

熊本市営バス88年史

歴史編





第1章 誕生



1935(昭和10)年頃 辛島町ロータリー

日本で初めてバスが走ったのは、1903（明治36）年9月20日の京都市でした。これが日本の乗合バス第1号とされ、その後9月20日は「バスの日」と定められました。

熊本にバスが走ったのは、およそ10年後の1913（大正2）年5月、植木～大津間が初めてであったと記録されています。熊本市内での初めての運行は、1926（大正15）年8月ともそれ以前とも諸説あるようです。

このような中、市電事業をすでに開業〔1924（大正13）年8月〕していた熊本市は、1927（昭和2）年11月23日、バス事業も開始することになりました。この背景には、市電だけでは市域をカバーできないこと、また、市民サービス向上の方策として必要だったことがありました。事業開始の数か月前、7月の臨時市議会において「熊本市乗合自動車経営の件」が付議され、乗合自動車の運行系統と予算に関して議論がなされ、バス事業の開始が決定されました。

【開業当時の状況】

（運転系統）

第1号系統

味噌天神前～熊本駅前～藤崎宮前～
味噌天神前（環状線）

第2号系統

花畑町～島崎口～上熊本駅前

第3号系統

上熊本駅前～浄行寺町～五高前～
竜田口駅前

（運賃）

普通乗車券 1区につき4銭（全5区）

回数乗車券 26区分1円 52区分2円

（車両）

13人乗り・14人乗り 計17台

（車庫・事務所）

大江町九品寺

（乗務員）

運転手18人 車掌18人



1933(昭和8)年頃 市役所前

順調に営業していた市営バスに思いがけない災難が降りかかります。創業わずか8か月目の1928(昭和3)年7月15日午前3時頃火災が発生し、自動車課事務所、車庫及びバスのすべてが焼失しました。大江車庫電気課内にバスの仮事務所を設置し、電車委員会を開いて善後策を検討しました。バス補充の調査のため京都市、大阪市、堺市へ出張する一方で、事務所と車庫を急造し、肥後タクシーからホイペットホ口型車5台を借用して、花畑町～上熊本駅前～竜田口駅前の路線を臨時運行しました。

どうにか急場をしのいでいた市営バスでしたが、8月27日には新たに購入したシボレー型車6台で運行できるようになり、借用していた車を返却します。さらに購入したバスが順次到着し、9月には計19台のバスで営業できるようになりました。また、10月末には事務所や車庫なども完成して完全復旧しました。

1929(昭和4)年に入ると市営バスは路線の拡大に乗り出し、3月5日から新たに2系統の運行を開始しました。

第4号系統

浄行寺町～子飼橋～白川町巡査派出所

第5号系統

花畑町～下通町～代継橋・医科大学附属病院裏通り～味噌天神前

開業間もない頃から、利用者へのサービス向上を目指して回数券などの運賃割引が行われていました。今では考えられませんが、1931(昭和6)年3月10日～31日までの22日間に市電と市営バスが発売した割引乗車券には、1等賞品が市電回数券1円券(35区分)10冊などの景品が当たる抽選券が付いていました。

また、この年には、さらに事業を拡大するためバス事業者を買収しています。当時、民間バス事業者のバス路線の中で最も業績のよかった新市街～京町間の路線を営業していた竹田バスと交渉し、路線の営業権と7台のバスを30,000円で買収し、同年5月23日から花畑町～池田町間を京町線として営業を開始しました。さらに、大江九品寺～市役所前～春竹駅前～琴平町～迎町～古川町の路線を



1930(昭和5)年 花畑町

新設しました。

この頃、バス事業は同業者間の競争が激しく、またガソリンや各種部品の価格が高騰し経営が難しくなってきました。この打開策として一時的な需要に対応する臨時路線が計画され、1933(昭和8)年、江津湖の納涼客のため水前寺～画図橋間、田崎競馬場春秋2回の観覧客のため熊本駅前～田崎競馬場間の営業を開始しました。このほかにも、本妙寺頓写会に際し各線とも終夜運行を行いました。また、この時期には、観光客へのサービスとして遊覧案内の車掌を養成していたとの記録もあります。

また、利用者へのサービス向上のため、これまで市電と市営バスを乗り継ぐ場合は別々に料金を収受していましたが、1935(昭和10)年1月、利用者からの強い要望により乗り継ぎ制が開始され、バスへの乗継券が発行されました。

同年3月25日～5月13日までの50日間、

水前寺の区画整理地一帯を会場として新興熊本大博覧会が開催されました。市営バスにとって絶好の増収の機会となり、午前午後各1回、熊本駅～熊本城～藤崎台～本妙寺～水前寺のコースで、普通料金1人につき1円で定期遊覧バスを運行しました。



1928(昭和3)年 シボレーバス

第2章

激動(戦中)



1926-30(昭和初期)頃 バスガイド



1938(昭和13)年頃 木炭バス

1937(昭和12)年からの日中戦争を機に、交通事業は避けがたい重大な局面を迎えることとなりました。全国各地の交通事業者は統制を受け、熊本市も例外ではありませんでした。このような中でも、市営バスはおもしろい試みをしています。熊本市随一の水郷で、四季を通じて市民の憩いの場であった江津湖

は、特に夏になると納涼客で賑わいを見せるため、この夏の間のみ遊覧船を運航し、さらには市電と市営バスへの乗客を誘致するというものでした。翌年までの実施ではあったものの、2年間で延べ7,361人の利用者が夏を満喫したのでした。

戦況がさらに悪化するにつれ、燃料や資材の不足に悩まされました。市営バスは1938(昭和13)年5月1日からのガソリン規制により、一部路線の運休や運行回数の削減を余儀なくされました。このため、ガソリン不足の対策として商工省では木炭車を奨励し、ガス発生装置取り付けについて奨励金を交付しました。市営バスは、まず10台のバスを改造し、翌1939(昭和14)年に規制がさらに強化されたため、翌々1940(昭和15)年までには所有するバスのほとんどが木炭車となりました。1941(昭和16)年9月1日には、



ついにガソリンによるバス・タクシーの運転が全面的に禁止されました。

一方で、車両の老朽化やガス発生装置が入手困難なことなどによりバス車両の廃車が続出したことや燃料となる木炭が不足したことに加え、木炭車は営業中に故障が多いうえ燃費も悪く、さらには運転時間も不正確であったため、その対策としてバス停の削減や路線の休止などを行ったことで、市営バス事業は縮小の一途をたどることとなりました。また、戦争の拡大で乗務員が不足し、当時の最盛期には90名以上在籍した職員数も1941（昭和16）年には半数に、翌1942（昭和17）年には20名にまでなっていました。

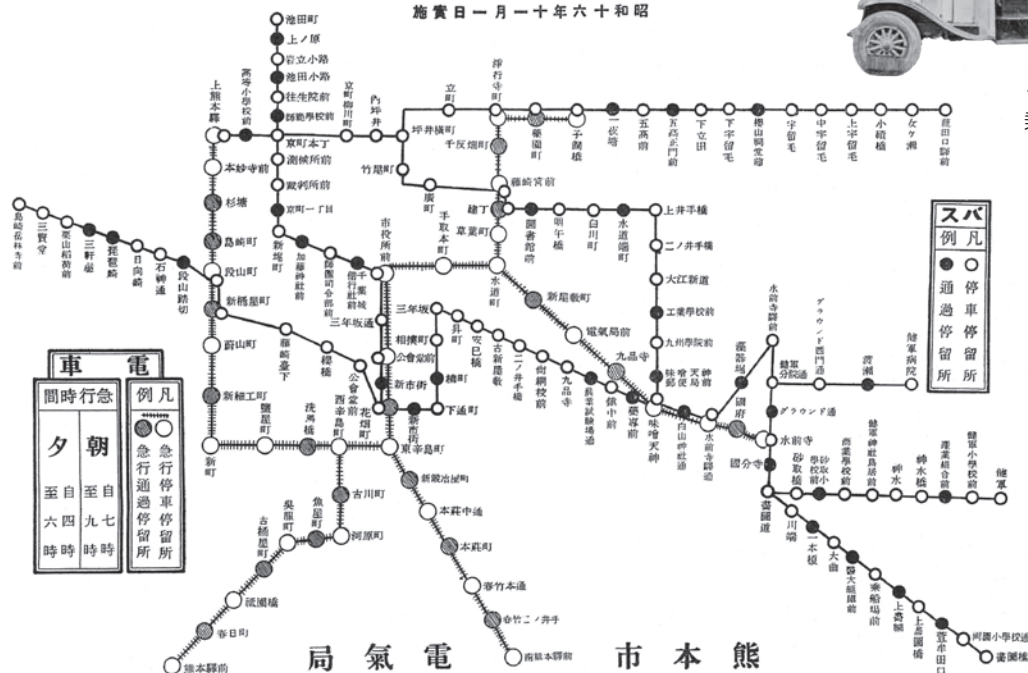
さて、木炭車とはどのようなバスだったのでしょうか。とある文献によれば、木炭車はバスの後部に取り付けられたカマと呼ばれるガス発生装置に木炭を入れて一酸化炭素を発生させます。この一酸化炭素と空気を混合して電気点火でエンジンを動かすそうで、この中には手動で行う工程もあり、非常に労力のかかる作業だったようです。しかも、冷えた

