

# 熊本市のまちづくり

～公共交通を基軸とした熊本型のコンパクトなまちづくり～

# 熊

# 本

平成28年12月2日

熊本市 都市建設局  
交通政策総室



# 目次

- ① 熊本市の概況と都市を取り巻く現状
- ② 都市マスタープランと立地適正化計画
- ③ グランドデザインと交通網形成計画
- ④ 平成28年熊本地震
- ⑤ 地域公共交通再編実施計画



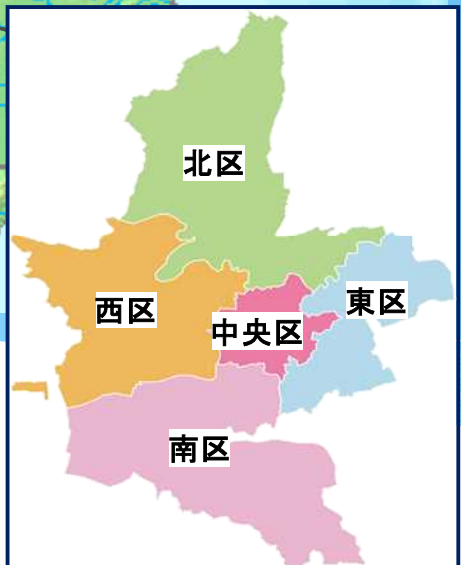
# ① 熊本市の概況と都市を取り巻く現状 【概況】



- 面積: 390.32km<sup>2</sup>
- 人口: 739,705人(平成28年8月1日)
- 世帯数: 317,359世帯(平成28年8月1日)
- H28一般会計当初予算額: 約3,028億円
- 特徴:
  - 上水道水源は清冽な地下水100%
  - なす、すいかは全国1位の産出額
  - 医療機関、大学が集積

など

九州の中央に位置。  
自然豊かな  
阿蘇や天草に近い

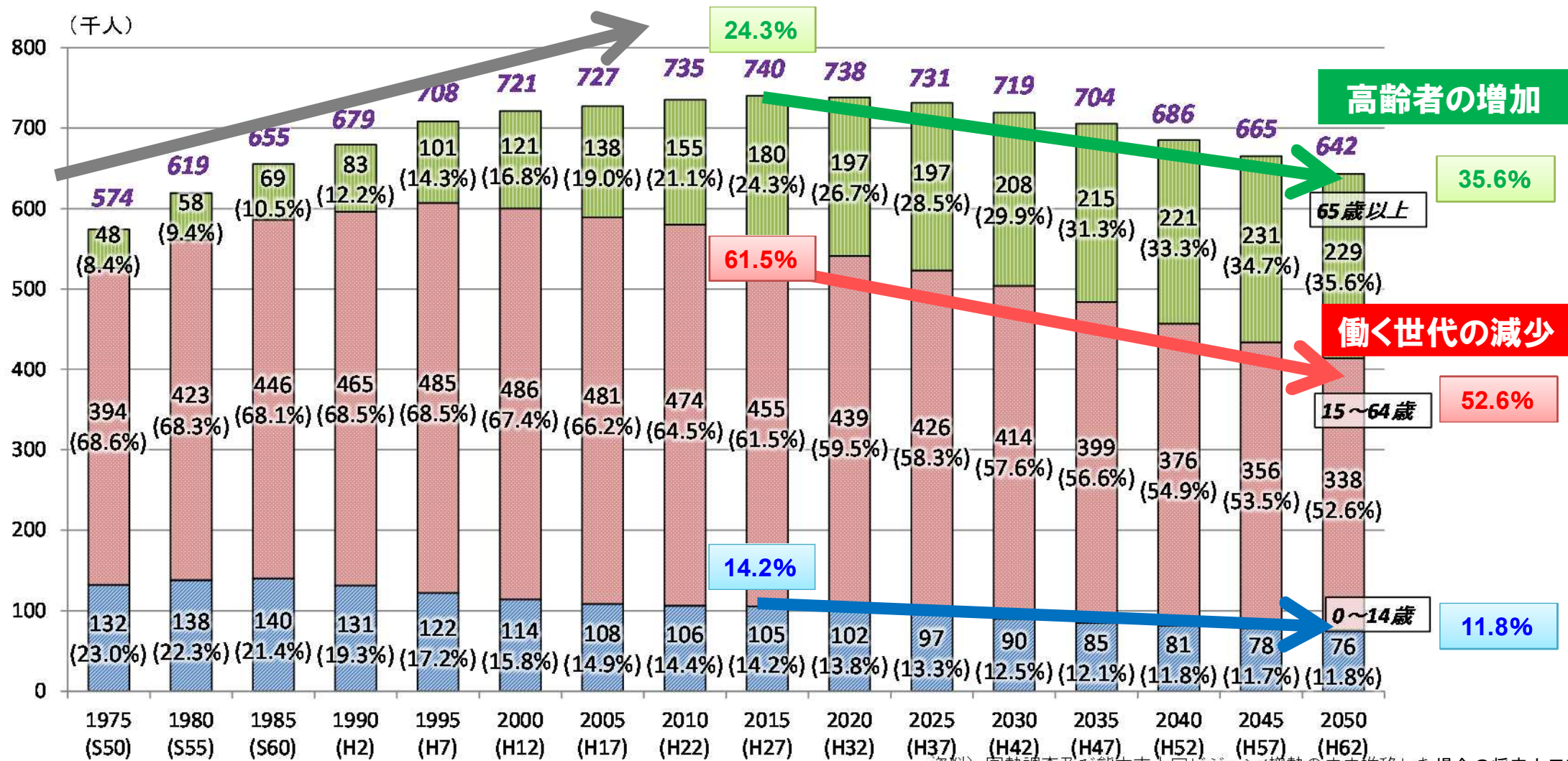


74万人の生活を支える  
ミネラルウォーター

平成24年4月1日に政令市に移行

# ① 熊本市の概況と都市を取り巻く現状【将来推計人口】

- 高度経済成長期を通じてこれまで着実に人口が増加
- しかし今後、65歳以上の高齢者人口が大幅に増加（約5万人増加：H27→H62）
- 経済活動を支える15～64歳人口が大きく減少（約11万人減少：H27→H62）



■総人口は減少する一方で、高齢者人口は大幅に増加し介護・医療費が大幅に増加することが見込まれる。  
 ■人口減少により、医療・商業等の日常生活サービス機能の利用者が減少することで、都市機能が衰退し、暮らしにくくなることが懸念。

