熊本市の公共交通
～公共交通を基軸としたまちづくり～

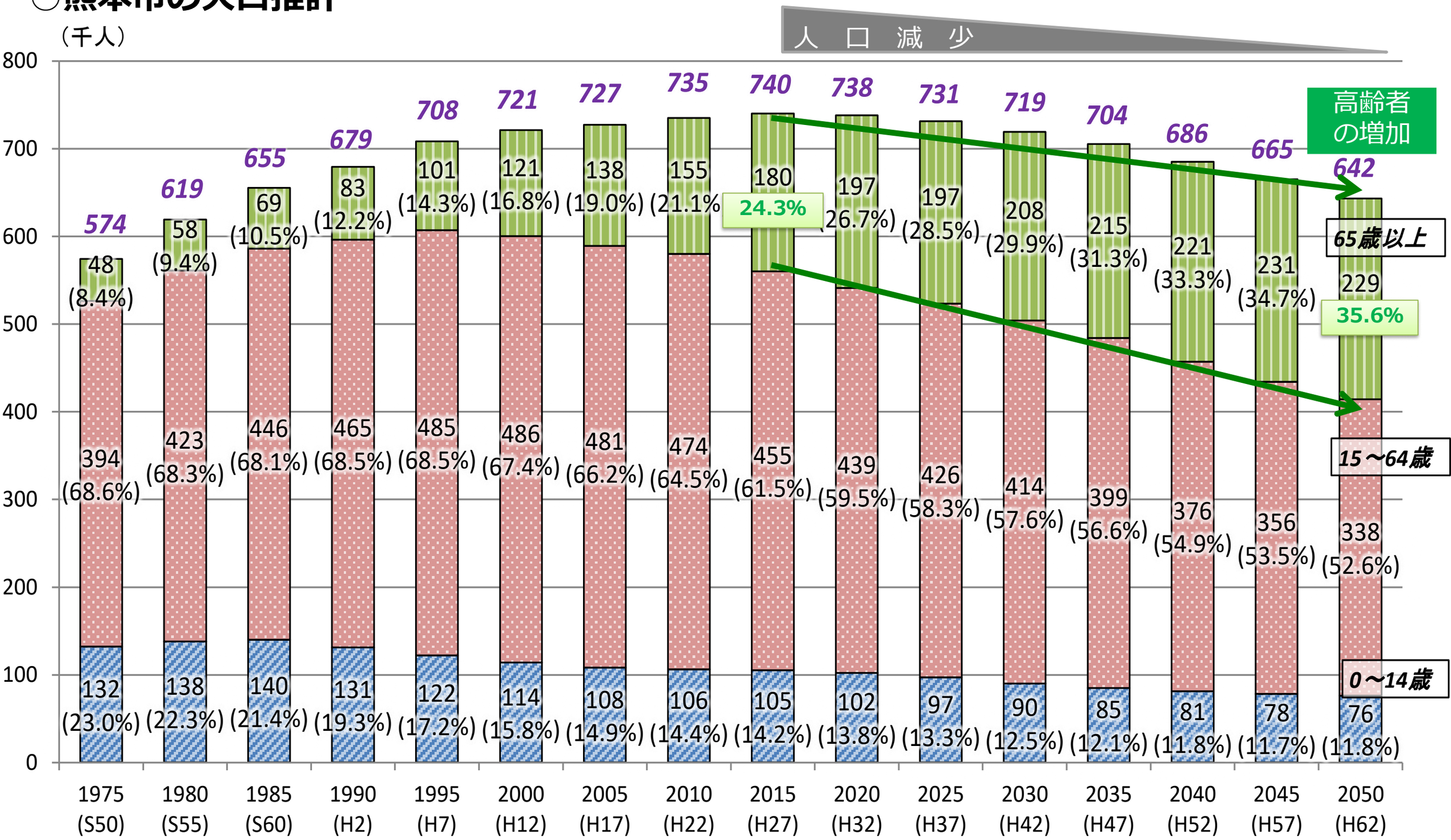
熊本市　　交通政策課

2019年8月10日

新しく生きよう。
NEO ONE
KUMAMOTO

1. 熊本都市圏の公共交通の現状と課題

○熊本市の人口推計



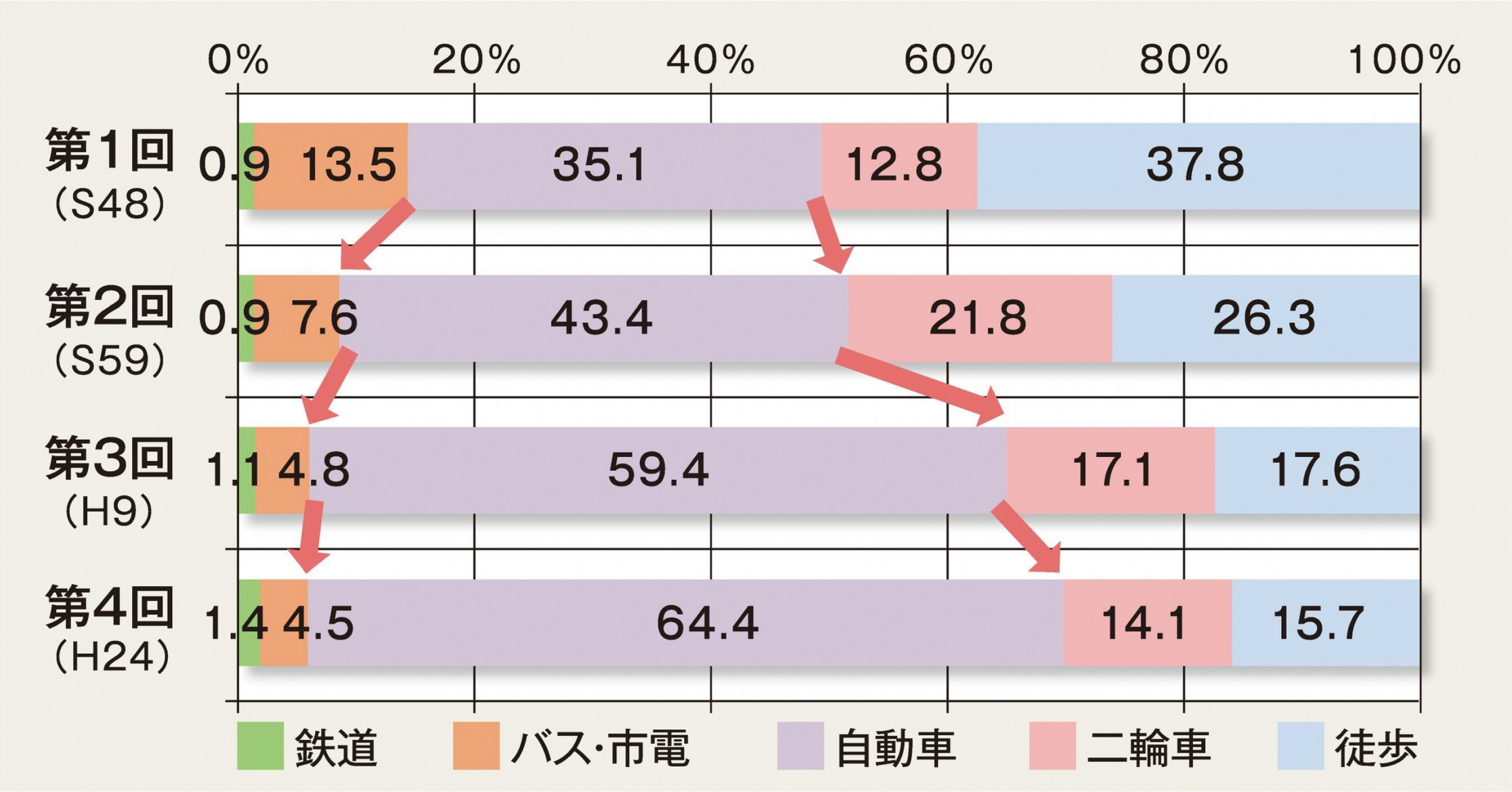
出典）国勢調査及び熊本市人口ビジョン(趨勢のまま推移した場合の将来人口)

