

第1回熊本市公共交通協議会

日時：平成24年5月28日（月）14：00～

場所：桜の馬場 城彩苑2階 多目的交流施設

会 議 次 第

- 1 開会
- 2 委嘱状交付及び委員紹介
- 3 市長挨拶
- 4 会長、副会長選出
- 5 会長及び副会長挨拶
- 6 議事及び報告
 - (1) 会議の運営について
 - (2) 各専門部会委員及び部会長の指名について
 - (3) 協議会の検討事項及びスケジュールについて
 - (4) ゆうゆうバス運行状況について
 - (5) その他
- 7 閉会

配布資料

会議次第、委員名簿、配席図

資料1：熊本市公共交通協議会運営要綱、熊本市公共交通協議会専門部会設置要領、
熊本市公共交通協議会傍聴要領

資料2：各専門部会委員（案）

資料3：協議会の検討事項及びスケジュールについて

資料4：ゆうゆうバス運行状況について

参 考：熊本市公共交通グランドデザイン

「熊本市公共交通協議会」 委員名簿

NO		役職	団体・役職名	氏名
1	学識経験者	委員	熊本学園大学 教授	坂本 正
2		委員	熊本大学 教授	溝上 章志
3	市議会議員	委員	日本共産党熊本市議団	益田 牧子
4		委員	公明党熊本市議団	鈴木 弘
5		委員	くまもと未来	白河部 貞志
6		委員	自由民主党熊本市議団	倉重 徹
7		委員	くまもと未来	重村 和征
8		委員	自由民主党熊本市議団	紫垣 正仁
9		委員	市民連合	西岡 誠也
10	公共交通事業者	委員	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 取締役熊本支社長	福嶋 和彦
11		委員	九州産交バス株式会社 代表取締役社長	森 敬輔
12		委員	熊本電気鉄道株式会社 代表取締役社長	中島 敬高
13		委員	熊本バス株式会社 代表取締役社長	北村 博治
14		委員	熊本都市バス株式会社 代表取締役	山内 清宏
15		委員	熊本市交通局 交通事業管理者	松永 浩一
16		委員	熊本市タクシー協会 会長	石崎 公士
17	経済界	委員	熊本経済同友会 副代表幹事	本松 賢
18		委員	熊本商工会議所 女性会会長	西村 まりこ
19	福祉	委員	熊本市中央5地域包括支援センター管理者	谷口 千代子
20	環境	委員	NPO法人・くまもと温暖化対策センター 顧問	宮原 美智子
21	教育	委員	熊本市立千原台高等学校 校長	上野 哲史
22	マスコミ	委員	熊本日日新聞社 熊本総局 次長	田端 美華
23	地域	委員	芳野校区まちづくり推進委員会委員長	原口 秀輝
24	一般公募	委員	公募市民	橋本 博幸
25		委員	公募市民	齊場 俊之
26	行政	委員	九州地方整備局熊本河川国道事務所 副所長	乗原 正純
27		委員	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官	桑島 隆一
28		委員	熊本県警察本部交通部交通規制課長	奥田 隆久
29		委員	熊本県企画振興部交通政策課長	中川 誠
30		委員	熊本都市圏協議会 公共交通作業部会長	内田 秀一郎
31		委員	熊本市財政局長	岡 昭二
32		委員	熊本市都市建設局長	青柳 太

制定 平成 24 年 3 月 29 日市長決裁

(趣旨)

第 1 条 この要綱は、熊本市附属機関設置条例（平成 19 年条例第 2 号）第 3 条の規定に基づき、熊本市公共交通協議会（以下「協議会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第 2 条 協議会は、条例別表に掲げる設置目的を達成するため、次に掲げる事務を行う。

- (1) 公共交通体系の構築に関すること。
- (2) 公共交通利用促進に関すること。
- (3) 地域公共交通総合連携計画に関すること。
- (4) その他協議会の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

第 3 条 協議会は、次の各号に掲げる者のうちから選任する。

- (1) 当市において事業を営む一般乗合旅客自動車運送事業者及び鉄道事業者
- (2) 当市において事業を営む一般乗用旅客自動車運送事業者が設立するタクシー協会員
- (3) 本市に居住又は通勤通学する者で、公募のうえ選任された者
- (4) 道路管理者
- (5) 熊本県警察
- (6) 学識経験者
- (7) 熊本市議会議員
- (8) 熊本県職員
- (9) 熊本市職員
- (10) その他市長が必要と認める者

2 協議会にアドバイザーを置き、助言等を求めることができる。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、2 年とする。

2 補欠の委員の任期は、前任者の在任期間とする。

(会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 協議会に副会長を置き、委員のうちから会長がこれを指名する。

(会長及び副会長の職務)

第 6 条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理し、会長が欠けたときは、その職務を行う。

(会議)

第 7 条 協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 協議会は、必要があると認められるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

4 第 2 項から前項までに定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(専門部会)

第 8 条 協議会は、協議事項に係る専門的事項の調査研究をするため、必要に応じて専門部会を置くことができる。

(庶務)

第 9 条 協議会に関する庶務は、都市建設局交通政策総室において行う。

(補則)

第 10 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の組織及び運営について必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成 24 年 4 月 1 日から施行する。

熊本市公共交通協議会専門部会設置要領

制定 平成24年5月21日市長決裁

(趣旨)

第1条 この要領は、熊本市公共交通協議会運営要綱（以下「要綱」という）第8条の規定に基づく専門部会の組織及び運営に関し必要な事項を定める。

(事務内容)

第2条 専門部会は、要綱第2条に規定する所掌事務に関する専門的事項について協議を行う。

2 専門部会は、前項に規定する協議の結果について、熊本市公共交通協議会に報告するものとする。

(組織)

第3条 専門部会は、公共交通基本条例部会、コミュニティ交通部会及びバス路線網再編部会で構成し、熊本市公共交通協議会委員で組織する。

2 専門部会には、それぞれ部会長を置く。

3 各部会長は、熊本市公共交通協議会会長が指名する。

(部会会議)

第4条 会議は、必要に応じて各部会長が招集する。

2 会議の議長は、部会長がこれを行う。

3 部会長は、必要と認めるときは、関係者の出席を求め、説明または意見を聴くことができる。

(庶務)

第5条 専門部会の庶務は、都市建設局交通政策総室において行う。

(補足)

第6条 この要領に定めるもののほか、専門部会の運営等に関し、必要な事項は、各部会長が別に定める。

附 則

この要領は、平成24年5月21日から施行する。

熊本市公共交通協議会傍聴要領

制定 平成 24 年 5 月 9 日交通政策総室長決裁

(趣旨)

第 1 条 この要領は、熊本市公共交通協議会の会議（以下「会議」という。）の傍聴に関し必要な事項を定めるものとする。

(傍聴の手続き)

第 2 条 会議を傍聴しようとする者は、会議当日に傍聴人受付簿に氏名及び住所を記載しなければならない。

(傍聴の制限)

