

# 熊本市公共交通協議会 第2回 バス機能強化検討部会

## インデックス

- I. 検討の流れ・第1回の振り返り
  - II. 各方面の特性
  - III. 各方面のバスレーン検討候補区間
  - IV. 優先的に検討する方面
  - V. 評価の手法
  - VI. 論点・次年度以降の進め方
- <補足資料> 各方面の状況

令和5年2月17日

熊本市 都市建設局 交通政策部 交通企画課

# I. 検討の流れ・第1回の振り返り

## <1> 検討のポイント

- ✓ 道路・公共交通の利用状況等に関するデータ整理
- ✓ 導入方針や候補路線・区間のアイデア
- ✓ バスレーン効果の定量評価
- ✓ バスレーン + 行動変容を促す施策

R4部会

R5部会



## <2> R4年度の本部会の進め方

第1回部会  
(R4.11.2)

① 基幹公共交通軸の現状把握

⇒ 各種データを整理し現状把握

② バスレーンの必要性

⇒ 現状を踏まえ、バスレーンの必要性についての議論

③ 路線・区間等の考え方

⇒ どんな視点で路線・区間を検討していくのか、意見交換

第2回部会  
(今回)

④ バスレーン検討候補区間・方面(案)

⇒ 第1回部会の意見を踏まえ整理した考え方をもとに、検討区間や方面を提示し、意見交換

⑤ 定量評価手法(案)

⇒ 検討候補区間の妥当性を評価する方法について、意見交換

⑥ 次年度以降協議内容(案)

