

熊本市の地域住民をつなぐ区バスのあり方

チーム 地域交通を考える

堀 満¹・吉牟田聡子¹・守山愛美¹

¹熊本市職員

熊本市は2012（平成24）年4月に政令指定都市へ移行し、住民に密着したサービスを最大限区役所で受けることができる大区役所制度を採用する。しかしながら、熊本市内のバス路線網は中心部にある熊本交通センターを起点として放射状に延びており、設置される区役所へのアクセスの悪さ、交通空白地域の存在という問題がある。

本論文では、桜木・桜木東校区をモデル地域として、地域住民の聞き取りや現地調査から、既存のバス路線と交通乗り換え拠点と連動した区バス導入について検討し、運行ルートやバス停留所の設定を試みた結果を報告するものである。区バス導入により、既存の路面電車・バス路線と結節することによる地域交通の利便性向上と、校区内の地域活動拠点までの移動手段を持つことにより地域活動に参加しやすくなる、すなわち地域のつながりによる創出の効果が期待できる。

1. 交通空白地域に導入するコミュニティバス

(1) 政令指定都市実現へ推進する熊本市

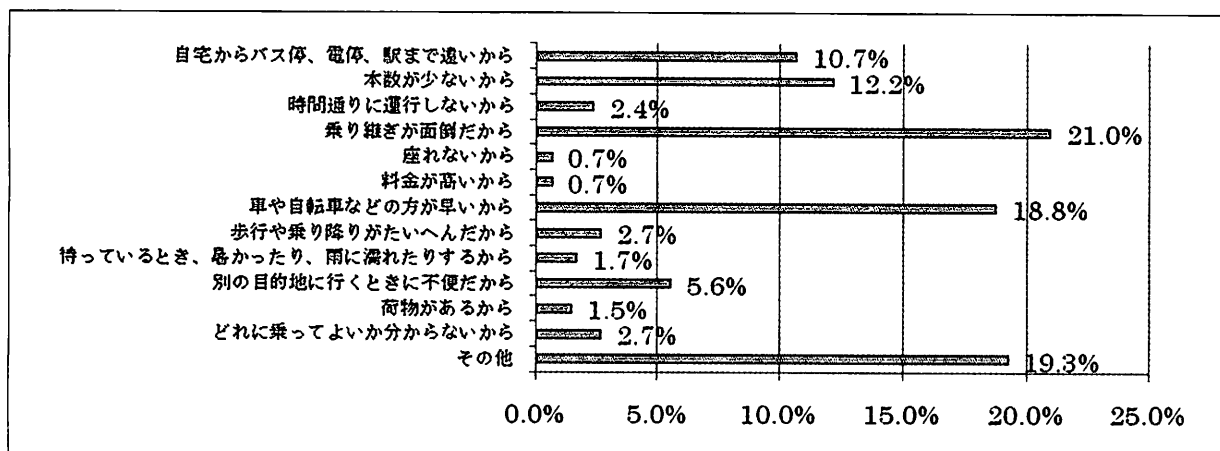
熊本市は2008（平成20）年10月6日に富合町との合併、2010（平成22）年3月23日には城南町・植木町との合併を行ない、人口が約72万人の都市となった。これにより、合併特例法で定められた政令指定都市の要件である人口70万人を超えることとなり、熊本市は2012（平成24）年4月1日の政令指定都市移行に向けて協議を進めていくこととなった。これまでの熊本市は、中心部にある熊本市役所の本庁舎を中心として行政サービスを行なってきたが、政令指定都市では市域を複数に分けて区役所を設置し、行政サービスを行なうことになる。熊本市は熊本市行政区画等審議会を立ち上げ、行政区画の編成と区役所の位置について2009（平成21）年11月2日に審議の依頼を行ない、2010（平成22）年4月13日に答申を受け同年5月31日に熊本市としての方針を決定した。

