

1. 概要

■ 目的

持続可能な公共交通を目指し、地域全体で公共交通を支えていく環境を構築するため、**地域特性や車両特性に応じて基幹公共交通の機能を強化し、公共交通の定時性・速達性・輸送力の向上を図るもの**。また、基幹公共交通軸上の乗換拠点における各交通手段間のシームレスな乗換環境の整備を行うことで、**公共交通利用者の利便性向上を図るもの**。

■ 現状と課題

① J R新水前寺駅における交通結節機能強化

- JRから市電への乗換えが非常に多く、積み残しや横断歩道等まで人が並んでおり危険な状況
- 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換えがしにくい（R5.10調査結果より）

② 上熊本駅における交通結節機能強化

- 半導体関連産業の集積に伴い、熊本都市圏の更なる渋滞悪化が顕在化。
- 渋滞解消に向け道路整備のみならず公共交通利用への転換を図るための環境整備が急務。
- 市電と電鉄とは距離があることから結節性を高める等の取り組みが必要。

③ バスレーンの導入

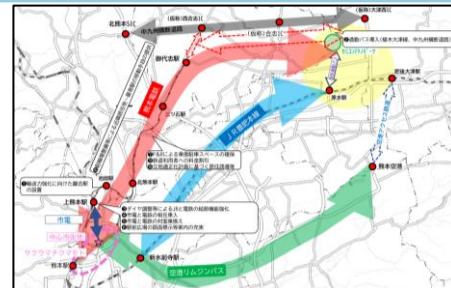
- マイカー文化の定着やバス交通分担率の減少に加え、減便や路線廃止等によるサービス水準の低下も招いている。
- バスの走行環境を改善し、定時性・速達性等の向上を図ることが必要。

④ 自動運転バスの導入

- 昨今の深刻な運転士不足に伴う路線バスの減便により、公共交通の維持・確保が課題となっており、さらに老年人口や自動車分担率も増加傾向にある。
- 運転士の代わりに自動運転技術を活用することで移動手段を確保し、公共交通網を維持していくことが重要。

② 上熊本駅における交通結節機能強化

- 検討の方向性を整理するために、実務者レベルの専門部会を複数回実施。
- 県市で共有する目標『車1割削減、公共交通2倍、渋滞半減』の実現に向け、上熊本駅だけではなく、熊本電鉄を軸とした広域的な新たな公共交通ネットワークの構築に向けた検討を行う方向性について、関係者と合意。



▲全体イメージ案

③ バスレーンの導入

- バスレーン導入にあたっては、車線追加に伴う用地買収や構造物移設等により、事業期間や事業費が増大する可能性あり。
- バスの走行環境改善に資する短中期対策も併せて検討。

【対策例】短期：時差出勤・C&R等、
中期：P&R・交差点改良等、
長期：バスレーン導入

- 周知広報も併せて実施して公共交通の利用促進を図る。



▲交差点改良による走行環境改善イメージ

④ 自動運転バスの導入

- 運転支援レベル2での実証運行により、安全性や社会受容性等を確認し、今後のレベル4実装に向けた検証を実施。
- 国補助を活用しながら計画的に導入を推進していくため、熊本地域公共交通計画への位置づけを諮る。

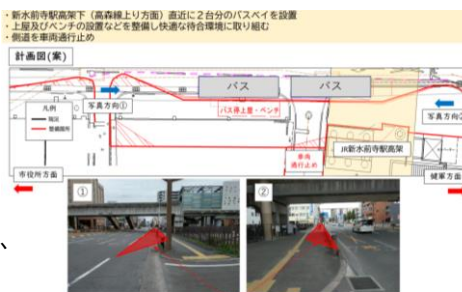


▲自動運転バス外観

2. 今年度の検討状況（協議内容）

① J R新水前寺駅における交通結節機能強化

- 混雑の解消及び利用者の安全確保を図ることを目的として、JR高架下直近上り方面へのバス停設置に向け、関係機関とバスベイ構造に関する協議が概ね整った。
- 実証実験を行い、側道通行止めなど地域住民にとって不便になってしまう部分もあるが、周辺交通へ大きな混乱はなかったこと、アンケートでも5割強の方が新設バス停を利用したいという結果であったこと等について、住民説明会を実施。



▲バス停計画図案

3. 令和7年度の取組

① J R新水前寺駅における交通結節機能強化

- 詳細設計を実施予定であり、住民説明会やアンケート等での意見を参考に、引続き安全なバス停の整備に向け交通管理者や道路管理者との協議を進める。

② 上熊本駅における交通結節機能強化

- 結節機能強化、利用促進、まちづくりの観点から必要な施策や効果を整理し、優先順位や時間軸、役割分担をまとめた基本構想策定に向け関係者と検討を進める。

③ バスレーンの導入

- 短中期対策の手法検討及び事業効果検証を行い、関係者協議を進める。

④ 自動運転バスの導入

- レベル2での検証を継続しながら、レベル4へのステップアップを目指す。