

第7章

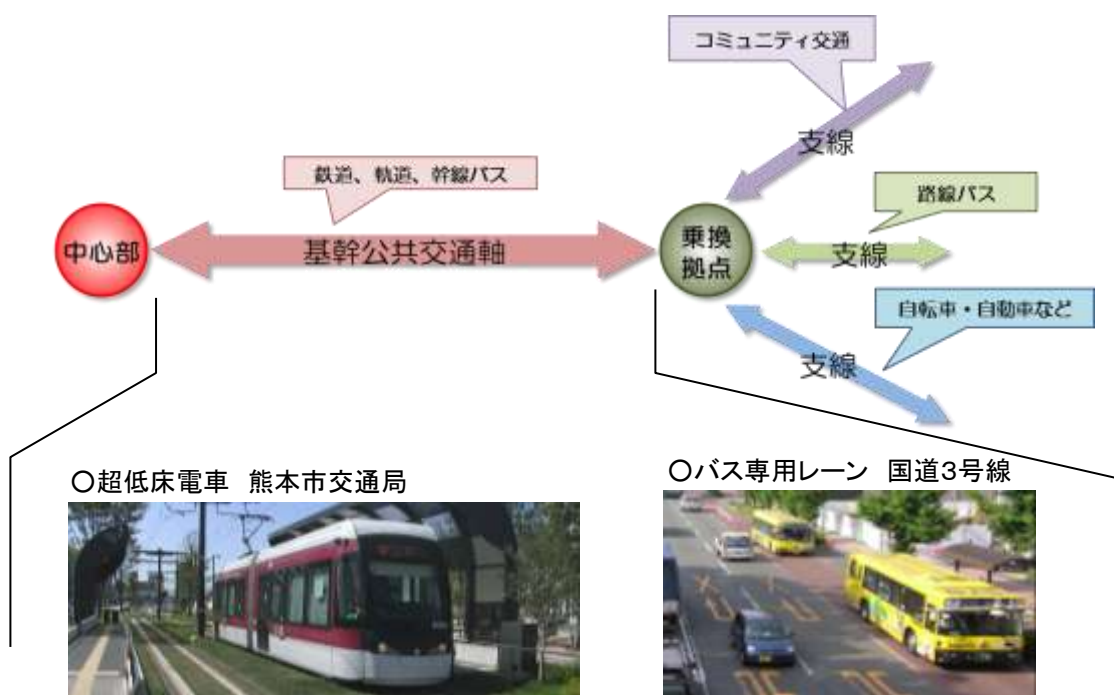
目標達成のための施策・事業

- 1 地域公共交通網の将来像
- 2 施策展開の基本的な考え方
- 3 基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況
- 4 事業別シート
- 5 実施に向けた課題

2 施策展開の基本的な考え方

(1) 基幹公共交通の機能強化 ～骨格となる基幹公共交通軸の形成～

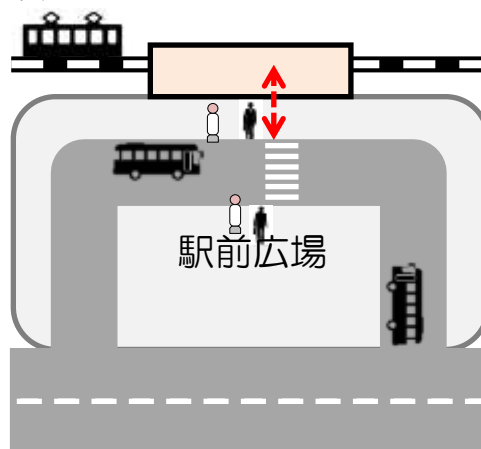
- 熊本市中心部と各方面の地域拠点等を結ぶ8軸を基幹公共交通軸に設定し、持続可能な地域公共交通網の骨格となる各基幹軸の形成を図ります。
- 各軸の基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの定時性・速達性・輸送力の向上にむけ、各公共交通機関の特性に応じた機能強化等を図ります。
- また、各軸上には多様な乗換拠点を設定し、ゾーンシステム導入等による各交通手段間の連携強化や結節強化、長大バス路線の効率化等を図るとともに、熊本市中心部を経由しない横軸の形成に向けた環状線等の導入についても検討を行います。
- 特に、拠点整備にあたっては、乗換抵抗を軽減する共通機能や各軸の特性に応じた付加機能の検討を行うとともに、乗換の必要が生じる拠点においては、乗換抵抗を最大限に軽減するための快速バス等の導入や運賃施策等の検討を行います。



▲ 基幹公共交通軸の形成イメージ



対面乗り換え



駅前広場乗り入れ

▲ 乗換拠点の整備イメージ

（２）桜町バスターミナル・熊本駅を核とした交通体系の構築 ～広域交通拠点の形成～

- 広域交通拠点であり熊本都市圏の公共交通ネットワークの基点ともなる桜町バスターミナルと熊本駅については、それぞれ桜町地区再開発事業、熊本駅白川口（東口）駅前広場整備事業に伴い再整備が行われました。
- 桜町バスターミナルは、バスネットワークの中心となり、バスの起終点かつバス間の結節機能を持つメインターミナル、熊本駅は、陸の玄関口として、バスだけでなく鉄道、市電等の異なる交通機関を結節する機能を有するサブターミナルとして位置づけます。
- また、それぞれの立地条件やネットワーク上の特性を考慮するとともに、互いに連携し機能を補完するという役割を踏まえ、公共交通ネットワークの核としての機能を発揮できるよう新たな路線の検討やスマートバス停の導入等に取り組みます。



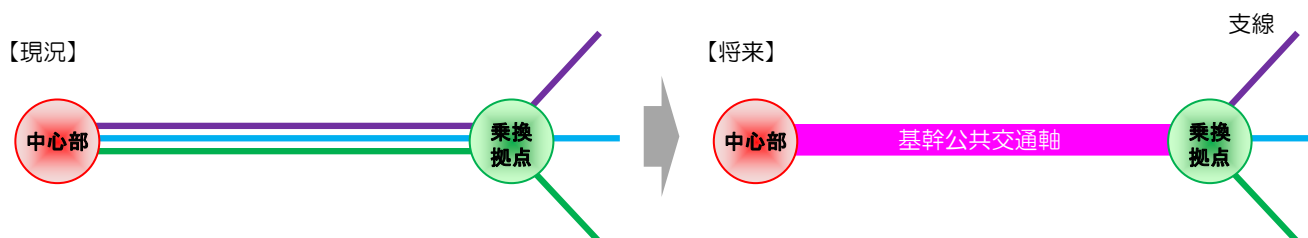
▲ 桜町バスターミナル



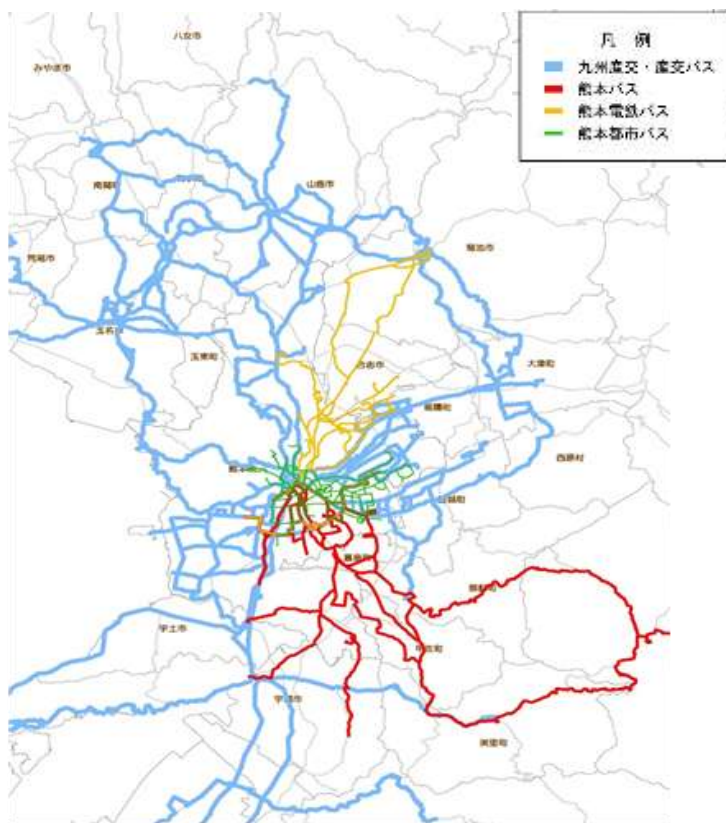
▲ 熊本駅白川口（東口）駅前広場

（３）バス路線網の再編 ～基幹公共交通軸とともに一体的に機能するバス網の形成～

- 基幹公共交通を担うバス路線については、ゾーンシステム乗換拠点において幹線と支線に分け、長大バス路線の効率化等を図ります。
- 長大バス路線の幹線・支線化にあたっては、路線沿線の近隣自治体の意向を踏まえた再編を行うことを前提として、幹線・支線のサービス水準の設定及び支線の維持に係る支援体制の検討を行います。
- 公共交通網の骨格として放射状に展開する各基幹公共交通軸間の横軸の移動を円滑化する環状線の導入検討を行います。
- 共同経営等により、会社間の垣根を超えて路線再編等のあらゆる取組を実施することにより、公共交通が担うべき役割を将来にわたり維持し、かつその利便性・生産性を最大限向上させます。
- 幹線バス及び環状線以外の日常生活を支えてきた網の目状のバス網については、サービス水準の著しい低下に留意しながら、行政及び共同経営推進室を中心とした民間バス事業者各社の連携・協力のもと市街地競合路線の改善など、持続可能なバス網に向けた再編及び効率化を進めます。