その方針では、熊本市は人口を10～15万人規模の5つの行政区に分け、区役所は市役所本庁舎、植木総合支所、西部市民センター、富合総合支所、税務大学校グランド跡地に設置することとなった。¹区役所の業務は、まちづくり推進や住民登録、税金、福祉、農林水産振興、道路等、住民に密着した部門の行政サービスを行なう大区役所制度を採用することを決定している。また、生活保護など一部の事務手続を除いて、市民が居住する区に関わらず、どの区役所でもサービスが受けられるようにし、これまでの市民センターや総合支所でも現在以上の行政サービスを受けられるよう検討することとなった。

(2) 熊本市が抱えている交通問題

今回決定された区役所の位置は区内で地域拠点的な場所を設定している。熊本市はバスが主要な公共交通手段になっているが、バス路線網が中心部にある熊本交通センターを起

点として放射状に形成されており、区役所の設置場所が必ずしも交通の利便性・乗り換えが良い地点を選んでいるとはいえない。そのため、バス路線から外れている地区から区役所へ移動する際、経路上に乗り換え地点となる停留所がなく、一旦中心部まで出てきて乗り換えて移動しなければならず、非常に不便である。さらに、周辺部から中心部への完結型路線のため、乗り継ぎのことを一切考慮されていない。また熊本市が市内の基幹病院で2006（平成18）年12月に実施した公共交通に関するアンケート調査結果（図－1）でも、公共交通機関を利用しない理由について乗り継ぎが面倒である、車や自転車などの方が早い、運行頻度が少ない、自宅からバス停、電停、駅まで遠い、別の目的地に行くときに不便等の意見が多く出されており、既存のバス路線でも問題を抱えている状況である²。



図－1 公共交通機関を利用しない理由

（「熊本市地域公共交通総合連携計画」熊本市 2009年3月 P54より作成）

そのため、熊本市行政区画等審議会は区役所内への駐車場の確保および区内を循環するコミュニティバス導入を答申している。熊本市も、2010年9月定例会市議会の一般質問で区内の移動を確保するためのバス交通のあり方としての方針を回答している。既存のバス路線のルート見直しを基本として、区役所や最寄りの乗り換え拠点への接続を念頭に区内を走るバスの導入を目指すと回答した。また、今後モデル路線を設定し住民との協議や実証運行を経て、収支状況から行政が主体となって運行するか、地域住民も応分の負担を求めバスにするか検討を行なうとしている。現時点では、区内を走るバスのルートは未定である。

(3) 今回の目的

私たちは、熊本市における区役所内の交通空白地域を解消して生活の利便性を向上させ、区内の地域のつながりを今まで以上に強化するための手段となるような区バスの導入を、桜木・桜木東校区をモデル地域として検討した。これらの地域は、区役所が設置される税務大学校グランド跡地に隣接しながら、既存のバス路線までの距離が遠く、既存のバス路線の運行頻度が比較的少ない。区バス導入検討にあたっては、既存のバス路線と交通乗り換え拠点と連動することが必要である。したがって、検討の中で他の地域に対しても汎用性のある示唆が多く導き出されると思われ、検討の対象とした。

2. コミュニティバスについて

(1) コミュニティバスとは

コミュニティバスとは、道路運行法等の法制度による明確な定義はなされていない。国土交通省による定義は「公共交通が空白または不便な住宅地区などで、高齢者や体が不自由な方でも安全で利用しやすく、地域住民の多様なニーズにきめ細やかに対応する地域密着型バスシステム」である。在来の路線バスでは、路線の設定やサービス内容、運行にかかる費用調達まで公営や民営の事業者が独自に行なうのが一般的であるが、コミュニティバスでは主に自治体が運営主体として路線の計画や事業の運営を行ない、バスの運行主体はバス事業者やタクシー会社へ委託されることが多い。運営主体と運行主体が分かれていることで、コミュニティバスは住民や利用者のニーズに合った運行が期待できる。

