

基幹公共交通機能強化部会について

1. 目的

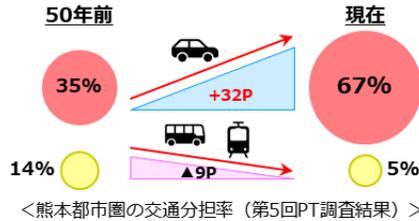
- 持続可能な地域公共交通網の骨格となる各基幹軸特性に応じた機能強化やこれらの軸上の乗換え拠点の環境整備などにより、自動車依存からの脱却と人口減少・超高齢化社会に対応した利便性の高い公共交通体系を構築するもの。
- 「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」の実現に向け、基幹交通軸の各軸に求められるサービス水準の検討など、目指す地域公共交通の将来像を具体化するもの。

2. 現状・課題

■ 運転士不足も相まって、公共交通の負のスパイラル※が加速

※利用者減少⇒収益悪化⇒サービス水準低下

✓ 公共交通利用者が大きく減少するなか、運転士不足も相まって減便、路線の廃止が加速



✓ 更に、今後10年で運転士が約2割も減少する推計あり。

< 取組みの方向性 >

✓ 負のスパイラルから脱却するには、**運転士不足への対応**はもとより、**基幹公共交通の機能強化により利便性を高め**、自家用車から公共交通利用への転換を図る。

■ 熊本都市圏の交通渋滞は悪化の一途

- ✓ 特に、TSMC等の進出に伴い、合志市・菊陽町など都市圏北東部の交通渋滞が悪化。
- ✓ これら結ぶ基幹公共交通であるJR豊肥本線は、ピーク時混雑率121%と既に高負担。
- ✓ 一方で、本市と合志市を結ぶ熊本電鉄の混雑率は91%と比較的余裕。

< 取組みの方向性 >

✓ JR豊肥本線の機能強化はもとより、**熊本電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークを構築**することで、都市圏全体における交通流動性の向上を図る。

■ JR豊肥本線の需要増への対応

- ✓ 主要な乗換え拠点であるJR新水前寺駅の乗降者数は、R6年はR元年比で108%。
- ✓ 今後、TSMC第2工場や空港アクセス鉄道の整備により、更なる利用増が見込まれる。
- ✓ このようななか、現状でもJR新水前寺駅ホームや周辺歩道は非常に混雑するとともに、JRから市電への乗換が多く、積み残しや電停から道路へ人が溢れるなど危険な状況。