# ① 熊本市の概況と都市を取り巻く現状 【公共交通の現状】

H27年度実績



JR九州(市内駅)  
1日 37,300人

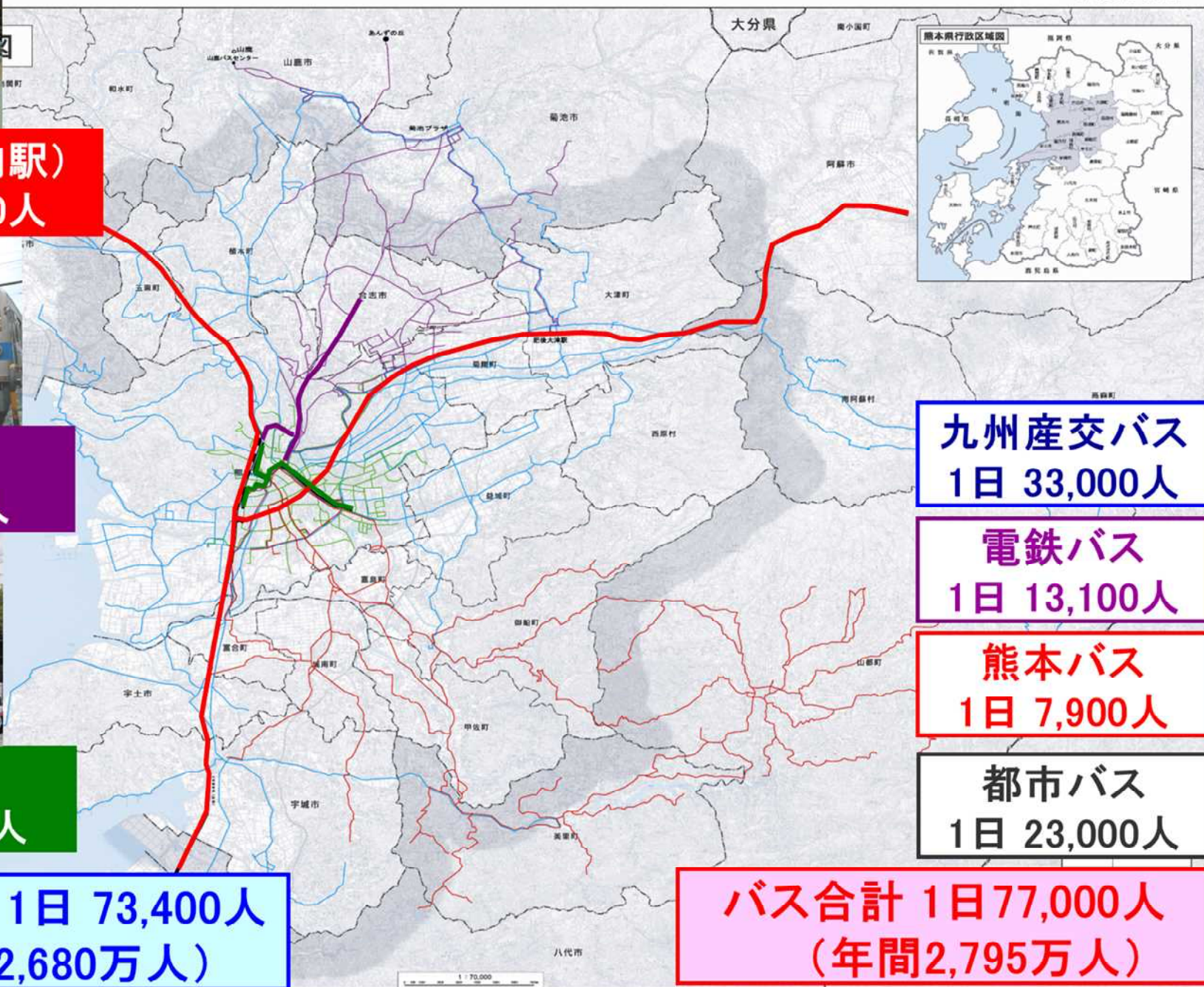


熊本電鉄  
1日 5,900人



熊本市電  
1日 30,200人

鉄軌道合計 1日 73,400人  
(年間2,680万人)



九州産交バス  
1日 33,000人

電鉄バス  
1日 13,100人

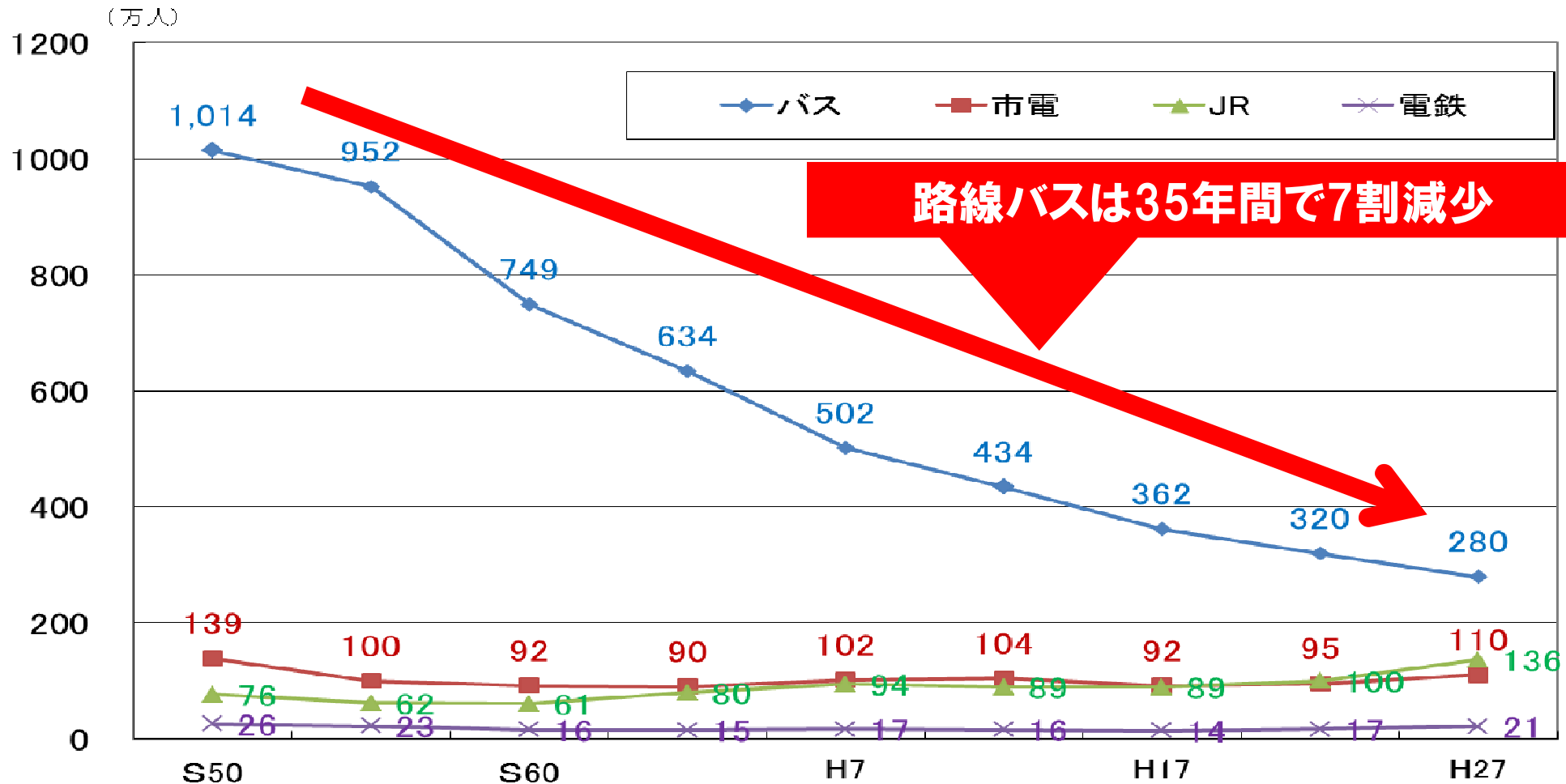
熊本バス  
1日 7,900人

都市バス  
1日 23,000人

バス合計 1日77,000人  
(年間2,795万人)

# ① 熊本市の概況と都市を取り巻く現状【公共交通利用者減少】

- 公共交通機関の利用者数は大幅に減少（路線バスは35年間で7割減少）
- 利用者数の減少は、サービス低下⇒更なる利用者低迷の悪循環が発生
- 高齢者をはじめとする交通弱者の移動の自由の更なる低下が懸念



▲熊本市の公共交通利用者数の推移

- 利用者数の減少は、サービス低下(路線数、運行本数)⇒更なる利用者低迷の悪循環が発生
- 自動車を自由に利用できない高齢者等にとって、移動しにくく暮らしにくいまちになることが懸念。