カマに木炭を入れてガスを発生させるため、始発の2～3時間も前から準備をしなければならなかったそうで、当時の苦勞が伺えます。さらに木炭車は馬力が弱く、坂道や再発進のたびによくエンストを起こしたようで、このような時は、乗客が降りてバスを後ろから押すという光景も見られました。この木炭車は1950（昭和25）年～1952（昭和27）年頃には役割を終えたそうです。

乗務員は減少する一方で、国家総動員体制の強化などによる利用者の増加に対応するため1941（昭和16）年11月1日、急行電車と急行バスが登場しました。車両購入などの設備投資はもちろんのこと修理資材の入手さえも困難な時代であったため、運行回数の増加によって輸送力を増やす以外に方法がありませんでした。急行運転は、ラッシュアワーの朝7時～9時まで、夕方4時～6時までの間、一部のバス停、電停を通過するもので、当時の113バス停のうち33バス停を、46電停のうち19電停をノンストップとしたため電力や燃料の節減にも繋がりました。

急行電車バス入御案内

昭和十六年十一月一日 施行



1926-30(昭和初期)頃乗合バス



第3章

復興(戦後)



1947(昭和22)年頃 電気バス



1950(昭和25)年頃 大型展望車「しらめい」



1953(昭和28)年 6.26水害で大きな被害を受けた交通局

1945(昭和20)年8月15日終戦を迎えます。戦中、戦後の混乱で減少していた利用者も、軍人の復員や海外引き揚げ者の増加などで再び増え始めました。戦後間もない1946(昭和21)年、バスの営業に必要な燃料や資材が不足したため、市営バスは京町線を営業するのがやっとでしたが、輸送力強化のため、燃料不足で走れなくなったバスを電車が鉄パイプでつないで走るといった珍しい光景も見られました。このような状況の中、翌1947(昭和22)年には、元三菱重工業熊本工場で工員輸送用として使われていたバッテリーで走る電気バス2台を含む計5台のバスを購入したほか、子飼橋～竜田口駅前間、花畑町～岳林寺間の営業を再開し、さらに市電の輸送力を補うため市電代行バスを熊本駅～花畑町間、水前寺～水道町間で運行するなど、少しずつですが確実に復興に向けて歩き出しました。

1950(昭和25)年、資材不足などの戦後の混乱も一段落し、復興に向けた取り組みがいよいよ加速します。市電の整備として、無軌道電車(トロリーバス)計画、市電グラウンド線延長、市電健軍線複線化の3つの事業を中心に進められました。一方、市営バスにとっても躍進の年でした。輸送力強化のためディーゼル車を含む16台のバスを購入しました。ディーゼル車の登場は車両の性能向上と大型化を実現し、輸送力は飛躍的に増大しました。路線の拡張も行われ、いわゆる環状線の運行を開始したのもこの年でした。熊本駅前を起点として、細工町～段山～上熊本～子飼橋～渡鹿～本荘～本山を経て熊本駅前に戻るルート(第一環状線)でした。翌1951(昭和26)年には、水道町を起点とする第二環状



線（水道町～尚絅校前～南熊本～八王寺～水前寺～渡鹿～子飼～水道町）が増設されました。復興や都市計画事業で道路が整備されるにつれバス路線も、官公庁、銀行、会社などが集まる花畑町を起点として、市周辺に放射線状に走るように統一され、1952（昭和27）年、その後の市内バス路線網の基礎が完成しました。

さらに、年々増加する観光客を誘致するために、新規事業として貸切の大型観光バスが登場しました。観光ガイド専門の女性車掌5名を増員、バス4台を購入し、それぞれ大阿蘇、不知火、有明、九重と命名しました。屋根部分にも窓があるという独特のスタイルの観光バスは展望の良さが売りでした。

1953（昭和28）年6月26日に発生した未曾有の大洪水により、熊本市街地は泥沼状態となりました。退避できた一部の市電と市営バス2台を除いた全施設に甚大な被害が生じました。一時は復興の目処も立たない状況でしたが、職員はもとより様々な人たちの懸命な努力により、災害から2日後にはバス4台により市電の一部区間で代行運転が始められました。7月7日に市電が一部区間で復旧したこともあり、11日にはバス17台でバス路線の一部の運行を再開することができました。

1954（昭和29）年10月1日～11月15日までの46日間、市電開通30周年を記念し、水前寺一帯を会場として熊本交通観光大博覧会が開催されました。市電、市営バス事業関連をはじめ近代交通機関の各種実物や模型の展示、全国の観光関連出品物、遊戯施設、劇場なども設けられ、多くの観光客などで賑わいました。翌1955（昭和30）年には、残された遊戯施設を活用して、土日祝日のみの開園で入園無料の水前寺遊園地を開設しました。ところが、その敷地を熊本市体育館建設用地として提供することとなり、開園から1年足らずで閉園することとなりました。



1954(昭和29)年 熊本交通観光大博覧会



1954(昭和29)年



1954(昭和29)年頃 県内唯一のトレーラーバス



第4章

最盛



1955(昭和30)年代 辛島町付近

1955(昭和30)年代に入ると、市営バスは、市街地域が拡大するにつれ、地域住民の移動手段を確保するため新規路線の運行を次々と開始します。公共交通の担い手としてバスが台頭してくる時期でした。1959(昭和34)年度の決算状況を分析した資料によると、1953(昭和28)年度比で、利用者数が市電は24%の増加に対し、市営バスは191%の増加であり、また、市の人口に対する市電と市営バス全体の1日平均の利用者数が増加傾向にある中、内訳をみると、同指標において市電はやや減少する一方で、市営バスは2倍近くに増加していたことから「すでに市電は斜陽化しつつあることを示していた」と結んでいます。

1960(昭和35)年、熊本市を中心に県下で第15回国民体育大会が開催され、総勢2

万人を超える選手、観客などが全国から集まりました。これに備え、市営バスはその機動力を活かして交通網の整備を行いました。熊本駅前～熊本空港間ほか4路線の新設や臨時バスを運行し、国体終了後にはさらに運行系統の大幅な変更を行うなど積極的に路線の拡充を図りました。このほか通勤通学の利用者による朝夕ラッシュ時の対応として急行バスを運行しました。

ところで、バスの前面もしくは側面にワンマンの文字を見たことがあるでしょうか。開業以来、バスは運転士と料金の収受をする車掌の2名体制で運行していました。1963(昭和38)年、運転士1名で運行するワンマンバスが熊本で初めて、市営バスの中央環状線で登場しました。導入の理由は人件費の節約という経営面からの切実なものでした。当初



は前乗り、後ろ降り、乗車するとき料金を前払いするというスタイルでした。ただし、このワンマンバスを運行するには国から「車掌を乗車させないでよい運転系統」としての指定が必要で、ワンマンバスの運行は午前7:10～午後9:40までの間に限られており、年末年始などの利用者が混雑する時は車掌を乗車させることとの条件が付いていました。

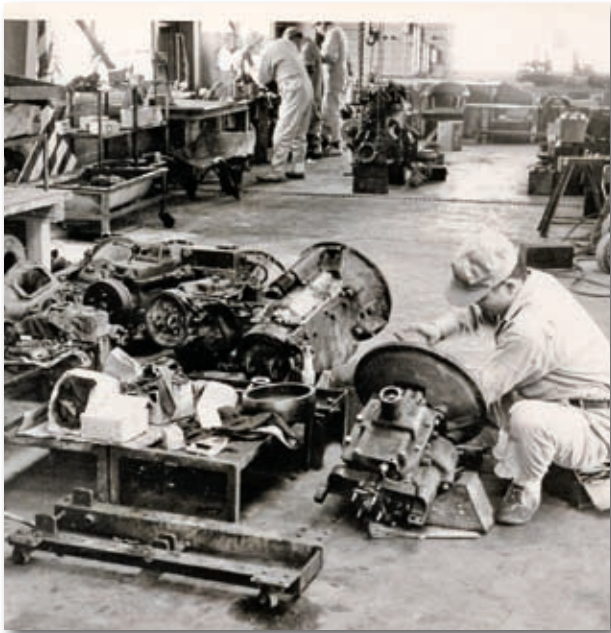
1965（昭和40）年代はバスが一番輝いていた時代でした。自動車社会が到来し、市電の路線が次々と廃止される中、その代替交通として活躍しました。最盛期の1969（昭和44）年には路線数34路線、在籍バス車両数200台、年間の利用者数は3,900万人にも上りました。この最盛期の10年間で開業以来88年間の総利用者数の約3割を占めており、この年代がバスの黄金期であったことが伺えます。ちなみに、旧熊本交通センターは1969（昭和44）年3月6日にオープンしています。



