

新しく生きよう。

**NEO ONE
KUMAMOTO**

熊本市における公共交通と まちづくりの協調

熊本市 都市建設局 交通企画課 飯干 修一

鉄軌道

計 57,700人/日 (2,107万人/年)

J R九州



34,400人/日
(新幹線利用者を含む)

【市内：17駅・約40km】

熊本電鉄



3,200人/日

【全線：18駅・約13km】

熊本市電 (路面電車)



20,100人/日

【全線：35電停・約12km】



路線バス

バス停数：約9,400
路線長：約3,500km

計 50,800人/日 (1,853万人/年)

九州産交バス
(産交バスを含む)
21,900人/日



熊本バス
5,700人/日



電鉄バス
7,800人/日

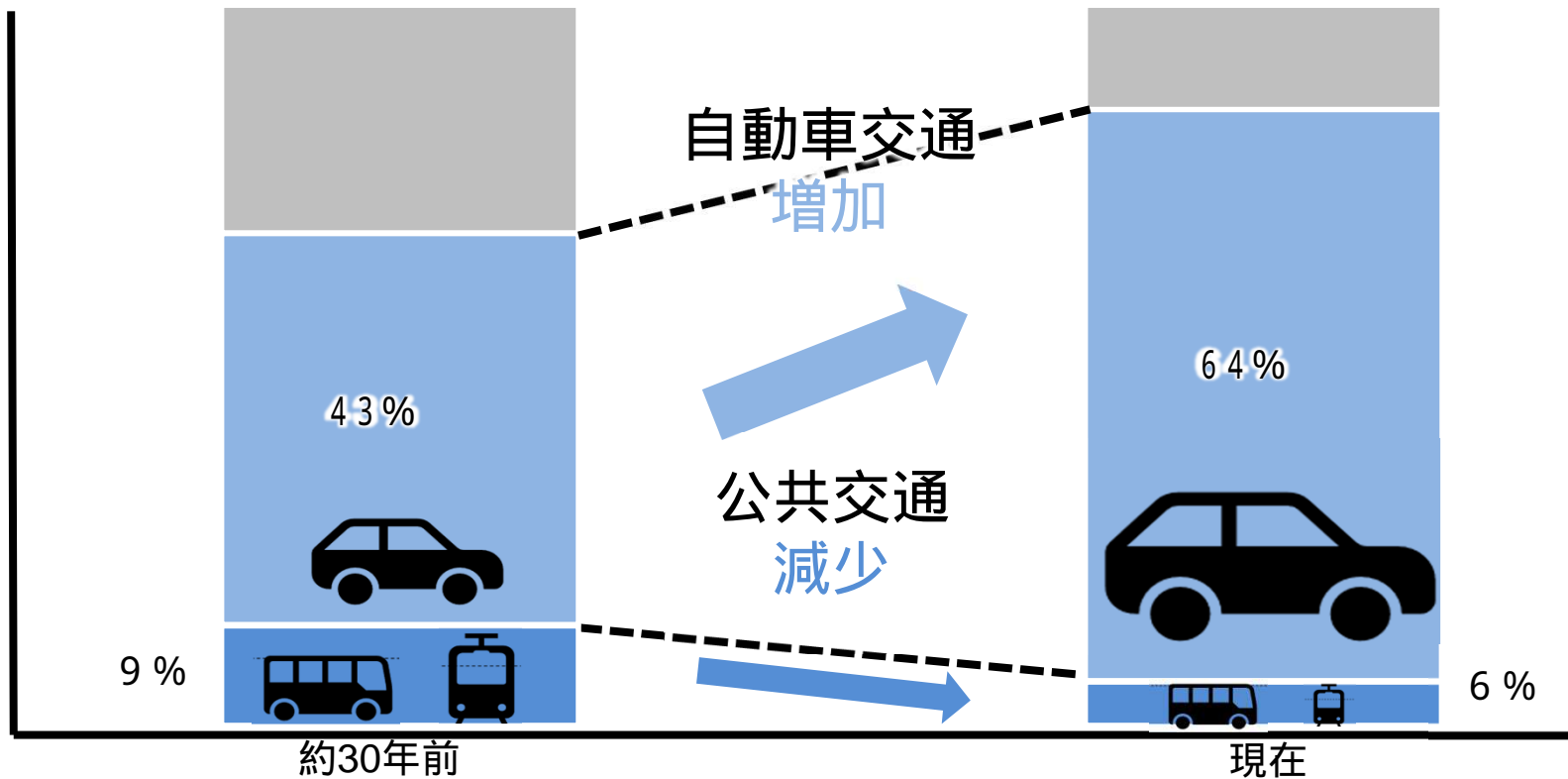


都市バス
15,400人/日



自動車交通量は増加 公共交通利用は減少

熊本都市圏の交通分担率（自動車・公共交通）



バス利用者数の推移

公共交通における負のスパイラル

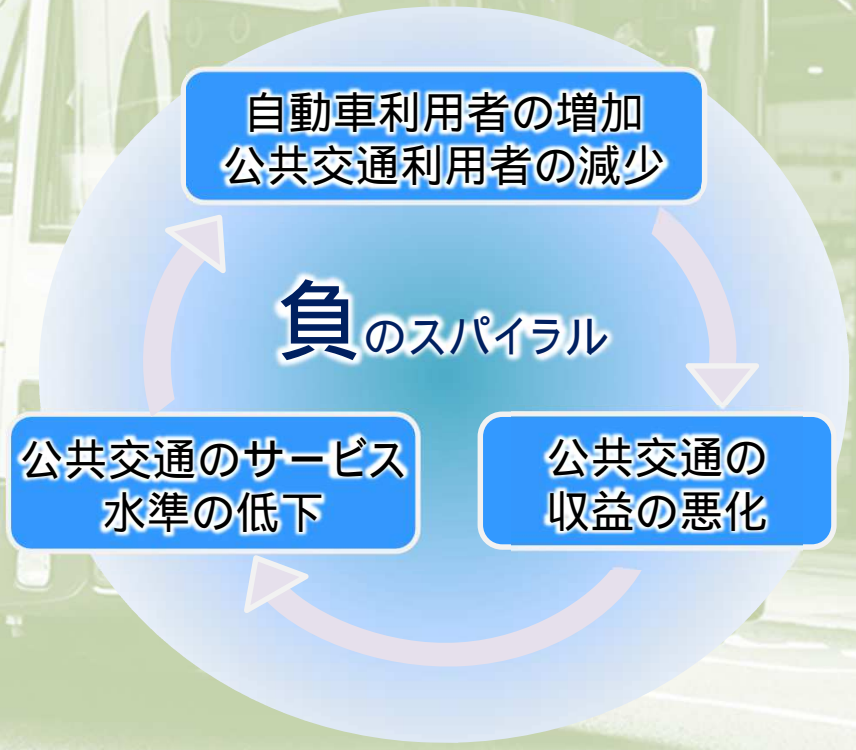
バス利用者ピーク時から
約4分の1まで減少

月に1度も公共交通を利用しない
市民の約6割



昭和50年
(1975年)

令和元年
(2020年)





