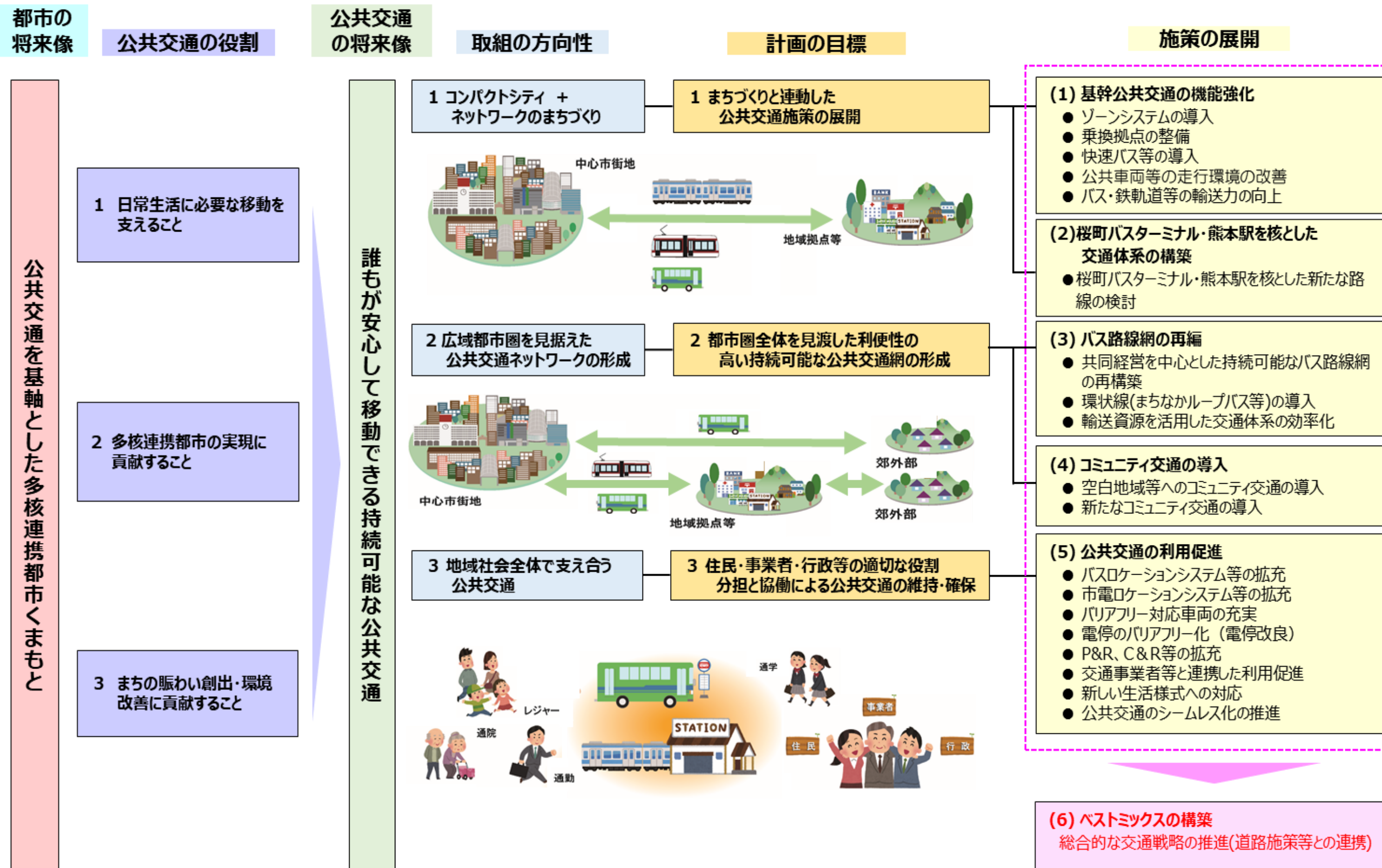




熊本地域公共交通計画 事業一覧表

事業名称	事業概要	事業スケジュール		今年度（令和３年度）の取組内容	項
		前期 H28年度～R2年度	後期 R3年度～R7年度		
事業（１） ゾーンシステムの導入	各種交通手段を幹線と支線に設定するゾーンシステムの導入	実施中	検討・実施	・植木方面について、共同経営計画（第１版）に基づき、路線バス事業者が幹線の最適化（重複路線の見直し・待ち時間の平準化）を実施	—
事業（２） 乗換拠点の整備	ゾーンシステム乗換拠点や地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点等における待合環境等の整備	実施中	検討・実施	・植木駅の駅前整備を実施（ロータリー及び駐輪場）	P5
事業（３） 快速バス等の導入	ゾーンシステム乗換拠点等からの快速バス等の導入検討		検討・実施	・熊本西環状道路（池上工区）工事（令和7年度完了予定）	—
事業（４-1） 公共車両等の走行環境の改善	バス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大検討	実施中	拡大検討	・埋設物調査、交通量解析、電線共同溝設計に着手	—
事業（４-2） 公共車両等の走行環境の改善	ボトルネック交差点の改良、バスベ이의整備	実施中	拡大実施	・道路整備プログラムに沿った事業の実施 ・新外工区、八反田工区等の用地測量など用地買収に向けた準備を実施	—
事業（５） バス・鉄軌道等の輸送力の向上	大量輸送車両の導入や需要に応じた増便等による輸送力の向上	実施中	拡大実施	・多両編成車両（超低床電車）の導入検討（市電） ・輸送需要に応じた折り返し運行の試験運行（市電）	P5
事業（６） 新たな路線の検討	桜町バスターミナル、熊本駅を活用した新たなバス路線等の検討	実施中	拡大実施	・路線延伸、新規路線の運行 ・共同経営計画（第１版）の中で、桜町バスターミナルから熊本駅への路線を延伸（平日179便→215便 R3.4月） ・通町筋、桜町バスターミナル方面を通らない熊本駅長嶺線(直行便)の新規運行を実施（平日10便、土日各20便 R3.4月） ・利用状況に合わせた運行見直しや新規路線の検討を実施	—
事業（７） バス路線網の再構築	共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築	実施中	拡大検討・実施	・路線バス事業に関するデータを公表 ・バス共通定期券の導入準備 ・共同経営計画（第１版）の実施、変更実施 ・共同経営計画（第２版）の検討着手	—
事業（８） 環状線（まちなかループバス等）の導入	各基幹公共交通軸を補完する環状線の導入検討	実施中	拡大検討・実施	・熊本城周遊バス（しろめぐりん）の運行 ・東バイパスライナーの運行 ・まちなかループバスの試験運行	P6
事業（９） 輸送資源を活用した交通体系の効率化	需要規模に応じた効率的・効果的な運行（ダウンサイジング等）		検討・実施	・ダウンサイジング等の検討	P6
事業（１０） 公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入	公共交通空白地域等にデマンド型の乗合タクシー等を導入	実施中	拡大実施	・乗合タクシーのアンケート調査を実施 ・公共交通空白地域対応のコミュニティ交通の制度見直し	P7
事業（１１） 新たなコミュニティ交通の導入	地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討		検討・実施	・健軍地区におけるAIデマンドタクシーの実証実験を実施	P8-10
事業（１２） バスロケーションシステム等の拡充	位置情報システム（GPS）を活用したバスロケーションシステムやスマートバス停の拡充	実施中	拡大検討・実施	・バスきたくさんの周知 ・バスロケの使い方周知 ・乗換案内の利便性向上策を検討	—
事業（１３） 市電ロケーションシステム等の拡充	位置情報システム（GPS）を活用した市電ロケーションシステムやスマート電停の拡充	実施中	拡大検討・実施	・スマート電停の拡充（熊本城・市役所前電停） ・デジタルサイネージで発信する行政情報や観光情報等に係る運用方法の検討	—