⇒ 次年度以降の協議内容について

# I. 検討の流れ・第1回の振り返り

## 第1回部会の振り返り(概要)

### ①事務局説明

○バスレーン検討の方面・区間等は、以下の視点により選定

#### <公共交通の視点>

##### (1)対象方面

- ・バス分担率が多い方面
- ・バス需要が高い方面

##### (2)対象路線・区間

- ・バス遅延率が高い路線
- ・バス需要が高い路線
- ・バス路線のネットワークが強化され、より高い利便性が得られる区間

#### <道路交通の視点>

##### (1)対象方面

- ・自動車旅行速度の遅い方面
- ・自動車交通量の多い方面

##### (2)対象路線・区間

- ・自動車旅行速度の遅い路線
- ・自動車交通量の多い路線
- ・複数車線、もしくは車線再配分の余地がある路線

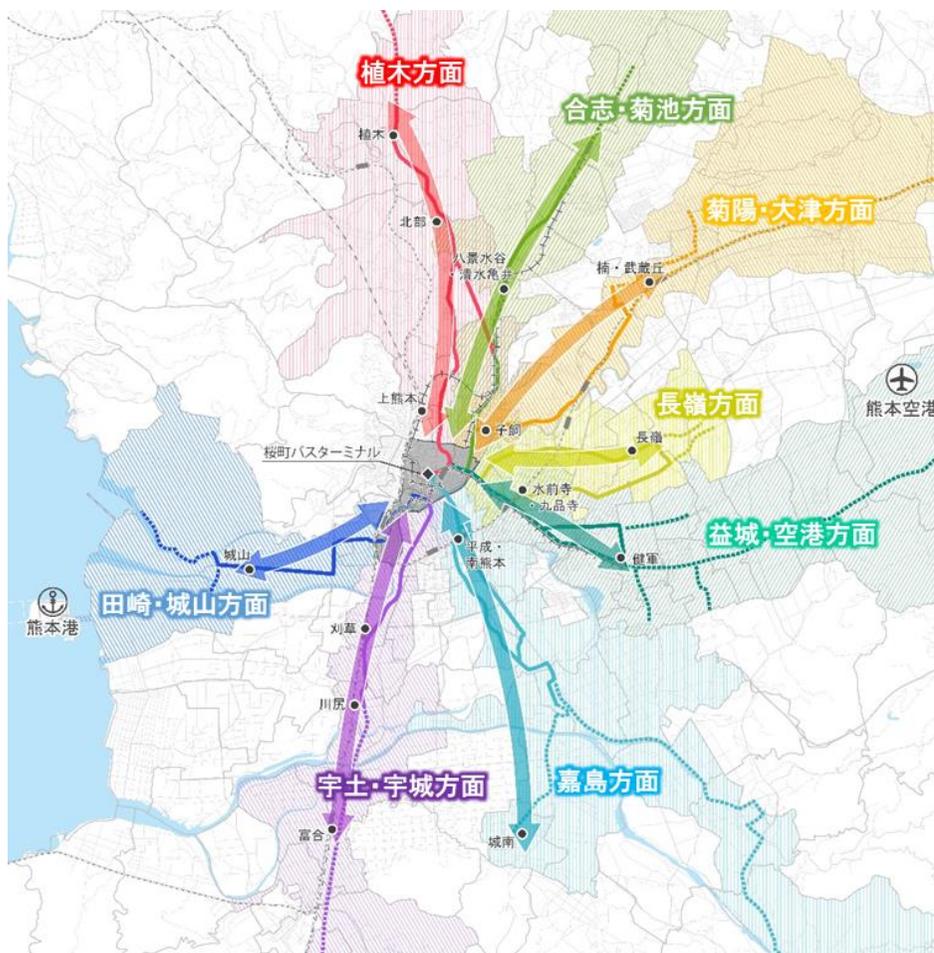
# I. 検討の流れ・第1回の振り返り

## 第1回部会の振り返り(概要)

### ②委員ご意見を踏まえたまとめ

○検討路線・区間についての考え方は概ね了承

○検討方面については、まずは基幹公共交通軸の全方面で、導入可能性を検討すべき



基幹公共交通8軸

# II.各方面の特性

## <1>各方面の対象路線

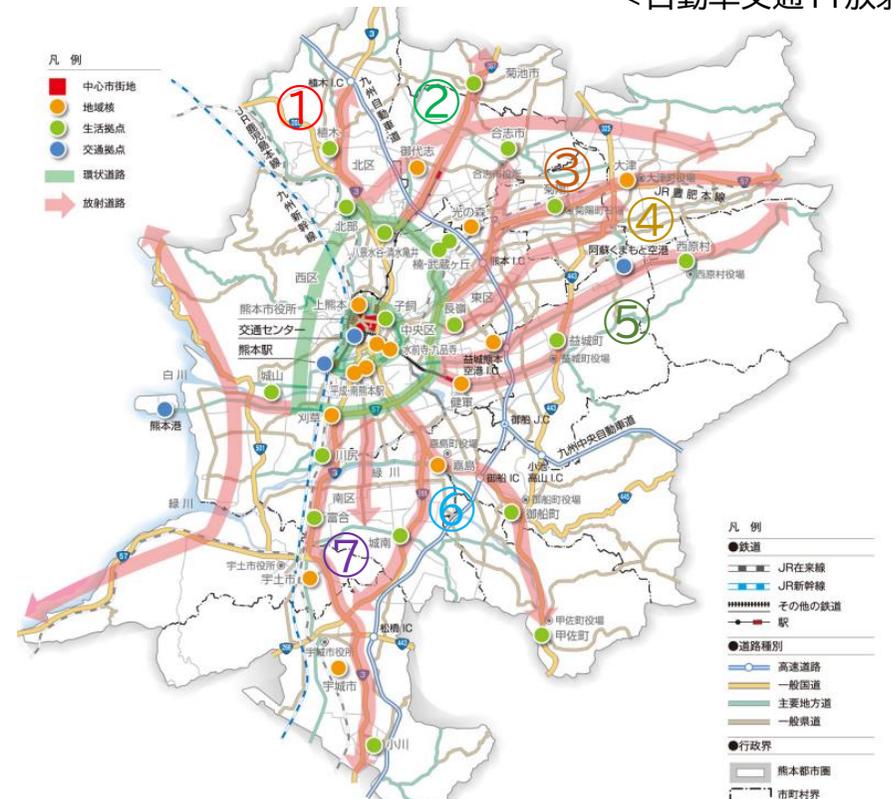
公共交通8軸	自動車交通11放射
①植木 (国道3号、旧3号)	①植木 (国道3号)
②合志・菊池 (主に国道387号)	②合志・菊池 (国道387号)
③菊陽・大津 (主に旧57号)	③菊陽・大津 (国道57号)
④長嶺 (国体道路、小峯線)	④長嶺 (国体道路)
⑤益城・空港 (第二空港線、電車通り)	⑤益城・空港 (第二空港線)
⑥嘉島 (国道266号、旧浜線)	⑥嘉島 (国道266号)
⑦宇土・宇城 (国道3号、旧3号)	⑦宇土・宇城 (国道3号)
⑧田崎・城山 (熊本高森線)	-

※自動車11放射は供用済道路のみ  
 (⑧田崎・城山方面は熊本天草幹線道路のため対象外)