1960(昭和35)年頃 第二環状線



1960(昭和35)年頃 市役所前



年代不詳 バス整備風景



1961(昭和36)年頃 千葉城町



1961(昭和36)年頃 辛島町



1961(昭和36)年 三軒屋付近



1965(昭和40)年 熊本駅前



1966(昭和41)年 内坪井町



1965(昭和40)年代バス 復刻カラーバスのモデル



2013(平成25)年11月から運行 復刻カラーバス



第5章

終業



1990(平成2)年 大型バス



1993(平成5)年 レトロ調バス

1965(昭和40)年代の最盛期を過ぎると、モータリゼーションの進展などによりバスの利用者数は次第に減少し、厳しい経営環境下におかれまして。1972(昭和47)年度末には累積欠損金が19億円を超えたため、翌1973(昭和48)年に交通事業再建計画(15か年計画)を策定し、国から支援を受けながら交通事業の再建に取り組みました。この計画の中で、市営バスは徹底した経営の効率化と、様々な利用者へのサービス向上策を実施しました。1977(昭和52)年、バスの走行環境を改善するため、バス専用レーンとバスの優先信号とを併せて実施しました。また、

今では当たり前ですが、バスが冷房化されたのはこの年でした。翌1978(昭和53)年は、運行系統を東西南北の4つの区域で色別に案内する表示に改善し、1982(昭和57)年は、これまで市電と市営バスでのみ共通で使えた回数券を、民間バス事業者でも使えるようにしました。同じ年には、市営バスのシンボルマークとも言える運行系統ごとの動物マーク(最後まで残った小峯京塚線はライオンでした)も登場しました。

1988(昭和63)年3月、15年間の再建計画が終了した後も、利用者数の減少に歯止めがかからず厳しい経営環境が続きました。一方で、高齢化社会の進展による公共交通の重要性が認識され始めた時代でもありました。

市営バスは、これらの社会経済情勢に対応するため、利用者へのサービス向上策や福祉対策を次々と実施しました。利用者へのサービス向上策として、1996(平成8)年に、これまで市内で競合するバス事業者ごとにバラバラであったバスの行き先表示を統一しました。このことは、利用者のサービス向上という共通の目的のために、事業者の枠を超えて取り組んだ画期的なものでした。また、おなじみのプリペイドカード式回数券(愛称:To熊カード)の運用を開始したのは1998(平成10)年でした。さらに、2005(平成17)年に、市内5か所の主要バス停にバス接近表示器を設置し、バス運行状況のいわゆる見える化を図りました。福祉対策として、1994(平成6)年にリフト付きバス、翌1995(平成7)年にスロープ付き超低床バス、1997(平成9)年にノンステップバスの運行を開始しました。このほか、熊本城周遊バス〔1992(平成4)年〕や熊本城シャトルバス〔2004(平成16)年〕の運行を開始し、観光客など利用者の誘致に



も力を入れていました。

しかしながら、利用者数は再建計画終了後からの15年間で2割以上も減少するなど、熊本都市圏のバス事業全体が衰退しつつあったため、この打開策としてバス事業全体の採算性の向上と効率的な運行体系の確立が急務となってきました。このような中、競合する市営バス8路線について2004（平成16）年から民間バス事業者へ順次移譲する一方、民間バス事業者においては、事業者の枠を超えたサービスを提供する仕組みづくりを構築するため、2007（平成19）年12月、熊本都市バス株式会社が民間バス事業者3社共同で設立されました。

熊本市においては、2008（平成20）年5月、将来にわたって利便性の高いサービスを提供できる公共交通体系の構築とバス事業の運行体制のあり方について検討するため「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」が設置され、2009（平成21）年5月、市営バス事業の熊本都市バス株式会社への全面移譲が提言されました。

機を同じくして、国において財政健全化法

が本格施行され、熊本市交通事業はこの法律に基づく経営健全化計画を2010（平成22）年3月に策定しました。この計画の中で、より利便性が高く、より効率的なバス路線網の再編に向けて、市営バス事業の全てを熊本都市バス株式会社に順次移譲することを、議会の議決を経て決定しました。2009（平成21）年の上熊本営業所本山車庫管轄の7路線の移譲をはじめに、2012（平成24）年には上熊本営業所管轄路線の全てを、そして、2015（平成27）年4月1日、最後の路線となった小峯営業所管轄路線の小峯京塚線を移譲したことにより、全23路線の移譲が完了しました。



1995(平成7)年 熊本城周遊バス



1997(平成9)年 ノンステップバス



2000(平成12)年 ハローキティバス



2001(平成13)年 都心循環(ゆうゆう)バス



2014(平成26)年

1927（昭和2）年11月23日、市営バスは産声を上げ、戦争や災害、高度経済成長期におけるモータリゼーションの進展など激動の時代に直面しながら、2015（平成27）年3月31日の営業を最後に、その役目を終えました。この間、地球約9,500周分もの距離を走り、約13億人の皆様にご利用いただきました。

