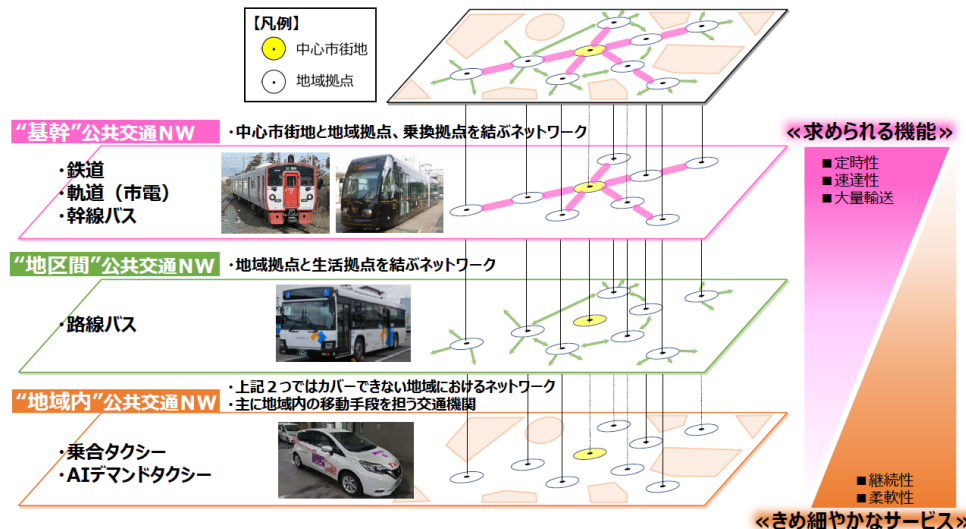


■ 特別委員会の調査事項

持続可能な地域公共交通の再構築に関する事項

- ① 目指す地域公共交通の将来像の具体化
(階層化されたネットワークの絵姿とサービス水準)
- ② 地域公共交通における行政の役割
- ③ 次期地域公共交通計画の策定

計画へ
反映



▲ 階層化されたネットワークイメージ

■ 調査事項の検討経緯

開催日	協議内容	
第2回 R6. 6. 25	・持続可能な地域公共交通の再構築に関する事項として上記3項目(①～③)を調査項目に決定	
第3回 R6. 7. 23	・階層化されたネットワークとサービス水準のイメージについて ・基幹公共交通ネットワークの現状と今後の展開	参考資料①
第6回 R6. 10. 31	・溝上章志氏（学園大学経済学部教授）から「本市のあるべき地域公共交通」について意見聴取	参考資料②
第7回 R6. 12. 9	・コミュニティ交通のサービス水準について	参考資料③
第9回 R7. 3. 6	・小山剛司氏（熊本市タクシー協会会長）から「タクシー業界に係る現状課題、今後の展望等」について意見聴取 ・コミュニティ交通の導入基準・サービス水準について	参考資料④⑤

その他報告事項

■ 公共交通の取組報告

開催日	報告内容
第2回 R6. 6. 25	<ul style="list-style-type: none">・自動運転バスの導入について・AIデマンドタクシーの本格導入について・グリッド-ビリティの実証実験の結果について・市電における決済手段の変更について・熊本市電の運賃改定について 等
第3回 R6. 7. 23	<ul style="list-style-type: none">・市電延伸の検討経緯・市電における決済手段の変更
第4回 R6. 8. 26	<ul style="list-style-type: none">・市電延伸（仮称）東町線について・バス事業の現状等調査分析について・JR新水前寺駅高架下バス停設置について 等
第5回 R6. 9. 12	<ul style="list-style-type: none">・市電延伸（仮称）東町線について・市電における決済手段の変更について 等
第6回 R6. 10. 31	<ul style="list-style-type: none">・公共交通に関する住民アンケートについて・ICリプレイスについて（決済手段の周知状況）・上熊本駅における交通結節機能強化について・JR新水前寺駅高架下バス停設置について・市電延伸に伴う都市計画に係る説明会開催状況・熊本市電の運賃改定について
第7回 R6. 12. 9	<ul style="list-style-type: none">・AIデマンドタクシー（子ども送迎支援）について・上下分離制度導入の延期について
第8回 R7. 1. 27	<ul style="list-style-type: none">・市電延伸事業の中断について
第9回 R7. 3. 6	<ul style="list-style-type: none">・JR新水前寺駅高架下バス停設置について

■ 市電の事故等報告

開催日	報告内容
第2回 R6. 6. 25	<ul style="list-style-type: none">・5月2日、13日発生 信号冒進（インシデント）
第3回 R6. 7. 23	<ul style="list-style-type: none">・6月21日発生 ドア開け走行（インシデント）・7月 1日発生 信号冒進（インシデント）
第4回 R6. 8. 26	<ul style="list-style-type: none">・7月26日発生 脱線事故（重大事故）
第5回 R6. 9. 12	<ul style="list-style-type: none">・9月2日発生 ドア開け走行（重大インシデント）
第6回 R6. 10. 31	<ul style="list-style-type: none">・10月2日発生 信号冒進（インシデント）・運輸局保安監査結果に対する改善報告（中間報告）
第7回 R6. 12. 9	<ul style="list-style-type: none">・11月9日発生 信号冒進（インシデント）
第8回 R7. 1. 27	<ul style="list-style-type: none">・12月21日発生 信号冒進（インシデント）・12月31日発生 脱線事故（重大事故）・インシデント等外部検証委員会 最終報告

