

基幹公共交通機能強化部会について

令和7年度の協議内容

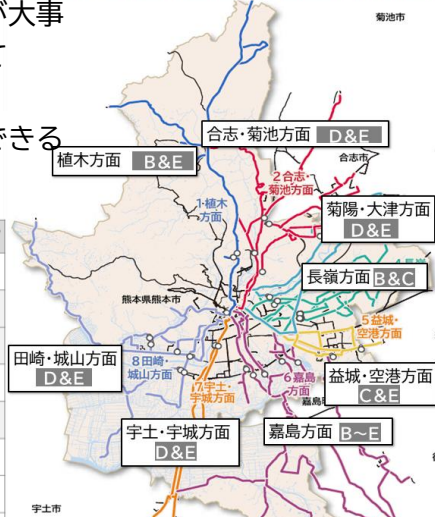
①基幹公共交通のサービス水準(バスのサービス水準)

- バスのサービス水準を検討中。国の公共交通計画アップデートガイダンスを参考に、幹線8方面の現況サービス水準を、以下の6つの区分(A+~E)にランク分け。
- 今後、将来の運行計画を具体化する段階においては、交通モードの現状や沿線人口、輸送状況(輸送人員や輸送密度等)などを踏まえ、各軸で運行回数(増便、維持等)を検討。
- バスだけでなく、鉄軌道のサービス水準についても検討を行い、R8年度末改訂予定の地域公共交通計画へ反映。

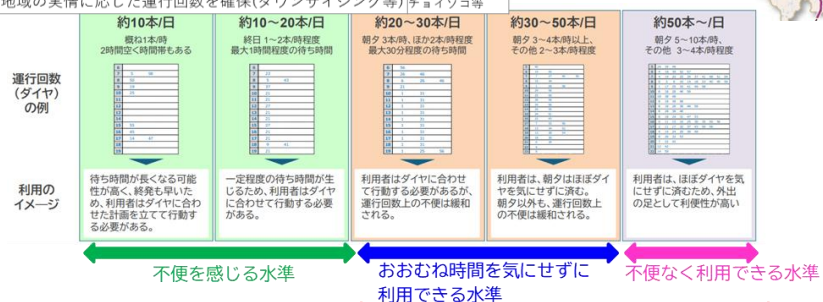
【部会での主なご意見】

- 運行ニーズだけでなく基幹軸の存在価値が大事
- 乗客の有無に関わらず、基幹交通軸としてサービス水準の維持が必要
- 細かく設定するとサービスの保障が約束できる
- 一方柔軟な運営ができるかが懸念される。

【現況ランク区分】 サービス水準 (運行回数)



ランク	朝	日中	夕	夜	運行回数	現状における路線例
A+	6~8時台 6分間隔 (10回/時)	9~15時台 7~8分間隔 (8回/時)	16~18時台 7~8分間隔 (8回/時)	19時台~ 10分間隔 (6回/時)	120回/日 以上	—
A	6分間隔 (10回/時)	10分間隔 (6回/時)	7~8分間隔 (8回/時)	10分間隔 (6回/時)	100回/日 以上	—
B	7~8分間隔 (8回/時)	15分間隔 (4回/時)	10分間隔 (6回/時)	15分間隔 (4回/時)	75回/日 以上	高島 (田迎:旧浜線)
C	10分間隔 (6回/時)	20分間隔 (3回/時)	15分間隔 (4回/時)	30分間隔 (2回/時)	50回/日 以上	長嶺 (渡鹿4丁目)
D	15分間隔 (4回/時)	30分間隔 (2回/時)	20分間隔 (3回/時)	40分間隔 (1.5回/時)	30回/日 以上	合志・菊池 (高平橋)
E	20分間隔 (3回/時)	60分間隔 (1回/時)	30分間隔 (2回/時)	最低限	20回/日 以上	合志・菊池 (東野中前)
支線	幹線系統に該当しない運行系統					河内温泉線や 西里線など
コミュニティ交通	乗合タクシー・AIオンデマンド交通など 地域の实情に応じた運行回数確保(ダウンサイジング等)					健康長嶺線、 チェイソコ等