# ① 熊本市の概況と都市を取り巻く現状【バス事業者の経営問題】

- 平成15年度 九州産交バス(株)の経営再建問題  
産業再生機構から補助金拡充と路線移譲の申入れ
- 平成16年度 バス運行の補助対象を一般赤字系統まで拡大  
競合路線の移譲(H20年度まで8路線54系統)
- 平成18年度 民間バス事業者(3社)からの要望  
(さらなる路線移譲、熊本都市圏での共同運行)  
⇒面的移譲の検討
- 平成19年度 民間3社の出資により「熊本都市バス(株)」の設立
- 平成20年度 「バス交通のあり方検討協議会」の設置、議論
- 平成20年度 熊本電気鉄道(株)の経営再建問題  
中小企業再生支援協議会の支援
- 平成21年度 熊本都市バス(株)に対する面的移譲の開始
- 平成23年度 公共交通グランドデザイン(H24.3)
- 平成24年度 バス路線網再編実施プログラムの策定(H25.3)  
熊本市公共交通基本条例(H25.4)
- 平成26年度 市営バス路線を「熊本都市バス(株)」へ全面移譲
- 平成27年度 熊本バス(株)の経営再建問題  
地域経済活性化支援機構の支援

# ② 都市マスタープランと立地適正化計画【都市マスタープラン】

中心市街地や地域拠点などから諸機能が段階的に立地する  
秩序ある市街地の構成を目指す

(平成21年3月策定)

【目標年次】  
平成37(2025)年



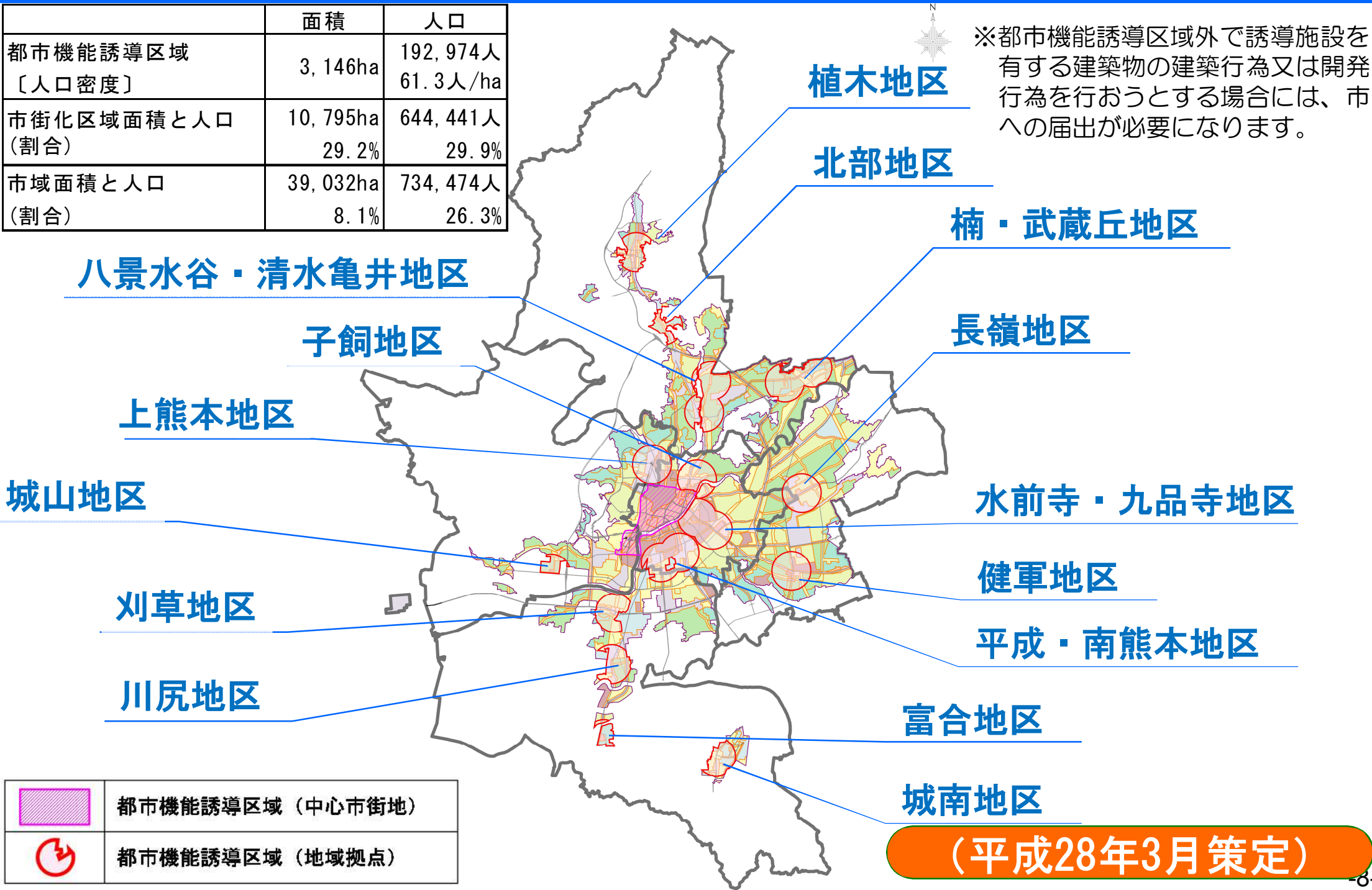
NO	地域拠点
1	植木地区
2	北部地区
3	楠・武蔵ヶ丘地区
4	八景水谷・清水亀井地区
5	子飼地区
6	長嶺地区
7	水前寺・九品寺地区
8	健軍地区
9	平成・南熊本地区
10	刈草地区
11	富合地区
12	城南地区
13	川尻地区
14	城山地区
15	上熊本地区



# ② 都市マスタープランと立地適正化計画【都市機能誘導区域】

	面積	人口
都市機能誘導区域 〔人口密度〕	3,146ha	192,974人 61.3人/ha
市街化区域面積と人口 (割合)	10,795ha 29.2%	644,441人 29.9%
市域面積と人口 (割合)	39,032ha 8.1%	734,474人 26.3%

※都市機能誘導区域外で誘導施設を有する建築物の建築行為又は開発行為を行おうとする場合には、市への届出が必要になります。



植木地区

北部地区

楠・武蔵丘地区

長嶺地区

水前寺・九品寺地区

健軍地区

平成・南熊本地区

富合地区

城南地区

八景水谷・清水亀井地区

子飼地区

上熊本地区

城山地区

刈草地区

川尻地区

	都市機能誘導区域 (中心市街地)
	都市機能誘導区域 (地域拠点)

(平成28年3月策定)