事業（１４） バリアフリー対応車両の充実	ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入	実施中	拡大実施	・ノンステップバスの導入を促進 ・多両編成車両（超低床電車）の導入検討（市電）	—
事業（１５） 電停のバリアフリー化（電停改良）	電停ホームのバリアフリー化（かさ上げ、拡幅等）	実施中	拡大実施	・商業高校前、健軍校前電停の設計 ・辛島町、動植物園入口、通町筋電停の改良	P11
事業（１６） パークアンドライド（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）、キスアンドライド（K&R）等の拡充	パークアンドライド（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）、キスアンドライド（K&R）の整備	実施中	拡大検討・実施	・新規P & R施設の実証実験検討 ・引き続きP & R等の利用を促進	P11
事業（１７） 交通事業者等と連携した利用促進	バス事業者・関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施	実施中	拡大検討・実施	・公共交通利用促進キャンペーンの実施 ・小学生等を対象とした出前講座の実施 ・公共交通利用啓発及びアンケートの実施 ・バス・電車フェスタ2021を開催	—
事業（１８） 新しい生活様式への対応	新型コロナウイルスの感染リスク低減を図る取組の実施		拡大検討・実施	・引き続き感染リスク低減を図る取組を実施 ・消毒、換気、施設内アナウンス等、車内における感染症対策の実施 ・混雑情報をホームページで公表（市電） ・時差出勤の促進	—
事業（１９） 公共交通のシームレス化の推進	公共交通のシームレス化に向けたICT等の推進		検討・実施	・関係団体等の方々とMaaS勉強会等を開催 ・熊本でのMaaS導入にむけての方向性や必要な施策等について整理	P12-13

令和3年度の取組

事業（２）植木駅の駅前整備（ロータリー及び駐車場）

<設計コンセプト>

1. 朝夕のラッシュ時に安全に利用可能な送迎スペースを確保
2. 車両導線と歩行者導線が分離された安全なロータリーを整備
3. 十分な自転車収容台数を確保し、安全で利便性の高い駐輪場を整備

<取組状況>

<送迎スペース>



着手前



竣工

<ロータリー>



着手前



竣工

<駐輪場>



竣工

事業（５）折り返し運行の試験運行

<概要>

- ・平日朝ラッシュ時の輸送需要に応じて、神水交差点及び新水前寺駅前電停での折り返し便を新設
- ・令和3年11月に約1ヶ月間試験的に運行を行い、効果検証を実施
- ・混雑緩和や待ち時間短縮の効果が確認でき、かつ利用者ニーズも高いことから、試験運行中に確認できた運行面やダイヤ（便数）の課題を一部改善し、令和4年4月から本格導入を行う予定

<取組状況>

【効果①】混雑緩和（乗車率の改善）

- ・最混雑区間（新水前寺駅前電停～味噌天神前）の乗車率が、1.5%改善（113%⇒98%）し、全ての区間で10.0%以下へ低下。

【朝ラッシュ時（7:30～8:29）における区間別運行本数及び乗車率の変化】

区 間	運行本数	乗車率
新水前寺駅前電停～味噌天神前電停	19本 ⇒ 22本	113% ⇒ 98% (▲15%)
河原町電停～慶徳校前電停	9本 ⇒ 10本	105% ⇒ 95% (▲10%)

【効果②】待ち時間の短縮

- ・朝ラッシュ時の新水前寺駅前電停で、次の電車を待つ利用者が、1便平均約8人⇒約3人へ改善（▲5人：▲60%）
- ・ＪＲ到着直後の便においては、1便平均約11人⇒約1人へ改善（▲10人：▲90%）



【効果③】利用者満足度の向上（利用者アンケートより）

- ・朝ラッシュ時に新水前寺駅前電停を利用している人の約8割が市電を利用しやすくなったと回答
- ・全体でも約5割が市電を利用しやすくなったと回答

令和3年度の取組

事業（８）まちなかループバスの運行

<利用状況> ※令和3年4月～令和4年1月末

- 延べ運行日数 100日
 - 延べ便数 3,700便
 - 延べ利用者数 32,666人
 - 1日当たり平均利用者数 327人
 - 1便当たり平均利用者数 8.8人
- (確定値：4～11月、速報値：12～1月)