市営バス事業の終了に当たり、88年の長きにわたる歴史を記すとともに、皆様への感謝の気持ちを込めて、ここに記念誌を刊行いたします。

貴重な写真、資料等をご提供いただいた関係各位に深甚なる謝意を表しますとともに、これまで市営バスをご利用いただいた多くの皆様に心からお礼申し上げます。

路線図

1927(昭和2)年開業当時の路線図



電車
路線

— 幹線…熊本駅前 浄行寺前
— 水前寺線…水道町～水前寺

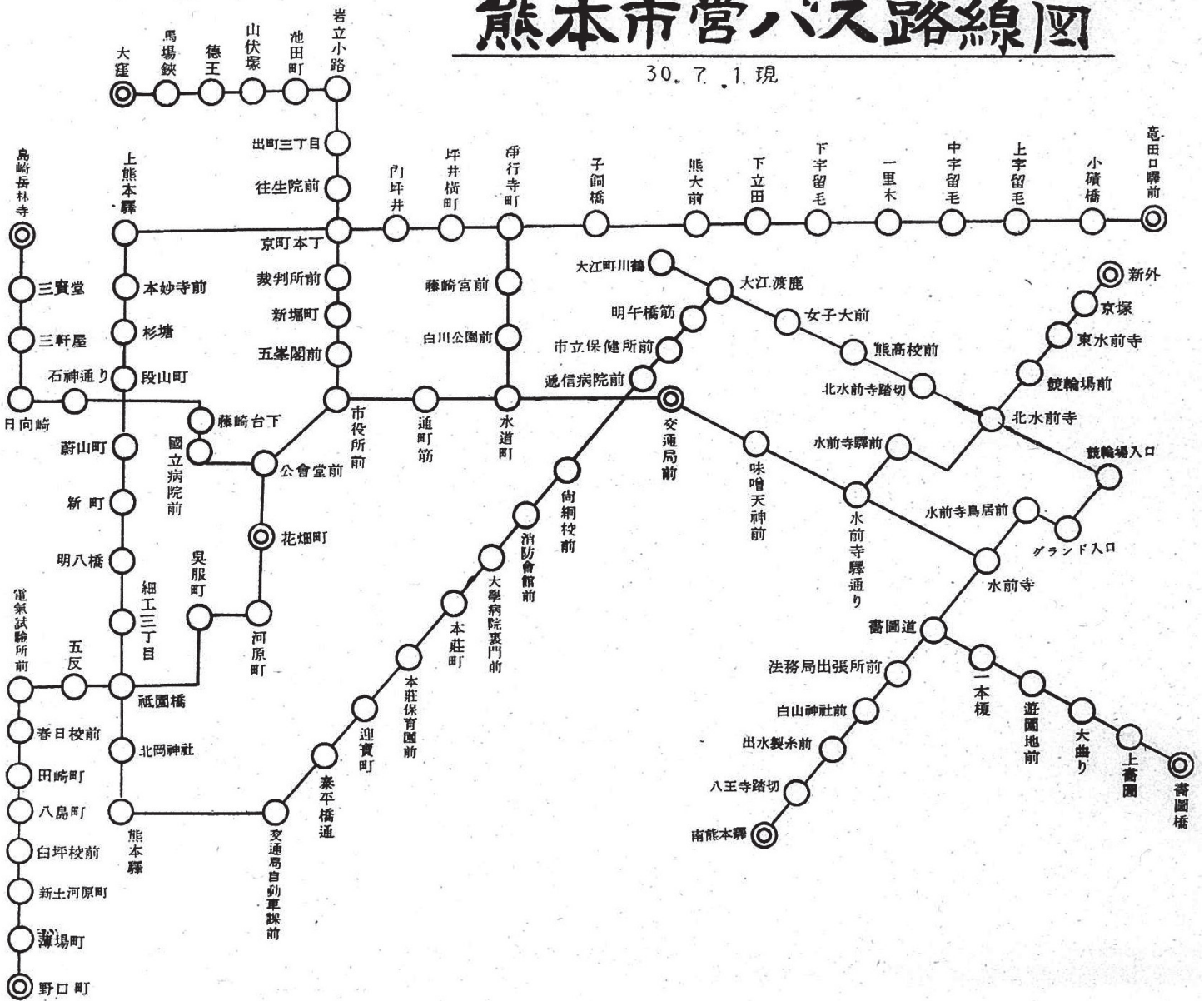
バス
路線

— 第1号系統…味噌天神を起点とする環状線
— 第2号系統…花畑町(記念碑前)～上熊本駅前往復
— 第3号系統…上熊本駅前～竜田口駅前往復

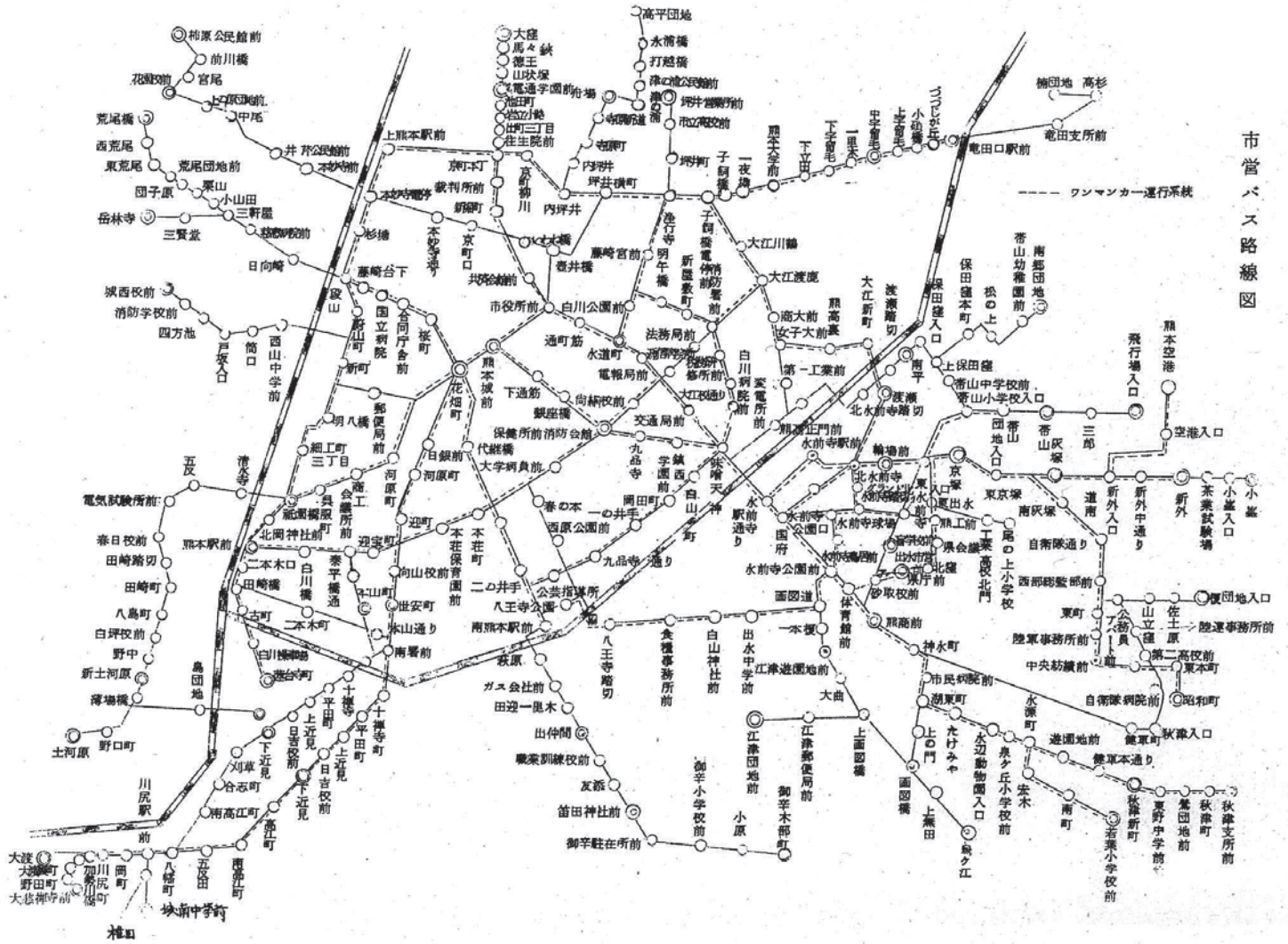
1955(昭和30)年台頭期の路線図

熊本市営バス路線図

30. 7. 1. 現

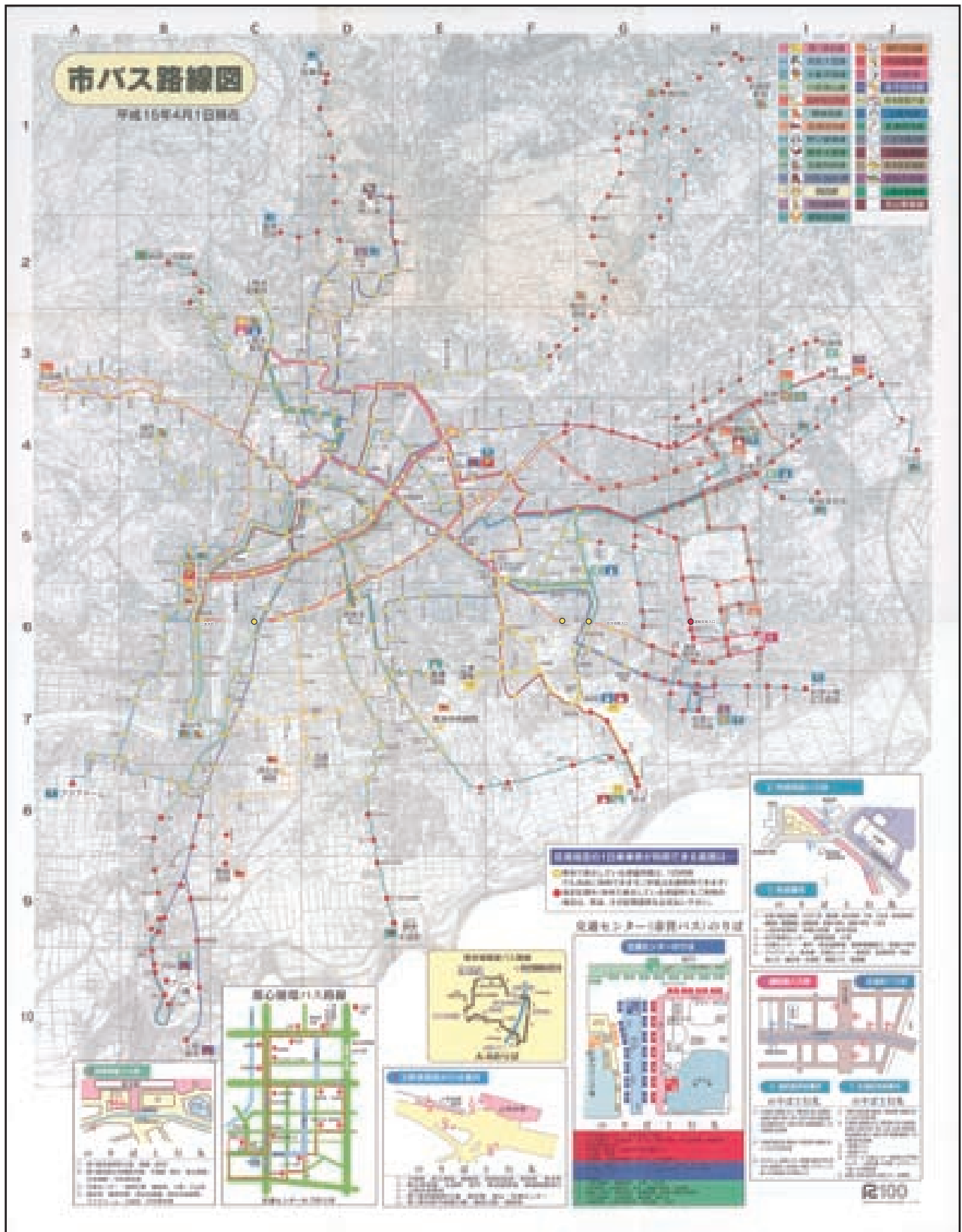


1969(昭和44)年最盛期の路線図



市営バス路線図

2003(平成15)年路線移譲開始前の路線図



市営バスの動物マーク

市営バスといえば、路線ごとに動物マークの入った系統板。1982(昭和57)年に登場しました。全部で30種類もありました。最後まで走っていた動物は小峯京塚線のライオンでした。絵柄もリニューアルして、ちょっとかわいくなりましたよね。