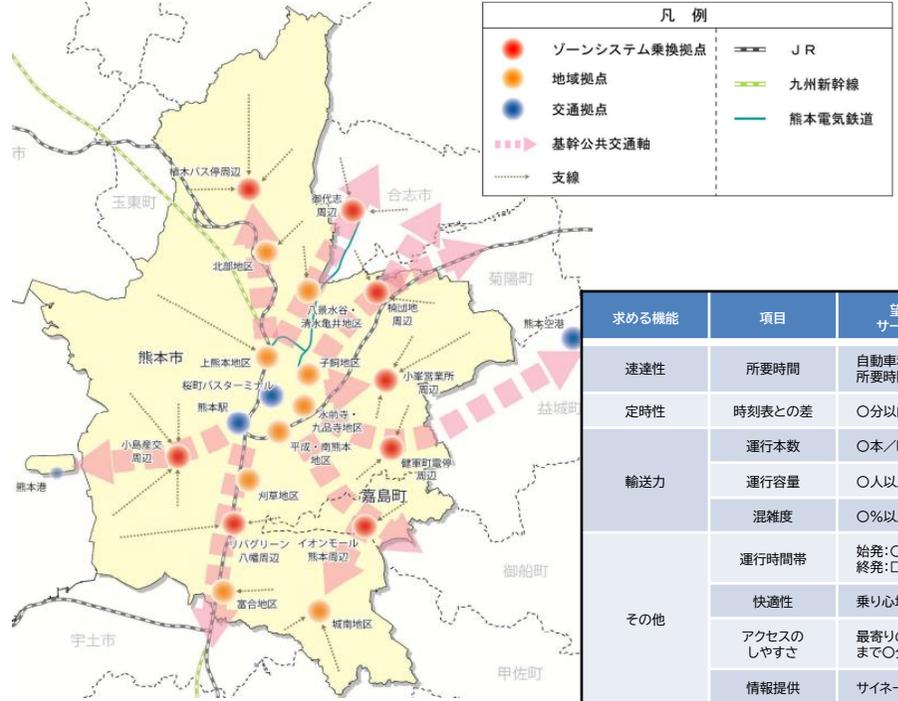
< 取組みの方向性 >

✓ JR新水前寺駅や南熊本駅の**結節機能強化**とともに、**乗換の分散化**を図る。

3. 基幹公共交通ネットワークの将来像

- 「熊本地域公共交通計画」の改定（R8年度改定予定）に向け、**公共交通に求められる機能、サービス水準**等を整理。

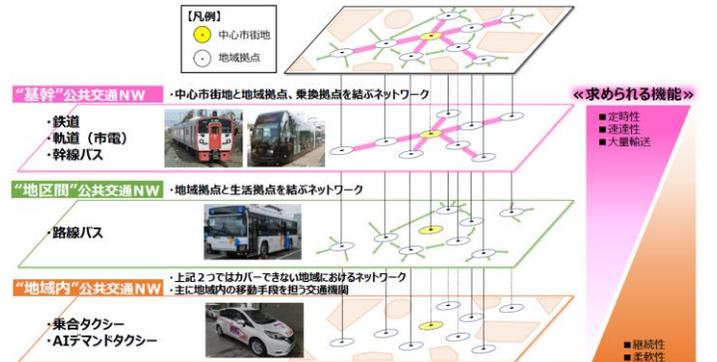
※ 熊本都市圏都市交通マスタープラン（R7年度改定予定）へも反映。



求める機能	項目	望ましいサービス水準
速達性	所要時間	自動車利用の所要時間+●分
	時刻表との差	○分以内
輸送力	運行本数	○本/時
	運行容量	○人以上
その他	混雑度	○%以上
	運行時間帯	始発:○~○時 終発:□~□時
	快適性	乗り心地の良さ
	アクセスのしやすさ	最寄りのバス停まで○分
	情報提供	サインージ等

▲ 基幹公共交通軸

▲ サービス水準検討イメージ



▲ 公共交通の階層化されたネットワーク

- 「求められる機能」
- 定時性
 - 速達性
 - 大量輸送
- 「きめ細やかなサービス」
- 柔軟性
 - 柔軟性

4. 今年度以降の取組み

① <利便性向上> バス関連

■バスレーンの導入

- ✓ 『託麻（長嶺）方面』におけるバスレーン導入の実現性(現地状況、事業費、事業期間等)や導入効果等を踏まえ、具体的な導入内容(区間、手法等)を検討
- ✓ 事業効果の最大化を図るため、渋滞緩和に寄与する施策(スマート交差点、時差出勤等)をあわせて検討



▲バスレーン等施策イメージ

② <利便性向上> 結節点の機能強化

■上熊本駅

- ✓ R6.3 合志市及び熊本電鉄と「上熊本駅における交通結節機能強化に向けた協議会」を設立。
- ✓ T S M C や半導体関連産業の進出など社会情勢の変化を踏まえ、熊本市圏北東部における新たな公共交通ネットワークの形成に向けた施策を検討。

協議会（親会）

法人又は団体	構成員
熊本電気鉄道(株)	代表取締役
合志市	合志市長
熊本市	熊本市長
熊本市交通局	交通事業管理者

専門部会

法人又は団体	構成員
熊本電気鉄道(株)	鉄道事業部長
合志市	市長公室長
熊本市	交通政策部長
熊本市交通局	交通局次長
熊本県	交通政策課長



▲全体イメージ案

■新水前寺駅

- ✓ 混雑の解消及び利用者の安全確保は急務であるため、JR高架下付近に暫定的なバス停(上り)設置を検討。
- ✓ また、バス停の整備のみならず、各種交通手段の再配置など全体的な交通結節機能強化を検討。



▲雨天時状況

■南熊本駅快速バス実証実験

- ✓ 混雑が著しいJR新水前寺駅からの分散を図るため、JR南熊本駅と桜町・花畑エリアを結ぶ快速バス実証実験に向けて調整中。
※新水前寺駅前電停から乗車した人のうち、3割以上が「花畑町・辛島町・西辛島町」電停で降車(7:00~9:00)
- ✓ 混雑時は、南熊本駅ルートの方が、電車通りルートよりも大幅に所要時間は短い。

	電車通りルート	南熊本駅ルート
	新水前寺駅 ⇒辛島町電停(市電)	新水前寺駅 ⇒南熊本駅 (JR) ⇒花畑広場前(快速バス)
所要時間 (朝ピーク)	約30~37分※1	約22分※1
料金	市電: 200円	J R : 46円/日※2 路線バス: 220円

※1 所用時間には乗車時間に加え、移動時間と待ち時間を含む

※2 「光の森駅~新水前寺駅」と「光の森駅~南熊本駅」の定期差額を平日数(20日)で除したもの

※1を協議会後に追記



③ <運転士不足対策> 自動運転の導入

- ✓ 昨年度から今年度にかけて運行した「熊本城周辺ルート」での実証運行で得た知見を活かしつつ、将来的に自動運転車両の一般のバス路線での転用を見据え、今年度は、新ルートでの実証運行の実施を検討中。
- ※ 今年度の実証運行は、昨年同様国土交通省の補助事業(地域公共交通確保維持事業費補助金(自動運転社会実装推進事業))を活用予定。



▲自動運転バス