■65歳以上人口が大幅に増加

⇒　高齢者等の交通弱者の移動手段の確保が必要。

○交通手段の特性

交通手段分担の変化



（出典：各年熊本PT 調査）

■ 自動車の普及や女性の免許保有率の上昇などに伴い、自動車分担率は、昭和48年と比べほぼ倍増し、都市圏交通の約2/3が自動車利用となっている。

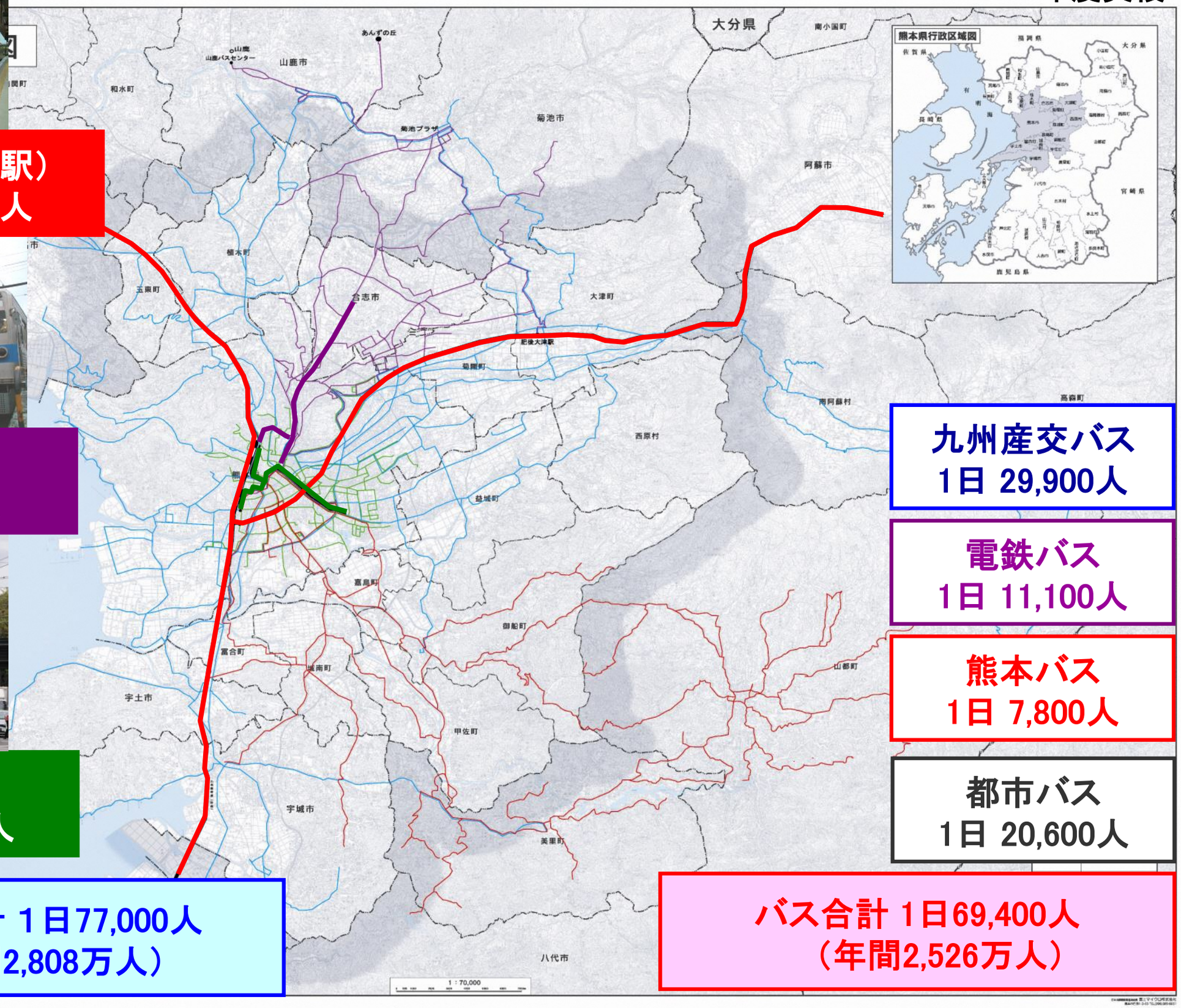
○公共交通機関の利用者数

H30年度実績

JR九州(市内駅)
1日 41,600人

熊本電鉄
1日 5,000人

熊本市電
1日 30,400人



九州産交バス
1日 29,900人

電鉄バス
1日 11,100人

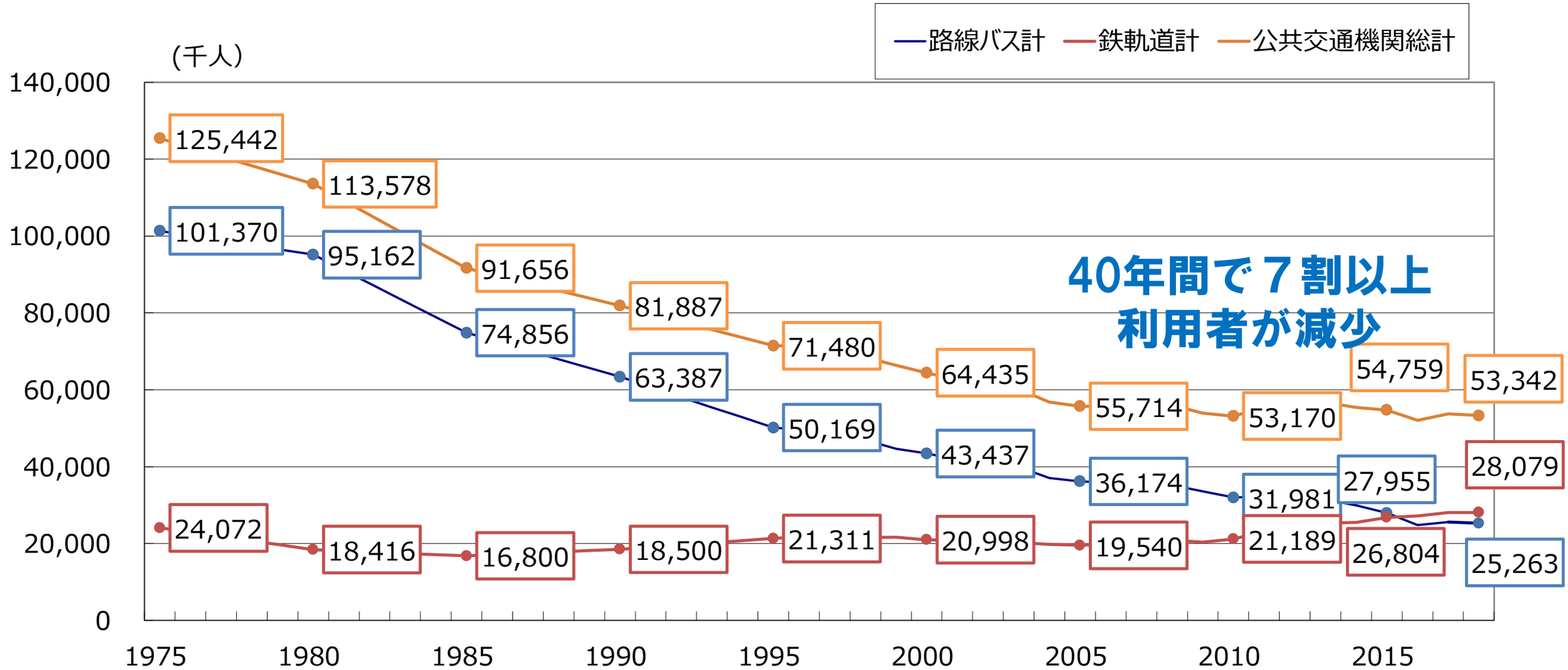
熊本バス
1日 7,800人

都市バス
1日 20,600人

鉄軌道合計 1日77,000人
（年間2,808万人）

バス合計 1日69,400人
（年間2,526万人）

○公共交通利用者数の推移



公共交通サービス
水準の低下

公共交通の
利用者の減少

負のスパイラル

公共交通事業者
の経営悪化
＋
運転手不足

2. 公共交通の将来像とその実現に向けた取組

○公共交通に関する施策の経緯

H20～H23年度 → H24～H26年度 → H27年度～

バス交通のあり方検討協議会

《平成２０年度設置》
【委員構成】 計２７名
・学識
・市議会議員
・バス事業者社長
・環境・福祉関係者
・公募市民
・関係行政機関　など

熊本市公共交通協議会

《平成２４年度設置》
【委員構成】 計３２名
あり方検討協議会委員
＋
鉄道事業者、マスコミ関係者等

＜グランドデザインの３本柱＞
・基幹公共交通軸の機能強化
・バス路線網の再編
・コミュニティ交通の導入

◆本公共交通協議会に
法定協議会としての役割を付加・拡充
⇒これまでの協議・検討内容等を
踏まえ、**網形成計画**を策定

・ゾーンバスシステム
・乗換拠点設定等
・市電延伸
・一元的な運行管理体制
・デマンド型乗合タクシー　　など

連携計画 H21.3月策定

公共交通グランドデザイン H24.3月策定

公共交通基本条例 H25.3月制定

地域公共交通網形成計画 H28.3月策定

都市マスタープラン全体構想 H21.3月策定

都市マスタープラン地域別構想 H26.3月策定

コンパクト＋ネットワーク
による、まちづくりを推進

立地適正化計画 H28.3月策定

熊本市が目指す公共交通の将来像

○公共交通を基軸としたまちづくり～公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現～

熊本市公共交通グランドデザイン（2013年3月作成）

・基本的施策

①基幹公共交通(鉄道、市電、幹線ﾊﾞｽ)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。

▲多両編成車両

②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の確立を目指す。

▲ﾊﾞｽ専用ﾚｰﾝ（国道3号）

③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、公共交通空白・不便地域の解消を目指す。

▲乗合ﾀｸｼｰ

▲公共交通ネットワークのイメージ

○熊本市公共交通基本条例（平成25年3月制定）

【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
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