路線	動物マーク
1 第一環状線	ゾウ 
2 第二環状線	ウシ 
3 池田大窪線	ツバメ 
4 小峯京塚線	ライオン 
5 川尻常山線	ハト 
6 島崎保田窪線	シカ 
7 長嶺子飼線	イヌ 
8 楠城西線	ワニ 
9 流通団地線	ウマ 
10 野口健軍線	パンダ 
11 御幸木部線	ワシ 
12 花園柿原線	タヌキ 
13 川尻(国道)線	サル 
14 画図線	トラ 
15 池田健軍線	カンガルー 
16 健軍長嶺線	リス 
17 川尻土河原線	インコ 

路線	動物マーク
18 東町団地線	クジラ 
19 中央環状線	キリン 
20 昭和町線	ダチョウ 
21 高平団地線	ネズミ 
22 熊本県庁線	ネコ 
23 上熊本線	ペンギン 
24 長溝団地線	ウサギ 
25 上熊本車庫線	ニワトリ 
26 川尻県庁線	ミミズク 
27 本山車庫線	-
28 八王寺環状線	サイ 
29 子飼渡瀬線	ハクチョウ 
30 熊本城周遊バス	-
31 熊本駅長嶺線	イノシシ 
32 渡鹿長嶺線	カメ 
33 大江城西線	ワニ 

※路線の改廃のタイミング等により、動物マークが1つの路線がある。

乗車券あれこれ

11
回
130
円



▲昭和28年 往復券 25円



▲昭和28年 往復乗車券 25円



▲昭和37年 早朝割引券 往復券 25円



▲昭和37年 回数券 11枚 150円



▲昭和37年 片道券 15円



▲昭和44年 回数券 13枚 300円



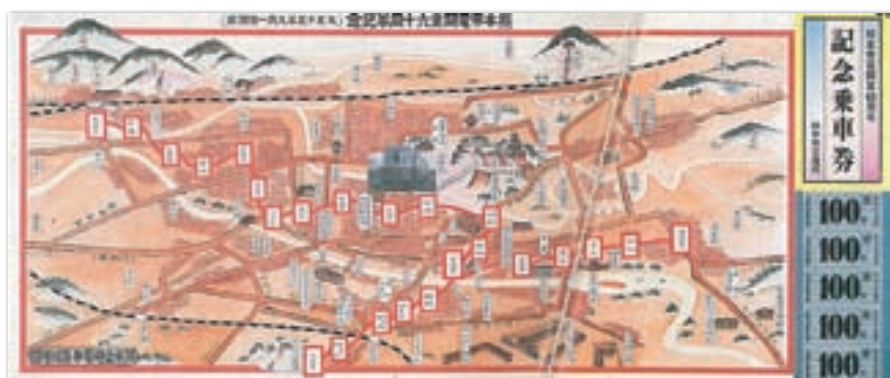
▲昭和40年 回数券 11枚 200円



▲昭和37年 補充券 2円



▲昭和48年 普通回数券 13枚 350円



▲昭和59年 熊本市電開業六十周年記念乗車券



▲昭和48年 通学回数券 13枚 350円



▲昭和51年 ミックス通学回数券
30円・40円・10枚 50円12枚
1冊 1000円



▲昭和51年 ミックス普通回数券
30円・40円・10枚 50円8枚
1冊 1000円



▲昭和49年 ミックス通学回数券
10円・20円・30円各13枚
1冊 600円



▲昭和49年 ミックス普通回数券
10円・20円・30円各11枚
1冊 600円



◀昭和24年 電車開通25周年記念片道券7円



▲昭和14年 往復券 12銭



▲昭和14年 片道券 6銭



▲昭和14年 乗継券 3銭



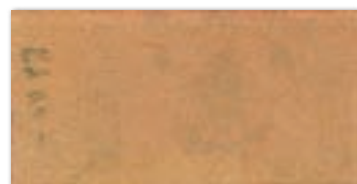
▲昭和26年 片道券 10円



▲昭和24年 回数券 11枚 10円



▲昭和24年 片道券 7円



▲昭和20年 片道券 10銭



▲昭和28年 片道割引券 7円



▲昭和24年 片道券 7円



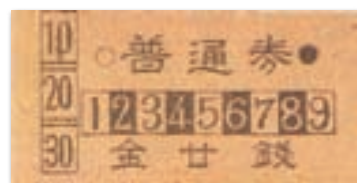
▲昭和20年 回数券 15回 1円



▲昭和28年 回数券 11回 130円



▲昭和26年 乗継券 1枚 5円



▲昭和21年 片道券 20銭



▲昭和28年 片道券 13円



▲昭和26年 特別回数券 10枚 70円



▲昭和22年 回数券 11回 10円



▲昭和28年 特別回数券 10回 100円



◀昭和27年 市電優待片道券

1日乗車券

いまではおなじみの観光などに便利な1日乗車券。指定の区間内であれば乗り降り自由とあって人気があります。



▲初登場は1980(昭和55)年。当初は区間指定で有効期間がスタンプ式でした。



▲1989(平成元年)年。有効期間を記入式に変更。



▲1992(平成4)年。乗り降りできる区間が広がった全線券が登場しました。有効期間をスクラッチ式に変更。



▲1992(平成4)年。熊本城周遊バスの1日乗車券。右はJRの窓口で発売された1日乗車券で、指定区間と熊本城周遊バスが利用できました。



▲2005(平成17)年。さらに利用しやすく、熊本市の観光文化施設の割引券を付けました。名称も「Enjoyバスポート」と新しくなりました。



▲2007(平成19)年。2日乗車券が登場しました。利用範囲は区間指定券と同じ。



▲2010(平成22)年。民間バス事業者との共通利用が可能となり、熊本県内版の1日乗車券が登場しました。この券があれば阿蘇や天草にも行けます。

To熊カード

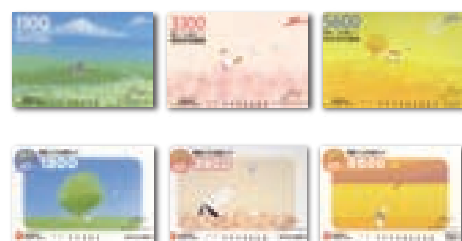
これまでの紙券に変わり、プリペイド式の回数券が1998(平成10年)3月に運用を開始しました。券種は発売額1,000円、3,000円、5,000円で、普通と学生の全6種類。利用金額にはプレミアムが付いていました。



▲初代
絵柄は全ての券種で同じでした。ハートを乗せて走ってます。



▲2代目



▲3代目
2005(平成17)年から登場しました。国内外で活躍する熊本市出身の画家、葉祥明氏によるデザインでした。

企画乗車券

イベントなどにあわせて発行した企画乗車券。いろいろありました。



▲レトロ調バス運行記念乗車券。フルオーダーメイドのレトロ調バスが運行を始めたのが1993(平成5)年9月23日。乗車券は10月1日の販売。



▲1999(平成11)年に開催された「くまもと未来国体・ハートフルくまもと大会」を記念した民間事業者との共通回数乗車券。ポストカードが付いてます。

▶市営バス80周年記念カード
2007(平成19)年11月17日に発売した記念カード。昭和30年代頃のレトロバスと熊本市の象徴とも言える熊本城をデザインしました。



大人気だった「ハローキティカード」シリーズ。
初代カード発売時には長蛇の列だったとか。特別な台紙とセットで販売して
いました。シリーズはVol.19まで。全部見せます。