第 3 条 次の各号のいずれかに該当する者は、会議を傍聴することができない。

- (1) 凶器その他人に危害を加えるおそれがある物品、又は、看板その他示威宣伝の用に供される物品を持っている者。
- (2) 酒気を帯びていると認められる者。
- (3) その他会議の円滑な運営を妨げるおそれがある者。

(傍聴人の守るべき事項)

第 4 条 熊本市公共交通協議会の会長（以下「会長」という。）は、傍聴席の都合その他必要があると認めるときは、傍聴人の数を制限することができる。

第 5 条 傍聴人は、次の各号に掲げる事項を守らなければならない。

- (1) 会議における発言に対して拍手その他の方法により賛否を表明しないこと。
- (2) 会議の妨害になるような示威宣伝又は扇動に類する行為をしないこと。
- (3) 会長の許可なく撮影又は録音をしないこと。
- (4) 飲食又は喫煙をしないこと。
- (5) 会長の指示に反する行為をしないこと。
- (6) その他会議の秩序を乱し、又は会議の妨害となるような行為をしないこと。

(傍聴人に対する退場措置)

第 6 条 傍聴人が前条の規定に違反し、又は会議の運営を妨げるおそれがあるときは、会長は、これを制止し、その命令に従わないときは、退場を命ずることができる。

2 傍聴人は、前項の規定により退場を命じられたときは直ちに退場しなければならない。

(委任)

第 7 条 この要領に定めるもののほか、会議の傍聴に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要領は、平成 24 年 5 月 9 日から施行する。

「熊本市公共交通協議会」 専門部会委員(案)

	公共交通基本条例部会		コミュニティ交通部会		バス路線網再編部会	
	団体・役職名	氏名	団体・役職名	氏名	団体・役職名	氏名
	熊本学園大学 教授	坂本 正	くまもと未来	白河部 貞志	熊本大学 教授	溝上 章志
	日本共産党熊本市議団	益田 牧子	市民連合	西岡 誠也	公明党熊本市議団	鈴木 弘
	自由民主党熊本市議団	紫垣 正仁	九州産交バス株式会社 代表取締役社長	森 敬輔	自由民主党熊本市議団	倉重 徹
	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 取締役熊本支社長	福嶋 和彦	熊本バス株式会社 代表取締役社長	北村 博治	くまもと未来	重村 和征
	熊本電気鉄道株式会社 代表取締役社長	中島 敬高	熊本市タクシー協会 会長	石崎 公士	熊本都市バス株式会社 代表取締役	山内 清宏
	熊本経済同友会 副代表幹事	本松 賢	熊本中央5地域包括支援センター管理者	谷口 千代子	熊本市交通局 交通事業管理者	松永 浩一
	NPO法人・くまもと温暖化対策センター 顧問	宮原 美智子	熊本市立千原台高等学校 校長	上野 哲史	熊本商工会議所 女性会会長	西村 まりこ
	熊本日日新聞社 熊本総局 次長	田端 美華	芳野校区まちづくり推進委員会委員長	原口 秀輝	公募市民	橋本 博幸
	公募市民	齊場 俊之			熊本都市圏協議会 公共交通作業部会長	内田 秀一郎
	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官	桑島 隆一				

※その他行政関係者は必要に応じ各部会から召集

九州地方整備局熊本河川国道事務所 副所長	栞原 正純
熊本県警察本部交通部交通規制課長	奥田 隆久
熊本県企画振興部交通政策課長	中川 誠
熊本市財政局長	岡 昭二
熊本市都市建設局長	青柳 太

協議会及び各専門部会の検討事項について

1 目的

利便性の高い公共交通の実現に向け、必要な諸課題や施策について議論する協議会を設置し、公共交通の維持・充実を目指す。

2 位置づけ

熊本市附属機関設置条例に基づく市の附属機関

3 主な検討項目

概ね10年後の公共交通ネットワークの将来像を描いた「熊本市公共交通グランドデザイン」の具体化についての検討

- (1) (仮称) 公共交通基本条例について (公共交通空白・不便地域への対応)
- (2) バス路線網の再編について
- (3) その他公共交通のグランドデザインに基づく施策について

4 協議方法

3つの専門部会(公共交通基本条例部会、コミュニティ交通部会、バス路線網再編部会)において、集中して協議を行い、全体会に報告する。

(1) 公共交通基本条例部会

公共交通空白・不便地域の定義づけ及び、(仮称) 公共交通基本条例に盛り込むべき内容等について検討

(2) コミュニティ交通部会

公共交通空白・不便地域に対応したコミュニティ交通の導入を行う際の基準や形態、手順等について検討

(3) バス路線網再編部会

熊本市地域公共交通連携計画に基づく、バス路線網再編の詳細検討

5 平成24年度協議会スケジュール（案）

【全体会】・・・年2回を予定

<5月28日 第1回協議会>

- ・ 熊本市公共交通協議会の発足
- ・ 平成24年度取組みについて協議

<2月下旬 第2回協議会>

各専門部会での検討内容について協議

- ・ （仮称）公共交通基本条例
- ・ コミュニティ交通制度
- ・ バス路線網再編に向けた実施プログラム

【公共交通基本条例部会】・・・年3回を予定

<6月下旬 第1回専門部会>

- ・ 条例骨子案について

<8月下旬 第2回専門部会>

- ・ 条例の素案について

<10月下旬 第3回専門部会>

- ・ 条例案について

【コミュニティ交通部会】・・・年3回を予定

<6月下旬 第1回専門部会>

- ・ コミュニティ交通の方向性について

<8月下旬 第2回専門部会>

- ・ コミュニティ交通の制度素案について

<10月下旬 第3回専門部会>

- ・ コミュニティ交通制度案について

【バス路線網再編部会】・・・年2回を予定

<7月上旬 第1回専門部会>

- ・ バス路線網再編プロジェクト状況について

<1月下旬 第2回専門部会>

- ・ バス路線網再編に向けた実施プログラムについて

「ゆうゆうバス」運行状況について

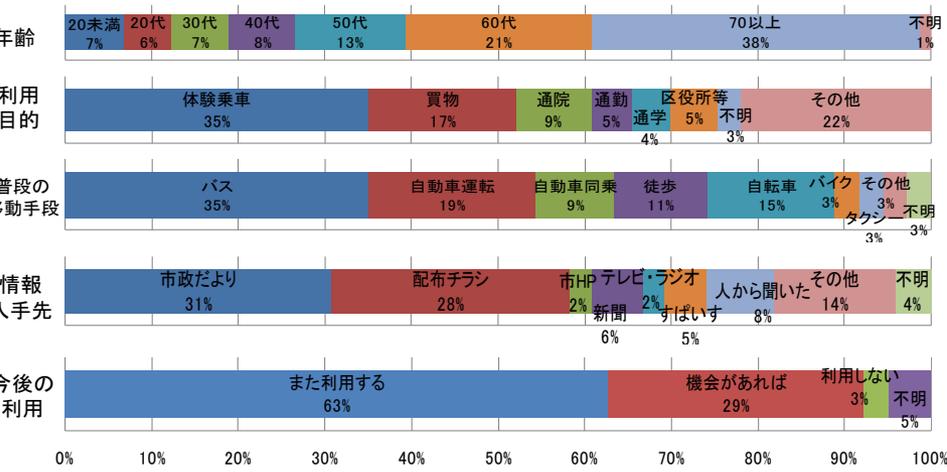
4/2から「ゆうゆうバス」が運行 6路線9系統が誕生!!



