

## 第4章 公共交通の現状等

---

- 1 公共交通利用者の推移等
- 2 公共交通利用者の意向等
- 3 公共交通機関の現状と課題

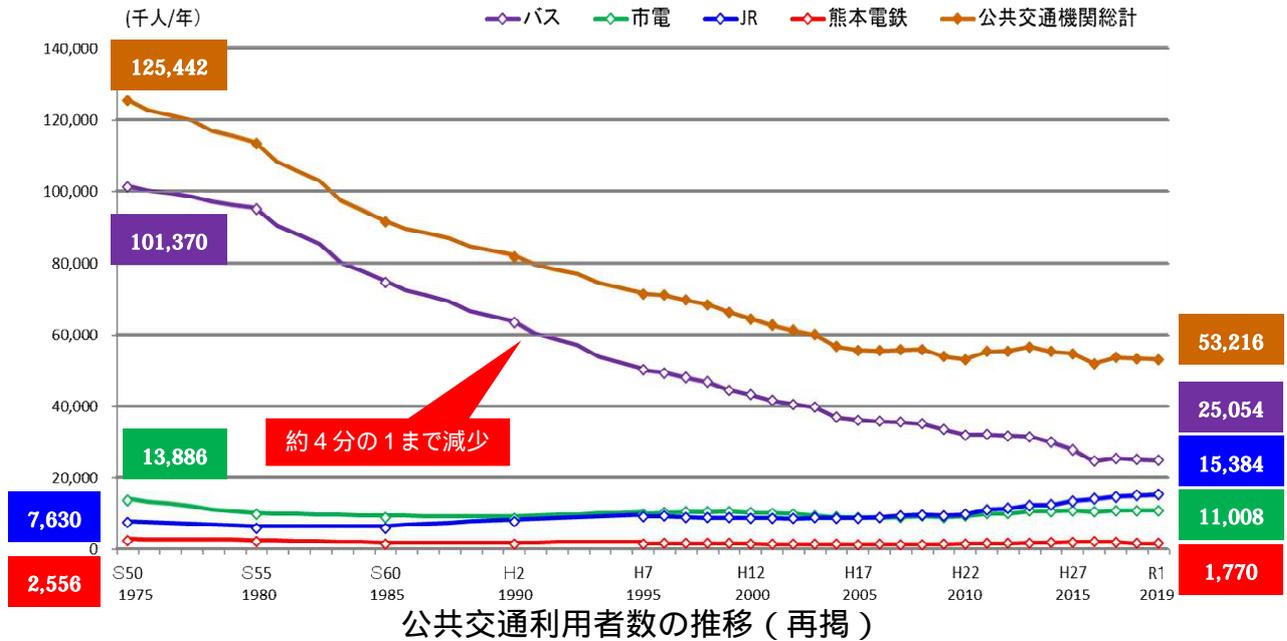


1

公共交通利用者の推移等

(1) 各公共交通機関の利用者数の推移

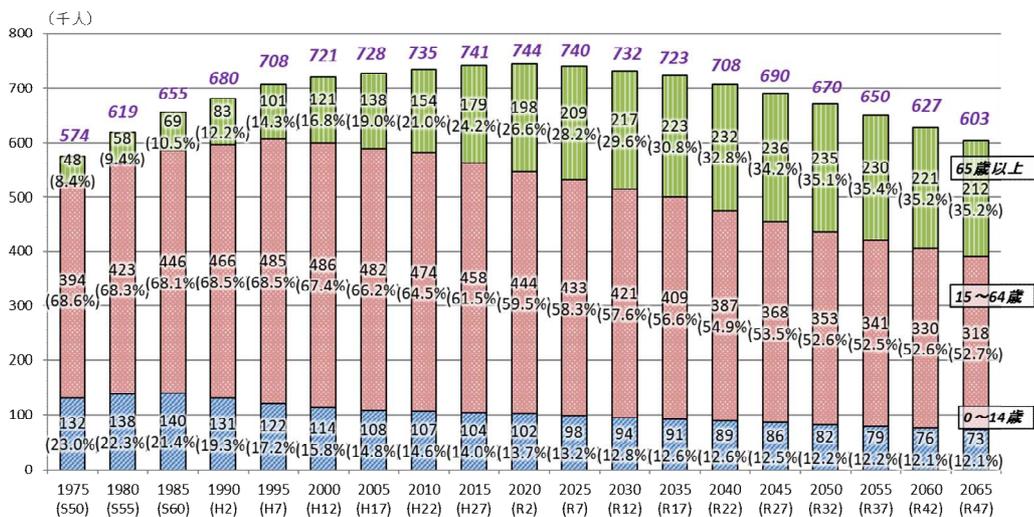
- ・公共交通機関の利用者は全体的に減少傾向が続いています。
- ・特に路線バス（九州産交バス、産交バス、電鉄バス、熊本バス、都市バス）の利用者は、昭和50年に比べて約4分の1まで減少しています。
- ・一方、鉄軌道利用者は概ね横ばいであり、近年は微増傾向にあります。



公共交通利用者数の推移 (再掲)

資料) 統計資料及び各交通事業者提供資料

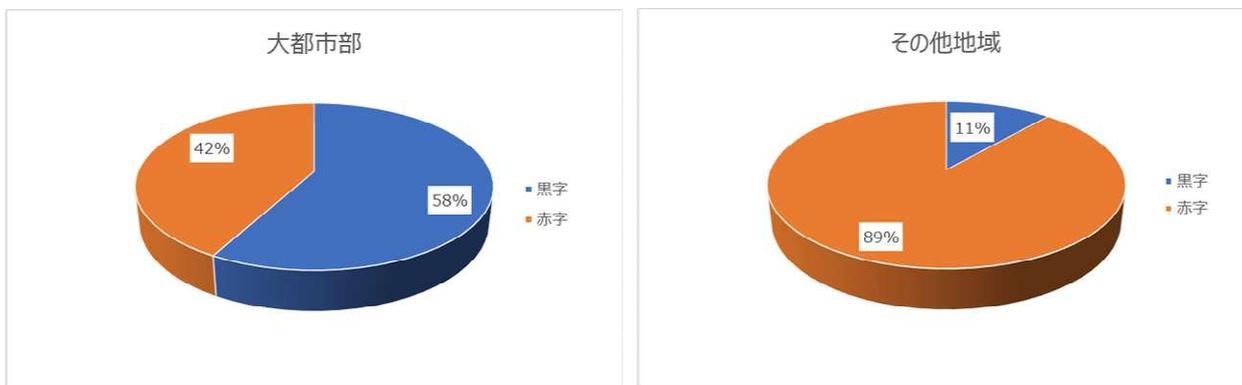
- ・公共交通利用者は減少傾向にあり、今後、人口の減少等に伴い将来的に公共交通利用者が更に減少していくことが考えられます。また、65歳以上の人口増加に伴い、自動車の運転に不安を感じ、公共交通を利用する必要が出てくる方が増えていくことが想定されます。



熊本市の年齢別人口推計 (再掲)

資料) 国勢調査、R2以降の人口は熊本市人口ビジョン

- ・仮に、現在の公共交通サービス水準を維持し続けた場合、サービスを提供していくための費用は変わりませんが、公共交通利用者の減少に伴い運賃収入等の減少が見込まれます。



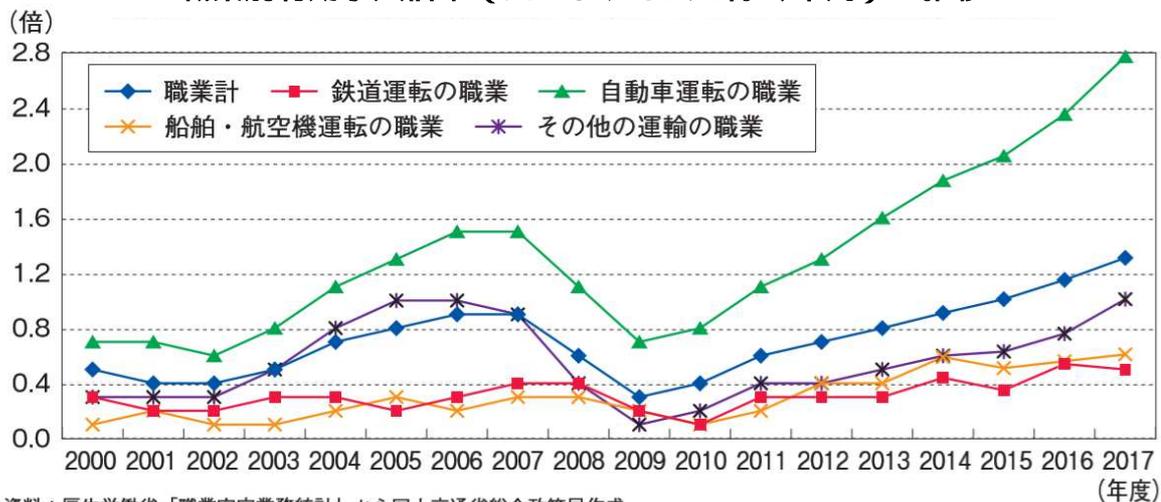
全国の乗合バス事業者の収支状況 (R1年度)

