

- JR新水前寺駅の混雑緩和やJR豊肥本線から中心市街地へのアクセス強化を目的に、JR南熊本駅と桜町を結ぶ実証実験を実施（1/13～2/13）
- 実験期間中 **延べ1,646人（71.6人/日）**にご利用いただき、「通勤が快適」「乗り換えがスムーズ」といった好意的なご意見をいただいた

1. 実験概要

項目	運行計画
運行車両	路線バス
運行期間	令和8年1月13日(火)～2月13日(金) ※平日のみ
運行ダイヤ	午前7～9時 ※JR南熊本駅(上り)到着時刻の3分後発車
運行本数	1日 10本
運行ルート	南熊本駅前(乗車)～新市街(降車)～桜町BT(降車)
運賃	200円均一 ※定期券所持者は追加負担なし、タッチ決済20%OFF
効果	〈早い〉新水前寺ルートと比較して所要時間10分短縮 〈快適〉車内混雑が少なくゆとりを持って乗車

2. 利用状況

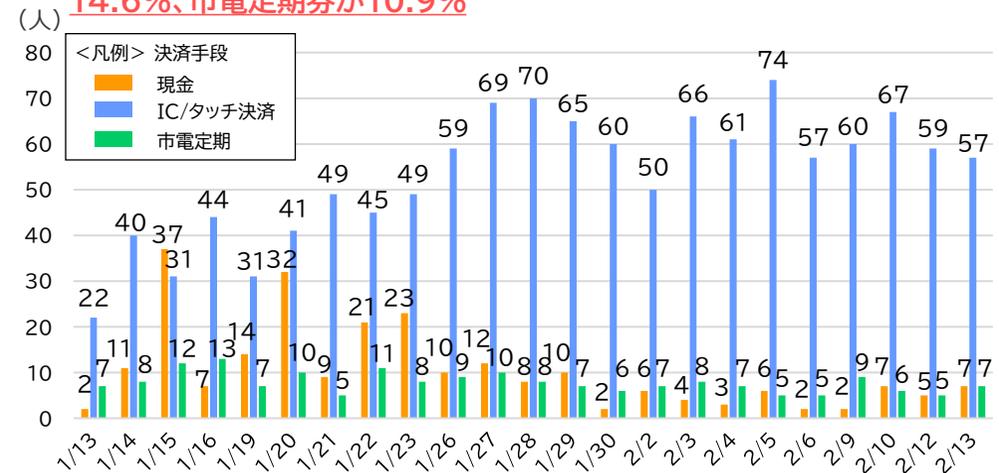
(1) 運行便別利用者数

- 平日朝ピーク時間帯運行(23日間)で**延べ1,646人**が乗車(日平均 **71.6人**)
- 利用者のうち、**JRからの乗り継ぎが約3割、それ以外が約7割**

便	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	合計(人)
出発	7:00	7:16	7:30	7:44	7:54	8:07	8:20	8:34	8:44	8:57	
計	70	82	150	193	201	235	235	158	119	203	1,646
平均	3.0	3.6	6.5	8.4	8.7	10.2	10.2	6.9	5.2	8.8	71.6

(2) 決済手段別利用者数

- 快速バス利用者の決済手段は、**IC/タッチ決済が74.5%、現金利用が14.6%、市電定期券が10.9%**



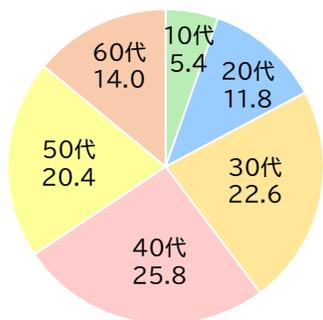
<快速バス>

南熊本快速バス実証実験について

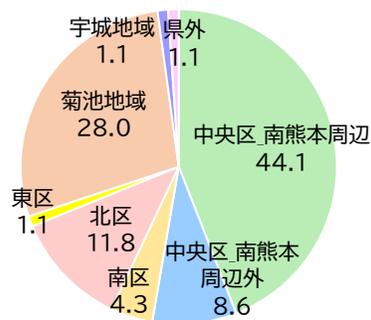
3. アンケート調査結果

(1) 利用者 (モニター／非モニター)

<年代 (n=93)>



<居住エリア (n=93)>



利用者の声

【総論】

- 9割以上の方が「また利用したい」と希望され、その理由としては、「遅延がなく移動時間が短縮されること」や「車内混雑が少ないこと」が多かった
- メリットしかなかったので今後も運行してほしいが、採算が取れるか心配

【移動環境】

- 通勤が快適でストレスが減った、時間通りに走る安心感があり早く着く
- JRからの乗り換えがスムーズなのでマイカー通勤を減らしてもいい
- このバスが浸透すれば、混雑解消に大きく寄与すると思う

【ルート・時間帯】

- 違うルートや南熊本に戻る夕方の便もほしい
(銀座通り・通町筋・水道町を通るルート、水前寺から向かうルート等)
- 時間短縮のためにも、停留所は増やさないでほしい

【南熊本周辺】

- 南熊本駅とバス停が離れている、駅周辺が寂しくロータリーがもったいない
- この快速バスは南熊本駅周辺の賑わいにつながる計画だと喜んでいる

【課題】

- 快速バスを知らなかった・PR不足、JRとバスで決済手段が違うので使いにくい

(2) 非利用者

【利用しなかった理由】

- 運行していることを知らなかった、家や目的地の近くを通るルートではない
- 乗り換えが不便、バスは遅れるイメージがある、車の方が便利

【移動環境】

- 南熊本駅前ロータリーも広くJRとの乗り換えがスムーズにできるため有効
- 熊本の都市構造を変えたり自家用車が減らない限り渋滞解消はできない
- 大胆な政策に振り切ってほしい、実験で終わるのが不満
- ハブステーションを増やすと交通が分散されるのでは

【ルート・時間帯】

- バスレーンがあるので速達性の観点からもこのルートを活用すべき
- 学校・会社の寮を通るルートや病院・大型施設と連携したルートには

【その他】

- 運転士不足の問題はあるかもしれないが利用者第一で考えてほしい
- AI等を活用した待ち時間や混雑状況の可視化 (混雑を苦とするマインドセット)
- 専用チケットがあると利用しやすい (割引もあるといい)
- 今までよりもアクションしている、とてもよい取組だと思う

4. 今後の展開

- これまでは電車通りがメインであった JR豊肥本線と中心市街地を結び もう一つの基幹公共交通軸の二ーズを確認
- 一方で、バスの運転士不足への対応やバス網の再編など 地域公共交通が抱える課題、空港アクセス鉄道整備やJR豊肥本線の輸送力強化等、総合的に勘案 する必要がある
- 令和8年度は、主要な交通結節点である南熊本駅の利便性・結節性・アクセス性・拠点性等の向上を図るため、当該路線の将来展望を含め、南熊本駅周辺の現状を分析して将来のあり方を検討