- 1 植木循環ルート** 1日6便
北区役所→植木駅→田原ニュータウン→北区役所
- 2 北部ルート** 1日6往復
フードバル→北部総合出張所→堂の前→菊南温泉→栗山団地
- 3 楠・武蔵循環ルート** 右回り1日6便、左回り1日6便
楠団地→麻生田→龍田出張所→武蔵塚駅→楠団地
- 4 託麻循環ルート** 左回り1日6便
長瀬団地→託麻総合出張所→松の本→長瀬団地
- 5 セイラタウン・桜木ルート** 1日4往復
江津団地→セイラタウン→健康電停前→東区役所→沼山津
中の瀬・桜木ルート 1日4往復
中の瀬車庫→画面パークタウン→健康電停前→東区役所→沼山津
- 6 海路口・城山ルート** 1日4往復
海路口→畠口漁協前→会富交差点→城山小学校前→西部車庫
海路口・川尻ルート 1日4往復
海路口→畠口漁協前→会富→蓮藤→川尻駅→リバグリーン八幡
城山・川尻ルート 1日4往復
西部車庫→城山小学校前→会富交差点→上内田→中線→リバグリーン八幡

この期間中、何回乗っても無料で乗車OK!
 平成24年 **4月2日(月)～6日(金)**
 平成24年 **4月9日(月)～13日(金)**
 ※ゆうゆうバスのみ、期間中無料で乗車できます。

【無料お試し期間 アンケート結果】



【利用状況(4月～5月中旬)】

- A:「無料お試し期間」 平成24年4月 2日(月)～13日(金)の10日間
- B:4月の通常運行期間 平成24年4月 16日(月)～27日(金)の10日間
- C:5月 " 平成24年5月 1日(火)～16日(水)の10日間

路線名	路線長 (km)	運行便数 (1日あたり)	利用者数 (人)	1日あたり (人)	1便あたり (人)	収支率
①植木循環ルート	A	右回り6便	681	68.1	11.4	19.4%
	B		345	34.5	5.8	
	C		386	38.6	6.4	
②北部ルート	A	6往復	1,080	108.0	9.0	7.1%
	B		290	29.0	2.4	
	C		302	30.2	2.5	
③楠・武蔵循環ルート	A	左回り6便 右回り6便	602	60.2	5.0	5.3%
	B		192	19.2	1.6	
	C		190	19.0	1.6	
④託麻循環ルート	A	左回り8便	447	44.7	5.6	8.1%
	B		139	13.9	1.7	
	C		92	9.2	1.2	
⑤セイラタウン・桜木ルート	A	4往復	984	98.4	12.3	9.8%
	B		258	25.8	3.2	
	C		295	29.5	3.7	
中の瀬・桜木ルート	A	4往復	781	78.1	9.8	8.1%
	B		257	25.7	3.2	
	C		255	25.5	3.2	
⑥海路口・城山ルート	A	4往復	259	25.9	3.2	4.4%
	B		103	10.3	1.3	
	C		81	8.1	1.0	
海路口・川尻ルート	A	4往復	127	12.7	1.6	1.2%
	B		36	3.6	0.5	
	C		33	3.3	0.4	
城山・川尻ルート	A	4往復	329	32.9	4.1	3.9%
	B		90	9.0	1.1	
	C		50	5.0	0.6	
総合計	A	78便	5,290	529.0	6.8	7.1%
	B		1,710	171.0	2.2	
	C		1,684	168.4	2.2	

公共交通グランドデザイン

～ 参画と協働で築く 公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり ～

基幹公共交通の強化



▲超低床電車 熊本市交通局



▲連節バス(岐阜バス)
定時性、速達性、大量輸送など公共交通の高いサービスを提供することで、自家用車からの転換を促します。

熊本駅サブターミナルの整備



▲バスターミナル(金沢)

乗継ポイントの強化



▲イオンモール熊本クレア

クルマや自転車との乗継強化



▲パーク&ライト・サイクル&ライト(西部車庫)

バス路線網の再編



▲バス専用レーン(国道3号)
バス優先レーンやバスロケーションシステムの導入などバスの高機能化を進めます。
各系統の役割の明確化、競合路線の効率化、時刻表の統一など、バス事業者の枠を超えたわかりやすいバス路線を実現します。

公共交通空白・不便地域の解消



▲あいのりタクシー(菊池市)
バス路線でカバーできない地域は、地域と連携し、タクシー車両等を活用した、新たな公共交通を導入します。



ICカードの導入
公共交通の乗継など、公共交通機関の利便性を高めるため、ICカードの導入を推進します。
▲スゴカ(JR九州)

- 【地域拠点15箇所】
- ・植木総合支所周辺地区
 - ・北部総合支所周辺地区
 - ・楠・武蔵ヶ丘周辺地区
 - ・堀川・亀井駅周辺地区
 - ・子飼地区
 - ・長嶺地区
 - ・水前寺・九品寺地区
 - ・健軍地区
 - ・上熊本地区
 - ・平成・南熊本駅周辺地区
 - ・島町・上ノ郷地区
 - ・城山地区
 - ・川尻地区
 - ・富合総合支所周辺地区
 - ・城南総合支所周辺地区

凡例	
	中心市街地
	地域拠点
	基幹公共交通軸
	幹線バス
	環状線バス
	その他の路線バス等
	支線バス
	コミュニティバス
	メインターミナル
	熊本駅
	乗継ポイント
	公共交通空白・不便地域
	新幹線
	JR
	熊本電鉄
	市電