▲ 乗換拠点における幹線・支線化イメージ

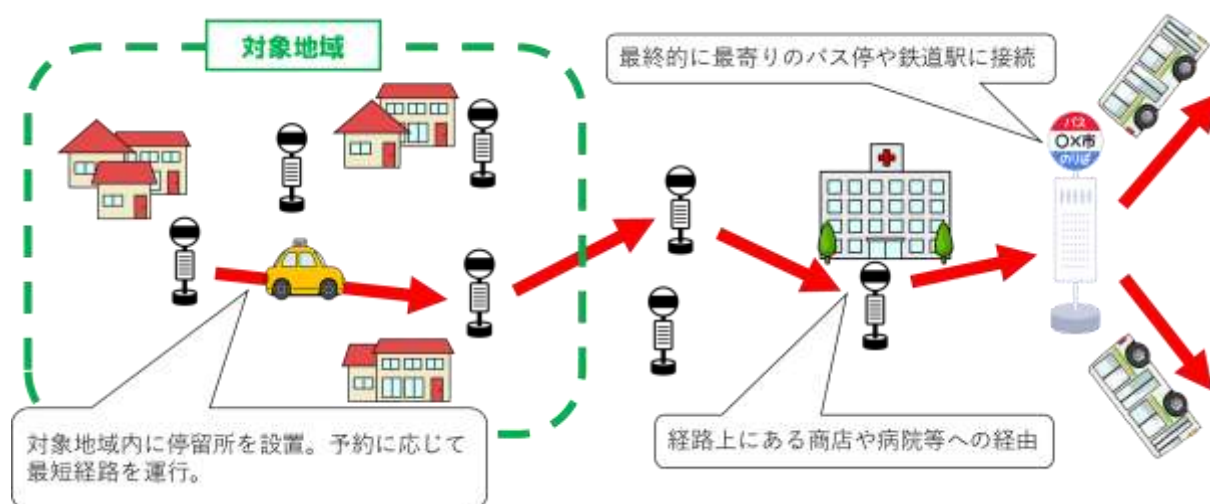


▲ 熊本市中心部における競合路線の状況

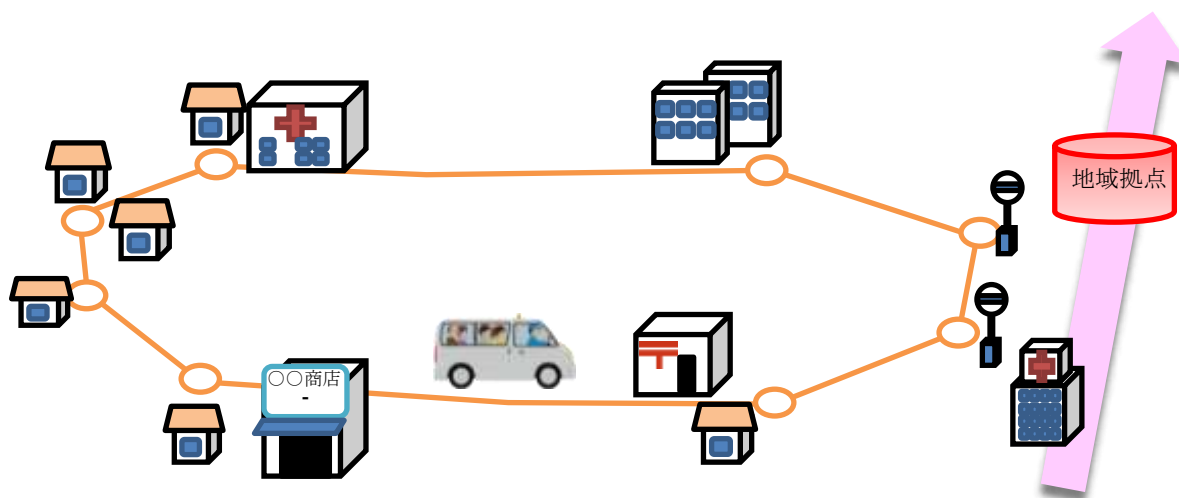
(4) コミュニティ交通の導入

～ネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通の形成～

- 公共交通空白地域における日常生活に必要な移動手段の確保や、不便地域等における移動手段の更なる利便性向上を図るため、最寄りの鉄道駅やバス停に接続するデマンド型乗合タクシーなどの多様な運行形態によるコミュニティ交通の導入・維持を図ります。
- コミュニティ交通の導入にあたっては、地域住民のニーズを基に路線等の設定を行うとともに、現在利用していない住民の方々にも将来の移動手段としての価値観の共有を図るための啓発に努めます。
- 検討にあたっては、地域拠点等や基幹公共交通軸上の主要バス停等にアクセスする地域の特性や実情に応じた新技術（AI、ICT）を活用した新たなコミュニティ交通の導入についても、近隣自治体等との連携も図りながら進めます。
- 地域の特性や実情に応じたコミュニティ交通の導入については、現在のセーフティネットとしての公共交通空白・不便地域等との整合や地域主体による導入の課題を踏まえた行政支援のあり方についても検討を行います。



▲ 公共交通空白地域等への導入イメージ



▲ 地域の実情等に応じたコミュニティ交通導入の検討イメージ

（５）公共交通の利用促進 ～利用環境の改善と住民等への意識啓発～

- 持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、地域社会全体で支えていく環境の構築が重要であることを踏まえ、公共交通の利用促進に向けた行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、住民等の担い手としての意識醸成など利用促進に向けた啓発等に取り組みます。
- 具体的には、新型コロナの感染防止対策（新しい生活様式への対応）として、あらゆる交通モードでの消毒や換気、混雑情報のHPでの情報発信等を実施し感染リスク低減に取り組みます。
- また、公共交通のシームレス化を図るため、MaaS等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、各公共交通機関におけるICT等を活かした情報提供や乗継検索等のシステムを導入します。
- さらに、超高齢社会の到来による交通弱者の増加が見込まれることから、電停のバリアフリー化やノンステップバスの導入促進などの利用環境改善に取り組みます。
- 加えて、住民等に対する担い手としての意識醸成を一層図るため、交通事業者等と連携した利用促進の取組を継続するとともに、モビリティマネジメントを進めていくための新たな取組についても検討を行います。



▲ 全車両のコーティング剤施工（熊本電鉄）



▲ MaaSの推進



▲ 電停のバリアフリー化



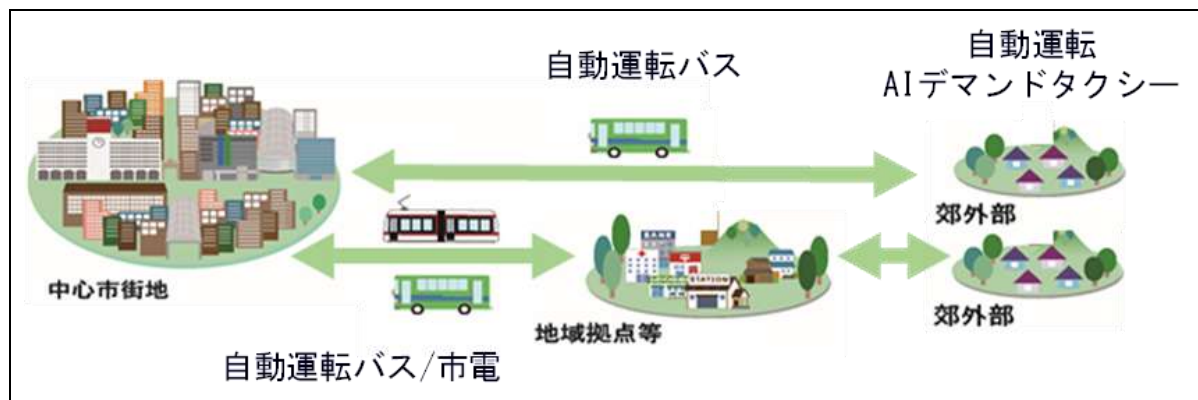
▲ 小学校での出前講座

（6）新技術を活用した移動手段の検討

○昨今の深刻な運転士不足への対応や移動手段の確保、公共交通の利用促進など地域公共交通が抱える課題解決に向けて、自動運転等の新技術を活用した移動手段の検討に取り組みます。



▲ 自動運転バス（実証実験車両）



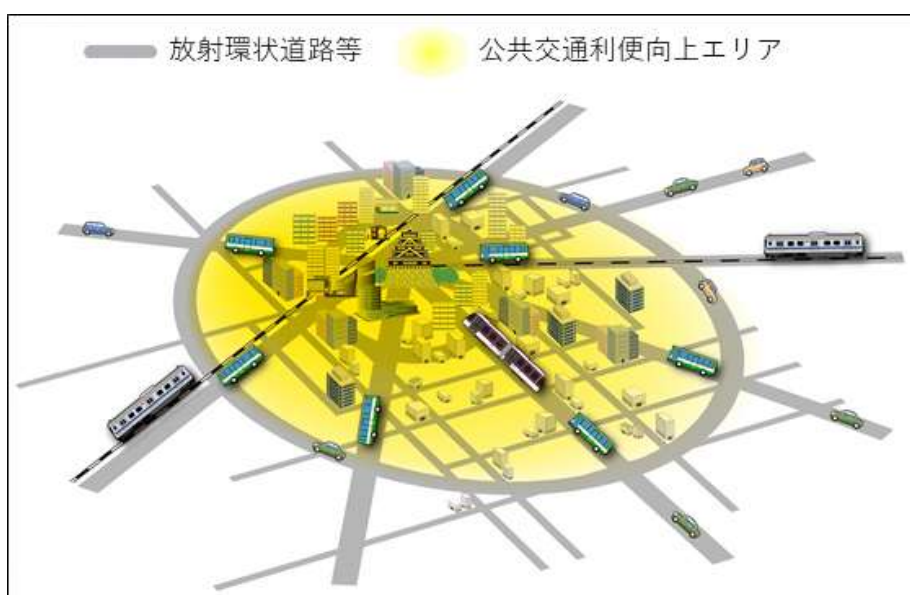
▲ 将来の公共交通網イメージ

(7) ベストミックスの構築 ～総合的な交通戦略の推進～

- 地域特性に応じて、公共交通や自動車交通等の交通モードを効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系を構築し総合的な交通戦略を推進します。
- 特に、交通が集中する市街地においては、公共交通を主体とした交通体系を構築します。
- また、基幹公共交通軸や公共交通利便向上エリア等においてボトルネックとなる交差点改良等の走行環境の改善を行い、交通施策と道路施策の連携により、バスの定時性・速達性の向上を図ります。



▲ 地域ごとの交通特性に応じた交通体系のイメージ



▲ 公共交通利便向上エリアのイメージ

3

基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況

(1) 植木・北部方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～植木バス停周辺） 事業者：九州産交バス、電鉄バス ○鉄道（熊本駅～玉名駅方面） 事業者：JR九州（JR鹿児島本線）
支線（路線バス）	○路線バス（植木バス停周辺～玉名方面・南関方面・山鹿方面、ゆうゆうバス） 事業者：九州産交バス、産交バス、都市バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：植木バス停周辺 ○鉄道駅乗換拠点：上熊本駅、植木駅 ○地域拠点乗換拠点：北部地区



【現況】

○バス：玉名、南関、山鹿方面からの系統が概ね植木バス停周辺で合流し、県道四方寄熊本線（旧3号線）を経由しています。国道3号線は、旧3号線と分岐する南原から中心市街地間は片側2車線となっています。

○鉄道：県北からの鉄道（JR鹿児島本線）が並走しており、玉名方面からの広域的な輸送等の観点から基幹的役割を担っています。

【施策・事業の展開方針等】

○令和元年、運行の効率化を目的に植木バス停において、利用実態に応じた幹線・支線化を実施しました。

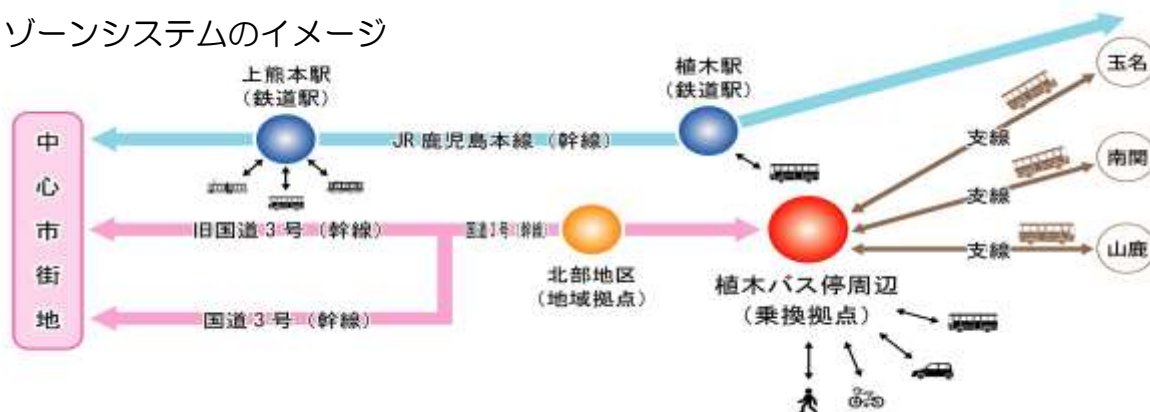
○植木バス停における乗換の改善を目的に、バスロケモニター等の設置や、乗換による運賃負担増分をポイント還元するなどの負担軽減に取り組みました。

○幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者と協議し、方向性を確認しました。

○鉄道乗換拠点の上熊本駅、植木駅、地域拠点乗換拠点の北部地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。

○バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムのイメージ



(2) 合志・堀川方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～御代志間） 事業者：電鉄バス ○鉄道（藤崎宮前、上熊本駅～御代志間） 事業者：熊本電気鉄道
支線（路線バス）	○路線バス（御代志～菊池方面、レターバス） 事業者：電鉄バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：御代志周辺 ○鉄道駅乗換拠点：堀川駅、上熊本駅、御代志駅 ○地域拠点乗換拠点：子飼地区