このコミュニティバスの全国的な運行取組状況を調査した研究に、天野・中山（2006）がある。この研究結果から、全国的に多くみられるコミュニティバスのサービス内容の主な特徴は、中距離の往復運行、低価格の均一料金制、少ない運行頻度といえる。³通常、コミュニティバスを導入するのはもともと路線バスで採算がとれなかった地域が多い。そのため、利用者の確保が難しいとされている。さらに運賃設定も低いことから、バスを走らせれば走らせるほど、自治体による欠損補助が増える状況にあり、採算をとるために運行頻度を少なくせざるをえない。しかし、運行頻度は特に住民の総合満足度に影響を与える項目であり（樋口・秋山2000）、⁴これが低いために、コミュニティバスの収支率や利用率は全国的に低迷している。

(2) コミュニティバスの導入効果がみられた事例

コミュニティバスの導入効果がみられた事例として、次の2つを挙げたい。1つは鈴鹿市における「C-BUS」である。^{5 6 7}「C-BUS」は2000（平成12）年に西部地域で、2005（平成17）年に南部地域で導入された。どちらの導入地域も中心市街地から離れており、高齢化率も高いにもかかわらず、バス運賃が高い、運行頻度が少ない、行きたい場所へ行かない、集落からバス停が離れた幹線道路中心のルート等、公共交通機関が不十分であった。「C-BUS」導入以前は鈴鹿市が自主運行バスを走らせており、平均乗車密度は1便あたり2～3人であった。しかし、「C-BUS」の利用状況を見ると、平成21年度の1便あたりの平均利用者数は14.2人であり、全国的にみても非常に高い水準である。

「C-BUS」がこのように高い利用率を実現できたのは、住民ニーズの徹底的な把握に努めたためと考えられる。その手法として、グループインタビュー、ヒアリング調査が挙げられる。「千枚のアンケート（建前）よりも、ひとりの切実な思い（本音）」をスローガンに掲げ、住民の生の声、本音をつかむということを重視し、計画実施段階から庁内検討部会のメンバーが地域に入り込んで調査を行った。このように、住民参加の推進を図ったことにより、地元老人クラブによるバス停の清掃活動、バス停の屋根やベンチの設置など、自治会によるバス停の維持管理、地元商工会、小学校によるバス停への花のプランター設置、スーパーマーケット、大型ショッピングセンターによる待合室の設置等、地域による積極的な支援が得られた。通常の営業バス路線とは異なる、「地域のために走らせるバス」という意識が芽生えたといえる。

もう1つの事例として、金沢市の「ふらっとバス」について述べたい。⁸「ふらっとバス」

は、交通不便地域でのモビリティの向上、高齢者の地域内の移動支援、中心市街地へのアクセス改善による再生を目的とした取り組みとして、1999（平成11）年から金沢市中心部に此花ルートが導入された。その後、翌2000年に菊川ルート、2003（平成15）年に材木ルート、2008（平成20）年に長町ルートが運行を開始した。国土交通省の「全国のバス再生事例集」によると、収益性は50%強であり、特に菊川ルートでは1便あたりの平均利用者数は21人と高い利用率である。また、中島・安江・高山（2000）は、ふらっとバスの導入効果について利用者アンケートを実施し、その結果では「便利になり外出が増えた」との回答が59.5%を占め、特に高齢者は68.7%とその傾向が強いことが明らかになった。外出頻度の増加については、約60%が「週1回以上増加した」と回答しており、特に高齢者では「週3回以上の増加」が約15%、「週1回以上の増加」が約67.6%を占めている。⁹

「ふらっとバス」がこのように高い利用率、特に高齢者の利用や外出頻度を高めたのは、その名の通り「フラット」な小型ノンステップバスを導入し、「ふらっと」乗れる、わかりやすい15分間隔のラウンドダイヤを設定したからであると考えられる。「ふらっとバス」は、入口・出口ともにステップがなく、手動式スロープ・車いす固定装置が設置されており、高齢者や障害者などの交通弱者に優しい車体となっている。金沢市は当初の導入目的に合わせたサービス内容の設定を行なったといえる。