▲1999(平成11)年、春。Vol.1。



▲1999(平成11)年、夏。Vol.2。



▲1999(平成11)年、秋。Vol.3。



▲1999(平成11)年、冬。Vol.4。



▲2000(平成12)年。ハローキティバス運行記念。Vol.5。



▲2000(平成12)年。Vol.6。



▲2001(平成13)年。Vol.7。



▲2001(平成13)年。熊本で開催されたインターハイとコラボ。Vol.8。



▲2001(平成13)年。Vol.9。



▲2002(平成14)年。ダニエルと。Vol.10。



▲2002(平成14)年。市電の上熊本車両基地完成記念。Vol.11。



▲2003(平成15)年。Vol.12。



▲2004(平成16)年。Vol.13。



▲2004(平成16)年。交通事業80周年記念。下は台紙。Vol.14。



▲2005(平成17)年。キティのペットの「チャーミーキティ」と「シュガー」。Vol.15。



▲2006(平成18)年。ダニエルと。Vol.16。



▲2006(平成18)年。Vol.17。



▲2007(平成19)年。熊本城築城400年祭を記念して、テーマは「和」。Vol.18。



▲2009(平成21)年。ダニエルと。シリーズ最後のVol.19。

さようなら市営バス

～88年の感謝を込めて～

市営バスの終了をいろんなところで取り上げて、盛り上げていただきました。ご協力いただきました皆様、本当にありがとうございました。



▲市政だより(2015年3月号・5月号)。「市営バス歴史写真展」も開催しました。

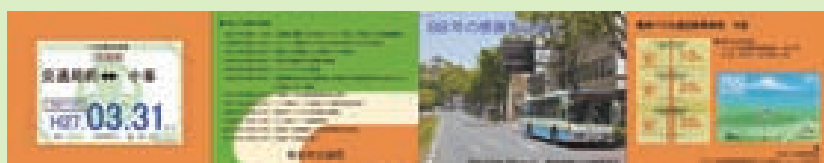


◀3月26・27日に開催された熊本国際観光コンベンション協会主催の「ありがとう市営バスさるく」。皆さん楽しかったでしょう？

▶日本郵便から販売された市営バス終了を記念したオリジナルフレーム切手。1,000シート限定だったので、すぐに完売したそうです。日本郵便九州支社長から市長への贈呈式も行なわれました。※販売は終了しています。



◀市営バス終了記念カードを発売。記念台紙がついて2,015枚の限定発売でした。



全国誌でも取り上げられましたよ。うれしいですね。最後の年の春先に市営バスの歴史や事業終了に至った経緯など詳細に記事にさせていただいたのをはじめに、最終日当日の終了記念式典や最終バス出発の見送りまで、温かく見守っていただいた雑誌関係者の皆様、ありがとうございました。よい記念になりました。

バス好きのためのバス総合情報誌

バスマガジン vol.65

CONTENTS

**韓国車も登場！ 今春、各地で営業運転を
電気バス時代到来**

007 福原川内市で運行、北九州市・市内路線バス
▶韓国・フアイバー社製

010 JR東日本・仙台支社、宮城バス、CANバス、復興路線バス、アピニ
▶東宮アールアンドデー社製
アイデア満載の観光バスも登場！(伊勢自動車線R17/大船渡線R17)

012 三重交通、内陸外支線路線バス
▶フラットフィールド社製

夏間近！ 海へ・山へ！ バス

020 三重交通の特別仕様バス
(特別バス、観光バス、宮城バス、CANバス、復興路線バス、アピニ)に
乗って観光地を巡りましょう！

068 薩摩川内市で運行されている
アイデア満載の路線バスたち

100 読者が選ぶ乗合バス100選
全国第一から十位までの乗客数を誇る子連れ専用バスに
山形県一宮市出雲の乗合バスでマイナスイオンを感じる

026 終点までのバス停……第5線「藤田」助山日東バス

029 来春3月、バス運行から撤退!! 運行開始から路線移譲までを辿る!
074 **熊本市交通局バス事業完全ガイド**

034 **熊本市交通局バス事業完全ガイド**

036 **おしまします！**
バス会社潜入レポート
広島県 中国ジェイアールバス

[バス好きのためのバス総合情報誌]

BUS magazine

vol.65

2014/5

バスマガジン

来春3月、バス運行から撤退!! 運行開始から路線移譲までを辿る!
熊本市交通局バス事業完全ガイド
今号の別になりバス事業者
ケイエム観光バス

夏間近！ 海へ・山へ！ バス旅を楽しもう

韓国車も登場！ 今春、各地で営業運転を開始!!……
薩摩川内市、北九州市、JR東日本、三重交通

電気バス時代到来

バス好きのためのバス総合情報誌

074 熊本市交通局バス事業完全ガイド

034 おしまします！
バス会社潜入レポート

◀バスマガジン 2014/5 vol.65 提供元:有限会社編集会議
熊本市バス事業完全ガイドの記事で、全部で8項目、20ページに渡り特集していただきました。交通局の歴史や最後の年の在籍車両一覧など詳細なデータも掲載されています。

BUSRAMA INTERNATIONAL

2015 MAY
Vol.26 No.3

BUSRAMA

149

広島電鉄

4月27日、広島電鉄が市内バスを
運行。ヒューマンライフが運行を担当
している。広島電鉄は、広島市
交通局のバス事業を継承する。

いすゞ「14.5型」エルガ
ヒュンダイ・ユニバースの衝突

広島電鉄/エイチ・ディー西広

使用設備の安全性強化に役立つ監視機器・用
ジェイアールバス産業が導入

2015年最新バス事情

2014年度スーパーハイデッカー / 2014年度下層ノンステップバス採用実績

2015年最新バス事情

2014年度スーパーハイデッカー / 2014年度下層ノンステップバス採用実績

2015年最新バス事情

2014年度スーパーハイデッカー / 2014年度下層ノンステップバス採用実績

BUS Life

Vol.1

The バス会社 関東バス特集

バスに乗ろう！

初期型KC-代ノンステップバス

徹底ガイド

60年代の昔を懐かしくするのホライ

80年代の昔を懐かしくするのホライ

90年代の昔を懐かしくするのホライ

2000年代の昔を懐かしくするのホライ

2010年代の昔を懐かしくするのホライ

2020年代の昔を懐かしくするのホライ

2030年代の昔を懐かしくするのホライ

2040年代の昔を懐かしくするのホライ

2050年代の昔を懐かしくするのホライ

2060年代の昔を懐かしくするのホライ

2070年代の昔を懐かしくするのホライ

2080年代の昔を懐かしくするのホライ

2090年代の昔を懐かしくするのホライ

2100年代の昔を懐かしくするのホライ

▲バスラマインターナショナル
2015MAY vol.26 No.3 提供元:株式会社ぼると出版
市営バスの最終日の様子取材した記事のほか、市営バスへの思い出を
寄稿いただいています。

◀バスライフ vol.1 提供元:有限会社編集会議
市営バス事業記念式典や最終バス出発の見送りなど市営バス最終日の様子
を詳細にレポートいただきました。次のページで紹介。

最終日、小峯営業所にて熊本市営バス事業終了式典を実施

事業終了を迎え、熊本市営バス小峯営業所にて最終日の3月31日には「熊本市営バス事業終了式典」が行われた。出席者からは関係者へ長年の労を労う言葉が多く寄せられた。沿線保育園児童から乗務員への花束贈呈のほか、会場内では歴史写真展も開催された。

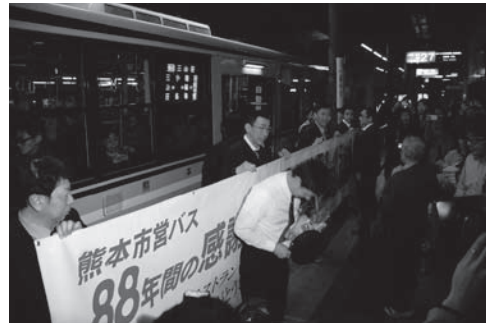


改編後 4月1日から全線が 熊本都市バスの運行に!