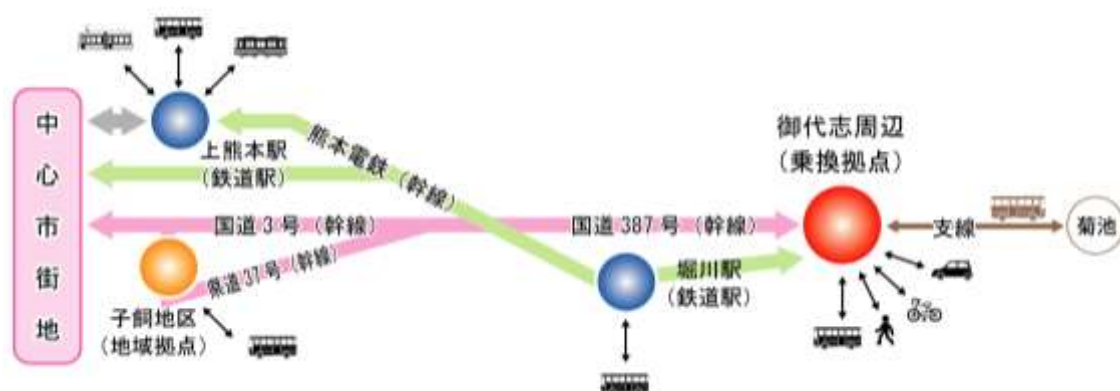
【現況】

- バス：バス路線の多くが菊池方面や合志周辺からの路線が国道387号線、県道37号線、国道3号線等を経由しています。国道3号線のみ片側2車線となっていますが、沿線は住宅が密集しており、人口集中地区が多い状況です。
- 鉄道：バス路線と並行して熊本電気鉄道が運行しており、御代志を起終点に中心市街地、上熊本駅方面をつないでいます。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図るとともに、御代志周辺を乗換拠点として、鉄道とコミュニティバス・自家用車等による一定のゾーンシステムが形成されており、バスや鉄道を幹線、各種交通手段を支線として位置づけるゾーンシステムの導入についても検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道駅乗換拠点の堀川駅、上熊本駅、地域拠点乗換拠点の子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 特に、御代志周辺については、「合志市地域公共交通網形成計画」においても交通ターミナルとしての整備が予定されており、合志市と連携しながら、乗換拠点の機能向上とゾーンシステムの充実を図るとともに、これまでの機能維持の取組に加え、鉄道の更なる利便性向上等についても検討します。

■ゾーンシステムのイメージ



(3) 楠・光の森方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～楠団地周辺） 事業者：九州産交バス、電鉄バス ○鉄道（熊本駅～大津方面） 事業者：JR九州（JR豊肥本線）
支線（路線バス）	○路線バス（楠団地周辺～合志方面、大津方面、菊陽方面） 事業者：九州産交バス、電鉄バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：楠団地周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、 光の森駅 ○地域拠点乗換拠点：武蔵ヶ丘地区、子飼地区



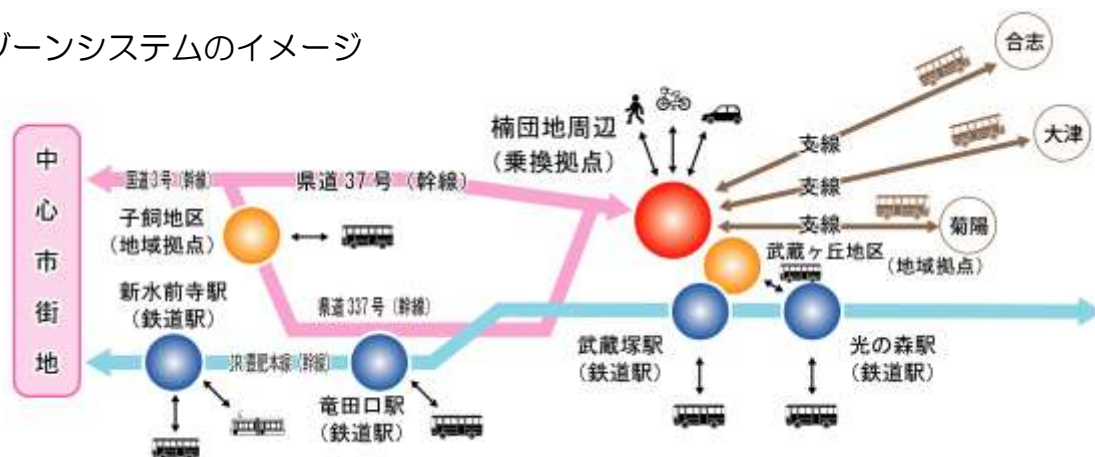
【現況】

- バス：合志・菊陽周辺を発着し、旧57号線（県道337号線）を経由する系統と武蔵ヶ丘・楠・麻生田を経由し堀川から県道37号線に合流する系統に分かれています。
- 鉄道：大津方面からの鉄道（JR豊肥本線）が並行して走っており、竜田口駅や新水前寺駅において中心市街地方面との結節が見られます。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図るとともに、楠団地周辺を乗換拠点として、乗換拠点以南・以北を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 楠・光の森方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、乗換拠点と鉄道駅が近接していること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、光の森駅、地域拠点乗換拠点の武蔵ヶ丘地区、子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムのイメージ



(4) 小峯・長嶺方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～長嶺小学校間、桜町バスターミナル～小峯営業所間） 事業者：九州産交バス、都市バス
支線（路線バス）	○路線バス（小峯営業所以東、戸島方面） 事業者：九州産交バス、産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：小峯営業所周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅 ○地域拠点：長嶺地区、水前寺・九品寺地区



【現況】

○バス：免許センターから産業道路と国体道路を経由する長嶺方面の系統と戸島方面から県道228号線を経由する小峯方面の系統とに分かれています。産業道路・国体道路については片側2車線となっているものの、県道228号線は片側1車線となっています。県道228号線沿いは住宅が密集しており、人口集中地区が多くあります。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図るとともに、小峯営業所周辺を乗換拠点として、乗換拠点以西・以東を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 小峯・長嶺方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、片側1車線のルートなど道路空間に課題があること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、地域拠点乗換拠点の長嶺地区、水前寺・九品寺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムのイメージ



(5) 健軍・益城方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～健軍電停前バス停） 事業者：九州産交バス、熊本バス、都市バス ○軌道（辛島町～健軍町電停） 事業者：熊本市交通局（熊本市電）
支線（路線バス）	○路線バス（健軍町電停周辺～益城方面、嘉島方面） 事業者：九州産交バス、熊本バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：健軍町電停周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅 ○地域拠点乗換拠点：水前寺・九品寺地区



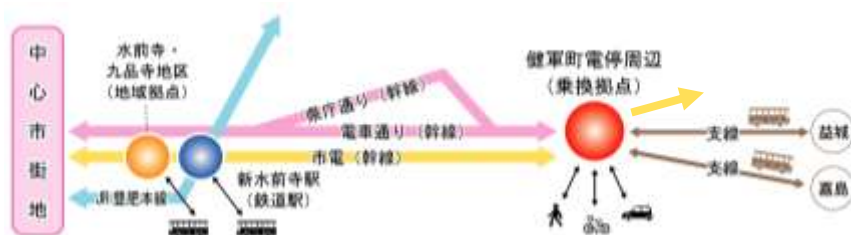
【現況】

- バス：益城方面と沼山津を起終点とする路線が沼山津周辺で合流しています。また、健軍町電停周辺において長嶺方面やその他郊外からの路線が接続しており、多くの路線は電車通りを経由しますが、一部は県庁通りを経由する路線もあります。
- 軌道：健軍町を起終点に電車通りを軌道（市電）が走っており利用者も多く健軍方面の基幹的な役割を担っています。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図るとともに、健軍町電停周辺をゾーンシステム乗換拠点として、乗換拠点以西・以東を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、地域拠点乗換拠点の水前寺・九品寺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 健軍・益城方面は、軌道（熊本市電）と幹線バスが基幹公共交通を担っていますが、特に軌道の輸送力向上は喫緊の課題となっており、多両編成車両の導入等による改善を図ります。
- また、幹線区間においては軌道とバスの適切な役割分担についても検討を行い、バス同士や軌道の重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。
- さらに、市電延伸や熊本高森線の4車線化を見据え、バス路線網の再編やパークアンドライド、サイクルアンドライド、コミュニティ交通の導入など、交通結節点の整備の検討を行います。

■ゾーンシステムのイメージ



(6) 嘉島・城南方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～イオンモール熊本周辺） 事業者：熊本バス
支線	○路線バス（イオンモール熊本周辺～宇土・宇城方面、御船・甲佐方面） 事業者：熊本バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：イオンモール熊本周辺 ○鉄道駅乗換拠点：－ ○地域拠点乗換拠点：城南地区、平成・南熊本地区



【現況】

○バス：城南、御船、甲佐等から主に県道104号線（旧浜線）と国道266号線（浜線バイパス）を経由し、嘉島町のイオンモール熊本周辺で城南・御船・甲佐等から来る路線が合流しています。国道266号線（浜線バイパス）は片側2車線となっており、南熊本駅～中心市街地間にはバス専用レーンが整備されています。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図るとともに、現状として御船町、甲佐町、旧城南町方面のバス路線の乗換拠点となっているイオンモール熊本周辺をゾーンシステム乗換拠点とし、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 地域拠点乗換拠点の城南地区、平成・南熊本地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。
- また、イオンモール熊本周辺の乗換拠点整備にあたっては、所在地である嘉島町との協議を前提とします。

■ゾーンシステムのイメージ



(7) 川尻・富合方面

幹線	○幹線バス（桜町バスターミナル～リバグリーン八幡周辺） 事業者：九州産交バス、産交バス、熊本バス ○鉄道（熊本駅～松橋駅方面） 事業者：JR九州（JR鹿児島本線）
支線	○幹線バス（リバグリーン八幡周辺～宇土、宇城方面） 事業者：九州産交バス、産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：リバグリーン八幡周辺 ○鉄道駅乗換拠点：川尻駅、西熊本駅 ○地域拠点乗換拠点：富合地区



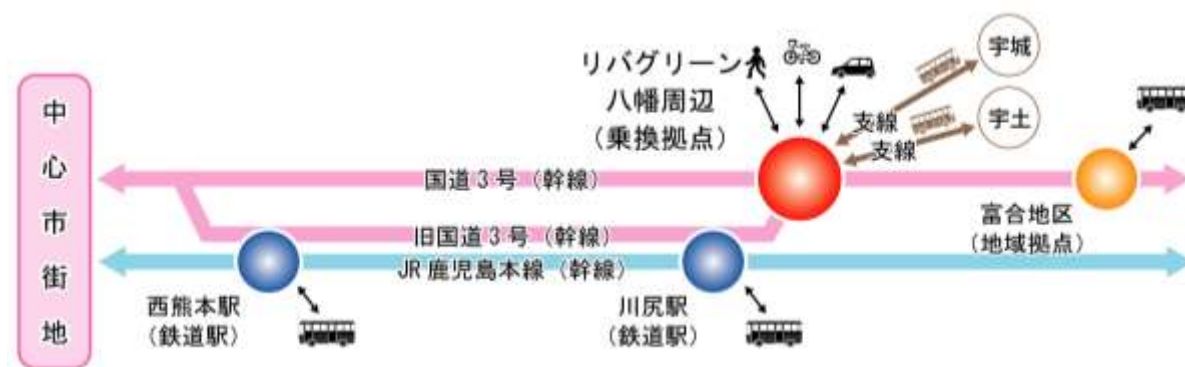
【現況】

- バス：宇土、宇城方面から主に国道3号線と旧3号線を経由しています。リバグリーン八幡や国町、南区役所等を起終点とした路線のほか、宇土・宇城方面への路線があります。
- 鉄道：県南からの鉄道（JR鹿児島本線）が並行して走っており、宇土・宇城方面からの広域的な輸送等の観点から基幹的役割を担っています。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図るとともに、リバグリーン八幡周辺を乗換拠点として、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 川尻・富合方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、乗換拠点と鉄道駅が近接していること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道駅乗換拠点の川尻駅、西熊本駅、地域拠点乗換拠点の富合地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。
- バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムのイメージ



(8) 小島・城山方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～小島産交周辺） 事業者：九州産交バス、産交バス
支線	○路線バス（小島産交・河内周辺～玉名方面、天明方面） 事業者：産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：小島産交周辺、河内農協前 ○鉄道駅乗換拠点：－ ○地域拠点乗換拠点：城山地区



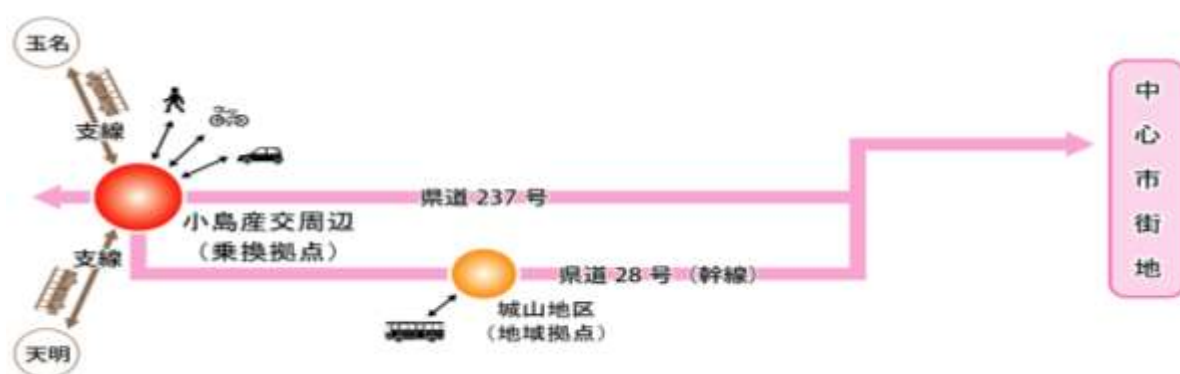
【現況】

○バス：主に県道237号線（高橋方面）と県道28号線（城山方面）を經由し、桜町バスターミナルと小島産交を結んでいます。玉名から河内を經由する長大路線のほか、中島や川口といった西南部からの路線があります。

【施策・事業の展開方針等】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、小島産交周辺を乗換拠点として、乗換拠点以東・以西を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- 令和元年、運行の効率化を目的に、河内農協前バス停周辺（天水支所～河内温泉センター間）で利用実態に応じた幹線・支線化を実施しました。
- 河内農協前バス停における乗換の改善を目的に、バスロケモニターと上屋やベンチの設置、乗換による運賃負担増分をポイント還元するなどの負担軽減に取り組みました。
- また、中島や海路口といった西南部からの路線については、乗務員不足の改善を目的に令和元年に一部路線が廃止され、公共交通空白地域等が生じないように新たに4路線の乗合タクシーが導入されました。
- 幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議をし、方向性を確認しました。
- 地域拠点乗換拠点の城山地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。

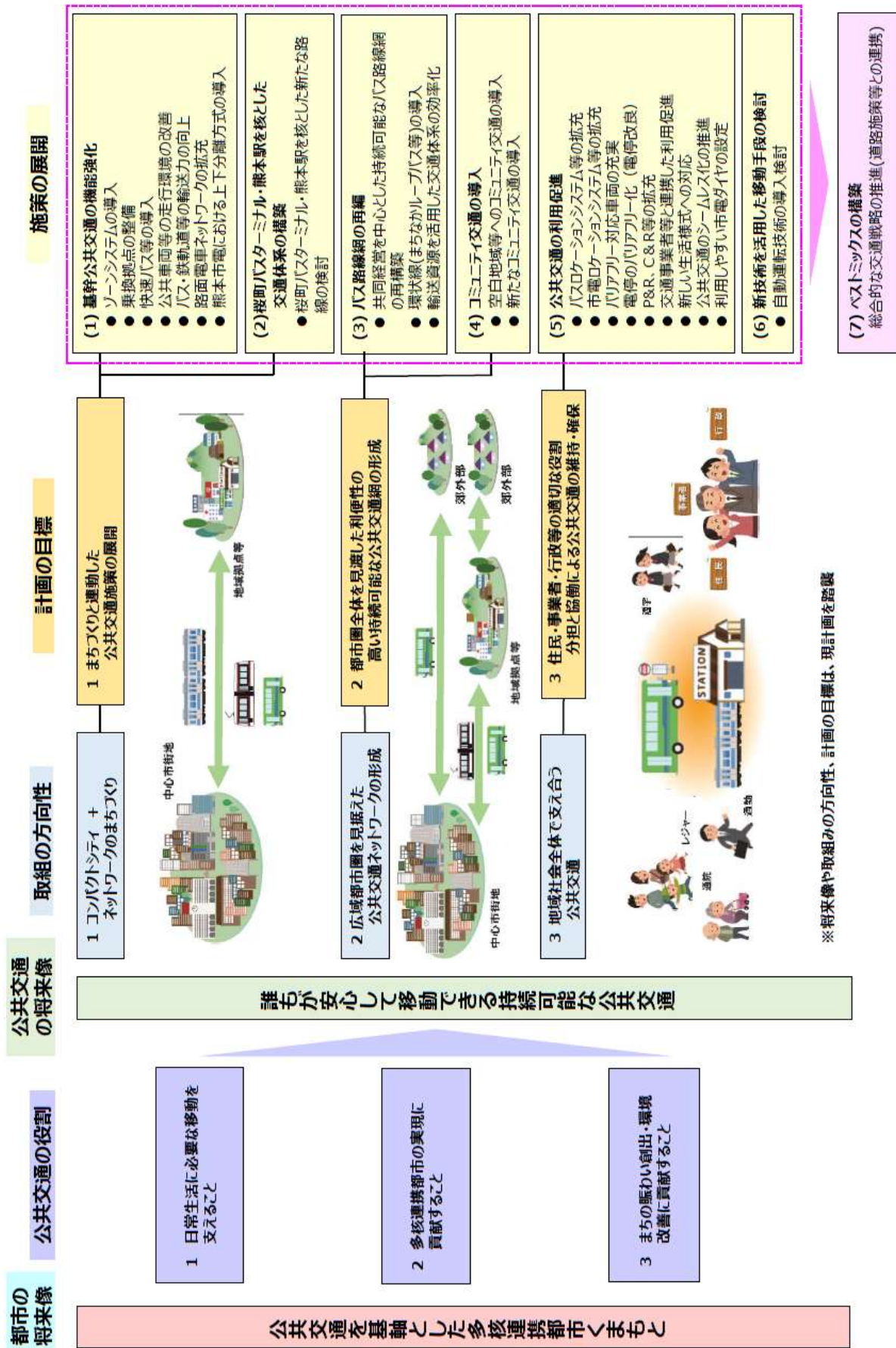
■ゾーンシステムのイメージ



施策展開の基本的な考え方や基幹公共交通軸方面別の展開方針に沿った計画の目標を達成するための事業として、以下の25事業に取り組みます。

事業名称	事業スケジュール	
	前期 (H28年度～R2年度)	後期 (R3年度～R8年度)
事業(1) ゾーンシステムの導入	実施中	検討・実施
事業(2) 乗換拠点の整備	実施中	検討・実施
事業(3) 快速バス等の導入		検討・実施
事業(4-1) 公共車両等の走行環境の改善 バス専用(優先)レーン、PTPS	実施中	拡大検討
事業(4-2) 公共車両等の走行環境の改善 ボトルネック交差点等の改良、バスベ이의整備等	実施中	拡大実施
事業(4-3) 公共車両等の走行環境の改善 路面電車の軌道の高度化		検討・実施
事業(5) バス・鉄軌道等の輸送力の向上	実施中	拡大実施
事業(6) 路面電車ネットワークの拡充		検討・実施
事業(7) 熊本市電における上下分離方式の導入		検討・実施
事業(8) 桜町バスターミナル・熊本駅を核とした新たな路線の検討	実施中	拡大実施
事業(9) 共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築	実施中	拡大検討・実施
事業(10) 環状線(まちなかループバス等)の導入	実施中	拡大検討・実施
事業(11) 輸送資源を活用した交通体系の効率化		検討・実施
事業(12) 公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入	実施中	拡大実施
事業(13) 新たなコミュニティ交通の導入		検討・実施
事業(14) バスロケーションシステム等の拡充	実施中	拡大検討・実施
事業(15) 市電ロケーションシステム等の拡充	実施中	拡大検討・実施
事業(16) バリアフリー対応車両の充実	実施中	拡大実施
事業(17) 電停のバリアフリー化(電停改良)	実施中	拡大実施
事業(18) パークアンドライド(P&R)、サイクルアンドライド(C&R)等の拡充	実施中	拡大検討・実施
事業(19) 交通事業者等と連携した利用促進	実施中	拡大検討・実施
事業(20) 新しい生活様式への対応		拡大検討・実施
事業(21) 公共交通のシームレス化の推進		検討・実施
事業(22) 利用しやすい市電のダイヤ設定		検討・実施
事業(23) 自動運転技術の導入検討		検討・実施

第5章に掲げる目指す都市の将来像、公共交通が果たすべき役割、目指す公共交通の将来像、取組の方向性、第6章に掲げる計画の目標、第7章に掲げる施策展開の基本的な考え方、事業別シートの関係性について、以下のとおり整理します。



事業（1）：ゾーンシステムの導入

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	各種交通手段を幹線と支線に設定するゾーンシステムの導入			
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線			
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		実施中	検討・実施

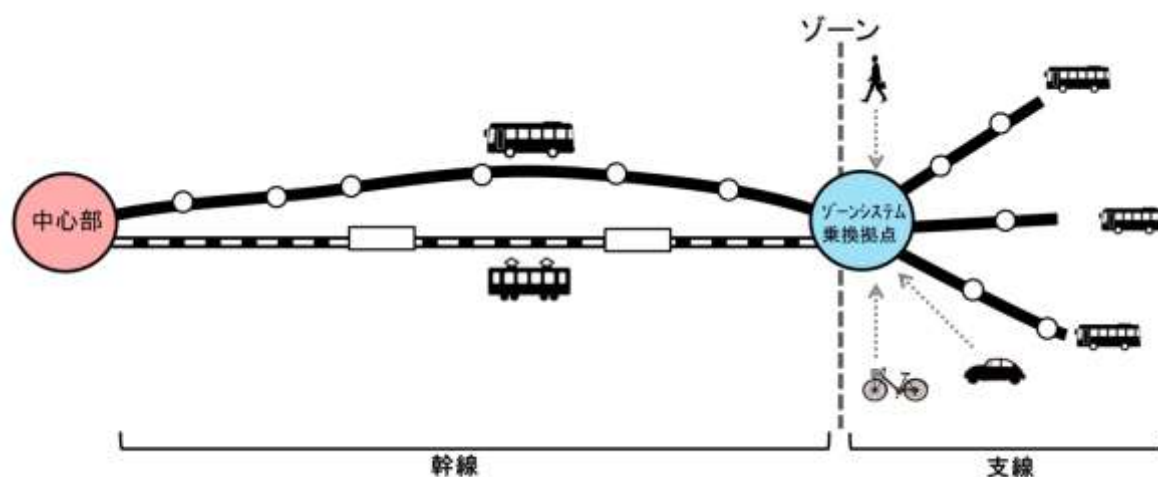
※地域公共交通利便増進事業

人口減少・高齢化社会が一層進展し、公共交通利用者数の減少が見込まれるなか、公共交通網を維持・確保し、将来に亘って持続可能なものとしていくためには基幹公共交通の機能強化とともにゾーンシステムの導入による各交通手段間の結節強化や運行効率化を図ることが必要です。