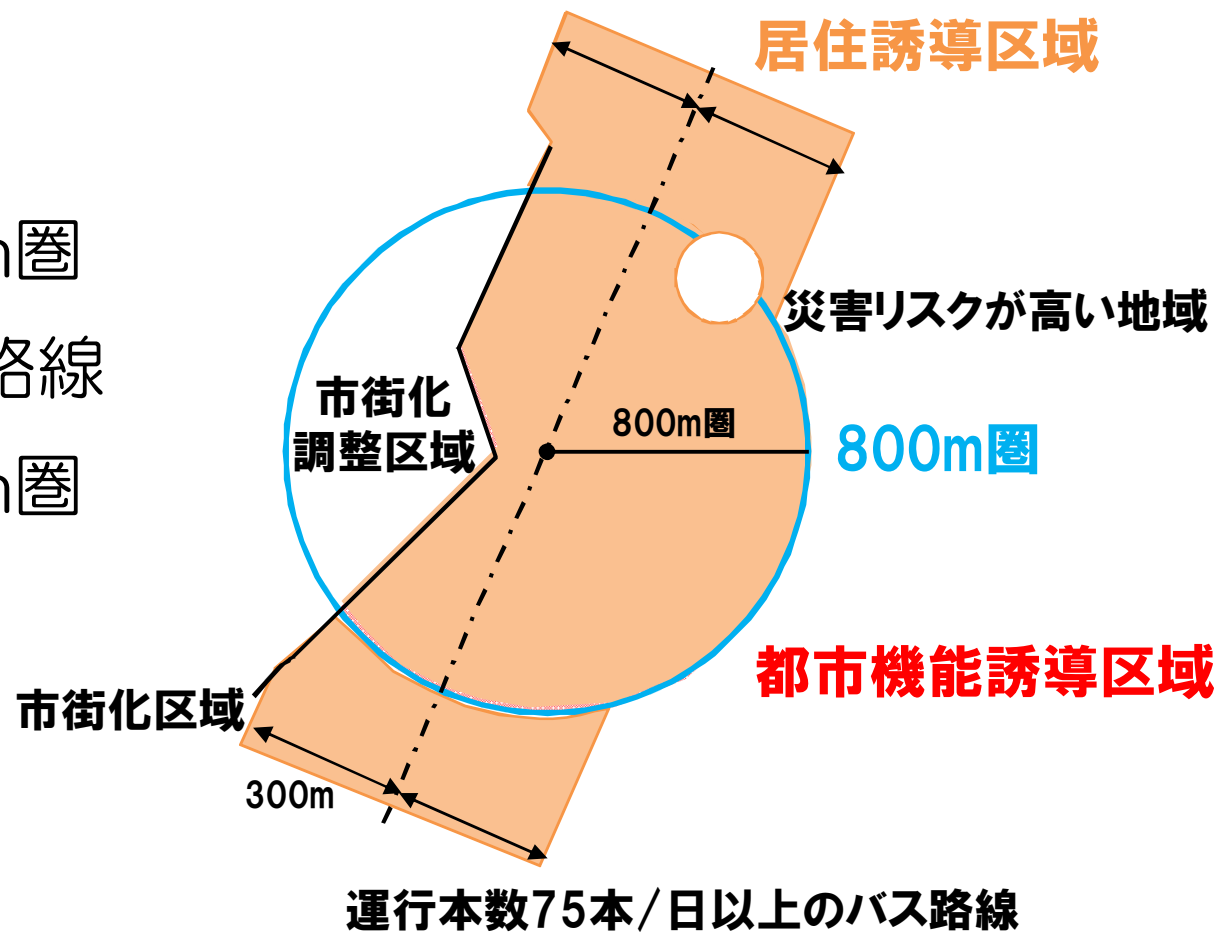
## ② 都市マスタープランと立地適正化計画【居住誘導区域】

○居住誘導区域は、人口減少下においても、商業・医療等の日常生活サービス機能や公共交通が持続的に維持されるよう一定のエリアにおいて人口密度を維持する区域

### 【設定の考え方】

- 都市機能誘導区域
- 公共交通軸沿線
  - ・全ての鉄軌道：半径500m圏
  - ・運行本数75本以上のバス路線：半径300m圏

※ただし、市街化調整区域、災害リスクが高い地域を除く



## ② 都市マスタープランと立地適正化計画【計画の具体的な施策】

### ○基本的な考え方

本市の人口は、今後数年間は人口70万人規模が維持され、急激な人口減少が生じるものではない。しかし、長期的には大きく人口減少・高齢化が進展することが予測されており、暮らしやすい都市を維持するため、様々な施策を展開する。