資料) 国土交通省 (R1年度)

保有車両30両以上の事業者

- ・全国的に自動車運転の職業に関する人手不足が深刻化しており、乗合バスの運転士の確保においても課題が生じています。特に、熊本の場合は、熊本地震の影響で運転士不足が深刻化しており、今後さらに運転士数が減少することが見込まれます。

職業別有効求人倍率 (パートタイムを除く常用) の推移



資料: 厚生労働省「職業安定業務統計」から国土交通省総合政策局作成

資料) 国土交通省 (H30年度交通の動向及び令和元年度交通施策)

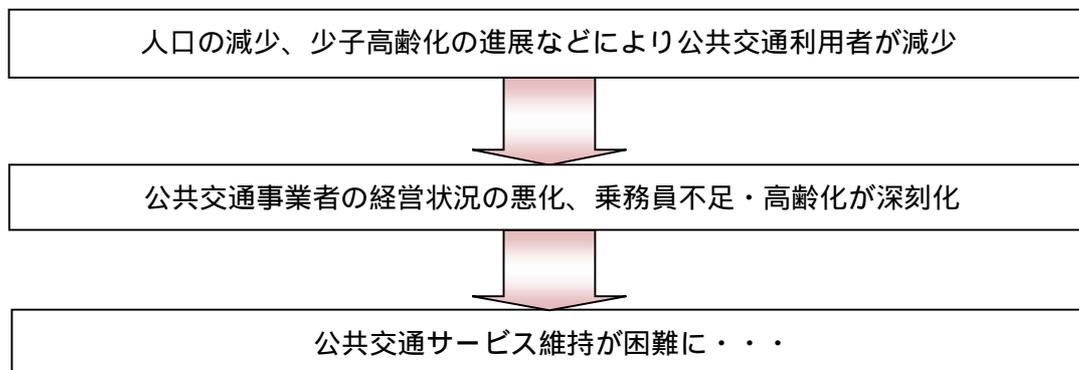
- ・このため、公共交通事業者の経営状況が更に厳しくなり、現状の公共交通サービスを維持していくことが困難な状況になると考えられます。

### 近年の路線バスと鉄道の廃止路線延長

	路線バスの廃止路線延長 (単位：km)	鉄道の廃止路線延長 (単位：km)
2008年度	1,911	64.0
2009年度	1,856	2.1
2010年度	1,720	0
2011年度	842	0
2012年度	902	39.1
2013年度	1,143	0
2014年度	1,590	80.5
2015年度	1,312	0.2
2016年度	883	16.7
2017年度	1,090	108.1
計	13,249	310.7

資料：国土交通省自動車局資料及び鉄道局資料から総合政策局作成

資料) 国土交通省 (H30年度交通の動向及び令和元年度交通施策)



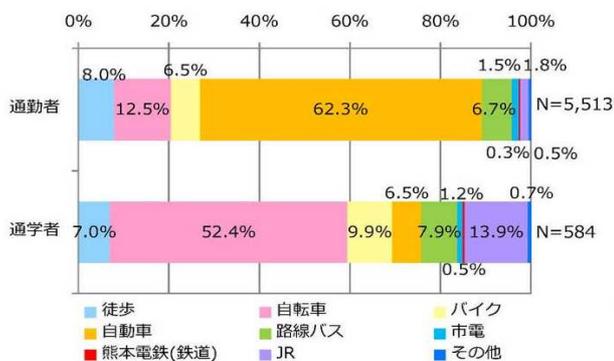
2 公共交通利用者の意向等

(1) 通勤通学者の意向について

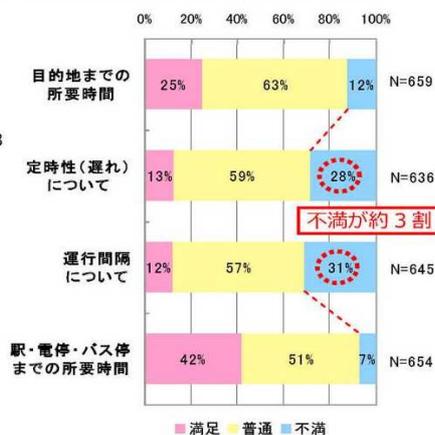
公共交通で通勤している人の約3割が定時性（遅れ）や運行間隔に不満を持っています。このため、定時性や運行間隔の改善が重要だと言えます。また、公共交通を利用しない理由として、「乗り継ぎが面倒」や「自動車等の方が所要時間が短い」が約5割を占めています。このため、乗継抵抗の軽減や速達性の向上が重要だと言えます。

現在自動車等で通勤している人の約6割は代替通勤手段があり、そのうちの約4割が、公共交通サービスが向上すると公共交通へ転換する可能性があると回答しています。このため、公共交通サービスを向上することで公共交通への転換が見込まれます。

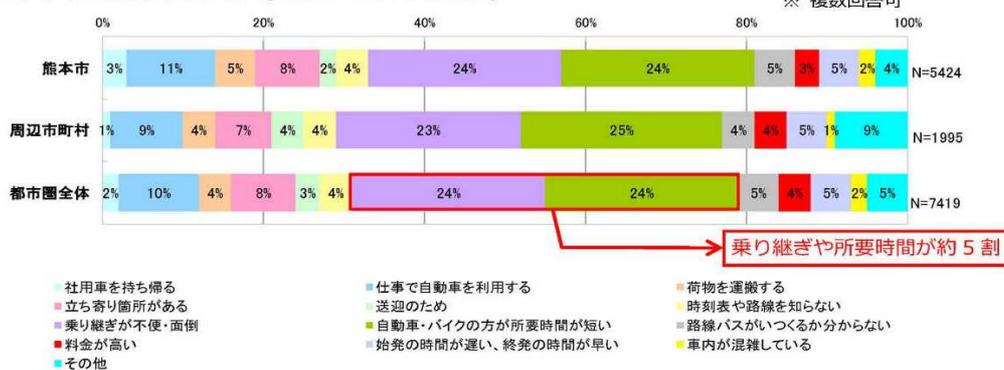
■ 通勤通学時の主な交通手段



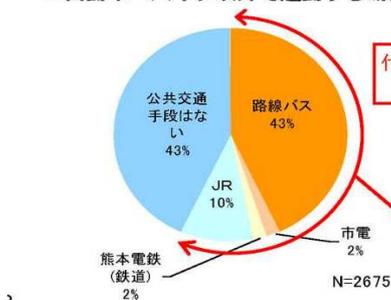
■ 公共交通機関の満足度(公共交通通勤者)



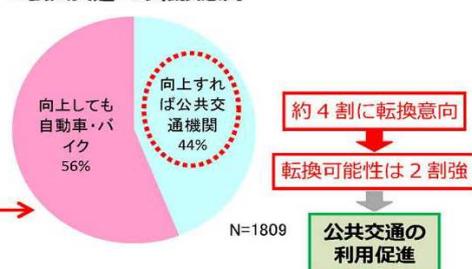
■ 公共交通を利用しない理由(自動車・バイク通勤者)



