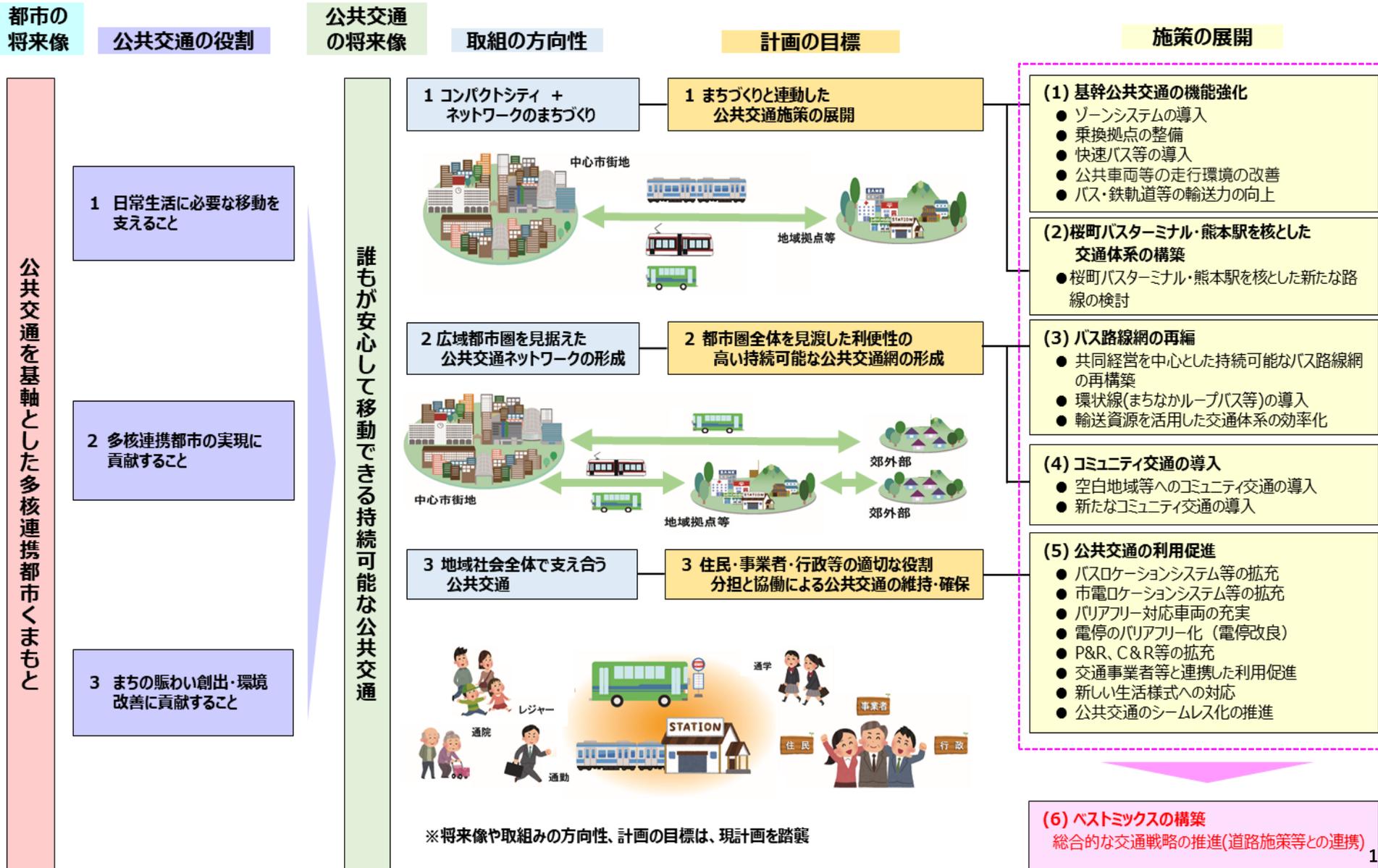


## 熊本地域公共交通計画の体系

※目指す都市の将来像、公共交通が果たすべき役割、目指す公共交通の将来像、取組の方向性、計画の目標、施策展開の基本的な考え方、各事業の関係性について整理したもの。



# 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4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	・県庁方面について、共同経営計画に基づき、路線バス事業者が路線の最適化（経路変更や廃止による輸送の効率化）、待ち時間の平準化、一部のバスを健康電停発着に変更）を実施中	—
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ち環境等の整備	実施中	検討・実施	・バス停待合環境の改善のためのベンチ設置事業に向けた準備を実施	P3
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	・5車線化設計等を実施	—
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 ・新外工区では用地測量など用地買収に向けた準備を実施 ・八反田工区では建物調査や一部用地買収の交渉に着手	—
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）の導入に向けた車両設計の実施（市電） ・輸送需要に応じた折り返し運行の本格導入（市電）	P3
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	・利用状況に合わせた運行見直しや新規路線検討（セミコンテックパークにおけるノーマイカーデー実証実験）	—
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 ・共同経営計画第1版変更（県庁通り方面）の実施	—
事業（8） 環状線（まちなかループバス等）の導入	各基幹公共交通補完を充実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）、東バイスライナーの運行 ・まちなかループバスの試験運行（運行時間の拡充、フルラッピングバスの運行）	P4
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	・健康長嶺線におけるダウンサイジングの実施	P4
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	・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	P5
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	・郊外部、市街地部の2エリアでAIデマンドタクシーの実証実験を実施	P5
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	・バスきたくまさんの周知	—