※矢印はイメージであり、ルートを規定

公共交通ネットワークイメージ

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ
8軸の基幹公共交通軸

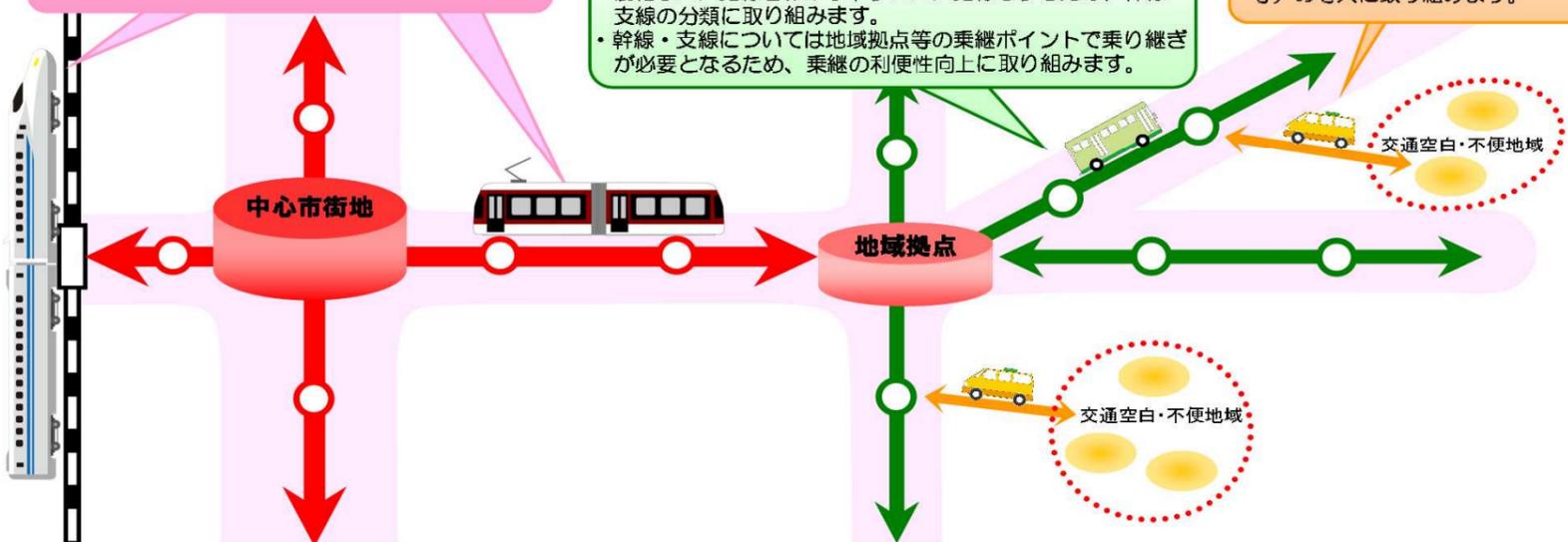
路線再編と事業者連携でわかりやすく
利用しやすい生活公共交通網

地域とともに公共交通による移動
を確保するコミュニティ交通路線

●基幹公共交通(鉄道、市電、幹線バス)
⇒輸送力、速達性、定時性の強化を目指します。
中心市街地と地域拠点を結ぶ軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性に優れた公共交通を運行します。
<取り組み>
・鉄軌道については運行本数の確保と速度の向上・結節の強化・アクセス性の向上に取り組みます。
・バスについては定時性の確保や、高速大量輸送への転換・強化に取り組みます。

●生活公共交通(支線バス)
⇒バス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制の確立を目指します。
基幹公共交通を補完する路線を、わかりやすく利用しやすいバスでネットワーク化します。
<取り組み>
・バス事業者(5社)が相互に連携し、通勤・通学・通院などニーズにあわせた利用者の利便性に配慮したダイヤ調整や路線図等の作成に取り組みます。
・複雑なバス路線をわかりやすいバス路線とするため、幹線・支線の分類に取り組みます。
・幹線・支線については地域拠点等の乗継ポイントで乗り継ぎが必要となるため、乗継の利便性向上に取り組みます。

●コミュニティ交通(デマンドタクシー等)
⇒公共交通の空白・不便地域の解消を目指します。
地域の皆様と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指します。
<取り組み>
・最寄のバス停や身近な地域拠点等にアクセスする新たな公共交通(デマンドタクシー等)の導入に取り組みます。



○熊本市第6次総合計画

めざすまちの姿：『湧々(わくわく)都市くまもと』

【まちづくりの重点的取り組み】

夢わく6：「バス・電車、自転車などで気軽におでかけできるまちをつくる」

【分野別施策】

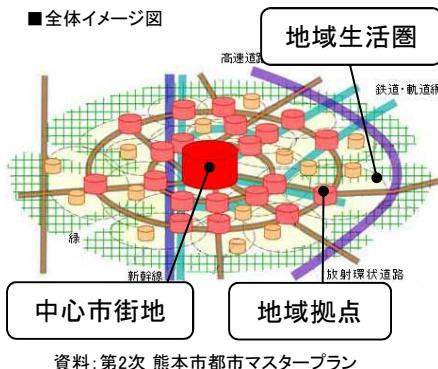
第8章第3節 利便性の高い公共交通体系の確立

第2次熊本市都市マスタープラン

【都市構造の将来像】

豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市

地域拠点と中心市街地が、利便性の高い鉄軌道やバスなどの公共交通で結ばれ、地域拠点相互も公共交通や幹線道路で結ばれ、地域生活圏が相互に連携した多核連携型の都市構造を目指します。



熊本市公共交通グランドデザイン

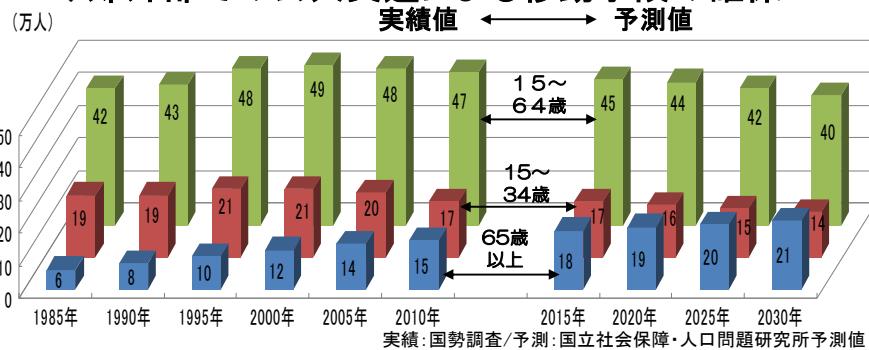
～参画と協働で築く公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり～（自動車から公共交通へ）

☆社会情勢の変化

①人口減少・超高齢社会の到来

■高齢化の進展により、自ら自動車の運転が困難な交通弱者が増加。
→高齢者の安全な移動手段としての公共交通の確保

■本格的な人口減少社会の到来により、特に郊外部で日常生活に必要な機能が低下。
→郊外部での公共交通による移動手段の確保



②地球環境問題への対応

■本市のCO2排出量の約1/4を占める運輸部門のうち、約9割を自動車占める。
→自動車から公共交通への転換

③選ばれる都市づくり

■地方分権の進展に伴い、地方独自のまちづくりが進むとともに、都市間競争が激化。
■九州から東アジアへと展開する九州中央の拠点都市として選ばれる都市をめざす。
→公共交通の充実
→広域交通拠点とのアクセス強化

○市内各地から熊本駅までの公共交通による所要時間

主な区間	所要時間【分】
①熊本駅⇄植木総合支所(植木5丁目バス停)	59
②熊本駅⇄健軍(健軍電停・市電利用)	45
③熊本駅⇄子飼地区(子飼橋バス停)	32
④熊本駅⇄島町・上ノ郷地区(島団地入口バス停)	23
⑤熊本駅⇄長嶺地区(交通センター経由)	62