■ 自動車・バイク以外で通勤する場合の手段



■ 公共交通への転換意向



資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果  
グラフ右のNはサンプル数

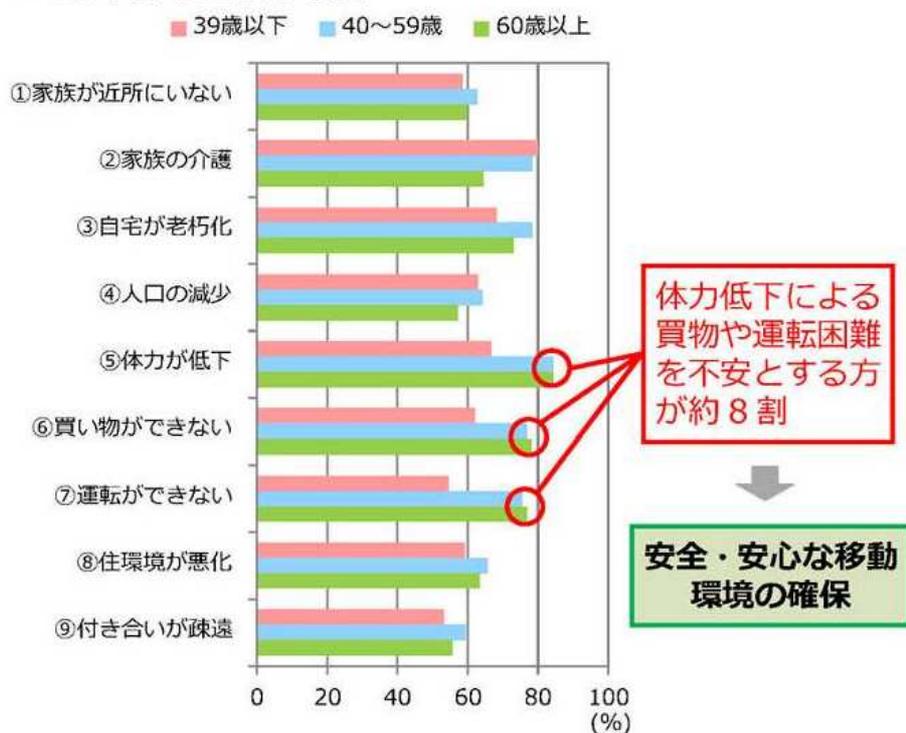
## (2) 高齢者の意向について

20年後の生活の不安について調査した結果、「体力が低下したり、健康を損ねたりして、自由に外出できづらくなっている」、「自動車や路線バスが利用できなくなり、買物や通院ができなくなっている」、「自動車の運転ができなくなっている」を不安に感じている人が多い状況です。

また、65歳以上の高齢者の方には「自動車での送迎を頼める人」が身近にいない人や「自動運転時に事故を起こすことへの不安」を抱える人が多い状況となっています。

このため、将来を見据え公共交通を維持・確保し、将来にわたって自動車を利用しなくても日常生活に必要な移動が出来る環境を構築することが重要です。

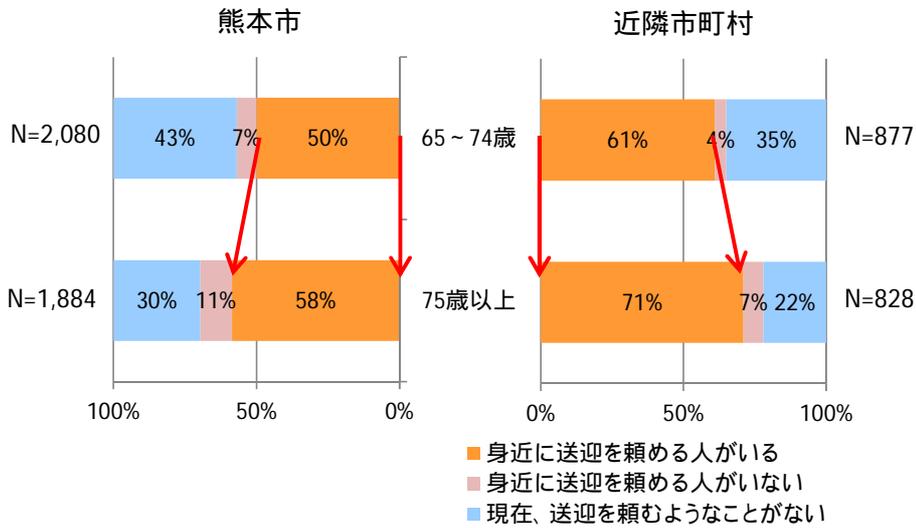
### ■ 20年後の生活の不安



資料) 第4回熊本都市圏 PT 調査結果

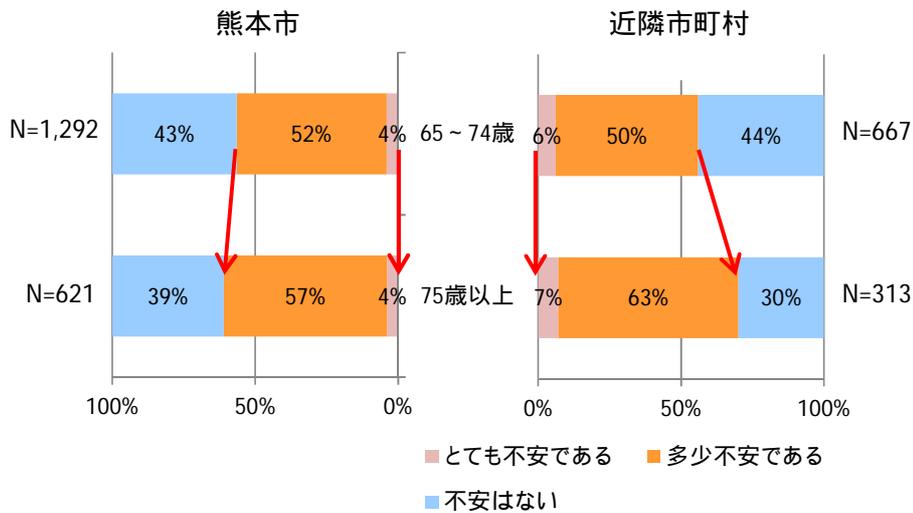
自動車での送迎を頼める人

熊本市と近隣市町村を比較すると、熊本市の方が身近に送迎を頼める人がいる方が少ない



自動車運転時に事故を起こすことへの不安 (自動車運転者)

5割超が不安を抱えながら運転している



資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果  
グラフ右のNはサンプル数

## (1) 総論

ライフスタイルの変化等により全国的に自家用車の利用が増加しており、公共交通利用者数は総数として減少傾向にあります。

熊本都市圏では、平成9年から平成24年にかけて自動車分担率が増加し、徒歩や自転車・バイク、バスの分担率が減少しており、買物など日常生活における身近な移動にも自動車利用が進展していることが伺えます。

路線バス等の運転士不足・運転士の高齢化が進行しており、乗り合いバスの運転士は、平成27年度に984人であったが、令和元年度には873人となっており、今後さらに運転士数が減少することが見込まれます。

将来の人口減少・超高齢社会を踏まえると、このまま現状の公共交通サービスを維持し続けた場合、利用者の減少等により収支状況が悪化し、公共交通サービスを維持・確保することができなくなり、自動車による移動が困難な高齢者等が公共交通により円滑に移動できない状況となる恐れがあります。

実際、高齢者の移動に関する意向調査結果では、40歳以上の約8割の方が20年後の生活において、体力の低下等に伴い、外出頻度の低下や自動車の運転への不安などを感じており、公共交通サービスの維持・確保が求められていると捉えることができます。

また、普段から公共交通を利用する通勤通学時の利用者にとっては、「定時性（遅れ）」や「運行間隔（待ち時間の長さ）」に対する不満が全体の約3割と高い状況であり、また、自動車やバイク通勤者等が公共交通を利用しない理由として、「乗換えが不便・面倒」、「他の交通手段の方が所要時間が短い」の理由が全体の約5割を占める結果となっています。

