

# 再編 市民の足

## 行政編

③

は、なく増やすこと自体が画期的。高齢化を見据えた思い切った政策判断であり、全国のモデルになりうる。市の「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、区バス案を高く評価する。

### 「廃止」の不安

熊本市が2009年3月に策定した「地域公共交通総合連携計画」。この中には、地域住民の生活交通を確保する方策として「コミュニティバス」の導入方針が盛り込まれている。来年4月の政令指定都市移行に合わせて市内を走り始める「区バス」のコミュニティ路線は、この考えを初めて具体化したものだ。

熊本市は新設するコミュニティ路線に一つのハードルを設けた。収支率（運行経費に占める料金収入の割合）が30%に満たない場合、運行開始の半年後から3年の間に存廃を地元と協議。廃止するか、住民主体で運行する「住民バス」に移行するかを決める。

これまで定期バス路線がなかった地域を縦横あるいは環状に走る。実際の運行は、市営バスの事業移管先として民間3社が設立した熊本都市バスが担当。小回りが利く小型バス（定員36人）11台分を市の予算で購入する。

「バス路線を減らすので

7～8月にあった市の住民説明会では「廃止になるのが心配」「住民の一部負担はどんな方法ですのか」との質問が上がった。「区バスは市の責任で走らせると約束しながら、廃止の用意をするのは矛盾している」。龍田地区の説明会

に参加した同市武蔵ヶ丘の主婦山部京子さん(69)は憤

りに、市の試算では19路線の運行に計1億2600万円の経費がかかる。平均収支率30%を満たしたとしても、補助額は新設のコミュニティ路線だけで年5千万円近くになる。

市が9月補正予算案に盛り込んだ区バスの初期投資費用は既存バス路線も含め

幸山政史市長は8月の定例記者会見で「区バスをつくってはみたものの、誰も乗らずすぐに廃止せざるを得ない状況にしてはならない。地域住民と一緒に育てていきたい」と、市民の支持が不可欠との考えを強調した。

区バスの最終路線案が示された8月30日のあり方検討協議会では、市はコミュニティ路線の利用促進のために、運行開始から一定期間を「お試し期間」として無料運行する考えも明らかにした。「運行開始日をスタートラインに、まさに走りながら課題をクリアし、充実していきたい」。西島徹郎市交通政策総室長は力を込める。

## 区バス(上)

# 生活交通確保へ初の試み

2011.9.4

(森紀子)

熊本市「区バス」の運行形態