<公共交通8軸>



<自動車交通11放射>

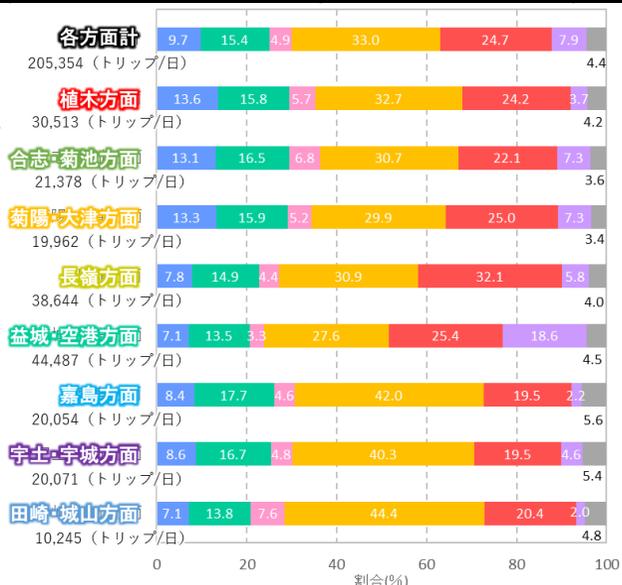


# II.各方面の特性

## <2>各方面の交通状況まとめ

方面	公共交通				道路交通	
	交通分担率	バス需要	バス本数	バス遅延状況 (ピーク時)	交通量	旅行速度
	バス分担率 (%) ※1	乗車人数 (人/日) ※2 ※3	運行本数 (本/日) ※2 ※3	遅延分数 (分/本) ※2 ※3	平均交通量 ※2 (台/12h) ※4 ※5	終日 速度10km/h未満の交差点数 ※2 (箇所) ※6
①植木	24.2	52,000	179	5.4	21,000	0
②合志	22.1	53,000	150	4.8	21,000	1
③菊陽	25.0	42,000	174	4.4	32,000	4
④長嶺	32.1	67,000	274	6.6	24,000	5
⑤益城	25.4	80,000	431	8.6	24,000	5
⑥嘉島	19.5	26,000	153	5.0	20,000	5
⑦宇土	19.5	14,000	66	3.2	30,000	2
⑧小島	20.4	35,000	175	4.4	-	-

※1 H24熊本都市圏パーソントリップ調査データより(右図参照)  
対象ゾーンは各基幹公共交通軸に接するCゾーン単位



※2 対象区間は主に中心部～地域拠点(各方面終点)

※3 令和4年9月のデータより  
(バス停1区間あたりの平均値)

※4 JARTIC(日本道路交通情報センター)公表データより

※5 平均交通量の考え方  
⇒区間ごとの交通量を延長で重みづけ

※6 民間プローブデータ(令和4年10月分)より

# Ⅲ. 各方面のバスレーン検討候補区間

## <1> 第1回部会でのご意見を踏まえた検討区間・方面の考え方

- ①基幹公共交通軸の全方面において、検討候補区間(案)を提示
- ②そのうち、優先的に検討する方面を選定

## <2> 検討候補区間の考え方(選定基準原則)

- 既存バスレーンとのネットワーク構築が可能
- 車線再配分が可能な幅員あり(基準:現況幅員を活用でき、道路構造令準拠の20m以上)もしくは、片側に2車線以上あり

<幅員構成想定>  
車線3m×5=15m  
路肩0.5m×2=1m  
歩道2m×2=4m  
⇒計20m(最低限)

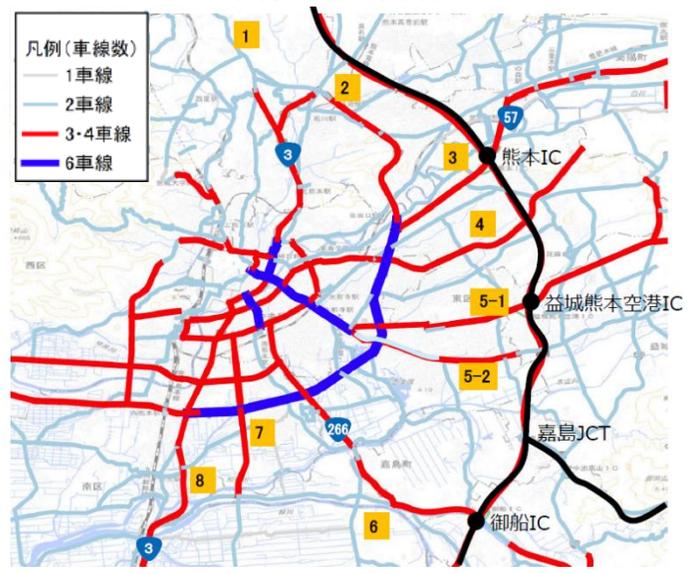
既存バスレーン設置箇所



道路幅員



車線数(上下計)



