

第6章 計画の目標

- 1 計画の目標
- 2 数値目標及び設定理由

1

計画の目標

目指す公共交通の将来像や、将来像の実現に向けた取組みの方向性を踏まえ、本計画の目標を以下の通り定めます。

目標1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開

(取組みの方向性1)

- ・コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、コンパクトシティ+ネットワークのまちづくりを進めていくために、『まちづくりと連動した公共交通施策を展開していくこと』を目標とします。

具体的には、中心市街地と地域拠点をつなぐ基幹公共交通軸の機能強化を図るとともに、公共交通サービス水準の維持に努めるとともに、まちづくり施策として基幹公共交通軸等への居住誘導を図ります。また、地域拠点等に各拠点の特性に応じた乗換拠点を整備し、多様な交通手段によるアクセス向上を図ることで公共交通ネットワークを強化すると共に、まちづくり施策として地域拠点へ商業・金融・医療等の都市機能を維持・確保します。

これらの取組みを進めることで、公共交通のサービス水準の向上・公共交通利用者数の維持・居住誘導区域の人口密度の維持・都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保などを目指します。



目標2 都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成

(取り組みの方向性2)

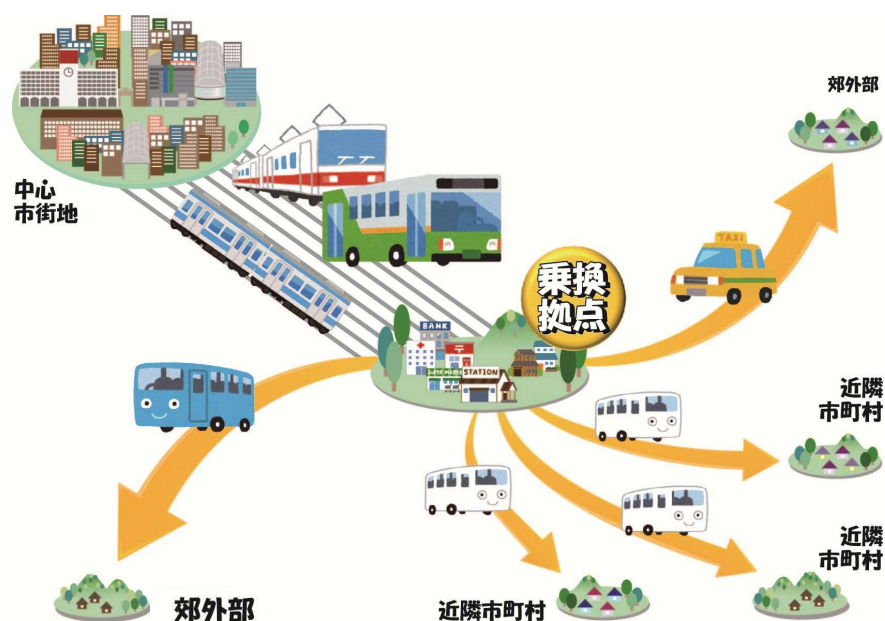
- ・ 広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成を進めていくために、『都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網を形成していくこと』を目標とします。

具体的には、既存のバスネットワークの利便性の向上をはかるため、現状の運行体制の効率化や一元的なバスサービスの提供をおこなうなど、既存ストックを最大限に活用していきます。また、広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークを形成するために、**鉄軌道及び幹線バスにて構成する**基幹公共交通軸上において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を検討するとともに、地域、路線特性に応じた乗換拠点を整備することで、公共交通の利用促進を図ります。

公共交通空白地域等への対応としては、地域の特性や状況を考慮しながら、デマンド型の乗合タクシー等を活用したコミュニティ交通の充実を図ります。あわせて、持続的に公共交通を維持していくためには、交通事業者の持続的な運営が不可欠であることから、行政と交通事業者とが連携しこれに取り組んでいきます。

このような取り組みを進めることで、公共交通の運行の効率化等が進み、中心市街地・地域拠点（乗換拠点）・近隣自治体の広域都市圏にわたる持続可能な公共交通網の形成を目指します。



目標3

住民・事業者・行政等の適切な役割分担と
協働による公共交通の維持・確保

(取り組みの方向性3)

- ・地域社会全体で支え合う公共交通

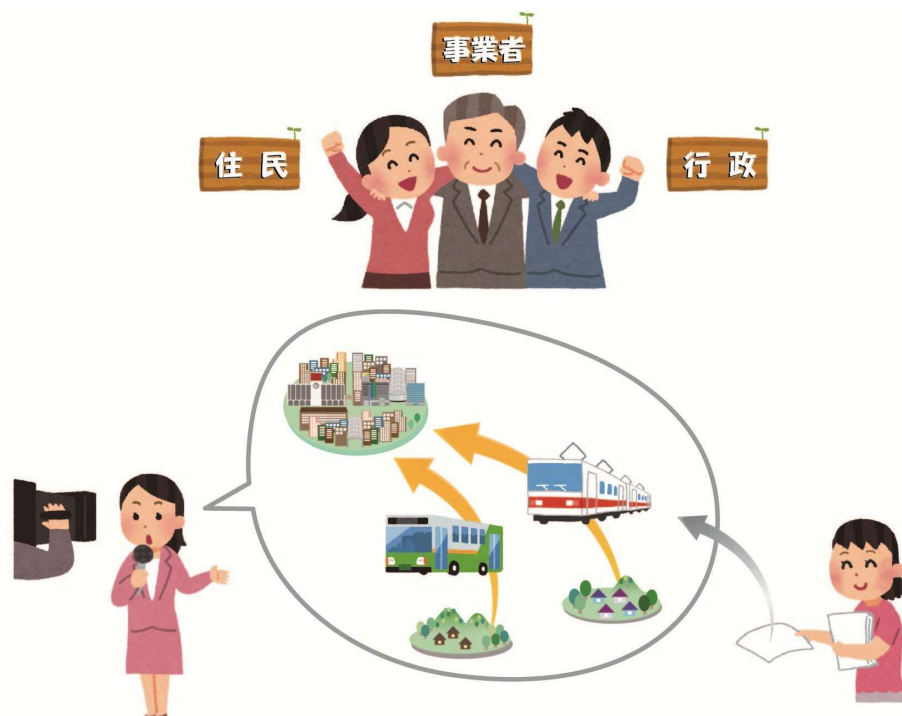
誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通を地域社会全体で支え合っていくために、『住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働により公共交通を維持・確保していくこと』を目標とします。

具体的には、行政や公共交通事業者が連携し、キャンペーンや広報活動など利用促進に向けた取り組みを展開していく中で、将来的な公共交通の必要性や価値について地域社会全体が共通の認識を持てるよう、住民や企業等の事業者に対して公共交通の担い手としての意識の醸成に努めます。

また、住民等においては、公共交通の担い手としての自覚を持ち、公共交通を積極的に利用するとともに、公共交通サービスの改善点などを行政や公共交通事業者に提案することなども重要であり、**また、行政や公共交通事業者は、住民等公共交通に関する意見等について様々な機会を捉えて広く聴取していくことが重要です。**

さらに、公共交通の維持・確保等に向けた行政支援のあり方についても、既存の枠組みに囚われない支援を検討することも重要です。

このような取り組みを進めることで、公共交通を地域社会全体で支えていく環境の構築を目指します。



2 数値目標及び設定理由

『1 計画の目標』で掲げた目標について、以下の数値目標を設定し、取り組みの達成状況の評価・検証を行うことで、施策の拡充や改善など計画の効果的な取り組みにつなげます。

数値目標 1	公共交通の人口カバー率
--------	-------------

(1) 数値目標の設定理由

日常生活や経済活動等において、居住地・事業所等から最寄りの鉄軌道駅やバス停等が近くにあり、自動車を利用しなくても中心市街地や地域拠点等に移動できる都市基盤の形成は、公共交通を利用しやすいエリアへの居住や都市機能の誘導にも繋がり、多核連携のまちづくりを進めていくうえで重要です。

そこで、主に「目標1：まちづくりと連動した公共交通施策の展開」の達成度を表す指標として、鉄軌道や路線バス、コミュニティ交通など公共交通を利用しやすい住民の割合を示す「公共交通の人口カバー率」を設定します。

「公共交通の人口カバー率」は、5年毎に行われる国勢調査結果を基に、鉄軌道駅・バス停及びコミュニティ交通の停留所を中心とした概ね半径 500m 内の居住人口の総人口に対する割合を用います。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

目標年次は、熊本市第7次総合計画の計画期間（平成28年4月から平成36年3月までの8年間）の見直し年度となる中間年度と計画の最終年度に設定します。（数値目標2、数値目標3についても同様に設定します。）

目標値は、将来的に人口減少が見込まれる中においても、住民等が将来に亘り安心して移動できる公共交通が整備された都市基盤を維持していくことが重要であることから、公共交通による人口カバー率の維持を設定します。

平成32年度目標値及び平成37年度目標値は、平成27年度基準値と同値に設定します。

数値目標	基準値 <H27年度>	目標値 <H32年度>	目標値 <H37年度>
1. 公共交通による人口カバー率	〇〇.〇%	〇〇.〇% (基準値と同値)	〇〇.〇% (基準値と同値)

※基準値については現在精査中

数値目標 2	公共交通機関の年間利用者数
--------	---------------

(1) 数値目標の設定理由

自動車への依存や人口減少・高齢化社会が一層進展する中において、自動車の利用が困難な高齢者をはじめ、通勤・通学など様々な生活シーンにおける移動手段を将来に亘り確保していくためには、利便性の高い持続可能な公共交通網を形成していくことが重要であり、また、その形成にあたってはネットワーク沿線の近隣自治体を含めた都市圏全体を見渡すことも重要です。

そこで、主に「目標2：都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成」の達成度を表す指標として、都市圏において、通勤・通学をはじめ、通院や買物などで年間を通じて公共交通機関を利用している人の数を示す「公共交通機関の年間利用者数」を設定します。

「公共交通機関の年間利用者数」は、熊本市第7次総合計画における公共交通関連施策の成果指標としても設定しており、毎年度、輸送実績等から把握する各公共交通事業者の利用者数の合計値を用います。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

目標値は、将来的に人口減少等が見込まれ、また、近年の傾向からも公共交通機関の利用者数は減少が見込まれる中、その減少を行政・公共交通事業者等の連携のもと出来る限り低減していくことが重要であることから、公共交通利用者数の減少の低減を設定します。

低減値の設定にあたっては、現状の公共交通機関の利用者数を基本的には維持する考え方のもと、将来の人口動向による自然減の利用者減少人数を基準値から控除した年間利用者数を平成32年度及び平成37年度目標値に設定します。

数値目標	基準値 <H27年度> (H26年度実績)	目標値 <H32年度> (H31年度実績)	目標値 <H37年度> (H36年度実績)
2. 公共交通機関の年間利用者数	55,436千人	〇〇,〇〇〇人	〇〇,〇〇〇人

※H32 目標値及び H37 目標値となる推計値については現在精査中

数値目標 3

目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合

(1) 数値目標の設定理由

公共交通を維持・確保していくためには、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域社会全体で支えていくことが重要であり、日常生活や余暇活動等において、自動車から公共交通機関への利用を促進していただくことは、公共交通の維持・確保に向けた直接的な効果に留まらず、交通渋滞の緩和や快適な都市空間の形成などのまちの賑わい創出、環境負荷の軽減など様々な相乗効果をもたらすものです。

そこで、主に「目標3：住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持・確保」の達成度を表す指標として、通勤・通学をはじめ、通院や買物などで公共交通機関を利用する市民の割合を示す「目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合」を設定します。

「目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合」は、熊本市第7次総合計画における公共交通関連施策の成果指標としても設定しており、毎年度実施する市民を対象としたアンケート調査から、利用すると回答した市民のアンケート調査対象者数に対する割合を用います。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

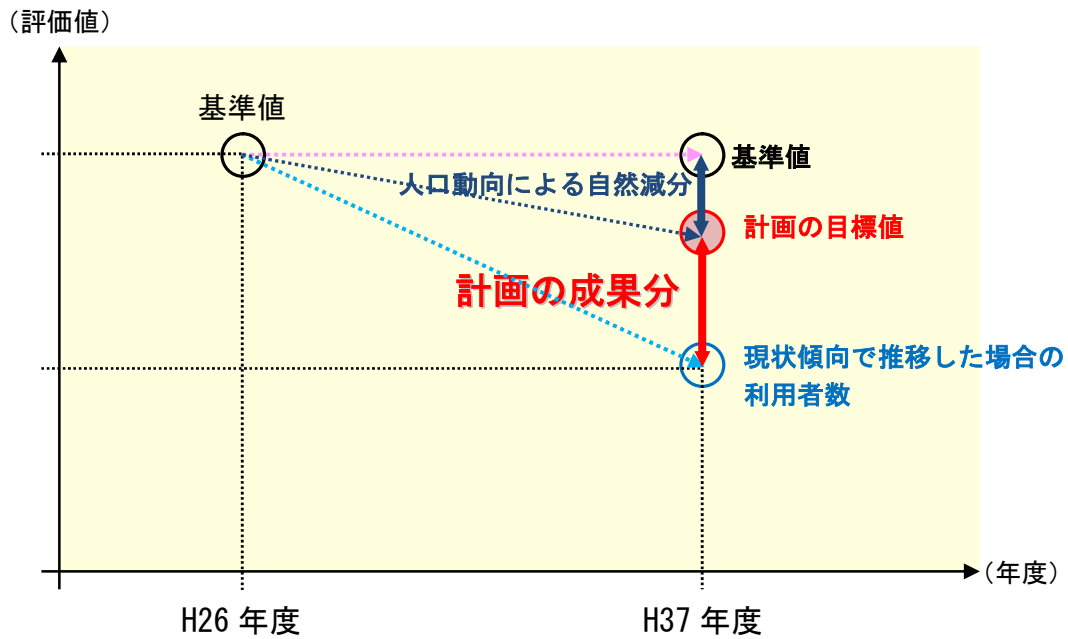
目標値は、将来的な人口減少が見込まれる中においても、公共交通の維持・確保に向けて、行政や公共交通事業者の連携による施策・事業の実施はもとより、住民等の様々な生活シーンでの移動を公共交通機関の利用へ転換・促進していくことが重要であることから、公共交通機関を利用する市民の割合の増加を設定します。

(平成32年度目標値、平成37年度目標値の増加割合値については、設定自体を含め検討中)

数値目標	基準値 <H27年度>	目標値 <H32年度>	目標値 <H37年度>
3. 目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合	〇〇.〇%	増加 (〇〇.〇%)	増加 (〇〇.〇%)

＜参考＞

- ・今後、人口減少等が見込まれる中、現状の傾向で公共交通利用者数が推移した場合、公共交通利用者は現状に比べ減少することが見込まれています。
- ・本計画の各施策・事業の実施により、「現状傾向で推移した場合の利用者数」と人口動向による自然減を考慮した「計画の目標値」の差分を、本計画の成果として成果として見るすることができます。

