

## 生活交通ネットワーク計画（案）

（地域公共交通確保維持事業のうち  
地域内フィーダー系統及び車両減価償却費補助金関係）

平成26年6月 日  
菊陽町  
菊陽町長 後 藤 三 雄

生活交通ネットワーク計画の名称

菊陽町生活交通ネットワーク計画

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

菊陽町においては、町を南北に結ぶ公共交通機関がなかったため、住宅地と公共施設を結ぶコミュニティバスとして平成14年度から「菊陽町町内巡回バス（以下「巡回バス」という。）」を提供してきたが、利用人数が伸び悩んでいた。最近、新しい道路の整備が進み、新しい住宅地や商業施設ができるなど町の様子が大きく変わってきたことから、巡回バスを現状に合った運行体系に見直して生活交通としての利便性を高めるため、平成24年度において地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用した調査事業を実施した。

その結果、現在の巡回バス利用者の属性や、商業施設の利用者に地域的特性があることなどが分かったため、車を自由に使えない人の買い物を中心として通院にも配慮した生活利便性の向上を目的として、平成25年度に従来の巡回バスから路線とサービス提供水準を大幅に改善し、地域公共交通確保維持事業を実施した。

平成26年度では、これまでの利用状況から、1便あたりの平均乗車数が極端に少ない便については、利便性を損なわない範囲で削減することで、経費削減を行うこととした。また、利用者からの意見を元に、一部路線や時刻を変更して利便性を高め、乗車人数の増加に努める。

なお、各系統の必要性については下表のとおりである。

	運行予定事業者名	系統名	路線維持の必要性
1	産交バス（株）	中央循環線	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民のゆめタウン光の森、光の森駅、さんふれあ、イオン菊陽店、菊陽町役場への交通手段及び巡回バス各系統からの乗換対象系統として必要である。
2	産交バス（株）	中央循環線（子系統）	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民のゆめタウン光の森、光の森駅、さんふれあ、イオン菊陽店、菊陽町役場への交通手段及び巡回バス各系統からの乗換対象系統として必要である。
3	産交バス（株）	東部循環線 A	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の熊本リハビリテーション病院、菊陽町役場、さんふれあへの交通手段として必要である。
4	産交バス（株）	東部循環線 B-1	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の熊本リハビリテーション病院、菊陽町役場、さんふれあへの交通手段として必要である。
5	産交バス（株）	東部循環線 B-2	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の熊本リハビリテーション病院、菊陽町役場、さんふれあへの交通手段として必要である。

6	産交バス（株）	南部循環線 A-1	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の菊陽町役場、イオン菊陽店、さんふれあへの交通手段として必要である。
7	産交バス（株）	南部循環線 B-1	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の菊陽町役場、イオン菊陽店、さんふれあへの交通手段として必要である。
8	産交バス（株）	南部循環線 A-2	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の菊陽町役場、イオン菊陽店への交通手段として必要である。
9	産交バス（株）	南部循環線 B-2	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の菊陽町役場、イオン菊陽店、さんふれあへの交通手段として必要である。
10	熊本電気鉄道（株）	北部循環線 （東）	地域間幹線系統「九州産交バス センター菊陽町役場線」の利用者及び本路線沿線住民の菊陽町役場、さんふれあ、原水駅への交通手段として必要である。
11	熊本電気鉄道（株）	北部循環線 （西）	本路線沿線住民のさんふれあ、図書館への交通手段として必要である。
12	熊本電気鉄道（株）	西部線	地域間幹線系統「九州産交バス 武蔵ヶ丘線」の利用者及び本路線沿線住民のゆめタウン光の森、さんふれあ、光の森駅への交通手段として必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### （1）事業の目標

巡回バス12路線の年間延べ利用人数目標値を下記のとおりとする。

	平成27年度	平成28年度	平成29年度
	14,000人	16,000人	17,000人

### （2）事業の効果

巡回バスを維持することにより、高齢者や車を自由に使えない人の日常生活に必要不可欠な移動手段を確保し、外出促進・地域活性化につなげる。

また、地域間幹線系統とフィーダー系統、そしてJRのネットワークが連携することで、広範囲の移動をサポートした効率的な運行体系が実現できる。

## 3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運行予定者

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付  
表1の他、

① 予定している時刻表

路線名	往路		復路	
	発地	時刻表	発地	時刻表
1. 中央循環線	図書館	7:50 10:00 13:10 16:05	図書館	9:05 12:20 14:50
日～金運行				
2. 中央循環線 (子系統)			図書館	17:20
日～金運行				
3. 東部循環線 A	図書館	8:45 13:35	図書館	11:50
月・水・金運行				
4. 東部循環線 B-1	図書館	10:20		
月・水・金運行				
5. 東部循環線 B-2	図書館	14:30		
月・水・金運行				
6. 南部循環線 A-1	図書館	8:40 13:35		
日・火・木運行				
7. 南部循環線 B-1	図書館	10:20		
日・火・木運行				
8. 南部循環線 A-2	図書館	11:50		
日・火・木運行				
9. 南部循環線 B-2	図書館	14:30		
日・火・木運行				
10. 北部循環線 (東)	さんふれあ前	9:50 13:30		
月・水・金運行				
11. 北部循環線 (西)	図書館	10:40 14:10		
月・水・金運行				
12. 西部循環線	図書館	12:00 15:00 17:15	向陽台	9:10 12:50 15:50
月・水・金運行				