### ●都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保

(例) 中心市街地活性化、公有地の活用検討  
福祉施設の補助採択基準の見直し など

### ●居住誘導区域における人口密度の維持

(例) 良好な居住環境のための基盤整備、空き家等低未利用地の活用 など

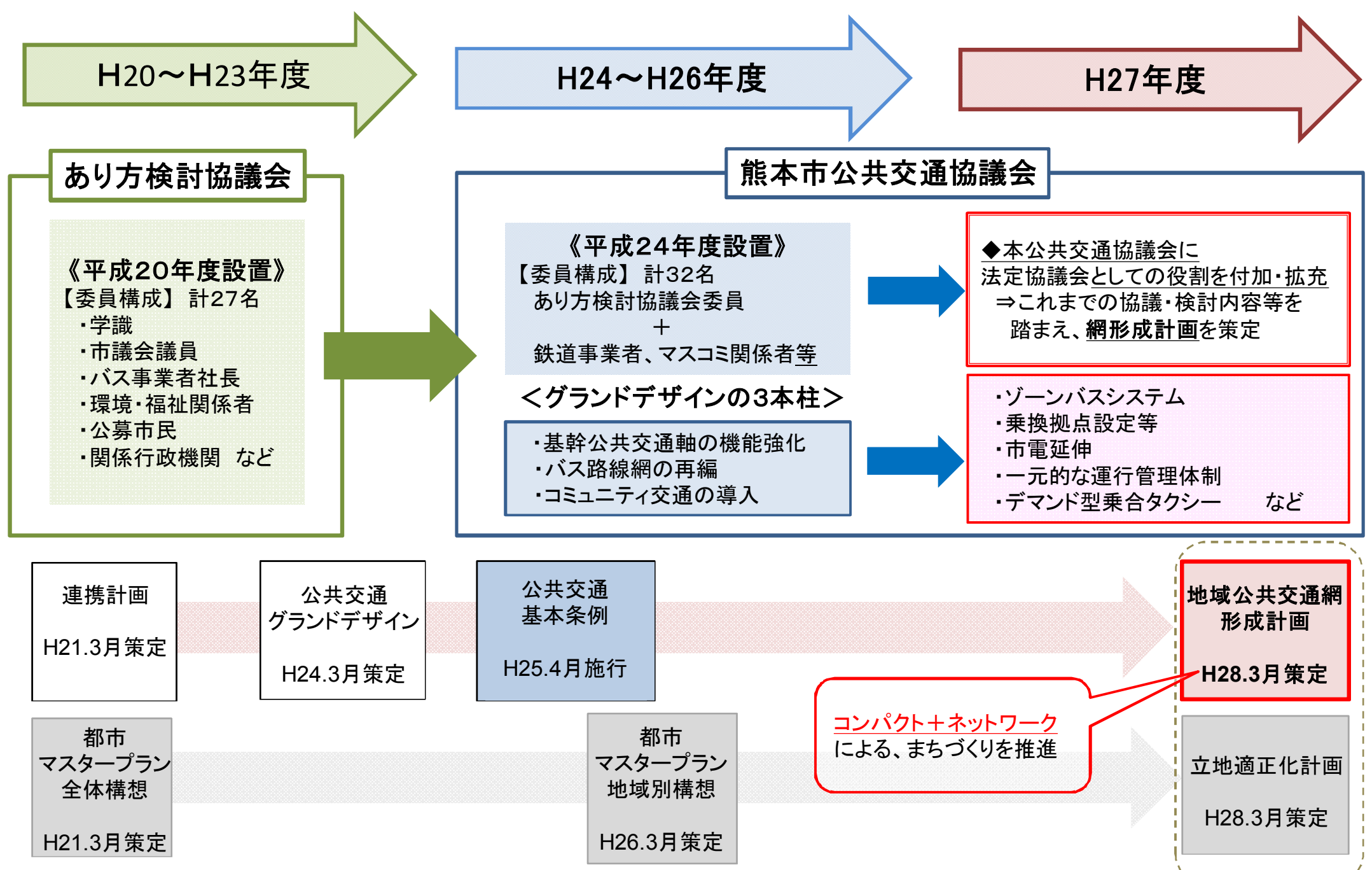
### ●公共交通ネットワークの充実

(例) 基幹公共交通軸の強化、バス路線網の再編、コミュニティ交通の導入 など ※熊本地域公共交通網形成計画等と連携

### ●地域コミュニティの維持活性化

(例) 自然環境や農業・漁業生産環境の保全、地域コミュニティの維持活性化 など ※まちづくり支援制度の強化等と連携

# ③ グランドデザインと交通網形成計画【これまでの経緯】



# ③ グランドデザインと交通網形成計画【グランドデザイン】

【H24.3発表】

## 基幹公共交通(鉄道、市電、幹線バス)の強化

中心市街地と15の地域拠点をつなぐ8軸を「基幹公共交通軸」と位置づけ、輸送力、速達性、定時性の強化を図る。



▲超低床電車



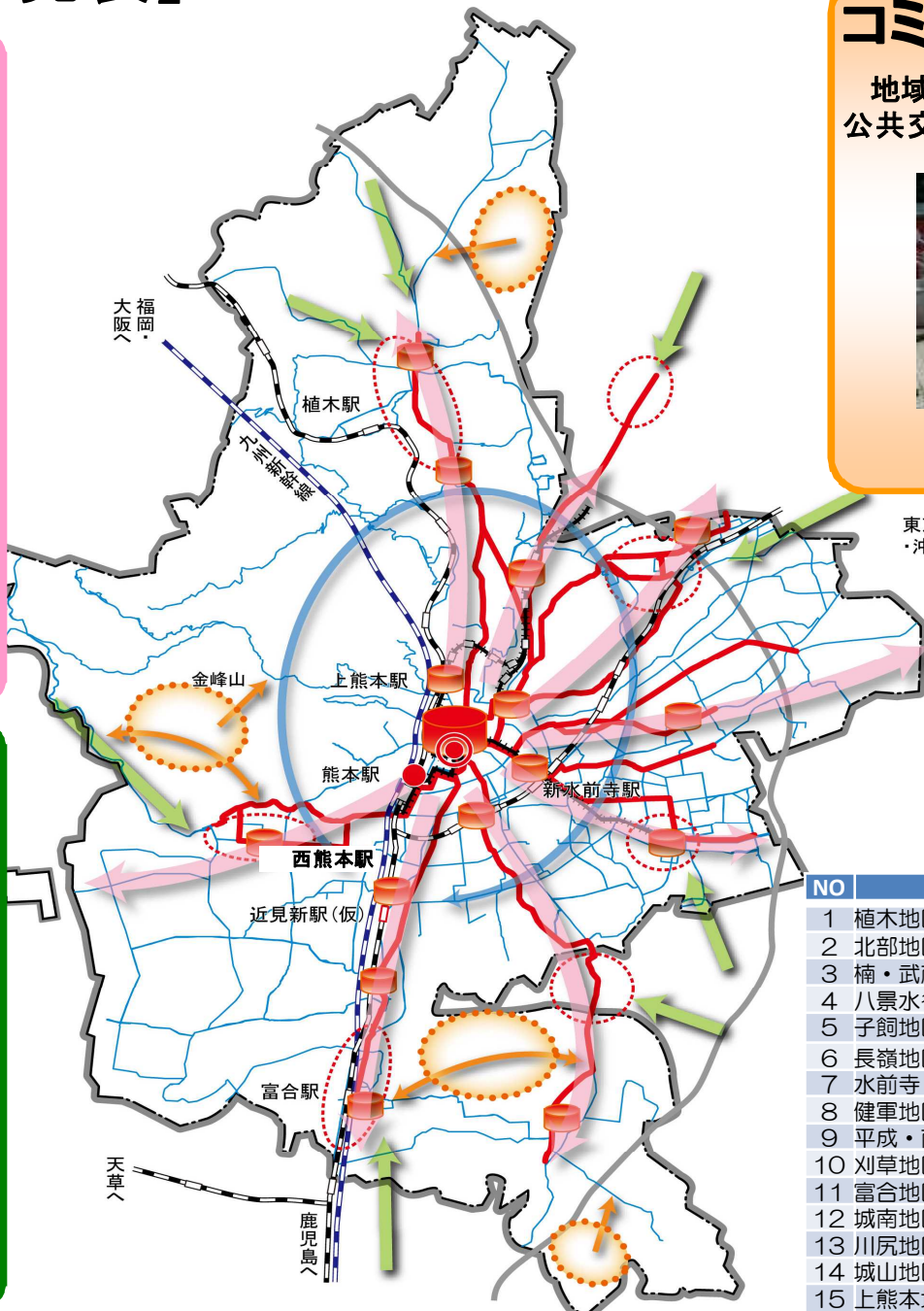
▲連節バス

## コミュニティ交通への対応

地域と協働で「コミュニティ交通」の導入を進め、公共交通の空白・不便地域の解消を目指す。



▲乗合タクシー



東京・大阪・名古屋  
・沖縄・ソウルなどへ  
阿蘇くまもと空港

### 凡例

- 中心市街地
- 地域拠点
- 基幹公共交通軸
- 幹線バス
- 環状線バス
- その他の路線バス等
- 支線バス
- コミュニティバス
- メインターミナル交通センター
- サブターミナル熊本駅
- 乗継ポイント
- 公共交通空白・不便地域
- 新幹線
- JR
- 熊本電鉄
- 市電

NO	地域拠点
1	植木地区
2	北部地区
3	楠・武蔵ヶ丘地区
4	八景水谷・清水亀井地区
5	子飼地区
6	長嶺地区
7	水前寺・九品寺地区
8	健軍地区
9	平成・南熊本地区
10	刈草地区
11	富合地区
12	城南地区
13	川尻地区
14	城山地区
15	上熊本地区

## 日常生活を支えるバス路線網の再編

基幹公共交通を補うバス路線網を再編し、わかりやすく効率的な運行体制を確立する。



▲バス専用レーン(国道3号)

# ③ グランドデザインと交通網形成計画【公共交通基本条例】

【目的】 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

【H25.4施行】

公共交通の維持及び充実に係る責務を規定

**市民・事業者の責務**  
公共交通を積極的に利用  
公共交通の担い手としての自覚

**行政の責務**  
総合的な施策の立案及び実施  
公共交通に関する市民意識の啓発

**公共交通事業者の責務**  
公共交通の利便性向上  
市が実施する施策に協力

条例の基本施策

**○ 公共交通ネットワークの強化**

- ① 基幹公共交通の機能強化
- ② わかりやすく効率的なバス路線網の構築
- ③ 基幹公共交通を中心とした公共交通機関の相互連携

**○ 公共交通の利用促進**

- ① 公共交通の走行環境及び利用環境の改善
- ② 自家用車や自転車との乗継利便性の向上
- ③ 公共交通事業者等が行う利用促進策に対する支援

**○ 公共交通空白地域及び不便地域等への対応**

- ① 公共交通空白地域における移動手段の確保
- ② 公共交通不便地域及び準不便地域において、地域が主体的に行う移動手段確保に向けた取組みに対する支援

今後の具体的施策

**① 基幹公共交通の機能強化**  
・交通センターバスターミナル整備  
・幹線にバス優先レーン導入検討

**② バス路線網の構築**  
・熊本都市バスを中心としたバス事業者4社による運行体制の確立

**③ 基幹公共交通を中心とした公共交通機関の相互連携**  
・結節機能強化(熊本駅バスターミナル整備)

**① 公共交通の走行環境及び利用環境の改善**  
・時刻表・路線図の統一  
・乗換地点の改善(バス停等の改善)

**② 自動車及び自転車との乗継利便性向上**  
・パーク&ライド、サイクル&ライドの整備

**③ 公共交通事業者等による利用促進策への支援**  
・公共交通利用の啓発(小学校でのバス体験乗車など)

**① 公共交通空白地域への対応**  
・コミュニティ交通の導入(デマンドタクシー)

**② 公共交通不便地域等への対応**  
・地域主体のコミュニティ交通の導入への支援

熊本地域公共交通網形成計画

# ③ グランドデザインと交通網形成計画 【計画の基本的な方針】

目指す都市の将来像  
公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと

公共交通が果たすべき役割

- I : 日常生活に必要な移動を支えること
- II : 多核連携都市の実現に貢献すること
- III : まちの賑わい創出・環境改善に貢献すること

公共交通の役割・課題・再生の視点を踏まえ、行政・公共交通事業者・事業者・住民の適切な役割分担のもと、将来を見据えた『誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通』の実現を目指します。