ゾーンシステムは、バスや鉄軌道を幹線、各種交通手段を支線として位置づけるもので、幹線・支線の連携強化、交通結節機能や利便性等の向上を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークの構築につながります。

特にバスの長大路線においては、交通渋滞等による定時性・速達性の低下や複数方向からの流入による複数のバスが連なる続行運転（団子運転）といった課題もありますが、ゾーンシステムを導入することで、定時性の確保や運行の効率化が図られます。

また、ゾーンシステムの導入にあたっては、幹線・支線を分割するポイントにゾーンシステム乗換拠点を整備します。乗り継ぎによって生じうる乗換抵抗については、乗換拠点における待合環境の整備や快速バスの導入、乗り継ぎ時の料金体系の見直し等といった軽減施策を検討していきます。



▲ ゾーンシステムの導入イメージ

事業（2）：乗換拠点の整備

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	ゾーンシステム乗換拠点や地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点等における待合環境等の整備			
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線			
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		実施中	検討・実施

※地域公共交通利便増進事業

ゾーンシステムの導入等による乗換拠点においては、待合環境等を整備することで乗換抵抗の軽減を図るとともに、公共交通相互や公共交通とその他の交通手段（自転車、自家用車等）の交通結節機能等を強化することにより利便性の向上を図ります。

また、乗換拠点の性格によりゾーンシステム乗換拠点、地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点に位置づけて、各拠点における利用特性や規模、既存ストックなどに応じた機能を検討し、整備に取り組んでいきます。

そのほかのバス停においても、利用者の利便性向上のため、スマートバス停の導入や周囲や利用状況に応じた待合環境の改善に取り組みます。

【ゾーンシステム乗換拠点】

ゾーンシステムを導入する場合の幹線・支線の分割するポイント（拠点）において、待合環境や情報提供機能等を整備し乗換抵抗の軽減を図るとともに、幹線・支線の交通結節機能等の強化に取り組みます。

【地域拠点乗換拠点】

各地域拠点における交通の中心となるバス停や電停等で、パークアンドライドやサイクルアンドライドなどの整備のほか、利便性の向上のため待合環境等の整備に取り組みます。

【鉄道駅乗換拠点】

鉄道とその他の交通手段の乗換利便性を向上させるため、交通結節機能等の向上を図ります。

■乗換拠点に求められる機能例

機能	整備内容
ターミナル機能	バス待機場、バス回転場、バスベイ 等
待合環境機能	上屋、ベンチ、待合所、トイレ 等
交通結節機能	駐車場（P&R）、駐輪場（C&R）、送迎場（K&R）、対面乗り換え 等
情報提供機能	バス接近情報（バスロケ）、行き先案内 等
拠点機能	商業施設 等



▲ 待合環境の向上

事業（3）：快速バス等の導入

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	ゾーンシステム乗換拠点等からの快速バス等の導入検討			
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線			
実施主体	熊本市、交通事業者、道路管理者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		—	検討・実施

※地域公共交通利便増進事業

ゾーンシステムの導入にあたっては、既存のバスの利用に合わせ、速達性・定時性に優れ、乗換抵抗の軽減にも繋がる快速バス等の導入検討を行う必要があります。これまで基幹公共交通軸の機能強化策として、平成25年度に城南方面における急行バスの社会実験を実施し、一定の効果が認められています。

ゾーンシステム乗換拠点等から熊本市中心部の一定区間において、一部バス停を停車しない、若しくはバイパス等を迂回運行する快速バス等を導入することにより、各基幹公共交通軸の速達性・定時性の向上を図ります。

また、高規格道路等の整備による道路ネットワークの機能強化を見据え、新たな快速バスの導入検討に取り組みます。



▲ 熊本西環状道路を活用した快速バスの導入

事業（4-1）：公共車両等の走行環境の改善

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	バス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大検討			
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線			
実施主体	熊本市、交通事業者、 交通管理者、道路管理者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		実施中	拡大検討

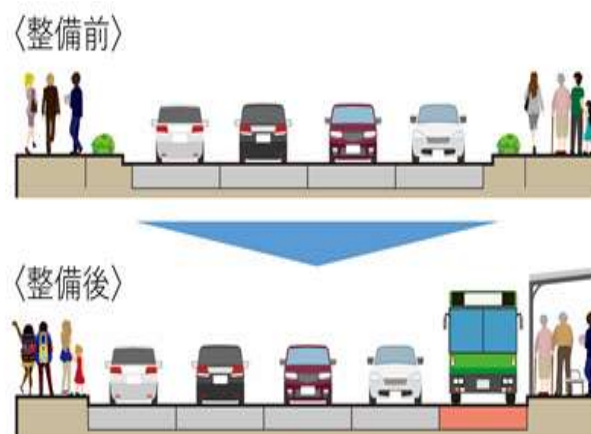
現在、バス専用レーンについては、国道3号・熊本高森線など15区間（総延長：8.9km）、公共車両優先システム（PTPS）については、バスが熊本高森線など3区間（総延長：14.5km）に、市電は熊本駅・辛島町及び上熊本駅・辛島町の2区間（総延長：4.8km）に導入されています。

各基幹公共交通軸の定時性・速達性の向上に向けて、各基幹公共交通軸沿線へのバス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大に向け、道路整備や住民との合意形成等を視野に関係機関等と検討を進めます。

また、これらの公共交通の優先施策について、市民への周知・理解の拡大に努めていきます。



▲ バス専用（優先）レーン導入範囲



▲ 既存の空間を活用したバスレーン整備

事業（4-2）：公共車両等の走行環境の改善

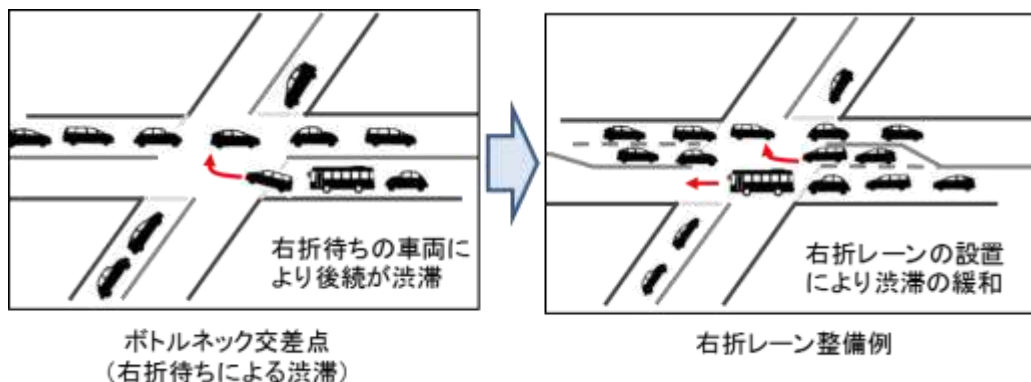
実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	ボトルネック交差点等の改良、バスベ이의整備等			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、道路管理者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		実施中	拡大実施

ボトルネックとなる交差点の改良やバスベ이의整備等は、交通渋滞の解消が図られることから、路線バスの定時性・速達性の向上に有効であり、これまでも道路整備に併せて整備が進められてきました。

交差点改良等を行い、右折車などによる交通渋滞を解消することにより、バスの定時性・速達性向上につながり、路線全体の旅行速度の向上を図ります。

また、既存の道路空間の再配分や道路拡幅による車道幅員の確保、道路整備等とあわせたバスベ이의整備を行い、バス停での乗降時間による渋滞の緩和・解消を図り、路線全体の旅行速度向上を図ります。

特に基幹公共交通軸や公共交通利便向上エリアにおいて、道路施策と公共交通施策の連携を図り、公共交通の走行環境の改善に努めていきます。



▲ボトルネック交差点の改良イメージ



▲公共交通の走行環境改善（車道幅員確保等）

事業（4-3）：公共車両等の走行環境の改善

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	路面電車の軌道の高度化			
主な事業エリア	市電運行区間			
実施主体	交通事業者（交通局）	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		（新規）	検討・実施

※軌道運送高度化事業

輸送を支える基盤設備の機能を維持するために、計画的に軌条更換を実施します。

これまでレールを支持していた木マクラギを、コンクリートマクラギへ交換するとともに、特に交通量の多い交差点部においては、樹脂を用いてレールをコンクリートブロックに固定する制振軌道整備を実施します。

軌道の高度化を実施することにより、電車通過時の騒音・振動や、軌道の変位・波状磨耗の抑制ができるため、電車走行の快適性・安定性を保つことができます。

特に、樹脂固定を用いた交差点部においては、軌道敷の段差や溝幅が小さいため、軌道を横断する車両の振動・騒音が抑制でき、歩行者の横断も容易となる効果も期待できます。



事業（5）：バス・鉄軌道等の輸送力の向上

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	大量輸送車両の導入や需要に応じた増便等による輸送力の向上			
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線			
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		実施中	拡大実施

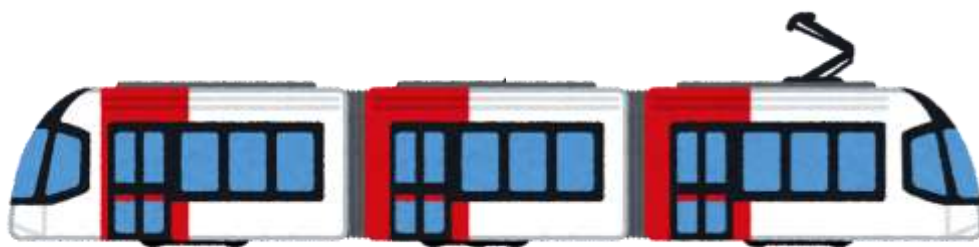
※地域公共交通利便増進事業 ※軌道運送高度化事業

これまで各交通事業者においては、輸送力の強化に向けた多両編成車両の導入促進や需要に応じた増便等の施策が展開されてきましたが、基幹公共交通軸の形成にあたっては、基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの特性や需要に応じた更なる輸送力の強化に取り組むことが重要です。

新型コロナウイルスの影響により乗車人員が減少している中でも、特に、軌道（熊本市電）においては、通勤時間帯などのピーク時に車内が満員のため一部の利用者が乗車できない状況が課題となっていることから、現行定員の2倍程度の多両編成車両を導入や延伸の検討を行い、輸送力の強化を図ります。

また、今後人口減少やICT技術の進展に伴う働き方の変化によっては、人の移動形態も大きく変わっていくことが予想されるため、ICカードや市電ロケーションシステムから得られる情報を活用し、輸送需要に応じた柔軟なダイヤ設定を行います。

さらに、幹線バスにおいても、雨天時等に一部の利用者が軌道と同様に利用できない状況が見受けられることから、需要に応じた増便や大量輸送車両の導入等についての検討も合わせて行います。



▲ 多両編成車両イメージ

事業（6）：路面電車ネットワークの拡充

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	市電路線の延伸			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、交通事業者（交通局）	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		（新規）	検討・実施

※軌道運送高度化事業

「基幹公共交通の機能強化」に向け、市電延伸検討ルートとして現在、5ルートのうち「自衛隊ルート」について、優先的に検討を進めております。

本市の東部方面に位置する既存の「健軍町電停」から「市民病院前」への延伸計画であり、区役所等の公共施設や商業施設、医療機関、学校等へのアクセス性の向上や自動車交通から公共交通への転換による道路混雑解消、健軍町電停に集中している市電利用者の分散化による混雑解消を図り、市電利用者の安全性を確保するなど、様々整備効果が期待されます。

また、乗り換え抵抗の低減など公共交通の利便性向上を図るため、二次交通（自宅から電停、電停から目的地への移動）を担うバス、パークアンドライド、サイクルアンドライド、コミュニティ交通の導入など、交通結節機能の強化についても検討を進めていきます。