- 1 市営バスの小峯京塚線が発着していた熊本交通センター26番のりばも翌日から「都市バス」標記に変更された。
- 2 4月1日から熊本都市バスに移管された小峯京塚線。「味6戸島神社経由三山荘」行きは同日から新設された系統だ。公共交通の民間移譲に際して系統を新設し、利便性を向上させるのは珍しいケース。
- 3 市営バス最後の車両のうちレトロ調バス1台を除く31台は、熊本都市バスへ移籍。ICカード設備を増設、事業者標記の変更を行ない、翌日より使用された。都市バスカラーに統一されるまでの期間、白と緑の市営バスカラーも引き続き熊本市内で見られそうだ。



「最終バス出発見送り」式典



23時00分には市営バスとしての最終便が熊本交通センター26番のりばを発車。これに先立ち「最終バス出発見送り」式典が行われ、担当乗務員への花束贈呈、車内にて自動車課長の挨拶が行なわれ、乗客を満載した最終バスは多くの人々に見送られた。

事業終了式典後、記念運行を実施



式典終了後、招待児童や関係者を乗せた記念運行を実施。小峯営業所と市内中心部を往復した。写真は市役所正面玄関前にて。

「味」
「も」
「都」
「市」
「バ」
「ス」
「標」
「記」
「に」
「変」
「更」
「さ」
「れ」
「る」
「な」
「ど」
「、」
「熊」
「本」
「市」
「営」
「バ」
「ス」
「が」
「幕」
「を」
「閉」
「じ」
「た」
「こ」
「と」
「を」
「実」
「感」
「さ」
「せ」
「る」
「様」
「相」
「に」
「一」
「転」
「し」
「て」
「い」
「た」
「。」
「な」
「お」
「、」
「4」
「月」
「1」
「日」
「の」
「熊」
「本」
「都」
「市」
「バ」
「ス」
「へ」
「の」
「移」
「譲」
「に」
「合」
「わ」
「せ」
「、」
「小」
「峯」
「京」
「塚」
「線」
「に」
「「

6
「戸」
「島」
「神」
「社」
「経」
「由」
「三」
「山」
「荘」
「」
「行」
「き」
「が」
「新」
「設」
「さ」
「れ」
「た」
「。」
「通」
「常」
「、」
「公」
「営」
「交」
「通」
「の」
「民」
「間」
「移」
「譲」
「に」
「際」
「し」
「て」
「は」
「、」
「路」
「線」
「を」
「そ」
「の」
「ま」
「ま」
「継」
「承」
「す」
「る」
「ケ」
「ー」
「ス」
「が」
「多」
「く」
「、」
「系」
「統」
「を」
「新」
「設」
「す」
「る」
「の」
「は」
「珍」
「し」
「い」
「ケ」
「ー」
「ス」
「と」
「い」
「え」
「る」
「。」
「利」
「用」
「者」
「の」

路面電車は熊本市交通局が引き続き運行!



写真■皆越和也

市営バスの運行は終了したが、熊本市交通局は引き続き、電車事業として路面電車2路線を運営。2014年10月には新型車両の0800型「COCORO」がデビューした。今後も変わらず、熊本市の交通の担い手として事業展開が期待される。

利
「便」
「性」
「を」
「向」
「上」
「さ」
「せ」
「る」
「積」
「極」
「的」
「な」
「取」
「組」
「み」
「は」
「、」
「こ」
「れ」
「ま」
「で」
「の」
「熊」
「本」
「市」
「内」
「の」
「交」
「通」
「の」
「牽」
「引」
「役」
「で」
「あ」
「つ」
「た」
「交」
「通」
「局」
「を」
「引」
「き」
「継」
「い」
「だ」
「熊」
「本」
「都」
「市」
「バ」
「ス」
「の」
「積」
「極」
「策」
「で」
「も」
「あ」
「り」
「、」
「今」
「後」
「の」
「展」
「開」
「に」
「も」
「期」
「待」
「し」
「た」
「い」
「。

熊本市交通局のバス事業、88年の長い歴史に幕 熊本都市バスへのバス事業の移譲が完了

出典：バスライフ Vol. 1



熊本城を車窓に熊本交通センターに到着するレトロ調バス。同車は1993年、熊本のイズミ車体で製作された日野・U-C G3KSAU改で1台が在籍した。写真は昨年9月のイベントで、特別運行された時の模様。



JR熊本駅前を走る市営バスの車両。白い車体に緑のラインを施したカラーリングは、緑あふれる熊本市街地の景観によく馴染んだ。九州新幹線開業に際しリニューアルされた電停には同局が運行する熊本市電も見える。



2013年11月には昭和40年代のカラーリングを施した「復刻カラーバス」が登場。熊本市街地に懐かしい色のバスが戻り、市営バスのラストステージを飾った。



交通局のバス事業終了に向け、復刻カラーバスなどの一部車両には歴史写真や交通局職員手作りの装飾を掲示。事業終了まで市営バスを盛り上げた。

バス停に掲出された最後の市営バス路線である小峯京塚線の譲渡に関する告知。車体の「熊本市営」の標記も過去のものとなった。



交通局は1990年代、新技術を盛り込んだ低床バスを積極的に導入した。写真は95年に導入したスロープ付きワンステップバス。97年にはノンステップバスも登場した

最終日には、小峯営業所にて「熊本市営バス事業終了式典」が行なわれ、その後、参加者に乗せた記念運行も実施された。また、市営バスとしての最終バスでは「最終バス出発見送り」式典を実施し、市営バスの長い歴史のラストステージを飾るイベントが続けられた。

最後まで交通局小峯営業所に所属した31台は翌日から「熊本都市バス」標記に変更されて早速走り出した。また熊本交通センター26番のり

幕を下ろした。

44（昭和19）年に電気局から現在の熊本市交通局に改称され、熊本市の交通を担ってきたが、利用者の減少に伴う経営の健全化、バス事業の再編に着手。2004（平成16）年からは市内を運行する民間バス事業者3社への路線移譲がスタートした。さらに07（平成19）年には市営バス路線の受け皿会社として新たに熊本市バス株式会社が設立され、09（平成21）年より同社への移譲が段階的に進められた。そして最後の市営バス路線だった小峯京塚線が今年4月1日に熊本都市バスへ移管され、熊本市営バス路線の移譲が完了。同局によるバス事業が終焉を迎えた。

新聞記事から

市営バスの終了を記念した特別連載や記念カードの発売、式典の様子などたくさん記事にさせていただきました。

走り続けた88年

熊本市営バス運行終了

濃い緑色のワンピース 3（昭和48）年、念願がにペレ一輛。ベルトや織 になって市営バスのガイド元の白が、熊本市営バスに採用された。開期は6の車体デザインを思わせる。40年ほど前に撮影された写真の中で、「市営バスのガイドさん」が初番下」。先輩たちの姿を々しい笑顔で浮かべている。

市営バスはかつて、貸し切りバス事業も運営していた。市交通局営業課 兼室の木村茂子さん（69）は、現役の市交通局職員でただ一人のガイド出身。市営バスが運行を終える31日、定年退職を迎える。



木村茂子さん

見ながら、自分なりの方法を編み出した。調べておいた乗客の氏名を「お干座に」と客に覚えてもらったり、得意の歌で楽しませたり。バスを降りる客の「楽しか

最後のバスガイド 木村茂子さん

時代の流れ…寂しい



熊本市営バスガイド時代の木村茂子さん（木村さん提供）

ったの言葉と笑顔にやがいを感した。「お給料をもらいながいらいろんな所に行けて、郷土料理も食べられる。失敗もしたけれど、楽しい思い出がいっぱい」

当時、交通局には20台以上の貸し切りバスがあ

として業務したのは8年。それでも「さまでまな人に接した経験はその後の仕事にも生きた」と振り返る。

ガイドの制服と同じ緑色の市営バスはまもなく、長い歴史に終止符を打つ。「時代の流れとはいえないけれども、とても寂しい」と木村さん。

「でも、最後まで頑張ることのできるの、（区切りの）綱が引けます」と寂しそくに笑った。（小松雄太、森紀子）

市民の身近な足として長く親しまれてきた熊本市営バスは、民間バス会社に最後の1路線を移譲し、3月末で営業を終了する。88年の歴史を振り返り、関係者の思いをつづる。

走り続けた

88年

熊本市営バス運行員江口靖夫さん

②

「バスの扉」ともいえるフロントガラスを洗う。一点の曇りもなくふき上げる。「汚れていると視界が悪くなって危ないですから」。ワイシヤツの腕をまわった江口靖夫さん(43)の姿は、熊本市営バス小峯営業所(東区)ではすっかりおなじみだ。

小さいころからバスが好きで、大きな車体をハンドル一つで動かす運転手に憧れていた。高校卒業後、市内の食品工場に就職したが、父の勧めもあり22歳で市営バスの乗

務員に転職。以来ずっと「市民の足」を担ってきたが、その仕事も間もなく終わる。

運転手になって1年目、閉路近くのカーブでハンドルを切ったとき、轢足を着けた乗客が車内で転んだ。「人の命を預かる大変な仕事だ」とあらためて感じた。本来は業務ではないガラス磨きを長年続けるのも「安全運行のため」。小峯営業所の4年間はほぼ毎日、乗務前や休み時間、非番の日も時間があれば営業所に来ずして磨く。