慢性的な 交通渋滞

熊本市は・・・

渋滞箇所数
全国ワースト1位！

IC～市役所アクセス時間
福岡市の約4倍！

一人あたりの渋滞損失額

熊本市民
約17～24万円/年

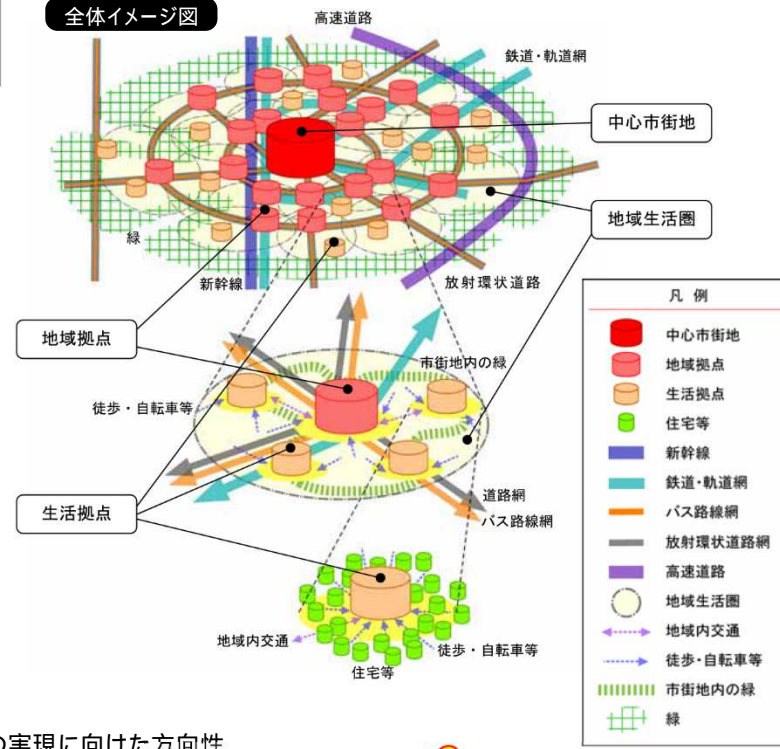


人口減少、少子高齢化を見据えた中で、コンパクトで持続可能な都市構造の実現を目指す。
多核連携型の都市構造

都市の全体構成図

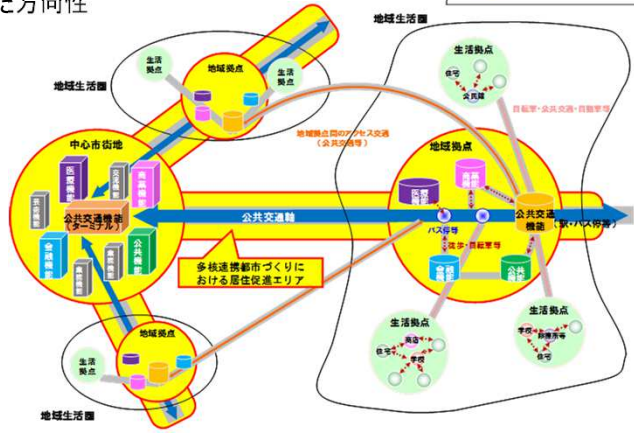


全体イメージ図

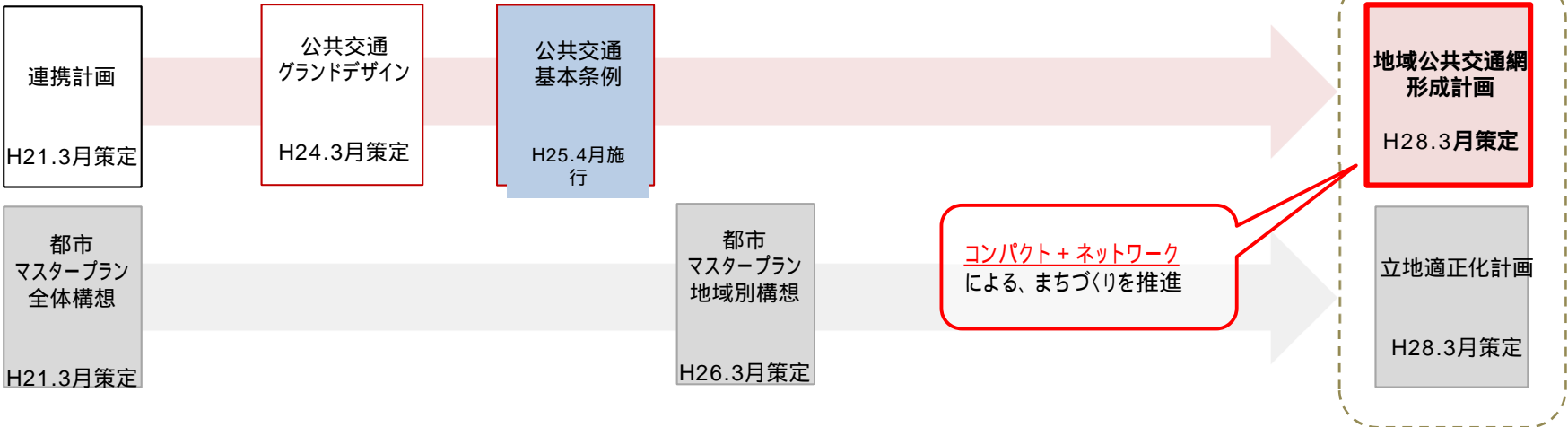
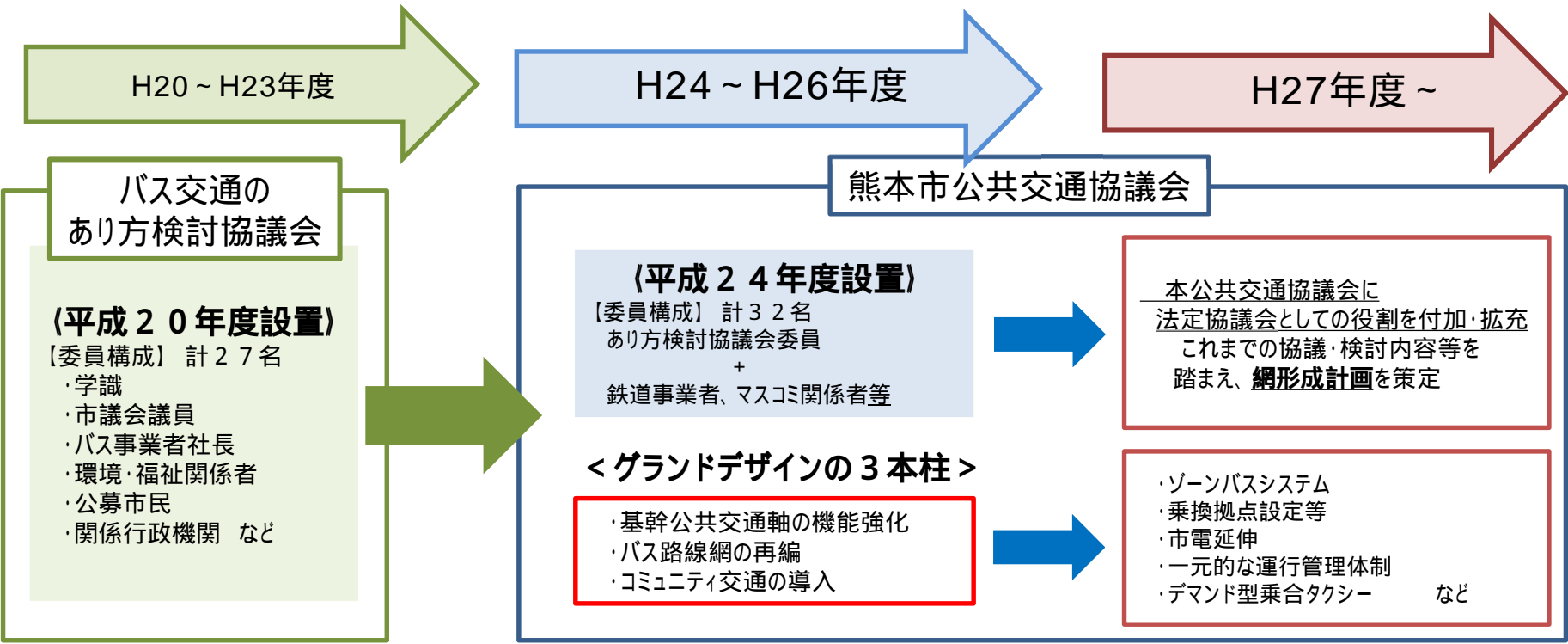


多核連携都市の実現に向けた方向性

中心市街地や15箇所の地域拠点への都市機能集積
 利便性の高い公共交通で中心市街地と地域拠点を結ぶ
 公共交通軸沿線に住居を促進する



公共交通と一体となったまちづくりを推進することで、コンパクトで持続可能な都市構造の実現を目指す



〈目指すべき公共交通ネットワークの将来像〉
 基幹となる公共交通を中心とした公共交通機関相互の有機かつ効率的な連携 **公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり**

公共交通ネットワークのイメージ



基幹公共交通(鉄道、市電、幹線バス)の強化

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ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

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。



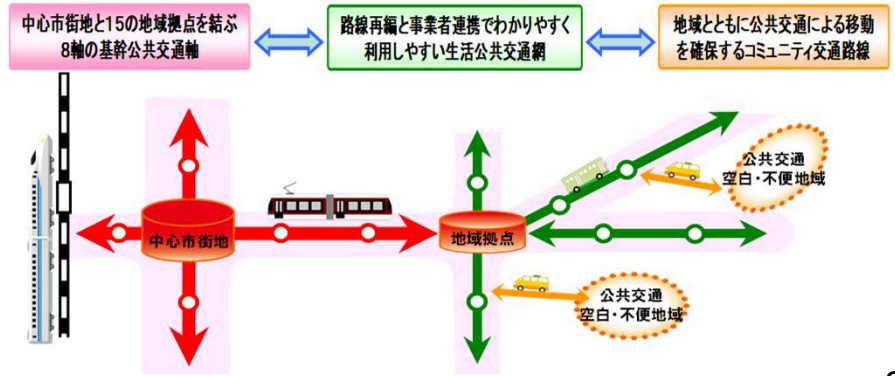
バス専用レーン(国道3号)

公共交通空白・不便地域への対応

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



公共交通グランドデザインを具現化するため、市民・事業者・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むことを明記した熊本市公共交通基本条例を制定。

熊本市公共交通基本条例制定の意義・目的

- 超高齢社会・人口減少社会の到来・地球環境問題の拡大
- 今まで経験したことがない大きな社会構造の変化
- エネルギー消費を抑えた都市構造・過度に自家用車に頼らない生活への転換



公共交通基本条例が目指すもの

- 1 公共交通を基軸とした熊本型コンパクトシティの実現(集約型都市への転換)
- 2 市民の公共交通による移動環境の確保

前 文：公共交通の位置づけ、現状、方向性、基本理念について記述

【位置づけ】

- ・公共交通は日常生活における重要な移動手段
- ・豊かな地域社会の形成に不可欠

【現 状】

- ・利用者の減少 事業者の経営悪化 サービス縮小 利用者の減少
- ・少子高齢化の進展、移動手段を持たない高齢者の増加、障害者等の社会参加
- ・環境負荷低減に向けた意識の高まり

【方向性】

- ・ **公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの推進**
- ・ 自家用車から公共交通への転換を推進
- ・ 公共交通の利用者はもとより、地域社会全体で公共交通を支える
- ・ 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

【基本理念】

- ・ **市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重**
- ・ 市民及び事業者の参画と協働のもと、公共交通の維持・充実に努める

目 的（第1条）：条例に規定する事項及び条例制定の目的を規定

市、市民、事業者及び公共交通事業者の責務、公共交通の維持及び充実に関する施策の基本となる事項その他の事項を定め、これを総合的かつ計画的に推進し、もって公共交通により円滑に移動することが可能な地域社会の実現に寄与することを目的とする。



【目的】 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

公共交通の維持及び充実にに関する責務を規定

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
基幹公共交通の機能強化
わかりやすく効率的なバス路線網の構築
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
公共交通の走行環境及び利用環境の改善
自家用車や自転車との乗継利便性の向上
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
公共交通空白地域における移動手段の確保
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

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

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

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）

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）

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

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）

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）

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

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～



超低床電車の導入（H9年度～）

平成26年10月

新型車両0800型

COCORO

を導入



新型車両0800型



メープル材を使用した内装



今後導入予定の車両イメージ

- ・COCOROは、水戸岡 鋭治氏のデザイン
- ・R6，7に現行定員の1.5倍程度の超低床形多両編成車両を導入予定。

電停改良（バリアフリー化）（H22年度～）



熊本城・市役所前電停



田崎橋電停

電停改良計画

- ・2010年に計画策定
- ・バリアフリーに対応
- ・優先順位に応じて改良を推進

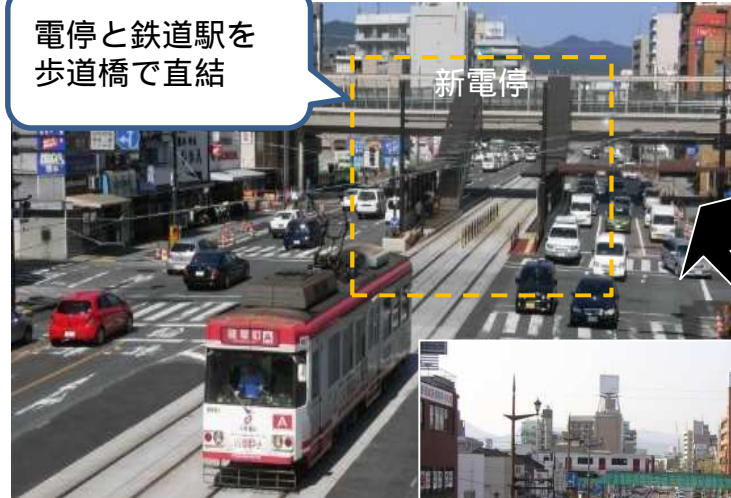
J Rとの結節強化（H23年度）

・ J R 新水前寺駅との結節

H22年度：2,960人 / 日

R 1 年度：4,826人 / 日（約1.6倍）

電停と鉄道駅を
歩道橋で直結



新電停

整備後

・ 熊本駅前～田崎橋のサイドリザベーション化



日本初

H22年度：5,162人 / 日



R 1 年度：7,526人 / 日（約1.5倍）

電車が道路中央ではなく歩道側を走る
「サイドリザベーション」

全国初 バス会社 5 社が、

「共同経営」

令和2年年 1月 共同経営型の事業形態への移行を確認

令和 2年 4月 共同経営準備室を設置

共同経営準備室長

共同経営準備室員 (5名程度)
各社が社員を常勤派遣

九州産交

産交バス

熊本電鉄

熊本バス

都市バス

県・市
による
支援



第5回熊本におけるバス交通のあり方
検討会 (令和2.1.27)

令和 3年 4月

共同経営計画に基づくサービススタート!

あるべきバス路線網とは、**利用者ニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線網**を目指す。この実現に向けて路線バス事業者5社がその垣根を越えて取り組むことはもとより、鉄軌道事業者・タクシー事業者・関係機関・地元自治体等とも緊密な連携が必要。

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。

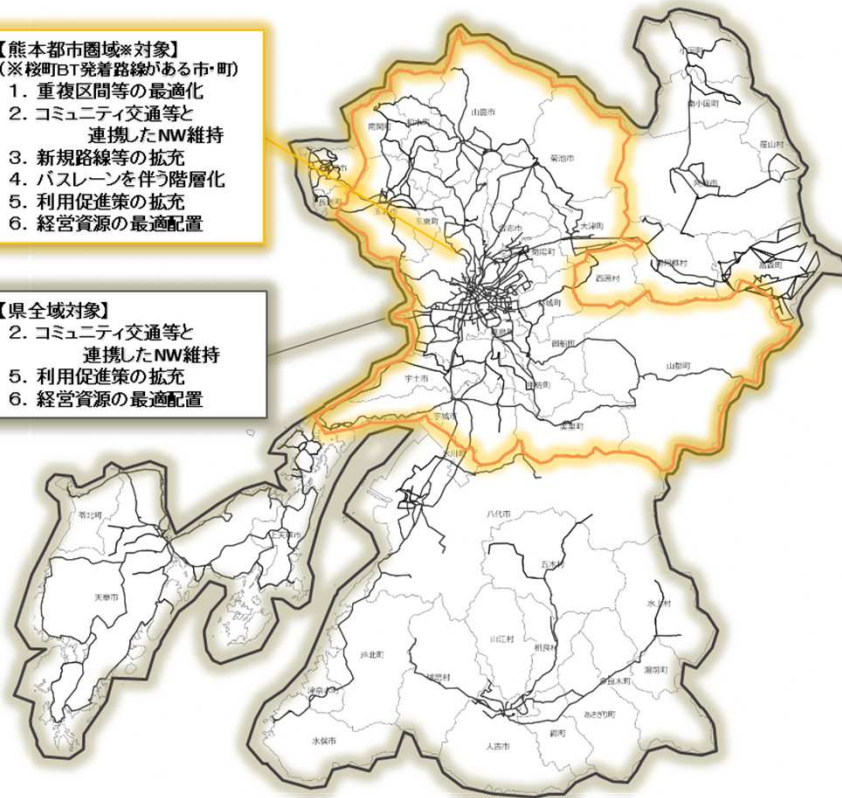
NWは、ネットワークを指します。

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。

【熊本市圏域※対象】
(※桜町BT発着路線がある市・町)
1. 重複区間等の最適化
2. コミュニティ交通等と連携したNW維持
3. 新規路線等の拡充
4. バスレーンを伴う階層化
5. 利用促進策の拡充
6. 経営資源の最適配置