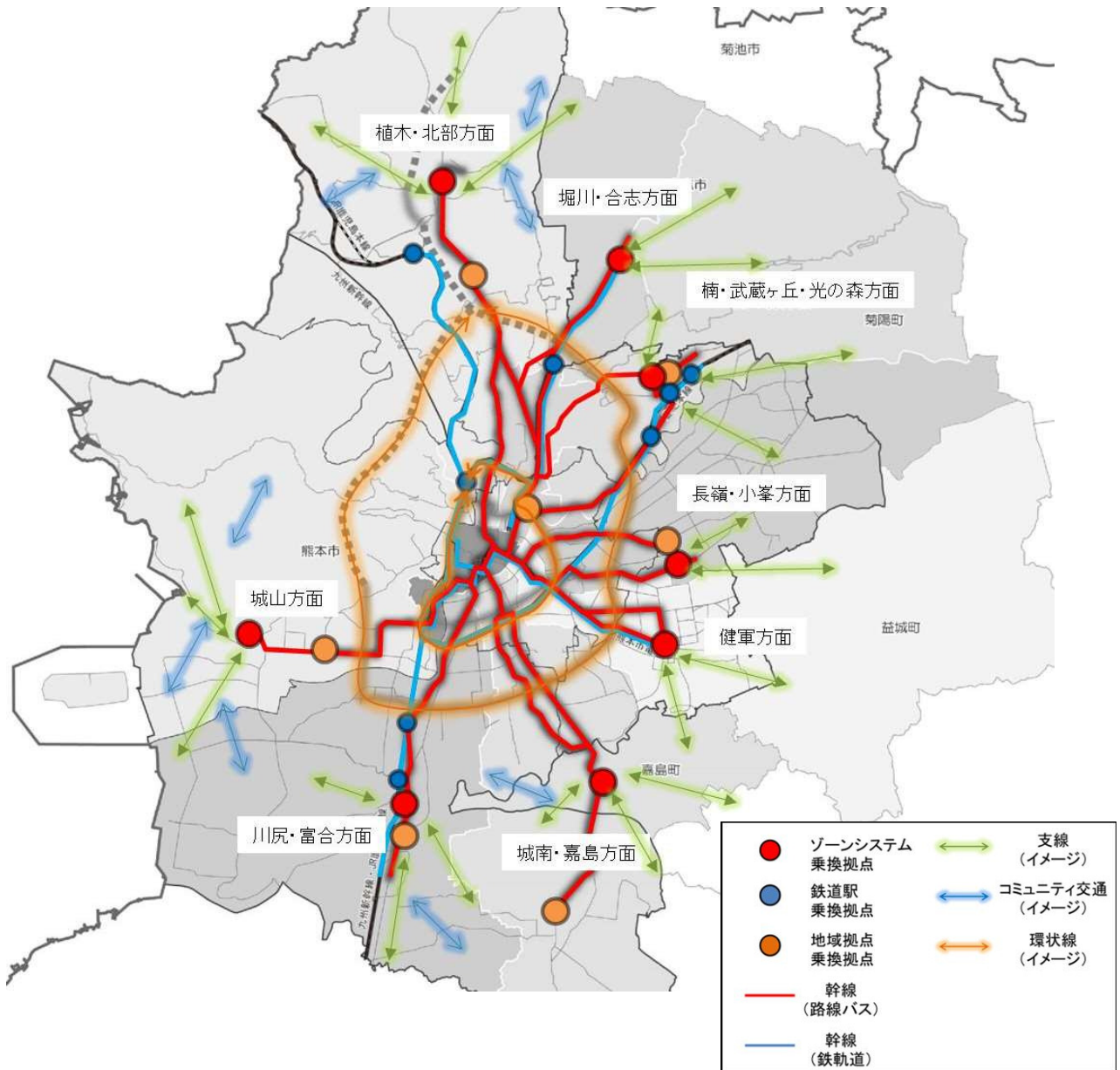


第7章 目標達成のための施策・事業

- 1 地域公共交通網の将来像
- 2 施策展開の基本的な考え方
- 3 基幹公共交通軸方面別の展開方針
- 4 事業別シート
- 5 実施に向けた課題

1 地域公共交通網の将来像

本計画では、熊本市中心部と地域拠点をつむ8方面を基幹公共交通軸に設定し、乗換拠点設定等による各交通手段間の連携強化と機能強化による基幹軸の形成、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による以下の地域公共交通網を将来像とします。

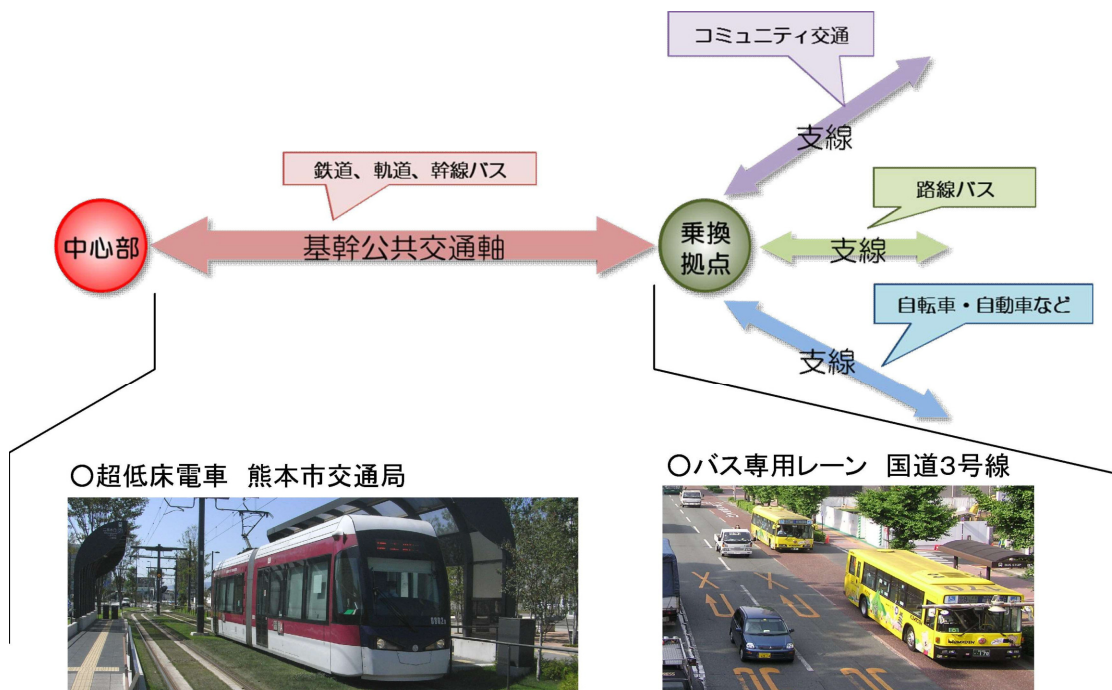


▲地域公共交通網の将来像

2 施策展開の基本的な考え方

(1) 基幹公共交通の機能強化 ～骨格となる基幹公共交通軸の形成～

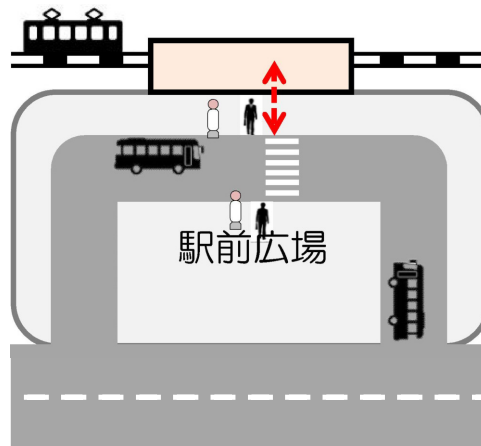
- 熊本市中心部と各方面の地域拠点をつなぐ8軸を基幹公共交通軸に設定し、持続可能な地域公共交通網の骨格となる各基幹軸の形成を図ります。
- 各軸の基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの定時性・速達性・輸送力の向上に向け、各公共交通機関の特性に応じた機能強化等を図ります。
- また、各軸上には多様な乗換拠点を設定し、ゾーンシステム導入等による各交通手段間の連携強化や結節強化、長大バス路線の効率化等を図るとともに、**熊本市中心部を経由しない横軸の形成に向けた環状線等の導入についても検討を行います。**
- 特に、拠点整備にあたっては、乗換抵抗を軽減する共通機能や各軸の特性に応じた付加機能の検討を行うとともに、乗換の必要が生じる拠点においては、乗換抵抗を最大限に軽減するための快速バス等の導入や運賃施策等の検討を合わせて行います。



▲【基幹公共交通軸の形成イメージ】



対面乗り換え

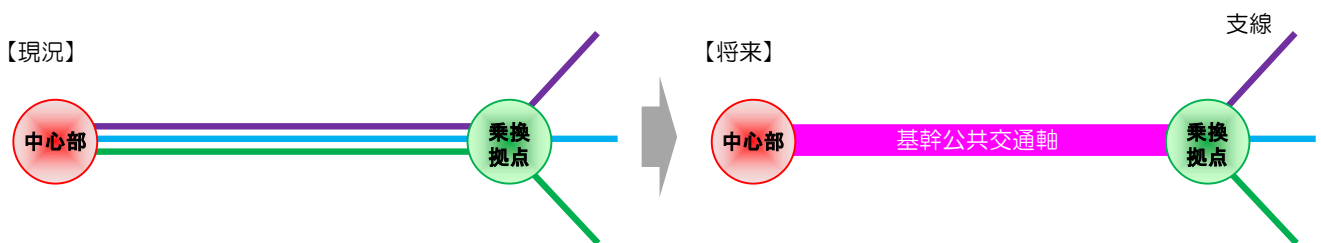


駅前広場乗り入れ

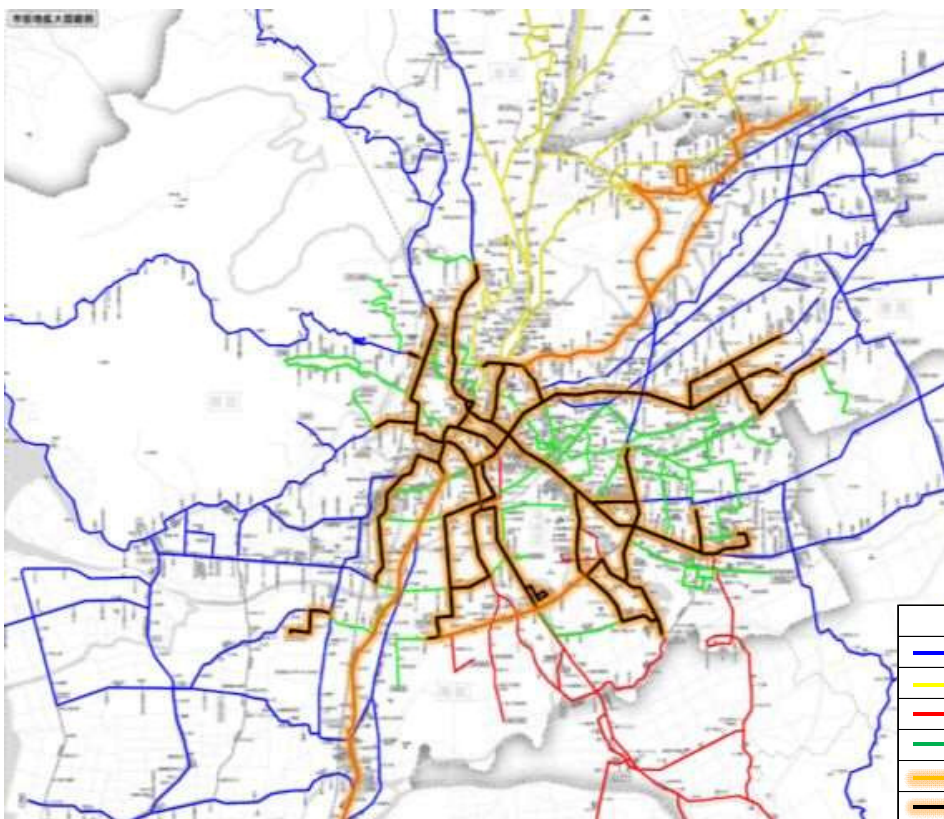
▲【乗換拠点の整備イメージ】

(2) バス路線網の再編 ～基幹公共交通軸と共に一体的に機能するバス網の形成～

- 基幹公共交通を担うバス路線については、ゾーンシステム乗換拠点において幹線と支線に分け、長大バス路線の効率化等を図ります。
- 長大バス路線の幹線・支線化にあたっては、路線沿線の近隣自治体の意向を踏まえた再編を行うことを前提として、幹線・支線のサービス水準の設定及び支線の維持に係る支援体制の検討を行います。
- 公共交通網の骨格として放射状に展開する各基幹公共交通軸間の横軸の移動を円滑化する環状線の導入検討を行います。
- 幹線バス及び環状線以外の日常生活を支えてきた網の目状のバス網については、サービス水準の著しい低下に留意しながら、行政及び都市バスを中心とした民間バス事業者各社の連携・協力のもと市街地競合路線の改善など、持続可能なバス網に向けた再編及び効率化を進めます。



