モビリティマネジメントの実施について

1. 事業の目的

バスの情報を積極的に提供

↓

新たな需要を喚起

↓

自家用車からバスへの利用転換

2.今回の対象者

対象路線沿線全世帯

でも、本当は普段バスを利用していない人

・バスに乗ったことがないので分からない。

・バスの路線が分からない。

・バスの時刻が分からない。

・バスの運賃が分からない。

3. 事業の流れ

事業実施路線の抽出

↓

沿線全世帯に配布（10月上旬）

バスに関する情報を提供
（アンケートはがきを同封）

乗降者数調査
（事前）

↓

乗降者数調査
（事後）

事業実施路線
バス利用者への
聞き取り調査

↓

効　果　検　証

4. 事業実施バス路線

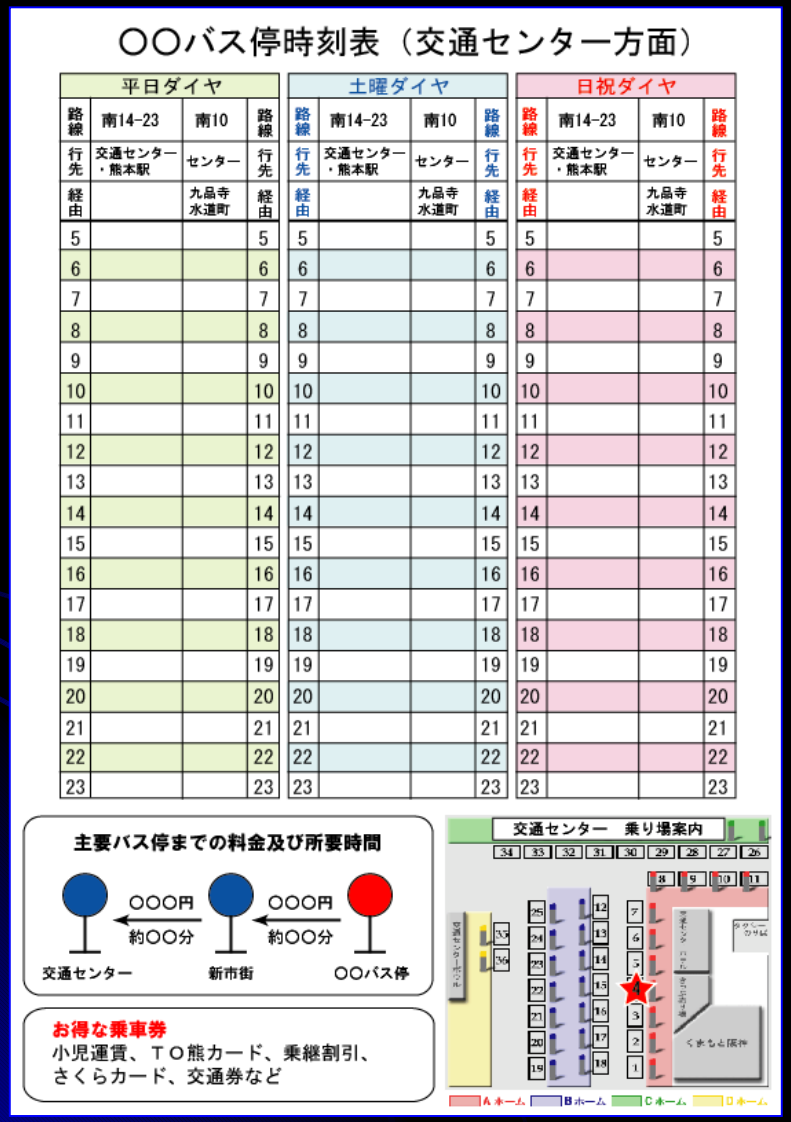
路線選定基準

・沿線に住宅地が密集
・バスの運行本数が多い

5. 配布するバスに関する情報

① 最寄りバス停の時刻表

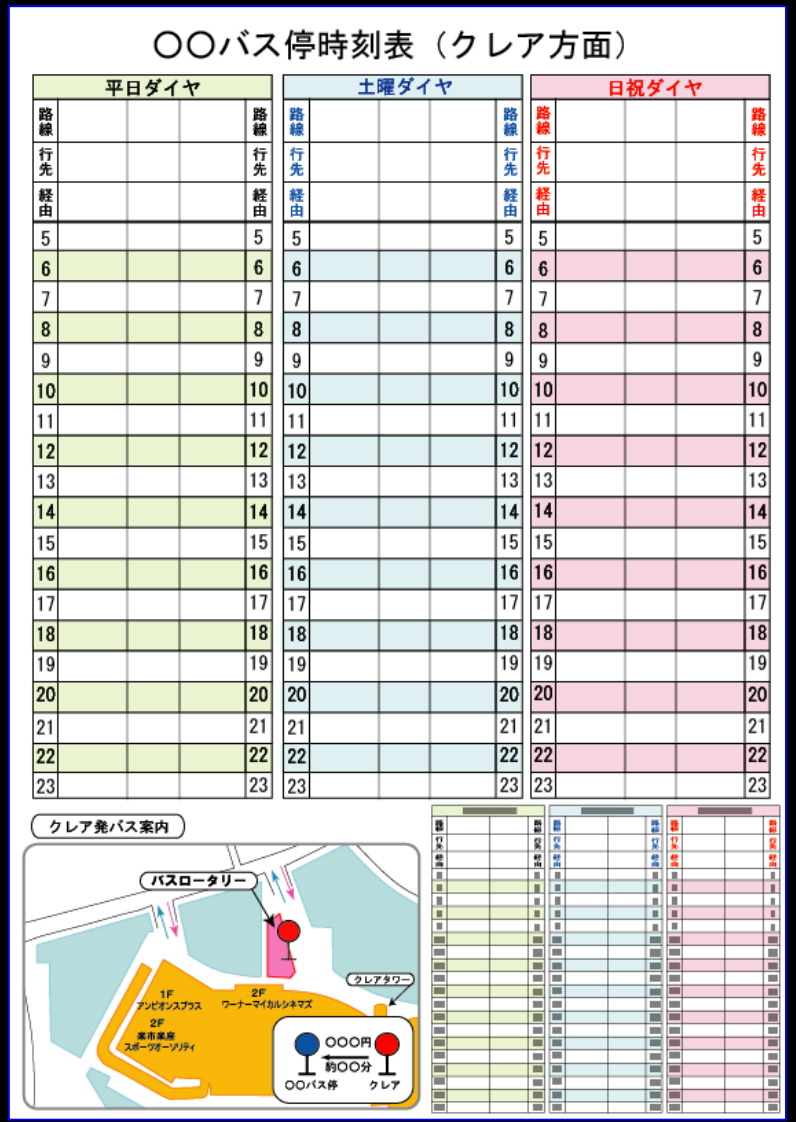
（表面イメージ）



○○バス停時刻表（交通センター方面）

平日ダイヤ				土曜ダイヤ				日祝ダイヤ			
路線	南14-23	南10	路線	路線	南14-23	南10	路線	路線	南14-23	南10	路線
行先	交通センター・熊本駅	センター	行先	行先	交通センター・熊本駅	センター	行先	行先	交通センター・熊本駅	センター	行先
経由		九品寺水道町	経由	経由		九品寺水道町	経由	経由		九品寺水道町	経由
5			5	5			5	5			5
6			6	6			6	6			6
7			7	7			7	7			7
8			8	8			8	8			8
9			9	9			9	9			9
10			10	10			10	10			10
11			11	11			11	11			11
12			12	12			12	12			12
13			13	13			13	13			13
14			14	14			14	14			14
15			15	15			15	15			15
16			16	16			16	16			16
17			17	17			17	17			17
18			18	18			18	18			18
19			19	19			19	19			19
20			20	20			20	20			20
21			21	21			21	21			21
22			22	22			22	22			22
23			23	23			23	23			23

（裏面イメージ）



○○バス停時刻表（クレア方面）

平日ダイヤ				土曜ダイヤ				日祝ダイヤ			
路線			路線	路線			路線	路線			路線
行先			行先	行先			行先	行先			行先
経由			経由	経由			経由	経由			経由
5			5	5			5	5			5
6			6	6			6	6			6
7			7	7			7	7			7
8			8	8			8	8			8
9			9	9			9	9			9
10			10	10			10	10			10
11			11	11			11	11			11
12			12	12			12	12			12
13			13	13			13	13			13
14			14	14			14	14			14
15			15	15			15	15			15
16			16	16			16	16			16
17			17	17			17	17			17
18			18	18			18	18			18
19			19	19			19	19			19
20			20	20			20	20			20
21			21	21			21	21			21
22			22	22			22	22			22
23			23	23			23	23			23