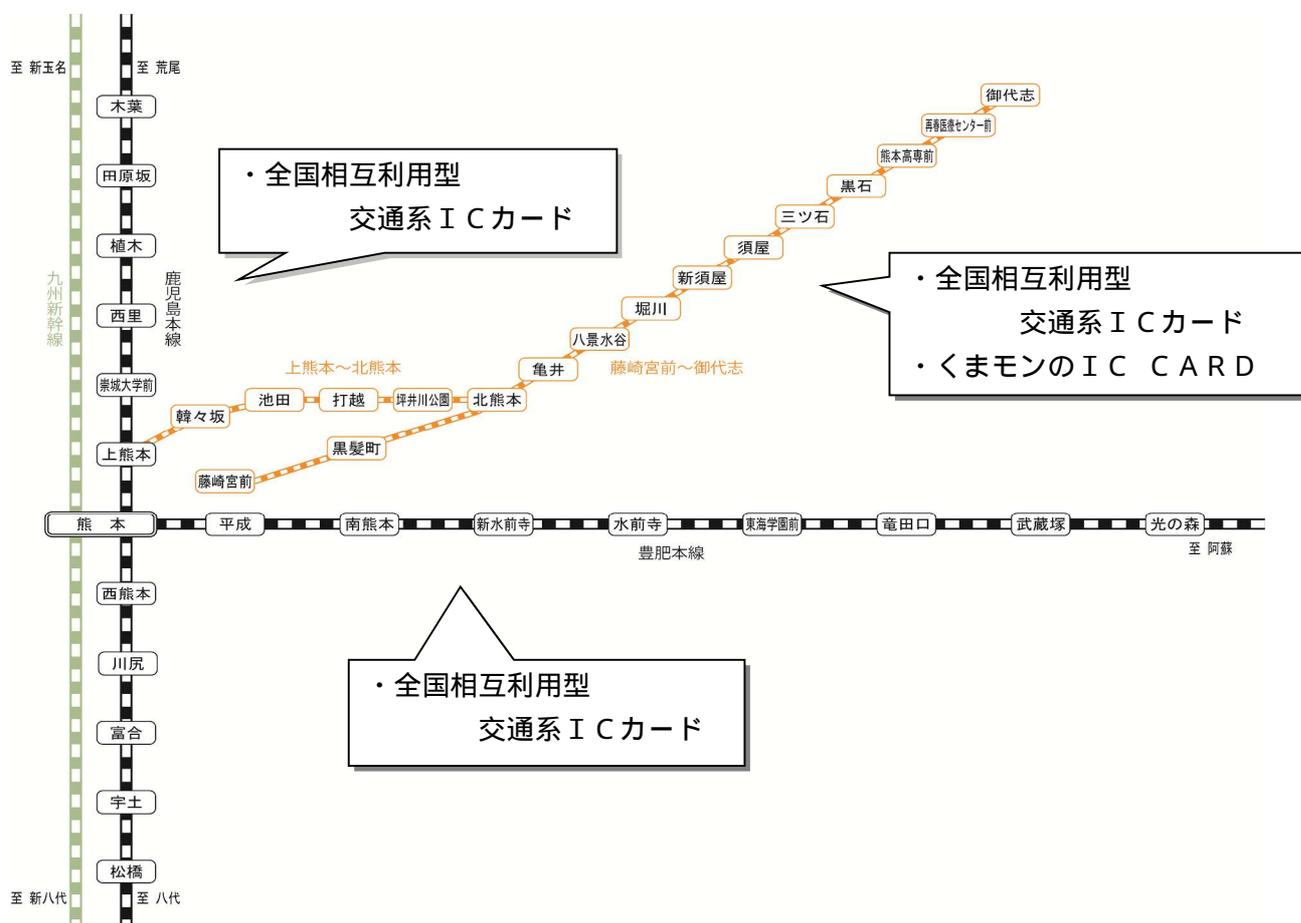
このような公共交通利用者数の推移などの公共交通を取り巻く現状、公共交通の利用者・未利用者、或いは高齢者の公共交通へのサービス水準向上を求める意向等を踏まえ、各公共交通機関の現状と課題を整理します。



(2) 鉄道 < JR九州及び熊本電気鉄道 >

1) 整備状況

- ・熊本市の南北方向にJR鹿児島本線、東西方向には熊本駅を起点にJR豊肥本線が通っています。また、熊本市の北東方面には隣接する合志市を結ぶ熊本電気鉄道が、藤崎宮前駅および上熊本駅を起点に合志市の御代志駅まで通っています。
- ・JR鹿児島本線では平成23年に富合駅、平成28年に西熊本駅が開業しました。また、JR豊肥本線では、平成11年に熊本駅から肥後大津駅間が電化され、平成4年に平成駅、平成18年に光の森駅が開業しました。さらに、平成23年には新水前寺駅において市電との結節が強化されました。
- ・熊本電気鉄道線では、平成7年に熊本高専前駅（開業時は電波高専前駅）および坪井川公園駅が開業しました。



JR九州及び熊本電気鉄道路線図

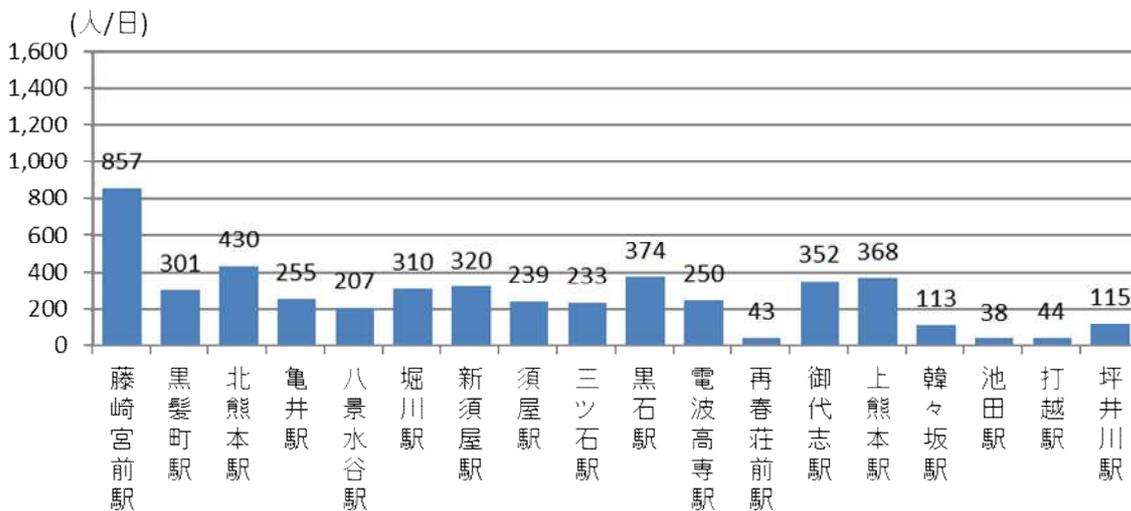
2) 利用状況

- ・ JR 鹿児島本線と JR 豊肥本線の駅のうち、熊本市内に存在する駅は17ヶ所あり、これらの駅での1日あたりの乗車人数の合計は約4万2千人となっています。年間では約1,534万人が利用しています。(令和元年度実績)
- ・ また、熊本電気鉄道については、沿線に18ヶ所の駅があり、これらの駅での1日あたりの乗車人数の合計は約4,800人となっています。年間では約177万人利用しています。(令和元年度実績)



令和元年度駅別の1日平均乗車人数 (JR九州)

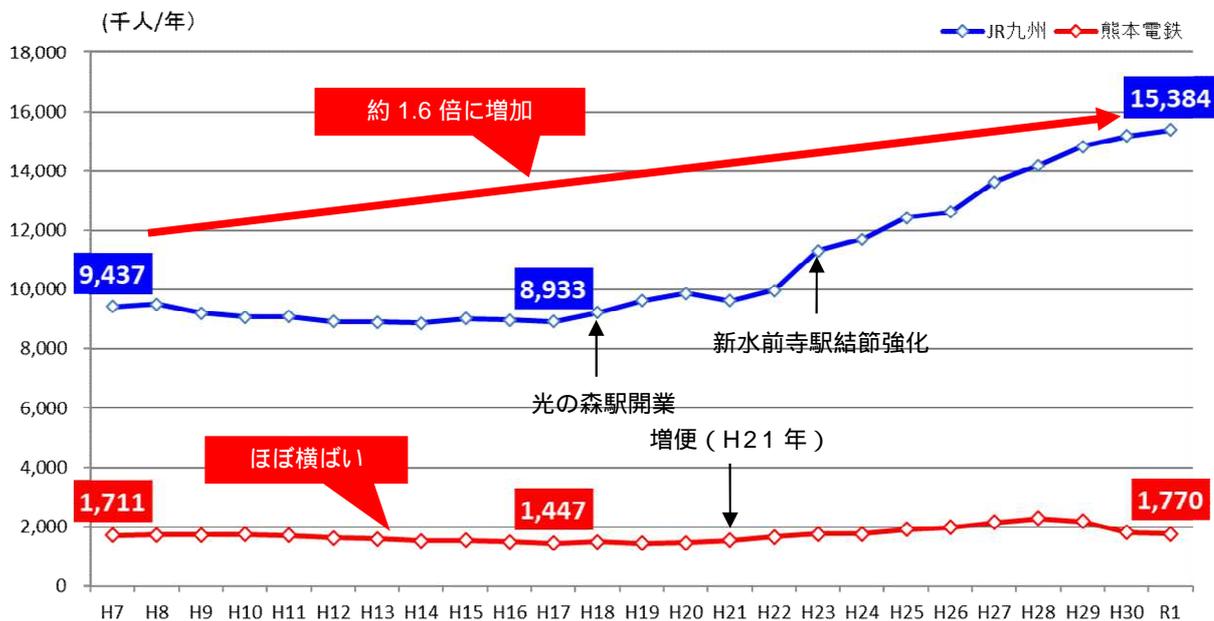
資料) 統計資料より抜粋



令和元年度駅別の1日平均乗車人数 (熊本電気鉄道)