(参考資料① 第3回地域公共交通に関する特別委員会資料)

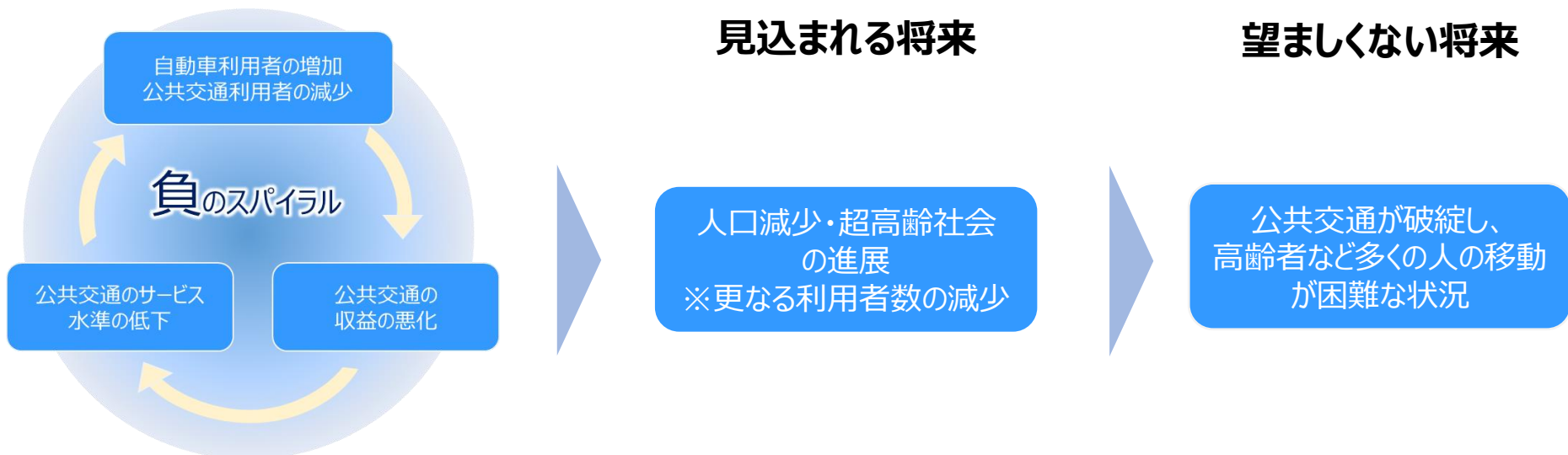
目指す地域公共交通の将来像の具体化について

○持続可能な地域公共交通の再構築に関する事項

・目指す地域公共交通の将来像の具体化
(階層化されたネットワークの絵姿とサービス水準)