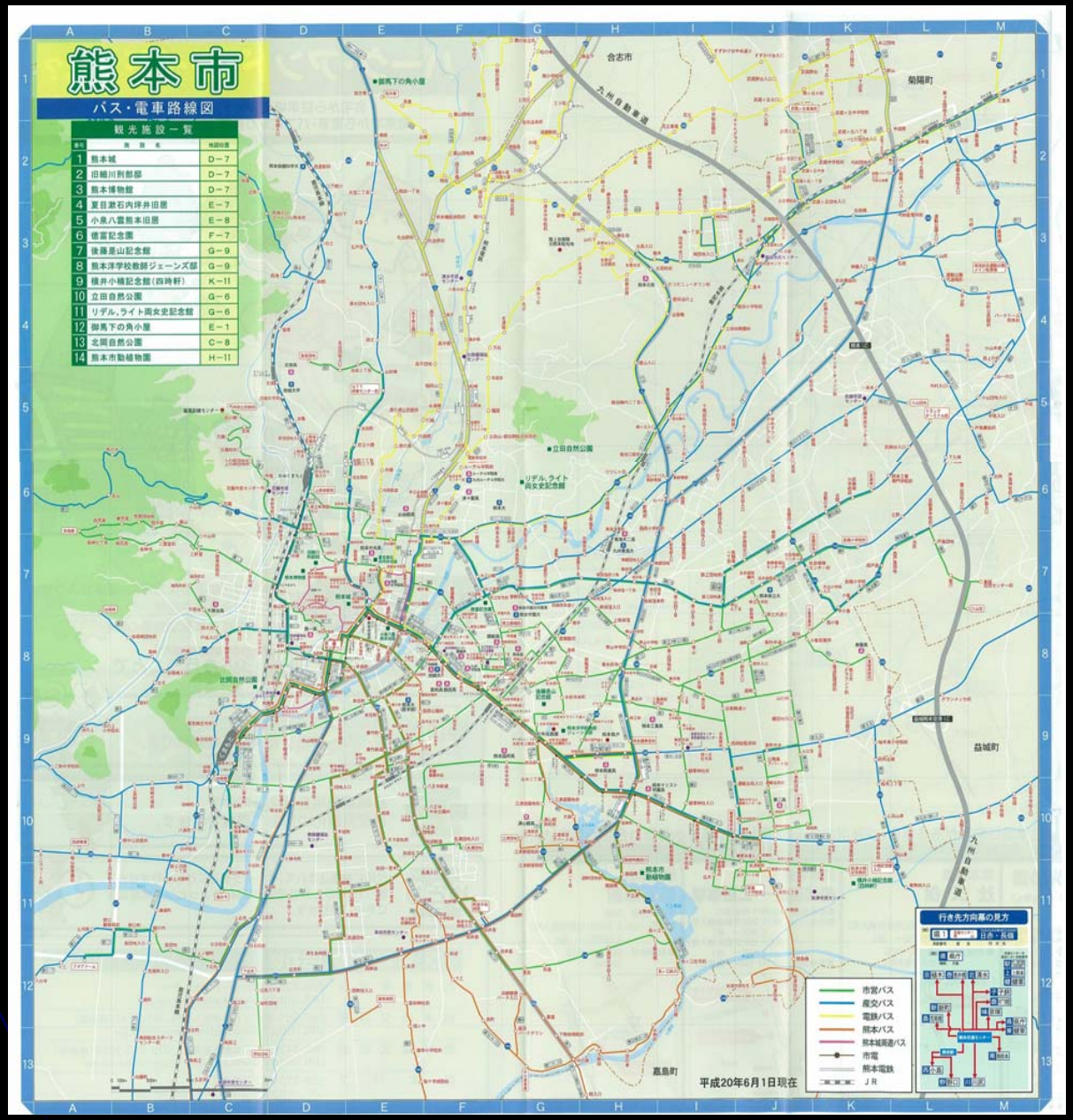
5. 配布するバスに関する情報

② 沿線バスマップ

出典：熊本バス

5. 配布するバスに関する情報

③ バスマップ（熊本市版）



出典：熊本市

5. 配布するバスに関する情報

④ リーフレット

出典：福岡における「かしこいクルマの使い方」を考えるプログラム

時刻表だけでなく、これまであまり知られていない情報を付加することで、バス利用のメリットも強調する。

6. 事業効果検証の流れ

バスに関する情報提供

＋

【同封するアンケートはがき】

①現在の移動実態やバス路線への要望
②今回の情報提供に対する感想（役に立った項目など）
③情報提供により、この後バスを利用するかどうか
④東バイパスライナーとの乗り継ぎ状況　　など。