出典:H27道路交通センサス

出典:H27道路交通センサス

# Ⅲ. 各方面のバスレーン検討候補区間

## <2> 各方面での検討候補区間(案)

### ① 植木方面



- ・既存バスレーン(浄行寺交差点)から連結し、2車線区間(旧3号との交差点)まで
- ・浄行寺～松崎交差点は幅員20m以上+片側2車線あり、松崎～は片側2車線区間のみ

### ② 合志・菊池方面



- ・既存バスレーン(浄行寺交差点)から連結し、2車線区間(須屋交差点)まで
- ・浄行寺～松崎交差点は幅員20m以上+片側2車線あり、松崎～は片側2車線区間のみ

# Ⅲ. 各方面のバスレーン導入候補区間

## ③菊陽・大津方面



- ・既存バスレーン(浄行寺交差点)から連結し、2車線区間(子飼橋交差点)まで
- ・片側2車線区間

## ④長嶺方面



- ・既存バスレーン(九品寺交差点)から連結し、地域拠点(長嶺地区)までを結ぶ
- ・再配分可能な幅員(20m以上)あり+片側2車線あり

# Ⅲ. 各方面のバスレーン導入候補区間

## ⑤益城・空港方面



- ・既存バスレーン(電車通りと県庁通りの交差点)から連結し、地域拠点(健軍地区)を結ぶ
- ・再配分可能な幅員(20m以上)あり+片側2車線あり

## ⑥嘉島方面



- ・既存バスレーン(南熊本交差点)から連結し、既存P&R施設(イオンモール)を結ぶ
- ・南熊本～田井島交差点は片側2車線のみ、田井島～は幅員20m以上+片側2車線あり

# Ⅲ. 各方面のバスレーン導入候補区間

## ⑦宇土・宇城方面



- ・既存バスレーンとの連結は無いがサクラマチBTから連結し、地域拠点(富合地区)までを結ぶ
- ・再配分可能な幅員(20m以上)あり+片側2車線あり

## ⑧田崎・城山方面



- ・既存バスレーンやBTとの連結なし、乗換拠点(小島産交)までを結ぶ
- ・祇園橋～田崎、西廻りBPは片側2車線+幅員20m以上、西区役所前は片側2車線



さらに、公共交通・道路交通の状況を踏まえ、**優先的に検討する方面**を絞り込む

# IV. 優先的に検討する方面

## <各方面の交通状況まとめ>

方面	公共交通				道路交通	
	交通分担率	バス需要	バス本数	バス遅延状況 (ピーク時)	交通量	旅行速度
	バス分担率 (%)	乗車人数 (人/日)	運行本数 (本/日)	遅延分数 (分/本)	平均交通量 (台/12h)	終日 速度10km/h未満の交差点数 (箇所)
①植木	24.2	52,000	179	5.4	21,000	0
②合志	22.1	53,000	150	4.8	21,000	1
③菊陽	25.0	42,000	174	4.4	32,000	4
④長嶺	32.1	67,000	274	6.6	24,000	5
⑤益城	25.4	80,000	431	8.6	24,000	5
⑥嘉島	19.5	26,000	153	5.0	20,000	5
⑦宇土	19.5	14,000	66	3.2	30,000	2
⑧小島	20.4	35,000	175	4.4	-	-