【県全域対象】
2. コミュニティ交通等と連携したNW維持
5. 利用促進策の拡充
6. 経営資源の最適配置



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。

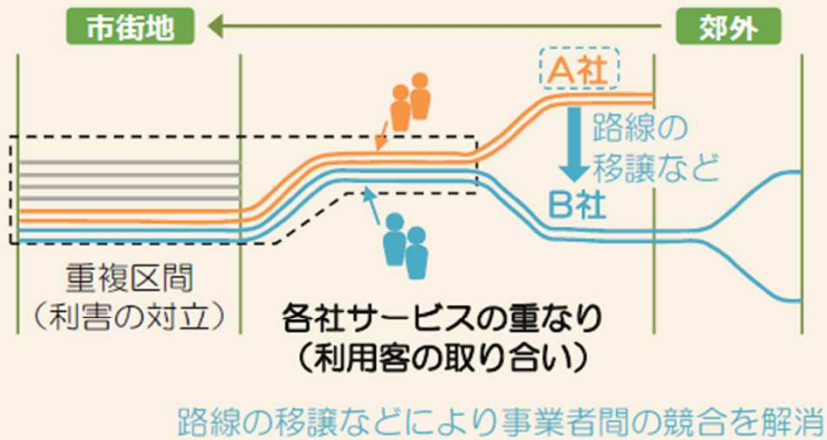


■ 重複区間の最適化に向けた取組方針（基本的な考え方）

共同経営計画第1版では、サービス水準を同程度に保ちながら利用者の利便性を確保しつつ、①需給バランスを踏まえた運行の効率化（重複路線の見直し）、②待ち時間の平準化による利便性の維持・向上に取り組む。

① 需給バランスの調整による運行の効率化

- 事業者間で利害が対立するような路線は、事業者同士でサービス調整（重複路線の見直し）を行い、需要と供給のバランスが取れた運行本数を確保（最適化）する。



② 待ち時間の平準化による利便性の維持・向上

- 需要と供給のバランスが取れた運行本数に調整したのち、だんご状態や前後便の間隔が長いダイヤの調整による待ち時間の平準化を行い、利用者利便の維持・向上を図る。



旧3号線

九州産交バスに運行分担



川尻市道

九州産交バスに運行分担



産業道路・国体道路

熊本都市バスに運行分担



旧57号線

2社協調のサービス提供



コミュニティ交通の導入(H25年度～)

コミュニティ交通の基本的な考え方

	公共交通空白地域	公共交通不便地域
バス停・鉄道駅からの半径距離	1,000m以上離れた地域	500～1,000mに該当する地域
対象人口	6,000人	35,000人
対象面積	44km ²	87km ²
公共交通空白・不便地域の解消	行政主体で地域と協働しながら取り組む	地域主体の取組に行政が支援する

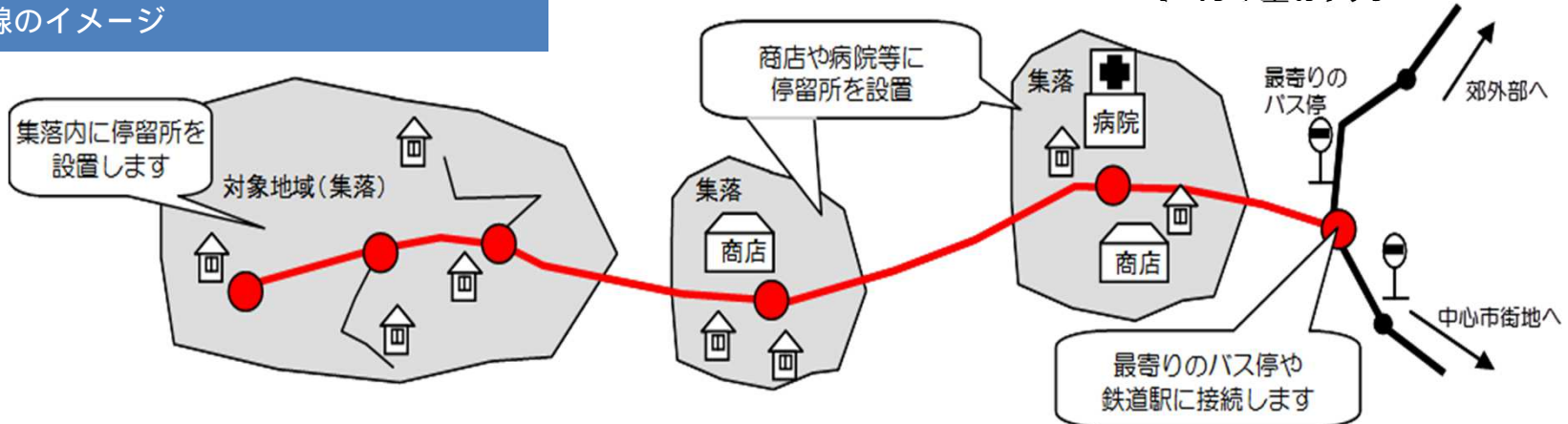
《コミュニティ交通の導入》

本市における公共交通空白地域や公共交通不便地域に対してコミュニティ交通を導入し、**日常生活に必要な移動手段を確保する**取り組み。

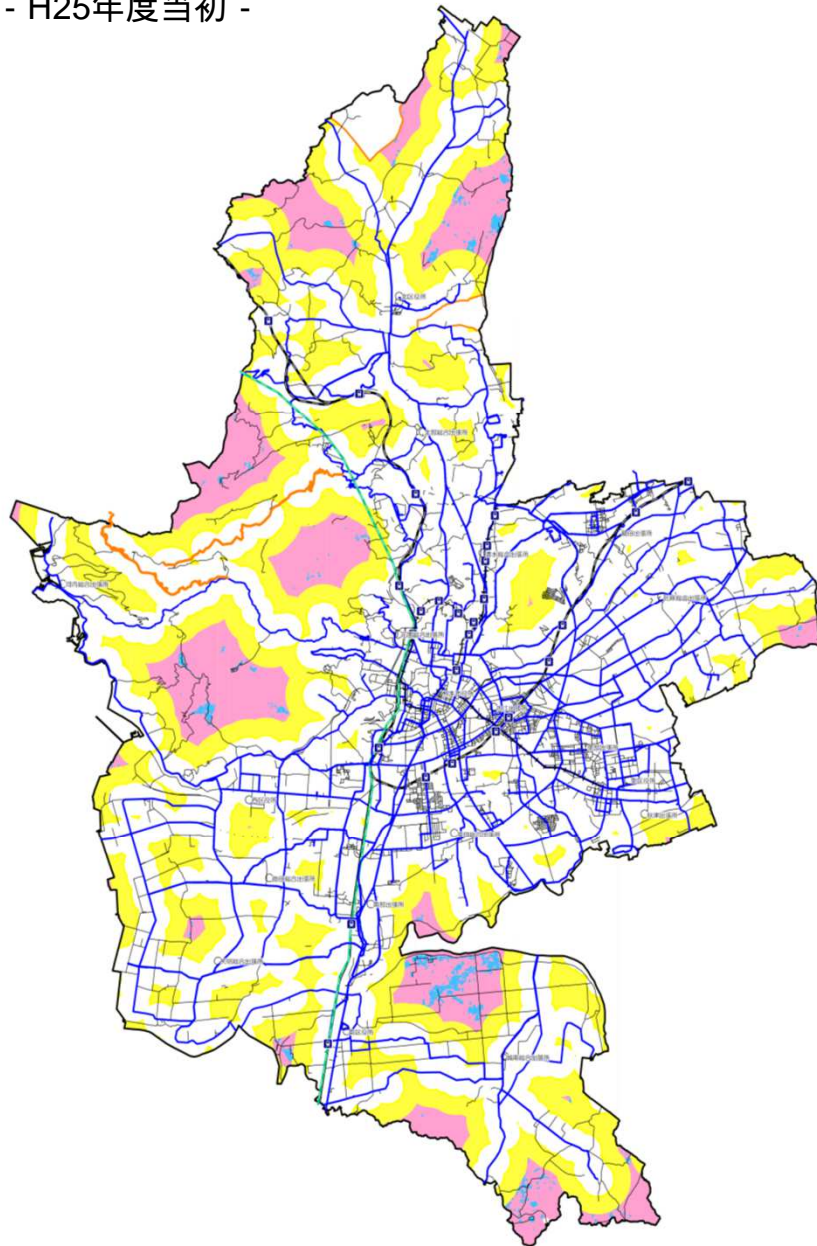


デマンド型のタクシー

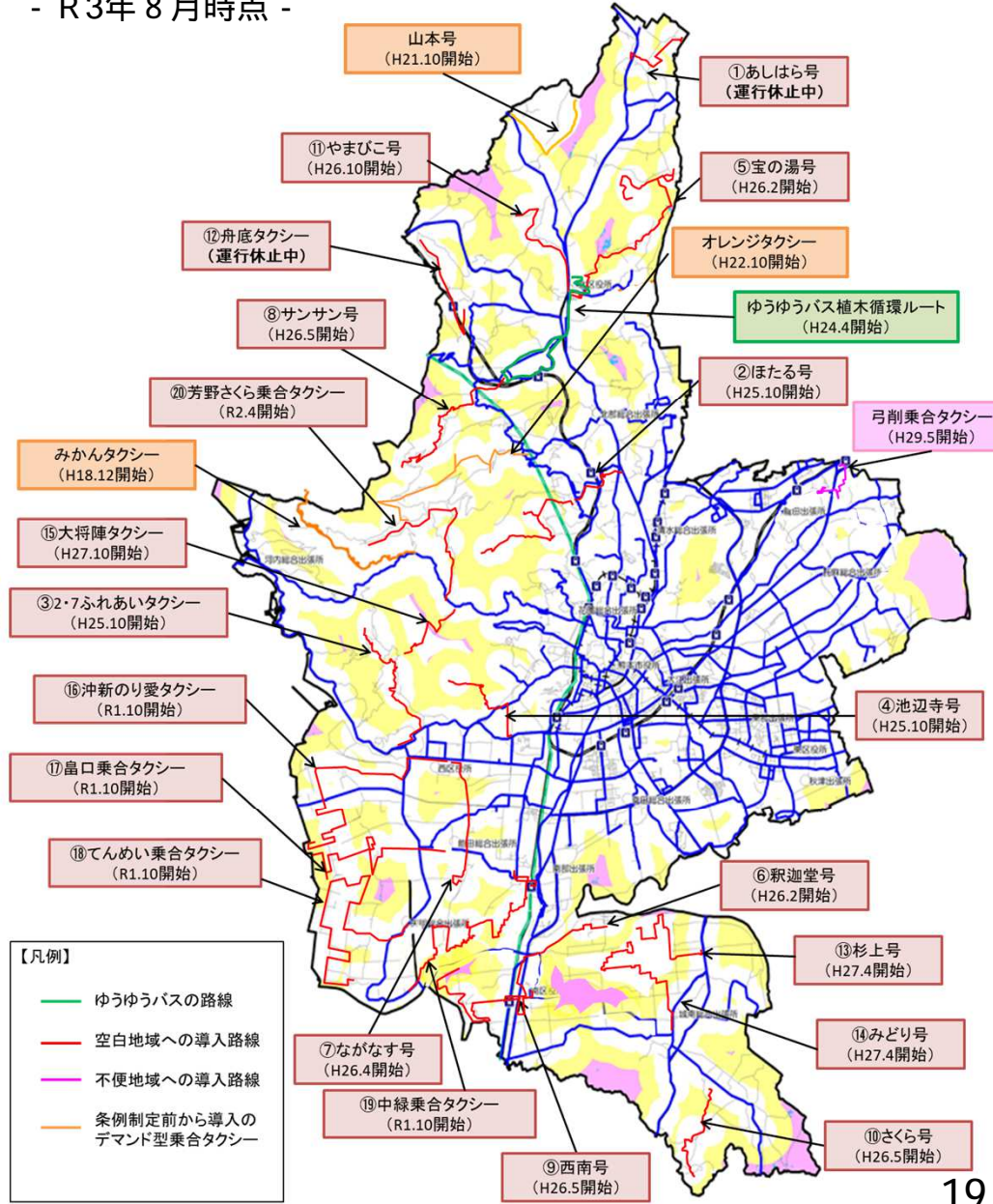
路線のイメージ



- H25年度当初 -



- R3年 8月時点 -



- 【凡例】
- ゆうゆうバスの路線
 - 空白地域への導入路線
 - 不便地域への導入路線
 - 条例制定前から導入のデマンド型乗合タクシー

バス・電車無料の日 (R4年度～)