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（健康町、動物園入口、水前寺公園、新水前寺駅前、九品寺交差点、通町筋、辛島町、上熊本） ・スマート電停における他交通モードの乗換案内等の情報発信	P6
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 ・【再掲】多両編成車両（超低床電車）の導入に向けた車両設計の実施（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、健康駅前電停の設計	P6
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）の整備	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	・植木地域でP&R及びC&R施設の実証実験を実施 ・引き続きP&R・C&Rの利用を促進	P7
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「バス・電車ECOフェスタ2022」の実施 ・公共交通利用啓発及びアンケートの実施 ・市立高校に対して新学期に合わせ、くまんのICカード定期券のチラシを配布	—
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、車両の抗菌処理等、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） ・キャッシュレスの推進（100円の日デジタルチケット、Visaタッチ決済、Maasアプリ「my route」の運用開始）	—
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	・MaaSを実現するための具体的な事業を創出することを目的とした「熊本市MaaS準備会」を設立 ・MaaSシンポジウムの開催 ・広域的な取り組みである「九州MaaS」と連携 ・【再掲】郊外部、市街地部の2エリアでAIデマンドタクシーの実証実験を実施	P7

# 令和4年度の主な取組

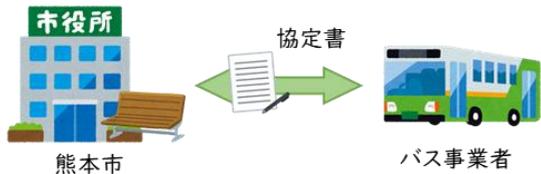
## 事業（2）バス停ベンチ設置の検討

### <概要>

- ・バス停にベンチを設置し、待合環境の改善を推進することで、誰もが移動しやすく暮らしやすいバリアフリー環境をつくとともに、公共交通の利用促進を図る。

### <取組状況>

- ・バス事業者と連携し、熊本市がバス停にベンチを設置し、日常的な維持管理についてはバス事業者が行う。（図1）
- ・ベンチ構造については、埋め込み式や固定式、もしくは据え置き式を予定（図2、3）
- ・R5年度から6カ年で約600か所の整備を目指す。
- ・ベンチ設置等に要する経費を確保するため、ベンチへの広告掲載や、イベントで使用したベンチの再利用、市民等からの寄付などを検討



	熊本市	バス事業者
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ベンチ所有権</li> <li>・道路占用申請</li> <li>・設置工事</li> <li>・移設、大規模修繕工事</li> <li>・苦情対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的な維持管理（点検、清掃、簡易補修等）</li> </ul>