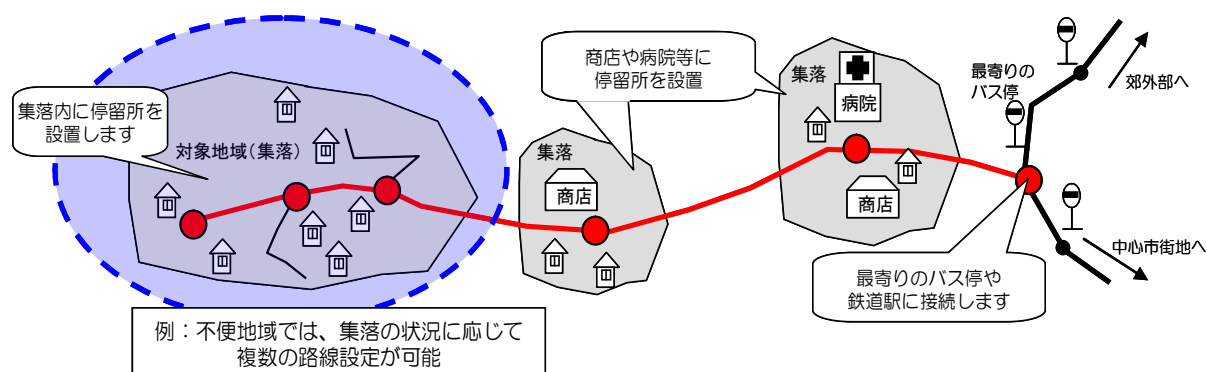
▲【乗換拠点における幹線・支線化イメージ】



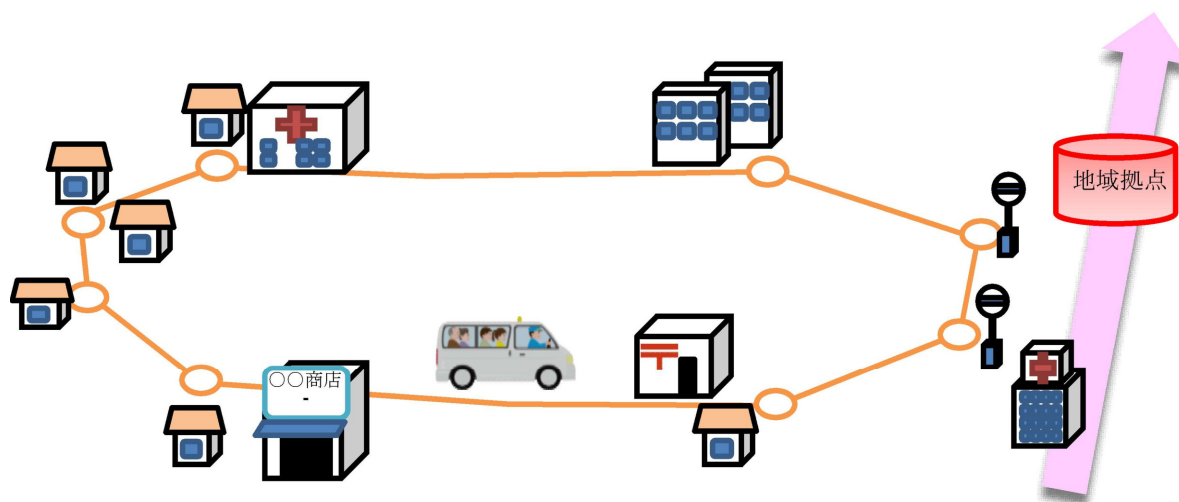
▲【熊本市中心部における競合路線の状況】

(3) コミュニティ交通の導入～ネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通の形成～

- 公共交通空白地域においての日常生活に必要な移動手段の確保や、不便地域等においての更なる利便性向上を図るため、最寄りの鉄道駅やバス停に接続するデマンド型乗合タクシーなどの**多様な運行形態によるコミュニティ交通**の導入・維持を図ります。
- コミュニティ交通の導入にあたっては、地域住民のニーズを基に路線等の設定を行うとともに、現在利用していない住民の方々にも将来の移動手段としての価値観の共有を図るための啓発に努めます。
- また、地域内の主要施設等を経由し、医療や商業機能等が集積する地域拠点や基幹公共交通軸上の主要バス停にアクセスする地域の特性や実情に応じたコミュニティ交通の導入についても検討を進めます。
- 地域の実情に応じたコミュニティ交通の導入については、現在のセーフティネットとしての公共交通空白・不便地域等との整合や地域主体による導入を見据えた行政支援のあり方についても検討を行います。



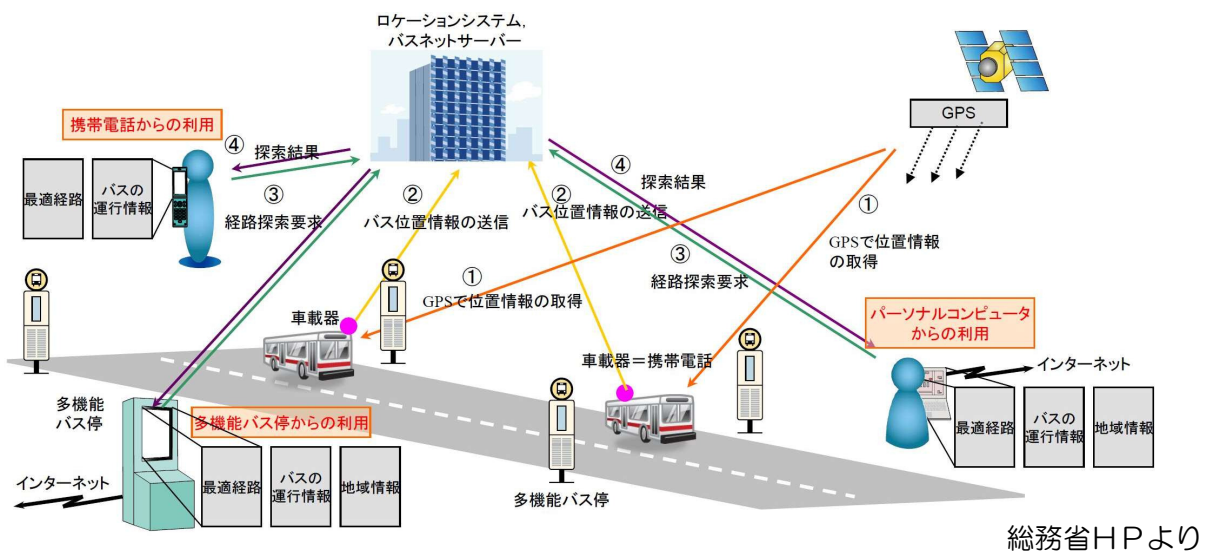
▲【公共交通空白地域等への導入イメージ】



▲【地域の实情等に応じたコミュニティ交通導入の検討イメージ】

(4) 公共交通の利用促進 ～利用環境の改善と住民等への意識啓発～

- 持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、地域社会全体で支えていく環境の構築が重要であることを踏まえ、公共交通の利用促進に向けた行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、住民等への担い手としての意識醸成など利用促進に向けた啓発等に取り組みます。
- 具体的には**、交通系ICカードの導入に加え、更に利用環境を大きく改善する市電及びバスへのロケーションシステムの導入に取り組みます。
- また、超高齢社会の到来による交通弱者の増加が見込まれることから、電停のバリアフリー化やノンステップバスの導入促進などの利用環境改善に取り組みます。
- 住民等に対する担い手としての意識醸成を一層図るため、事業者等と連携した利用促進の取り組みを継続するとともに、モビリティマネジメントを進めていくための新たな取り組みについても検討を行います。



総務省HPより

▲【バスロケーションシステムのイメージ】



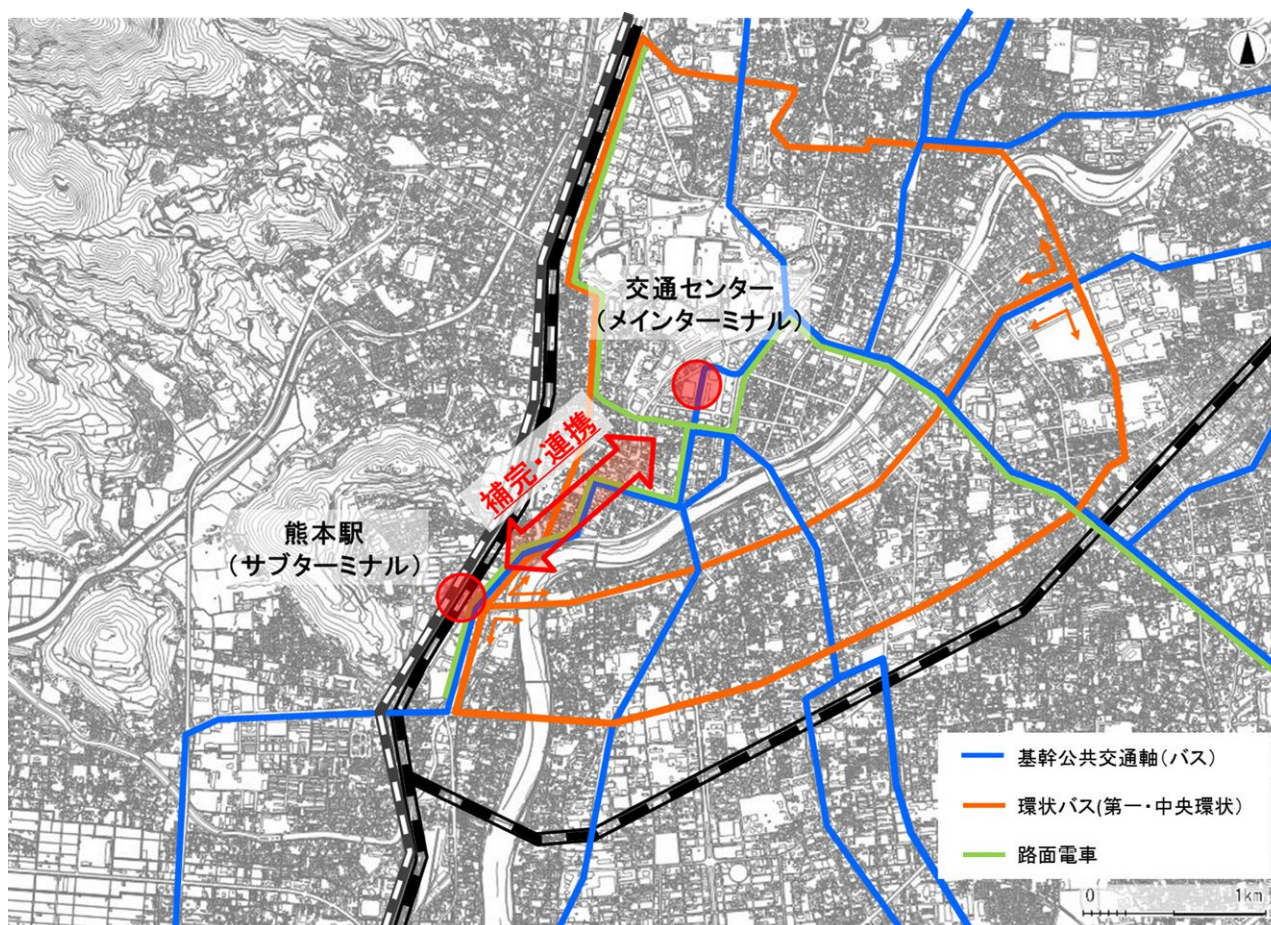
▲【電停のバリアフリー化】



▲【小学校での出前講座の開催】

(5) メインターミナル・サブターミナルの整備 ～広域交通拠点の形成～

- 広域交通拠点であり熊本都市圏の公共交通ネットワークの基点ともなる交通センターと熊本駅については、それぞれ桜町地区再開発事業、熊本駅東口駅前広場整備事業に伴い再整備が行われます。
- 交通センターは、バスネットワークの中心となり、バスの起終点かつバス間の結節機能を持つメインターミナル、熊本駅は、陸の玄関口として、バスだけでなく鉄道、市電等の異なる交通機関を結節する機能を有するサブターミナルとして位置づけます。
- それぞれの立地条件やネットワーク上の特性を考慮するとともに、互いに連携し機能を補完するという役割を踏まえ、公共交通ネットワークの核としての機能を発揮できるよう再整備に取り組みます。



▲『メインターミナル、サブターミナルの整備』のイメージ

3 基幹公共交通軸方面別の展開方針

(1) 植木・北部方面

幹線	○路線バス（交通センター～植木周辺） 事業者：九州産交バス、電鉄バス ○鉄道（熊本駅～玉名駅方面） 事業者：JR九州（JR鹿児島本線）
支線（路線バス）	○路線バス（植木周辺～玉名方面・南関方面・山鹿方面、 ゆうゆうバス ） 事業者：九州産交バス、産交バス、 都市バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：植木周辺 ○鉄道駅乗換拠点：上熊本駅、植木駅 ○地域拠点乗換拠点：北部総合出張所周辺地区

後日、写真掲載

【現況】

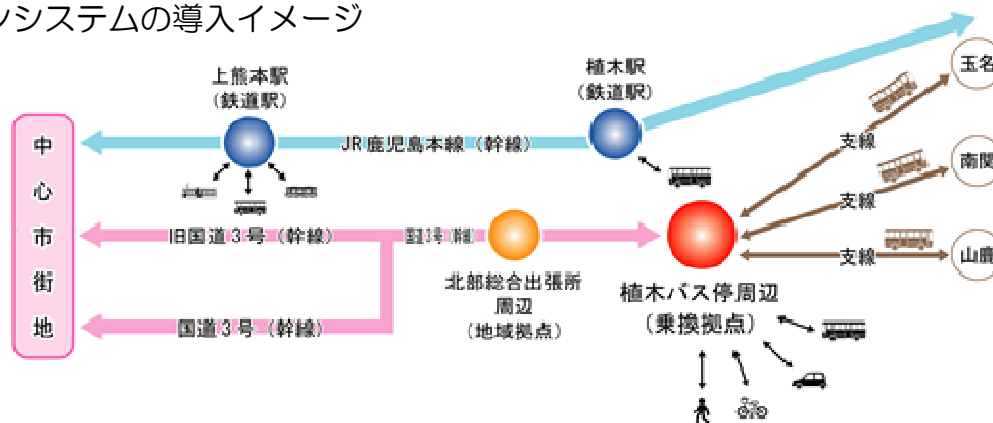
○バス：玉名、南関、山鹿方面からの系統が概ね植木バス停周辺で合流し、県道四方寄熊本線（旧3号線）を經由しています。国道3号線は、旧3号線と分岐する南原から中心市街地間は片側2車線となっています。

○鉄道：県北からの鉄道（JR鹿児島本線）が並走しており、玉名方面からの広域的な輸送等の観点から基幹的役割の道路（バス）を補完しています。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、植木周辺を乗換拠点として、乗換拠点以南・以北を幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道乗換拠点の上熊本駅、植木駅、地域拠点乗換拠点の北部総合出張所周辺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 植木・北部方面は、民間バス事業者において本計画と連携したバス路線網の再編が計画されており、ゾーンシステムの具体化に向けた再編実施計画の策定検討を進めます。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(2) 堀川・合志方面

幹線	○路線バス（交通センター～御代志間） 事業者：電鉄バス ○鉄道（藤崎宮前、上熊本駅～御代志間） 事業者：熊本電気鉄道
支線（路線バス）	○路線バス（御代志～菊池方面、 レターバス ） 事業者：電鉄バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：御代志周辺 ○鉄道駅乗換拠点：堀川駅、 上熊本駅 ○地域拠点乗換拠点：子飼地区

後日、写真掲載

【現況】

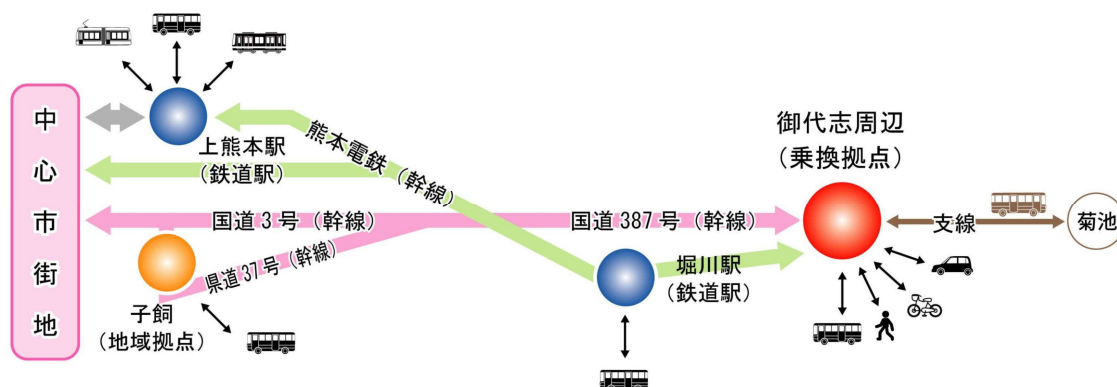
○バス：バス路線の多くが菊池方面や合志周辺からの路線が国道387号線、県道37号線、国道3号線等を経由しています。国道3号線のみ片側2車線となっていますが、沿線は住宅が密集しており、人口集中地区が多い状況です。