- 事業の目的**
 新型コロナウイルスの感染拡大に伴い利用者が激減している公共交通について、市民が**公共交通**を利用する**“きっかけ”をつくる**とともに、公共交通への転換により常態化する**交通渋滞の緩和**を図るため実施するもの。
- 開催日**
 令和4年12月24日(土)
 令和5年3月18日(土)
- 参加事業者**
 九州産交バス、産交バス、熊本電鉄(バス・電車)
 熊本バス、熊本都市バス、熊本市交通局
- 無料対象路線**
 参加事業者が運行する路線のうち、**一部でも熊本市内を運行する路線バス、及び電鉄電車、路面電車の全ての便を終日無料化**

クリスマス・イヴは
公共交通に乗るばい! **1日限定**

バス・電車 無料の日 2022

令和4年12月24日(土)

実施内容

熊本市を一部でも通過するバス・電車を無料化します。
※対象は熊本市民に限定しません。どなたでも何回でも利用できます。

参加事業者

九州産交バス・産交バス・熊本電鉄(バス・電車)
 熊本バス・熊本都市バス・熊本市交通局

利用方法について

●バス・熊本電鉄電車
乗車時：整理券をお取りください。
降車時：整理券を指定の回収場所に入れてください。
※熊本電鉄・しるくぐりんについては、整理券がありませんのでそのまま乗車下さい。

利用料が無料、無料対象外の具体例

●熊本市内：市内で完結する路線
※どこまで乗っても無料!!

●熊本市外：市域を越える路線
※どこまで乗っても無料!!

●熊本市内：市域外の路線
⇒無料対象外

利用方法について

熊本市を一部でも通過する全ての路線バス及び熊本電鉄電車、熊本市電の全線
※ただし、以下の路線は対象外となります。
 ●空想ムジカバス、熊本駅前バス、熊鉄くまもと空想旅行
 ●観光バス(貸まぐさ、たむけむし等)
 ●駅外臨時・特急バス(ひのくに号、やまびこ号 など)

注意事項について

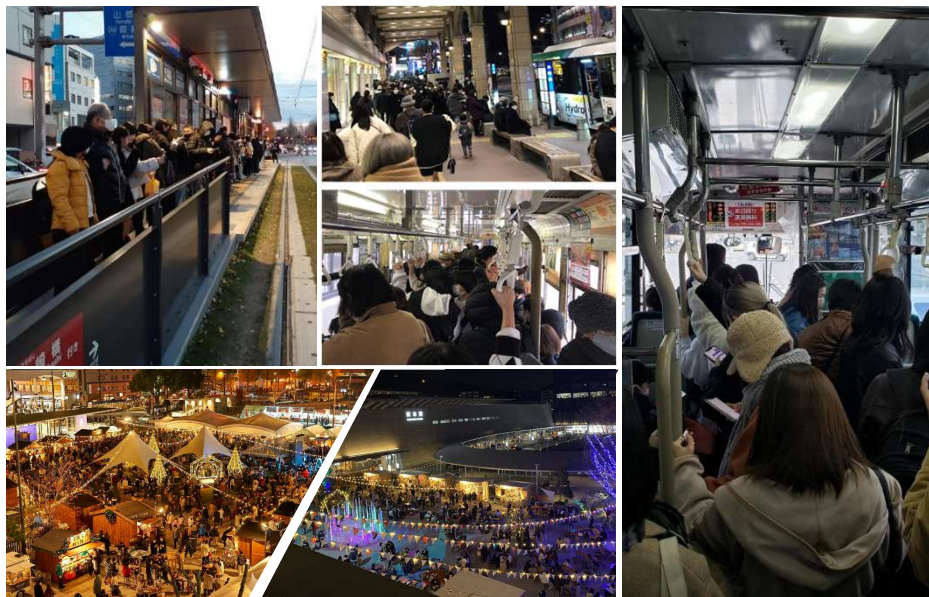
- 当日はICカードをタッチしないください。超ってICカードの金額を利用した場合や、現金を投入してはならない場合があります。
- 新型コロナウイルスの感染拡大状況により、営業休止となる場合があります。

詳しくは、下記URLまたは右記二次元バーコードからホームページへ
https://www.city.kumamoto.jp/hpkj/pub/Detail.aspx?c_id=5&id=45212

お問い合わせ：熊本市 交通企画課 TEL096-328-2510



- 無料の日の実施により、公共交通や道路交通のみならず、環境負荷軽減効果や経済波及効果など**多面的な効果**を確認
- 今後も**継続して「無料の日」を実施**することにより、公共交通の利用を促進
- 料金設定や時間帯などを変化させ、**様々なパターンでの行動データを蓄積・分析**



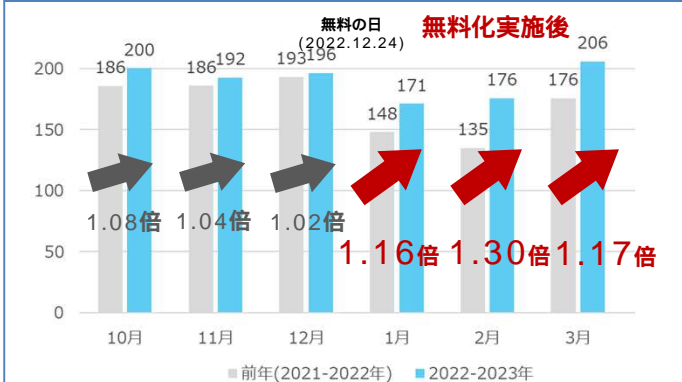
中心市街地（桜町、下通、上通）の来訪者数
前年（2021.12.25 土）との比較



公共交通利用者数（無料化対象）
前年（2021.12.25 土）との比較



バス利用者数推移（月別）
前年との比較



経済波及効果

推計約 **1.14** 億円

環境負荷軽減効果

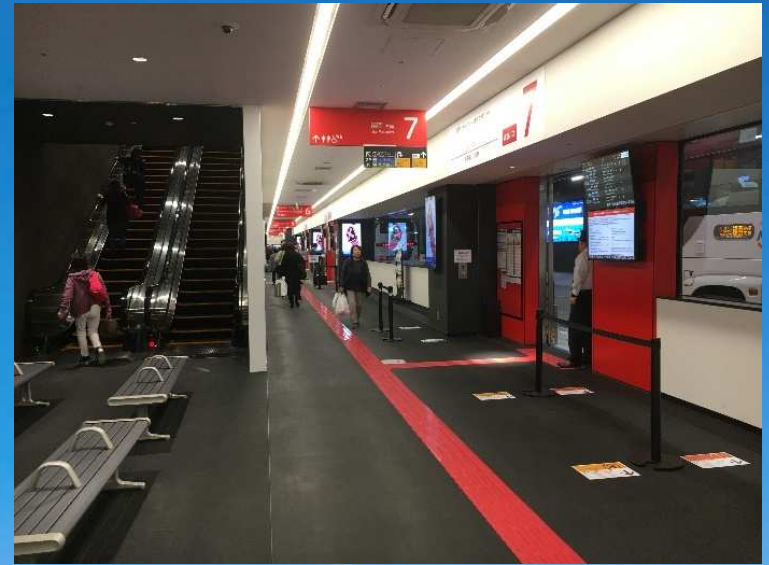
推計約 **43** 億t-CO2



ホテル・マンション



1F バスターミナル

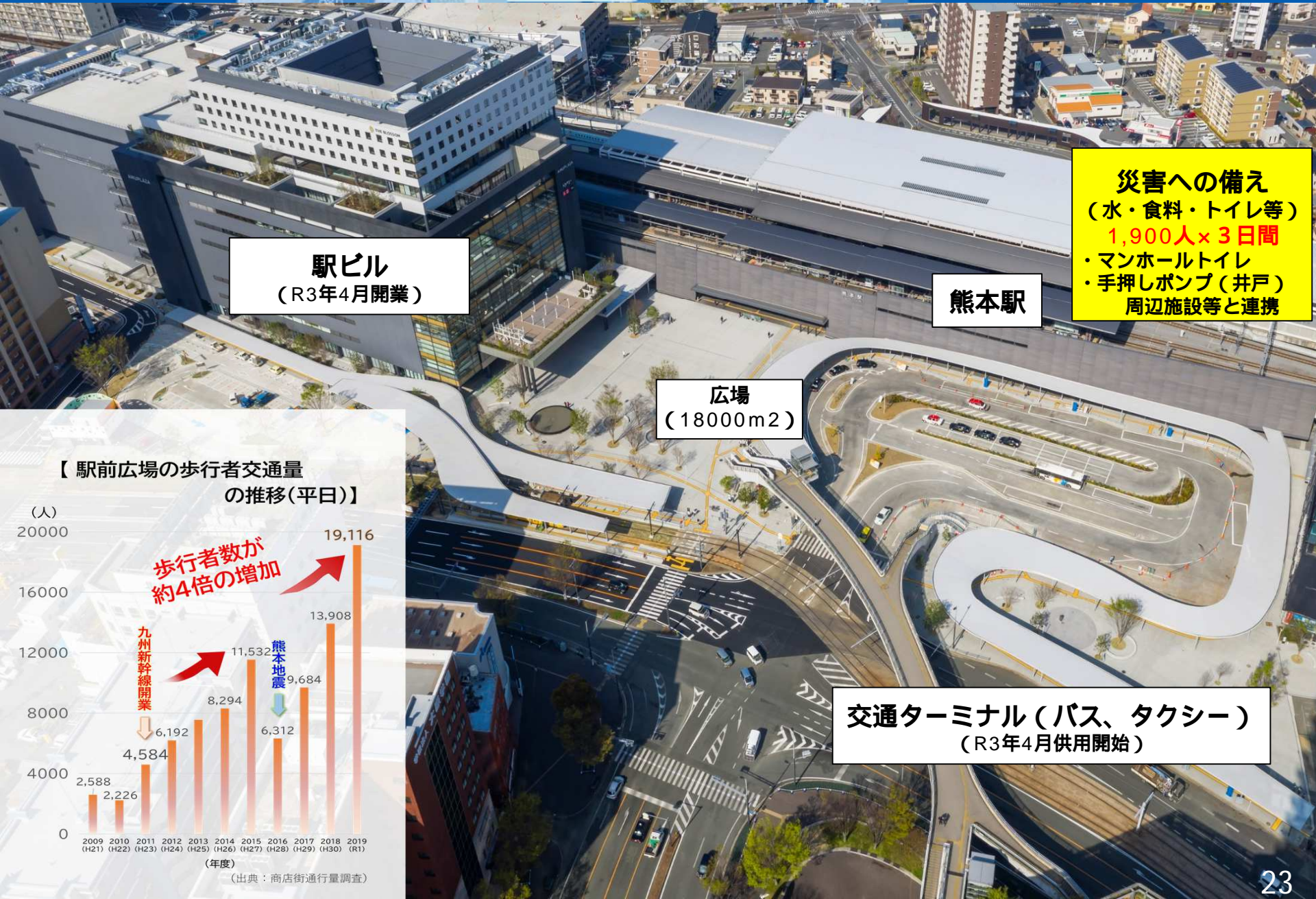


令和元年開業

商業施設

花畑広場





駅ビル
(R3年4月開業)

熊本駅

災害への備え
(水・食料・トイレ等)
1,900人×3日間
・マンホールトイレ
・手押しポンプ(井戸)
周辺施設等と連携

広場
(18000m²)

交通ターミナル(バス、タクシー)
(R3年4月供用開始)