図1：事業のイメージ及び役割分担

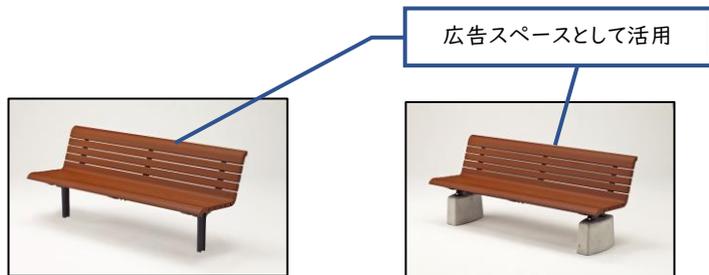


図2：埋め込み式ベンチ

図3：据え置き式ベンチ

## 事業（5）多両編成車両の導入に向けた車両設計

### <概要>

- ・超低床形で輸送力のある多両編成車両の導入に向けた車両設計業務を実施
- ・車両設計業務の実施にあたり、公募型プロポーザルによって受託事業者を選定
- ・市電車両に関するアンケート結果や専門家等の意見も踏まえた車内空間・設備及び外観・内装デザイン等の決定
- ・R6年度、R7年度に各2台（計4台）導入予定（R5-R6の2カ年で2台製造、R6-R7の2カ年で2台製造予定）

### <取組状況>

#### 【①主な基本仕様】

- ・既存車両における平均定員の約1.5倍程度の定員設計
- ・実用的で座りやすいロングシートを全席採用
- ・車内移動に配慮した通路幅の確保

項目	新車両(案)	既存COCORO号(H26運行開始)
定員	110～120人程度 (座席44～48人程度)	86人(座席38人)
構成	1編成3車体	1編成2車体
車両長さ	21m程度	18.46m
座席	全箇所ロングシート	対面式クロスシート (一部)ロングシート
最小通路幅	1,200mm程度	710mm

#### 【②外観・内装デザイン】



■外観デザイン（案）  
（熊本城をモチーフにしたシンプルなお外観）

■内装デザイン（案）  
（バリアフリーやUDに配慮した車内空間・設備）

# 令和4年度の主な取組

## 事業（8）まちなかループバスの運行

### <利用状況> ※令和4年4月～令和5年2月末

- 延べ運行日数 90日
- 延べ便数 3,690便
- 延べ利用者数 36,382人
- 1日あたり平均利用者数 404人 ※R3年度 (325人)
- 1便あたり平均利用者数 9.9人 (確定値：4月～12月、速報値：1月～2月)



▲フラッピング車両



▲運行ルート図

### <令和4年度の主な取組>

- 10月 小学生以下無料キャンペーンと応募キャンペーンの実施
- 12月 クリスマスマーケットとの連携
- 1月 桜町バスターミナルにのぼり設置
- 2月 熊本駅内デジタルサイネージに広告放映



▲作成した乗車券とクリスマスマーケットブースでの配布

### <主な効果と課題>

#### 1) 効果

- 6割以上の利用者が満足と回答。小学生以下無料期間（10/8～11/6の土日祝日の12日間）にはファミリー層の利用が増加（通常に比べ約3.5倍 ※小学生以下無料期間外（11/12～11/13）の小学生以下の利用者数との比較）

#### 2) 課題

- 更なる利用促進に向けた取組や周知広報の拡充が必要

### <令和5年度の主な取組>

- 企画乗車券の拡充（ファミリー層向けの1日乗車券など）
- 商業施設やイベントと連携した利用促進
- 街頭周知活動やWEB広告などを活用した広報・周知の拡充

## 事業（9）ダウンサイジングの実施

### <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もできず**、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、**普通二種免許で運転可能な運行業務形態への転換や輸送需要に応じた運行形態の最適化（ダウンサイジング）**を実施

### <運行概要>

- 対象路線：健軍長嶺線（長嶺団地～東町団地～健軍電停～若葉小学校）
- 運行開始日：令和4年10月1日
- 運行便数：平日32便、土12便、日12便（上下の運行便数）
- 輸送人員：延べ16,404人、1便当たり平均4.59人（R4.10-R5.1実績）
- 使用車両：トヨタ ハイエース（運転士含む10人乗り）
- 運行業務受託者：株式会社TaKuRo