なお、「自衛隊ルート」以外の4ルートについては、「自衛隊ルート」の延伸に一定のめどがついた段階で、地域をとりまく状況や市民ニーズ等を把握しながら調査、検討を行います。



▲市電延伸検討ルート

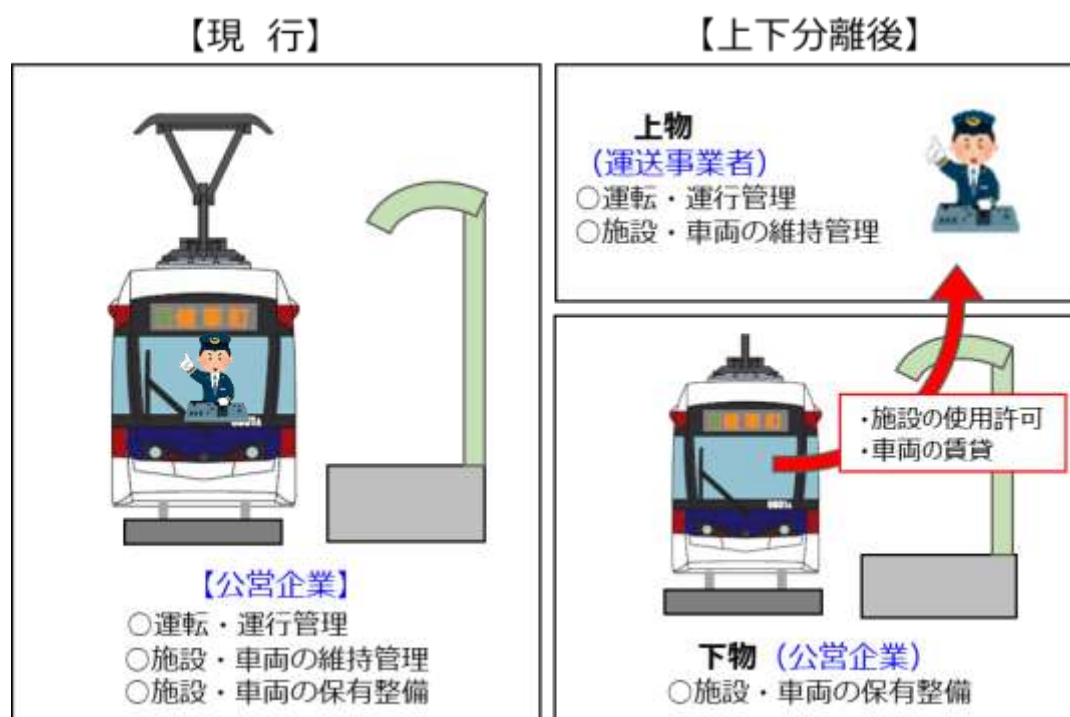
事業（7）：熊本市電における上下分離方式の導入

実施の目的	基幹公共交通の機能強化			
事業の概要	熊本市電における上下分離方式の導入			
主な事業エリア	市電運行区間			
実施主体	交通事業者（熊本市交通局）	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		（新規）	検討・実施

熊本市交通局では、人件費の削減・抑制を目的として平成17年度を最後に、常勤職員としての業務職員（運転士・技工職）を採用していません。その後、行財政改革の一環として本市全体としても業務職員の新規採用は行われなくなりました。その結果、運転士においては、全職員が会計年度任用職員もしくは再任用短時間勤務職員となり、技工職員についても高齢化が進んでいます。

運転士の会計年度任用職員等のいわゆる非正規職員の割合の増加は、事故発生時の管理体制（責任の所在）の確立、人命を預かる運転士自身の責任意識の醸成など、運輸安全マネジメント上、大きな課題を抱えています。加えて、技工職については、数年後から一気に定年退職者が増える見込みであり、技術の継承が困難な状況に陥っています。また、人材不足を引き続き会計年度任用職員の雇用で補おうとしても、単年度雇用がネックとなり、近年は採用希望者が少なく、必要人員の確保が難しくなっています。

これらに対応し、将来にわたって持続安定的に市電を運行していくために、人材の確保や技術の継承が可能となる法人を設立したうえで、その法人が運転や日常点検等の運行を担い、軌条交換や電停の改良といったハード整備は自治体が担う上下分離方式と言われる運営形態への移行に取り組みます。



事業（8）：桜町バスターミナル・熊本駅を核とした新たな路線の検討

実施の目的	桜町バスターミナル・熊本駅を核とした交通体系の構築			
事業の概要	桜町バスターミナル、熊本駅を活用した新たなバス路線等の検討			
主な事業エリア	熊本市域内			
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標①		実施中	拡大実施

※地域公共交通利便増進事業

桜町再開発事業、熊本駅白川口（東口）駅前広場整備事業に伴い桜町バスターミナル（メインターミナル）の整備および熊本駅（サブターミナル）が整備されました。

桜町バスターミナルは、再開発事業とともに再整備を行うことにより、乗り場のコンパクト化や動線の整理、バリアフリー化など機能、設備の向上を図りました。

熊本駅は、駅前広場の拡張に伴い、バス乗り場の集約化などを行うことにより、鉄道、市電、バスなどの交通機関の結節機能の向上を図りました。

今後は、駅周辺開発による利用者動向等を見極めながら、新たなバス路線の検討やスマートバス停の導入等に取り組みます。



▲桜町バスターミナル



▲熊本駅白川口（東口）駅前広場

事業（9）：共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

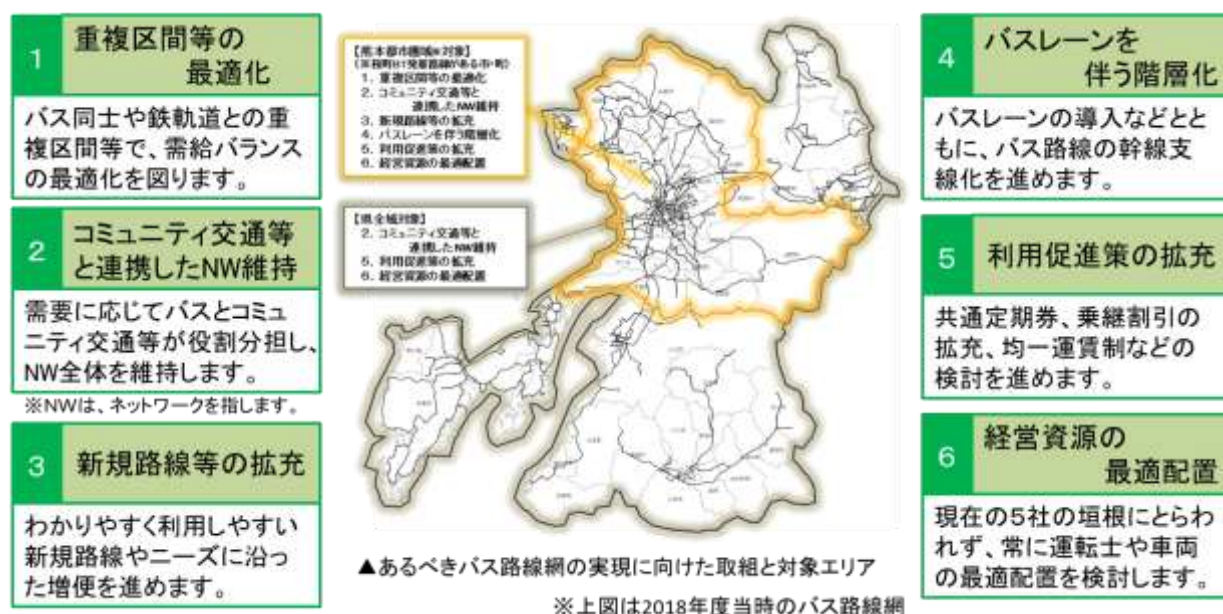
実施の目的	バス路線網の再編			
事業の概要	バス路線網の効率化・再構築、一元的なバスサービスの提供、競合路線におけるダイヤ改善、競合路線の解消、競合路線のバス停における時刻表及び路線図の統一化			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		実施中	拡大検討・実施

※地域公共交通利便増進事業

本計画区域内では5社の民間バス事業者が路線バスを運行しています。競合する路線において、各バス事業者がそれぞれダイヤの設定やバス停に時刻表、路線図を掲示する場合、利用者にとって分かり難い状況が発生することがあります。

2020年4月に熊本都市バス内に共同経営準備室が設置され、各バス事業者が連携・協力して段階的にバス路線網の効率化・再構築、経営基盤の強化に向けた取組を実施していくことになりました。行政もこれに連携・協力しながら、競合路線の解消等を図り、運行間隔の均等化や利用環境の改善、運転士不足の解消に向けた取組を進めます。

また、路線バスに関する様々なデータを関係者の皆様と十分に共有していきます。



出典：「熊本におけるバス交通のあり方検討会」資料

▲あるべき路線網の実現に向けた取組

事業（10）：環状線（まちなかループバス等）の導入

実施の目的	バス路線網の再編			
事業の概要	各基幹公共交通軸を補完する環状線の導入検討			
主な事業エリア	熊本市域内			
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		実施中	拡大検討 ・実施

※地域公共交通利便増進事業

現在、主な環状線としては、第一環状線（熊本駅を起点として産業道路を經由、子飼地区や上熊本駅を循環）、東バイパスライナー（東バイパスを主な運行ルートとして、長嶺団地から西部車庫間の地域総合病院を經由）、熊本城を周遊する観光バスのしろめぐりがあります。

計画区域内のバス路線網は、メインターミナルである桜町バスターミナルを起終点としており、中心市街地を經由せずに目的地へ移動できる横軸の形成を図ることに加え、地域拠点間をつなぐ路線網として、既存の環状線の拡充や乗換拠点間等の新たな環状線の導入検討を行います。

また、熊本駅・桜町・通町筋の3拠点間の回遊性向上、中心市街地全体への賑わいの波及、公共交通利用者の増加を目的としたまちなかループバスの導入検討を行います。

なお、導入検討にあたっては、各地域の移動ニーズや採算性等の検証を合わせて行います。

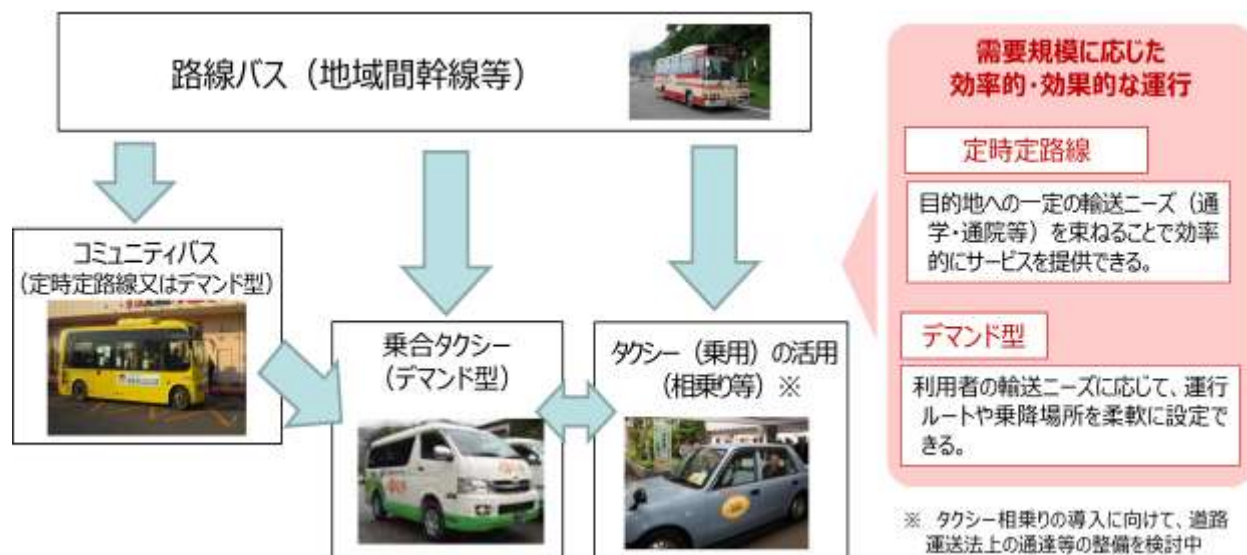


事業（11）：輸送資源を活用した交通体系の効率化

実施の目的	バス路線網の再編			
事業の概要	需要規模に応じた効率的・効果的な運行			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、嘉島町、 交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		（新規）	検討・実施