【駅前広場の歩行者交通量の推移(平日)】



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】

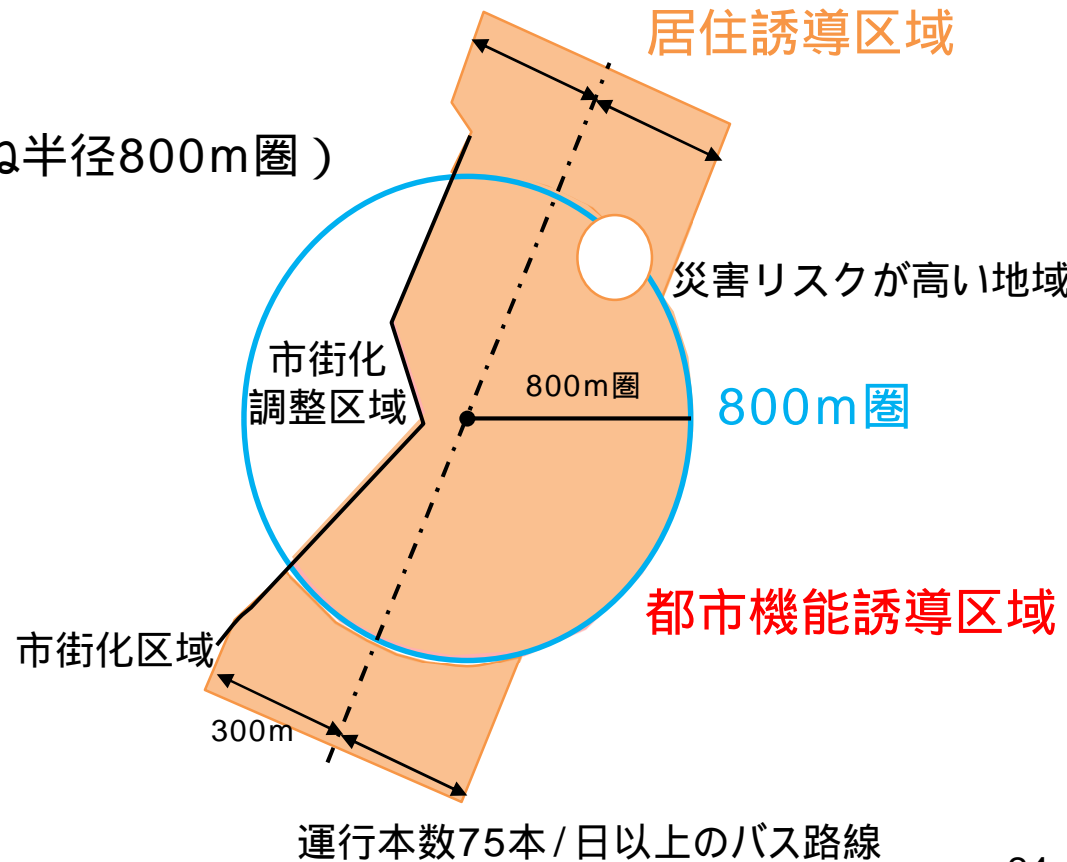
都市機能誘導区域

- ・ 中心市街地、地域拠点
(要衝となる鉄軌道駅、バス停から概ね半径800m圏)

公共交通軸沿線

- ・ 全ての鉄軌道：両側500m圏
- ・ 運行本数75本以上のバス路線
：両側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



・多核連携都市を掲げて約15年が経過し、**居住誘導区域周辺の人口密度は比較的高い状況。**

R2国勢調査に基づく各メッシュの人口密度



居住誘導区域の人口密度
61.9人/ha
(R2国勢調査)

凡例

人口密度(令和2年国勢調査)
(単位:人/ha)

Red	141以上
Orange	121-140
Light Green	101-120
Green	81-100
Light Blue	61-80
Blue	41-60
Dark Blue	21-40
Very Dark Blue	0-20

目標値 60.8人/ha
DID基準 40人/ha

☐ : 居住誘導区域

白線で居住誘導区域を表示



・H27からR2の人口増減率がマイナス局面にある都市は8都市。
 ・本市もそのうちの1つであり、**減少率は0.26%**。

政令市における人口比較【R2-H27国勢調査結果】

都市名	所属府県	増減率(%)	H27人口(人)	R2人口(人)
新潟市	新潟県	-2.58%	810,157	789,275
北九州市	福岡県	-2.32%	961,286	939,029
静岡市	静岡県	-1.65%	704,989	693,389
堺市	大阪府	-1.57%	839,310	826,161
浜松市	静岡県	-0.91%	797,980	790,718
神戸市	兵庫県	-0.79%	1,537,272	1,525,152
京都市	京都府	-0.78%	1,475,183	1,463,723
熊本市	熊本県	-0.26%	740,822	738,865
千葉市	千葉県	0.32%	971,882	974,951
広島市	広島県	0.56%	1,194,034	1,200,754
相模原市	神奈川県	0.65%	720,780	725,493
岡山市	岡山県	0.73%	719,474	724,691
札幌市	北海道	1.08%	1,952,356	1,973,395
仙台市	宮城県	1.34%	1,082,159	1,096,704
横浜市	神奈川県	1.41%	3,724,844	3,777,491
名古屋市	愛知県	1.59%	2,295,638	2,332,176
大阪市	大阪府	2.28%	2,691,185	2,752,412
川崎市	神奈川県	4.27%	1,475,213	1,538,262
さいたま市	埼玉県	4.75%	1,263,979	1,324,025
福岡市	福岡県	4.79%	1,538,681	1,612,392

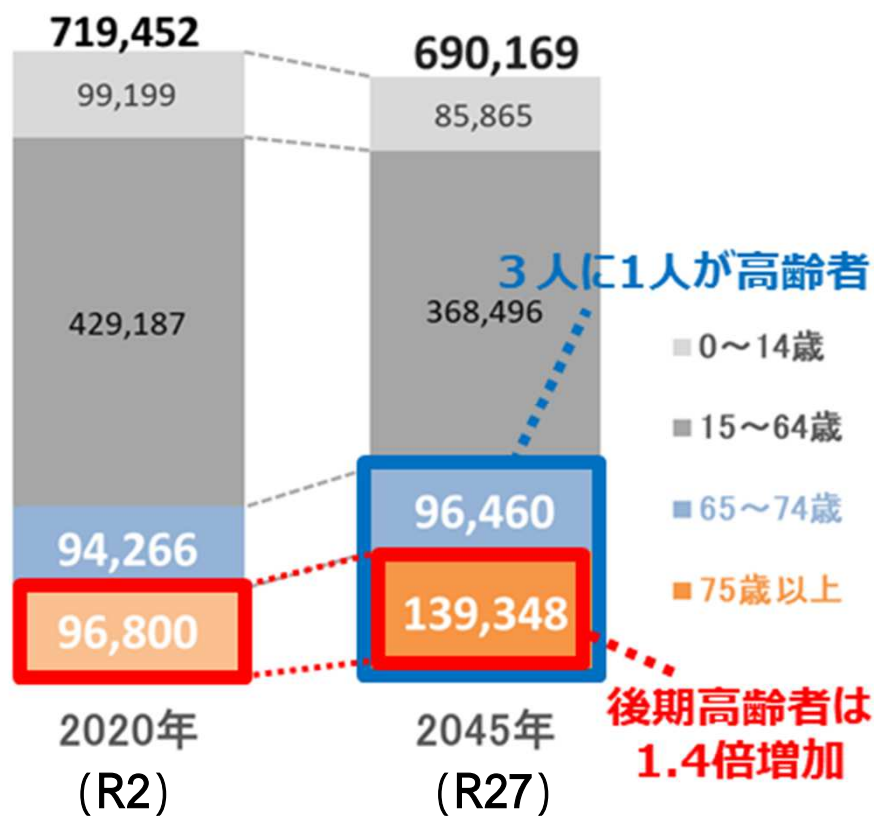
減少している
8都市

20政令市

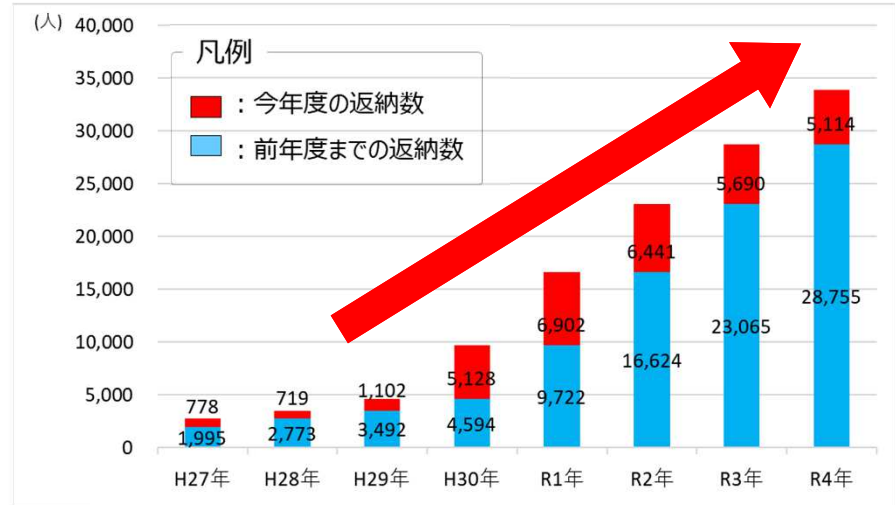
凡例
 : 熊本市
 : 同規模の政令市

- ・R27には3人に1人が高齢者となるとともに、**後期高齢者は、R2の1.4倍に増加**するなど、今後、更なる高齢化が見込まれる。
- ・また、後期高齢者の免許返納数も**増加傾向**。
- ・その結果**自動車が運転できないなど自由に移動できない市民や空き家の増加等**が懸念される。

熊本市の人口推移



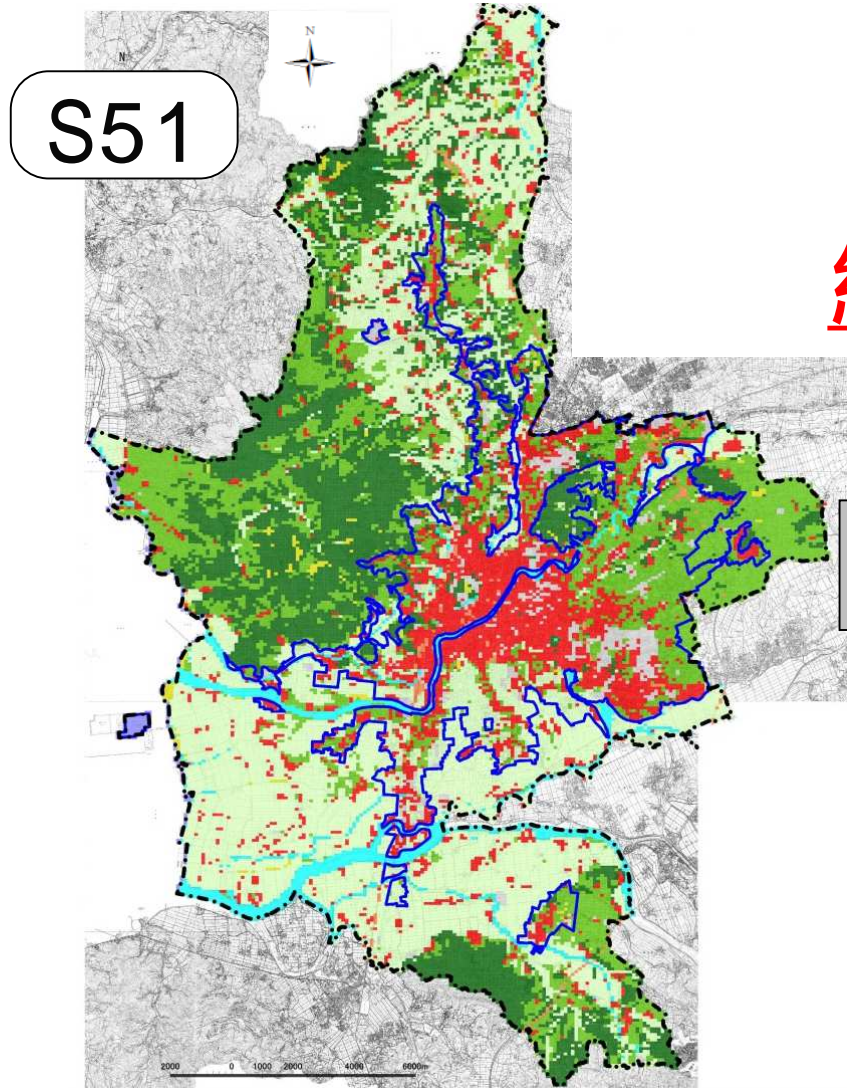
後期高齢者の免許返納数の推移 (延べ数)