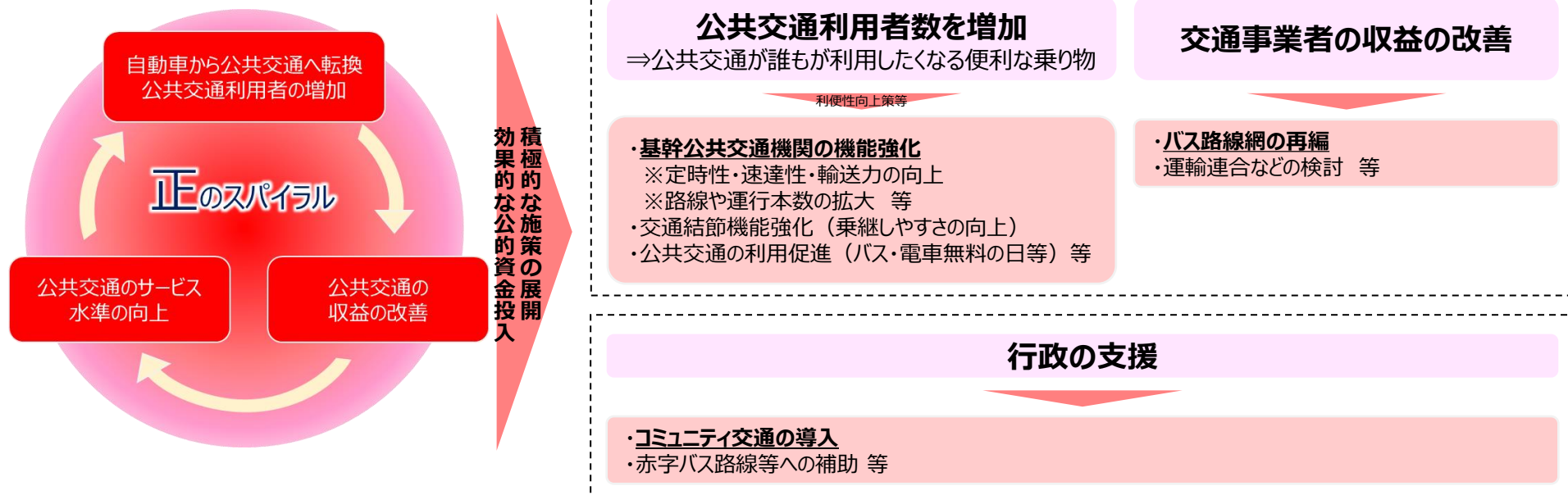
・地域公共交通における行政の役割

・次期地域公共交通計画の策定

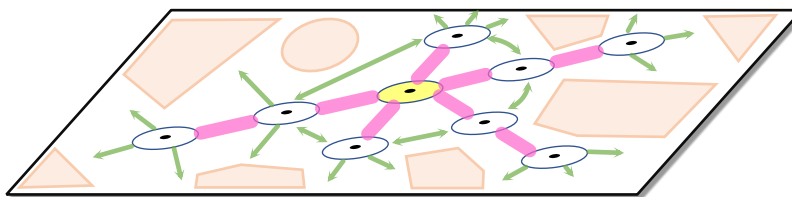
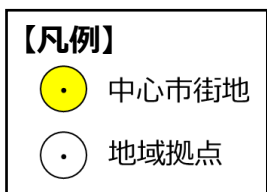