○鉄道：バス路線と並行して熊本電気鉄道が運行しており、御代志を起終点に中心市街地方面、上熊本駅方面をつないでいます。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、御代志周辺を乗換拠点として、鉄道とコミュニティバス・自家用車等による一定のゾーンシステムが形成されおり、長大バス路線を幹線・支線とするゾーンバスシステムの導入についても検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道駅乗換拠点の堀川駅、**上熊本駅**、地域拠点乗換拠点の子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 特に、御代志周辺については、「合志市地域公共交通網形成計画」においても交通ターミナルとしての整備が予定されており、合志市と連携しながら、乗換拠点の機能向上とゾーンシステムの充実を図るとともに、これまでの機能維持の取り組みに加え、鉄道の更なる利便性向上等についても検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(3) 楠・武蔵ヶ丘・光の森方面

幹線	○路線バス（交通センター～楠団地周辺） 事業者：九州産交バス、電鉄バス ○鉄道（熊本駅～大津方面） 事業者：JR九州（JR豊肥本線）
支線（路線バス）	○路線バス（楠団地周辺～合志方面、大津方面、菊陽方面） 事業者：九州産交バス、電鉄バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：楠団地周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、光の森駅 ○地域拠点乗換拠点：武蔵ヶ丘周辺地区、子飼地区

後日、写真掲載

【現況】

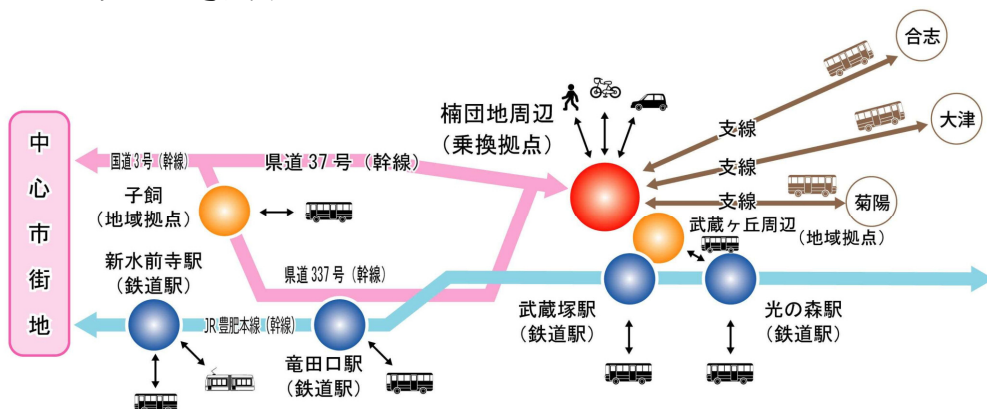
○バス：合志・菊陽周辺を発着し、旧57号線（県道337号線）を経由する系統と武蔵ヶ丘・楠・麻生田を経由し堀川から県道37号線に合流する系統に分かれています。

○鉄道：大津方面からの鉄道（JR豊肥本線）が並行して走っており、竜田口駅や新水前寺駅において中心市街地方面との結節が見られます。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、楠団地周辺を乗換拠点として、乗換拠点以南・以北を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 楠・武蔵ヶ丘方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、乗換拠点と鉄道駅が近接していること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、光の森駅、地域拠点乗換拠点の武蔵ヶ丘周辺地区、子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(4) 長嶺・小峯方面

幹線	○路線バス（交通センター～長嶺小学校間、交通センター～小峯営業所間） 事業者：九州産交バス、都市バス
支線（路線バス）	○路線バス（小峯営業所以東、戸島方面） 事業者：九州産交バス、産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：小峯営業所周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅 ○地域拠点：長嶺地区、水前寺・九品寺地区

後日、写真掲載

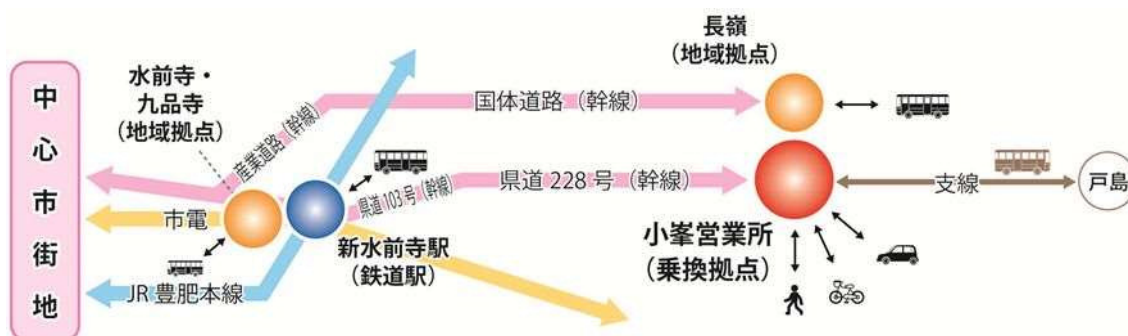
【現況】

○バス：免許センターから産業道路と国体道路を経由する長嶺方面の系統と戸島方面から県道228号線を経由する小峯方面の系統とに分かれています。産業道路・国体道路については片側2車線となっているものの、県道228号線は片側1車線となっています。県道228号線沿いは住宅が密集しており、人口集中地区が多くあります。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、小峯営業所周辺を乗換拠点として、乗換拠点以西・以東を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 長嶺・小峯方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、片側1車線のルートなど道路空間に課題があること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、地域拠点乗換拠点の長嶺地区、水前寺・九品寺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(5) 健軍方面

幹線	○路線バス（交通センター～健軍電停バス停） 事業者：九州産交バス、熊本バス、都市バス ○軌道（辛島町～健軍電停） 事業者：熊本市交通局（熊本市電）
支線（路線バス）	○路線バス（健軍電停周辺～益城方面、嘉島方面） 事業者：九州産交バス、熊本バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：健軍電停周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅 ○地域拠点乗換拠点：水前寺・九品寺地区



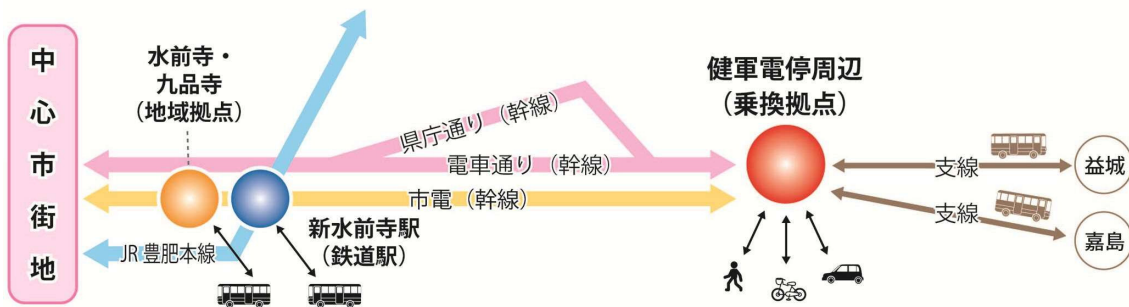
【現況】

- バス：益城方面からの路線と沼山津を始終点とする路線が沼山津周辺で合流しています。また、健軍電停周辺において長嶺方面やその他郊外からの路線が接続しており、多くの路線は電車通りを経由しますが、一部については自衛隊通りや神水から県庁通りを経由する路線もあります。
- 軌道：健軍を始終点に電車通りを軌道（市電）が走っており、利用者も多く健軍方面の基幹的な役割を担っています。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、健軍電停周辺をゾーンシステム乗換拠点として、乗換拠点以西・以东を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、地域拠点乗換拠点の水前寺・九品寺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 健軍方面は、軌道（熊本市電）と幹線バスが基幹公共交通を担っていますが、特に軌道の輸送力向上は喫緊の課題となっており、多両編成車両の導入等による改善を図ります。
- また、幹線区間においては軌道とバスの適切な役割分担についても検討を行います。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(6) 城南・嘉島方面

幹線	○路線バス（交通センター～イオンモール熊本周辺） 事業者：熊本バス
支線	○路線バス（イオンモール熊本周辺～宇土・宇城方面、御船・甲佐方面） 事業者：熊本バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：イオンモール熊本周辺 ○鉄道駅乗換拠点：－ ○地域拠点乗換拠点：城南総合出張所周辺地区、平成・南熊本駅周辺地区



【現況】

○バス：城南、御船、甲佐等から主に県道104号線（旧浜線）と国道266号線（浜線バイパス）を經由し、嘉島町のイオンモール熊本周辺で城南・御船・甲佐等から来る路線が合流しています。国道266号線（浜線バイパス）は片側2車線となっており、南熊本駅～中心市街地間にはバス専用レーンが整備されています。

■施策・事業の展開方針

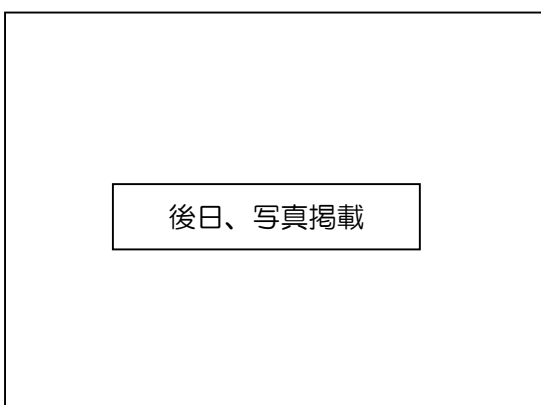
- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、イオンモール熊本周辺を乗換拠点として、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 地域拠点乗換拠点の城南総合出張所地区、平成・南熊本駅周辺地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。
- 城南・嘉島方面は、路線の特性や既存ストックにおける乗換拠点の機能が優れている点から、ゾーンシステムの導入に適している方面であり、具体化に向けた再編実施計画の策定検討を進めます。
- また、イオンモール熊本周辺の乗換拠点整備にあたっては、所在地である嘉島町との協議を前提とします。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(7) 川尻・富合方面

幹線	○幹線バス（交通センター～リバグリーン八幡周辺） 事業者：九州産交バス、産交バス、熊本バス ○鉄道（熊本駅～松橋駅方面） 事業者：JR九州（JR鹿児島本線）
支線	○幹線バス（リバグリーン八幡周辺～宇土、宇城方面） 事業者：九州産交バス、産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：リバグリーン八幡周辺 ○鉄道駅乗換拠点：川尻駅、西熊本駅 ○地域拠点乗換拠点：南区役所周辺地区



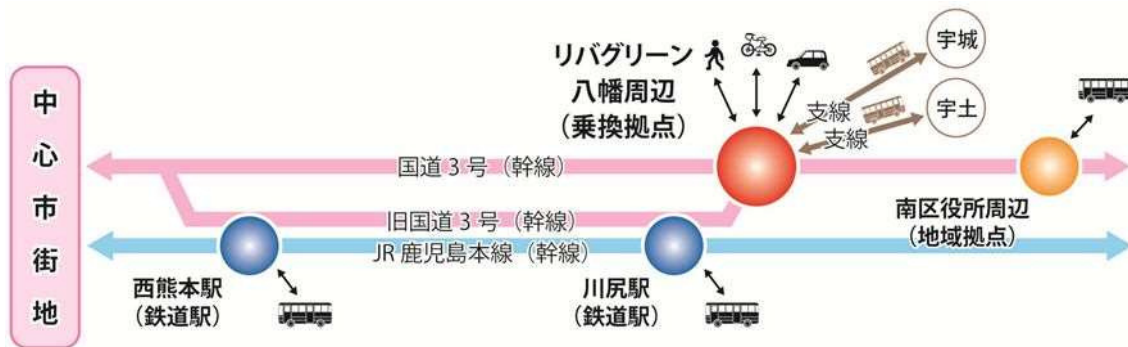
【現況】

○バス：宇土、宇城方面から主に国道3号線と旧3号線を経由しています。リバグリーン八幡や国町、南区役所等を起終点とした路線のほか、宇土・宇城方面への路線があります。
○鉄道：県南からの鉄道（JR鹿児島本線）が並行して走っており、宇土・宇城方面からの広域的な輸送等の観点から基幹的役割を担っています。

【施策・事業の展開方針】

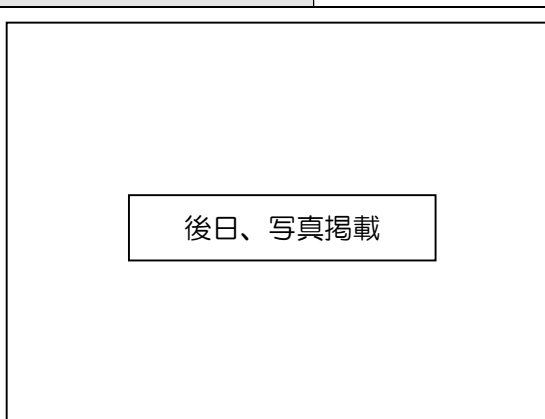
- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、リバグリーン八幡周辺を乗換拠点として、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 川尻・富合方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、乗換拠点と鉄道駅が近接していること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道駅乗換拠点の川尻駅、西熊本駅、地域拠点乗換拠点の南区役所周辺地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(8) 城山方面

幹線	○路線バス（交通センター～小島産交周辺） 事業者：九州産交バス、産交バス
支線	○路線バス（小島産交周辺～玉名方面、天明方面） 事業者：産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：小島産交周辺 ○鉄道駅乗換拠点：－ ○地域拠点乗換拠点：城山地区



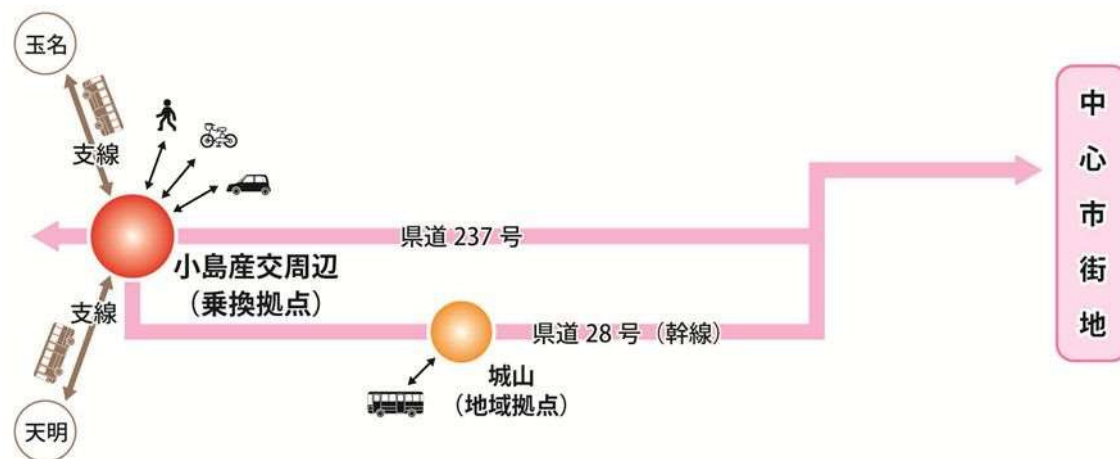
【現況】

○バス：主に県道237号線（高橋方面）と県道28号線（城山方面）を經由し、交通センターと小島産交を結んでいます。玉名から河内を經由する長大路線のほか、中島や海路口といった西南部からの路線があります。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、小島産交周辺を乗換拠点として、乗換拠点以東・以西を幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 城山方面は、路線の特性や既存ストックにおける乗換拠点の機能が優れている点から、ゾーンシステムの導入に適している方面であり、具体化に向けた再編実施計画の策定検討を進めます。
- 地域拠点乗換拠点の城山地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