▲使用車両（大型ノンステップバス）



▲運行ルート図

<主な効果と課題>

1) 効果

- 65%以上の利用者が満足。主な移動の目的は、食事、買い物、娯楽。まちなかでの回遊性向上に寄与

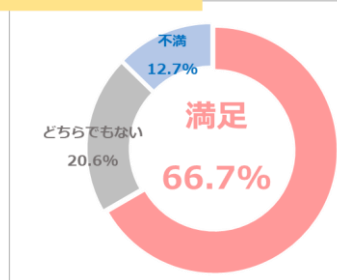
2) 課題

- 利用していない人の半分以上は、「ループバスバスを知らなかった」と回答。認知度の向上等が課題。また、車両やのりばが分かりにくい等の意見あり

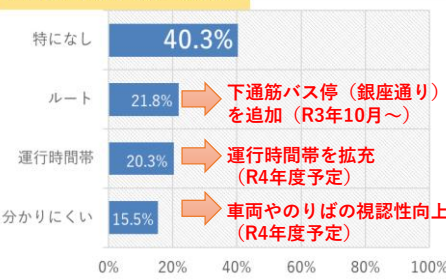
<令和4年度の主な取組>

- スタンプラリーの実施などによる**広報・周知の強化**
- 車両やのりばの**視認性向上**
- 運行時間帯の拡充**（拡充実施時期等協議中）

■満足度（N=330）



■不満な点（N=330）



事業（９）ダウンサイジングの検討

<現状と目的>

○**バス利用者の減少・大型バス運転士不足**等に伴い、大型バスでの運行維持が難しく、**廃止を検討せざるを得ない路線が存在**。

○市内中心部のバス路線が廃止になっても、付近に他路線のバス停があるため、本市が定める「**交通空白地域・不便地域**」に該当せず、本市助成の**デマンド型コミュニティ交通を導入することができず**、市民の移動サービスが低下。

○バス路線を維持し**市民の移動サービスを確保**するため、バス利用の**需要 規模に応じた運行形態の最適化（ダウンサイジング）**を検討。

<検討結果>

- 1便あたりの平均利用人数が概ね9人以下及び収支率が低い路線を対象に検討



(1) 大型バス⇒小型車両運行へ転換した場合の「運行シフト数」の変化

パターン	利用状況	検討路線	運行区間	大型バス	小型車両
パターン1	朝、夕利用が多く 日中は少ない	路線①	市内中心部 ⇄ 郊外部	8	10.5
		路線②			
		路線③			
		路線④	市内環状	2	3.5
パターン2	全日一定の利用あり	路線⑤	市内環状	7	6.5
パターン3	全日利用が少ない	路線⑥	郊外部 ⇄ 郊外部 (地域拠点間)	2	2

(2) 大型バス⇒小型車両「運行経費（車両関係経費）」の変化

- 車両購入費 ⇒ 1台あたり 約150千円／年減
- 燃料費 ⇒ 走行キロ1kmあたり 約70%削減
- 車両維持費(修繕費等) ⇒ 車両1台あたり 1年平均 約45%削減

<小型車両導入効果>

- ・大型バス運行シフト数の削減による運転士の労働環境改善（休日・時間外勤務削減等）
- ・運行経費削減によるバス事業者の経営状況の改善
- ・バス路線の維持
- ・燃料の削減によるCO2削減

<今後のスケジュール>

- ・検討対象6路線のうち、1路線について令和4年度中に小型車両を導入予定。
- ・小型車両の導入効果・実効性等を総合的に検討し、バス事業者において、運行開始に向け準備を進めていく。

令和3年度の取組

事業（10）公共交通空白地域対応のコミュニティ交通の制度見直し

①周知・広報の充実について 地域住民に向けて丁寧に周知・広報を行う

■乗り方講座を実施：地域住民向け

➢利用が少ない路線から順次実施

○乗り方講座の内容

・乗合タクシーの制度の説明

①利用方法 ②接続先の考え方 ③ダイヤ設定の考え方 ④運行休止基準 など

・マイ時刻表の作成・配布

2・7ふれあいタクシー マイ時刻表 令和3年4月1日現在				乗車 停留所		④		平山南		予約電話番号 080-5790-1106									
行き	平山南		乗り継ぎ停留所										乗合タクシー(乗換え)				到着予定		
	予約便	発車時刻	松尾		小島産交		小島産交(着)		松尾(着)		予約便	発車時刻		平山南					
平日	1便	7:02	方面乗駅前 継ぎ由交通センター	7:26	交西	7:24	乗河	10:40	10:47	小島交通センター 五名から駅行き	5便	11:00	11:03	11:17					
	2便	7:57		8:21	通区役所	8:17	り内				8:33	6便	13:15	13:18	13:32				
	3便	9:41		10:04	センター前	10:02	継ぎ由				10:02	7便	15:20	15:23	15:37				
	4便	12:06		12:24	12:20	12:20	8便				18:23	18:26	18:40						
土曜	1便	6:52	交通センター	7:19	方面乗	7:14	19:00	19:04	小島交通センター 五名から駅行き	5便	11:55	11:58	12:12						
	2便	8:06		8:25	方面乗	8:17				り内	8:33	6便	13:26	13:29	13:43				
	3便	10:16		10:36	センター前	10:02				継ぎ由	10:02	7便	15:18	15:21	15:35				
	4便	12:06		12:23	12:30	12:30				8便	18:30	18:33	18:47						
日祝	1便	6:52	交通センター	7:15	方面乗	7:14	19:00	19:04	小島交通センター 五名から駅行き	5便	11:40	11:43	11:57						
	2便	8:06		8:26	方面乗	8:17				り内	8:33	6便	13:12	13:15	13:29				
	3便	9:41		10:03	センター前	10:02				継ぎ由	10:02	7便	15:21	15:24	15:38				
	4便	12:06		12:23	12:29	12:29				8便	18:30	18:33	18:47						
■予約方法 ・ご利用には事前の予約が必要です。※・12月29日～1月3日は運休となります。 ・1便と2便は前日21:00まで 3便～8便は発時刻の40分前まで ・運行便ごとの予約時間までに、予約専用電話へ氏名・連絡先電話番号・乗車停留所名・便名(行き)と乗降時刻をご連絡ください。															■利用料金 ・1乗車あたり中学生以上/200円 小学生以下/100円(ただし、1歳以上小学生未満は保護者1人につき1人無料) 乳児(1歳未満)/無料				
表面 (行き)															裏面 (帰り)				