資料) 熊本電気鉄道提供資料

- ・ JR鹿児島本線とJR豊肥本線のうち、熊本市内に存在する駅全体での乗車人数の推移は、平成7年から令和元年にかけて光の森駅の開業や新水前寺における市電との結節強化などにより約1.6倍に増加しています。
- ・ 熊本電気鉄道沿線の駅全体での乗車人数の推移は、平成7年から令和元年にかけてほぼ横ばいとなっています。



JR九州及び熊本電気鉄道の乗車人数推移

資料) 統計資料及び熊本電気鉄道提供資料



### 3) 課題

- ・ 鉄道利用者はその優れた速達性、定時性などから微増傾向にあります。鉄道利用者の増加は自動車からの利用転換等を伴うため、鉄道事業の安定化のみならず道路交通の円滑化、環境負荷軽減、地域間の交流促進等の効果が期待できます。
- ・ このため、さらなる鉄道利用者増加を目指すため、**鉄道の機能強化**（速達性、定時性、輸送力の向上）、超高齢社会に対応したバリアフリー化などの利用環境改善が求められるとともに、利用促進の取組を更に進めていくことが必要です。
- ・ また、鉄道駅からの二次交通（自宅から駅、駅から目的地への移動）を担う**市電、路線バス、自家用車、自転車等との乗り換え抵抗を軽減**するため、各鉄道駅においてこれらの交通機関との結節を強化していくことが必要です。

#### 鉄道に関する課題

- ・ 鉄道の利用促進に向けた取組強化
- ・ 鉄道と路線バス・自家用車・自転車等との結節強化

(3) 軌道<熊本市電>

1) 整備状況

- ・熊本駅周辺の田崎橋及び上熊本駅を起点に、中心市街地を經由し、健軍町まで熊本市電が通っています。
- ・平成9年に全国で初めて超低床電車を導入し、平成22年には熊本駅周辺にてサイドリザベーション化を行い、電停を熊本駅側の歩道に寄せることで利用者の利便性及び安全性の向上を図りました。
- ・平成23年には新水前寺駅前電停とJR豊肥本線の新水前寺駅との結節を強化しました。また、平成9年度から平成26年度までの間に超低床車両を8編成導入するとともに、平成22年度から電停改良を進め、バリアフリー化を進めています。
- ・利用者の利便性向上のために、平成28年度に市電口ケーションシステム「市電ナビ」を導入し、主要8電停にモニターを設置しました。



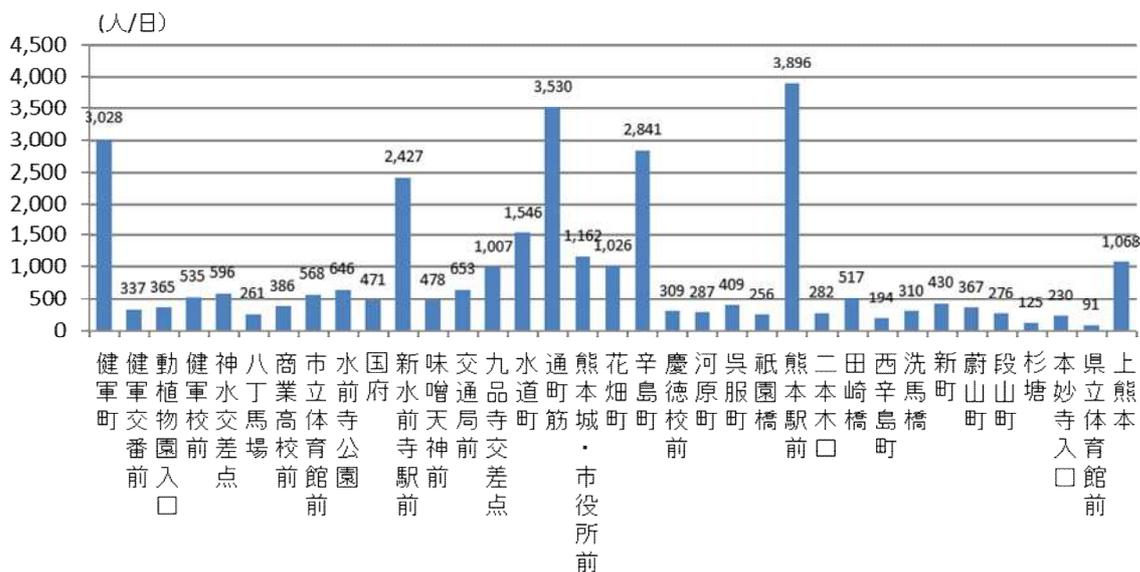
路線図 (熊本市電)



資料) 熊本市交通局ホームページ

## 2) 利用状況

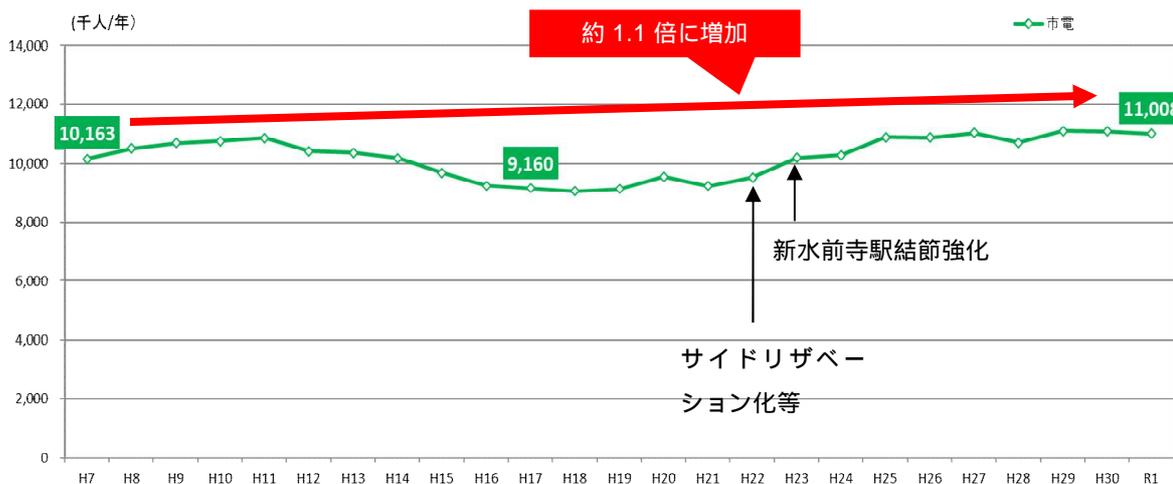
- ・熊本市電には35箇所の電停があり、1日当たり約3万人、年間で約1千万人が利用しています。



R1年度電停別の1日利用者数

資料) 熊本市提供資料

- ・熊本市電の乗車人数の推移を見ると、平成7年度から平成21年度にかけて減少傾向にありましたが、平成22年度には熊本駅周辺におけるサイドリザベーション化事業や運行系統の名称変更などを実施し、また、平成23年度には新水前寺駅における結節強化を実施したことなどにより約10%増加しています。
- ・特に九州新幹線が全線開業した平成23年度以降は年間の利用者数が微増傾向にあり、1,100万人を超えています。



市電の利用者数の推移

資料) 熊本市提供資料

### 3) 課題

- ・市電の利用者の増加は鉄道利用者同様、自動車からの利用転換等を伴うため、軌道事業の安定化のみならず道路交通の円滑化、環境負荷軽減、地域間の交流促進等の効果が期待できます。
- ・このため、さらなる市電の利用者増加を目指し、**市電の機能強化**（速達性、定時性、輸送力の向上、延伸等）、超高齢社会に対応した**バリアフリー環境の構築**（電停改良、超低床車両の導入等）などの利用環境改善とともに、利用促進の取組を更に進めていくことが必要です。
- ・特に通勤時間帯などのピーク時には、電車車内が満員のため、それ以上乗車できない状況が発生していることから、**需要に応じた輸送力の向上を図ることが**必要です。
- ・また、電停からの二次交通（自宅から電停、電停から目的地への移動）を担う**鉄道、路線バス、自家用車、自転車等との乗り換え抵抗を軽減する**ため、各電停においてこれらの交通機関との結節を強化することが重要です。

