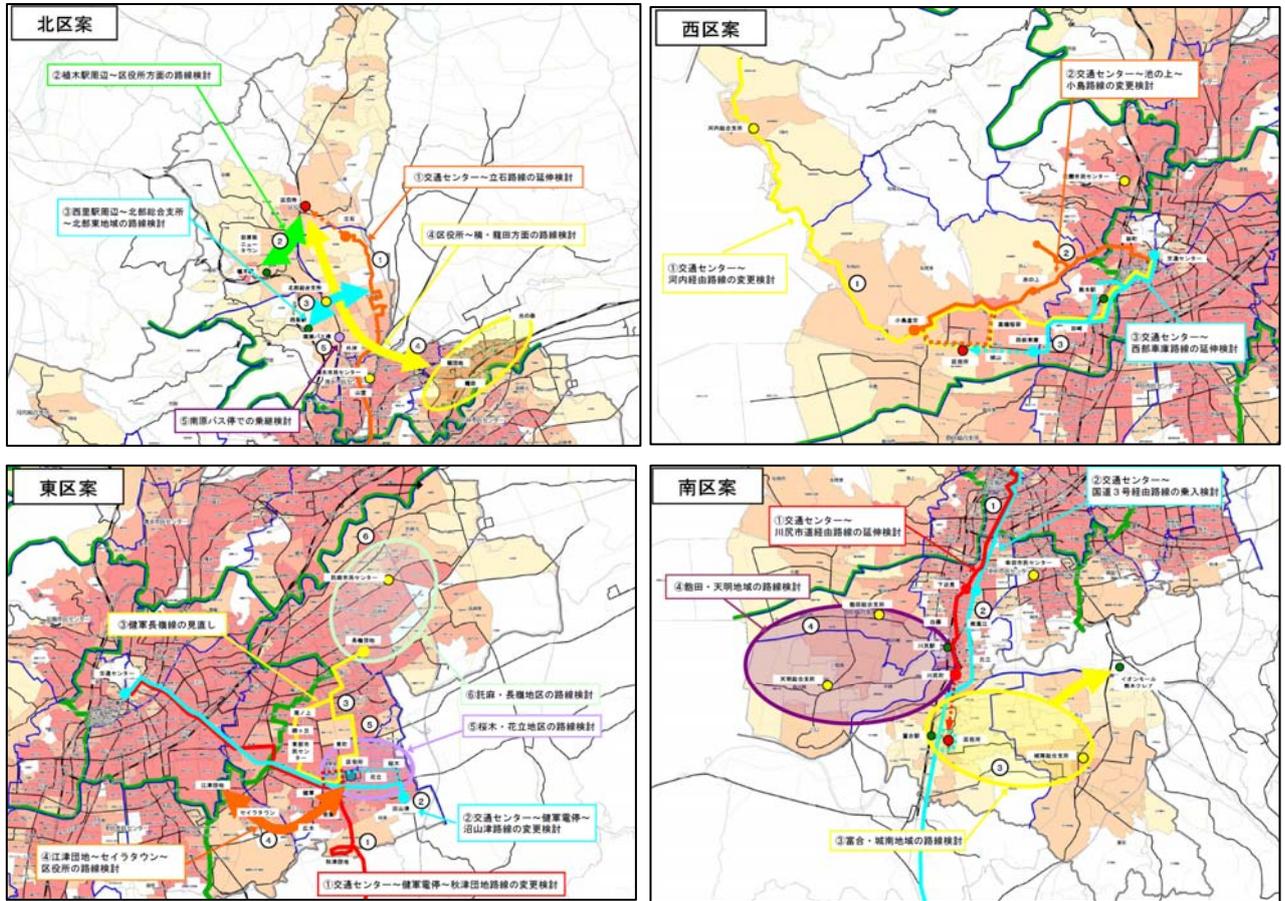


図 各区での路線イメージ案

○各検討地域でのルート案の設定

路線イメージ案を基にして、具体的なルート案を設定することにした。

区役所の位置、道路条件、主要施設、人口分布などをもとに、各区での交通空白地域や交通不便地域を抽出し、区役所や駅、公共施設などを巡回しながら、区内のまちづくりに役立つバス路線を各路線とも複数のルートを策定し、その複数ルートについて予想利用者数や収支率の評価を行った。

【表 新規路線における予測利用者数試算結果】

(1日当たりの運行本数8往復/日と仮定した試算値)