② 運行事業者決定の経緯（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統共通）

- 平成25年3月28日開催の菊陽町地域公共交通会議において、選定委員会を組織し、選定委員会に選定を委ねることを決定。
- 平成25年4月25日～平成25年5月16日まで、運行希望事業者を公募。
- 平成25年6月3日～同11日まで、持ち回りにより提案事業者を審査、決定。

- ③ 運行予定期間  
平成26年10月1日～平成27年9月30日
- ④ 輸送量が15人～150人/日と見込んだ根拠となる算出式（地域間幹線系統のみ）  
該当なし
- ⑤ 域内フィーダー系統の補足資料（既存交通や地域間交通との関係や整合性を図っている旨の説明等を説明した資料（要綱別表6のハ）、地域内フィーダー系統のみ）  
別紙1参照（省略）
- ⑥ 系統の再編・見直しや、増便によるサービス改善においては、新旧の系統図、時刻表など補助の対象が明確に分かる資料  
別紙2-1～2-8参照（省略）

#### 4. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表2」を添付（省略）  
※なお、菊陽町から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。

#### 5. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

産交バス株式会社

#### 6. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】

該当なし

#### 7. 別表4の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】

該当なし

#### 8. 別表4の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】

該当なし

#### 9. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付（省略）

#### 10. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

中央循環線及び東部循環線、南部循環線は既存路線を見直して大幅にサービス水準を上げた路線であり、当該路線を運行するための車両を手当てすることができないため、新たにノンステップ車両を1台導入している。

また、これまで事業者の所有する標準的な外観の車両を使用していたこともあり、一般路線バスとの区別がつかないとの声が多くあったことから、巡回バスの認知度向上を目的としてラッピングを実施。

#### 11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

##### 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

##### (1) 事業の目標

巡回バス12路線の年間延べ利用人数目標値を下記のとおりとする。

平成27年度	平成28年度	平成29年度
14,000人	16,000人	17,000人

##### (2) 事業の効果

巡回バスを維持することにより、高齢者や車を自由に使えない人の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保され、外出促進・地域活性化につなげる。

また、地域間幹線系統とフィーダー系統、そしてJRのネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。

購入車両については、主に中央循環線で運行しているが、中央循環線を運行後そのまま東部循環線及び南部循環線を運行することで、利用者が物理的な乗り換えを必要としない運行としている。併せて、住民の目に触れる機会を増やすことになり、利用者の増加につながることを期待している。

#### 12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表6及び表7（又は表6-1及び表7-1）」を添付（省略）

※なお、菊陽町から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を差し引いた差額分を負担することとしている。

#### 13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

##### 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

#### 14. 協議会の開催状況と主な議論

## 菊陽町地域公共交通会議を開催

平成24年3月28日（平成23年度第2回）

- 平成24年1月に実施したアンケート調査の報告
- 巡回バスの見直しに着手することを報告し、国庫補助によりそのための調査事業を実施することについて合意

平成24年8月31日（平成24年度第1回）

- 調査内容について合意

平成24年12月14日（平成24年度第2回）

- 巡回バスの見直しの方向性や利用者拡大のための方策について合意

平成25年3月28日（平成24年度第3回）

- 巡回バスを中心とした地域公共交通のあり方の方向性を定めた「菊陽町地域公共ネットワーク計画」を決定
- 巡回バスを国庫補助該当路線（フィーダー系統）とするため、事業者の選定を委員の一部で構成する選定委員会に委任することを合意

平成25年6月26日（平成25年度第1回）

- 生活交通ネットワーク計画について合意

平成26年3月19日（平成25年度第2回（書面協議））

- 図書館休館に伴う一部運行変更について合意

平成26年6月20日（平成26年度第1回）

- 生活交通ネットワーク計画について合意

## 15. 利用者等の意見の反映

- 町内全世帯に対するアンケート調査、住民意見交換会・主要商業施設において住民からの意見を収集。
- 巡回バスと一般路線バスとの見分けがつかない、行きはよいが帰りの便までの待ち時間が長い又は帰りの便が存在しないなどの意見。
- 巡回バスのラッピングや路線図の全戸配付、施設利用にあわせた適切なダイヤ設定を行うこととした。
- 電話での問い合わせ、さんふれあバス停利用者や実際にバスに乗りし利用者から直接聞き取りなど、住民からの意見を収集。

## 16. 協議会メンバーの構成員

関係都道府県	熊本県企画振興部交通政策・情報局交通政策課
関係市区町村	菊陽町役場総務部総合政策課
交通事業者・交通施設管理者等	九州産交バス、熊本電気鉄道、菊陽タクシー、国土交通省熊本国道河川事務所調査第二課、熊本県県北広域本部菊池地域振興局土木部、菊陽町役場産業建設部、大津警察署交通第一課
地方運輸局	熊本運輸支局
その他協議会が必要と認める者	熊本大学大学院教授