運転手 江口靖夫さん

運転手になり20年以上。市営バスを取り巻く状況の厳しさを肌で感じてきた。「昔に比べ乗客が減り、マイカーがすごく増えた。渋滞で定時運行が難しくなった」。民間バス会社への路線移譲が本格化すると、運転手仲間もバスの台数も年々、減っていった。

運行終了は「時代の流れて仕方がない」と受け止めつつ、「市営バスが担ってきた公的な役割はどうなるのか」と複雑な思いが消えない。

市のバス事業がピークだった1989年(昭和64)



フロントガラスを洗う江口さん。安全運行のためほぼ毎日続けている。熊本市東区

最終便まで無事故で

年に349人だった乗務員数は、現在39人(嘱託それぞれ交通局電車課や15人含む)。4月以降は

市長部局の現業部門などに移り、新たな道を歩む。江口さんも電車課への配置換えが決まっている。

市営バスが運行を終了する31日、江口さんは熊本交通センターを午後11時に出発する小峯京塚線の最終便に乗務する予定。勤務は午後からだだが、朝からいつものようにバスを磨くつもりでいる。

「最後の1便まで、事故やトラブルなく務めるのが使命」と言う江口さん。一方で、日に日に寂しさを募る。「4月以降もまた市営バスを運転しているんじゃないか。そんな気持ちがあるんですけど」

(小松雄大、森紀子)

走り続けた88年

熊本市営バス交通の歴史

熊本市営バスの開業日として「マイカーな夢は1937年（昭和12年）のまたぎ」の時代で、8月23日、3年間に開業前はバスが乗りといた市街に乗り、「市民の足」を担う交通手段を

「ボンネットバスに置きかえるため、バスは白でスタートを切った。最初の運行区間は、味

理天神宮状線（花畑町〜上熊本駅前）上熊本駅前〜東出口駅前」の3路線で計13.7km。戦後の人口増と市街地の拡大に伴い、路線が増え、市街に路線網が張り巡らされていっ

た。市交通局退職者会が発の生田教輔さん（87）回

区が市営バスの車掌になったのは88年。写真（左）は、熊本市のバスが走り続けた88年。写真（右）は、熊本市のバスが走り続けた88年。

市民の移動を支えた「足」



市街地の広がりとともに路線を伸ばしていった市営バス。写真は「理天神宮状線」の開通式＝1937年1月撮影、熊本市高町（現在の南区）

地球9520周、13億人利用

最盛期の88年度には2,908万人を乗んだ。100台の市営バスが走る。かしその後、乗客数は右

熊本市営バスの歩み
開下がり、平成に変わる

1937年11月	開業開始
1939年7月	貸し切り事業開始
1939年6月	6.26水害で全路線被害
1939年8月	大江新橋完成
1943年3月	中央環状線にワンマンバス登場
1946年9月	バス全車両に運賃箱設置
1949年	年間乗車人数がピークの3906万人に
1950年4月	貸し切り事業廃止
1952年1月	動物マーク入り系統線開始
1953年10月	レトロ調バス運行開始
1954年4月	リフト付きバス運行開始
1955年8月	スロープ付き超低床バス運行開始
1957年10月	ノンステップバス運行開始
1958年3月	電車・バス共通プリペイドカード（TIC黒カード）発売開始
2001年6月	川内南山線の川内市道系統を九州産交、熊本バスに移譲
2002年12月	民間バス3社の共同出資で熊本都市バス設立
2003年4月	都市バスに本山営業所管轄7路線を移譲
2010年11月	全市民間移譲を含む交通事業経営健全化計画策定
2011年4月	上熊本営業所管轄6路線を移譲
2013年4月	個別カラーバス運行開始
2015年11月	小倉京車線を都市バスに移譲し運行終了

乗客数は右
0.8年減、最盛期の引続
で落ち込んだ。
そしてついには、市はバ
ス事業の廃止を決定す
る。07年12月には、民間
その後、計画に集つた
「全客をどう生かそう
な維持」と運行終了に
至らざるに止まる生田
さん。最終日の21日は、
退職者会の有志十数人が
小倉営業所などに集ま
り、乗客への感謝のメッ
セージを届けたがネット
ティッシュを配る予定
だ。（坂井雅子）

走り続けた 88年

熊本市営バス運行88年



④

31日、最後の1路線のランティアが気兼ねせず運行を終える熊本市営バスは、さまざまな場面ですばる。震災直後の臨時便も走らせ「市民の足」となってきた。

2011年7月、熊本市にも甚大な被害を出した九州北部豪雨。泥水に覆われた北区龍田地区にボランティアを運ぶため、市営バスと台が龍田出張所と被災地の間を往復した。

8日間で計460人を運び、復旧を後押し。作業を終えた足まみれのボランティア。

5日間で70人が利用し、避難生活の疲れをいやした。

生活に身近な公共交通

市営バスの強みを生かし、迅速に災害復旧や被災者支援に動いた市営バス。現行の市場成防災計画では、避難者や救援物資の輸送を担うと位置付けられており、毎年5月の総合防災訓練でも避難バスの出動訓練を実施していた。

市営バスの「機動力」は、市民に身近な分野でも発揮されてきた。その一つが、10年8月に運行を始めた「夏祭り臨時バス」。春秋の彼岸の時期とお盆の年3回、小塚京



熊本市営バスが運行する、桃尾線運行き臨時バスに乗り込む利用者
＝熊本市東区の三山荘バス停

塚線終点の「三山荘」から市営バス乗り場まで、賑やかに訪れる人を運ぶ。災害時の依頼に交通局が

応じて実現した。中央区の主顧路上栗枝さん(48)は「運転しないのでとても助かる。お年寄りも多く、今後も続けてほしい」と願う。

新年度からは熊本都市バスが引き継ぐという。ただ、この春の運行期間(21～23日)の利用者は計1322人で、1便あたり平均3人程度。大人190円の運賃で利益が出るとは出ていない。

「市営だからこそ、赤字覚悟でも走らせ続けてきたのでは」。23日の午後、乗客を終えてバスの主顧路上栗枝さん(48)は「運転しないのでとても助かる。お年寄りも多く、今後も続けてほしい」と願う。

新年度からは熊本都市バスが引き継ぐという。ただ、この春の運行期間(21～23日)の利用者は計1322人で、1便あたり平均3人程度。大人190円の運賃で利益が出るとは出ていない。

「市営だからこそ、赤字覚悟でも走らせ続けてきたのでは」。23日の午後、乗客を終えてバスの主顧路上栗枝さん(48)は「運転しないのでとても助かる。お年寄りも多く、今後も続けてほしい」と願う。

＝終わり

きょう最終便惜しむ声

熊本市営バス 事業終了

「ハンドル握れ 幸せだった」



関係者やファンらから贈られた熊本市営バスの最終便
 ●31日午後11時すぎ、熊本市中央区（岩崎通り）

職員やOＢら別れ惜しむ

民間移譲に伴い88年間の運行を終えた熊本市営バスの事業終了式典が31日、東区の市交通局小ホールで行われ、職員やOＢら別れ惜しむ姿をみせた。

大田一史市長や交通局長らは「歴史と伝統を大切に守り、皆さまに愛されるバスを目指したい」と誓った。



近頃のひばり保育園児3人も招かれ、代表職員が運転士らに宛てた手紙を読んだ。閉式後、関係者を饗した熊本市営バスは市内を一周、今年11月、大らかなハン

ルを握ることができて本当に幸せだった」と涙を浮かべた。

式典は関係者のみで開催されたが、営業所には市営バスファンら市民が駆けつけ、小雨の中、バスに手を置っていた。

市営バスは2000年にピークの2000台にピークの2000台、187・8で運行、経営難を脱したため、2009年以降、民間3社で設立した熊本都市バスへの路線移譲を進めてきた。

（熊本朝日）

平成 27年 4月 1日 熊本市日新聞社

関係者やファンに見送られ、熊本交通センターを出発する熊本市営バスの最終便
 ●31日午後11時すぎ、熊本市中央区（岩崎通り）



熊本市営バス

88年

さようなら

民間移譲された熊本市営バスの最終便が31日午後11時すぎ、熊本市中心部の熊本交通センターから三山荘（東区）まで運行した。同バスは88年の営業を終えた。「23日に開通記事」最終便の発車を前に、交通センターの26番乗り場は、帰宅する会社員や学生ら乗客のほか、駆けつけた市民や市交通局OＢらであふれた。

業務を終了した江口瑞夫運転士（43）がハンドルを握り、午後11時に緑色の車体のバスは静かに出発。1台では乗客約10人、臨時乗降台が後に到着し、市交通局長ら約10人が「さようなら」「ありがとう」と手を振って見送った。（熊本朝日）

平成 27年 4月 1日 熊本市日新聞社