4

事業別シート

事業名称	事業スケジュール		
	現況	前期	後期
事業（1） ゾーンシステムの導入		検討・実施	
事業（2） 乗換拠点の整備		検討・実施	
事業（3） 快速バス等の導入		検討・実施	
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、PTPS	実施中	拡大検討	拡大実施
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、バスベイ整備	実施中	拡大実施	
事業（5） バス・鉄軌道等の輸送力の向上	実施中	拡大実施	
事業（6） メイン・サブターミナルの整備	実施中		
事業（7） 環状線の導入	実施中	拡大検討・実施	
事業（8） 都市バスを中心としたバス路線網の効率化		検討・実施	
事業（9） 競合路線の改善	実施中	拡大検討・実施	
事業（10） 統一時刻表・共同路線図の導入	実施中	拡大実施	
事業（11） バスロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業（12） 市電ロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業（13） バリアフリー対応車両の充実	実施中	拡大実施	
事業（14） 電停のバリアフリー化（電停改良）	実施中	拡大実施	
事業（15） パークアンドライド（P&R）等の整備	実施中	拡大検討・実施	
事業（16） 公共交通の利用促進	実施中	拡大検討・実施	
事業（17）公共交通空白地域等への コミュニティ交通の導入	実施中	拡大実施	
事業（18） 新たなコミュニティ交通の導入		検討・実施	

事業(1)：ゾーンシステムの導入

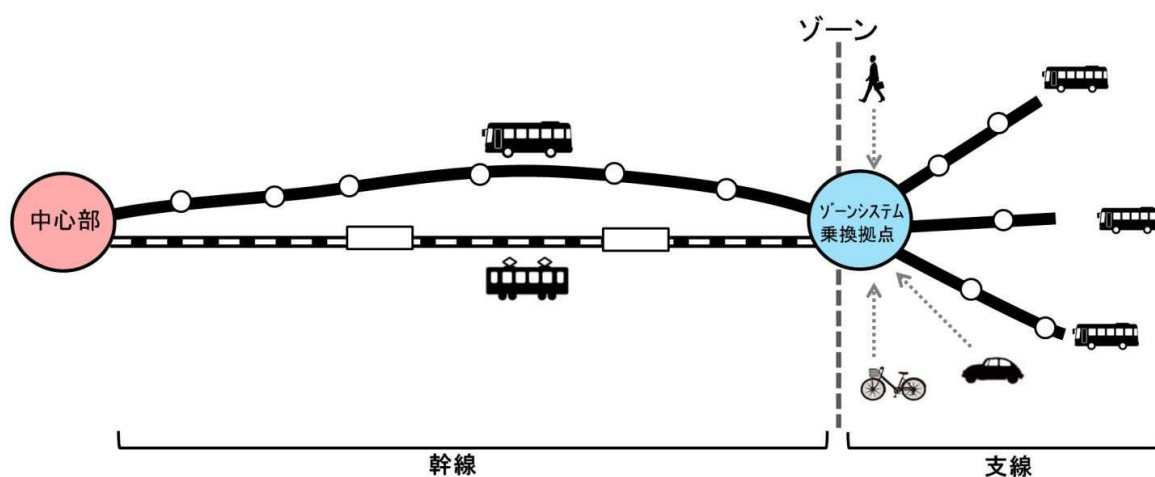
実施の目的	基幹公共交通の機能強化、バス路線網の再編				
事業の概要	各種交通手段を幹線と支線に設定するゾーンシステムの導入				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体 交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	検討・ 実施	⇒

人口減少・高齢化社会が一層進展し、公共交通利用者数の減少が見込まれるなか、公共交通網を維持・確保し、将来に亘って持続可能なものとしていくためには基幹公共交通の機能強化とともにゾーンシステムの導入による各交通手段間の結節強化や運行効率化を図ることが必要です。

ゾーンシステムは、バスや鉄軌道を幹線、各種交通手段を支線として位置づけるもので、幹線・支線の連携強化、交通結節機能や利便性等の向上を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークの構築につながります。

特にバスの長大路線においては、交通渋滞等による定時性・速達性の低下や複数方向からの流入による複数のバスが連なる続行運転（団子運行）といった課題もありますが、ゾーンシステムを導入することで、定時性の確保や運行の効率化が図られます。

また、ゾーンシステムの導入にあたっては、幹線・支線を分割するポイントにゾーンシステム乗換拠点を整備します。乗り継ぎによって生じうる乗換抵抗については、乗換拠点における待合環境の整備や快速バスの導入、乗り継ぎ時の料金体系の見直し等といった軽減施策を検討していきます。



▲ゾーンシステムの導入イメージ

事業（2）：乗換拠点の整備

実施の目的	基幹公共交通の機能強化、バス路線網の再編				
事業の概要	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				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体 交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	検討・ 実施	⇒

ゾーンシステムの導入等による乗換拠点においては、待合環境等を整備することで乗換抵抗の軽減を図るとともに、公共交通相互や公共交通とその他の交通手段（自転車、自家用車等）の交通結節機能等を強化することにより利便性の向上を図ります。

また、乗換拠点の性格によりゾーンシステム乗換拠点、地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点に位置づけて、各拠点における利用特性や規模、既存ストックなどに応じた機能を検討し、整備に取り組んでいきます。

【ゾーンシステム乗換拠点】

ゾーンシステムを導入する場合の幹線・支線の分割するポイント（拠点）において、待合環境や情報提供機能等を整備し乗換抵抗の軽減を図るとともに、幹線・支線の交通結節機能等の強化に取り組みます。

【地域拠点乗換拠点】

各地域拠点における交通の中心となるバス停や電停等で、サイクルアンドライドなどの整備のほか、利便性の向上のため待合環境等の整備に取り組みます。

【鉄道駅乗換拠点】

鉄道とその他の交通手段の乗換利便性を向上させるため、交通結節機能等の向上を図ります。

■乗換拠点に求められる機能例

機能	整備内容
ターミナル機能	バス待機場、バス回転場、バスベイ 等
待合環境機能	上屋、ベンチ、待合所、トイレ 等
交通結節機能	駐車場(P&R)、駐輪場(C&R)、送迎場(K&R)、対面乗り換え 等
情報提供機能	バス接近情報(バスロケ)、行き先案内 等
拠点機能	商業施設 等



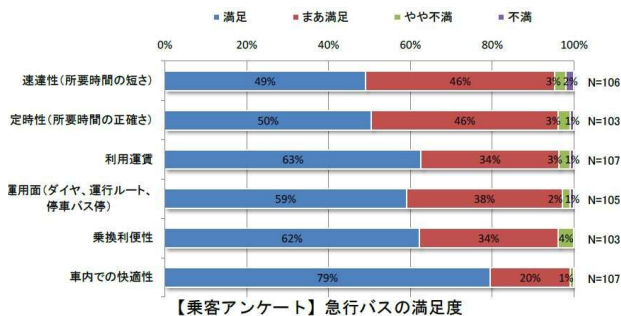
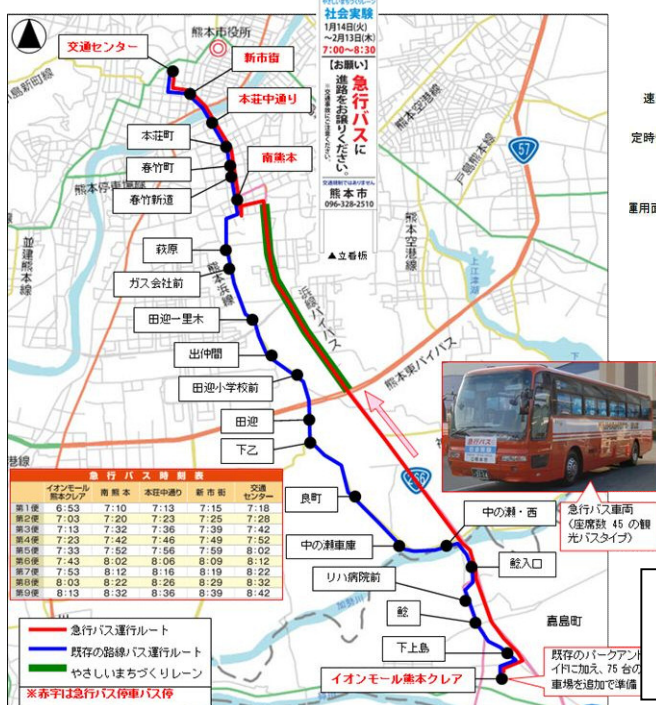
待合環境の向上

事業(3)：快速バス等の導入

実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	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				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	検討・実施	⇒

ゾーンシステムの導入にあたっては、既存のバス路線を利用するよりも、速達性・定時性に優れ、乗換抵抗の軽減にも繋がる快速バス等の導入検討を合わせて行う必要があります。これまで基幹公共交通軸の機能強化策として、平成25年度に城南方面における急行バスの社会実験を実施し、一定の効果が認められています。

ゾーンシステム乗換拠点等から熊本市中心部の一定区間において、一部バス停を停車しない、若しくはバイパス等を迂回運行する快速バス等を導入することにより、各基幹公共交通軸の速達性・定時性の向上を図ります。



急行バスの定時性・速達性の効果（既存路線バスとの比較）

- ・定時性（遅れ時間）：平均 6.7 分の短縮効果
- ・速達性（所要時間）：平均 7 分の短縮効果

▲城南方面における急行バスの社会実験

事業（4-1）：公共車両等の走行環境の改善

実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	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				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	交通管理者、熊本市、道路管理者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		実施中	拡大検討	拡大実施

現在、バス専用レーンについては、国道3号・熊本高森線など15区間（総延長：8.9km）、公共車両優先システム（PTPS）については、バスが熊本高森線など3区間（総延長：14.5km）に、市電は熊本駅・辛島町及び上熊本駅・辛島町の2区間（総延長：4.8km）に導入されています。

各基幹公共交通軸の速達性・定時性の向上に向けて、各基幹公共交通軸沿線へのバス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大に向け、道路整備や住民との合意形成等を視野に関係機関等と検討を進めます。

また、これらの公共交通の優先施策について、市民への周知・理解の拡大に努めていきます。

<現在の導入範囲>



<バス専用レーン導入区間>

- 国道3号、国道266号、国道445号、熊本高森線、熊本空港線、熊本玉名線、熊本浜線、市道
- 計15区間(総延長8.9km)
- ※一部区間は道路片側のみ

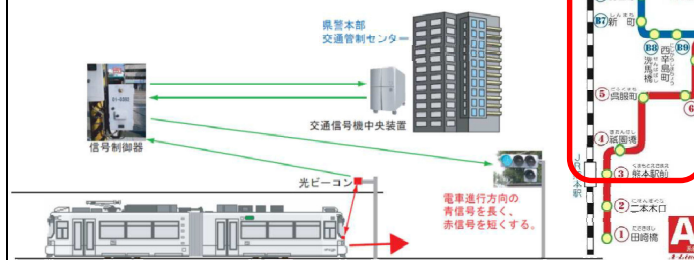
<PTPS導入区間>

【バス】

- ・熊本高森線：6.35km (桜橋南～健軍交番前交差点)
- ・国道3号：1.22km (水道町～浄行寺交差点)
- ・国道266号、熊本浜線：6.93km (辛島町～中の瀬交差点)

【市電】

- ・熊本駅～辛島町 2.2km
- ・上熊本駅～辛島町 2.9km (うち0.3kmは重複区間)



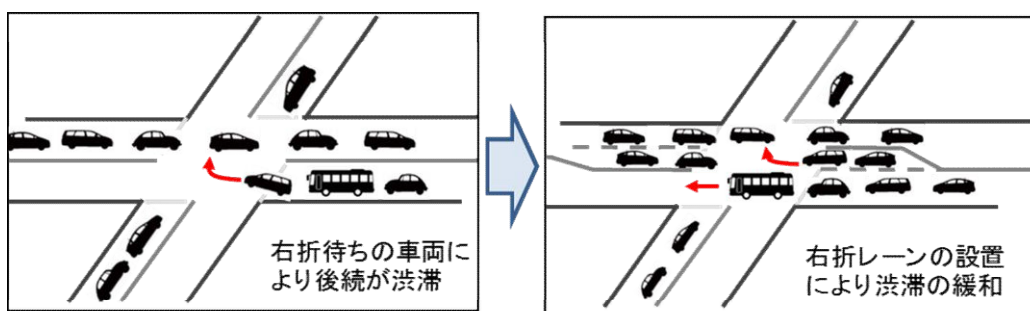
事業（4-2）：公共車両等の走行環境の改善

実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	ボトルネック交差点の改良、バスベいの整備				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	道路管理者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		実施中	拡大実施	⇒

ボトルネックとなる交差点の改良やバスベいの整備は、交通渋滞の解消が図られることから、路線バスの定時性・速達性の向上に有効であり、これまでも道路整備に併せて整備が進められています。

交差点改良を行い、右折車などによる交通渋滞を解消することにより、バスの定時性・速達性向上につながり、路線全体の旅行速度の向上を図ります。

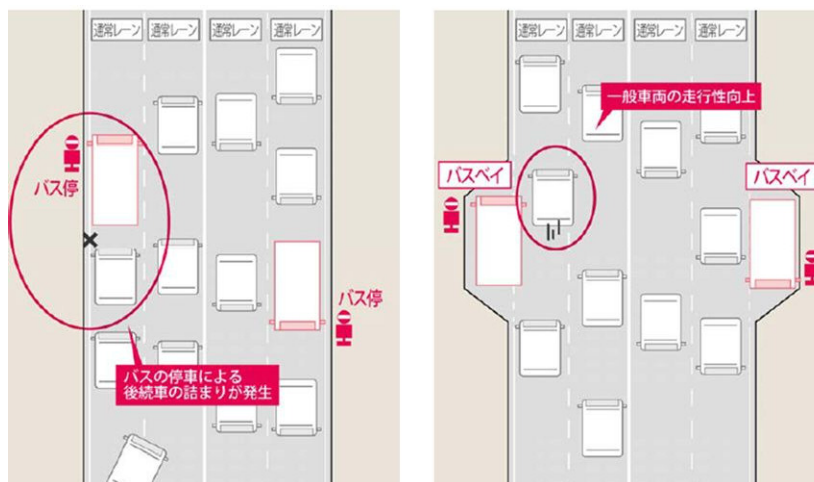
また、既存の道路空間の再配分や歩道の有効活用等によるバスベいの整備を行い、バス停での乗降時間による渋滞の緩和・解消を図り、路線全体の旅行速度向上を図ります。