熊本地域公共交通網形成計画（平成28年3月制定）

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～

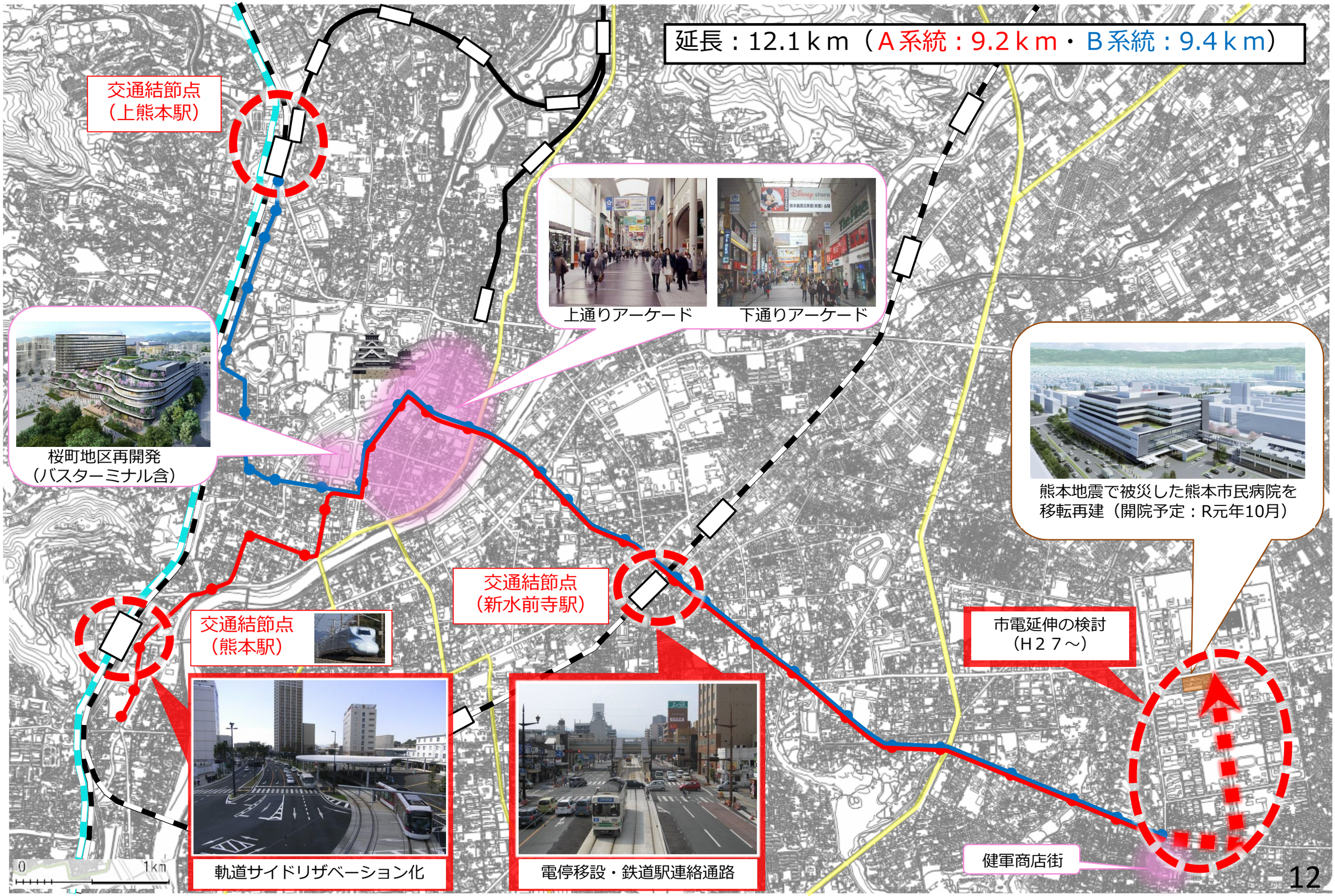
（４）公共交通の利用促進

～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

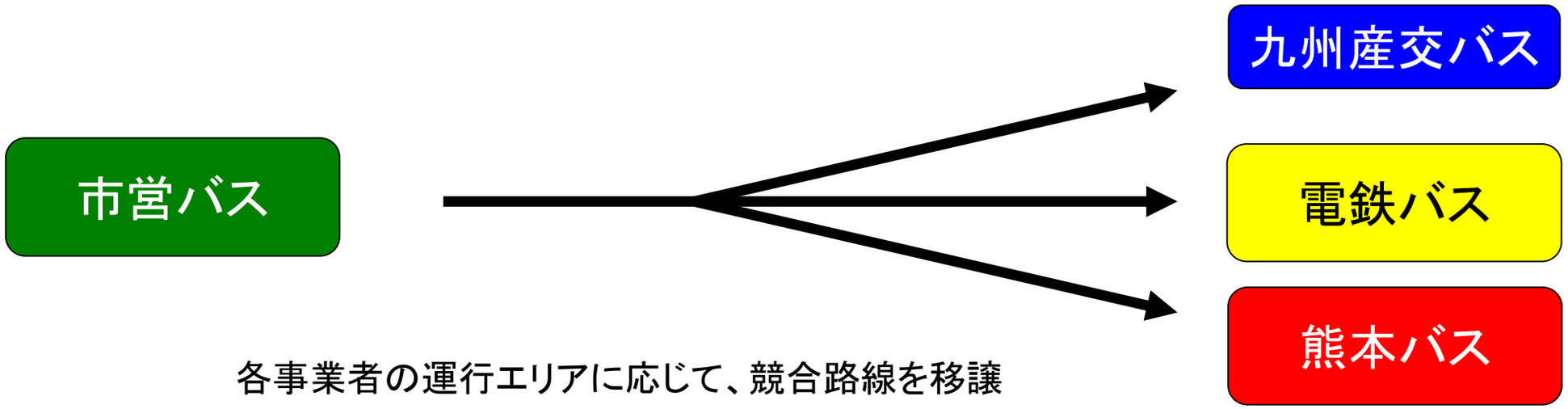
～広域交通拠点の形成～

（1）基幹公共交通の機能強化



（2）バス路線網の再編

H16～20年度 競合路線の移譲

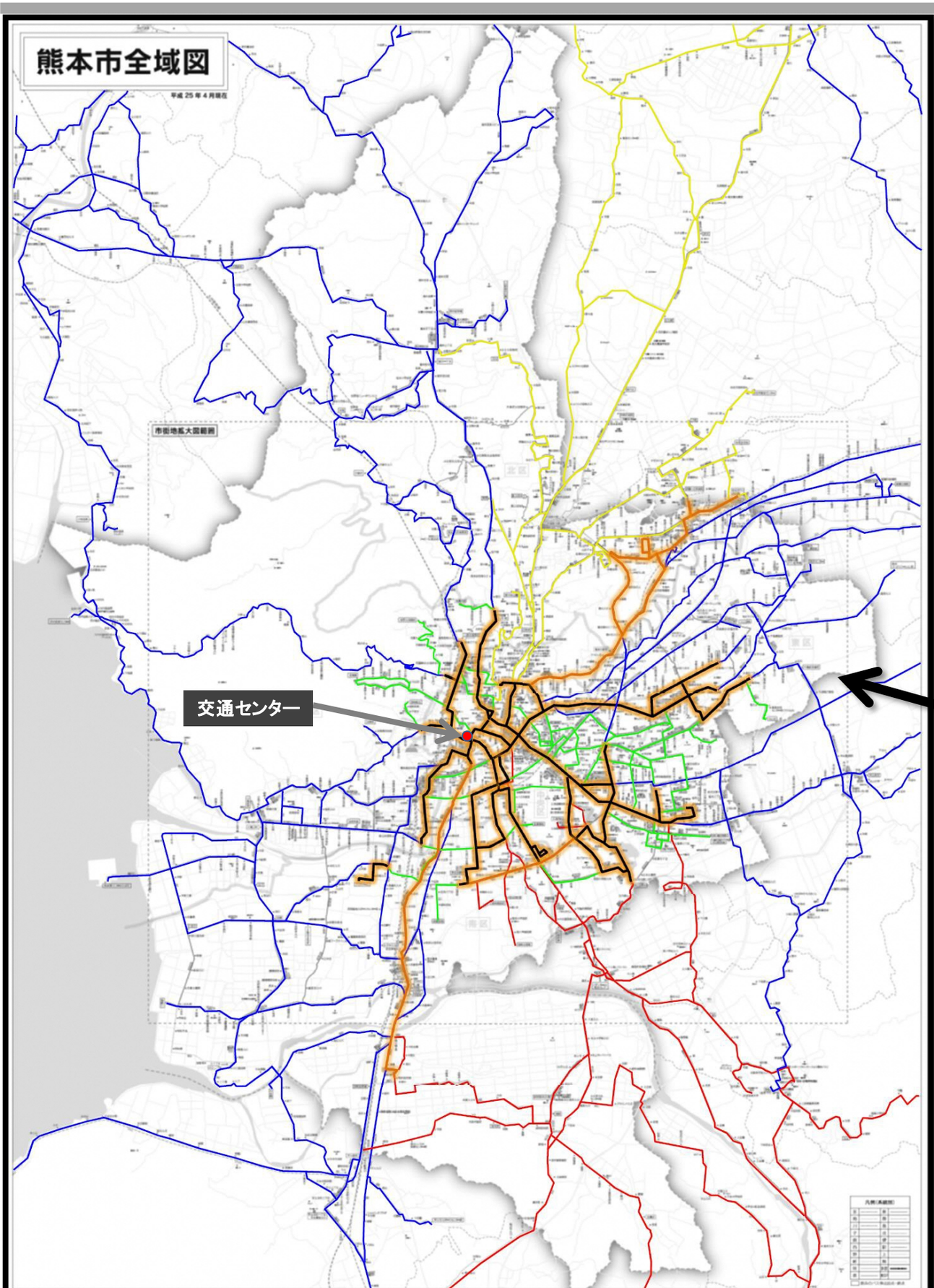


各事業者の運行エリアに応じて、競合路線を移譲

H21～27年度　面的移譲