※地域拠点を午前8時30分頃に出発した場合の所要時間(待ち時間を含む)
出典 各時刻表(H23.11時点)

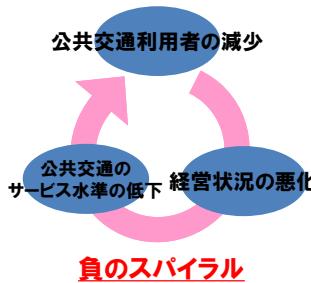
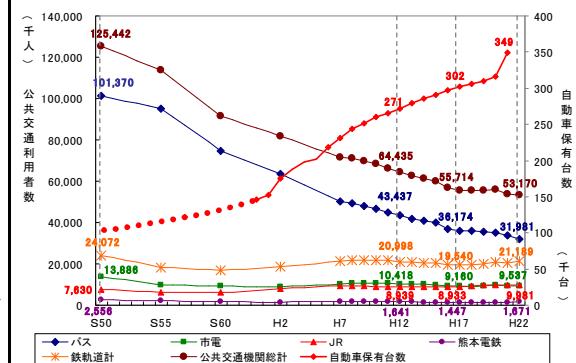
☆☆公共交通を取り巻く現状と課題

①公共交通事業の経営悪化

■公共交通利用者は年々減少し、これに伴い路線廃止や縮小などが行われ、その結果、公共交通のサービスが低下し、利用者の更なる減少を招いている。
→負のスパイラルからの脱却

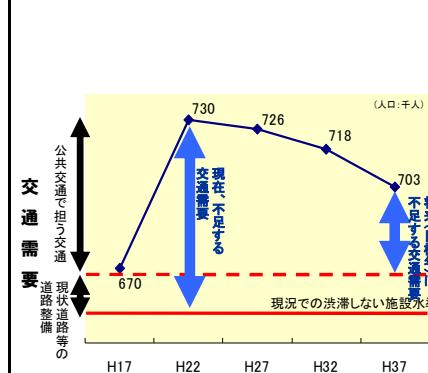
■生産年齢世代が減り、公共交通の通勤通学利用者の減少が予想され、公共交通を維持するためにも、利用者を増やす施策が必要。
→経営効率化とサービス水準確保との両立

【公共交通利用者の減少】



②交通容量の限界

■主要幹線道路では、交通容量が超過し交通渋滞が多発しているが、厳しい財政状況などにより、道路整備は遅れがちである。
→公共交通の分担率を高める



▲交通需要の分担イメージ図

▲主要渋滞箇所

挑戦元年アクションプラン

I「くまもとの再デザインに取り組みます」

- 1.市役所の再デザイン
- 2.交通体系の再デザイン
- 3.中心市街地の再デザイン

II「もっと暮らしやすさを実感できるまちを実現します」

III「選ばれる都市くまもとを実現します」

熊本市第6次総合計画

第2次
熊本市都市
マスタープラン

挑戦元年
アクションプラン

熊本市公共交通グランドデザインの策定

概ね10年後の公共交通政策に向けて

〈 現状と課題 〉

- 人口減少・超高齢社会の到来
- 地球環境問題への対応
- 選ばれる都市づくり
- 公共交通の経営悪化
- 交通容量の限界

〈 基本視点 〉

【利用者の視点】
○わかりやすく、使いやすい

【事業者の視点】
○機能的で効率的

〈 ネットワークの考え方 〉

- 1 基幹路線**
広域交通拠点、中心市街地、地域拠点を結び
- 2 生活路線**
日常生活に必要な移動を支え、基幹軸を補完
- 3 コミュニティ路線**
交通空白・不便地域から基幹路線や生活路線へつなぐ

〈 基本的施策 〉

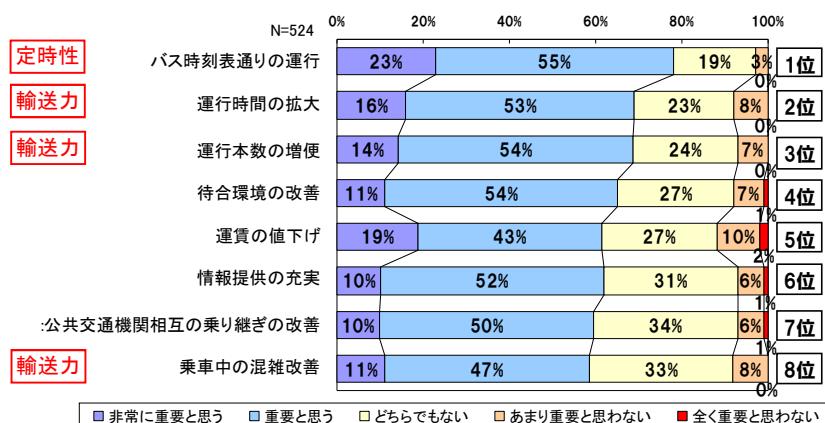
- 1 基幹公共交通の強化**
 - ①既存公共交通機関の機能強化
 - ②新たな基幹公共交通の整備
 - ③交通結節点、乗継ポイントの機能強化
- 2 日常生活を支えるバス路線網の再編**
 - ①幹線・支線となるバス路線の体系的運用
 - ②交通結節点、乗継ポイントの機能強化
 - ③バス路線の走行性向上のための対策強化
- 3 公共交通空白・不便地域の対応**
 - ①区バスコミュニティ路線の利用促進
 - ②新たなコミュニティ路線の新設、検討

参画と協働による推進体制とモニタリング

基幹公共交通に求められる機能

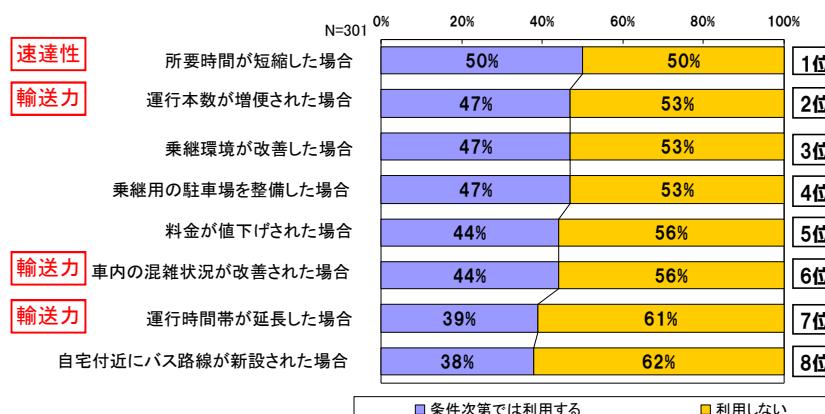
- ①自動車交通から公共交通への転換を促すサービス水準
- ②中心市街地・広域交通拠点へのアクセス機能向上

○バス利用者では、定時性、運行時間拡大、運行本数増便、が上位の重要度



▲公共交通のサービス改善策に対する重要度(バス利用者)
資料: Webアンケート(国交省H21.11)