③ コミュニティバスの導入効果があまりみられなかった事例

国土交通省の「全国のバス再生事例集」において、コミュニティバスの導入効果があまりみられなかった事例では「対キロ運賃制で、無理に運行ルート中に行政施設を結び、利用者が目的地と異なる場所を経由して、非常に高い運賃となり不満の声があった」「この行政施設の使用頻度は低く、病院や学校など毎日通う施設ではないため、乗客数は思ったように伸びなかった」といったものや「通常運賃の路線バスが同時に運行していたため、コミュニティバスと既存路線の区分ができず、利用促進につながらなかった」といったものがみられた。¹⁰すなわち、住民ニーズをサービス内容にうまくとりこめず、既存の公共交通機関との連携が不十分なコミュニティバスは導入効果があまりみられないと考えられる。

樋口・秋山（2000）によると、利用者の総合満足度に影響を与える要因として「運行間隔」「ルート」「運行時間帯」が挙げられており、「利用者の行きたい時間に、行きたい場所にいつでも行ける」ようなサービス内容の設定が重要であると思われる。

3. どのような区バスが望ましいのか

前章を踏まえて、熊本市の区バスにおける要素を検討してみると、次の3点が挙げられる。第一に、住民ニーズの把握とその反映である。安易に公共施設をつなげたり、形式的な調査のみでサービス内容を設定したりすることなく、住民の本音をくみ取ることが重要であると考えられる。グループインタビューや一対一のヒヤリング、実際の導入地区で既存の交通状況を実地調査する等があげられる。また、アンケートではなく、担当者が実際に住民に話を聞くことでコミュニティバスについて説明する機会にもなり、コミュニティバスの導入や運行について、住民の協力や理解を得やすいと思われる。

第二に、既存の公共交通網との連携である。熊本市では、自家用車依存による渋滞や公

公共交通機関の利用者減少等の交通問題を抱えている。単に交通の不便な地域に区バスを導入するのではなく、以前から存在する路線バスや路面電車の利用を促進するようなサービス内容に設定するべきである。たとえば、路線バス・路面電車の主要な停留所に区バスの停留所を設置する、路線バス・路面電車の発着時刻に合わせて区バスのダイヤを調整する等が考えられる。

第三に、地域のつながりの重視である。熊本市では、まちづくりを進めていくにあたって、校区単位でのまちづくりを推進している。住民がよく利用するようなコミュニティセンター、老人憩いの家、公園、学校、公民館等の施設を、区バスの停留所に組み込むことで地域の結びつきの創出につながると考える。区バスを走らせることで、交通の利便性向上だけでなく、区役所管内地域と校区とのつながりや校区内の住民同士のつながり等、地域の様々なつながりの創出を目指すのである。そのためには、地域活動の拠点がどこにあるのか、どのような住民が主に利用するのか等、地域活動の詳細を把握する必要がある。

4. 事例：桜木校区、桜木東校区

(1) 桜木・桜木東校区を検討するにあたって

熊本市の区バスを検討するにあたって、既存のバス路線図から交通空白地域、5つの区役所へのアクセス性が悪い地域を確認した。その結果、熊本市の交通空白地域として、①月出・長嶺地区、②白山・出水地区、③桜木・桜木東地区、区役所へのアクセス性の悪い地域として、①北の区の龍田校区、②東の区の桜木、桜木東校区が挙げられた。

その中でも本提言では、桜木・桜木東校区に注目する。その理由として、第一に東の区役所予定地に距離が近いにも関わらず、区役所までのアクセス性が悪いことである。第二に、東の区は人口がもっとも多く、桜木・桜木東校区自体も人口密度が高いことである。そして第三に、この先高齢化が進む可能性が高い校区であることが挙げられる。

先にも述べたとおり、コミュニティバスの検討にあたって重要なことは、住民ニーズを把握することである。そのため、今回、桜木・桜木東校区を検討するにあたり、桜木・桜木東校区の自治会長またはその経験者、コミュニティセンター事務局長等に聞き取り調査を行なった。

まず地域の現況であるが、桜木・桜木東校区は熊本市の東に位置し、人口がおよそ13,000人の地域である。桜木校区はもともと畑地帯であった。1970（昭和45）年前後に熊本県の区画整理が行われ、宅地が造成された。そのため、桜木校区は、碁盤の目のように東西南北に抜ける道が整備されている。また、その当時から住んでいる人が多く、現在では高齢化率が高い地区といえる。