営業所単位で競合路線を移譲

（2）バス路線網の再編



青色：九州産交バス、産交バス
黄色：熊本電鉄バス
赤色：熊本バス
緑色：都市バス
橙色：競合路線
橙色（黒）：都市バスと他社の競合路線

平成31年3月　バス事業者、県、市からなる
「熊本におけるバス交通のあり方検討会」発足

○あるべきバス路線網
○運行体制等について検討

（3）コミュニティ交通の導入（公共交通空白・不便地域への対応状況）

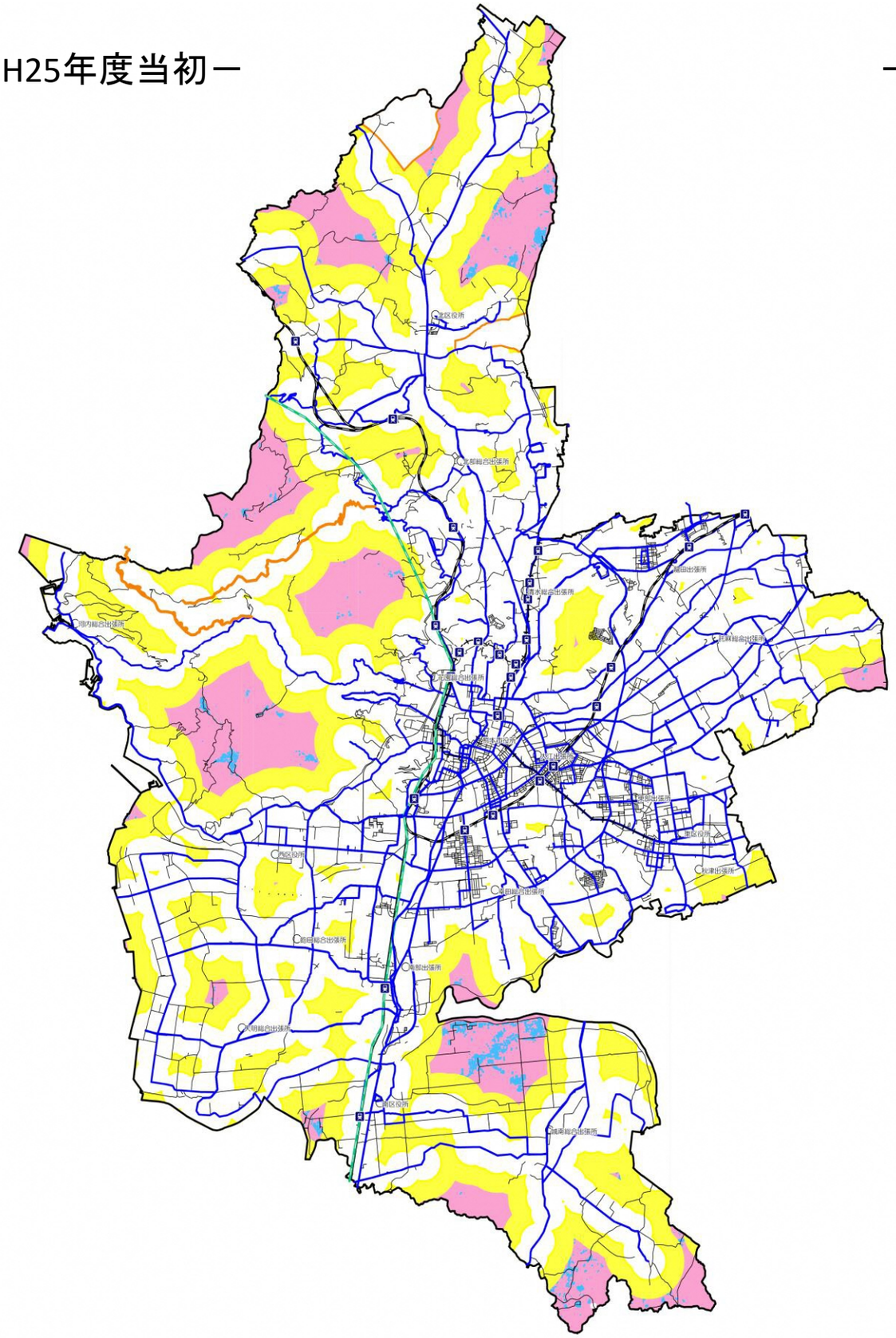
デマンドタクシーの導入

■ 「熊本市公共交通基本条例」に、公共交通空白地域への移動手段の確保について、行政が主体となる旨を記載

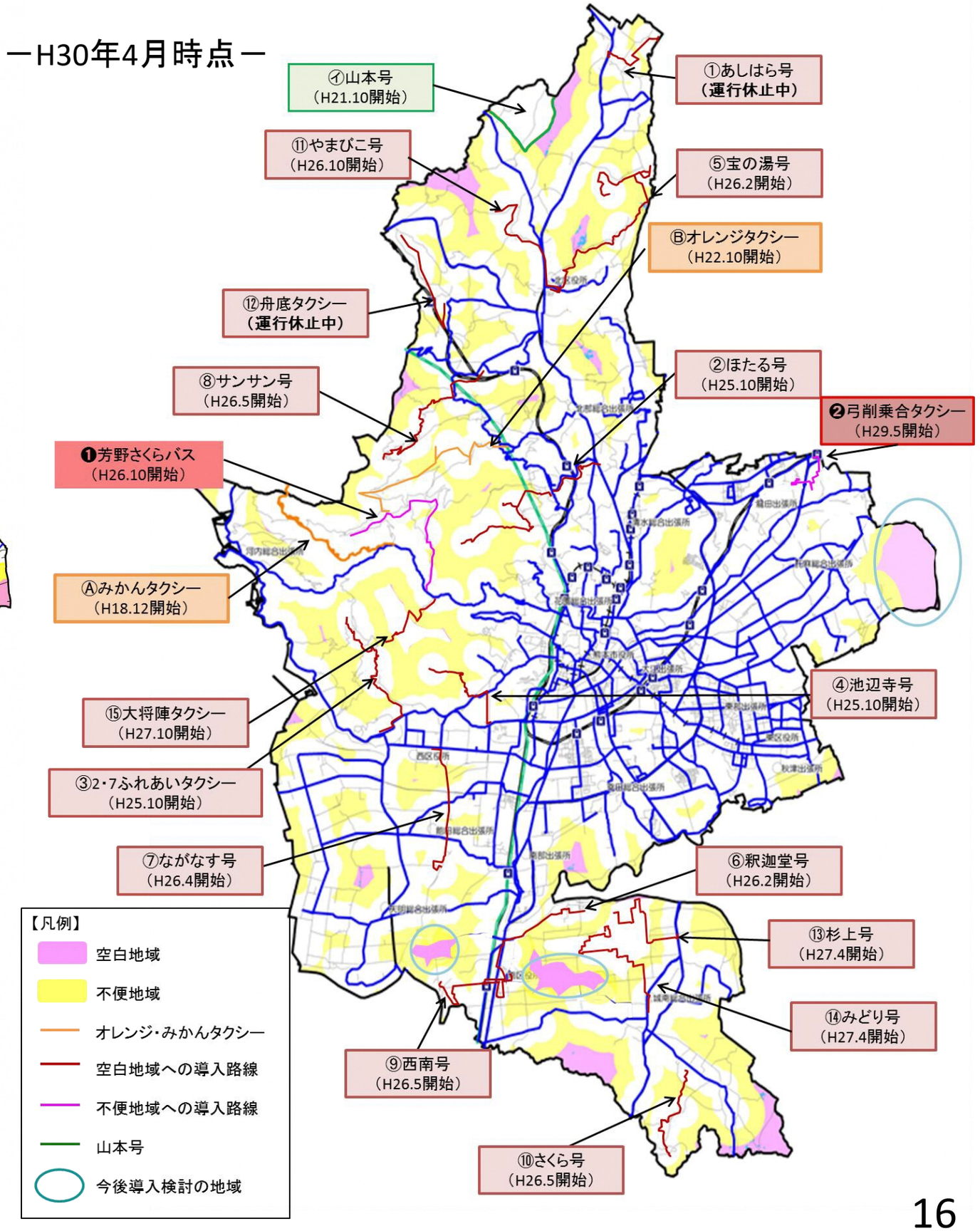
⇒熊本市全域への公共交通網の形成が実現