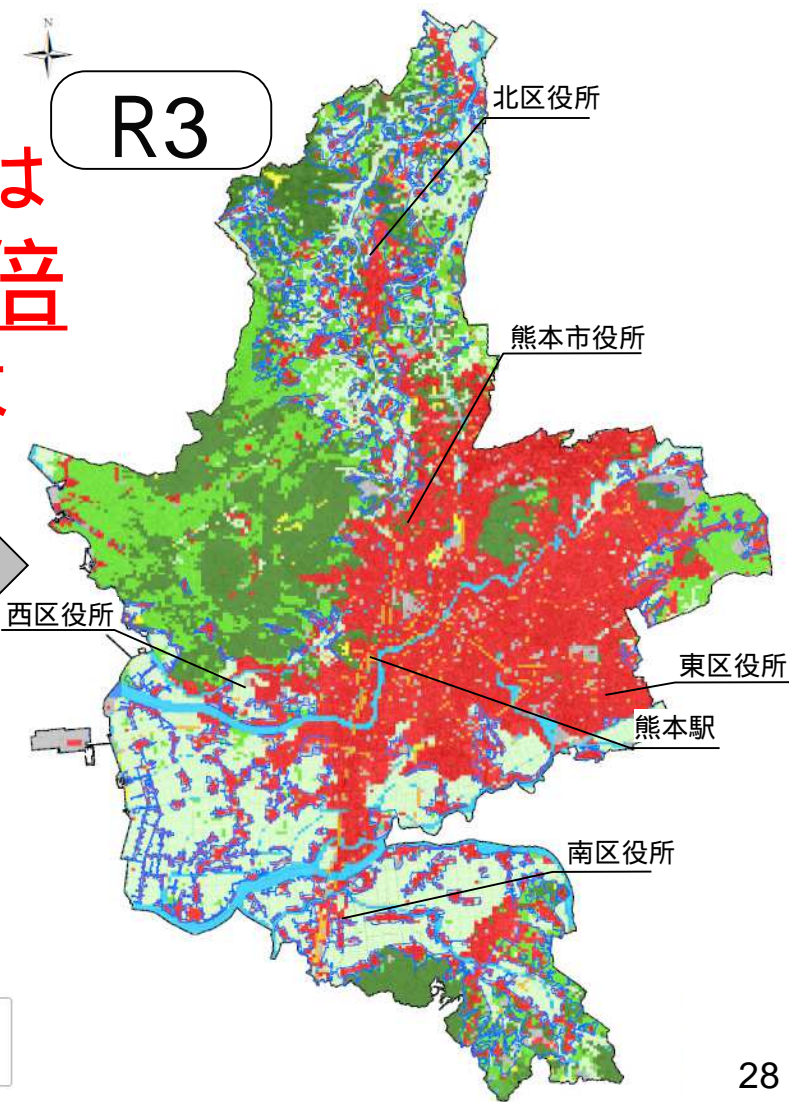
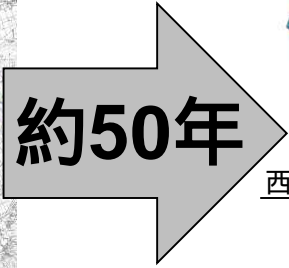
日本の地域別将来推計人口 (社人研) より【H27国勢調査に基づく】



・線引き導入直後のS51と比較し、**約50年で市街地は約2.6倍に拡大。**

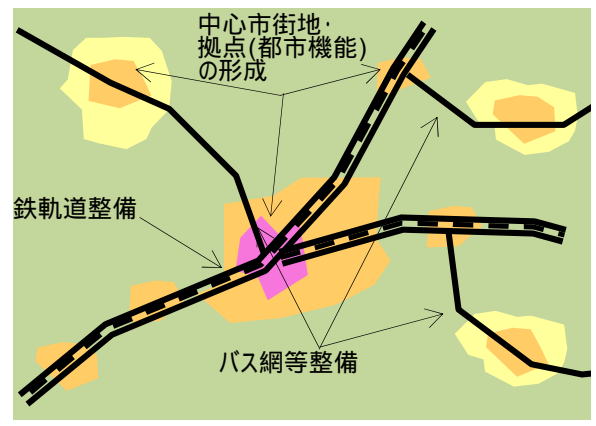
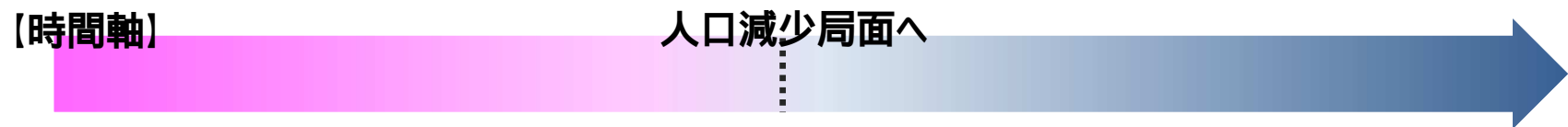


市街地は
約2.6倍
に拡大

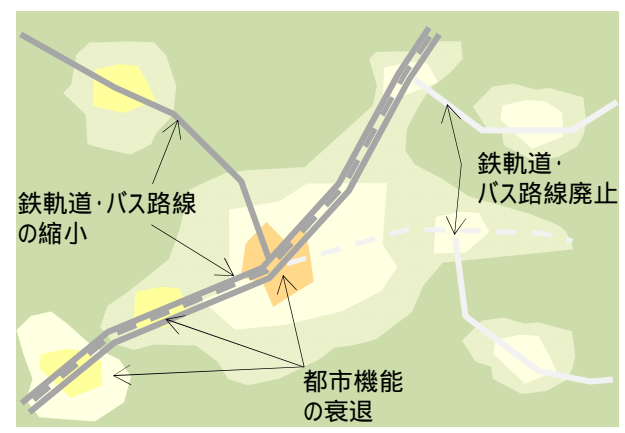


凡例
■: 建物用地

- ・拡大した市街地で人口減少が進めば、既成市街地の低密度化が進行し、**商業や医療などの日常生活サービス機能や公共交通の利用者が減少。**
- ・その結果、**都市機能の衰退や公共交通ネットワークの縮小等**なども想定され、**様々な問題が今以上に顕在化。**



更に進むと



生活利便性(買物や公共交通等)の低下
 賑わいの喪失、コミュニティの希薄化
 治安、景観、居住環境の悪化
 インフラの維持管理、投資の非効率化
 都市の魅力低下と市外への流出 など

まちなかのにぎわい喪失 (イメージ)



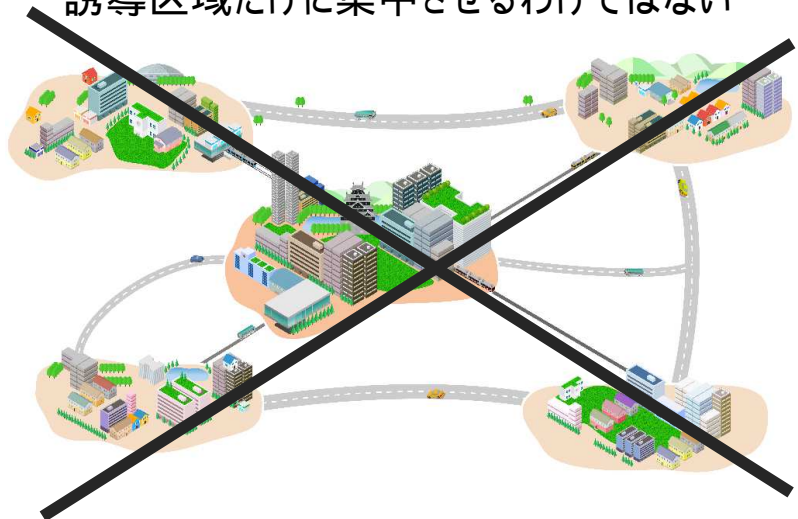
危険空き家の増加 (イメージ)





- ・多核連携都市は、**全ての人や都市機能を地域拠点等の誘導区域に集約するものではない。**
- ・人口減少下においても、郊外部を含む広域的な地域生活圏の暮らしを守る最後の砦として、誘導区域で**一定程度の人口密度や都市機能を維持・確保**し、地域生活圏全体の暮らしやすさを維持するもの。

全ての人や都市機能を地域拠点等の誘導区域だけに集中させるわけではない



誘導区域の取組

- 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- 居住誘導区域における人口密度の維持

拠点や居住誘導区域に、一定程度の人口密度や都市機能を維持することで地域全体の暮らしやすさを維持！



これらに関する5つの評価指標を設定

市域全体の取組

- 地域コミュニティの維持活性化
- 公共交通ネットワークの充実
- 防災視点の強化

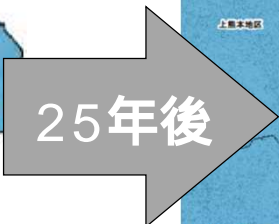
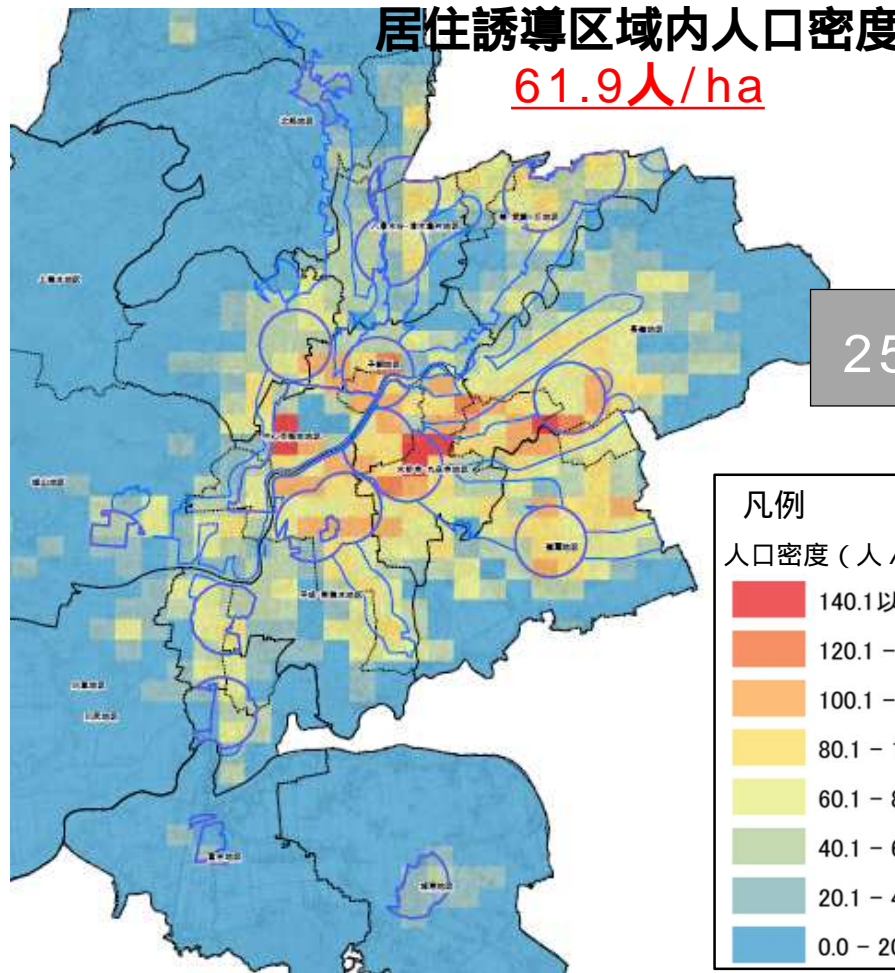
・R5実績 (R2国勢調査) 値は、目標値を達成しているものの、
 R1年実績 (H27国勢調査) 値よりも0.4人/ha減少。