一方、桜木東校区は、2000（平成12）年頃に人口増加により桜木校区から分離した地区で、比較的新しい地区である。そのため、桜木校区よりも若い世代の住民が多いといえる。しかしながら、桜木校区のような区画整理による分譲がされていないせいか、道が狭く、行き止まりとなった道路も多い。特に、高齢者や児童にとっては危険な道路環境といえる。

次に、交通事情である。桜木・桜木東校区は、東西に走る県道熊本高森線と県道熊本益城大津線、通称第2空港線に挟まれており、交通量は多い地区であると言える。路線バスの便数も多い。熊本高森線には、水前寺公園、県庁を經由して交通センター、熊本駅方面と木山、沼山津方面を結ぶ路線が7路線走っている。一方、第2空港線には、同じように

水前寺公園、県庁を經由して、交通センター、熊本駅方面と木山、熊本空港方面を結ぶ路線が2路線走っている。さらに、便数も多いので、一見、公共交通が整っているようにみえる。

しかしながら、以上のような大きい道路に出れば、路線バスに乗れるが、2つの路線を南北に結ぶ路線はなく、広い校区の内部は交通空白地帯であるといえる。

このような交通事情の中、桜木・桜木東校区の住民の生活はどのようになっているのだろうか。桜木・桜木東校区の南北にはスーパーやドラッグストア、衣料品店、本屋、ガソリンスタンド、飲食店、学習塾、銀行等が集積している。

以前は、健軍商店街にバスや電車を乗り継ぎ買い物に行っていたが、現在は健軍商店街の空洞化や車の保有率増加等により、近くのスーパー等に車で買い物に行くことが多くなった。車を持たない高齢者は、民生委員の協力や生協等の個別宅配によって買い物を行なっている。

桜木・桜木東校区の住民が集まる場としてよく利用されているのが、桜木校区コミュニティセンター、公民館、12の公園や5つの老人憩の家である。桜木校区コミュニティセンターは、桜木小学校の横、桜木校区内の東側に位置している。ここでは、自主講座や健康食品の販売、習い事、エクササイズや空手等が行われており、終日使用されている状態である。

(2) 桜木校区、桜木東校区の課題

このように、桜木・桜木東校区の現状を踏まえると、次のように地域課題が整理できる。

第一に移動範囲、生活圏に限られるということである。両校区内の東方面の住民は桜木校区内の商店街や区役所予定地方面に足を運びにくい。また、通院・通学の際に、既存の停留所まで遠い道のりを歩かなければならない。そのため、中心市街地や長嶺方面への移動が不便になっている。

第二に、地域のつながりを図りにくいということである。桜木校区中央に位置するコミュニティセンターや老人憩の家などの地域の活動拠点から遠い住民は、地域の活動に参加しにくい。そのため、地域のつながりを図る機会が少なくなっている。

(3) モデル路線の設定

聞き取り調査を行なった桜木・桜木東校区で、前章で検討した熊本市の区バスにおける要素にそって区バスの路線設定を行なった(図-2、図-3)。まず、調査により把握したニーズの反映についてであるが、聞き取り調査の結果、考慮すべき校区内の住民ニーズとして主に重要であると思われた二点に注目し、サービス内容を検討した。