↓

乗降者数調査により、事前事後の比較検証する。

利用者への聞き取り調査で情報提供の効果を検証する。

↓

情報提供による効果を予測する

バストリガーの実施について

1．熊本市バストリガーの考え方

・多くの学生が大学付近で生活している。

（バイト・買物・レジャーで移動手段が必要）

・多くの学生が毎日大学に通学している。

（通学手段が必要）

自転車やバイク、車で移動している学生に対してバスの運賃を安くすることでバスへの利用転換を促す。

2. 調査大学の設定

① バスの利便性が高いところ。

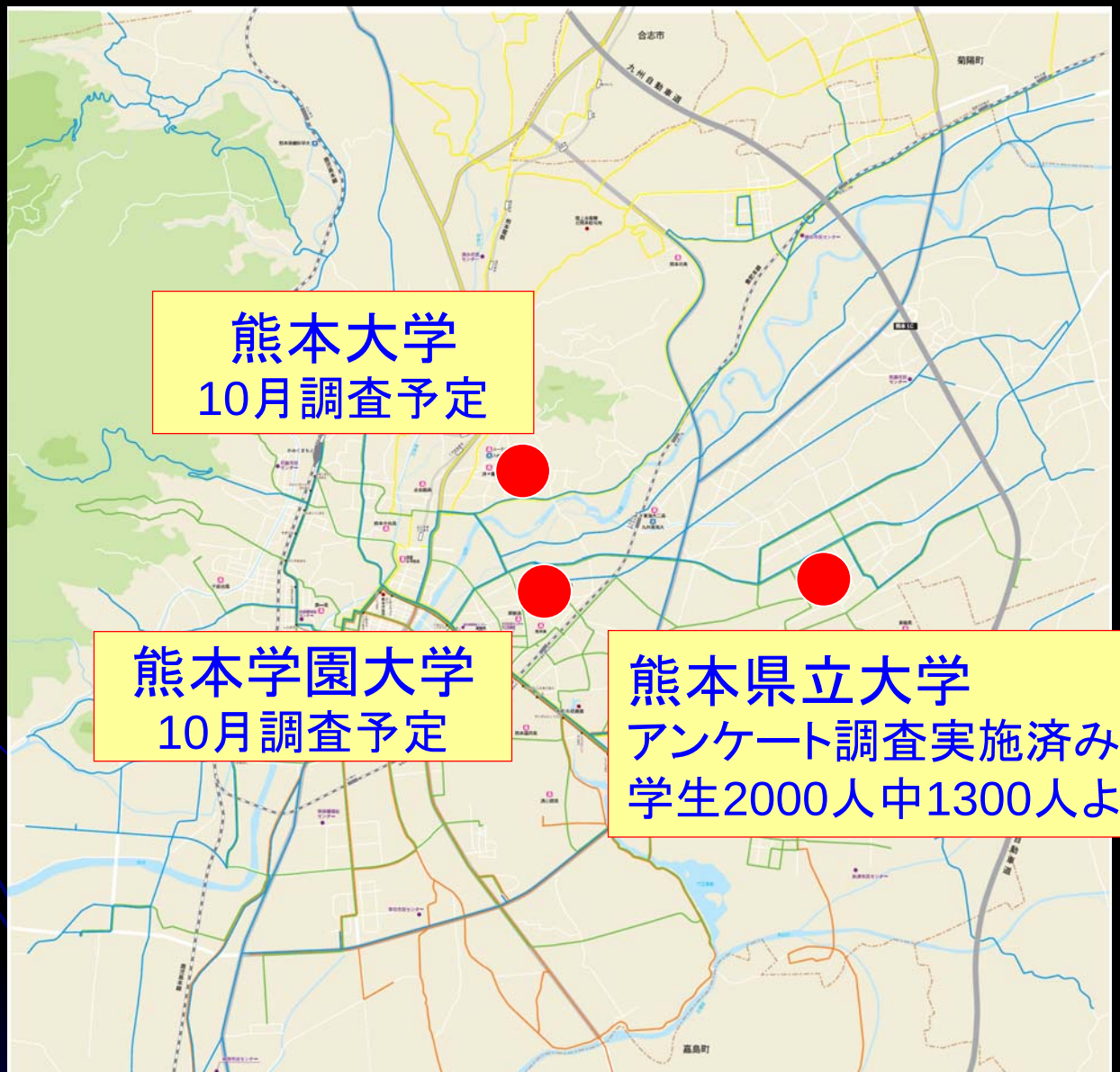
② 比較的中心部に近いところ。

③ 学生数が多い総合大学。

運賃を低廉化することで、利用転換につながる可能性があるのではないか？

本年度は可能性を調べるため、事前調査を行う。

2. 調査大学の設定



熊本大学
10月調査予定

熊本学園大学
10月調査予定

熊本県立大学
アンケート調査実施済み（7月）
学生2000人中1300人より回答

3. 施策の利点

○学生の利点

特定区間であっても、中心部～大学であれば、何らかの理由で行く機会があり、運賃が下がれば利用しやすくなる。

○大学の利点

金銭面の負担がない。

大学内での駐車を減らすことができる。

○バス事業者の利点

普段バス利用をしない人が乗ることで、利用者増加につながる。

○熊本市の利点

中心市街地に行きやすくなることで、活性化につながる。

中心市街地の放置自転車が減少する。

大学生の行動が変わるだけで、それぞれに利点をもたらす。