指標 居住誘導区域内の人口密度

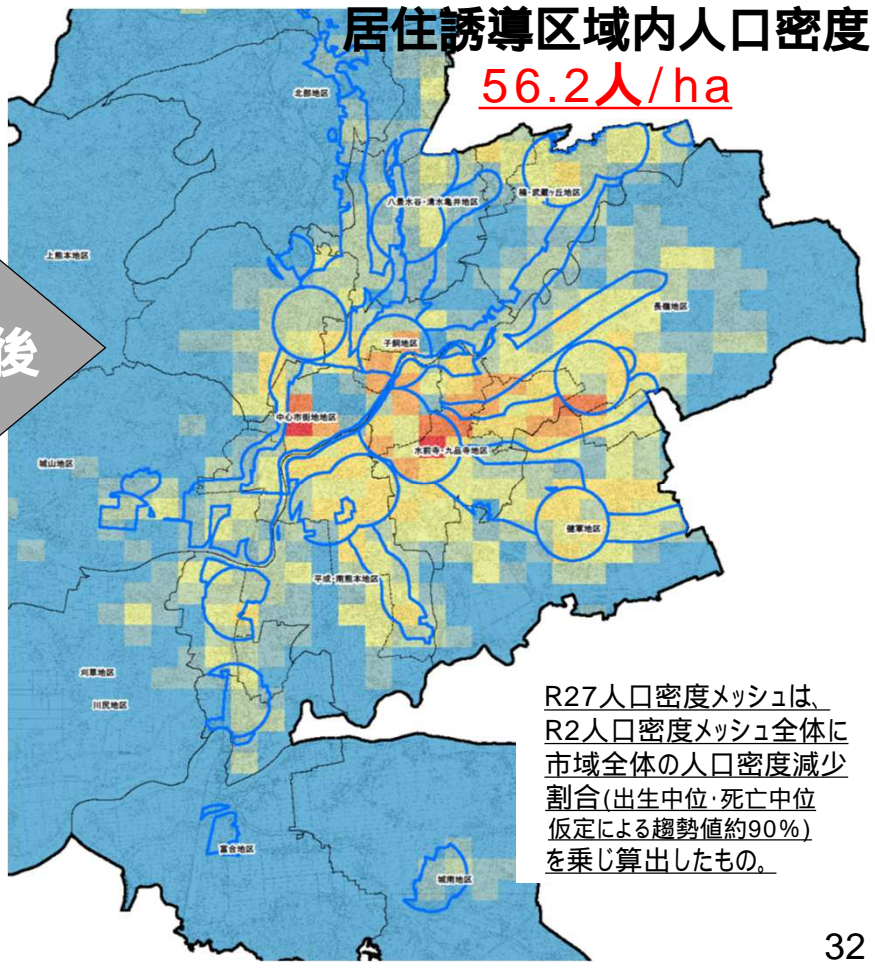
基準年		調査・分析及び評価年		
	H27 (H22国勢調査より)		R1 (H27国勢調査より)	R5 (R2国勢調査より)
基準値	60.8	目標値	60.8	60.8
		実績値	62.3	61.9

・このままの推移で人口が減少し、特に対策を講じない場合、R27には居住誘導区域の人口密度は、大きく低下する見込み。

R2 (国勢調査ベース)

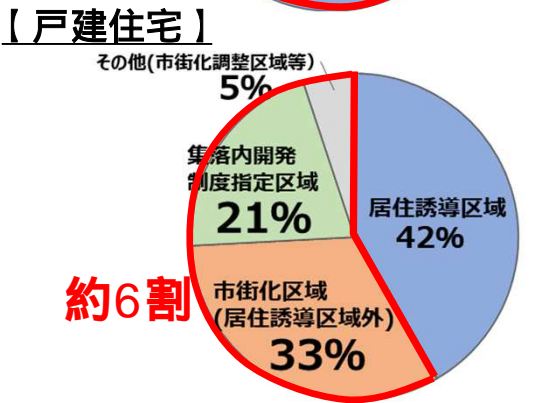
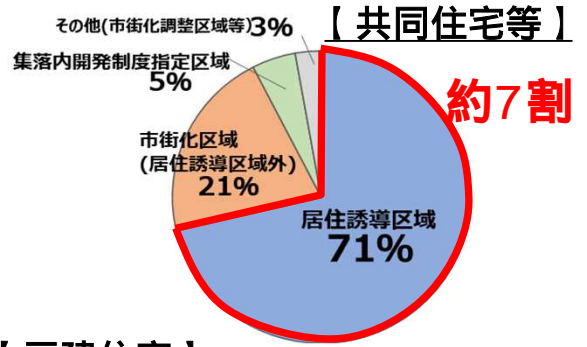


R27 (R2を基に作成)



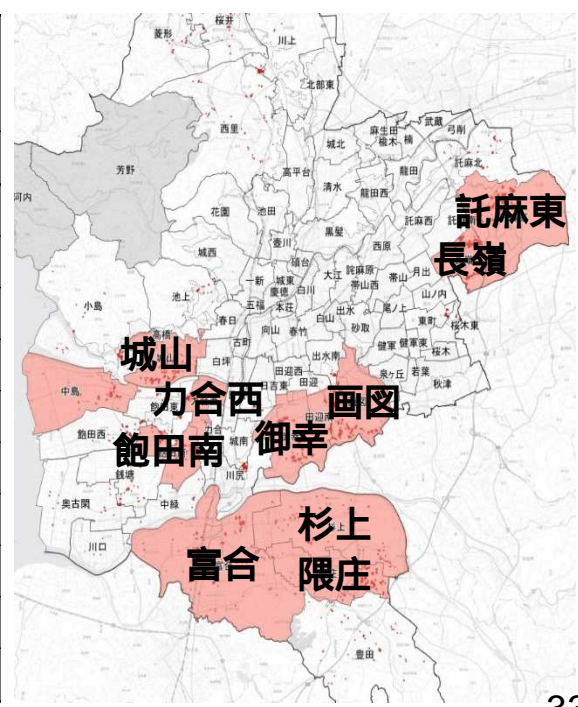
- ・近年の住宅立地の動向として、**共同住宅等は約7割が居住誘導区域内**で建築されている一方で、**戸建住宅は約6割が居住誘導区域外**で建築。
- ・集落内開発制度導入後、同制度による開発戸数を校区ごとに分析した結果、特に**東部方面や城南、富合地区**などにおける**開発が顕著**であり**人口も増加**する一方、校区によっては**学校施設の不足等が顕在化**。
- ・今後の人口減少下においても郊外部の開発が続いた場合、**既成市街地の更なる人口密度の低下が懸念**される。

市内の建築実績 (R1.8 ~ R5.3)



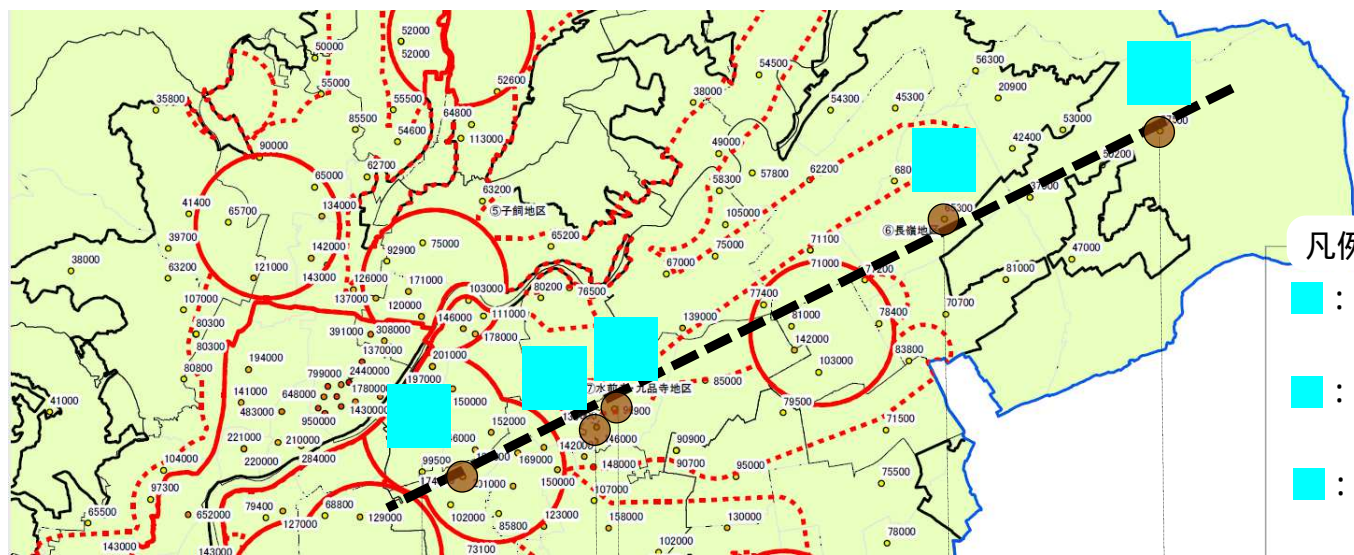
集落内開発制度指定区域における開発許可戸数及び人口増減

校区	集落内開発許可		人口増減
	H22.4 ~ R3.3		
	戸数	H22 - R3	
託麻東	683	2,459	
長嶺	541	1,514	
画図	431	1,330	
隈庄	425	2,700	
富合	416	2,060	
城山	316	586	
力合西	301	1,265	
飽田南	253	670	
御幸	210	884	
杉上	149	208	



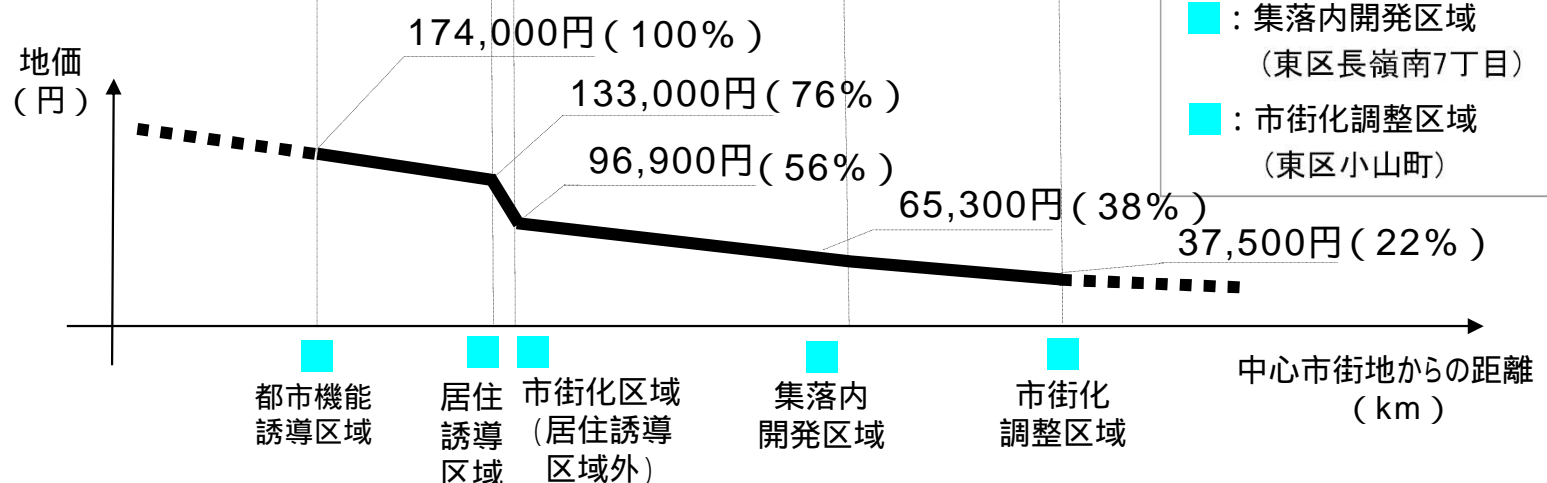
・郊外部は居住誘導区域等と比べ、**比較的地価が安価**であることが要因の一つと考えられる。

中心市街地からの距離と地価の関係 (イメージ)



- 凡例
- 都市機能誘導区域
 - 居住誘導区域
 - 都市計画区域
 - 市街化区域

- 凡例
- : 都市機能誘導区域 (中央区九品寺2丁目)
 - : 居住誘導区域 (中央区水前寺3丁目)
 - : 市街化区域 (居住誘導区域外) (中央区帯山1丁目)
 - : 集落内開発区域 (東区長嶺南7丁目)
 - : 市街化調整区域 (東区小山町)