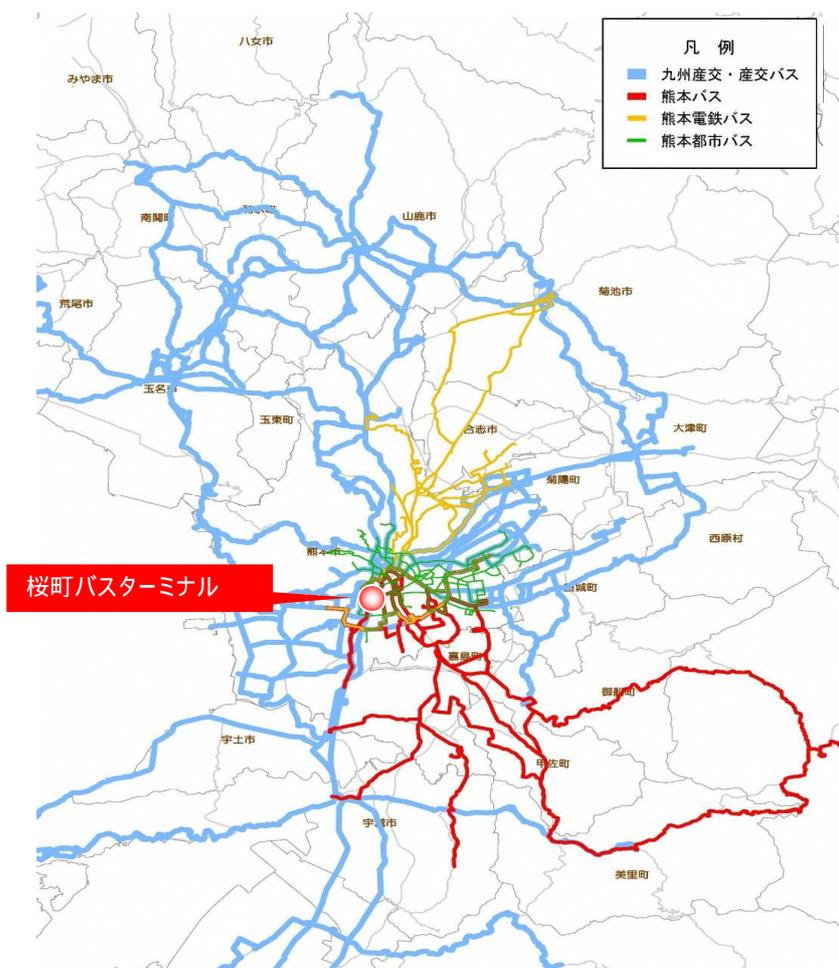
#### **軌道に関する課題**

- ・市電の機能強化（特に需要に応じた輸送力の向上）
- ・バリアフリー環境の構築（電停改良、超低床車両の導入など）
- ・市電の利用促進に向けた取組強化
- ・市電と鉄道、路線バス・自家用車・自転車等との結節強化

## (4) 路線バス

### 1) 整備状況

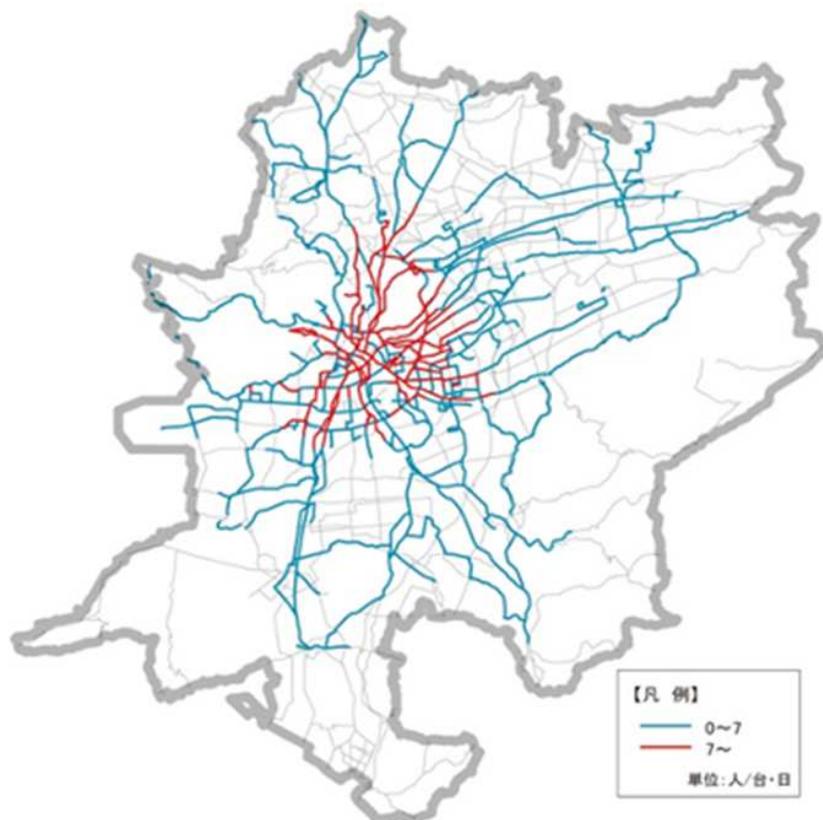
- ・ 熊本市内の路線バスは、九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス、熊本都市バスが運行しており、桜町バスターミナルを起点として放射方向に、また、網の目状に路線バス網が張り巡らされ、住民等の生活の足としてその役割を果たしてきました。
- ・ そのため、熊本市中心部では各社のバス路線が重なるように運行している区間（競合路線）があるほか、郊外部においては利用者数の減少によるバス路線の廃止等により全体の運行エリアは縮小傾向にあります。
- ・ 各社は利用者の利便性向上のために、平成31年4月には、スマートフォンなどのモバイル端末やパソコン等で、運行状況（現在位置など）をリアルタイムに確認できるシステム「バスきたくまさん」を導入し、県内17バス停に56モニターを設置しました。
- ・ 令和元年9月には、桜町バスターミナル、令和3年3月には、熊本駅白川口（東口）駅前広場が整備され、令和3年4月には熊本駅にスマートバス停が導入されました。



路線図（路線バス）

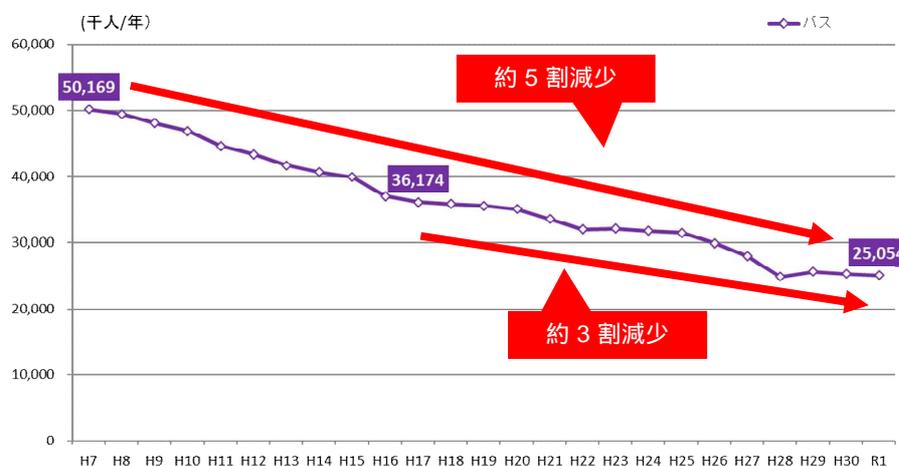
## 2) 利用状況

- ・路線バス（九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス、熊本都市バス）の利用者数は、1日当り約7万人となっています。また、昭和50年度の利用者数は年間1億人を超えていましたが、平成26年度には初めて3,000万人台を割り込み、約2,947万人となり、令和元年度は約2,505万人となりました。
- ・区間ごとの乗車人数をみてみますと、熊本市の中心に近い区域では乗車密度は高い状況ですが、熊本市の郊外部及び熊本市域外では乗車密度が低い状況にあると言えます。
- ・バス利用者はここ15年で約三割減少しており、事業者の経営も非常に厳しい状態となっています。