ボトルネック交差点
(右折待ちによる渋滞)

右折レーン整備例

▲ボトルネック交差点の改良イメージ



バスベい整備前

バスベい整備後

▲バスベいの整備イメージ

事業(5) : バス・鉄軌道等の輸送力の向上

実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	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				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		実施中	拡大実施	⇒

これまで各交通事業者においては、輸送力の強化に向けた多両編成車両の導入促進や需要に応じた増便等の施策が展開されてきましたが、基幹公共交通軸の形成にあたっては、基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線の各公共交通機関の特性や需要に応じた更なる輸送力の強化に取り組むことが重要です。

特に、軌道（熊本市電）においては、通勤時間帯などのピーク時に車内が満員のため一部の利用者が乗車できない状況が課題となっていることから、多両編成車両の導入促進を図ります。

また、幹線バスにおいても、雨天時等に一部の利用者が軌道と同様に利用できない状況が見受けられることから、需要に応じた増便や大量輸送車両の導入等についての検討も合わせて行います。



多両編成車両

事業（6）：メイン・サブターミナルの整備

実施の目的	メインターミナル・サブターミナルの整備				
事業の概要	桜町再開発事業に伴う交通センターバスターミナル（メインターミナル）の改築および熊本駅東口駅前広場（サブターミナル）の整備				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	熊本市、再開発事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		実施中	⇒	—

現在、桜町再開発事業、熊本駅東口駅前広場整備事業に伴い交通センターバスターミナル（メインターミナル）の改築および熊本駅東口駅前広場（サブターミナル）の計画が行われています。

交通センターバスターミナル（メインターミナル）は、再開発事業とともに再整備を行うことにより、乗り場のコンパクト化や動線の整理、バリアフリー化など機能、設備の向上を図ります。

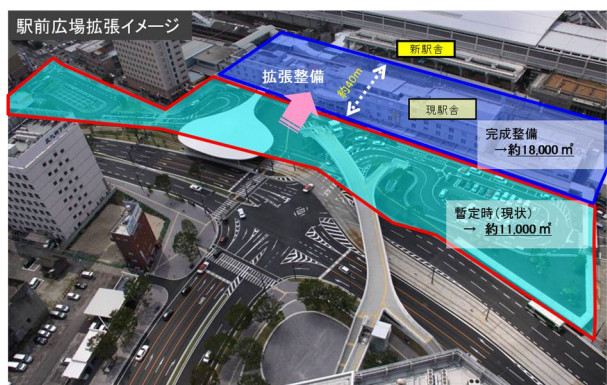
熊本駅東口駅前広場（サブターミナル）は、駅前広場の拡張に伴い、バス乗り場の集約化などを行うことにより、鉄道、市電、バスなどの交通機関の結節機能の向上を図ります。また、駅周辺開発による利用者動向等を見極めながら、新たなバス路線等について検討を行います。

メインターミナルは平成30年秋の竣工、サブターミナルは平成31年度末の竣工を目処に整備を進めます。

■桜町地区周辺再開発事業



■熊本駅東口駅前広場整備事業



■事業スケジュール

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
桜町地区周辺再開発事業 (メインターミナル)	詳細設計	新バスターミナル等新築工事			竣工
熊本駅周辺整備事業 (サブターミナル)	JR在来線高架化			新駅舎整備	
	基本設計	実施設計	東口駅前広場整備 (サブターミナル含む)		

事業（7）：環状線の導入

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	各基幹公共交通軸を補完する環状線の導入検討				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		実施中	拡大検討 ・実施	⇒

現在、主な環状線としては、熊本都市バスが運行する第一環状線（熊本駅を起点として産業道路を經由、子飼地区や上熊本駅を循環）、各バス事業者が共同で運行する東バイパスライナー（東バイパスを主な運行ルートとして、長嶺団地から西部車庫間の地域総合病院を經由）があります。

計画区域内のバス路線網はメインターミナルである熊本交通センターを起終点としており、中心市街地を經由せずに目的地へ移動できる横軸の形成を図ることに加え地域拠点間をつなぐ路線網として、既存の環状線の拡充や乗換拠点間等の新たな環状線の導入検討を行います。

なお、導入検討にあたっては、各地域の移動ニーズや採算性等の検証を合わせて行います。



▲第一環状線、東バイパスライナーの路線図

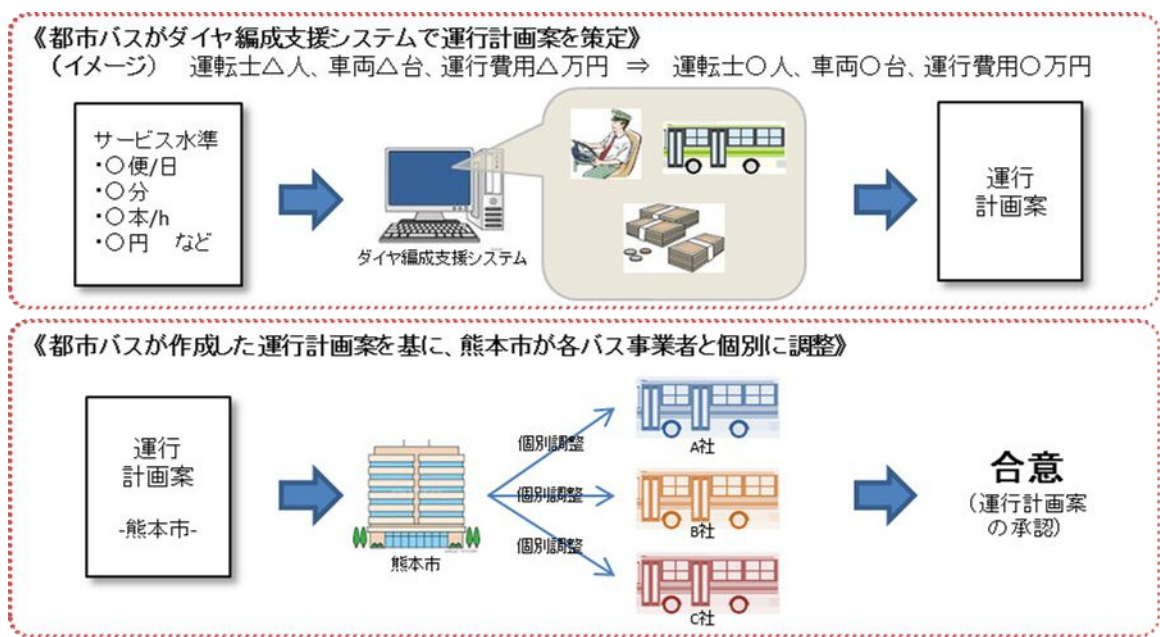
事業（8）：都市バスを中心としたバス路線網の効率化

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	都市バスを中心としたバス路線網の効率化・再構築、一元的なバスサービスの提供				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		—	検討・実施	⇒

本計画区域内では5社の民間バス事業者が路線バスを運行しており、各事業者がそれぞれの運行計画によりバスサービスを提供していることから、競合区間や熊本市中心部において一部非効率な運行が行われている状況であり、バス網再編の中心的な役割を担う熊本都市バスと行政・各事業者が連携・協力しながら、効率的なバス路線網に再構築していく必要があります。

バス路線網の再構築を進めていくためには、運行実績や利用実績などデータに基づいた検討による運行計画の作成が必要であり、熊本都市バスに導入したダイヤ編成システムをベースとして、ICカードの利用実績や将来導入予定のバスロケーションシステムの運行実績等のデータと連携して最適なダイヤを作成するトータルシステムの構築を進めます。

このトータルシステムを活用して、都市バスが作成したゾーンシステム導入時における幹線・支線化に係る運行計画案や、各社の運行データを検証した一部エリア又は全エリアの効率化に向けた運行計画案を作成し、その運行計画案を基に、行政が各バス事業者等との個別に調整を行い、効率的なバス路線網の構築を目指します。



▲都市バスによる運行計画案の作成と行政の個別調整イメージ

事業（9）：競合路線の改善

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	競合路線におけるダイヤ改善、競合路線の解消				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		実施中	拡大検討・実施	⇒

複数のバス事業者が競合する路線においては、各バス事業者がそれぞれダイヤを設定するため、近時分間隔の運行後に運行間隔が空く時間帯が発生するなど、利用者にとって利用し難い状況にあります。

この改善を図るため、これまで、バス路線網再編実施プログラムにおいては旧57号線の一部区間で運行間隔の均等化を行うダイヤの改善を実施したほか、各バス事業者においてもダイヤ改正等に併せてダイヤの均等化等の改善が進められていますが、更なる競合路線の利便性向上や運行の効率化に向けて、各バス事業者との連携のもと、共同路線図の導入区間の路線を対象として、ダイヤの改善について検討を進めます。

また、市営バス路線の移譲を受けた熊本都市バスの将来像を踏まえた市街地部分の競合路線の解消についても検討を進めます。

〔ダイヤ改善のイメージ〕

・従来の運行ダイヤ

従来は、競合路線において各事業者が個別に運行ダイヤを設定していたことで、特定時分への集中や長時分、運行間隔が生じるダイヤ設定となっています。

		5分 間隔	25分 間隔	15分 間隔	5分 間隔	
●時台	00	05	10	35	50	55
運行事業者	A社	B社	A社	C社	B社	A社



・平準化後の運行ダイヤ

運行ダイヤの調整を図ることで10分間隔など等時分で運行するなど、利用者の利便性向上につながります。

		10分間隔				
●時台	00	10	20	30	40	50
運行事業者	A社	B社	C社	A社	B社	A社

事業（10）：統一時刻表・共同路線図の導入

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	競合路線のバス停における時刻表及び路線図の統一化				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本県バス協会、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大実施	⇒

複数のバス事業者が競合する路線のバス停においては、各バス事業者が個別に時刻表や路線図を掲示し、利用者にとって分かり難い状況です。

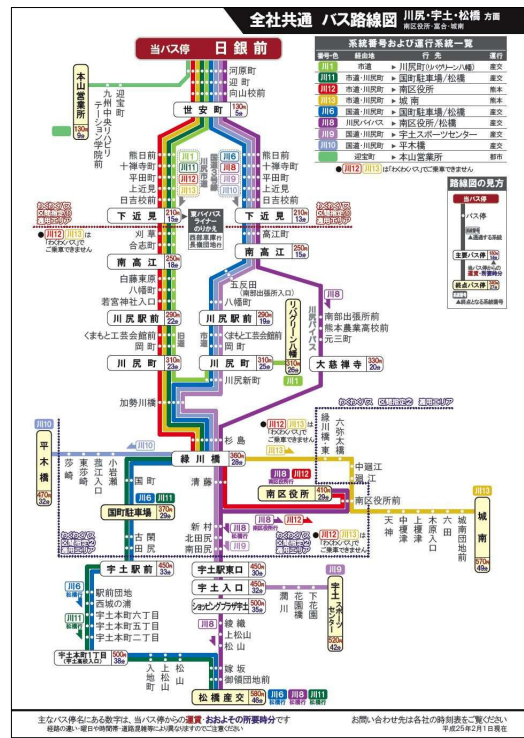
この改善を図るため、これまで、統一時刻表については旧57号線など2区間に、共同路線図については産業道路など7区間に導入されていますが、更なる利用環境の改善に向けて、バス事業者等との連携のもと、共同路線図の導入区間の路線を対象として、統一時刻表の導入を進めます。

また、共同路線図についても各方面の競合路線において概ね導入されていますが、既存の共同路線図の維持更新と併せて利用者にとって分かりやすい新たな共同路線図の導入についても検討を行います。

〔事業イメージ図〕

行先：交通センター（熊本駅・田崎橋）											行先：県庁方面										
平日ダイヤ											平日ダイヤ										
7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10	7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10
7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26	7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26
7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42	7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42
7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58	7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58
7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10	7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10
7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26	7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26
7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42	7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42
7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58	7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58
7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10	7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10
7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26	7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26
7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42	7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42
7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58	7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58
7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10	7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10
7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26	7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26
7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42	7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42
7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58	7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58
7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10	7:00	7:07	7:14	7:21	7:28	7:35	7:42	7:49	7:56	8:03	8:10
7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26	7:16	7:23	7:30	7:37	7:44	7:51	7:58	8:05	8:12	8:19	8:26
7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42	7:32	7:39	7:46	7:53	8:00	8:07	8:14	8:21	8:28	8:35	8:42
7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58	7:48	7:55	8:02	8:09	8:16	8:23	8:30	8:37	8:44	8:51	8:58

▲統一時刻表



▲共同路線図

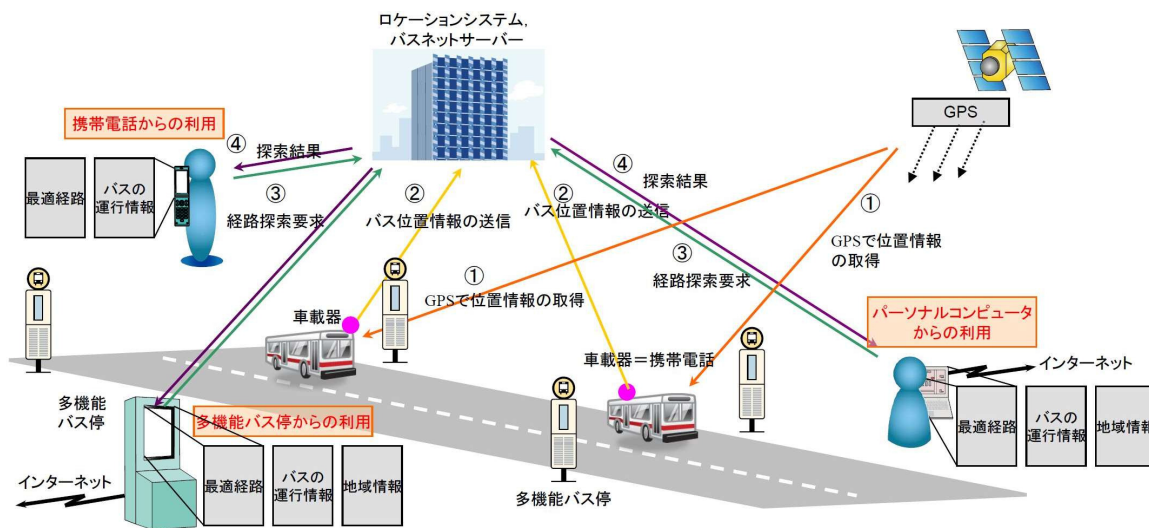
事業（11）：バスロケーションシステムの導入

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	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の導入				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	検討・実施	⇒

現在、熊本市中心部の通町筋・水道町などの主要バス停の7箇所において、光ビーコンによるバス接近表示器が設置されており、利用者へのバスの接近情報提供が行われていますが、提供箇所が市中心部に限定されるほか、既存のシステムも老朽化が進んでいる状況にあります。

全ての利用者が各々利用されるバス停で接近情報やバスの現在の運行位置を確認できるバスロケーションシステムの導入は、待ち時間の把握などバスの利便性を飛躍的に高め、利用者数の維持・増加が期待できることから、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を導入します。