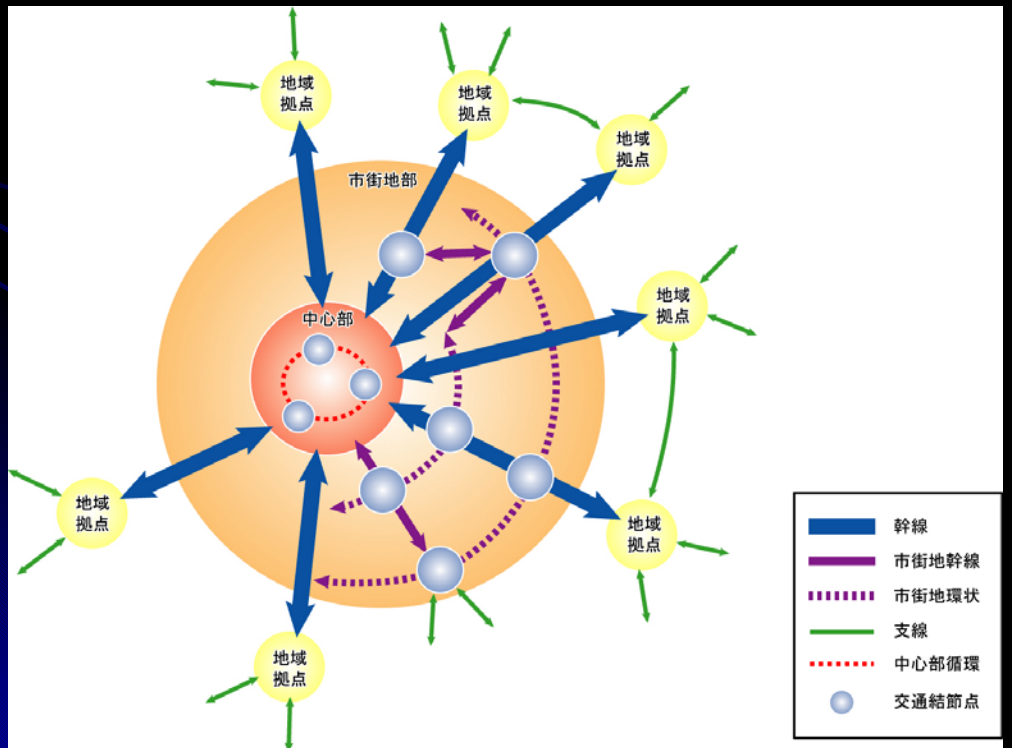
乗換拠点に関する検討について

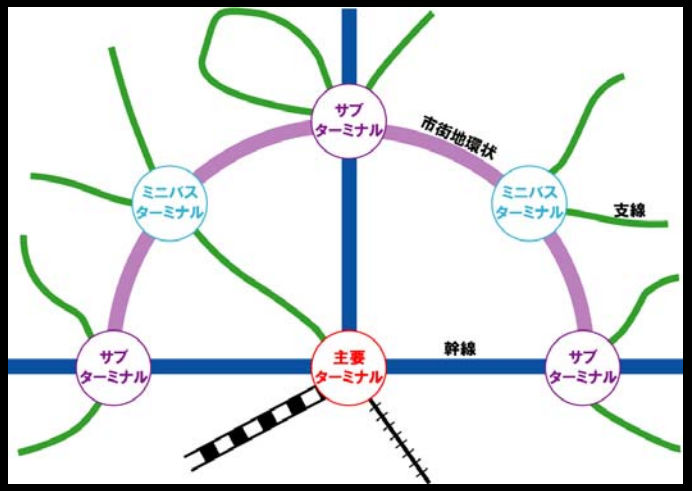
1．乗換拠点の考え方

「熊本市地域公共交通総合連携計画」より

- 乗換拠点は、熊本市の都市構造（地域拠点）との整合を図りつつ、施設の立地状況、さらには交通機関相互の乗り継ぎの利便性をもとに設定する。

- 乗換拠点の分類は、主要ターミナル，サブターミナル，ミニバスターミナルの3つで構成する。





2. 事業の目的

乗り換え抵抗を少なくするための工夫を行う
（ハード面＆ソフト面）

〔バス路線網再編案〕
・各公共交通機関の連携を強化
・利用者本位の一体的な公共交通体系の構築

→ ゾーンバスシステムの提案

〔ゾーンバスシステムのメリット〕
・定時性の確保や車両の効率的運用が可能
〔ゾーンバスシステムのデメリット〕
・利用者にとっては乗り換えが発生する。

→ 乗換抵抗を少なくするための工夫が不可欠

〔乗り換え抵抗を少なくするための工夫〕
・ソフト施策（ダイヤの調整や乗り継ぎ割引料金の設定等）
・ハード施策（バリアフリー化などにより利用者の心理的・肉体的な負担を軽減）

3. 調査の実施方針

1 「地域公共交通総合連携計画」で示されたバス路線網再編（案）を実現させるために必要な乗換拠点の整備実現等について検討を行う

2 乗換拠点の抽出は、「熊本市都市マスタープラン」の地域拠点と整合を図る

3 乗換拠点の検討にあたっては、できる限り既存施設やバス停等の利活用を前提とする

4. 調査の流れ

乗換拠点候補地の抽出、現況把握・評価

↓

バス路線網再編（案）