（3）コミュニティ交通の導入（公共交通空白・不便地域への対応状況）

－H25年度当初－



－H30年4月時点－



(4)公共交通利用促進

■バス待ち処（民間連携）

■パーク＆ライド（民間連携）

■小学生への出前講座

■ナビシステム（市電・バス）

(5)ターミナルの整備

再開発とあわせたバスターミナルの整備

桜町再開発施設
2019年9月　開業

■ 中心市街地にあるメインターミナルを周辺の再開発とあわせリニューアル
■ 乗降場２６バース（予備３バース）を方面別にコンパクトに配置

(5)ターミナルの整備

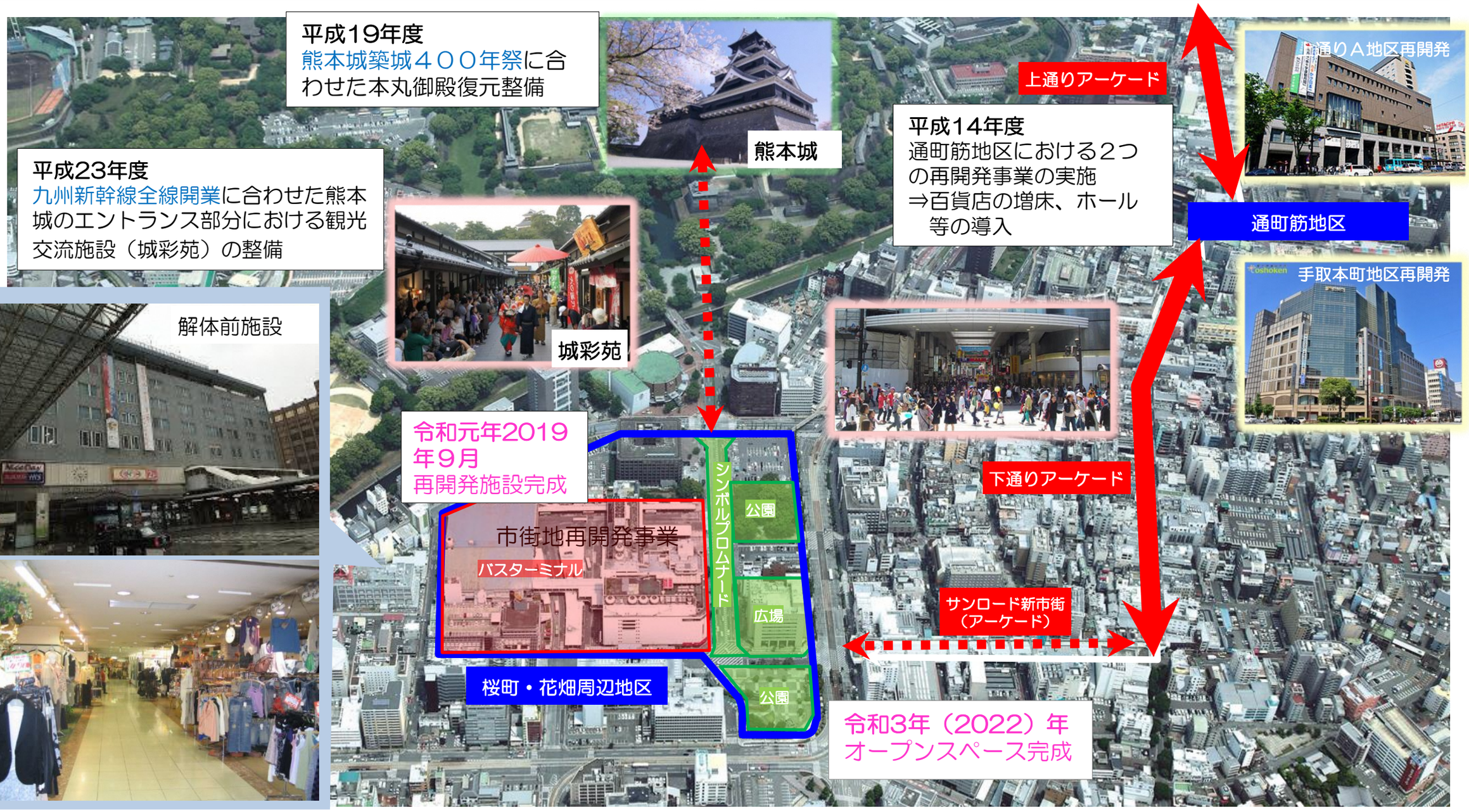
■ 熊本駅白川口（東口）の整備とあわせ、分散していた乗降場を集約し、サブターミナルとしてリニューアル