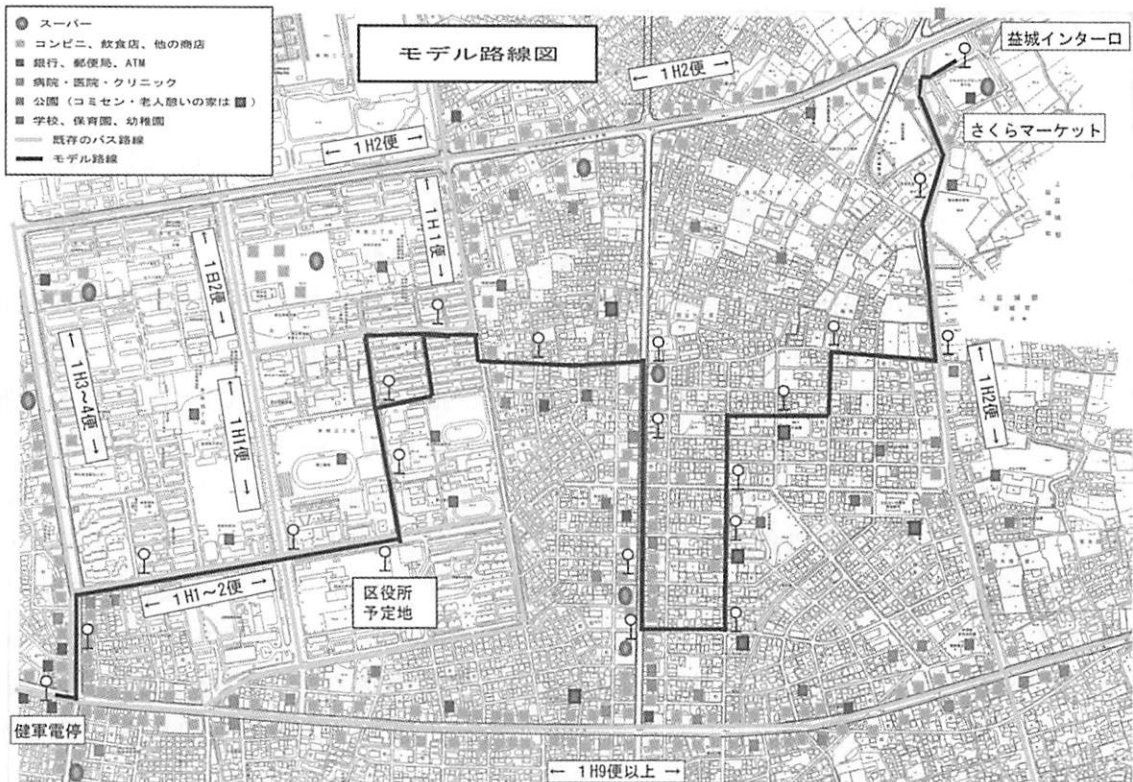
一点目は、徒歩や自転車、車での買い物が難しい住民の存在である。そこで、校区内の住民がよく利用するスーパーや商店、銀行等を停留所に組み込む、あるいはその近辺に停留所を設置することで、住民が生活拠点を利用しやすいようにする配慮が必要と思われた。また、停留所間の距離を通常の路線バス停留所の間隔よりも短くすることで、住民の利用している生活拠点と密接させ、利便性の向上を図ることとした。

下り	停留所	上り
14:45	健軍電停	15:40
14:47	健軍4つ角	15:38
14:49	健軍団地	15:37
14:49	第二高校	15:35
14:50	区役所	15:34
14:51	熊本盲・聾学校	15:33
14:52	東町3丁目	15:33
14:53	東町団地	15:32
14:54	花立郵便局	15:31
14:55	光陽仏壇	15:30
14:56	hers	15:30
14:57	ファミリー銀行桜木支店	15:29
14:58	桜木サニー	15:28
14:59	うぐいす原公園	15:27
15:00	桜木小校区コミュニティセンター	15:26
15:01	桜木小学校入口	15:26
15:01	桜木公園	15:25
15:03	大東建託	15:24
15:05	府内古閑	15:23
15:06	桜木東小学校	15:21
15:08	ショッピングモールさくらの森	15:20
	東部クリーンセンター	15:14

図ー2 モデル路線時刻表

平成22年10月2日(土)に調査。天候は晴れ。渋滞はなかった。

二点目は、東の区役所へのアクセスへの不安である。熊本市が設置することとなった東の区役所は、桜木校区内にあるが、現時点で目の前を走る路線バスは、熊本市営バスの昭和町から京塚、子飼橋を経て上熊本駅を結ぶ路線しかなく、運行頻度も1時間に1～2本と少ない。また、運行頻度の多い交通センターと益城町の木山を結んでいる停留所までは、約500m離れている。そこで、東の区役所の敷地内に区バスの停留所を設置し、2つの校区住民はもちろん、東の区役所管内で区役所までのアクセス向上が必要と思われた。