本市の目指す公共交通の将来像「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」

※地域公共交通計画より



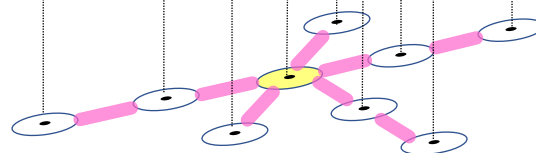
基幹、地区間、地域内公共交通の3層に階層化したネットワークを構成



“基幹”公共交通NW

・中心市街地と地域拠点、乗換拠点を結ぶネットワーク

- ・鉄道
- ・軌道（市電）
- ・幹線バス



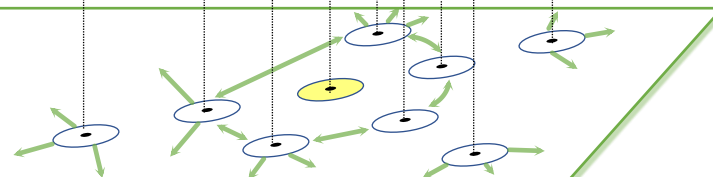
「求められる機能」

- 定時性
- 速達性
- 大量輸送

“地区間”公共交通NW

・地域拠点と生活拠点を結ぶネットワーク

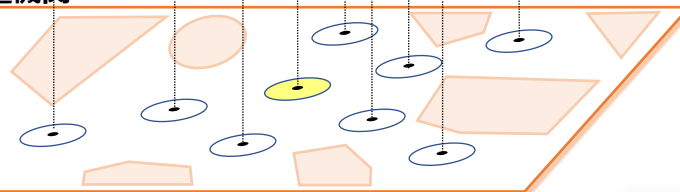
- ・路線バス



“地域内”公共交通NW

・上記2つではカバーできない地域におけるネットワーク
・主に地域内の移動手段を担う交通機関

- ・乗合タクシー
- ・AIデマンドタクシー



- 継続性
- 柔軟性

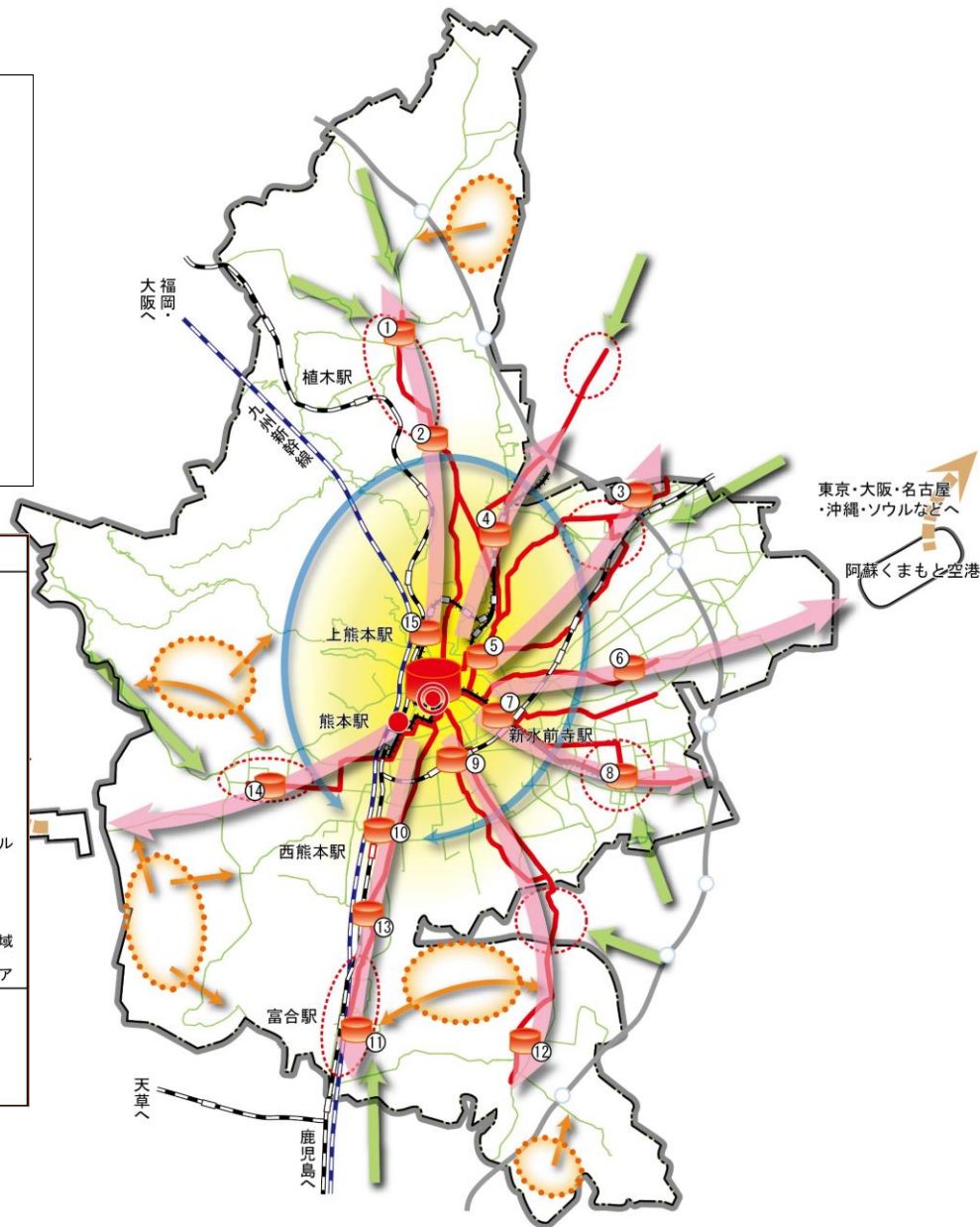
「きめ細やかなサービス」 6

【地域拠点15箇所】

- 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

凡例

- | | |
|---|-------------|
|  | 中心市街地 |
|  | 地域拠点 |
|  | 基幹公共交通軸 |
|  | その他の支線 |
|  | 幹線バス |
|  | 環状線バス |
|  | その他の路線バス等 |
|  | コミュニティ交通 |
|  | メインターミナル |
|  | 熊本桜町バスターミナル |
|  | 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 |
|  | 公共交通利便向上エリア |
|  | 新幹線 |
|  | JR |
|  | 熊本電鉄 |
| | 市電 |



