

再編 市民の足

行政編

②

夏真っ盛りの8月上旬。

熊本市田井島の熊本中央病院バス停には、午前の診察を終えたお年寄りらが強い日差しを避けるように、バスの到着をじっと待っていた。

「40分待った」という同市水源に住む女性(83)は「バスがないよりはまし。これまではタクシーでしたが、帰りはバスを利用するようになっています」。市民病院前(同市湖東)で乗り込んだ同市秋津の女性(72)は「夫が病気で運転しなくなり、バスに乗る機会が格段に増えたという。1時間に1本しかないけど、ありがたいです」。

「40分待った」という同市水源に住む女性(83)は「バスがないよりはまし。これまではタクシーでしたが、帰りはバスを利用するようになっています」。市民病院前(同市湖東)で乗り込んだ同市秋津の女性(72)は「夫が病気で運転しなくなり、バスに乗る機会が格段に増えたという。1時間に1本しかないけど、ありがたいです」。

収支が改善

市西部と東部を結び、沿線に四つの公的病院がある「東バイパスライナー」(路線長約19km)は、市が策定した「地域公共交通総合連

このため、運行体制の見直しに着手。5事業者による共同運行からコストが高い市営バスを外し民間4社だけとし、便数も減らした。さらに同ライナーの周知を図るため、沿線の事業所をすべて回り、ビラを配布するとともに、アンケートを実施。その結果、1日当たりの利用者は11・4人(昨年10月〜今年3月の平均)まで増え、昨年4〜9月の平均収支率は37・5%まで改善した。

「40分待った」という同市水源に住む女性(83)は「バスがないよりはまし。これまではタクシーでしたが、帰りはバスを利用するようになっています」。市民病院前(同市湖東)で乗り込んだ同市秋津の女性(72)は「夫が病気で運転しなくなり、バスに乗る機会が格段に増えたという。1時間に1本しかないけど、ありがたいです」。

携計画」に盛り込まれた再編案の一つ。柱となる「ゾーンバスシステム」の中で、同ライナーは「市街地環状線」と位置付けられ、横移動を担う新規路線として運行している。2009年9月〜10月3月の実証運行を経て、本格運行が始まったのは10年4月。運行はバス事業者による初の本格的な共同運行だ。

そのライナーも運行が始まった当初の1便当たりの利用者は6・8人、運行経費を運賃収入などで割った収支率は15・4%と苦戦していた。

「40分待った」という同市水源に住む女性(83)は「バスがないよりはまし。これまではタクシーでしたが、帰りはバスを利用するようになっています」。市民病院前(同市湖東)で乗り込んだ同市秋津の女性(72)は「夫が病気で運転しなくなり、バスに乗る機会が格段に増えたという。1時間に1本しかないけど、ありがたいです」。

バス路線網

Ⓧ

乗り継ぎ増へ

8月下旬に発足した市と民間4事業者による「バス路線網再編プロジェクト」。検討項目の中心になるのがゾーンバスシステムだ。東バイパスライナーが「市街地環状線」と位置付けられたように、同システムではバス路線を五つに分類して民間4事業者による「バス路線網再編プロジェクト」。検討項目の中心になるのがゾーンバスシステムだ。東バイパスライナーが「市街地環状線」と位置付けられたように、同システムではバス路線を五つに分類して民間4事業者による「バス路線網再編プロジェクト」。検討項目の中心になるのがゾーンバスシステムだ。東バイパスライナーが「市街地環状線」と位置付けられたように、同システムではバス路線を五つに分類して民間4事業者による「バス路線網再編プロジェクト」。



熊本市の西部と東部を結び、沿線に公的病院が並ぶ東バイパスライナー。運行の見直しなどで、収支が改善してきた
＝熊本市の熊市民病院前

同システムを機能させるためには、乗り継ぎの利便性をソフト、ハード両面から高め、乗り継ぎへの抵抗感を小さくすることが不可欠だ。民間3社が共同出資した熊本都市バスの山内清宏社長は「乗り継ぎには、料金を含め各事業者の相応な連携が必要」と指摘。「プロジェクトでは各事業者の利害損得抜きで、いかに乗りやすいバスにするかの1点に絞り議論してほしい」と注文する。

市は再編の用途を桜町の再開発完了後、J R熊本駅東口駅前広場が完成する2018年度としている。

「バス交通のあり方検討協議会」会長の坂本正熊本学園大教授はこう分析する。「熊本市は路線が比較的廃止になっておらず、交通局への繰出金(バス事業)や赤字路線への運行補助など多額のバス事業に向けた「財政的基盤」がある。これを再編につなげれば、国内でも誇れる公共交通網が実現できる可能性がある」(田端美華)

2011.9.3

市街地環状で共同運行

熊本都市圏