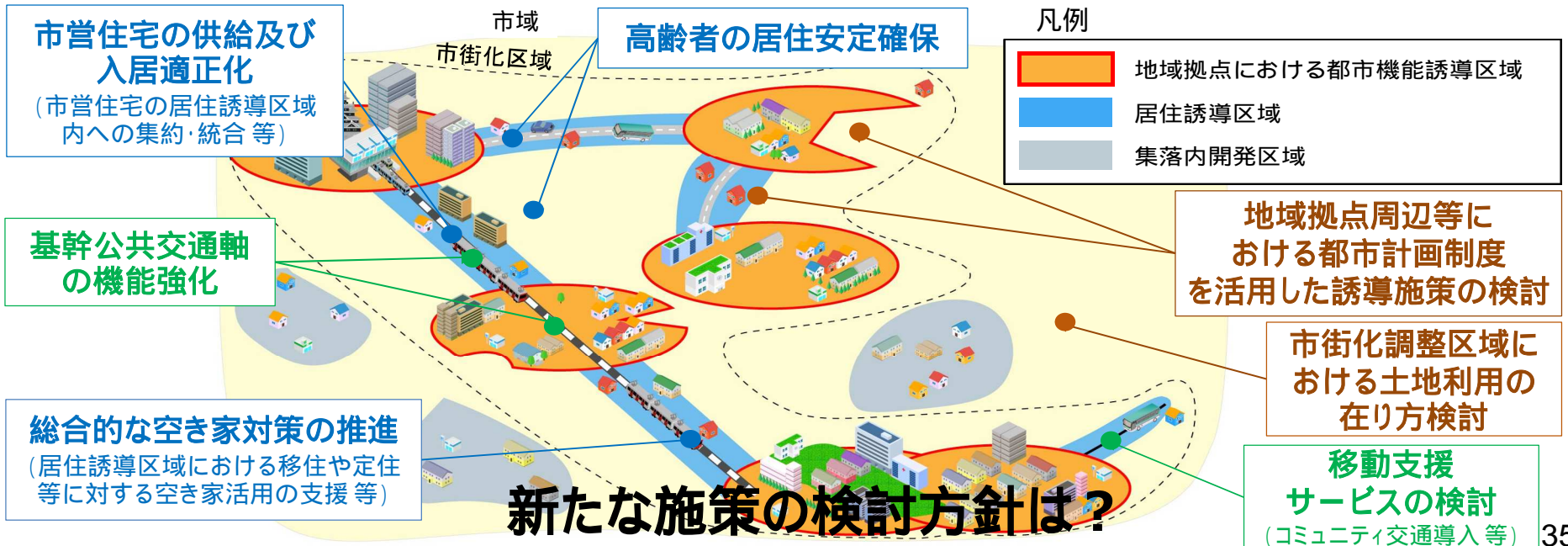


< 既存ストックの活用 >

- ・居住誘導区域における空家等の住宅事情や属性別の市民意向等も踏まえ、**住宅に関する誘導施策**について検討。
- ・地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化はもとより、**多様なモードを活用した居住誘導区域における移動支援サービス**を検討。

< 社会情勢の変化への対応 >

- ・土地利用の実態や市民意向、半導体関連産業の進出等の社会経済情勢の変化等も踏まえ、利便性の高い地域拠点周辺等における**都市計画制度を活用した誘導施策**や、**市街化調整区域における土地利用の在り方**について検討。





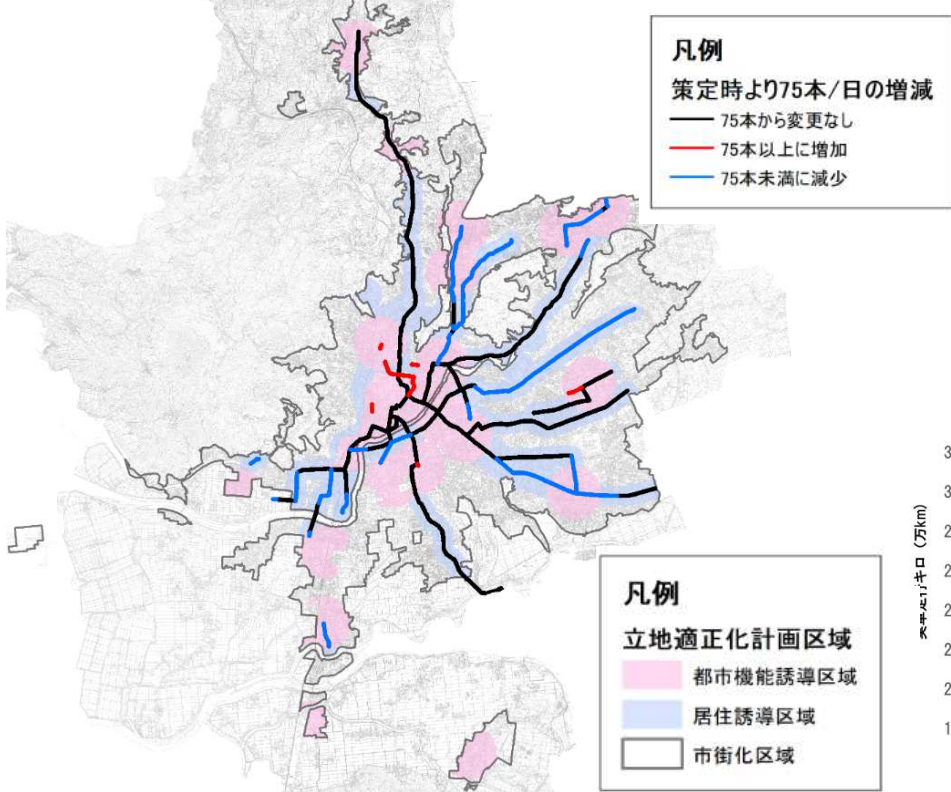
・R5の実績値は、目標値の5,600万人を下回ったものの、直近2年間の利用者数は徐々に回復傾向。

指標 公共交通機関の年間利用者数（千人）

基準年		調査・分析及び評価年					
	H27		R1 (H30実績)	R2 (R1実績)	R3 (R2実績)	R4 (R3実績)	R5 (R4実績)
基準値	55,436	目標値	55,302	—	—	—	56,000
		実績値	53,342	53,216	35,993	39,594	45,603

- ・居住誘導区域は、主にバスの運行本数75本/日以上以上の路線を目安に設定。
- ・区域設定時と比較し、路線延長ベースで約3割が75本/日未満に減少。
- ・要因としては、**運転手不足や感染症拡大による利用者減、バス事業者5社連携による利便性に配慮した運行の効率化** も一因と考えられる。 需要と供給のバランスが取れた運行本数の確保
- ・引き続き現居住誘導区域においては、**まちづくりと連動した公共交通施策を展開し、移動サービスの向上を図る。**

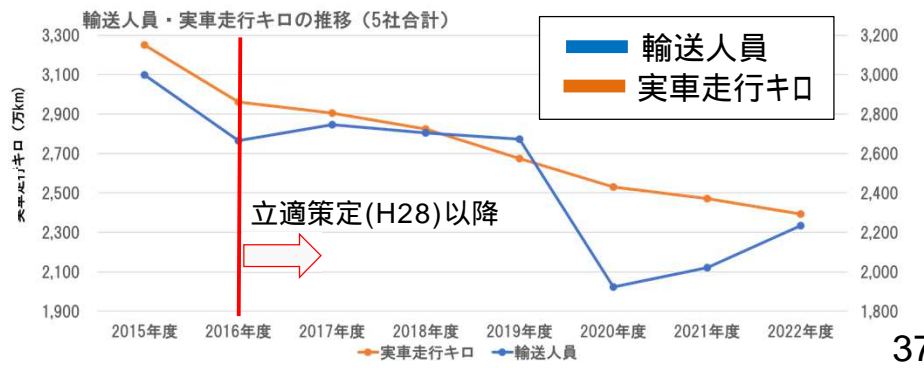
利便性の高いバス路線網【計画策定時 (H28) と対比】



路線バス業務に従事した運転士の推移

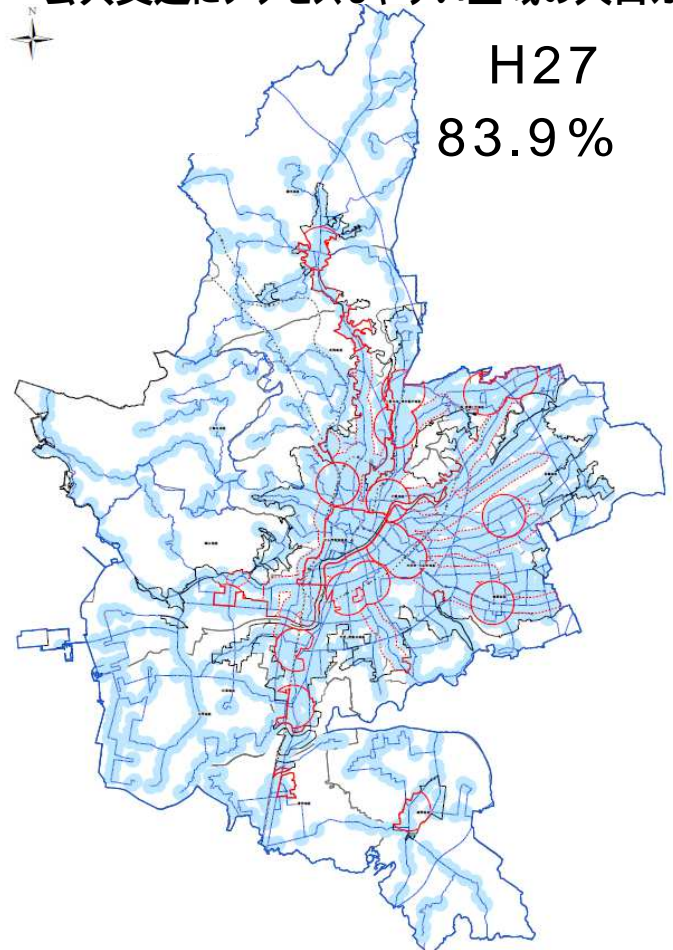


バスの輸送人員と実車走行キロの推移



- ・公共交通空白地域、不便地域等へのコミュニティ交通の導入に取り組む中、**公共交通にアクセスしやすい区域の住民割合は増加。**
- ・今後は、既存コミュニティ交通を、**より利便性の高いAIデマンドタクシーへ転換**する等、**地域特性に応じた運行形態の見直し**等を通し、利便性の高い公共交通網形成を図る。

公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率 [R2 国勢調査]



H27	R2
83.9%	85.6%

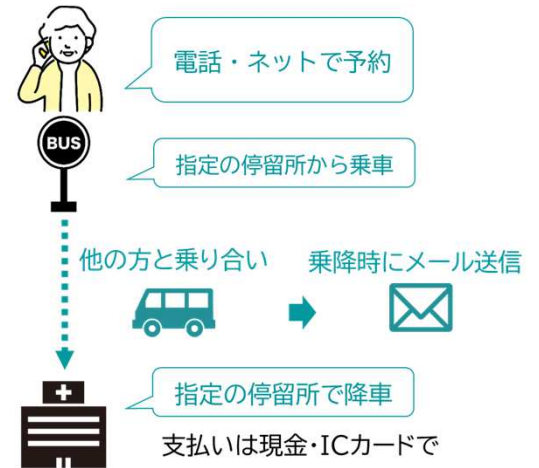
凡例

- 立地適正化計画区域
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 都市計画区域
- 市街化区域

凡例

- バス: 半径300m圏域
- 鉄道: 半径500m圏域
- バス停
- バス路線
- 鉄道駅
- 鉄道

AIを活用したデマンド型タクシーの導入





- ・市電延伸やバスレーン導入の検討など、**基幹公共交通軸の特性に応じた機能強化**や各軸上の**乗換拠点における各交通手段の結節強化**を図る。
- ・基幹公共交通軸と一体的に機能するバス路線等の**移動サービスの向上に向けた交通ネットワークの構築**や**持続可能な運行体制の確保**に向けた取組を進めていく。

市電延伸のイメージ



バスレーンのイメージ



「熊本地域公共交通の再構築検討会」の概要

交通事業者や国、県と連携し、熊本地域に合った公共交通のあり方について検討を深めていき、年度内にその成果を取りまとめる予定。

< 熊本地域公共交通の再構築検討会 >

令和5年（2023年）4月4日 第1回検討会実施

- ・交通事業者から現状と課題について説明、課題認識を共有

（検討会メンバー）

- ・バス会社5社
- ・地域交通HD
- ・交通局
- ・熊本県
- ・熊本市

（オブザーバー）

- 九州運輸局
- 熊本運輸支局



（出典）熊日HPより

誰もが移動しやすい公共交通



上質な生活都市くまもと

