

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 ～

資料2

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。

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。



熊本駅サターミナルの整備



▲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リア

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)

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)

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
- 交通センター
- サターミナル
- 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

●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めます。
- ・バスについては定時性の確保や、高速大量輸送への転換・強化に取り組めます。

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

●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めます。
- ・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めます。
- ・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めます。

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

●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)の導入に取り組めます。