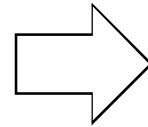
目指す公共交通の将来像  
誰もが安心して移動できる  
持続可能な公共交通



### ③ グランドデザインと交通網形成計画【計画の目標】

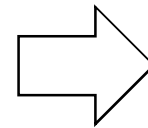
#### 公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性

方向性1  
コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり



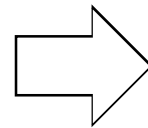
目標1  
まちづくりと連動した公共交通施策の展開

方向性2  
広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成



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

方向性3  
地域社会全体で支え合う公共交通



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

数値目標	基準値 <H27年度>	目標値 <H32年度>	目標値 <H37年度>
1. 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	83.9%	83.9% (基準値と同値)	83.9% (基準値と同値)
2. 公共交通機関の年間利用者数	55,436千人	55,269千人	54,708千人
3. 目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合	47.5%	48.8%	50.0%



# ③ グランドデザインと交通網形成計画 【計画の施策・事業】

## 地域公共交通網の将来像



## 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～
- (2) バス路線網の再編  
～基幹公共交通軸と共に一体的に機能するバス網の形成～
- (3) 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～
- (4) 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～
- (5) メインターミナル・サブターミナルの整備  
～広域交通拠点の形成～

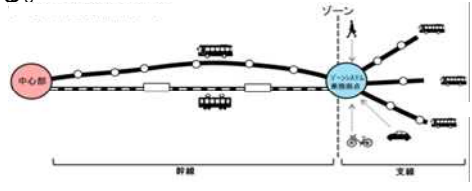


# ③ グランドデザインと交通網形成計画【計画の事業別シート】

事業名称	事業スケジュール		
	現況	前期 (H28年度~H32年度)	後期 (H33年度~H37年度)
事業(1) ゾーンシステムの導入		検討・実施	
事業(2) 乗換拠点の整備		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	拡大実施
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の改良、バスベイ整備	実施中	拡大実施	
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) メイン・サブターミナルの整備	実施中		
事業(7) 環状線の導入	実施中	拡大検討・実施	
事業(8) 都市バスを中心としたバス路線網の効率化		検討・実施	
事業(9) 競合路線の改善	実施中	拡大検討・実施	
事業(10) 統一時刻表・共同路線図の導入	実施中	拡大実施	
事業(11) バスロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業(12) 市電ロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業(13) バリアフリー対応車両の充実	実施中	拡大実施	
事業(14) 電停のバリアフリー化(電停改良)	実施中	拡大実施	
事業(15) パークアンドライド(P&R)等の整備	実施中	拡大検討・実施	
事業(16) 公共交通の利用促進	実施中	拡大検討・実施	
事業(17) 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(18) 新たなコミュニティ交通の導入		検討・実施	

## (1) ゾーンシステムの導入

8方面の基幹公共交通軸上に乗換拠点を設定、乗換拠点における公共交通の幹線・支線化と多様な交通手段の結節を図る。



## (2) 乗換拠点の整備

乗換拠点において、交通手段間や自転車等の交通結節機能の強化、乗換抵抗低減等のための待合環境等整備など乗換機能の向上を図る。



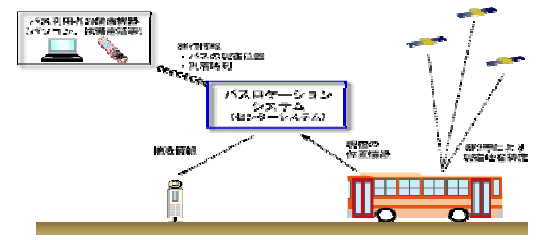
## (8) 都市バスを中心としたバス路線網の効率化

都市バスへのトータルシステムの導入・活用により、ゾーンシステム導入や各社の一部又は全エリアの効率化に向けた運行計画案をベースに、行政が各事業者と調整を行い、バス路線網の効率化を目指す。



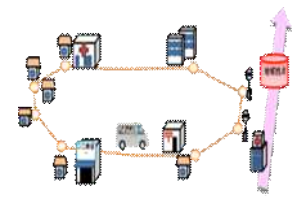
## (11) バスロケーションシステムの導入

バス車両に位置情報システム(GPS)機器を搭載し、運行情報をリアルタイムで主要バス停の表示機やPC、スマホ等に提供するバスロケーションシステムの導入検討を行う。



## (18) 新たなコミュニティ交通の導入

これまでの導入課題等を踏まえ、地域生活圏内における病院やスーパー等を経由し、基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の実情等に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討を行う。



## ④ 平成28年熊本地震【概要】

### 1. 地震の概要

- 前震 発生日時:平成28年4月14日(木) 21時26分  
震源地:熊本県熊本地方(深さ:11km) 規模:マグニチュード6.5  
市内震度6弱(県内最大震度7)
- 本震 発生日時:平成28年4月16日(土) 01時25分  
震源地:熊本県熊本地方(深さ:12km) 規模:マグニチュード7.3  
市内震度6強(県内最大震度7)

### 2. 被害の状況等(9月14日 13:30現在)

- 人的被害 : 死者数40人、重傷者:576人
- 家屋被害 : 全壊 2,440棟  
半壊 14,525棟  
一部損壊 83,775棟  
(り災証明受付数 104,367件) ※9/13受付分まで  
(参考 :最大避難人員約11万人(17日08時頃))

# ④ 平成28年熊本地震【被害状況】

## 市有施設等(都市基盤関係)の被害・復旧状況 (8月12日特別委員会資料抜粋)

種別	主な被害
上下水道	<ul style="list-style-type: none"> <li>○水道 27施設57箇所が被災(井戸ケーシング損傷、建屋傾倒など) 水道管路漏水件数 3,597件</li> <li>○工業用水道 施設2箇所が被災(建屋傾倒、配管破損など)</li> <li>○下水道 5浄化センター、13ポンプ場などが被災 (汚泥搔寄機損傷、導水管破損など) 管路2,544kmのうち、約30kmが被災 (管路やマンホールの破損、道路陥没など)</li> </ul>
道路・橋梁	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路 7,417箇所が被災 被災箇所中通行止め延べ179箇所(最大時) ・主要地方道玉名植木線など</li> <li>○橋梁 2,909橋のうち657箇所が被災 被災箇所中通行止め延べ21箇所(最大時) ・白川橋 ・神園橋など</li> </ul>
河川	<ul style="list-style-type: none"> <li>○法河川 一級河川鶯川外4件の被災</li> <li>○その他河川等 秋津第15号排水路外9件の被災</li> <li>○雨水施設 加勢川第6排水区調整池外2件の被災</li> </ul>
公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>○武蔵塚公園 門、東屋、灯籠等倒壊</li> <li>○柿原公園 公園内亀裂及び法面崩壊の恐れ</li> <li>○水前寺江津湖公園 園路破損等</li> <li>○その他公園 園路破損、東屋、トイレ破損等</li> </ul>
農水産関係施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○排水機場関連</li> <li>○農業集落排水管路の破損</li> <li>○漁港施設のひび割れ等</li> </ul>