基幹公共交通軸の強化



バス路線網の再編



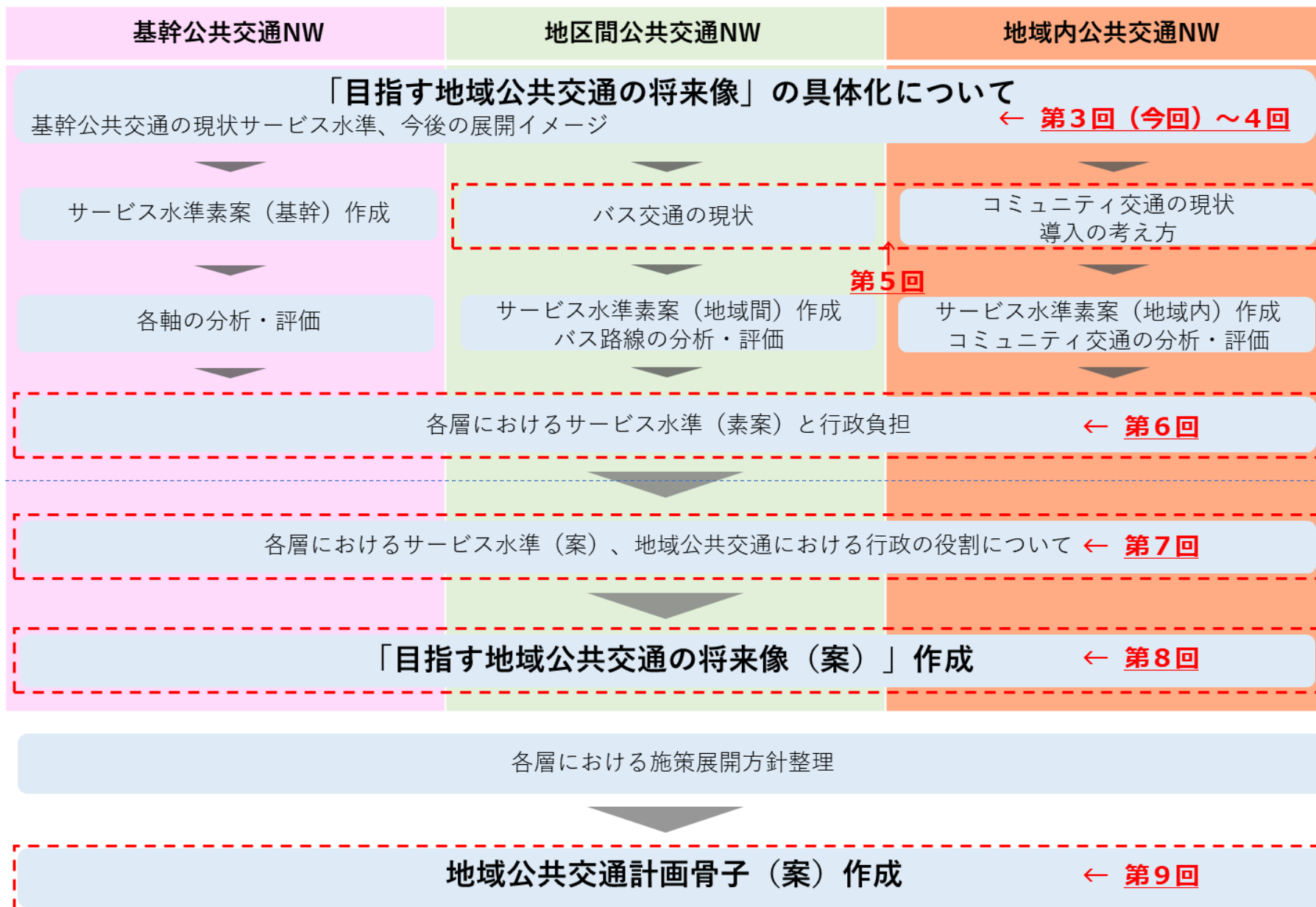
公共交通空白・不便地域の解消



階層	求める機能	項目	望ましいサービス水準
基幹公共交通	速達性	所要時間	自動車利用時の所要時間+○分以内 など
	定時性	時刻表との差	ピーク時：○分以内 オフピーク時：□分以内 など
	輸送力	運行本数	ピーク時：○本/時 オフピーク時：□本/時 など
		運行容量	ピーク時：○人以上 オフピーク時：□人以上 など
	その他	運行時間帯	始発：○～●時間帯 終発：□～■時間帯 など
地区間公共交通	⋮	⋮	⋮
地域内公共交通	⋮	⋮	⋮