▲マイ時刻表イメージ

■各区総務企画課・まちづくりセンターと連携した周知・広報を実施

■ささえりあと連携した周知・広報を実施

①チラシの設置(各区役所、まちセン、ささえりあの事務所)

②相談があった際の対応

③対象地域の集まり(自治会の集会など)があった際に、①・②を実施

○ささえりあの職員向けの周知・広報活動を実施

※ささえりあ向けの制度説明については、各区ごとの集まりがある機会などに順次実施

<実施状況> 西区管内：1/18 実施(オンライン)
南区管内：1/28 実施(オンライン)
北区管内：3/2 実施(オンライン)

②運行便数について 地域及び事業者と協議を行う

(事例紹介)2・7ふれあいタクシー(西区 松尾地区)

○地域ニーズ

現行ダイヤの第1便よりも早い便を運行して欲しい

○対応案

利用の少ない便のダイヤを変更し、利便性を確保

停留所名	平日				平日			
	1便	2便	3便	4便	1便	2便	3便	4便
① 岩戸	6:56				6:30	7:51	9:35	12:00
② 年の神	7:00	7:55	9:39	12:04	6:34	7:55	9:39	12:04
③ 平山中						7:56	9:40	12:05
④ 平山南	7:02	7:57	9:41	12:06	6:36	7:57	9:41	12:06
⑤ 平山入口	7:03	7:58	9:42	12:07	6:37	7:58	9:42	12:07
⑥ 百山	7:09	8:04	9:48	12:13	6:43	8:04	9:48	12:13
⑦ 二町内四ツ角	7:09	8:04	9:48	12:13	6:43	8:04	9:48	12:13
⑧ 鬼塚	7:10	8:05	9:49	12:14	6:44	8:05	9:49	12:14
⑨ 二町内公民館前	7:12	8:07	9:51	12:16	6:46	8:07	9:51	12:16
⑩ 二町内入口	7:13	8:08	9:52	12:17	6:47	8:08	9:52	12:17
⑪ 松尾	7:16	8:11	9:55	12:20	6:50	8:11	9:55	12:20
⑫ 小島産交	7:19	8:14	9:58	12:23	6:53	8:14	9:58	12:23
便別利用回数	1	206	20	1	—	—	—	—
便別利用割合	0.4%	90%	9%	0.4%	—	—	—	—

▲R3.4月～12月実績

③乗降場所の改善について

停留所の新設・移設について、地域と協議のうえ、柔軟に対応を行う

(事例紹介)畠口乗合タクシー(南区 飽田西校区)

○地域ニーズ

運行開始当初とは、集落内の世帯構成も変化しており、新たに停留所が必要な場所がある(なくしてもいい停留所がある)。

○対応案

①集落内の停留所を新設する

②集落内の利用のない停留所を移設する

➢対象地域と対応を協議中

令和3年度の取組

事業（11）健軍地区におけるAIデマンドタクシーの実証実験

- 本年度、健軍地区周辺において産学官の連携によるAIデマンドタクシー（相乗りタクシー）の実証実験を実施
- 本年度の実証実験にの効果・検証を行い、次年度以降の取組の方向性について整理を行った

1. 利用状況等

■ 運行期間・運行時間

令和3年10月11日(月)～11月22日(月) 平日8時～20時

■ 利用者数

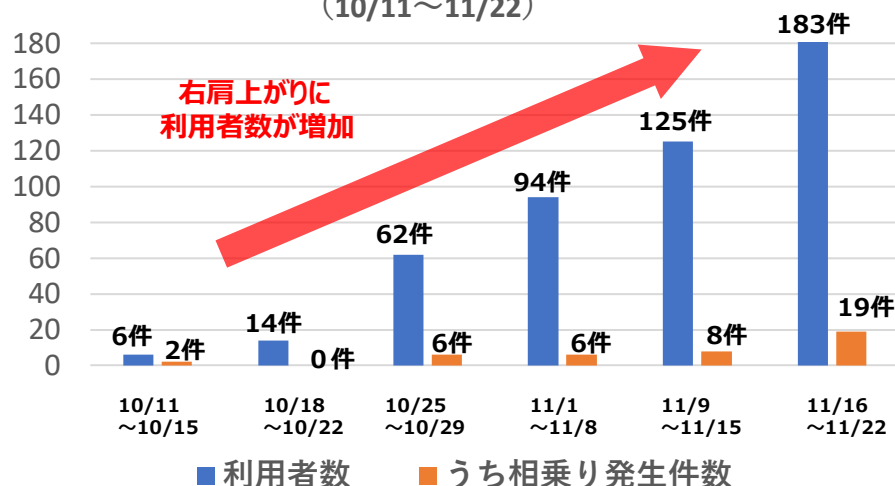
期間中 利用者数	延べ利用者数			相乗り発生数	
	アプリ	電話	合計	相乗合計	日当最大
177人	122件	362件	484件	41件 (8.5%)	8件

■ 利用状況（平日のみ、5日間単位）

※ 2回以上利用した方は84名（47%）

ピアクレスAIタクシー利用者数

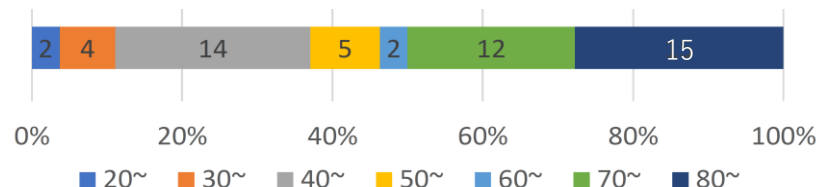
（10/11～11/22）



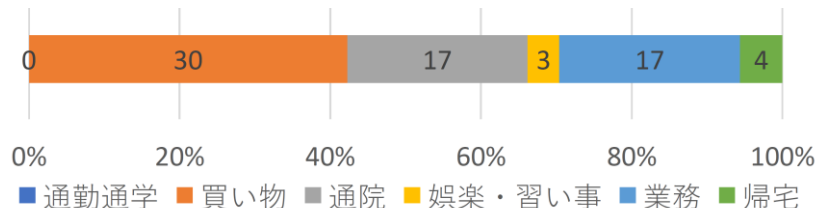
2. 利用者の特性(アンケート調査)