平均乗車人員（乗車密度）

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果



路線バスの利用者数の推移

資料) 各バス事業者提供資料

### 3) 課題

- ・バス利用者はライフスタイルの変化等により年々減少傾向にあります。しかしながら、バスは、網の目状に形成されるバス路線網によって、自家用車以外の交通手段として細部にわたり住民の移動を担う主な公共交通機関と言えます。また、バス利用者の減少を抑制し、一定以上のバス利用者を確保していくことにより、バス事業の安定化のみならず交通渋滞の解消等の道路交通の円滑化、環境負荷軽減、地域間の交流促進等の効果が期待できます。
- ・このため、既存のバスサービスを見直し、需要に応じた柔軟なバスサービスに変えていく必要があり、特に**都市の骨格を構成する幹線バス**については、バスサービスの向上を図るための**機能強化**（速達性、定時性、輸送力の向上）を図っていくことが重要です。
- ・さらに、2次交通としての役割を含め、**鉄道や軌道との連携を強化**していくことも重要です。
- ・超高齢社会に対応するため、バリアフリーの観点から、ノンステップバスの導入、バス停の待合環境の改善等を行い**バスの利用環境を改善**していくことも重要です。
- ・また、普段バスを利用していない住民や観光客等にも路線バスの利用を促すため、行き先表示や路線表示の工夫等により**分かりやすい路線バス情報の提供等**も重要です。
- ・運転士の高齢化等に起因する運転士不足も深刻化しており、利用者の減少に伴う収支の悪化による減便や路線廃止だけでなく、運転士不足を理由に減便や路線廃止を行わざるを得ないケースも発生しており、**運転士不足解消に向けた取組**も重要です。

#### 路線バスに関する課題

- ・路線バスの機能強化
- ・鉄道や軌道との連携強化
- ・バス利用環境の改善、分かりやすい路線バス情報の提供等
- ・バス運転士の確保

#### 4) 路線バス事業者5社による共同経営の取組

熊本県内の路線バス事業者5社（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バス）は、令和2年1月、“共同経営型”の事業形態へ移行し、会社間の垣根を越えて路線再編等の取組を実施していくことを確認しました（5事業者、熊本市及び県で発足した「熊本におけるバス交通のあり方検討会」の検討成果として報告）。

同年4月には、各社の担当で構成される共同経営準備室が発足し、同年5月に成立した独占禁止法特例法のスキームを活用し、これまでカルテル規制の対象とされてきた、複数事業者間での路線・ダイヤ等のサービスの調整等を行いながら、共同経営の実施に必要な「共同経営計画」の策定等を進めてきました。

あるべきバス路線網の実現に向け、「熊本におけるバス交通のあり方検討会」で取りまとめた下記の6つの取組を、段階的に拡充しながら取り組んでいます。



検討成果報告時の様子（令和2年1月27日）

**1 重複区間等の最適化**

バス同士や鉄軌道との重複区間等で、需給バランスの最適化を図ります。

**2 コミュニティ交通等と連携したNW維持**

需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割分担し、NW全体を維持します。  
※NWは、ネットワークを指します。

**3 新規路線等の拡充**

わかりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めます。

▲あるべきバス路線網の実現に向けた取組と対象エリア  
※上図は2018年度当時のバス路線網

**4 バスレーンを伴う階層化**

バスレーンの導入などとともに、バス路線の幹線支線化を進めます。

**5 利用促進策の拡充**

共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めます。

**6 経営資源の最適配置**

現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

出典：「熊本におけるバス交通のあり方検討会」資料

#### あるべきバス路線網の実現に向けた取組

## (5) コミュニティ交通

### 1) 整備状況

- ・熊本市では、平成24年4月の政令市移行に伴い、区役所までのアクセス改善や公共交通が不便な地域の解消のため「ゆうゆうバス」を導入しました。「ゆうゆうバス」は運行継続基準を設け、当初6路線9系統で運行を開始しましたが、運行継続基準に満たない路線については見直しや廃止を行い、現在は熊本市北区植木地区において、北区役所、病院、JR植木駅、ショッピングセンター等を経由しながら運行しています。
- ・また、平成25年4月策定の熊本市公共交通基本条例に基づき、公共交通空白・不便地域等の解消のためコミュニティ交通を運行しています。公共交通空白地域には、デマンド型乗合タクシーが18路線、公共交通不便地域では地域住民が主体となったデマンド型乗合タクシー「弓削乗合タクシー」が運行されています。その他にも、条例制定前から既存バス路線の廃止に伴う代替路線としてデマンド型乗合タクシーが3路線運行しています。

#### 【熊本市公共交通基本条例（抜粋）】

公共交通空白地域（条例第2条第6号）

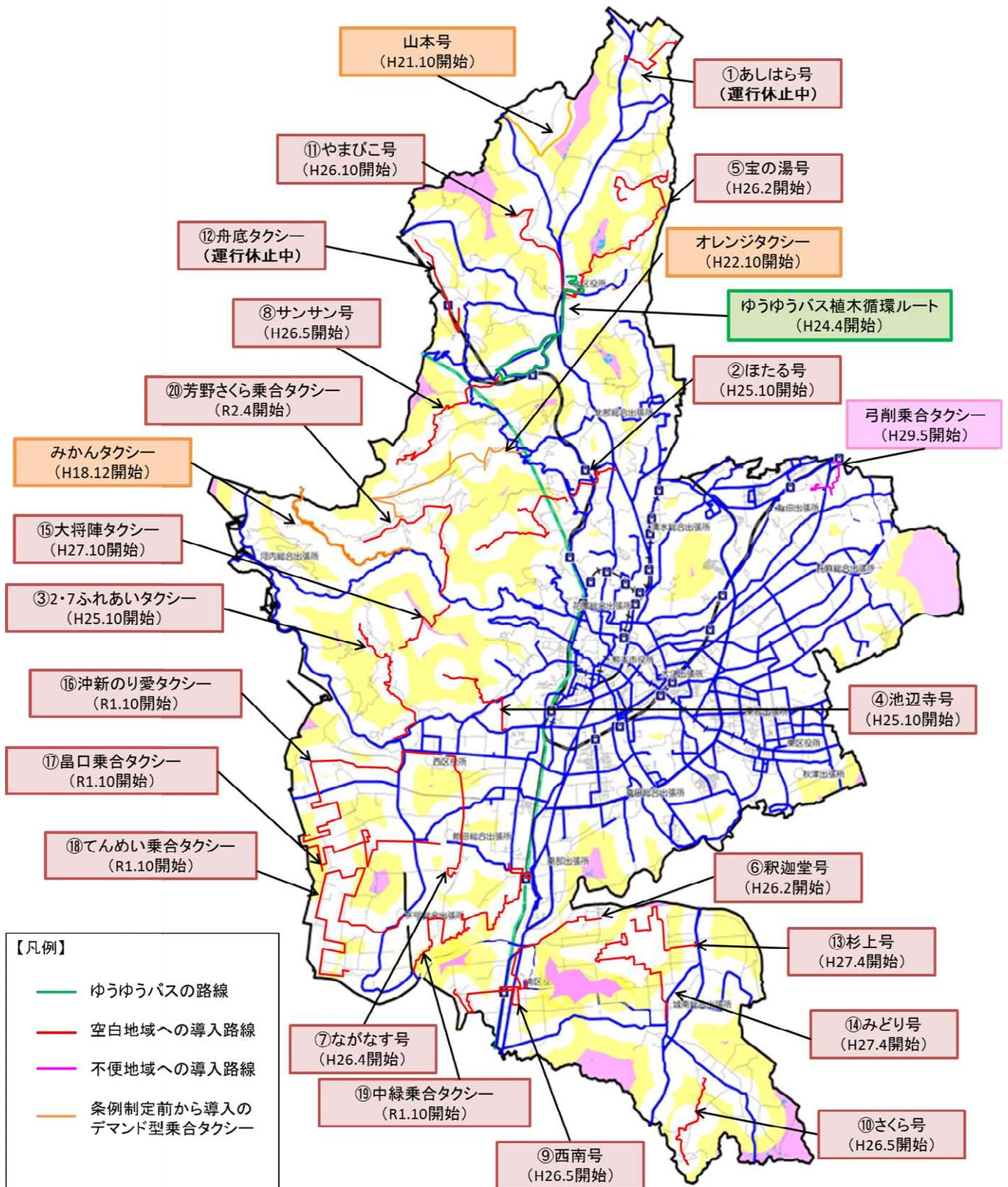
停留所等からの距離が1,000m以上離れた地域

公共交通不便地域（条例第2条第7号）

公共交通空白地域以外の地域であって、停留所等からの距離が500m以上離れた地域

公共交通準不便地域（条例第2条第8号）

公共交通空白地域又は公共交通不便地域以外の地域であって、地形、地域の特性、公共交通の運行状況その他の特別の事情により公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認める地域



路線図 (コミュニティ交通)  
(令和2年(2020年)4月1日時点)