○マイカー通勤・通学者では、所要時間短縮、運行本数増便、乗換環境の改善に対して利用意向が高い



▲公共交通のサービス改善策に対する利用意向(マイカー通勤・通学者)
資料: Webアンケート(国交省H21.11)

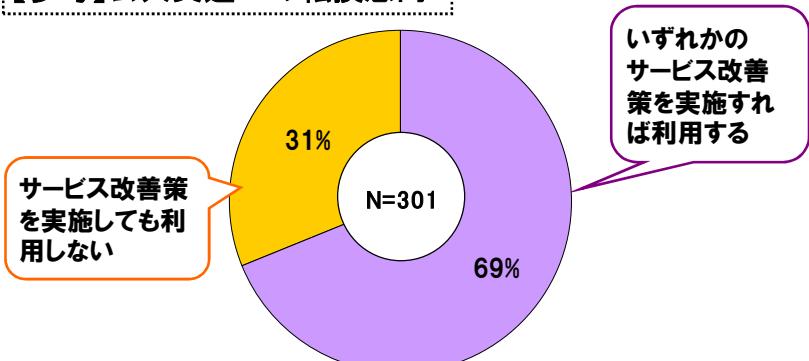
【望ましいサービス水準】

・自動車交通から公共交通への転換を促すため、公共交通へ転換可能な公共交通サービス水準を望ましい目標値とする。

	望ましい目標値	出展
速達性	所要時間 自動車利用所要時間+5分程度(30%転換可能性)	辛島公園地下駐車場利用者アンケート(H23.12)
	鉄道・軌道等利用者のアクセス時間 10分以内	第3回PT調査(市電端末所要時間) 徒歩10分以内が9割 自転車10分以内が8割
輸送力	運行本数 10分間隔(40%転換可能性)	国交省WEBアンケート(H21)
	運行時間帯 始発: 5~6時帯 後発: 23~24時帯	国交省WEBアンケート(H21)
	運行容量(車内混雑) 座席に座れるくらいの余裕がある程度(44%転換可能性)	国交省WEBアンケート(H21)

※転換可能性は、条件次第で公共交通に転換する人の求めるサービスレベル

【参考】公共交通への転換意向

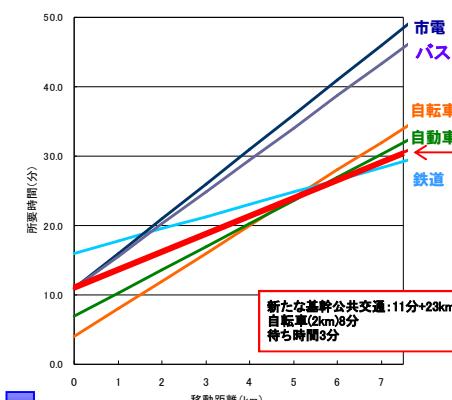


▲サービス改善に対する利用意向(マイカー通勤・通学者)
資料: Webアンケート(国交省H21.11)

【基幹公共交通の配置の考え方】

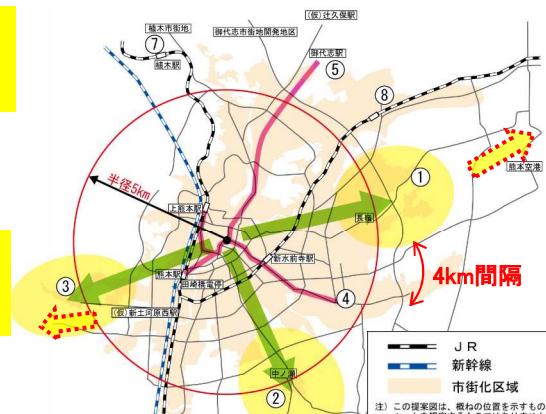
・基幹公共交通の勢力圏を2km、旅行速度を23km/hと設定すると、中心市街地から約5km以上から自動車よりも基幹公共交通が優位となる。

- 自動車交通転換の考え方
 - ・5km圏内は自転車への転換を
 - ・5km以上は、基幹公共交通機関への転換を目指す
- 基幹公共交通機関のサービス水準
 - ・旅行速度18km/h~23km/h以上の走行
 - ・勢力圏2km(自転車乗り継ぎ)
 - ※18km/hは自動車所要時間+5分の水準
- 基幹公共交通ネットワークの配置密度
 - ・中心部より半径5km圏で、最低4km間隔(勢力圏2km×2)で配置



○不足する地域への新たな基幹公共交通ネットワークが必要

- 基幹公共交通ネットワークの配置密度の基準
 - 中心部より半径5km圏で、最低4km間隔(勢力圏2km×2)で配置
- 新たなネットワークの整備
 - ①長嶺地区・空港方面
 - ②城南総合支所周辺地区方面
 - ③城山地区・熊本港方面
- 基幹公共交通機関のサービス水準
 - 旅行速度18~23km/h以上の走行
- 機能強化の必要なネットワーク
 - ④健軍地区方面
 - ⑤堀川・亀井駅周辺地区方面
 - ⑥富合総合支所周辺地区方面
 - ⑦植木総合支所周辺地区方面
 - ⑧JR豊肥本線の結節機能強化



1 基幹公共交通の強化(1)