▲出典「公共交通のアップデートガイダンス」 幹線(A+~Eランク)はこの水準を確保

②長嶺方面バス走行環境改善

- イオン熊本中央店跡地での新たな商業施設や、熊本大学渡鹿団地での複合商業施設の整備が検討されるなど、産業道路沿線の動きが活発化
- 長嶺方面(産業道路、国体道路)におけるバス走行環境の改善に向けては、沿線の動きや交通特性等も踏まえて、安全性・事業性の観点から再検討

【部会での主なご意見】

- 検討を開始して年月が経っているが、依然として産業道路は混雑が著しい。スピード感をもってできることから取り組んでいただきたい。
- 公共交通環境の改善に向けて、実効性のある戦略を考えていただきたい。
- 九品寺交差点の歩道橋が老朽化している。景観やバリアフリーの観点から改修についても考えてほしい。

【今後の取組】

- バスの定時性・利便性向上による交通渋滞の緩和を図るため、交通量の分散(移動時間、移動手段、移動ルートの分散)に向けた社会実験を行う
- あわせて、バス需要が高い一方、バスの遅延が多く、市内でも特に混雑している産業道路において、ボトルネック解消による渋滞緩和に向けた交差点改良(安全対策)等の検討を進める
- 具体の対策内容については今後検討
- 令和8年度の検討結果等を踏まえ、次年度以降の施策に展開



<産業道路の混雑状況>



※出典：地理院地図Vector(国土院)白地図を加工して作成

令和7年度の協議内容

③南熊本快速バス

- ・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快速バスの実証実験を実施(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」「JRからの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

項目	運行計画
期間	R8. 1/13(火)~2/13(金) ※平日のみ
ダイヤ	午前7~9時(1日10本)
ルート	〈乗車〉南熊本駅前 〈降車〉新市街、桜町バスターミナル
運賃	200円 ※定期券所持者は追加負担なし
効果	〈早い〉新水前寺ルートより10分短縮 〈快適〉車内混雑が少なくゆとりあり



【アンケート結果】

- ・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、マイカー通勤を減らしてもいい
- ・違うルートやタ方の便もあるといい(銀座通り、通町筋、水前寺からの路線等)
- ・南熊本駅周辺が寂しくロータリーがもったいないが賑わいにつながるのでは
- ・快速バスを知らなかった、JRとバスで決済手段が違うので使いにくい

【部会での主なご意見】

- ・実証実験の結果をみると可能性を感じた。南熊本駅周辺のあり方検討に際しては、前向きに検討していただきたい。
- ・実証実験の後が大事。既存ストックを活用して、今後の施策に展開してほしい。

【今後の展開】

- ・今後は、主要な交通結節点である南熊本駅の利便性や拠点性の向上を図るため、本路線の将来展望も含め、南熊本駅周辺の現状を分析して将来のあり方を検討

④新水前寺結節機能強化

【現状と課題】

- ・多量編成車両導入等により積み残しは以前より改善
 - ・依然として一定程度積み残しが発生している状況
- ⇒電停の混雑緩和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設置を検討



▲電停混雑状況(8時頃)



▲小型バス(L=7.0m W=2.1m)

【取り組みの方向性】

- ・小型バス車両によるバス停設置(用地買収は伴わない)
- ※JRの到着時刻に合わせた運行設定を行うことで、JRから市電への乗り換え需要の平準化(分散化)を図る

【今後のスケジュール】

- ・令和8年度:設計、工事及び車両の準備等
- ・令和9年度:運用開始

項目	運行計画
運行車両	小型バス
運行時間帯	朝ピーク時(朝7時~9時)
ル - ト	JR新水前寺駅~桜町BT(上り各停)

⑤自動運転バス

- ・熊本城ルートでの実証運行結果を踏まえ、令和7年度は、新たに「JR南熊本駅」を起点とした「南熊本ルート」にて自動運転レベル2で運行を実施。
- ・今後、同ルートにおける自動運転技術の実装に必要な課題解決のための検証を行う。



▲R7年度実証ルート

【部会での主なご意見】

(第1回部会)

- ・今後の検証のうえでは、市民目線での課題、改善点を把握することが大事。

(第2回部会)

- ・今後は、実装を念頭に置いた検証が重要。
- ・市として自動運転技術をどのように活用したいか次第で、運行ルートが変わってくる。このような検討もお願いしたい。

項目	結果概要
期間	R7.10.1~11.23
利用者	1,273人
自動運転率	85.1%