

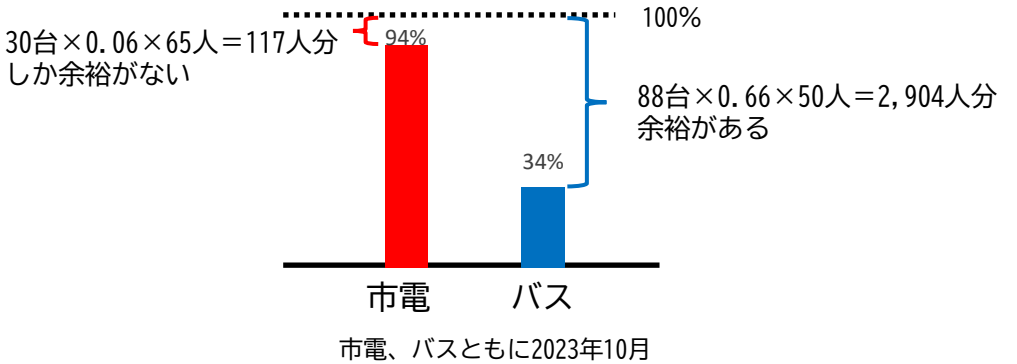
1.現状と課題

- ・ JRから市電への乗換えが非常に多く、横断歩道橋や横断歩道まで人が並んでいる状況
- ・ 朝ピーク時の市電混雑率は94%、バス混雑率は34%とバスに余裕があるが、既存バス停と150m離れていることで乗り換えがしにくい

混雑状況



<新水前寺付近の市電とバスの混雑率状況>
(朝ピーク時の7時～9時)



1日あたりの乗降者数	
JR新水前寺駅	5,100人(熊本駅に次ぐ市内2番目)
新水前寺駅前電停	4,338人(市内4番目)