各階層に必要なサービス水準を検討

地域公共交通の将来像の具体化 | 今後の検討（議論）の流れ（案）



令和6年度

令和7年度

基幹公共交通ネットワークの 現状と今後の展開イメージ

■ 本市の基幹公共交通ネットワーク

- ・中心市街地と15の地域拠点や乗換拠点を結ぶネットワーク
⇒ **8つの方面を基幹公共交通軸に設定**

■ 基幹公共交通機関に求められる機能

- ・定時性、速達性、輸送力に優れていること
⇒専用走行空間と大量輸送力を備えた鉄軌道が基本

■ 各基幹公共交通機関の特徴

■ 鉄道：JR九州、熊本電鉄

特徴	広域交通、大量輸送
----	-----------



■ 軌道：熊本市電

特徴	市域内交通<東西の基幹交通> 鉄道利用者を市中心部へ輸送 ※熊本駅、新水前寺駅、上熊本での結節
----	---



■ 幹線バス

特徴	鉄軌道を補完
----	--------



基幹公共交通ネットワーク | 【将来】基幹公共交通のネットワークイメージ

(1) 各軸が担う基幹公共交通機関イメージ

基幹公共交通軸のうち・・・

- ・鉄道がとっている軸 : 鉄道の機能強化を検討
- ・鉄道がとっていない軸 : まずは市電延伸を検討

④⑤東部方面、⑥南熊本駅方面、⑧田崎方面

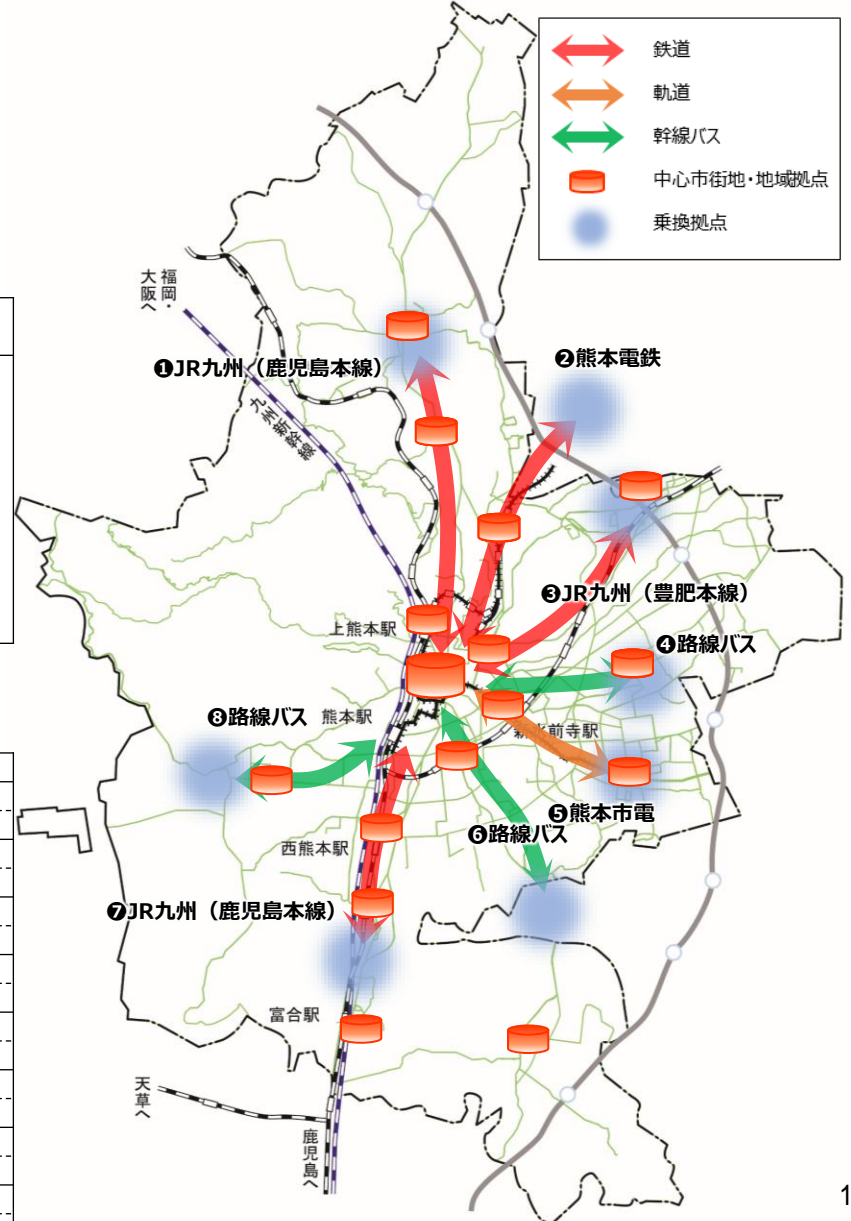
◆基幹軸ごとの主たる基幹公共交通展開

方面	現状	検討施策	将来イメージ
① 植木・北部方面	鉄道（JR鹿児島本線）	—	鉄道 市電 幹線バス 等
② 合志・堀川方面	鉄道（熊本電鉄）	上熊本駅結節強化	
③ 楠・光の森方面	鉄道（JR豊肥本線）	アクセス鉄道整備 新水前寺駅結節強化	
④ 小峯・長嶺方面	幹線バス	専用レーンの整備 市電の延伸検討	
⑤ 健軍・益城方面	軌道（市電）	市電延伸検討	
⑥ 嘉島・城南方面	幹線バス	市電の延伸検討	
⑦ 川尻・富合方面	鉄道（JR鹿児島本線）	—	
⑧ 小島・城山方面	幹線バス	市電の延伸検討	

(2) 基幹公共交通の交通結節点(乗換拠点)イメージ

※熊本地域公共交通計画抜粋

方面	主たる基幹公共交通	乗換拠点イメージ
① 植木・北部方面	鉄道（JR鹿児島本線）	鉄軌道 上熊本駅、植木駅
		その他 植木バス停周辺
② 合志・堀川方面	鉄道（熊本電鉄）	鉄軌道 上熊本駅、堀川駅、御代志駅
		その他 御代志周辺
③ 楠・光の森方面	鉄道（JR豊肥本線）	鉄軌道 新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、光の森駅
		その他 楠団地周辺
④ 小峯・長嶺方面	幹線バス	鉄軌道 新水前寺駅
		その他 小峯営業所周辺
⑤ 健軍・益城方面	軌道（市電）	鉄軌道 新水前寺駅
		その他 健軍町電停周辺
⑥ 嘉島・城南方面	幹線バス	鉄軌道 —
		その他 イオンモール熊本周辺
⑦ 川尻・富合方面	鉄道（JR鹿児島本線）	鉄軌道 川尻駅、西熊本駅
		その他 リバグリーン八幡周辺
⑧ 小島・城山方面	幹線バス	鉄軌道 —
		その他 小島産交周辺、河内農協前