システムの構築にあたっては、バス車両に位置情報システム（GPS）機器を搭載し、バスの運行情報をリアルタイムで主要バス停のデジタル表示機や利用者のパソコン、スマートフォンなどに提供できるシステムを検討します。



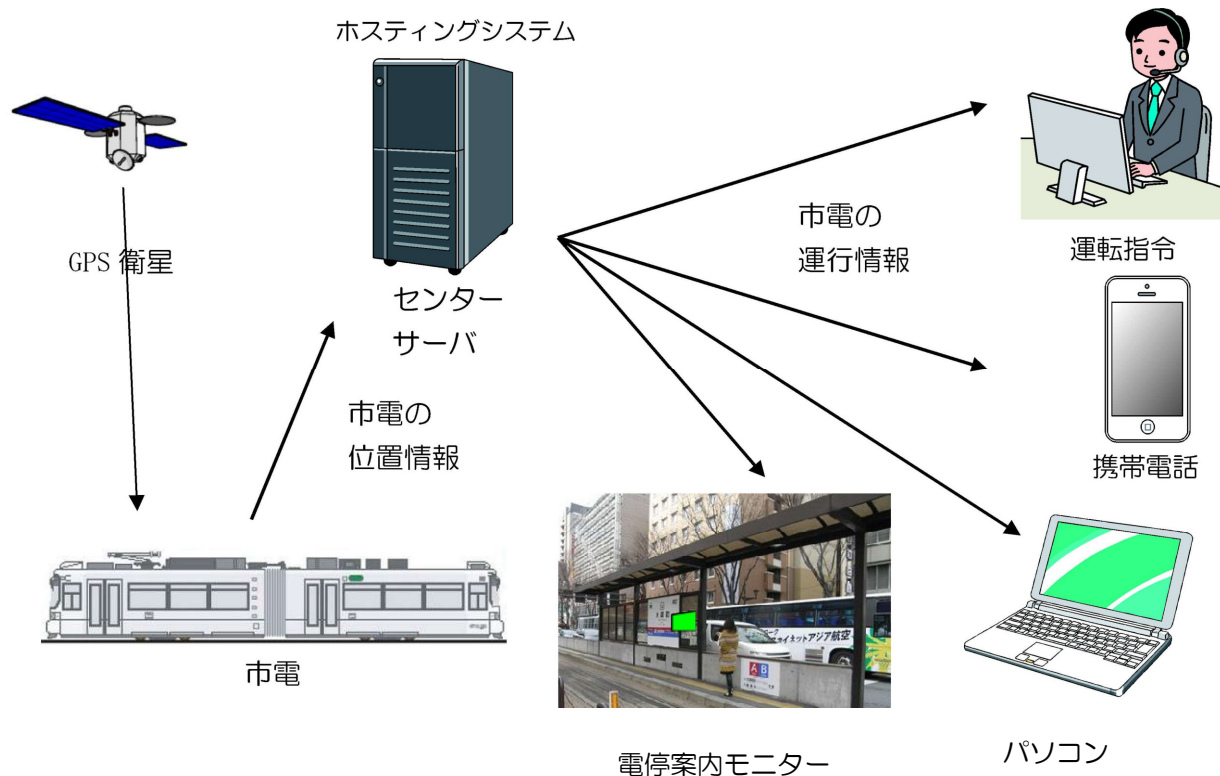
▲バスロケーションシステムの導入イメージ

事業（12）：市電ロケーションシステムの導入

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	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の導入				
主な事業エリア	市電運行区間				
実施主体	交通事業者（熊本市交通局）	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	検討・実施	⇒

現在、熊本市電では音声とランプ点滅による接近表示機を主要電停に設置し、利用者に対して電車の接近情報をお知らせしていますが、更なる利便性向上のため、「市電ロケーションシステム」を導入します。

このシステムは、通常の運行情報の他、災害や事故による運行障害の影響についても情報提供を行うもので、市電の位置情報をGPS装置により取得し、解析した後に運行管理端末をはじめ、パソコン、携帯電話や主要電停に設置する案内モニターに市電の運行情報を提供できるシステムの構築を検討します。



▲市電ロケーションシステムの導入イメージ

事業（13）：バリアフリー対応車両の充実

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大実施	⇒

現在、熊本市内の交通事業者では、ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入を順次進めており、バス事業者におけるノンステップバス等の低床車両の導入率は28.3%、熊本市交通局では熊本市では全国初となる超低床車両を導入するなどの取り組みを行い、熊本市電においての導入率は29.6%となっています。

ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入を促進することで、高齢者や障がい者など誰にでも利用しやすい公共交通サービスを実現するとともに、乗降時間の短縮・停車時間の短縮による定時性・速達性の向上を図ります。

■現在の導入の状況

	平成18年			平成22年			平成27年		
	車両数	低床車数	導入率	車両数	低床車数	導入率	車両数	低床車数	導入率
バス	572	85	14.9%	564	100	14.9%	586	166	28.3%
市電	52	10	19.2%	52	14	26.9%	54	16	29.6%



▲ノンステップバス



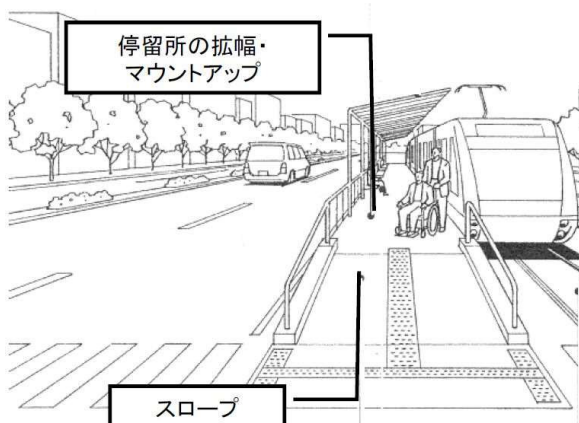
▲超低床電車

事業（14）：電停のバリアフリー化（電停改良）

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	電停ホームのバリアフリー化（かさ上げ、拡幅等）				
主な事業エリア	市電運行区間				
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大実施	⇒

熊本市では平成22年3月に『熊本市電停改良計画』を作成し、電停の拡幅やかさ上げ（マウントアップ）といったバリアフリー化（電停改良）を進めており、現在10電停の整備が完了しています。これらを含めて35電停中19電停で車椅子の利用が可能となっています。

電停のバリアフリー化（電停改良）を行うことにより、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、速達性の向上を図ります。



事業（15）：パークアンドライド（P&R）等の整備

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	パークアンドライド（P&R）、キスアンドライド（K&R）、サイクルアンドライド（C&R）の整備				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標			実施中	拡大検討・実施	⇒

これまでもパークアンドライドやサイクルアンドライド、キスアンドライドによる公共交通の利用が行われています。

それぞれの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・速達性の向上を図っていきます。

○パークアンドライド（P&R）

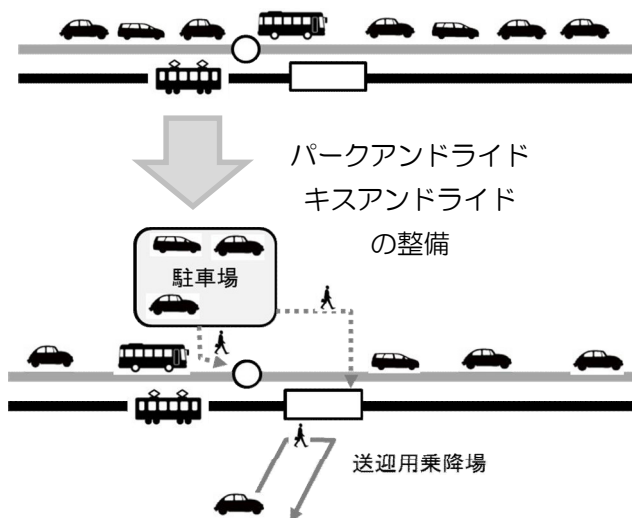
自宅から自家用車でバス停や駅まで行き、駐車場に駐車（パーク）してから公共交通に乗り換える（ライド）ことで、バス路線等への自家用車の流入量の抑制を図ります。

○キスアンドライド（K&R）

自宅からバス停や駅まで自家用車で家族等に送り迎えしてもらうことで、バス路線等への自家用車の流入量の抑制を図ります。

○サイクルアンドライド（C&R）

自転車（サイクル）を駐輪場に止め、公共交通に乗り換える（ライド）ことで、利用者の利便性の向上を図ります。



駐輪場の併設

事業（16）：公共交通の利用促進

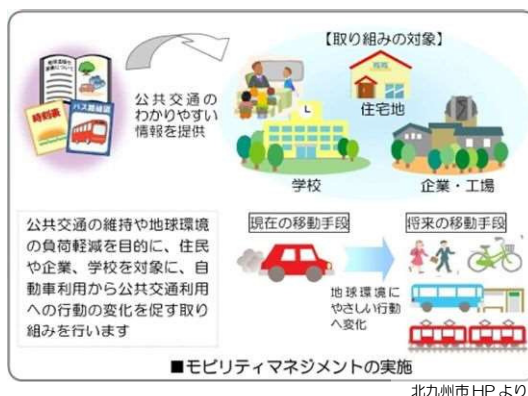
実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	バス事業者・関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施・拡大				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者、熊本県バス協会	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大検討・実施	⇒

自家用車等から公共交通機関への転換や利用促進を図ることは、地域公共交通網の維持・確保を図っていくうえで重要な取り組みであり、これまでもバス事業者や熊本県バス協会、国等の関係機関と連携して、小学生を対象としたバスの乗り方講座の開催や利用促進のためのイベント事業、行政によるオープンハウスの開催を行っています。

また、持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、住民の公共交通の担い手としての意識の醸成を一層図っていくことが不可欠であり、これまでの取り組み継続に加え、高齢者等への利用促進や広域的な広報啓発など新たな利用促進事業や、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変化を促すモビリティマネジメントの取り組みについても検討を行います。



▲利用促進の各取り組み状況



▲モビリティマネジメントの実施イメージ

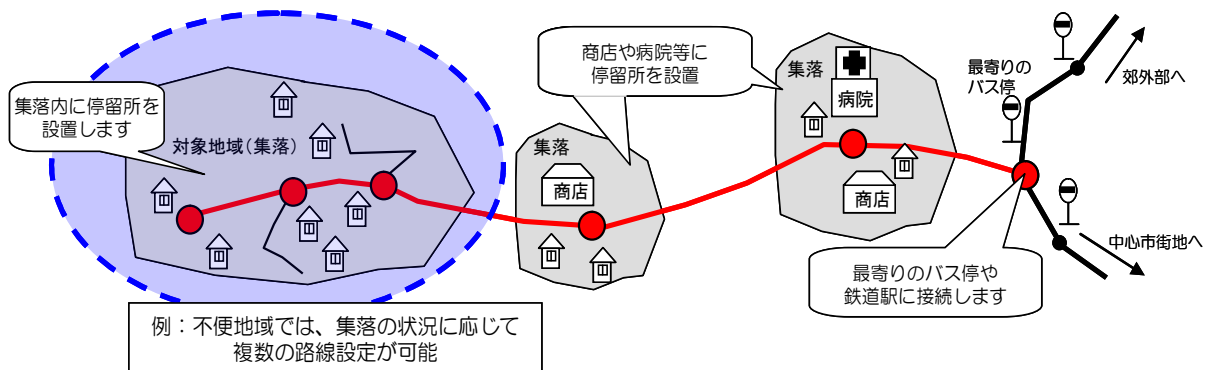
事業（17）：公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入

実施の目的	コミュニティ交通の導入				
事業の概要	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				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	熊本市、地域住民	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②、③		実施中	拡大実施	⇒

公共交通空白地域への予約型（デマンド型）の乗合タクシー（15路線）及び公共交通不便地域への定期定路線の乗合バス「芳野さくらバス」などがコミュニティ交通として地域住民の移動を支えています。

持続可能な公共交通の形成に向け、既存のコミュニティ交通の維持、バス路線網の効率化等による新たな公共交通空白地域への対応、公共交通不便地域等におけるコミュニティ交通導入に向けた地域住民への支援などに取り組んでいきます。

〔路線のイメージ〕



デマンド型乗合タクシー



10人乗りジャンボタクシー

【熊本市公共交通基本条例（抜粋）】

○公共交通空白地域（条例第2条第6号）

停留所等からの距離が1,000m以上離れた地域

○公共交通不便地域（条例第2条第7号）

空白地域以外の地域であって、停留所等からの距離が500m以上離れた地域

○公共交通準不便地域（条例第2条第8号）

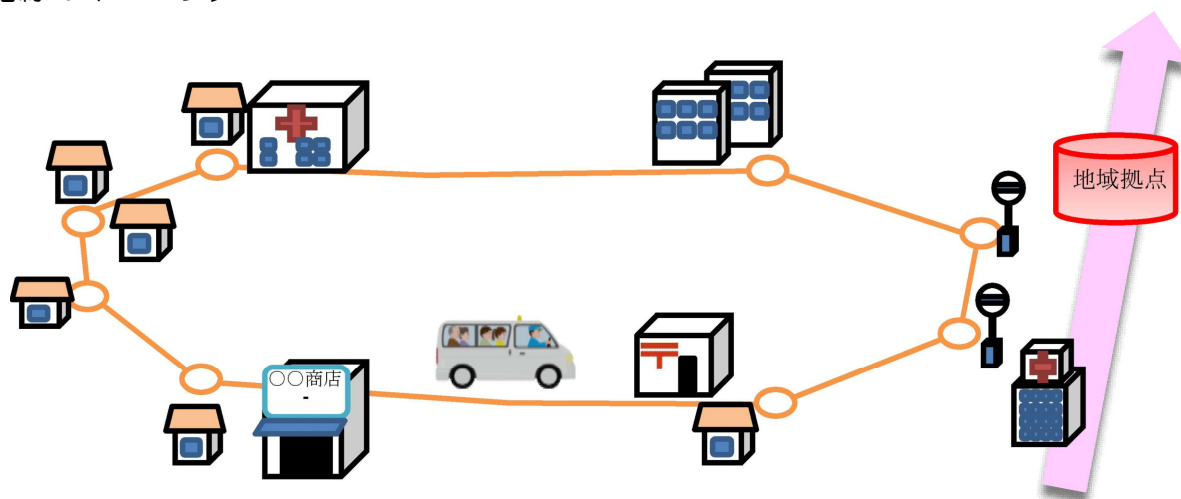
空白地域又は不便地域以外の地域であって、地形、地域の特性、公共交通の運行状況その他の特別の事情により公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認める地域

事業（18）：新たなコミュニティ交通の導入

実施の目的	コミュニティ交通の導入				
事業の概要	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				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	熊本市、地域住民	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②、③		—	検討・実施	⇒

これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の検討をします。検討に際しては、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら地域のきめ細かな外出ニーズへ対応していきます。