◎基幹公共交通軸を担う公共交通機関の現状

基幹公共交通軸	モード	速達性	定時性	輸送力		
		(朝ピーク時の表定速度 ※乗換時間含む)	(朝ピーク時の時刻表との差)	運行頻度 (ピーク時:7時台上り)	運行時間帯	快適性(朝ピーク時の車内混雑度)
①植木総合支所 周辺地区方面	【JR鹿児島本線】	◎23km/h以上 △12km/h以上 ○18km/h以上 ×12km/h未満	◎0分~1分 △6分~10分 ○2~5分 ×11分以上	△ ピーク:3本/時間 オフピーク:2本/時間	◎6時~23時 △6時台か23時台どちらかある ×6時台、23時台がない	△(植木駅時点) 玉名駅で座席が埋まり、立客がある状況。植木駅では、他人と触れ合う状況となる。
	【バス】	バス:16.7km/h 【植木三丁目→市役所前(45分)】	市役所前バス停で概ね5分以内の遅れで収まっている。	◎ ピーク:12本/時間 オフピーク:6本/時間	△ 植木 交通センター 【始発】6:55 【終発】22:04 【始発】6:55 【終発】23:00	○(大窪バス停時点) 運行本数が十分にあるため、他人と触れ合う状況までにはならない。
②堀川・亀井駅 周辺地区方面	【熊本電鉄】	△ 熊本電鉄+徒歩:15km/h 【堀川駅→通町筋(23分)】 熊本電鉄:22km/h【堀川駅→藤崎宮前駅(13分)】 徒歩:4.8km/h【藤崎宮前駅→通町筋(10分)】	◎ 鉄道であり、定時性は高い。	○ ピーク:4本/時間 オフピーク:2本/時間	△ 御代志駅 藤崎宮前駅 【始発】6:41 【終発】22:56 【始発】6:55 【終発】22:25	○(堀川駅時点) 堀川駅時点では座席が埋まっており、亀井駅からは他人と触れ合う状態となることもある。
	【バス】	× バス:10.5km/h 【堀川→市役所前(36分)】	○ 市役所前バス停で3分以内程度の遅れで収まっている。	◎ ピーク:13本/時間 オフピーク:7本/時間	◎ 堀川 交通センター 【始発】6:29 【終発】23:02 【始発】6:30 【終発】23:30	○(堀川バス停時点) 堀川バス停時点では座席が埋まっているが、本数が十分にあるため、他人と触れ合う状況までにはならない。
③楠・武蔵ヶ丘 周辺地区方面	【JR豊肥本線】	○ JR+市電:21km/h 【武蔵塚駅→市役所前電停(29分)】 JR:42km/h【武蔵塚駅→新水前寺駅(11分)】 市電:12km/h【新水前寺駅前→市役所前(13分)】	◎ 鉄道であり、定時性は高い。	◎ ピーク:5本/時間 オフピーク:2本/時間	◎ 武蔵塚駅 新水前寺駅 【始発】5:28 【終発】23:07 【始発】5:15 【終発】23:35	△(武蔵塚駅時点) 武蔵塚駅の時点で乗客数はピークとなり、他人と触れ合う状態となるが、新水前寺駅に向かって乗客数は減少していく。
	【バス】	× バス:10.9km/h 【楠団地→市役所前(49分)】	○ 市役所前バス停で概ね5分以内の遅れで収まっている。(ただし、大津方面を起点とした長大路線のバスは、10分以上の遅れが発生している。)	◎ ピーク:6本/時間 オフピーク:3本/時間	△ 楠団地 交通センター 【始発】6:11 【終発】22:48 【始発】6:20 【終発】23:25	◎(龍田陣内バス停時点) 熊大前バス停の手前で、乗客数はピークとなるが、バスの本数が多いため、比較的座ることができる。(ただし、大津方面を起点とする長大路線のバスは除く。)
④長嶺地区方面	【バス】	× バス:8.7km/h 【長嶺団地→市役所前(47分)】	× 市役所前バス停で平均13分程度の遅れが発生している。	◎ ピーク:5本/時間 オフピーク:3本/時間	△ 長嶺団地 交通センター 【始発】6:36 【終発】20:26 【始発】6:15 【終発】21:12	△(帯山六丁目バス停時点) 長嶺団地でほぼ座席が埋まり、帯山で立っている人が多く見られる状況となる。

※評価項目と評価基準は、自動車からの転換を促す機能とそのサービス水準をアンケートから設定

※速達性、定時性、快適性については、朝ピーク時(天気:晴れ)に3回程度実態を調査

1 基幹公共交通の強化(2)

◎基幹公共交通軸を担う公共交通機関の現状

基幹公共交通軸	モード	速達性	定時性	輸送力		
		(朝ピーク時の表定速度 ※乗換時間含む)	(朝ピーク時の時刻表との差)	運行頻度 (ピーク時:7時台上り)	運行時間帯	快適性(朝ピーク時の車内混雑度)
⑤健軍地区方面	【市電】	◎23km/h以上 △12km/h以上 ○18km/h以上 ×12km/h未満	◎0分~1分 △6分~10分 ○2~5分 ×11分以上	◎10分間隔 ○15分間隔 △20分間隔 ×30分間隔以上 ※オフピーク:昼間の最も本数の少ない時間帯	◎6時~23時 △6時台か23時台どちらかある ×6時台、23時台がない	◎座ることができる ○立っていても他人と触れ合わない △立っていても他人と触れ合う ×乗客の積み残しがある ※中心部より約5kmの地点での状況で判断
	【バス】	△	○	◎	◎	△(健軍町電停時点)
⑥城南総合支所 周辺地区方面	【バス】	バス:12km/h 【健軍町電停→市役所前電停(28分)】	熊本城・市役所前電停で平均2分程度の遅れが発生している。	ピーク:19本/時間 オフピーク:14本/時間	健軍町電停 【始発】 6:20 【終発】 22:50 市役所前電停 【始発】 6:11 【終発】 23:36	健軍町電停での乗車率は8割~9割程度だが、新水前寺駅前電停までには100%を超えることが多い。雨天の朝ピーク時は、健軍町電停で乗車率が100%超となる電車が見られる。
	【バス】	×	△	◎	△	○(動植物園入口バス停時点)
⑦富合総合支所 周辺地区方面	【バス】	バス:9.8km/h 【健軍電停前→市役所前(35分)】	市役所前バス停で、6分~10分程度の遅れが頻繁に発生している。	ピーク:10本/時間 オフピーク:4本/時間	健軍電停前 【始発】 6:36 【終発】 22:19 交通センター 【始発】 6:50 【終発】 23:20	動植物園入口バス停が最大の乗客数となり、以後は徐々に乗客数は減少する。
	【バス】	△	×	△	◎	○(良町バス停時点)
⑧城山地区方面	【JR鹿児島本線】	バス:15km/h 【城南町役場前→交通センター(58分)】	交通センターで、平均15分程度の遅れが発生している。	ピーク:3本/時間 オフピーク:1本/時間	城南町役場前 【始発】 6:14 【終発】 22:09 交通センター 【始発】 6:30 【終発】 23:00	中ノ瀬車庫までは座席は空いている。中ノ瀬車庫で座席が埋まり、最終的には他人と触れ合う程度まで混雑する。
	【バス】	○	◎	◎	◎	○(富合駅時点)
⑨三和地区方面	【バス】	JR+市電:21km/h ※JR+バス:20km/h 【富合駅→市役所前電停(32分)】 JR:52km/h 【富合駅→熊本駅(10分)】 市電:12km/h 【熊本駅前→市役所前(14分)】	鉄道であり、定時性は高い。	ピーク:7本/時間 オフピーク:2本/時間	富合駅 【始発】 5:40 【終発】 22:50 熊本駅 【始発】 6:00 【終発】 23:34	八代駅である程度座席が埋まり、松橋駅、宇土駅では座れない状況となるが、他人と触れ合う状況までにはならない。
	【バス】	△	△	◎	△	◎(下近見バス停時点)
⑩三和地区方面	【バス】	バス:13.4km/h 【緑川橋→交通センター(42分)】	交通センターで、6分以上の遅れが発生している。	ピーク:10本/時間 オフピーク:4本/時間	緑川橋 【始発】 6:05 【終発】 21:44 交通センター 【始発】 6:35 【終発】 23:00	世安バス停付近で最大の乗客数となるが、他人と触れ合う状況までにはならない。
	【バス】	△	○	×	△	○(三和中学前バス停時点)
⑪三和地区方面	【バス】	バス:14km/h 【西部市民センター前→交通センター(35分)】	ほぼ定刻運行だが、交通センターで最大5分程度の遅れが発生する場合もある。	ピーク:2本/時間 オフピーク:0本/時間	西部市民センター前 【始発】 6:55 【終発】 20:27 交通センター 【始発】 6:20 【終発】 19:17	三和中学前、上代バス停付近で座席が埋まる状況となる。