# ④ 平成28年熊本地震【被害状況写真①】

施設名	水前寺江津湖公園
概要	舗装亀裂、護岸崩落



施設名	加瀬川第6排水区雨水調整池
概要	調整池の損壊



施設名	秋津町第15号排水路
概要	護岸の崩壊



施設名	(市)浜戸川堤防2号線(浜戸川大橋取付道路)
概要	車道に大きな段差、縦断方向に大きな亀裂

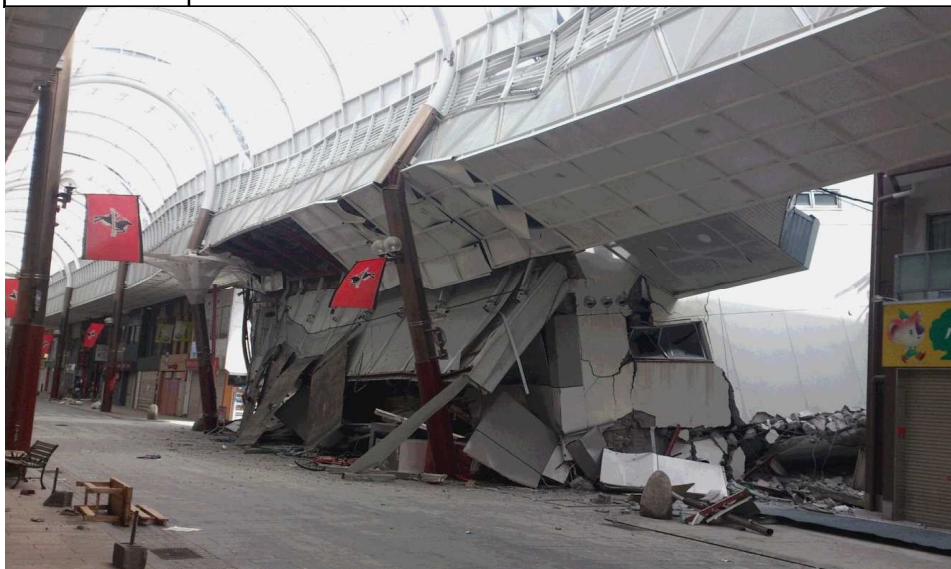


# ④ 平成28年熊本地震 【被害状況写真②】

施設名	益城町
概要	住宅倒壊



施設名	熊本市健軍
概要	ビル倒壊によるアーケード被害



施設名	熊本市坪井
概要	ビル倒壊



施設名	水前寺江津湖公園(熊本市総合体育館)
概要	天井一部落下



# ④ 平成28年熊本地震 【被害状況写真③】

施設名	熊本城(宇土櫓)
概要	建物崩壊



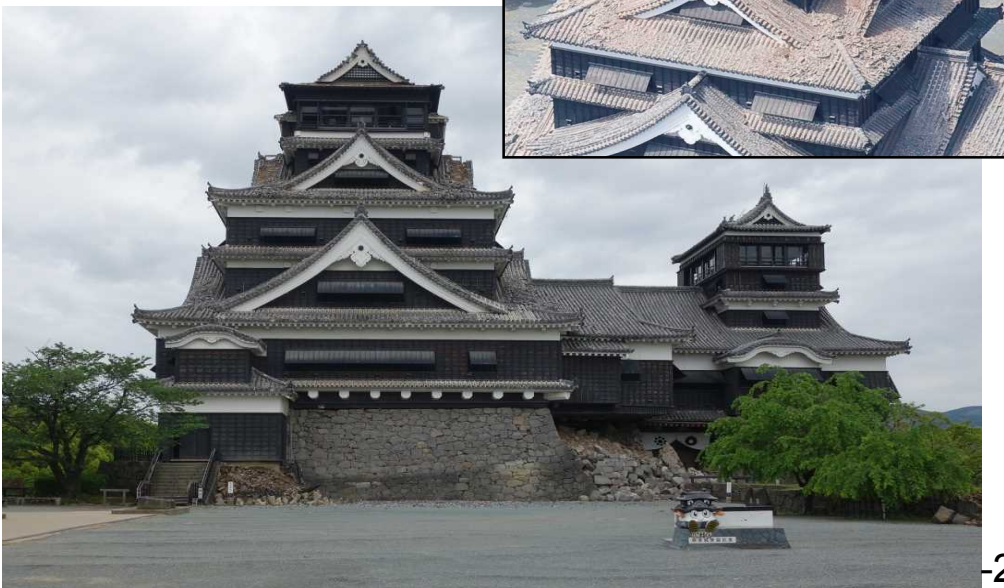
施設名	熊本城(飯田丸五階櫓)
概要	石垣崩壊、建屋損壊



施設名	熊本城
概要	石垣崩壊



施設名	熊本城
概要	石垣崩壊



# ④ 平成28年熊本地震 【被害状況写真④】

施設名	一般県道九州縦貫道路(甲佐町)
概要	橋梁の崩壊



施設名	熊本空港ターミナル(益城町)
概要	天井落下による受付カウンター被害



施設名	南阿蘇地域(南阿蘇村)
概要	土砂崩れによる阿蘇大橋の崩壊



施設名	九州新幹線(熊本市)
概要	新幹線の脱線





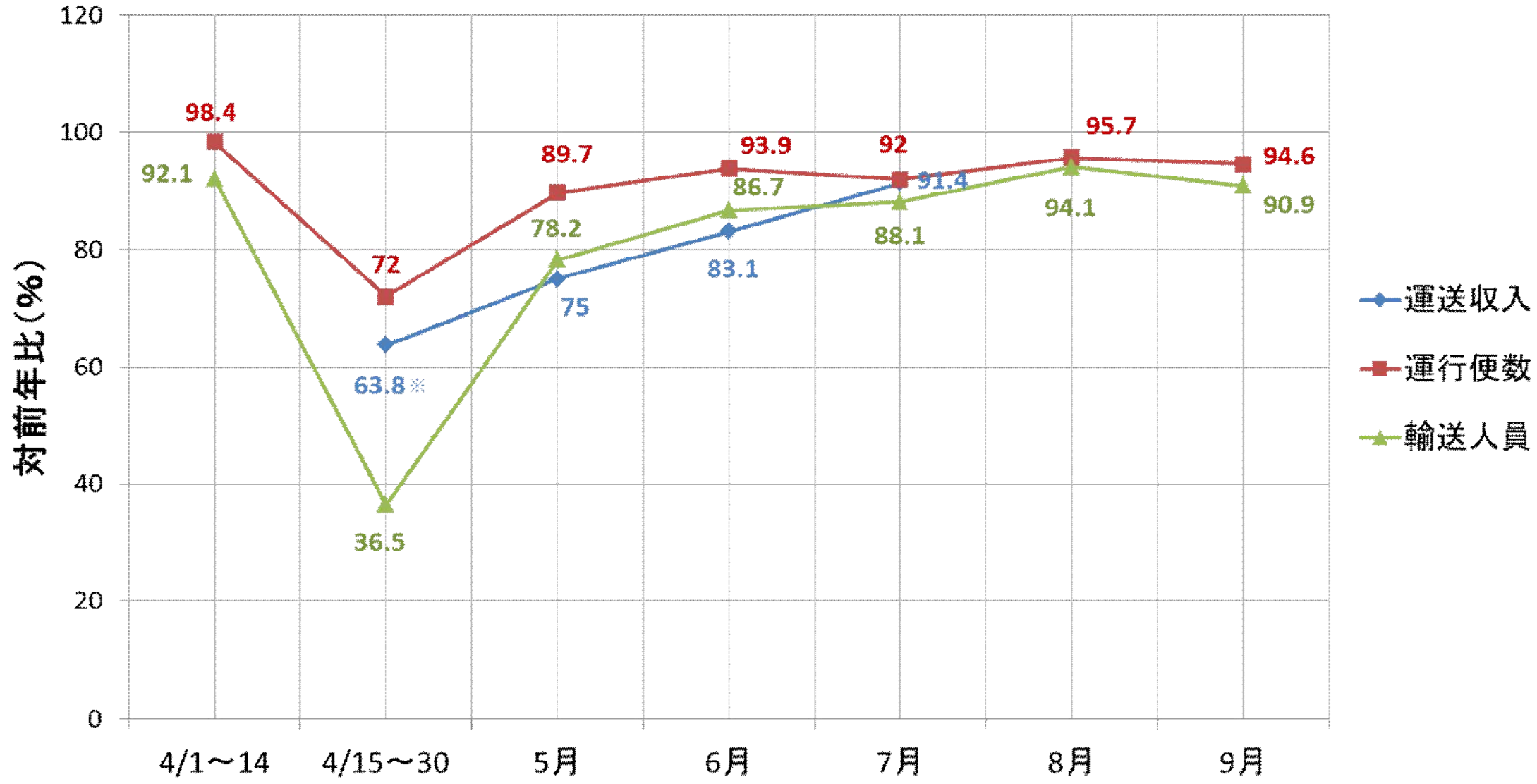
# ④ 平成28年熊本地震【公共交通運行状況の推移】

- 4/16の本震後、全ての公共交通機関が運転を見合わせ。
- 4/17～19にかけて、全ての公共交通機関が一部を除き運行を再開。
- 半年経った現在も、道路事情の影響から一部区間の折返し運行や、震災特別ダイヤの設定が継続している。

	JR九州	熊本電鉄 (鉄道事業)	交通局 (市電)	九州産交バス 産交バス	熊本電鉄 (バス事業)	熊本バス	都市バス
<b>4月14日 21:26 前震発生</b>							
4/15	全便運休	通常運行	通常運行	・一部折返し ・一部迂回	通常運行	通常運行	一部迂回
<b>4月16日 1:25 本震発生</b>							
4/16	全 便 運 休						
運行再開状況	4/18～ 一部運行再開	4/18～ 一部運行再開	4/19～ 一部運行再開	4/17～ 一部運行再開	4/17～ 運行再開	4/18～ 一部運行再開	4/17～ 一部運行再開
5/16 (1カ月後)	通常運行	通常運行	通常運行	・震災特別ダイヤ ・一部折返し	通常運行	通常運行	・一部運休 ・一部迂回
6/16 (2カ月後)	通常運行	通常運行	通常運行	・震災特別ダイヤ (増改正後) ・一部折返し	通常運行	通常運行	・一部運休 ・一部迂回
7/16 (3カ月後)	通常運行	通常運行	通常運行	・震災特別ダイヤ (増改正後) ・一部折返し	通常運行	通常運行	通常運行
10/16 (半年後)	通常運行	通常運行	通常運行	・震災特別ダイヤ (増改正後) ・一部折返し	通常運行	通常運行	通常運行

# ④ 平成28年熊本地震【公共交通事業者被害状況】

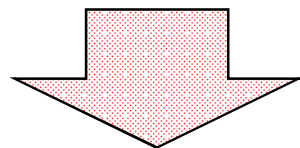
## バス事業 前年比較表



※運送収入については4月全体の数値

## ④ 平成28年熊本地震【復興への問題点】

- 地震直後には運送収入が前年比6割程度まで低下し、経営的に益々厳しい状況である。また、関連する貸切バスや高速バス収入も激減する。
- 震災後の道路渋滞により、バスの速達性・定時性が確保されず、減便やダイヤ見直しが6月・10月に行われる。
- 速達性・定時性が確保できないことから、バスの更なる利用者離れが懸念される。
- 震災以降の運転手不足。
- このように経済的にも社会的にも厳しい状況のなかで、バスサービスの質の向上をはかっていかなければならない。



公共交通事業者の体力強化

# ⑤ 地域公共交通再編実施計画【作業工程】

## ○平成28年8月24日 平成28年度第1回熊本市公共交通協議会を開催

### ● 地域公共交通再編実施計画(以下、再編実施計画)について

業務内容	平成28年度								平成29年度							
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	