エリア	1便当たりの予測利用者数
植木駅周辺～区役所方面	4～5人/便
西里駅周辺～北部総合支所～北部東地区	2～3人/便
楠・龍田地区	3～4人/便
江津団地～セイラタウン～区役所	10～13人/便
桜木・花立地区	7～8人/便
託麻・長嶺地区	6～9人/便
富合・城南地区	1～4人/便
飽田・天明地区	7～8人/便

そして、この複数ルート案を基にして、バス事業者や地域代表者の意見、道路状況等を反映させ、下記のような新規路線のルートを設定した。

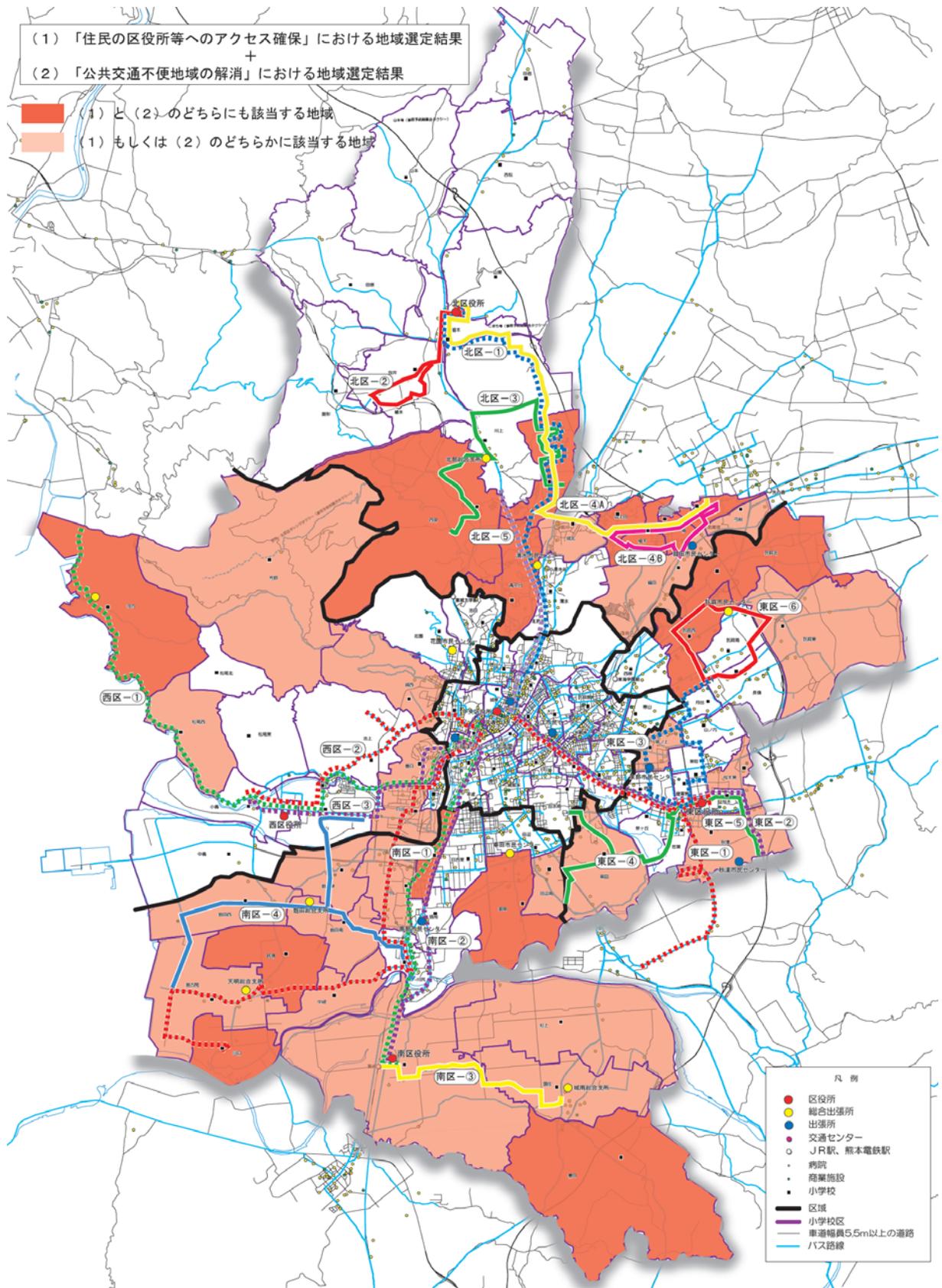


図 各検討対象地域でのルート案