熊本市都市マスタープランの地域拠点

・乗換利便性は高いか？

・再編されたバス路線網を処理できるか？

↓

・既存施設の利活用を含めた対応策の検討
・概略検討（概略設計、事業費算出）
・整備優先順位の検討

5. 乗換拠点の現況評価

“利用者の立場から見た”乗換拠点の現況評価を行う。

【現況評価項目及び指標（案）】

評価項目	評価指標	指標の具体的内容（案）
乗換機能	移動の快適性	バス停間の移動距離
		〃　距離
		信号の有無・数
		横断歩道の有無・数
		段差の有無
	乗換の快適性	バスの運行頻度
		バスの待ち時間
	歩行空間の快適性	歩道の有無・幅員
		歩行者動線の確保
		路上駐輪等の障害物の有無
滞留機能	待ち環境の快適性	ベンチの有無・数
		上屋の有無
		待合室・シェルター等の有無
	情報提供の充実	路線図の有無・分かりやすさ
		時刻表の有無・分かりやすさ

6. 対応策の検討

現況の乗換拠点の分類を行い、改善に向けた適応策を検討する。

既存施設の改善・見直しが必要な乗換拠点について、その対応策について検討する。

①バスターミナル型

将　来

・施設内の最適な配置検討
・乗継情報の充実
・バリアフリーへの対応　　等

現　況

②駅前広場型

将　来

・交通機関相互の連携強化
・乗継情報の充実
・バリアフリーへの対応
・歩行者動線等の確保　　等

現　況

③バスベイ型

将　来

・バス待ち環境の整備（上屋、ベンチ等）
・乗継情報・接近情報の充実
・ダイヤの調整　　等

現　況

④路上型

将　来

・バス停位置の検討
・バス待ち環境の整備（上屋、ベンチ等）
・乗継情報・接近情報の充実
・ダイヤの調整　　等

現　況