■ 乗降場10バースを方面別に配置するとととともに、他の交通機関との導線を確保

中心商店街の回遊性向上に向けた取り組み

〔課題〕桜町・花畑地区の拠点性の低下
- 百貨店、ホテル、バスターミナル(発着台数6,000台/日)を有する中心市街地の核のひとつ
- 熊本城へ訪れた人の流れと、通町筋地区を回遊する人の流れをつなぐ「回遊の要」となる場所
  ⇒施設の老朽化・バスターミナルのバリアフリー未対応などの課題が多く拠点性が低下

〔桜町地区〕2019年夏　民間施行の再開発事業によりバスターミナルのリニューアル、商業、住宅、ホテル等の導入並びに市が取得する交流施設（熊本城ホール）を整備
〔花畑地区〕平成2022年春　シンボルプロムナード、（仮称）花畑広場、辛島公園、花畑公園等のオープンスペースを賑わいとくつろぎの空間として整備し、多様な賑わいの創出を図る



桜町・花畑周辺地区の変遷

平成25年1月

平成27年4月

平成27年10月

平成28年11月

桜町・花畑周辺地区の変遷

桜町・花畑地区のまちづくりについて

鳥瞰イメージ（東側から西側をみる）

・シンボルプロムナード・（仮称）花畑広場

・花畑公園

・辛島公園

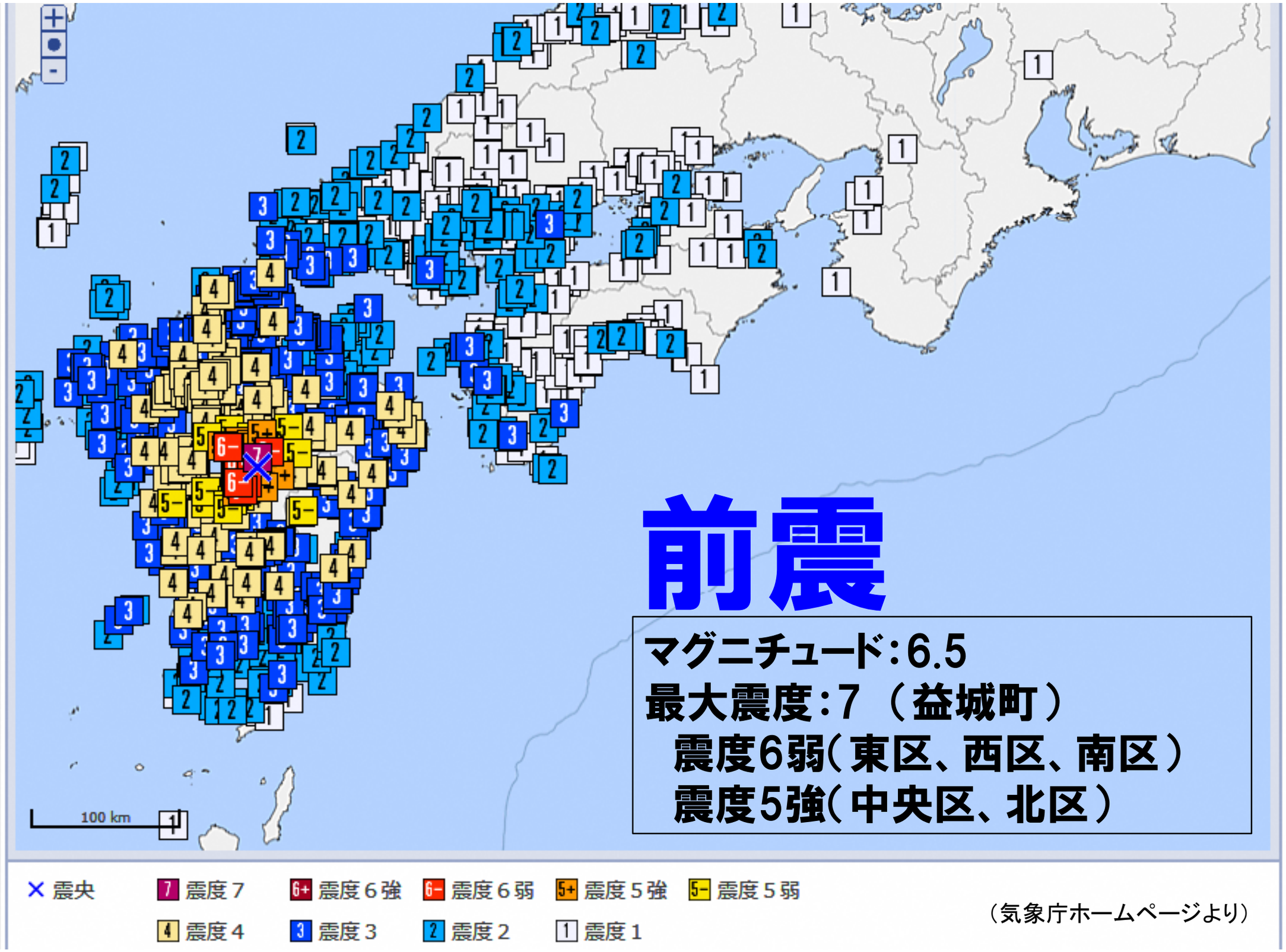
熊本城特別公開！

第１弾：大天守外観復旧（2019年10月～）
第２弾：特別見学通路（2020年春～）
第３弾：天守閣完全復旧・内部公開（2021年春～）

３．平成28年熊本地震

Ⅰ　平成28年熊本地震の概要

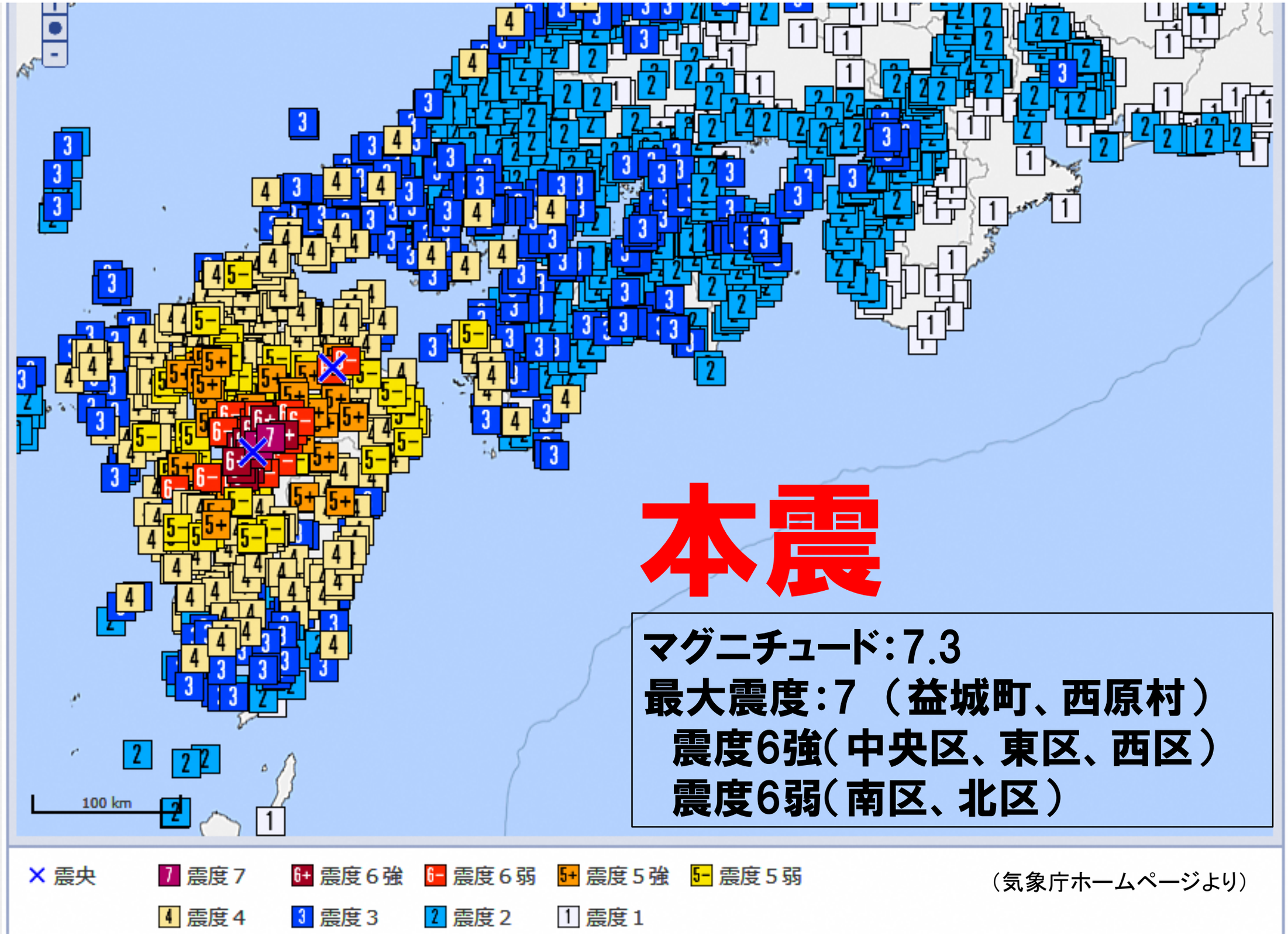
2016.4.14　21:26



（気象庁ホームページより）

Ⅰ　平成28年熊本地震の概要

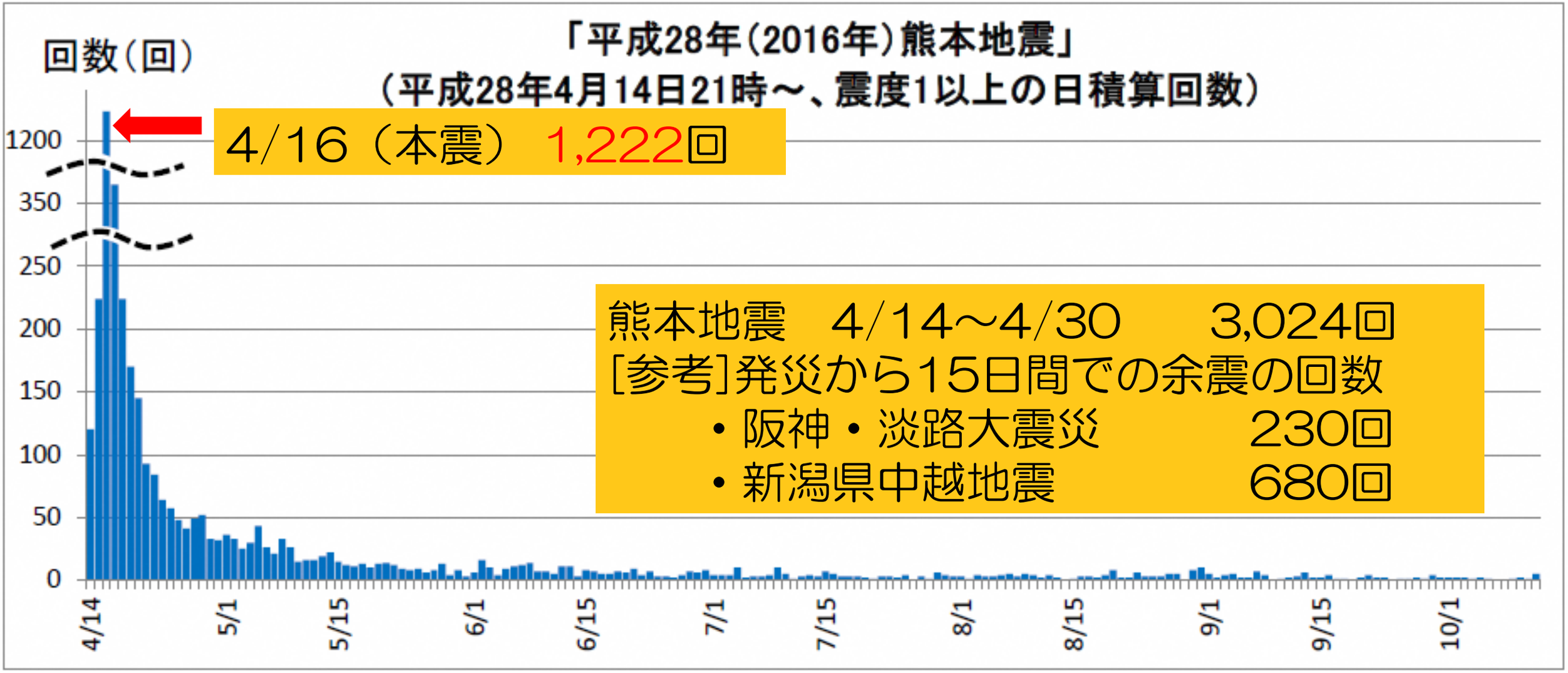
2016.4.16　1:25



（気象庁ホームページより）

熊本地震の特徴

●震度7の地震が立て続けに2回発生（観測史上初）
●一連の地震で震度6弱以上の地震が7回発生（観測史上初）
●余震の発生回数（累計）は、4,484回（平成30年4月30日現在　気象庁HPより）