AIデマンドタクシー実証実験の期間中利用者（177人）に実証実験の事後調査（アンケート）を実施、うち71名から回答

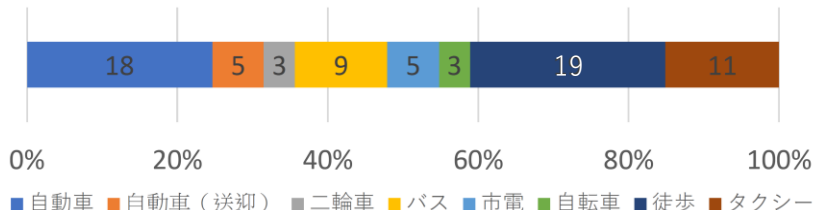
■ 年齢階層



■ 利用目的



■ 日頃の移動手段

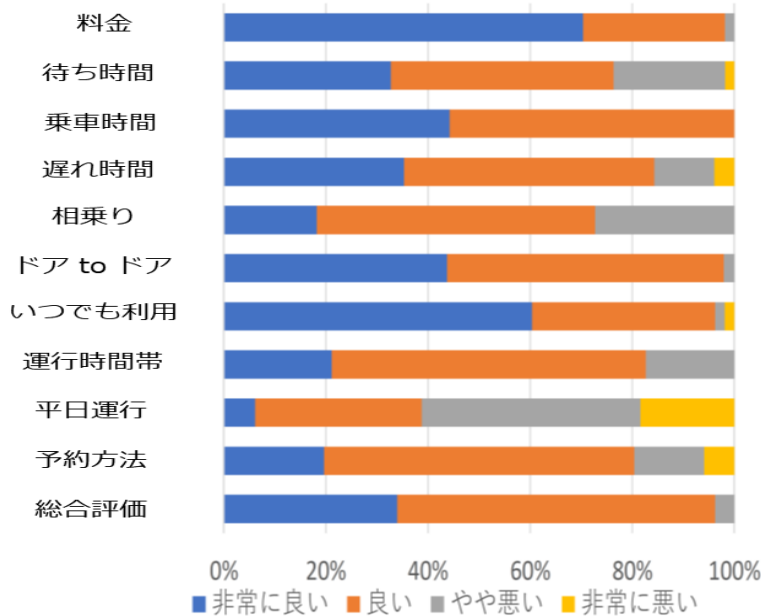


■ 発地・着地間トリップ

発着地の合計で1番多かったのは若葉（市電健軍町周辺）

令和3年度の取組

■項目別評価



3. アンケート、ヒアリング

■利用者・非利用者意見

良い点	● 数回利用したが、外出や触れ合う機会が増えた ● スマホで時間指定して予約もできるので便利 ● 相乗り乗車を初めて経験したが、新鮮で良かった ● 運賃が安くなるなら相乗りでも利用したいと思う
改善点	● 中心市街地エリアでの運行、夜遅くまでの運行、土日運行、2～3日前からの予約についても対応して欲しい ● ID、PWの入手方法やアプリの利用方法がわかりにくかった ● 知らない人との相乗りには抵抗がある ● AIデマンドタクシーを知ってもらうには時間がかかると思う

■タクシー事業者

良い点	● タブレットの利用も慣れれば運行に支障はない ● 相乗りにより、1台の車両での効率的な運行を体験できた
改善点	● アプリに表示される到着予定時刻内に到着できないこともあった ● 相乗りは、他人同士の乗車となるので、トラブルが発生しないか心配

4. 効果・検証

- ✓ 利用者の約半数がリピーターであり、実験期間の後半では利用者が多かった
- ✓ 利用者の日頃の移動手段は、「自動車」や「自動車による送迎」が約3割を占めており、車利用からの転換も多かった
- ✓ 利用者の総合評価では、「非常に良い」、「良い」の合計が95%を超えており、今回の実験に対する評価は非常に高かった
- ✓ 一方で、エリアや時間帯の拡大といった不満や改善の声もあり、利用者ニーズや運行面の再確認が必要である
- ✓ 相乗りに前向きな意見もある一方、不安という声もあった。事前確認制度や相乗り発生率を向上の取組を行い、相乗りの許容度について再確認が必要
- ✓ 実験に不参加の方も、AIデマンドタクシーの必要性はあるとの回答が多数
- ✓ 登録方法や広報周知を工夫し、潜在的な利用者をいかに増やすかが重要

5. 次年度以降の取組方向性(案)

- ① 実施エリア・運行時間等の条件変更に再確認
 - ・市中心部 → 相乗り発生率も高く、収益が見込まれる
 - ・市郊外部 → 利便性の高い移動手段の導入が求められている
- ② アプリ等の使いやすさの向上
 - 本人登録の簡素化やアプリの操作性向上など、使いやすさを追求
- ③ 利用者やドライバーの不安解消
 - 事前に相乗りする相手の情報がわかる仕組みの導入
- ④ AIデマンドタクシーの認知度を向上
 - 長期間の広報や実証実験により、AIデマンドタクシーの認知度を向上