2.課題解消に向けた検討状況

- ・ 時差出勤
- ・ 市電の3両編成導入
- ・ 市電の折り返し運行
- ・ **バス停設置**
- ・ 南熊本駅と市中心部とのアクセス強化

3.事業の目的

- ・ 利用者の安全確保及び今後も増加が見込まれる乗換え需要に対応し、利用客の分散化を図るために新水前寺駅高架下(高森線上り方面)直近へバス停を新設するもの

施設配置状況

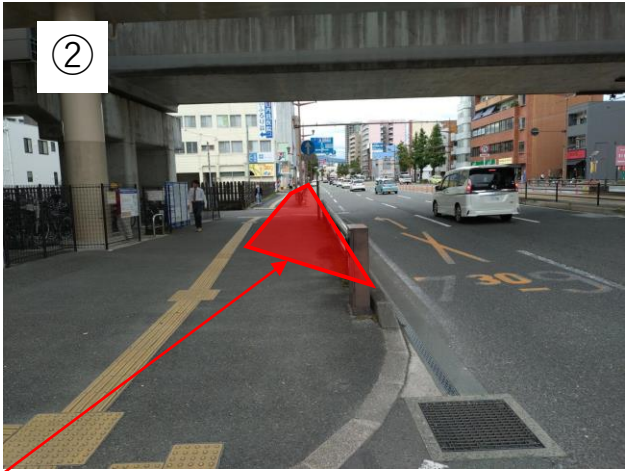
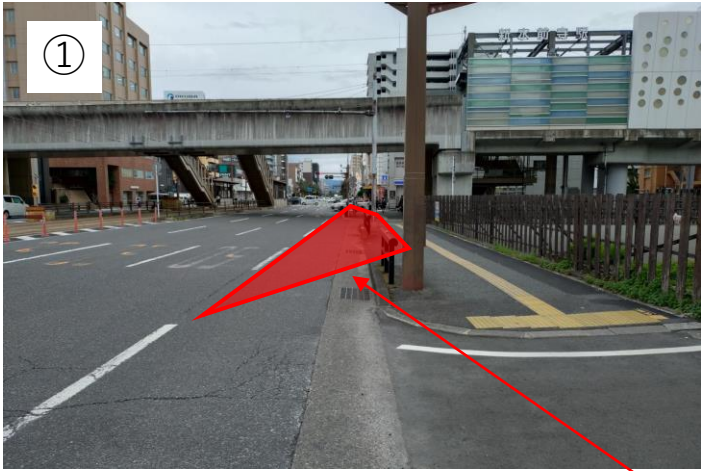
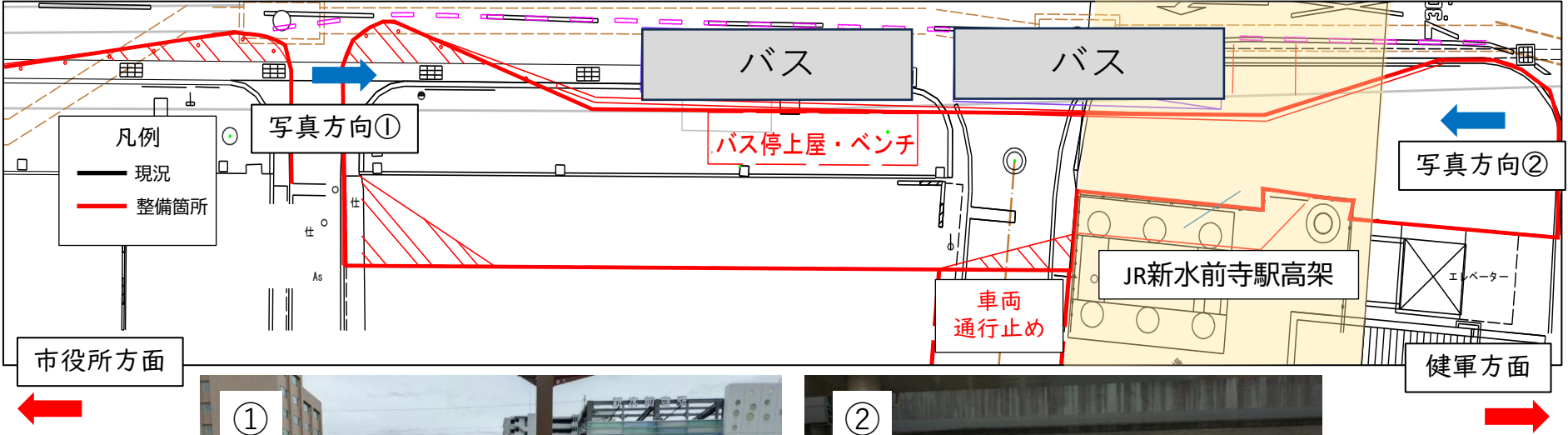


出典：PLATEAU VIEW (国土交通省 <https://plateauview.mlit.go.jp/>) を加工して作成

4.バス停の計画内容

- ・新水前寺駅高架下（高森線上り方面）直近に2台分のバスベイを設置
- ・上屋及びベンチの設置などを整備し快適な待合環境に取り組む
- ・側道を車両通行止め

計画図(案)



バスベイ整備箇所

JR新水前寺駅バス停設置について

5. 第1回地元説明会での意見（令和6年10月17日開催）

- ・側道の通行止めや左折レーンの短縮による周辺交通への影響が心配
- ・実証実験でしっかり確認して欲しい
- ・近くにバス停ができると便利になる

6. 実証実験概要

目的	バス停設置による地域への影響を確認するため
期間	11月27日（水）から12月17日（火）までの21日間
実験内容（予定）	①側道車両通行止 ②カラーコーンによる高架下歩道幅員の一部減少 ③移動式ガードレールによる左折レーン約45m短縮 ※今回の実験でバスは停車せず、構造のみの再現

7. スケジュール(案)

R6						R7
10月	11月	12月	1月	2月	3月	
第1回説明会 ●	実証実験 ↔ アンケート		第2回説明会 ●	第2回部会 (実証実験結果報告) ●		詳細設計 ●

社会実験計画案