## 2) 利用状況

- ・ 植木地区のゆうゆうバスは令和元年度実績で、15,525人が利用しています。
- ・ 公共交通空白地域対応のデマンド型乗合タクシーは、令和元年度17路線の実績で、3,332人が利用しています。
- ・ 公共交通不便地域対応の芳野さくらバス<sup>1</sup>、弓削乗合タクシーは、令和元年度実績で、1,235人が利用しています。
- ・ みかんタクシーは令和元年度実績で、2,136人、オレンジタクシーは682人、山本号は395人が利用しています。

- 1 芳野さくらバスは、令和2年度から芳野さくら乗合タクシーに運行形態が変更しています。

### 【各コミュニティ交通の利用状況】

	H29年度 (人)	H30年度 (人)	R1年度 (人)
ゆうゆうバス植木循環ルート	13,531	13,733	15,525
公共交通空白地域対応のデマンド型乗合タクシー 平成25年10月から運行開始	2,359	2,283	3,332
公共交通不便域対応のコミュニティ交通 平成26年10月から運行開始	1,080	1,011	1,235
デマンド型乗合タクシーみかんタクシー	2,659	2,318	2,136
デマンド型乗合タクシーオレンジタクシー	738	606	682
デマンド型乗合タクシー山本号	342	355	395

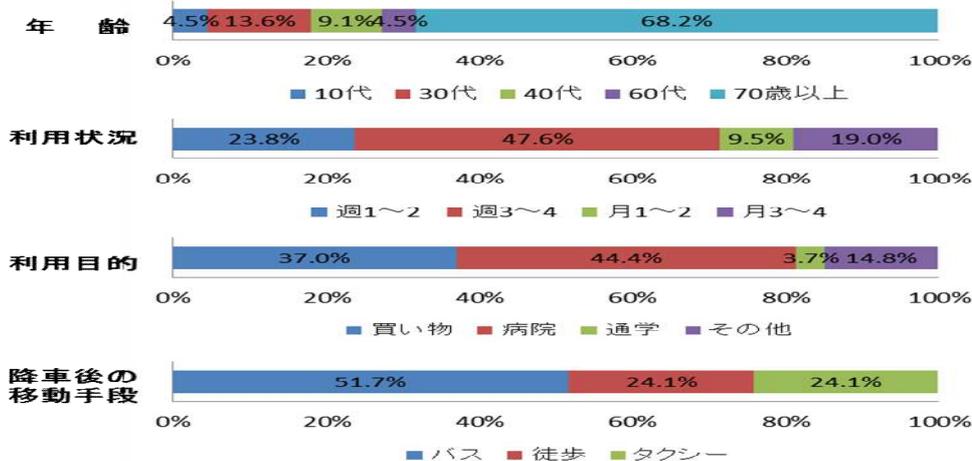
3) 課題

- ・コミュニティ交通は、自家用車に頼らなくても移動できる環境構築に向けて大きな役割を担っており、その維持充実に地域と行政等が連携して取り組んでいく必要があります。また、現在は利用していない地域住民の方々に対して継続的に情報を提供し、将来の移動手段としての価値を地域全体で共有していくことも重要です。
- ・コミュニティ交通の利用傾向としては、70歳以上の方が多く利用されており、乗車目的としては、病院、買い物、金融機関、行政への手続き等多岐にわたっています。
- ・デマンド型乗合タクシーの場合、降車後半数以上の方が路線バスに乗り換えています。一方で2割以上の方がそのままタクシーを利用され目的地まで行かれているため、路線バスとの連携強化により、利便性向上やサービス向上に努める必要があります。
- ・このようなことから、コミュニティ交通は地域と密着した交通手段であることを踏まえ、運用可能な範囲内で地域の特性や実情に応じた地域住民が利用しやすいサービスを提供していくことが重要です。

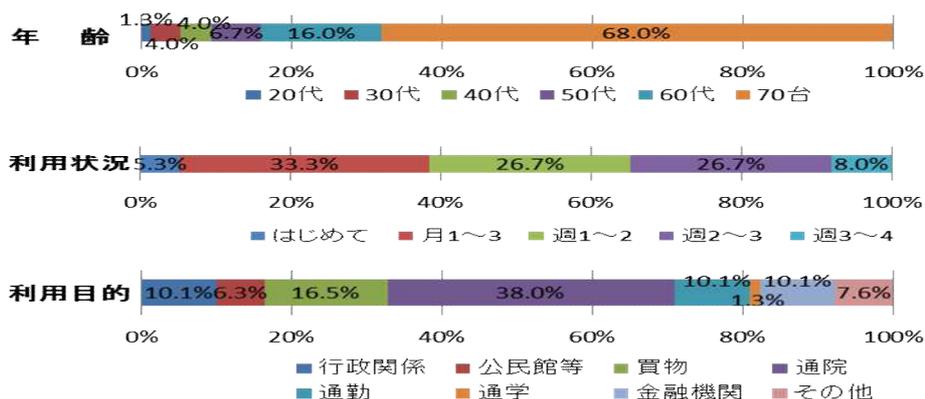
コミュニティ交通に関する課題

- ・地域住民への継続的な情報提供（コミュニティ交通の価値感共有）
- ・運用可能な範囲内で地域特性や実情に応じた利用しやすいサービスの提供

【デマンド型乗合タクシーの利用者アンケート結果】



【ゆうゆうバスの利用者アンケート結果】



## 交通系 IC カードの整備状況（参考）

公共交通機関における交通系 IC カードについては、平成 13 年に JR 東日本が Suica を導入した後、全国的に普及が進んできており、平成 25 年 3 月 23 日からは Kitaca（キタカ）、PASMO（パスモ）、Suica（スイカ）、manaca（マナカ）、TOICA（トイカ）、PiTaPa（ピタパ）、ICOCA（イコカ）、はやかけん、nimoca（ニモカ）、SUGOCA（スゴカ）の 10 種類のカードが相互利用できるようになりました。



熊本地区においては、平成 27 年 4 月に熊本県内の路線バス（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バスの路線バス及び一部の高速バス）及び熊本電気鉄道電車、熊本市交通局の路面電車で見られる熊本地域振興 IC カード（愛称：くまモンの IC CARD）と、平成 26 年 3 月に熊本市交通局の路面電車及び JR 九州、熊本県内の路線バス、熊本電気鉄道電車を含む全国相互利用 IC カードが利用できる全ての公共交通機関で利用できる「でんでん nimoca」が導入されています。



熊本地域振興 IC カード  
（肥銀カード）



でんでん nimoca  
（熊本市交通局）

新しい生活様式への対応

新型コロナウイルス感染症の公共交通における予防・まん延防止対策として、市電については、車内での「密」の発生を防ぐ観点から、朝のラッシュ時の臨時便を増便するとともに貸切バスを活用した臨時急行バスを運行したほか、利用者に時差出勤や混雑回避の参考としてもらうため、車内の混雑状況をホームページで公表しました。

また、公共交通事業者全体として利用者の感染予防の観点から毎日の車両清掃時につり革や手すり等を消毒するほか、車両検査時に座席の消毒や窓を開けての運行などの換気を心掛けました。

さらに、乗務員の感染予防としては、マスク着用や始業の際の検温などの体調管理、運転席へのビニールカーテンの設置等を実施しました。

このほか、緊急事態宣言時には、熊本県と協力して、他都道府県との往来の自粛を促す周知ポスターをバスターミナルなどの交通拠点に掲示しました。

新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者数は大幅に減少しているため、新しい生活様式の対策を取り入れながら経営基盤の強化や利用促進等の取組について推進していく必要があります。



全車両のコーティング剤施行



全車両のコーティング剤施行



感染防止対策の実施

**新型コロナウイルス感染拡大防止対策について**  
※第5期 2020.10.1現在※

日頃より熊本市バスをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。弊社では、以下の通り新型コロナウイルス感染拡大防止対策に取り組んでおり、これからも、お客様に安心してご利用いただける環境づくりを目指してまいります。ご利用のお客様におかれましては、ご理解ご協力をどうぞ宜しくお願い申し上げます。

- ① 勤務中のマスク着用  
運転士及び乗務員を含む全職員は、勤務中にマスクを着用させていただきます。
- ② 手洗い・うがいの実施  
手洗い・うがい・体調管理について、全職員に徹底しております。
- ③ 車内消毒  
使用するバスは、手すりや握り棒など日々の車内消毒を実施した上で運行しております。
- ④ 車内換気  
起終点到着時にはバスの窓とドアを開放する他、運行中においても窓の一部及びバス停にて前後ドアを開放するなどして、可能な限り車内換気を行います。
- ⑤ 車内感染防止  
バス車内のお客様及び運転士の飛沫感染防止のため、運賃箱付近の透明シートを設置しております。

熊本市バスMP



熊本市バス株式会社

感染防止対策の車内掲示