再編実施計画の策定	策定作業											★申請	認定		再編事業の実施予定	
熊本市、関連市町村、交通事業者等による個別協議	←			← 随時実施					→							
公共交通協議会	第1回 8/24 ●再編実施計画の進め方	← 必要に応じて、適宜開催 (年2~3回を予定)					→		○再編実施計画たたき台	○再編実施計画素案	○再編実施計画承認					
基幹公共交通部会	←			← 必要に応じて、適宜開催 (年2~3回を予定)					→							
バス路線網再編部会	←			← 必要に応じて、適宜開催 (年2~3回を予定)					→							
コミュニティ交通部会	←			← 必要に応じて、適宜開催 (年2~3回を予定)					→							
議会(報告)											◎					

△再編実施計画策定スケジュール(案)

⑤

# 地域公共交通再編実施計画【作業状況】

事業名称	事業スケジュール		
	現況	前期 (H28年度～H32年度)	後期 (H33年度～H37年度)
事業(1) ゾーンシステムの導入		検討・実施	
事業(2) 乗換拠点の整備		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	拡大実施
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の改良、バスベイ整備	実施中	拡大実施	
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) メイン・サブターミナルの整備	実施中		
事業(7) 環状線の導入	実施中	拡大検討・実施	
事業(8) 都市バスを中心としたバス路線網の効率化		検討・実施	
事業(9) 競合路線の改善	実施中	拡大検討・実施	
事業(10) 統一時刻表・共同路線図の導入	実施中	拡大実施	
事業(11) バスロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業(12) 市電ロケーションシステムの導入		検討・実施	
事業(13) バリアフリー対応車両の充実	実施中	拡大実施	
事業(14) 電停のバリアフリー化(電停改良)	実施中	拡大実施	
事業(15) パークアンドライド(P&R)等の整備	実施中	拡大検討・実施	
事業(16) 公共交通の利用促進	実施中	拡大検討・実施	
事業(17) 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(18) 新たなコミュニティ交通の導入		検討・実施	

(1) ゾーンシステムの導入  
優先的に3箇所を検討中

(2) 乗換拠点の整備  
ゾーンシステムに併せ検討

(8) 都市バスを中心としたバス路線網  
の効率化  
管理部門の一元化

(9) 競合路線の改善  
事業者を含め勉強会にて検討

(11) バスロケーションシステムの導入

(18) 新たなコミュニティ交通の導入

※ 市域全体ではなく、方面別に出来る  
再編実施計画を先に策定する

## ⑤ 地域公共交通再編実施計画【作業状況②】

### ○バス事業者による勉強会を実施

⇒熊本市とバス事業者のバス路線網再編に向けた意思統一を図る。

- 第1回 熊本地域公共交通網形成計画及び再編実施計画について勉強会について
  - ①流れ
  - ②位置付け
  - ③スケジュール
- 第2回 勉強会での議題について
  - ①3方面(植木・北部、嘉島・城南、小島・城山)のゾーンバスシステム導入
  - ②バスロケーションシステムの導入
  - ③競合路線の改善
- 第3回 競合路線の抽出
- 第4回 競合路線の現状分析
- 第5回 競合路線の現状分析と改善効果の検討

※今後も月2回のペースで実施予定

## ⑤ 地域公共交通再編実施計画 【課題】

- \* 各バス事業者との協議の進め方について
- \* 事業者の経営弱体化について
- \* 赤字路線の取扱いについて
- \* 競合路線の委譲について
  - ・・・複数のバス事業者がそれぞれの運行計画に基づき事業を行っているため、再編に向けた方向性や路線委譲の考え方の統一が必要。
- \* 整備において事業者と行政の役割について
- \* 事業費の確保について
- \* スピード感の違い

- \* ゾーンシステム導入時の、乗換拠点から先の路線の維持について
  - ・・・近隣自治体との協議及び国庫補助の確約

END

新しい熊本市を創ります