※評価項目と評価基準は、自動車からの転換を促す機能とそのサービス水準をアンケートから設定

※速達性、定時性、快適性については、朝ピーク時(天気:晴れ)に3回程度実態を調査

2 日常生活を支えるバス路線網の再編

目的

わかりやすく、実現可能で持続性の高いバス路線網の形成

期待される効果

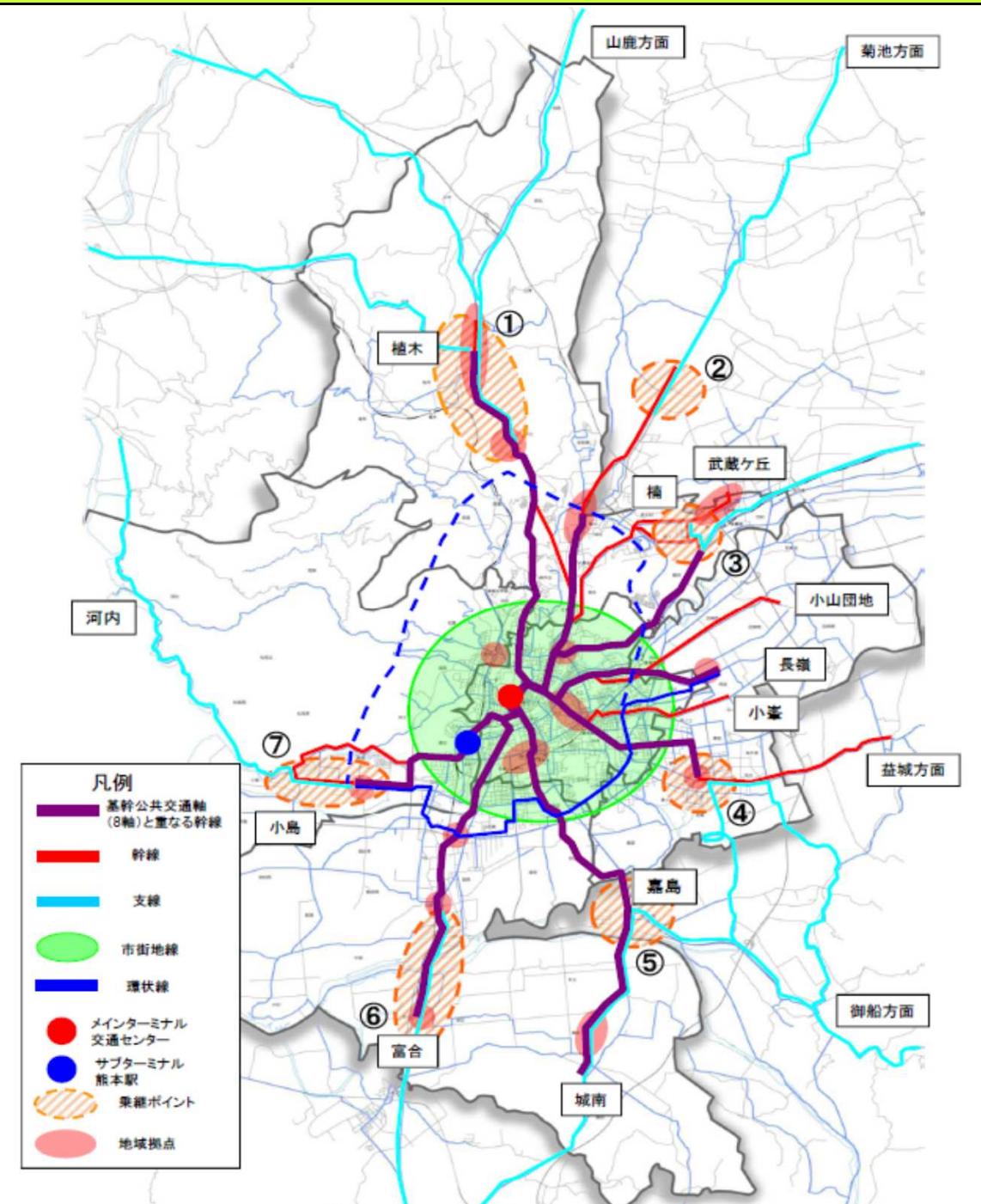
- 【市民】市内全域への移動利便性確保
- 【事業者】運行効率化による経費削減、路線の維持
- 【行政】市民の移動手段確保、運行効率化による歳出削減

再編内容

- ・事業者の枠を超えた取り組み
⇒競合路線の効率化(ラウンドダイヤ化)、営業所、回転場の相互利用、時刻表・路線図の統一、運賃体系の見直し等
- ・各システムの役割を明確化
⇒軸となる幹線系路線、支線へのフィーダー、コミュニティ路線等、また鉄軌道等との連携強化
- ・乗継ポイントの設定による路線の階層化
⇒メインターミナル、サブターミナル、乗継拠点や乗継エリア等

乗継ポイント設定の考え方

・既存施設の活用以外に郊外に乗継拠点となるターミナルを整備することは、用地の確保や費用の面などから実質的に困難であるため、既存のバス停や鉄道駅(電停)間を乗継エリアに設定する。



メインターミナル	交通センター
サブターミナル	JR熊本駅
乗継ポイント (バス⇄バス)	①北部総合支所～北区役所 ②御代志～黒石 ③楠～武蔵ヶ丘、④健軍電停周辺 ⑤熊本クレア ⑥川尻町～富合駅、⑦西部車庫～小島産交
その他の乗継 ポイント (鉄軌道⇄バス)	J R : 上熊本駅、南熊本駅、水前寺駅、竜田口駅、富合駅 武蔵塚駅、(近見新駅) 熊本電鉄: 藤崎宮前駅、北熊本駅、堀川駅、御代志駅 市電 : 健軍町

3 公共交通空白・不便地域の対応

目的

現在、公共交通が利用できない地域にコミュニティ交通の導入を進め、公共交通空白・不便地域の解消を目指す

方法

- 公共交通空白・不便地域の定義については、(仮称)公共交通基本条例で位置づける
- 新たにコミュニティ交通(デマンドタクシー等)を導入する際は、地域と協働で実施する

※公共交通空白・不便地域については、(仮称)熊本市公共交通協議会で検討を行う

公共交通での人口・面積カバー状況

バス停・鉄軌道駅からの半径距離	カバー人口(万人)		圏外人口(万人)		カバー面積(km ²)		圏外面積(km ²)
	全体	率	全体	うち高齢者	全体	率	
500m (灰色)	687,243	94.4%	40,685	9,635	258.6	66.3%	131.1
1,000m (灰色+黄色)	712,634	99.2%	5,973	1,711	345.9	88.7%	43.8

※基礎データ: H17国勢調査のデータより
人口: 727,928人、面積: 389.7 km²

公共交通空白・不便地域 (イメージ)