図ー3 桜木・桜木東校区の現状とバスモデル路線設定

この二点以外にも、区バスのサービス内容の項目として、運行頻度の確保が重要である。運行頻度は特に住民の総合満足度に影響を与える項目であること（樋口・秋山2000）と国土交通省の「全国のバス再生事例集」での運行頻度についての評価指標（地方部においては1時間に1本）から、1時間に1～2本の運行頻度（片道で30分、往復で60分以内の運行ルート）が妥当であると思われた。

第二に、既存の公共交通網との連携の観点から、路線バス・路面電車の主要な停留所に区バスの停留所を設置することである。現在、2つの校区で交通の起点となっているのは熊本市電（路面電車）の健軍電停・健軍電停バス停留所である。熊本市電は、熊本の中心部だけでなく、JR新水前寺・上熊本・熊本駅とも直結している。また、路線バスは熊本県庁、益城町、御船町方面に張り巡らされており、交通の乗り換えの拠点としてふさわしいと考えられる。そこで、健軍電停前を区バスの発着点として設定することとした。また、もう1つの発着点として、桜木東校区内にある「ショッピングセンターさくらの森」とすることとした。「ショッピングセンターさくらの森」は交通センター、佐土原経由木山線の路線バスのルート上にあり、熊本空港や天草、九州内の高速バスの停留所である益城インター口停留所も「ショッピングセンターさくらの森」前に存在するため、乗り換えの拠点として適していると考えられる。

第三に、地域のつながりの重視とという点から、地域活動の拠点を停留所に含めることとした。現在、2つの校区では地域活動を行う際に、コミュニティセンターや公民館、老人憩いの家を利用している。特にコミュニティセンターでは、毎日なんらかの集まりや習い事が行なわれているため、高齢者の利用が多く、地域のつながりの拠点となっていた。しかし、移動手段がないために、校区内全体が参加できている状況ではなかった。そこで、施設の前に停留所を設置することで、地域活動への参加促進を図り、地域のつながりのさらなる創出を目指すものである。また、高齢者の利用促進につなげるために、高齢者に優しい車両を導入することを想定している。

5. まとめ

今回、熊本市の政令市都市移行による区役所による行政サービスと交通問題を踏まえて、交通空白地域として桜木・桜木東校区をモデル地域に取り上げ、区バスの導入を提案した。この提言が実現された場合の期待される効果について述べたい。

第一に、地域交通の利便性向上である。路線バス・路面電車の主要な停留所である健軍電停前や交通センター、佐土原経由木山線の路線バスのルート上にある「ショッピングセンターさくらの森」を区バスの発着点とすることで、既存の公共交通網と連携でき、地域全体のモビリティ向上につながると考えられる。さらに住民ニーズに基づいて停留所を短い間隔で設置することで、買い物や通院、区役所の利用等の地域内移動もスムーズになる。

第二に、地域のつながりの創出である。地域のモビリティ向上により、これまで地域活動に参加が困難であった住民が、地域活動に参加しやすくなる。また、移動手段を持たない高齢者の外出頻度の増加を図ることができる。さらに、区バスの移動中に地域住民同士の交流が生まれる。このように、地域のつながりがより強固なものになると考えられる。

しかし、実現に向けては課題も存在する。第一に、住民ニーズの調整である。政策担当者が実際に住民に対して聞き取り調査を実施すれば、たくさんの要望が出てくると考えら

れる。しかし、その要望をすべて聞き入れてしまうと、採算性が取れなくなる危険性もある。たとえば、住民が行きたい場所すべてをまわろうとすると、極端に運行ルートが長くなってしまい、採算性を確保するために運行頻度を少なくせざるをえなくなる。運行頻度が少なければ、住民にとって利用しやすい区バスとはいええず、利用者が確保できない。そこで、地域特性や住民の生活状況を詳細に調査したうえで、区バスを利用する主な対象者を絞る必要がある。また、区バスのみで地域の交通需要をすべて満足させようとするのではなく、他の公共交通網や交通手段と組み合わせながら、住民ニーズに応じていくという考え方が重要である。