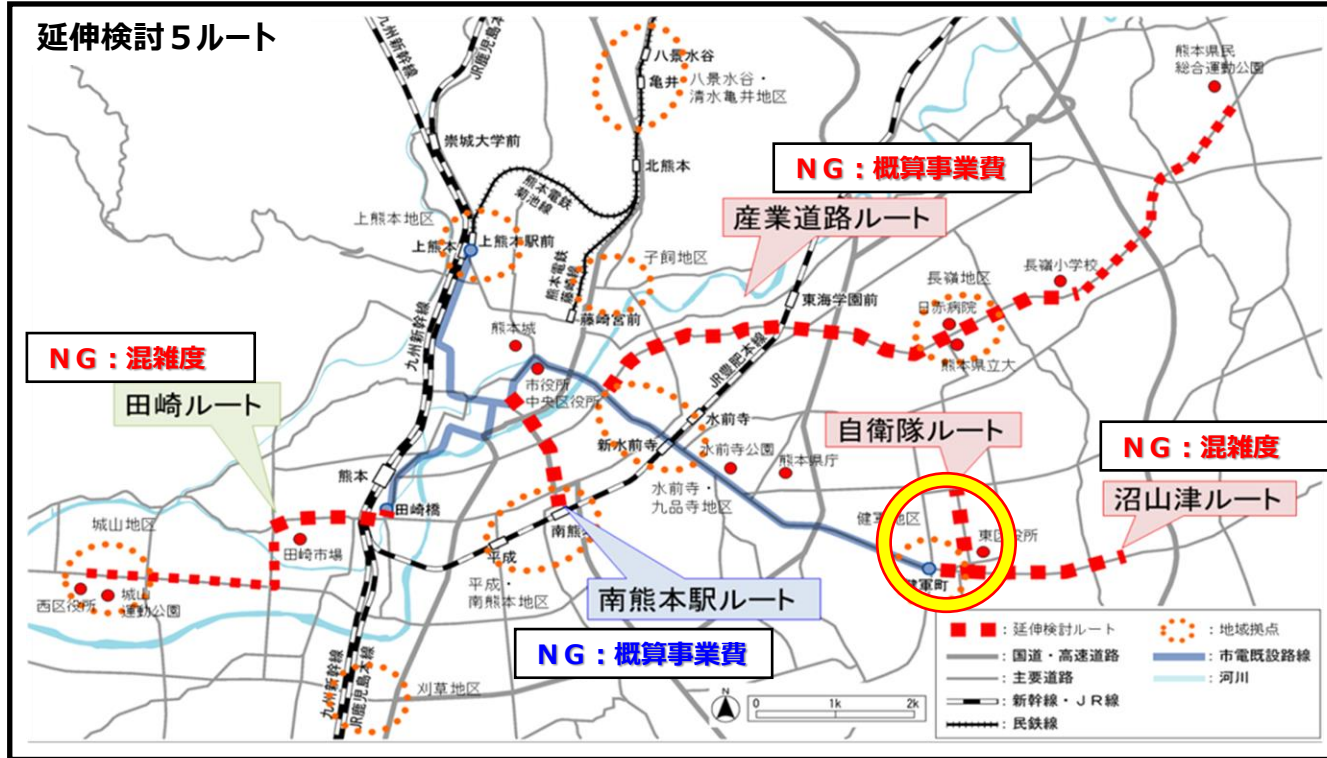


基幹公共交通ネットワーク | 市電延伸の検討経緯

年 度	主な検討事項	
平成27年度 (2015年度)	市電延伸を検討する方面、ルートへの検討	3方面 : 東部方面、田崎方面、南熊本駅方面 5ルート : 産業道路、自衛隊、沼山津、田崎、南熊本
	優先的に整備を行うルートの選定	2ルート : 『自衛隊ルート』と『南熊本ルート』を選定
平成28年度 (2016年度)	2ルートにおける検討の深度化	自衛隊ルートの優先的整備検討が決定
平成29年度 (2017年度)	市民への周知 (市民アンケート、オープンハウス)	
平成30年度 (2018年度)		
令和元年度 (2019年度)	自衛隊ルートの基本設計を実施	走行ルート (東野1丁目交差点で直角に曲がる線形)、センターリザベーションでの整備方針が決定
令和2年度 (2020年度)		
令和3年度 (2021年度)	新型コロナの拡大を受け、議会での議論を中断	
令和4年度 (2022年度)		
令和5年度 (2023年度)	新型コロナの5類移行により、議会での議論を再開 自衛隊ルートの修正設計に着手	<ul style="list-style-type: none"> 一部単線案での整備を提案 アンケート調査を実施

■ 検討方面の選定

中心市街地と地域拠点、交通拠点等の接続を念頭に、東部方面、田崎方面、南熊本駅方面を選定



方面	ルート（一次選定）	ルート（二次選定）	整備優先ルート
東部方面	産業道路ルート	優先順位低:概算事業費	—
	自衛隊ルート	⇒	自衛隊ルート
	沼山津ルート	優先順位低：混雑度	—
田崎方面	田崎ルート	優先順位低：混雑度	—
南熊本駅方面	南熊本駅ルート	⇒	優先順位低：概算事業費

※混雑度：既存の道路空間に市電を導入した時に、車線の減少等により自動車が混雑する度合い

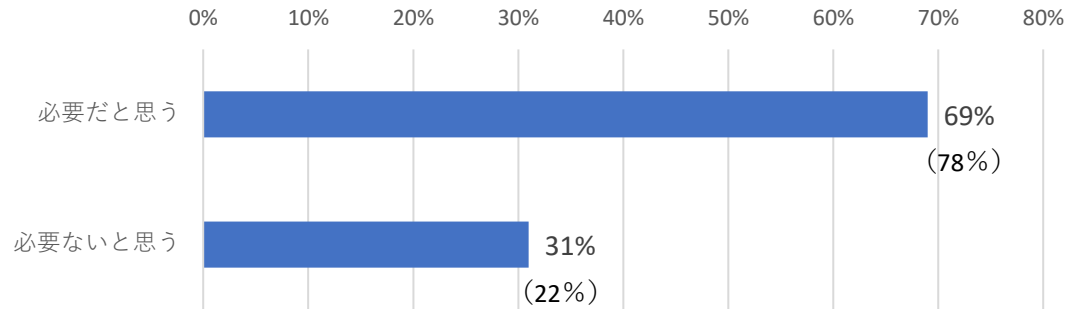
基幹公共交通ネットワーク | 市電延伸の検討（R5年度市民アンケート）

【回答者内訳】

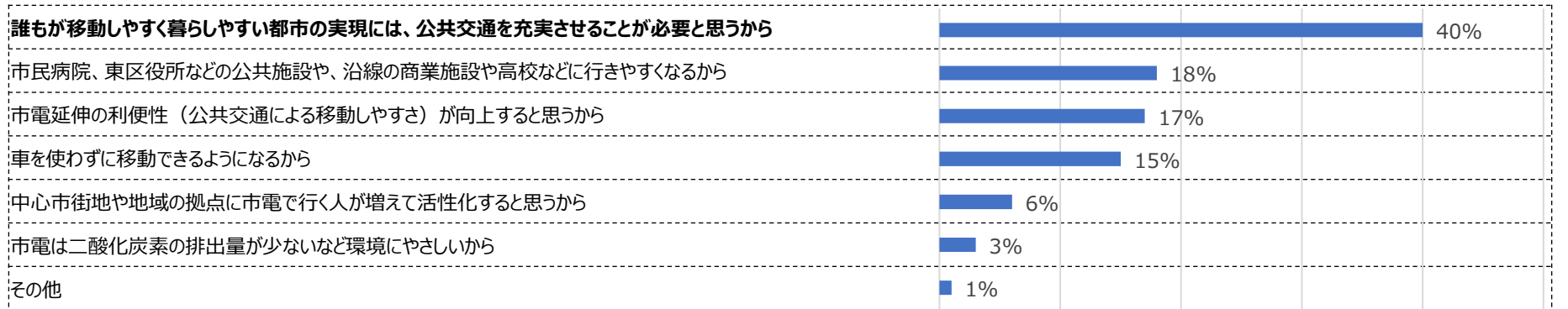
中央区	1,509人	17%
東区	4,040人	44%
市電延伸予定区間地区	2,122人	23%
その他	1,918人	21%
西区	1,084人	12%
北区	1,071人	12%
南区	949人	10%
益城町	482人	5%
総数	9,135人	100%
熊本市	8,653人	95%
益城町	482人	5%