▲使用車両（10人乗りハイエース）



▲車内

### <主な効果>

- 小型車両導入効果**（参考：地域公共交通会議資料）  
条件：大型車両・小型車両共に新車導入した場合の差額として  
①車両調達費（車載器・改造費込み） ▲12,329千円/台  
②車両整備・修繕・法定費用他 ▲201千円/台・年  
③軽油費 ▲1,428千円/年
- バス運転士不足への寄与**  
運行業務を外部委託することで、バス運転士2.25人分の効果あり。
- 利用状況**  
10月-2月の**対前年比の輸送人員は、約126%**。利用者が増えたことで、当初、平日の便で積み残し（乗りたくても乗車できない状況）が発生。現在は積み残しのリスクが高い5便に対して続行便を運行。

# 令和4年度の主な取組

## 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

### <概要>

公共交通空白・不便地域等において、地域住民の通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段を確保する目的で「コミュニティ交通」を導入(22路線(令和5年2月末現在))

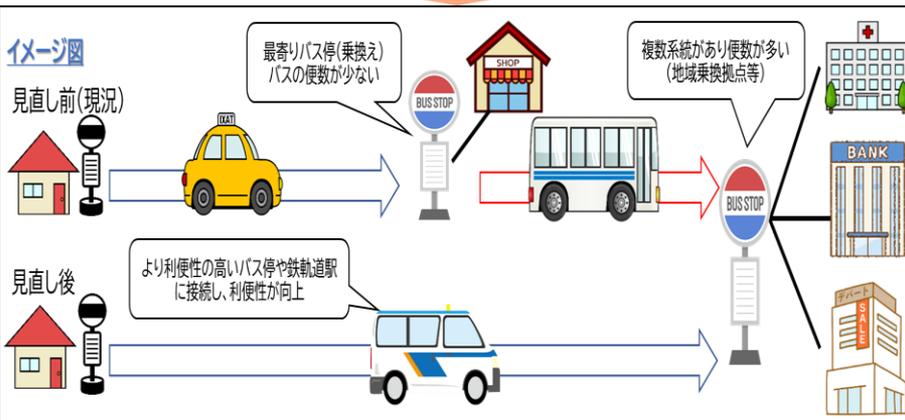
### <取組状況>

#### 【課題】

・現行制度は、コミュニティ交通を導入する地域から、最寄りのバス停・鉄軌道駅に接続することを基本とし、運行ダイヤも固定して運行していることから、利便性が低く、利用者数が年間で一桁の路線があるなど利用が低迷している。

#### 【見直し】

・コミュニティ交通の導入目的を「最低限度の移動手段」から「公共交通全体の利用促進」へと見直す。



## 事業(11) 新たなコミュニティ交通の導入

### <概要>

- ・新技術を活用した新たな移動手段として、地域の実情に応じ、高齢者の日常生活の移動手段や子育て世代の支援など、目的・対象の異なる2地域でAIデマンドタクシーの実証実験を実施
- ・また、まちなかの回遊性や賑わい創出への効果を確認するため、花畑町から熊本城周辺でグリーンスローモビリティの実証実験を実施。

### <取組状況>



# 令和4年度の主な取組

## 事業 (13) 市電ロケーションシステム等の拡充

### <概要>

- ・スマート電停の増設 (2電停 (6基) →10電停 (26基))
- ・他交通モードに係る乗換案内等の情報発信を検討、実施

### <取組状況>

【①スマート電停設置電停 (赤枠:今回増設 青枠:これまでに設置済)】



【②他交通モードへの乗換情報の発信】

- ・これまでも掲出していた運行情報 (市電ナビ、時刻表、路線図)、お知らせ、広告に加え、一部電停で他交通モードへの乗り換え情報を掲出。

◀他交通モードへの乗り換え情報の例▶

- ・周辺バス停情報、バス接近情報
- ・JR列車接近情報
- ・タクシー案内 (終電後に表示)



## 事業 (15) 電停のバリアフリー化 (電停改良)

### <概要>

- ・電停の幅やかさ上げ (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図る。

### <取組状況>

- ・R4年度には商業高校前電停及び健軍校前電停の改良に向けた設計及び関係者協議を実施
- ・R5年度には商業高校前及び健軍校前の改良を実施予定
- ・バリアフリーマスタープラン策定に伴い、電停改良計画の整備優先度見直しを実施