第二に、既存の公共交通網との競合である。区バスの路線や運賃を設定する際には、既存のバス路線と重複した路線設定や既存の路線バス運賃と比較して極端に安い運賃設定は避けなければならない。たとえば、鈴鹿市では、「C-BUS」の導入にあたって、2度のニーズ調査（グループインタビュー）を実施し、1回目に交通空白地域を抽出し、2回目に抽出した交通空白地域における住民の生活行動を詳細に調査している。

第三に、地域活動の支援である。モデル地域としてとりあげた桜木・桜木東校区では、地域活動が盛んに行なわれているため、区バスの導入でさらなる地域のつながりの創出ができると考えられた。しかし、どの校区においても地域活動が盛んであるわけではなく、区バスの導入だけでは地域のつながりの創出には不十分である可能性がある。そこで、区バスの運行に合わせた習い事・集まりの開催など、地域活動の支援もあわせて行っていく必要がある。つまり、区バスの導入を地域の活性化の機会と捉え、活かすことを考えることができれば、区バスの導入のさらなる効果としても期待できるのである。

以上、地域調査を行ない、桜木・桜木東校区の区バスを検討したが、このような検討プロセスは他の地域でも応用できると考える。コミュニティバスは、地域住民が利用してこそ、成立するバスである。そのコミュニティバスを、地域住民のニーズ調査なしに導入することは極めて危険であろう。今後の区バスの導入過程において、単に公共施設をつなぐだけでなく、地域の実情に合わせたバス路線の設定を検討することが重要であると考えらる。

【参考文献】

- 1) 熊本市行政区画等審議会（2010）『行政区画の編成及び区役所の位置答申書』
- 2) 熊本市（2009）『熊本市地域公共交通総合連携計画』
- 3) 天野圭子、中山徹（2006）「コミュニティバス運行取組状況に関する研究—全国自治体の実施状況把握と分析—」『日本建築学会技術報告集』第23号pp.415-420
- 4) 樋口民夫・秋山哲夫（2000）「コミュニティバス計画のサービス水準の評価に関する研究」『都市計画論集』No.35 pp.517-522
- 5) 鈴鹿市ホームページ <http://www.city.suzuka.lg.jp/>
- 6) 鈴鹿市産業振興部商工課、鈴鹿モビリティ研究会（1999）『平成10年度鈴鹿市交通網整備促進事業 鈴鹿市の新しい移動手段の検討調査報告書』
- 7) 鈴鹿市（2000）『平成11年度鈴鹿市西部地域コミュニティバス事業実証運行計画調査報告書』
- 8) 金沢市ホームページ <http://www4.city.kanazawa.lg.jp/>

- 9) 中島正人、安江雪名菜、高山純一 (2000) 「金沢市におけるコミュニティバス導入効果－金沢ふらっとバスを事例として－」『都市計画論文集』 No.35 pp.181-186
- 10) 国土交通省『全国のバス再生事例集』

WARD BUS SYSTEM CONNECTING KUMAMOTO CITIZENS

Mitsuru HORI, Satoko YOSHIMUTA, and Manami MORIYAMA
Kumamoto city officer

Kumamoto city will become a government-decreed city in April 2012. The big ward office system will be adopted and citizens will have access to as many services at the ward offices as they do city hall. The public transportation systems in the City of Kumamoto mainly comprise buses. However, the current bus system in the City is structured like a radial with the Kumamoto Bus Terminal at the center, which will create problems in accessing the proposed ward offices.

In this paper, we explored a ward bus system in two areas, Sakuragi and Sakuragi-Higashi, as a model case. With the objective of improving the convenience of public transportation and developing more connected communities, we initially interviewed the residents in these two areas and observed the areas in order to identify the existing needs and resources. Based on the results, we identified routes including existing and new stops, and developed time schedules. Our proposed ward bus system is expected to be effective in improving public transportation accessibility and corresponds with existing bus routes. Moreover, with the new ward bus system, residents will be able to travel to community places more easily, which may increase activities among community residents and ultimately increase community connectedness.