〔路線のイメージ〕



〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕

- 運行形態：定時定路線、定路線デマンド型、不定路線デマンド型など
- 車両：小型バス、ジャンボタクシー、小型タクシーなど
- 運行主体：地域住民（地域で組織する運行協議会やNPOなど）
- 運行経費：利用者や地域が負担し、市は一定割合を補助
- 経路設定の考え方：
 - 〔接続先〕基幹公共交通軸、幹線バス路線、地域拠点、乗換拠点など
 - 〔経由地〕行政機関、病院、スーパー、金融機関、生活拠点など
 - 〔経路範囲〕各区内、地域生活圏内、校区内など
- その他：運行にあたっての運行形態、経路設定、経費負担の合意形成方法 など

※基幹公共交通軸の強化、バス路線網再編を行う中で、新たなコミュニティ交通を検討し導入を行っていく必要がある。

＜参考：事業シートの説明＞

地域公共交通網の将来像、施策展開の基本的な考え方、基幹公共交通軸方面別の展開方針を踏まえ、目標達成のための各事業について、以下の事項を中心に事業別シートとして整理しました。

1. 実施の目的

実施の目的として、「第7章の2 施策展開の基本的な考え方」の(1)～(5)の内、事業に該当する項目を記載しています。

2. 事業概要

各事業に応じた要旨を記載しています。事業の詳細については図表と共に事業シート下段の枠内に記載しています。

3. 主な事業エリア

主な事業エリアとして以下の区域を記載しています。

- ・基幹公共交通軸沿線
- ・市電運行区間
- ・熊本市域内
- ・計画区域内

4. 実施主体

実施主体として以下の機関等を記載しています。

- ・熊本市
- ・嘉島町
- ・近隣自治体（熊本市及び嘉島町に近接する自治体）
- ・交通事業者（鉄軌道事業者、路線バス事業者、タクシー事業者）
- ・交通管理者（熊本県警）
- ・道路管理者（熊本市、熊本県、国土交通省）
- ・熊本県バス協会
- ・地域住民
- ・再開発事業者（熊本桜町再開発株式会社）

5. 関連目標

事業ごとに、第6章の目標①～③の内、該当するものを記載しています。

目標①まちづくりと連動した公共交通施策の展開

目標②都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成

目標③住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持・確保

6. 実施時期

現況、前期（H28年度～H32年度末）、後期（H33年度～H37年度末）のそれぞれの期間に応じて、実施や検討等の目安を記載しています。なお、実施とは、本格実施と社会実験実施を含んだものとしします。

- ・実施中 : 事業の一部または全部を実施しているもの
- ・検討 : 事業の実施に向け検討するもの
- ・実施 : 事業を実施するもの
- ・検討・実施 : 事業の実施に向け検討し、当該期間内に事業を実施するもの
- ・拡大検討 : 実施中の事業規模の拡大を検討するもの
- ・拡大実施 : 実施中の事業規模を拡大し実施するもの
- ・拡大検討・実施 : 実施中の事業規模の拡大を検討し、当該期間内に事業を拡大実施するもの

5 実施に向けた課題

(1) 居住誘導区域における公共交通のサービス水準の維持

- 熊本市立地適正化計画による居住誘導区域の設定については、公共交通の利便性の高いエリアとして、鉄軌道沿線（鉄道駅等から半径500m以内）と幹線バス沿線（片方向当たり75便/日以上区間のバス停から半径300m以内）がその基準となっています。
- まちづくりと公共交通施策を一体的に実施する観点から、居住誘導区域の設定を受けた公共交通軸について交通事業者と行政が連携してサービス水準の維持に努めることが重要です。

(2) 乗換抵抗の軽減

- ゾーンシステムの導入に当たっては、乗換拠点での乗り換えを前提とすることから、乗り換えに伴う身体的な負担はもとより、経済的な負担や利便性の低下を防ぐ措置が重要になります。
- このような観点から、乗換施設と交通機関との段差解消、運賃のあり方、待合施設の整備、運行情報の提供、幹線と支線の接続に配慮したダイヤの設定等、様々な形で乗換抵抗の軽減を図ることが重要です。

(3) バス運行に係る国庫補助の取扱

- 現在、近隣市町村に跨る路線バスの運行に対して国庫補助を受給している路線が複数あります。国庫補助を受給するためにはいくつかの要件をクリアする必要があります。
- ゾーンバスシステムを導入する際には、本計画を基に作成する『地域公共交通再編実施計画』について国の認定を受けることで、支線部分の路線バスについても国庫補助受給に係る要件が緩和されます。
- しかしながら、国庫補助の要綱上の決まりとして、要件が緩和される期間が限定的であることや、国庫補助を受給したとしても支線部分の収支悪化により、これを支えるための沿線自治体の財政的な負担が増加する可能性があります。
- このことについて、国への働きかけや近隣自治体間での負担のあり方について検討することが重要です。

(4) 行政と交通事業者の役割分担（整備・実施スキームの整理）

- 乗換拠点の整備や需要に応じた輸送力の強化など、事業の実施にあたっては、それぞれの事業内容に応じて行政と交通事業者等がどのような役割を担うのかを整理していく必要があります。
- その際には、公設民営方式や上下分離方式など新たな枠組みによる運営スキームなども視野に入れつつ、行政の財政状況や交通事業者の経営状況等も考慮しながら、実施スキームや費用分担等について整理を行うことが重要です。

(5) 市電の延伸、鉄軌道の結節強化

- 現在、東部方面、西部方面、南部方面について市電の延伸を検討しています。本件については検討に時間を要することから、延伸に係る方向性等が整理できた段階で、本計画の見直しを行います。
- また、熊本市中心部における公共交通の利便性向上を図るため、鉄軌道の結節強化について検討することも重要です。

第8章 計画の達成状況の評価

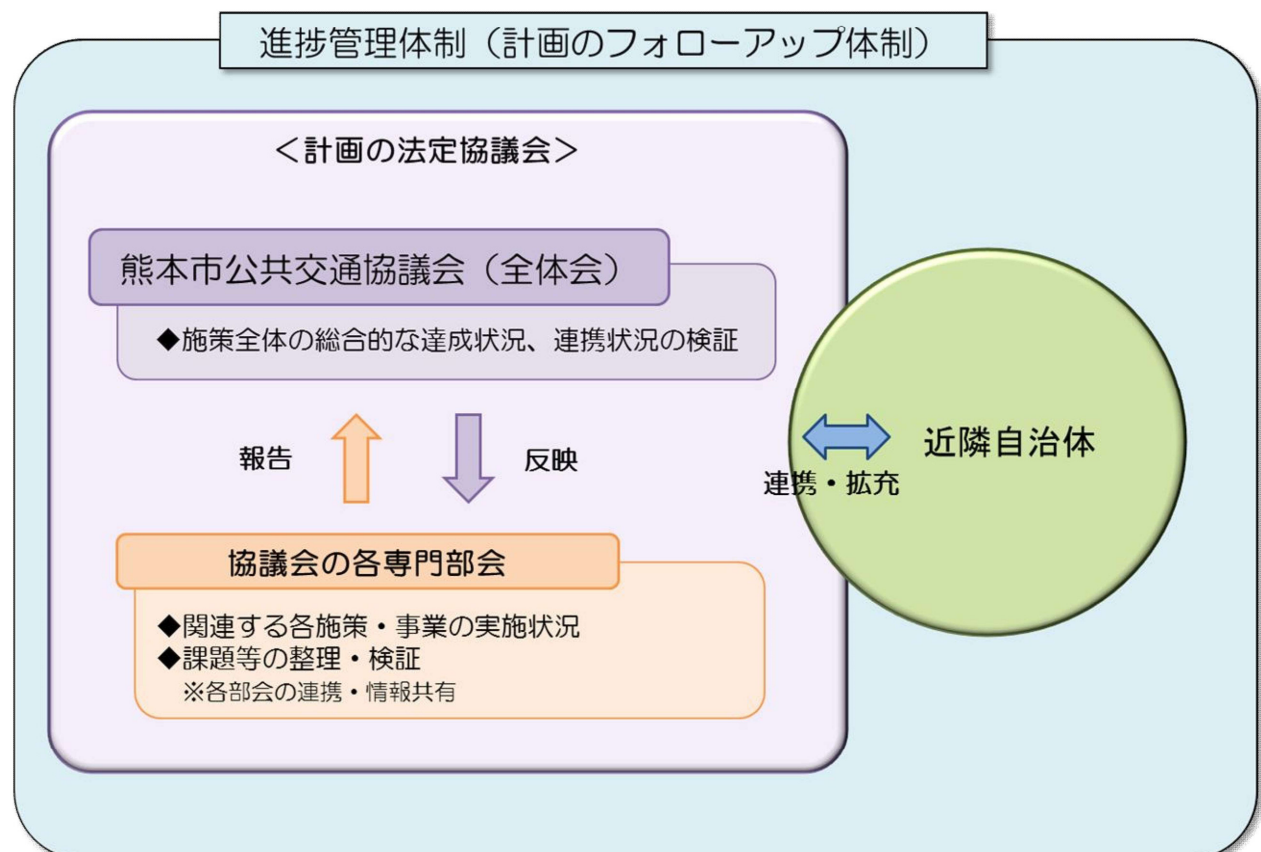
- 1 計画の進捗管理体制等
- 2 達成状況の評価手法等

1 計画の進捗管理体制等

本計画の進捗管理等については、本計画の法定協議会である「熊本市公共交通協議会」において、計画期間の年度毎に、各施策・各事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを行います。

その際には、「熊本市公共交通協議会」の各専門部会において、各専門部会に関連する各施策・事業の実施状況や課題等の検証等を行い、協議会の全体会において、施策全体の総合的な達成状況並びに連携状況等の検証を行います。

また、本計画策定後、各施策・事業を具体的に進めていくための「地域公共交通再編実施計画」の策定においては、交通事業者の同意はもとより、ネットワーク沿線の近隣自治体の合意を得る必要があることから、オブザーバー参画の近隣自治体についても実施計画の策定と合わせて連携・拡充を行います。



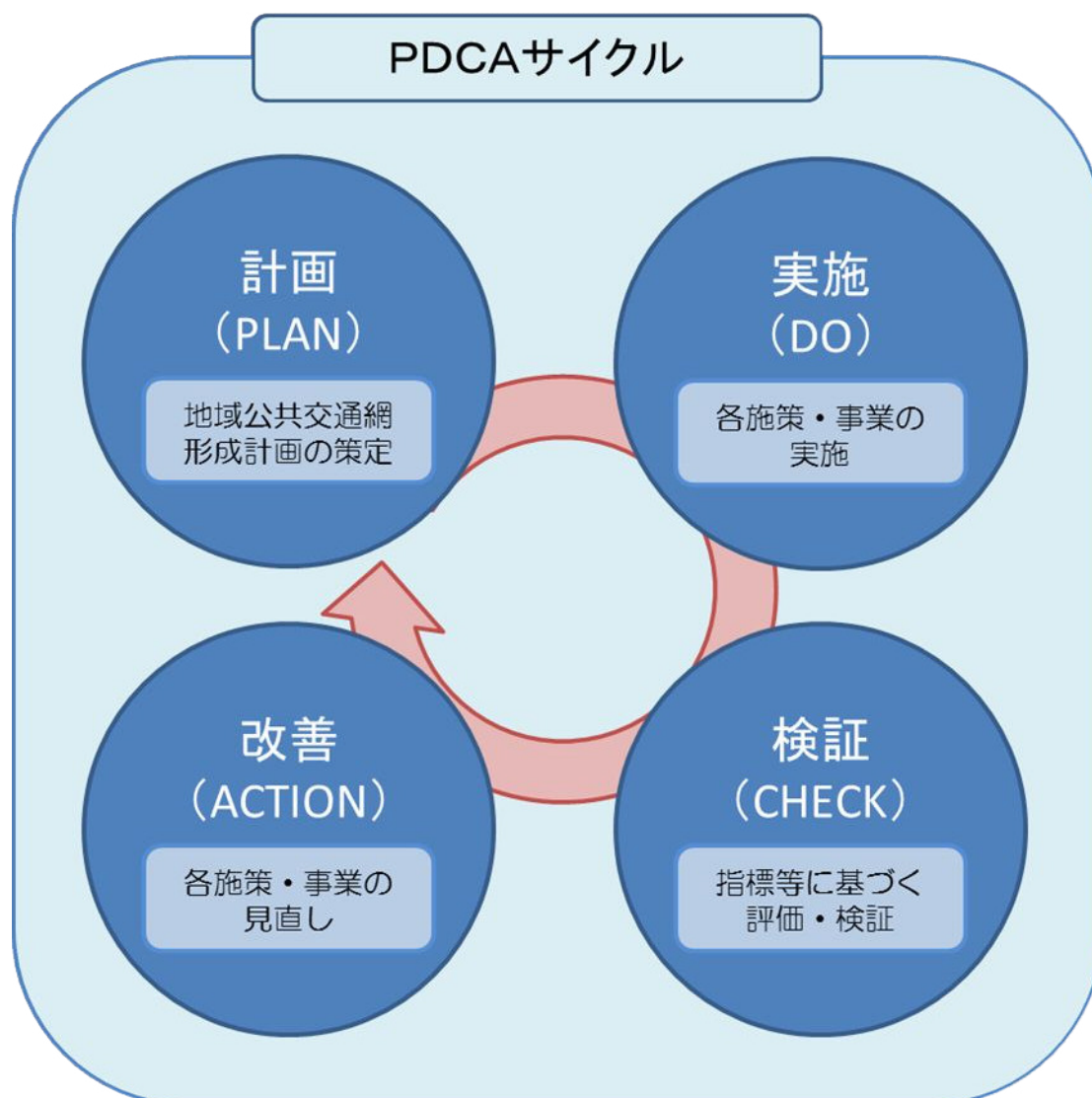
2 達成状況の評価手法等

(1) 達成状況の評価の考え方・手法

計画の達成状況の評価にあたっては、策定した計画（PLAN）に基づき各施策・事業を実施（DO）した後、第6章で設定した目標の達成状況を定量的・定性的に検証（CHECK）を行い、各施策・事業の課題等の抽出・分析を行ったうえで、計画の改善・見直し（ACTION）を行います。

達成状況の定量的評価にあたっては、基本的には、計画に掲げる数値目標のフォローアップと分析により行いますが、必要に応じて、評価のための各種調査（アンケート調査等）の実施も検討します。

また、PDCA サイクルによる評価は、毎年度開催する法定協議会等において、短期的な評価を行うとともに、熊本市第7次総合計画の計画期間（平成28年度から平成35年度末までの8年間）の中間年度（平成31年度）及び最終年度（平成35年度）において、それぞれ中期的・長期的な評価を行います。



(2) 計画の見直し

熊本市第7次総合計画等の見直し時期にあわせて、計画期間の4年後、8年後（平成31年度・平成35年度を予定）を目処に、PDCAサイクルに基づき、計画の見直しを行います。

また、市電の延伸や鉄軌道の結節強化などの既存の公共交通ネットワークへの影響が大きな施策の検討・展開状況等に応じて、適宜、計画の見直しを行います。

	(年度) H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37
熊本地域 公共交通網形成計画 (H28.3月策定)	H28.4～									
				↑ 見直し (H31年度末)				↑ 見直し (H35年度末)		