令和3年度の取組

事業(11) 新たなコミュニティ交通の導入

【目的】

■既存の空白・不便地域対応の乗合タクシーでは対応できない、地域の移動ニーズに対応した新たなコミュニティ交通の可能性を検討する。

【運行のイメージ】

■運行エリアの設定

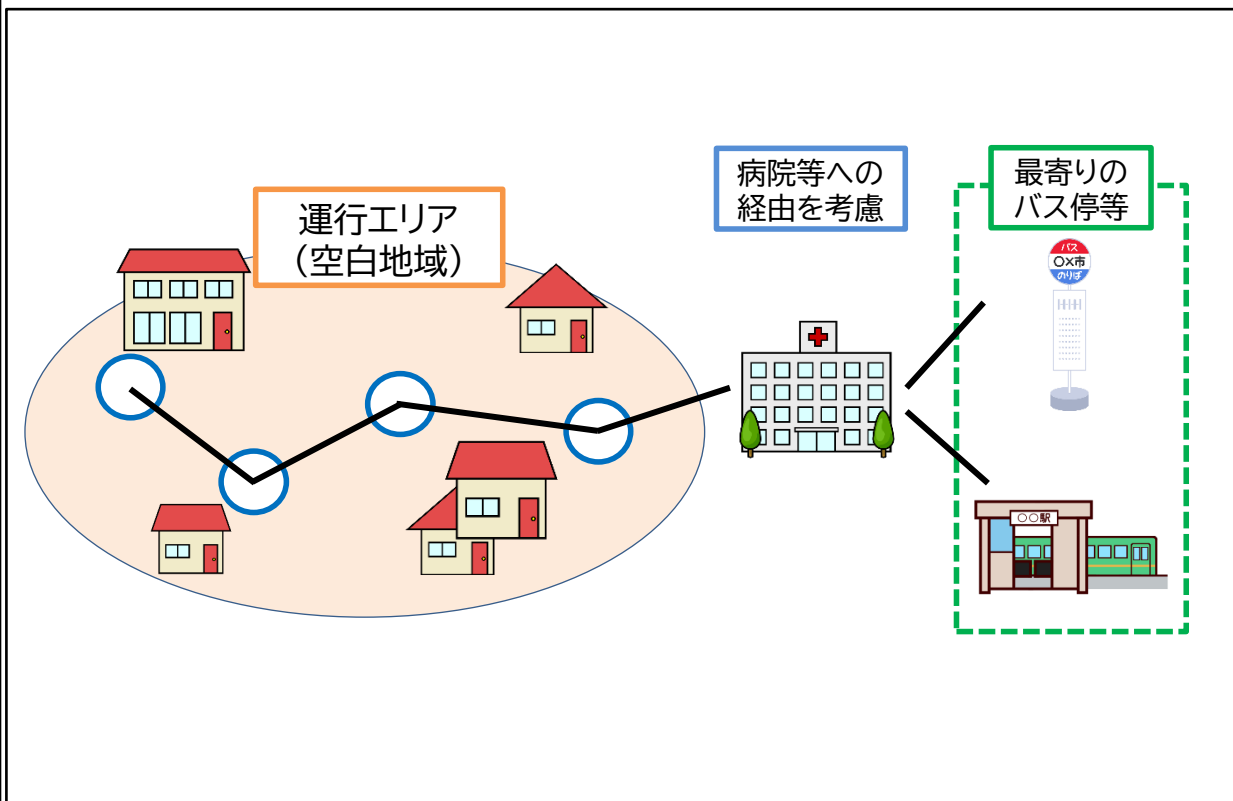
1. 対象住民は参画する地域の住民:参画地域エリア
2. 地域住民が日常生活に必要な資源(店、病院など)をカバーできるエリアを設定:運行エリア
3. 2の運行エリアを超える地点に目的地を設定することも可能(特定乗降所)

■運行エリア内での乗降は自由(面的な移動を可とする:ドアツードア)

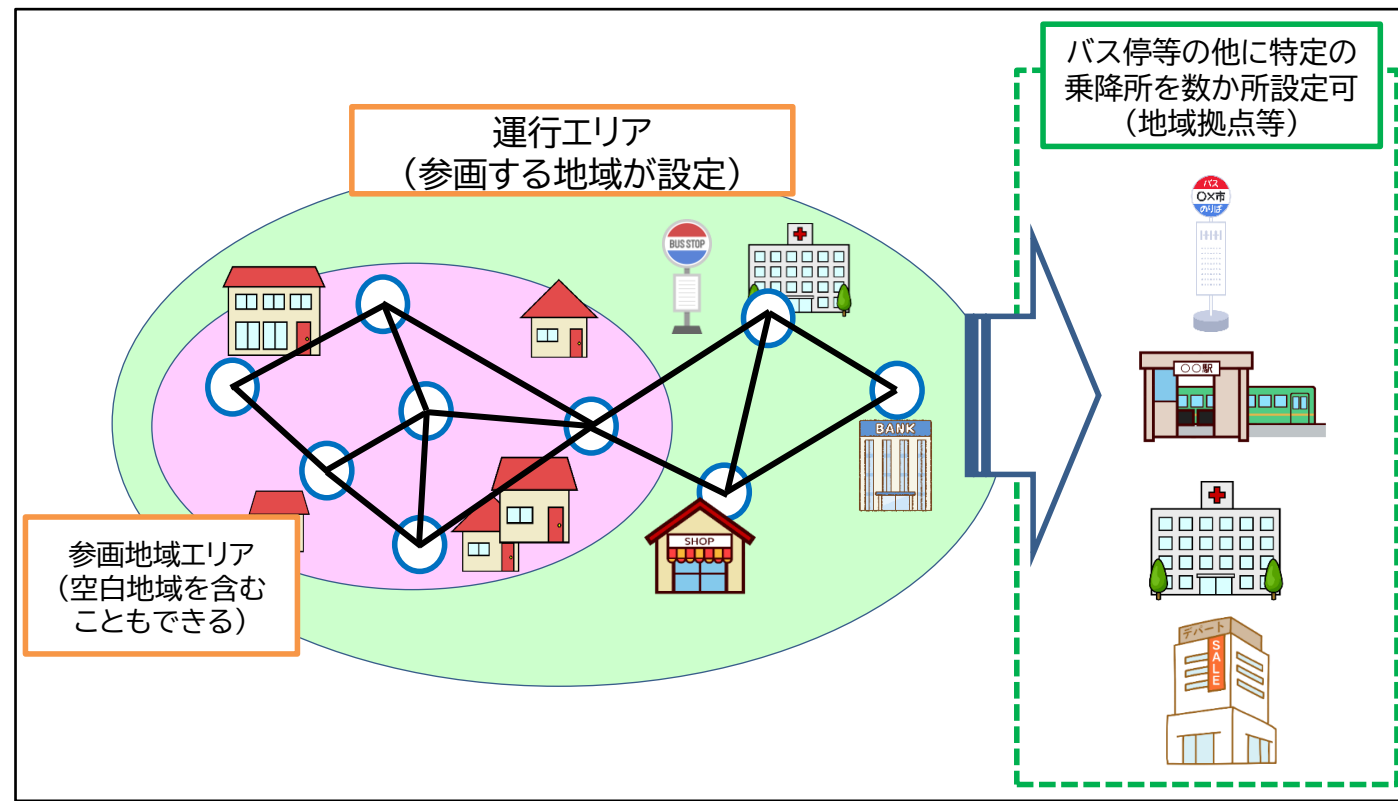
■運行エリア外での乗降は特定乗降所のみとする(面から点:特定乗降所間の移動は不可)