路線バスの効率化に向け、地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による公共交通ネットワークの維持や最適化を進めていきます。

また、将来的に路線バスやタクシーでカバーできない地域が発生した場合には、自家用有償旅客運送事業や福祉輸送、スクールバス等の活用についても検討していきます。



▲ 地域の実情に合わせた交通手段の見直し（国土交通省 HP）

事業（12）：公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入

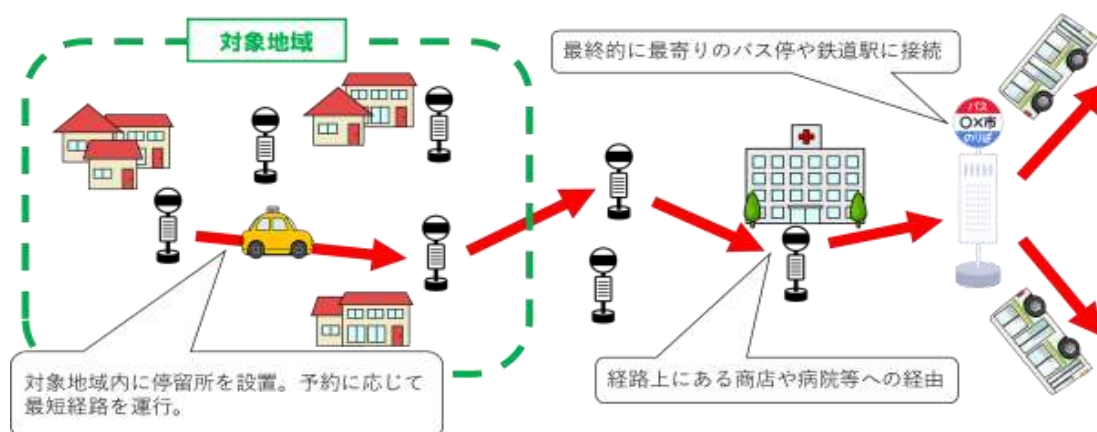
実施の目的	コミュニティ交通の導入			
事業の概要	公共交通空白地域等にデマンド型の乗合タクシー等を導入			
主な事業エリア	熊本市域内			
実施主体	熊本市、交通事業者、地域住民	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		実施中	拡大実施

※地域公共交通利便増進事業

公共交通空白地域の予約型（デマンド型）の乗合タクシー（18路線）及び公共交通不便地域の「弓削乗合タクシー」などがコミュニティ交通として地域住民の移動を支えています。

持続可能な公共交通の形成に向け、既存のコミュニティ交通の維持、バス路線網の効率化等による新たな公共交通空白地域への対応、公共交通不便地域等におけるコミュニティ交通導入に向けた地域住民への支援などに取り組んでいきます。

〔路線のイメージ〕



デマンド型乗合タクシー

【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）

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）

空白地域又は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

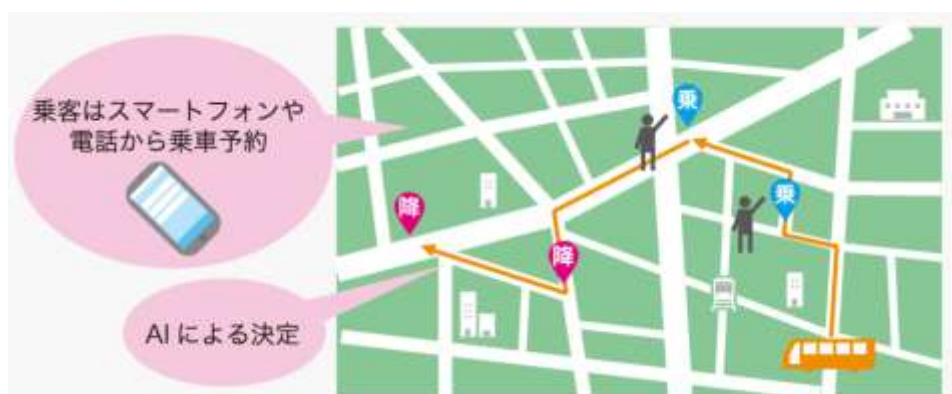
事業（13）：新たなコミュニティ交通の導入

実施の目的	コミュニティ交通の導入			
事業の概要	地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入			
主な事業エリア	熊本市域内			
実施主体	熊本市、交通事業者、地域住民	実施時期	前期	後期
関連目標	目標②		—	検討・実施

※地域公共交通確保維持事業 ※地域公共交通利便増進事業

これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入を検討します。

導入にあたっては、相乗りタクシーなどの制度やAI、ICT等の新技術の活用について研究し、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら、きめ細かな移動ニーズに対応していきます。



▲ AI オンデマンド交通（国交省 HP より）

〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕

○運行形態：定時定路線、定路線デマンド型、不定路線デマンド型など

○車両：小型バス、ジャンボタクシー、タクシーなど

○運行主体：交通事業者、地域住民（地域で組織する運行協議会やNPOなど）

○運行経費：利用者や地域が負担し、市は一定割合を補助

○経路設定の考え方：

〔接続先〕基幹公共交通軸、幹線バス路線、地域拠点、乗換拠点など

〔経由地〕行政機関、病院、スーパー、金融機関、生活拠点、観光地など

〔経路範囲〕各区内、地域生活圏内、校区内など

○その他：運行にあたっての運行形態、経路設定、経費負担の合意形成方法、AI等の新技術を活用した配車サービスなど

※基幹公共交通の機能強化、バス路線網の再編を行う中で、新たなコミュニティ交通を検討し導入を行っていく必要がある。

【実施概要】

公共交通空白地域等を含む市内3地区（植木、西南、富含・城南）において、AI技術を用いて運行ルート作成や予約管理等を行うデマンド型の乗合タクシー（以下、「AIデマンドタクシー」という。）を運行します。

AIデマンドタクシーの運行により、公共交通空白地域等から主要バス路線の停留所や鉄道駅等の基幹公共交通軸に接続するとともに、最寄りの地域拠点等にある行政機関、病院、スーパー、金融機関、観光地などの地域生活圏内等の移動を可能とします。

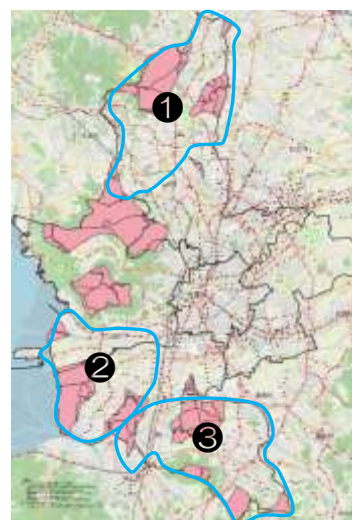
当該運行は、公共交通空白地域等における公共交通ネットワークの維持及び日常生活に必要不可欠な移動手段の確保の両面で重要な役割を担っており、持続的な運行を実施する必要があるものの、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

1 【実施主体】

熊本市（交通事業者に委託し運行）

【実施箇所】

No.	対象地区	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
①	植木地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助
②	西南地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助
③	富含・城南地区	4条乗合	区域運行	フィーダー補助



▲ 実施箇所

公共交通空白地域
対象地区

【目標値】

公共交通空白地域等における公共交通ネットワークの維持及び日常生活に必要不可欠な移動手段の確保に向けて、AIデマンドタクシーの利用及び運行に係る収支の維持・向上を図ります。

数値目標	データ取得方法	現況値 <R2 年度>	目標値 <R8 年度> (R8.10月~R9.9月)
AIデマンドタクシーの利用件数	実績報告等の資料から毎年計測	-	36,000 件
AIデマンドタクシーの運行に係る収支率	実績報告等の資料から毎年計測	-	15%

事業（14）：バスロケーションシステム等の拡充

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	位置情報システム（GPS）を活用したバスロケーションシステムやスマートバス停の拡充			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大検討 ・実施

※地域公共交通利便増進事業

全ての利用者が各々利用されるバス停で接近情報やバスの現在の運行位置を確認できるバスロケーションシステムの導入は、待ち時間の把握などバスの利便性を飛躍的に高め、利用者数の維持・増加が期待できることから、位置情報システム（GPS）を活用したバスロケーションシステムの導入を検討してきました。

平成31年4月に運用が開始されたバスロケーションシステム「バスきたくまさん」は、バス車両に位置情報システム（GPS）機器を搭載し、バスの運行情報をリアルタイムで主要バス停に設置されたモニターや利用者のパソコン、スマートフォンなどに提供するシステムとなっています。

今後は、スマートフォンでの使い方など広報・周知に取り組むほか、システムで得られたデータの活用に取り組みます。

また、液晶ディスプレイに時刻表や運行情報、路線図、緊急情報等を表示し、各地へのスムーズな移動をサポートするスマートバス停の導入についても取り組んでいきます。



▲スマートフォン画面

運行会社	案内表示	行先	時刻	表示
空1	熊本空港	熊本駅前・熊本交通センター	14:44	表示
空1	熊本空港	熊本駅前・熊本交通センター	14:59	表示
空1	熊本空港	熊本駅前・熊本交通センター	15:14	表示
空1	熊本空港	熊本駅前・熊本交通センター	15:29	表示
空1	熊本空港	熊本駅前・熊本交通センター	15:49	表示

桜町バスターミナル	西部車庫
熊本駅前	小島産交
市役所前	植木
通町筋	本渡バスセンター
水道町	さんばーる
藤崎宮前	八代産交
交通局前	阿蘇駅前
味噌天神	河内農協前
水前寺公園前	
熊本県庁前	

▲モニター画面、設置箇所

事業（15）：市電ロケーションシステム等の拡充

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	位置情報システム（GPS）を活用した市電ロケーションシステムやスマート電停の拡充			
主な事業エリア	市電運行区間			
実施主体	交通事業者（熊本市交通局）	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大検討・実施

※地域公共交通利便増進事業

現在、熊本市電では、平成 28 年度に市電ロ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ていますが、モニターがない電停では、スマートフォン等がない場合に遅延・運休等の情報が提供できない状況になっています。

また、電停には多くの広報物を掲示していることから、利用者にとって見えづらくなっており、電停の景観も損ねています。

このため、電停にデジタルサイネージを設置し、市民や来訪者に対し、運行時刻表、市電ナビ、遅延・運休情報、災害情報などをリアルタイムに表示し情報発信することで市電の利用促進を図るとともに、広報物をデジタル表示とすることで景観にも配慮します。

また、市電沿線の観光地、文化施設、地域資源、イベント等の情報発信を強化することで、人とまちをつなぎ交流を促進し、更には今後の需要が期待されるインバウンド対応のために、多言語での情報発信も行います。

① 人とまちの交流促進

市民や来訪者に対し、沿線の観光地、文化施設、地域資源、イベント等の情報発信を行い、人とまちの交流を促進。

② 時刻表をより見やすく

直近の時刻を大きく表示し、より見やすい時刻表へ。

③ 市電ナビの表示

電停で市電の現在位置を確認可能となり、安心して利用できる環境を提供。



④ 遅延・運休情報の発信

事故・故障による遅延・運休情報もリアルタイムに提供が可能。

⑤ 災害対応力の強化

災害発生時は画面を切り替えて情報を提供可能で、今知りたい必要な情報を提供。

⑥ 情報の集約と景観向上

広報物を集約し、デジタルで表示することで、利用者が見やすく、公共空間の質向上にも寄与。

▲スマート電停イメージ

事業（16）：バリアフリー対応車両の充実

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大実施

※軌道運送高度化事業

現在、熊本市内の交通事業者では、ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入を順次進めており、バス事業者におけるノンステップバス等の低床車両の導入率は60.1%、熊本市電では、路面電車では全国初となる超低床車両を導入するなどの取組を行い、導入率は29.6%となっています。

ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入を促進することで、高齢者や障がい者など誰にでも利用しやすい公共交通サービスを実現するとともに、乗降時間の短縮・停車時間の短縮による定時性・速達性の向上を図ります。

■現在の導入の状況

	平成22年			平成27年			令和2年		
	車両数	超低床車数	導入率	車両数	超低床車数	導入率	車両数	超低床車数	導入率
バス	564	100	14.9%	586	166	28.3%	519	312	60.1%
市電	52	14	26.9%	54	16	29.6%	54	16	29.6%



▲ノンステップバス



▲超低床電車

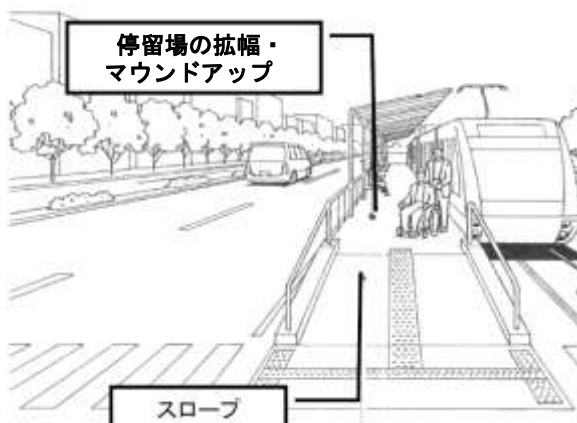
事業（17）：電停のバリアフリー化（電停改良）

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	電停ホームのバリアフリー化（かさ上げ、拡幅等）			
主な事業エリア	市電運行区間			
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大実施

※地域公共交通利便増進事業 ※軌道運送高度化事業

熊本市では平成22年3月に『熊本市電停改良計画』を作成し、電停の拡幅やかさ上げ（マウンドアップ）といったバリアフリー化（電停改良）を進めており、現在11電停の整備が完了しています。これらを含めて35電停中20電停で車椅子の利用が可能となっています。

電停のバリアフリー化（電停改良）を行うことにより、誰でも安全に利用しやすい環境を整備するとともに、乗降時間の短縮等による定時性、速達性の向上を図ります。



事業（18）：パークアンドライド（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）等の拡充

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	パークアンドライド（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）、キスアンドライド（K&R）の整備			
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線			
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大検討・実施

これまでもパークアンドライドやサイクルアンドライド、キスアンドライドによる公共交通の利用が行われています。

それぞれの乗換拠点や交通拠点において需要や特性に応じて整備を行い、利用者の利便性の向上のほか、公共交通への利用転換や自家用車流入抑制によるバス路線等の定時性・速達性の向上を図っていきます。

○パークアンドライド（P&R）

自宅から自家用車でバス停や駅まで行き、駐車場に駐車（パーク）してから公共交通に乗り換える（ライド）ことで、バス路線等への自家用車の流入量の抑制を図ります。

○サイクルアンドライド（C&R）

自転車（サイクル）を駐輪場に止め、公共交通に乗り換える（ライド）ことで、利用者の利便性の向上を図ります。

○キスアンドライド（K&R）

自宅からバス停や駅まで自家用車で家族等に送り迎えしてもらうことで、バス路線等への自家用車の流入量の抑制を図ります。



▲商業施設等を活用したパークアンドライド



▲サイクルアンドライドの促進

事業（19）：交通事業者等と連携した利用促進

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	バス事業者・関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者、熊本県バス協会	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大検討・実施

自家用車等から公共交通機関への転換や利用促進を図ることは、地域公共交通網の維持・確保を図っていくうえで重要な取組であり、これまでもバス事業者や熊本県バス協会、国等の関係機関と連携して、小学生を対象としたバスの乗り方講座の開催や利用促進のためのイベント事業の開催を行ってきました。

また、持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、住民の公共交通の担い手としての意識の醸成を一層図っていくことが不可欠であり、これまでの取組継続に加え、高齢者等への利用促進や広域的な広報啓発など新たな利用促進事業や、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変化を促すモビリティマネジメントの取組についても検討を行います。

また、商業事業者と連携したインセンティブの付与、「バス・電車 100 円の日」などのイベントを実施し、公共交通のさらなる利用促進を図っていきます。



▲公共交通利用促進キャンペーン



▲小学校への出前講座の開催



▲バス待ち処

事業（20）：新しい生活様式への対応

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	新型コロナウイルス感染リスク低減による公共交通の利用促進			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		（新規）	拡大検討・実施

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。

新型コロナウイルスの感染防止対策として、あらゆる交通モードでの消毒や換気、混雑情報のホームページでの情報発信、施設内でのアナウンス、時差出勤等を実施し、感染リスクの低減を図ります。



▲感染防止対策の車内掲示（熊本都市バス）



▲全車両のコーティング剤施工（熊本電鉄）

事業（21）：公共交通のシームレス化の推進

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	公共交通のシームレス化に向けたＩＣＴ等の推進			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、交通事業者、事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		（新規）	検討・実施

現在、市内の移動手段は、鉄軌道や路線バスのほか、タクシーや自転車といった多様な交通モードが共存しており、過度な自動車交通への依存から脱却するためには、これらの移動手段を効率的に組み合わせて、移動のシームレス化を図ることが重要です。

このため、MaaS等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、AIやICT等の新技術を積極的に活用し、経路検索・予約・決済等の一元化や各種サービスの情報提供などの導入検討に取り組めます。

また、交通以外のサービスとの連携による利便性向上やインバウンド対応のための多言語対応などについても検討します。

MaaS導入にあたり、地域住民だけではなく本市を訪れる観光客に向けてのサービス（観光型MaaS）についても取り組めます。



▲MaaSのイメージ（国土交通省 HP）



▲MaaSの推進

事業（22）：利用しやすい市電のダイヤ設定

実施の目的	公共交通の利用促進			
事業の概要	市電のラウンドダイヤの拡充			
主な事業エリア	市電運行区間			
実施主体	交通事業者（熊本市交通局）	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		（新規）	検討・実施

※地域公共交通利便増進事業

現在、熊本市電では平日の一部の時間帯で運行時刻のラウンド化（運行時刻を毎時間同じ時刻に出発）を行うとともに、運行間隔を一定にすることで利用者にとってより分かりやすい発車時刻になるよう取り組んでいます。

今後は、土日祝日に関しても中間帯のダイヤをラウンド化及び等間隔化する事で、利用者の更なる利便性向上を図ります。

【ダイヤのラウンド化】

毎時間同じ時刻（毎時同分）に電車が
出発するようにすることで、利用者は発車
時分が記憶しやすくなる。



▲ラウンドダイヤ・等間隔ダイヤのイメージ

事業（23）：自動運転技術の導入検討

実施の目的	新技術を活用した移動手段の検討			
事業の概要	自動運転技術の導入検討			
主な事業エリア	計画区域内			
実施主体	熊本市、交通事業者、事業者	実施時期	前期	後期
関連目標	目標③		（新規）	検討・実施

熊本地震以降深刻化している運転士不足への対応や、老年人口が増加傾向にある超高齢社会への対応、公共交通の利用促進を図ることを目的に、新技術（自動運転技術）を活用することで、移動手段の確保やマイカーから公共交通への転換を図るものです。

本市においては、まずは自動運転を目指した運転支援レベル2のバスから実証実験を開始し、システムによる監視となる自動運転レベル4の社会実装に向けた検証を進めることで、自動運転技術を活用した地域公共交通の維持・確保につなげていきます。



▲自動運転レベル（国土交通省資料）

＜参考：事業シートの説明＞

地域公共交通網の将来像、施策展開の基本的な考え方、基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況を踏まえ、目標達成のための各事業について、以下の事項を中心に事業別シートとして整理しました。

1. 実施の目的

実施の目的として、「第7章の2施策展開の基本的な考え方」の（１）～（６）の内、事業に該当する項目を記載しています。

2. 事業概要

各事業に応じた要旨を記載しています。事業の詳細については図表と共に事業シート下段の枠内に記載しています。

3. 主な事業エリア

主な事業エリアとして以下の区域を記載しています。

- ・基幹公共交通軸沿線
- ・市電運行区間
- ・熊本市域内
- ・計画区域内

4. 実施主体

実施主体として以下の機関等を記載しています。

- ・熊本市
- ・嘉島町
- ・近隣自治体（熊本市及び嘉島町に近接する自治体）
- ・交通事業者（鉄軌道事業者、路線バス事業者、タクシー事業者、交通局）
- ・交通管理者（熊本県警）
- ・道路管理者（熊本市、熊本県、国土交通省）
- ・熊本県バス協会
- ・地域住民
- ・事業者（商業、観光等）

5. 関連目標

事業ごとに、第6章の目標①～③の内、該当するものを記載しています。

目標①まちづくりと連動した公共交通施策の展開

目標②都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成

目標③住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持・確保

6. 実施時期

現況、前期（平成28年度～令和2年度末）、後期（令和3年度～令和7年度末）のそれぞれの期間に応じて、実施や検討等の目安を記載しています。なお、実施とは、本格実施と社会実験実施を含んだものとします。

- ・実施中 : 事業の一部または全部を実施しているもの
- ・検討 : 事業の実施に向け検討するもの
- ・実施 : 事業を実施するもの
- ・検討・実施 : 事業の実施に向け検討し、当該期間内に事業を実施するもの
- ・拡大検討 : 実施中の事業規模の拡大を検討するもの
- ・拡大実施 : 実施中の事業規模を拡大し実施するもの
- ・拡大検討・実施 : 実施中の事業規模の拡大を検討し、当該期間内に事業を拡大実施するもの

5 実施に向けた課題

(1) 居住誘導区域における公共交通のサービス水準の維持

- 熊本市立地適正化計画による居住誘導区域の設定については、公共交通の利便性の高いエリアとして、鉄軌道沿線（鉄道駅等から半径500m圏内）と幹線バス沿線（片方向当たり運行本数75本/日以上 of バス路線の道路中心から半径300m圏内）がその基準となっています。
- まちづくりと公共交通施策を一体的に実施する観点から、居住誘導区域の設定を受けた公共交通軸について交通事業者と行政が連携してサービス水準の維持に努めることが重要です。

(2) 乗換抵抗の軽減

- ゾーンシステムの導入に当たっては、乗換拠点での乗り換えを前提とすることから、乗り換えに伴う身体的な負担はもとより、経済的な負担や利便性の低下を防ぐ措置が重要になります。
- このような観点から、乗換施設と交通機関との段差解消、運賃のあり方、待合施設の整備、運行情報の提供、幹線と支線の接続に配慮したダイヤの設定等、様々な形で乗換抵抗の軽減を図ることが重要です。

(3) 国庫補助の活用

- 本計画に掲げる施策・事業を着実に推進していくためには、本計画策定による国の法制上の措置（各運送事業法の手続きのワンストップ化など）や財政上の支援（国庫補助率の嵩上げなど）の策定メリットを最大限に活用し、目標を達成するために行う事業に必要な資金を確保していくことが重要です。

(4) 行政と交通事業者の役割分担（整備・実施スキームの整理）

- 乗換拠点の整備や需要に応じた輸送力の強化など、事業の実施にあたっては、それぞれの事業内容に応じて行政と交通事業者等がどのような役割を担うのかを整理していく必要があります。
- その際には、公設民営方式や上下分離方式など新たな枠組みによる運営スキームなども視野に入れつつ、行政の財政状況や交通事業者の経営状況等も考慮しながら、実施スキームや費用分担等について整理を行うことが重要です。