【市民病院までの市電延伸の必要性】 ※わからない除く

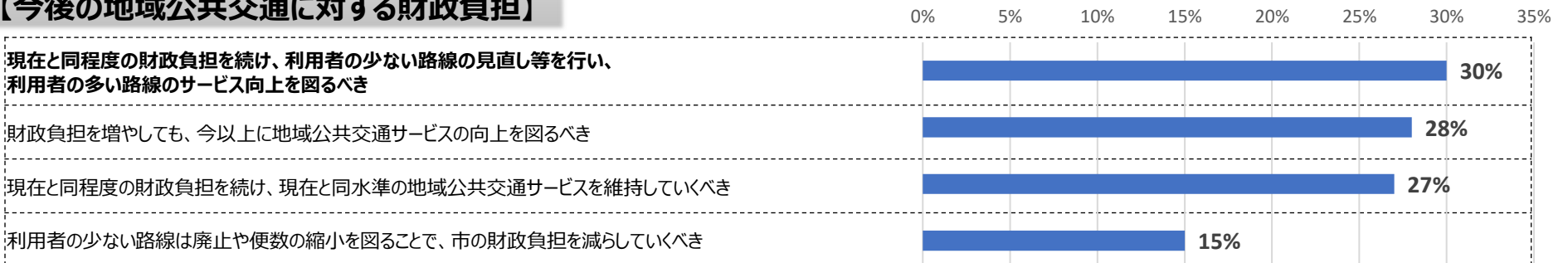
⇒H29と同様の回答傾向 ※「（）内は、H29」



【市電延伸が必要な理由】



【今後の地域公共交通に対する財政負担】



基幹公共交通ネットワーク | 市電延伸の検討（自衛隊ルート）



■（仮称）東町線（健軍町電停～市民病院）

整備延長	L = 約 1 5 0 0 m	
概算事業費	約 1 3 5 億円	
整備効果	利用者増	自動車利用削減
	約 2,300 人増/日 (約 84 万人増/年)	約 2,000 台/日
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・熊本高森線において、一部単線化を計画 ・電停は南北方向の道路に 4 か所を整備 (延伸に合わせて健軍町電停は改良) 	



▲ 健軍町電停イメージ



▲ 市民病院前イメージ

各区において各種公共交通施策を総合的・一体的に展開することで、
正のスパイラルを加速させ「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」を実現

◆ **自衛隊ルート**の延伸

市電の利用者増加

→約2,300人/日
 (約84万人/年)

渋滞・環境負荷の低減

- ✓自動車からの転換：約2,000台/日
- ✓CO2排出削減：約425トン-CO2/年間

収益の改善

→約129百万円/年

サービス水準の向上

→運行本数維持・増便
 →車両更新、連結車両導入 等

◆ **各区で各種公共交通施策を展開**

- 鉄軌道の更なる充実等
- 交通結節機能強化(乗継しやすさの向上)
- 公共交通の利用促進(バス・電車無料の日等)等

自動車から公共交通へ転換
 公共交通利用者の増加

人口減少下でも
 公共交通が維持

**高齢者、免許返納者等が
 不便なく通院・買い物等できる**

正のスパイラル

赤字バス路線
 への補助金縮小

**更なる公共交通への投資・充実
 ex)AIデマンドタクシー導入エリアの拡大 等**

公共交通の
 サービス水準の向上

公共交通の
 収益の改善

全市的な渋滞等の低減

委員からの主な意見

- 現在検討しているバスレーンは産業道路や国体道路方面かと思うが、バスレーンはバスの定時性・速達性の確保にも寄与することから、他の路線でも検討してほしい。
- 今後市電延伸については、別のルートも改めて検討してほしい。沼山津ルートでは益城の4車線化により車の往来も増え、宅地も広がってきている。また、熊本駅方面、田崎方面も大きく様変わりし活性化している。5年、10年でまちなみが変わってきており、それらを踏まえたルートの再検討と、新たなルートの検討もしてほしい。
- 市電を取り巻く状況について、運転手不足や減便、積み残しなど市電の運行そのものが厳しくなっている。市電の拡充といった前向きな提案とのギャップがある中で、いまある課題とどう向き合っていくのかも考える必要がある。
- 様々な施策を進めるうえで財政的な工夫は必要だが、高齢化や車利用が増えているなか、公共交通を利用してもらえよう公的な支援を高めることも必要。
- 負のスパイラルから正のスパイラルへの転換、公共交通の利用者増、利用したくなる公共交通を実現に向けて、なぜ公共交通が不便なのか、その理由を深掘りするべき。