■運行エリア内での移動と運行エリア外(特定乗降所)への移動は、利用料金に差を設ける

運行イメージ



▲既存制度



▲新制度

【課題】

■運営体制をどうするか←地域・運行事業者・行政の3者がどのような役割を担うかが大事

■運行日・便数・ダイヤ・接続先など運行の内容をどう設定するか←収支バランスをどうとるかが大事

■利用料金をどう設定するか(運営資金をどう確保するか)

【R4年度の取組(案)】

■移動ニーズに対する地域住民の要望があっている南区において、Ai技術を活用した乗合タクシーの実証実験を検討する。

令和3年度の取組

事業（１５）電停のバリアフリー化（電停改良）

<概要>

○電停の幅広やかさ上げ（マウンドアップ）といったバリアフリー化（電停改良）を実施し、誰でも安全に利用しやすい環境を整備するとともに、乗降時間の短縮等による定時性、速達性の向上を図ることで、公共交通の利用促進を目的とする

<取組状況>

○R2～R3年度にかけて辛島町、通町筋、動植物園入口電停の改良を実施
○R4年度には商業高校前電停の改良を実施予定

<辛島町電停>



着手前



竣工

<通町筋電停>



着手前



竣工

<動植物園入口電停>



着手前



竣工

事業（１６）パークアンドライド(P&R)、サイクルアンドライド(C&R)等の拡充

<概要>

○乗換拠点や交通拠点において需要や特性に応じて整備を行い、利用者の利便性の向上のほか、公共交通への利用転換や自家用車流入抑制によるバス路線等の定時性・速達性の向上を図ることで、公共交通の利用促進を目的とする

<取組状況>

１）P&Rの推進のための取組

○連携中枢都市圏構成市町村ごとにP&R実施箇所付近で啓発活動を実施
○P&R実施箇所にて啓発用チラシの配布等を行い利用者の増加を図る

２）植木バス停周辺におけるP&R、C&Rの社会実験の実施

○市有地を活用した地域との協働によるパーク&ライド社会実験を検討
○実施期間⇒R4年4月～R5年3月（１年間予定）
○台数⇒定期利用・一時利用駐車場：9台ずつ（計18台）
駐輪場：バイク10台、自転車30台



植木バス停周辺地図



実験計画地



今後の展開

社会実験の状況を踏まえ、公共用地等を活用したP&Rについて、施設拡充等の可能性を検討

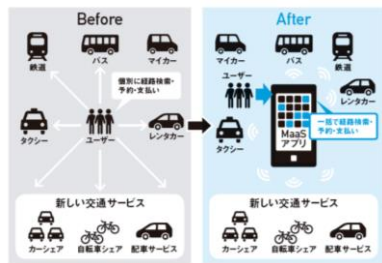
令和3年度の取組

事業（19）MaaS導入に向けた方向性の整理等

1. MaaS(マース:Mobility as a Service)概要

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの

■ MaaSのイメージ



(出展：MaaS 井上岳一他、日経BP社 2018年 P21)