### 整備優先度一覧表

順位	電停名称	評価項目		評価点数 [点]	整備優先度 ランク
		ア、過去3年間の平均電停利用者数(人/日)	イ、現状での車椅子利用可否		
1	健軍町	5,236	△	30	A
2	水道町	3,155	△	30	
3	味増天神前	810	×	30	
4	国府	742	×	30	
5	花畑町	1,597	×	30	
6	健軍交番前	560	×	30	
7	水前寺公園	984	△	30	
8	神水交差点	934	×	0	B
9	紙園橋	403	△	30	
10	西辛島町	334	△	30	
11	呉服町	722	×	0	C
12	慶徳校前	629	×	0	
13	段山町	578	×	0	
14	蔚山町	551	×	0	
15	八丁馬場	472	×	0	
16	本妙寺入口	385	×	0	D
17	杉場	201	×	0	
18	県立体育館前	162	×	0	
19	新町	722	△	0	

- ※ 1: 従来の評価項目である利用者数及び車椅子の利用の可否に加え、各電停が移動等円滑化促進地区内に配置しているかどうか等を考慮し整備優先度を見直し。
- ※ 2: 整備優先度C及びD電停については既存電停の上屋設置等待合環境の改善に取り組む。

【整備イメージ: 動植物園入口電停】



着手前



竣工

# 令和4年度の主な取組

## 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、需要や特性に応じたパークアンドライド等の整備を行い、公共交通利用者の利便性向上のほか、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・速達性向上を図る。

### <取組状況>

#### 1) 連携中枢都市圏におけるP&Rの推進のための取組

○構成市町村と連携し、啓発用チラシの配布を行うなど利用促進活動を実施

#### 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(次年度も引き続き実施予定)
- 施設の稼働状況は以下のとおりであるが、利用者の満足度は非常に高い。
- 今後、地元地域等と連携してさらなる利用促進に向けた取り組みを検討予定



植木バス停周辺地図

【稼働状況 (R4.4月 ⇒ R5.2月)】

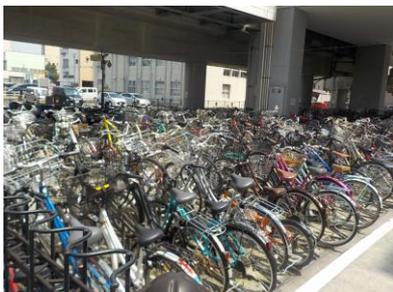
定期:	2名	⇒	6名
一時:	46名	⇒	24名
駐輪場:	1名	⇒	1名

【モニターアンケート結果(R5.1月)】

・社会実験における満足度 (回答者のみ含む)	
満足	86.7%
不満足	6.7%
どちらでもない	6.7%

#### 3) C&Rの拡充

- 交通結節機能の維持・強化を目的に、乗換拠点にC&R駐輪場の拡充を検討
- 収容台数を超過し、多様なニーズもある新水前寺駅高架下駐輪場の改修検討
- 公共交通の利用促進を図るため、新たなC&R駐輪場の整備に向けて検討着手



## 事業 (19) 公共交通のシームレス化の推進

### <概要>

- 熊本でのMaaS推進にむけて、具体的な事業を創出することを目的とした「熊本市MaaS準備会」を設立。シェアサイクルやAIデマンドタクシー、3社連携、九州MaaS (アプリ) など、フィジカル・ソフト両輪での新しい移動サービスについて情報共有
- 市民等のMaaSに対する認知度の向上を目的とした「熊本産MaaSシンポジウム」を開催
- 九州地域で共通のMaaSアプリ構築を目的とした「九州MaaSプロジェクト研究会」へ参画。今後、広域的な取組との連携を図りながら熊本におけるMaaSの実現を図る。

### <取組状況>

#### ▼MaaS準備会



#### ▼市長基調講演 (シンポジウム)



#### ▼MaaSのある暮らし (シンポジウム資料)



今  
 塾まではいつも車で送り迎え  
 こども一人でバスに乗せるのは心配だから仕方ないけど



出発前  
 こどもがAIデマンドタクシーに乗ったらスマホに通知  
 今日めちゃくちゃAIデマンドタクシーに乗れたみたい



移動中  
 降りときの支払いがスマホの画面をみせるだけ  
 送迎がなくなって、最近はずっと時間に余裕があるわ



目的地  
 帰りも家までAIデマンドタクシーで  
 おかえりなさい、晚ごはんもちょうどできたよ