## <優先検討方面の考え方>

①各項目について順位付け

⇒(例)バス需要…1位:益城方面、2位:長嶺方面、3位:合志方面

②順位に応じてポイント付け

⇒1位:3ポイント、2位:2ポイント、3位:1ポイント

③ポイントの高い2方面を優先検討方面とする

# IV. 優先的に検討する方面

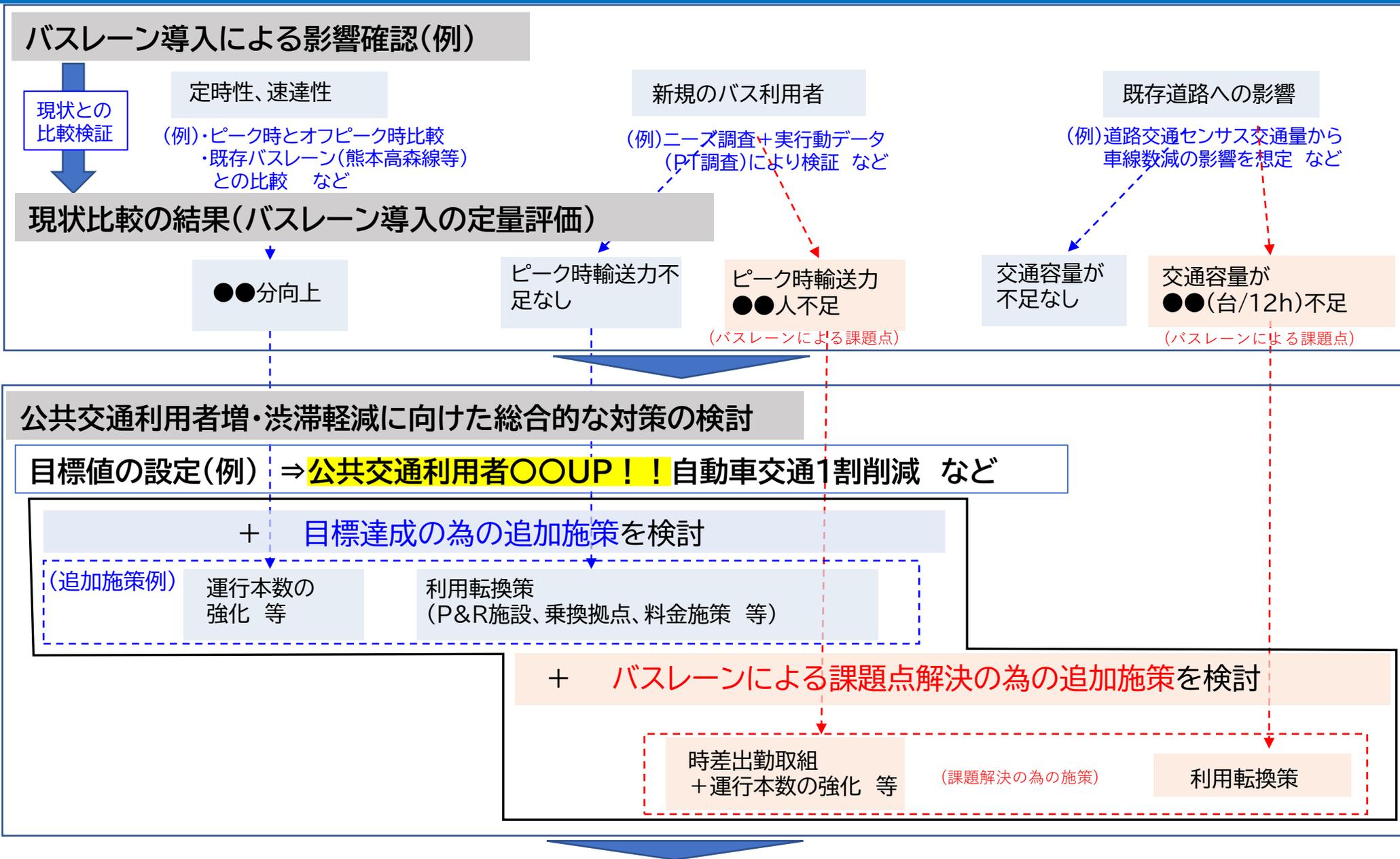
## <各項目順位>

方面	公共交通				道路交通		ポイント
	交通分担率	バス需要	バス本数	バス遅延状況 (ピーク時)	交通量	旅行速度	
	バス分担率 (%)	乗車人数 (人/日)	運行本数 (本/日)	遅延分数 (分/本)	平均交通量 (台/12h)	速度10km/h未満の交差点数 (箇所)	
①植木	4	4	3	3	5	7	2
②合志	5	3	7	5	5	6	1
③菊陽	3	5	5	6	1	4	4
④長嶺	1	2	2	2	3	1	13
⑤益城	2	1	1	1	3	1	15
⑥嘉島	7	7	6	4	7	1	3
⑦宇土	7	8	8	8	2	5	2
⑧小島	6	6	4	6	-	-	0



<優先検討方面(案)>  
益城方面、長嶺方面

# V. 定量評価手法(案)



対策方面における最終的に目指す姿、実現に必要な対策を具体化

# VI.論点・次年度以降の進め方

## 本日も議論頂きたい点

- ・優先検討方面の考え方
- ・定量評価の考え方



ご意見を踏まえ、再整理して次回提示

## 次年度以降の協議内容(イメージ)

- ・優先度の高い方面において、バスレーン導入による定量評価や併せて実施する施策について (P14記載のとおり)
- ・各関係者との協議や、課題、実現性なども踏まえながら、優先検討区間を精査