▲出展：国土交通省資料

2.MaaSでできること

今は・・・？

MaaSを導入すると・・・

例えば、
検索が便利に

検索したら鉄道かバスを使うルートしか出てこない

鉄道やバスだけでなく、タクシーやカーシェア、シェアサイクルなど、利用したい交通手段を選んで検索できる！

例えば、
予約が便利に

新幹線はJRのサイトで予約、駅に着いたらタクシー会社を調べて電話で配車を依頼

利用したい交通手段を選んで予約ボタンを押すと、最適な時間で新幹線もタクシーも一括で予約できる！

例えば、
決済（支払い）が便利に

鉄道やタクシーに乗るたび料金を支払い
定期券は「市電は市電」だけ、「バスはバス」だけ

予約した時点ですべての決済が事前に完了！
定期券が市電もバスも、シェアサイクルにも共通で使える！

1つのアプリ・HPで全部できる！

MaaSで、他にもこんなこともできるかも

飲食店の割引券が配信アプリから予約

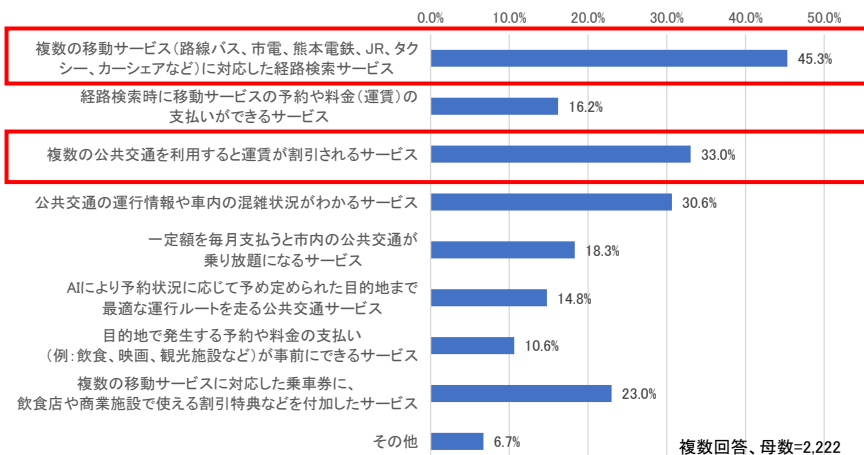
観光施設の入場チケットもアプリの中で購入

利用者の好みに合った最適な観光ルートの提案

3. アンケート調査

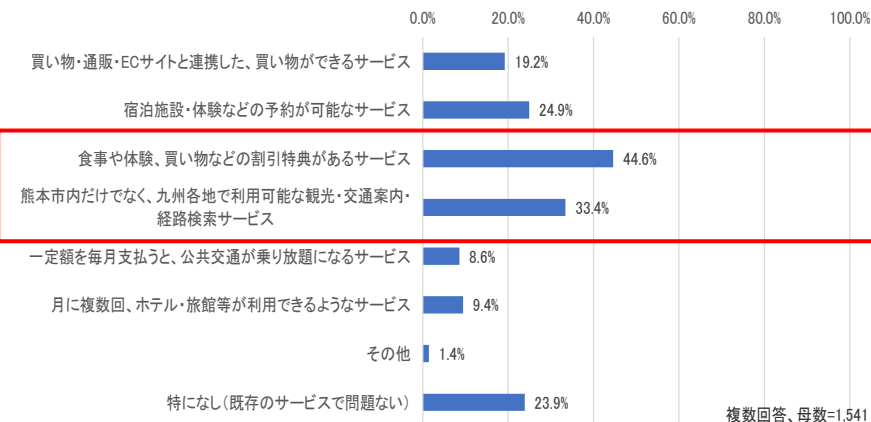
① 市民アンケート調査

■ 将来使ってみたいサービス



② 観光客アンケート調査

■ 将来的に使ってみたいサービス



令和3年度の取組

4. 熊本版MaaS勉強会

子育て層等の送迎からの解放

- しんゆりMaaS (Emot) 実施場所：小国自治体 (熊本県) 実施主体：大手民間 (小国市)
- 子育て世帯の送迎負担の軽減を一つの目的として事業を実施。
 - MaaSアプリ Emot (参加事業者：小国市、JapanTaxi、Times CARSHARE、docomo bike share等) の交通手段の組み合わせ検索機能の提供。
 - 小田原によるオンデマンド交通(しんゆりMaaS)の導入や保育園や習い事の教室等の教育関連施設の利用者に向けたバス無料フラット配布を実施。



▲他都市事例の紹介



▲関係機関との意見交換



▲外国の方へのヒアリング



▲若者(学生)から発表

5. 熊本版MaaSミライセミナー



- 日時：2021年12月13日(月)18時~20時30分
- 対象：交通事業者、観光事業者、商業関係者等、熊本市のミライを考えた市民や市民の方(150名程度(先着順))
- 会場：くまもと森都心プラザ プラザホール (熊本市南区春日1丁目14番1号) ※オンライン配信あり(オンライン参加お申込みの方へURLをご案内します。)

第1部：MaaSの最新動向を知る

開会挨拶：熊本市長 大西 一史
基調講演：『MaaSと交通まちづくり』 牧村 和彦氏
(モビリティデザイナー、東京大学博士(工学)、筑波大学客員教授、神戸大学客員教授等)

- 他都市事例紹介
- ・事例1『Ry routeの取組について』 木下 貴友氏
(九州旅客鉄道株式会社 総合企画本部経営企画部 モビリティサービス推進室 室長)
 - ・事例2『山口県「ぶらやま」の取組について』 山根 智氏
(山口県 産業戦略部 産業イノベーション推進室 室長)
 - ・事例3『全国で展開される取組について』 岸上 佳三氏
(株式会社 AMANE 代表取締役)

第2部：熊本版MaaSのあるミライ(パネルディスカッション)

- パネリスト
- 伊藤 昌哉氏 (熊本大学 大学院情報理工学系研究科 ソーシャルICT研究センター 准教授)
 - 今泉 幸雄氏 (有明建設株式会社 九州支店2F2部 営業本部 営業部 副部長兼課長)
 - 川中 康裕氏 (熊本県タクシー協会の事務局 取締役秘書長)
 - 黒木 三孝子氏 (一財) 熊本国際観光コンベンション協会 事業推進課長)
 - ザイツェン アンドロ氏 (熊本県庁 企画調整課 企画調整課 課長)
 - 黒土 幸志氏 (熊本県立大学 経営学部 教授)

コーディネーター 藤中 達樹氏 (熊本市立高専研究用(アルパック) 教授 部長(システムデザイン・マネジメント)) / 熊本大学大学院工学系研究科教授 (環境システム工学専攻)

会場：熊本市交通政策課 (事務局：(熊本市)高専研究用(アルパック))



▲有識者による基調講演



▲パネルディスカッション

6. MaaS勉強会とりまとめ

五輪書



1. いつでも、どこでも、だれでも、暮らしをもっと自由に

各交通モードをまたいだサービスの展開/スムーズ乗り換え/おでかけをやすく・安心・安全に

2. 既存サービスをフル活用して、柔軟に連携

今あるサービスを使い尽くす/使い方を提案しサービスを知ってもらう/時代や技術の変化に対応

3. 熊本の人みんなでつながり、地域経済と地域の幸せに貢献

地域事業者が主役/移動と目的の一体化/デジタルで地域コンテンツとモビリティを融合/交通以外の分野とも/ひと・もの・お金を地域で循環

4. 現場、IT技術者の声や知恵をつなぎ、オープンに進化

現場が向き合うニーズを拾う/若手の発想/IT・スマホの技術を柔軟に取り入れる/データを使いこなす人材を育てる/見つける/データも議論もオープンに

5. できるところからスタート、支えあいながら、しなやかに成長

様々なサービスや社会実験が乱立で過渡期/丁寧な議論も合意形成も必要/見える成果も必要/ざっくりばらんに話す場も/事業者自らがサービスを利用する

上記5つの項目に取組みながら、『熊本産MaaS』の実現を目指す

7. 熊本でのMaaS導入の進め方

議論の内容や熟度により、「議論する場」や「参加者」を変化させながら、熊本でのMaaSを推進

令和3年度

事務局：市

MaaS勉強会・セミナー

【若い世代の意見を取りまとめる場】
ニーズ・課題を吸い上げる

令和4年度以降～

事務局：市

MaaS準備会

【具体的な施策についての情報共有・協議する場】

事務局：市

実行委員会

【具体施策の実証実験・実装をする場】

勉強会の議論を報告

事務局：市

MaaS勉強会・セミナー

【熊本産MaaSの進め方、実装に向けた深堀する場】
流動的にメンバーは出入り

事務局：民間

【技術者、市民等との意見交換の場】
盛り上げりに応じて実施。ハッカソン等。