出典：気象庁

被害状況（人的被害・住家被害・宅地被害）

●人的被害（令和元年（2019年）6月30日現在）

死　　者　：　**87**人（直接死6人　関連死81人）
重　傷　者　：**770**人（重度の障がい者6人を含む）

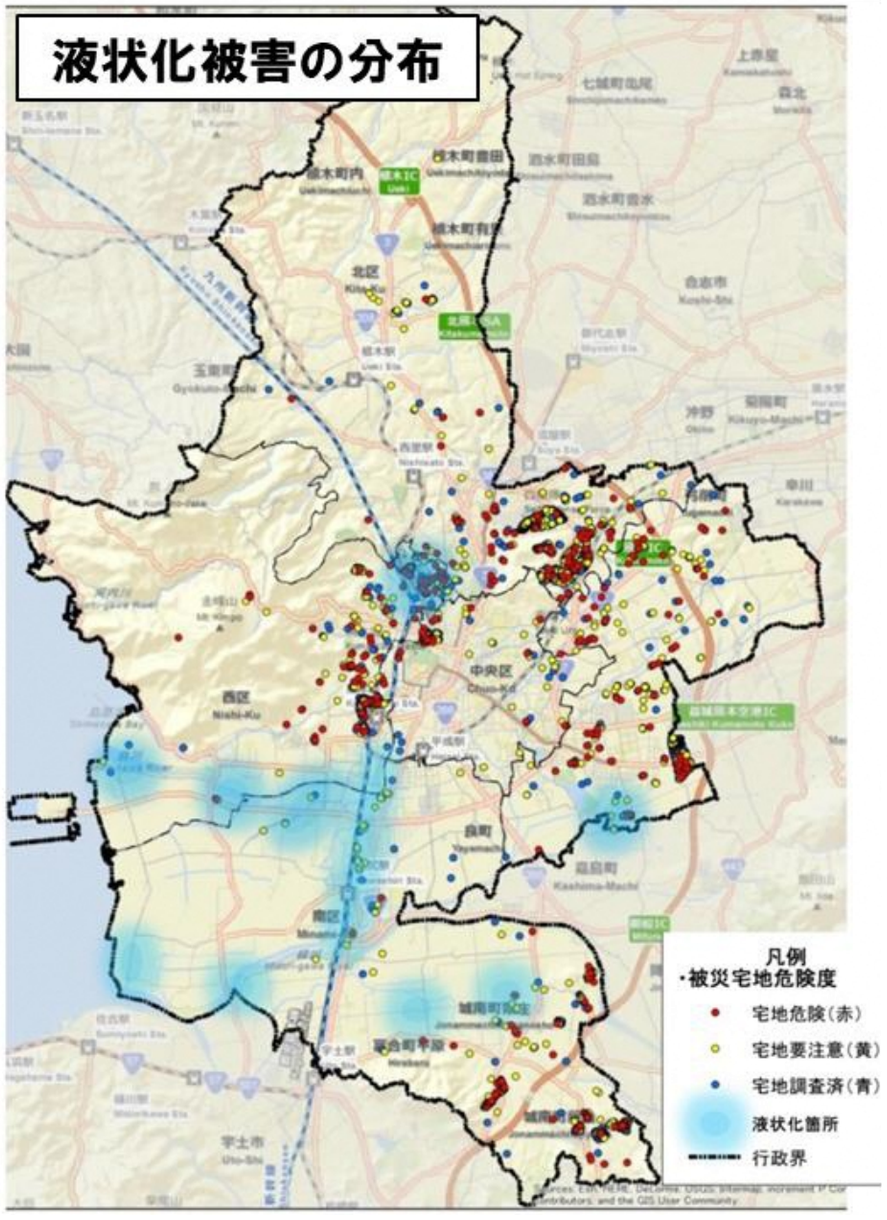
●住家被害(り災証明書交付件数)（令和元年（2019年）6月30日現在）

全　　壊　：　**5,765**件
大規模半壊：　**8,968**件
半　　壊　：　**38,945**件
一部損壊　：　**82,725**件
計　　：　**136,403**件

●宅地被害の状況(推計)

がけ崩れ被害戸数　：　約**4,300**戸
（造成宅地変状箇所内の箇所を含む）

液状化被害戸数　：　約**2,900**戸
計　　：　約**7,200**戸



被害状況（ライフラインの状況・被害写真）

◆水道：最大約326,000世帯が断水（4月16日時点）⇒4月30日通水完了
◆電気：約278,400戸停電（4月16日2時時点）⇒4月18日午後復旧
◆ガス：約100,900戸供給停止（4月16日1時25分時点）⇒4月30日供給開始

被害状況（都市基盤関係）

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	○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 ○工業用水道　施設2箇所が被災（建屋傾倒、配管破損など） ○下水道　5浄化センター、13ポンプ場などが被災 （汚泥掻寄機損傷、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）
道路・橋梁	○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 ○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
河川	○法河川　一級河川鶯川外4件の被災 ○その他河川等　秋津第15号排水路外9件の被災 ○雨水施設　加勢川第6排水区調整池外2件の被災
公園	○武蔵塚公園　門、東屋、灯篭等倒壊 ○柿原公園　公園内亀裂及び法面崩壊の恐れ ○水前寺江津湖公園　園路破損等 ○その他公園　園路破損、東屋、トイレ破損等
農水産関係施設	○排水機場関連 ○農業集落排水管路の破損 ○漁港施設のひび割れ等

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	秋津町第15号排水路
概要	護岸の崩壊

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	（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

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

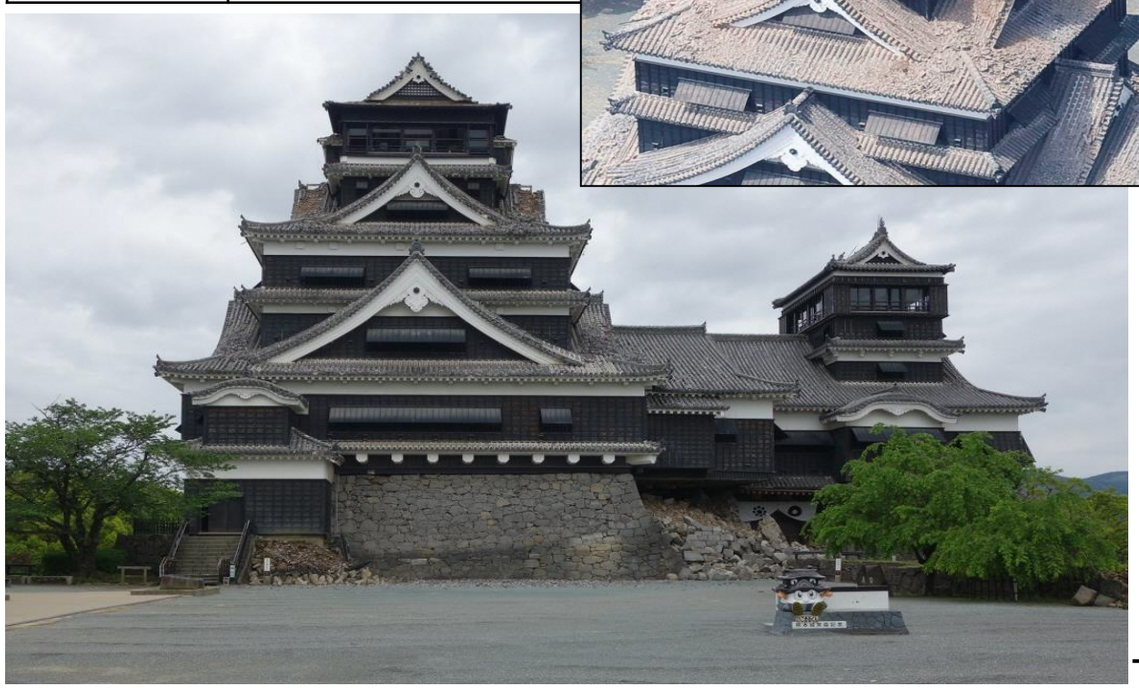
平成28年熊本地震 【被害状況写真③】

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



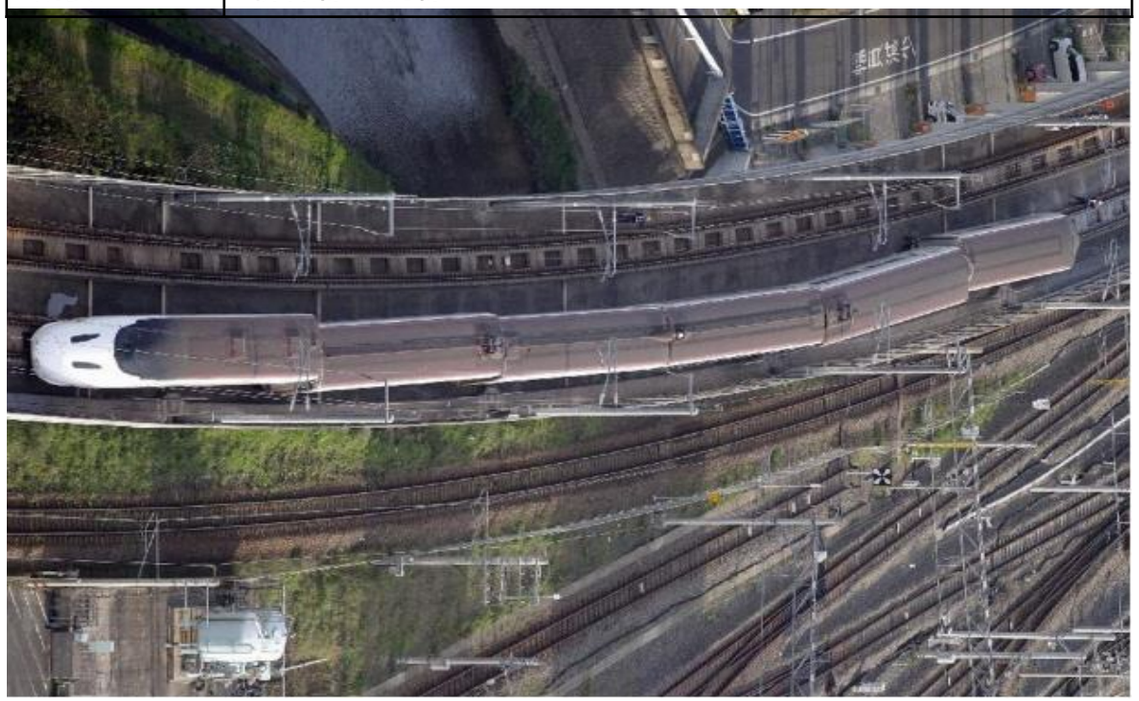
平成28年熊本地震 【被害状況写真④】

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

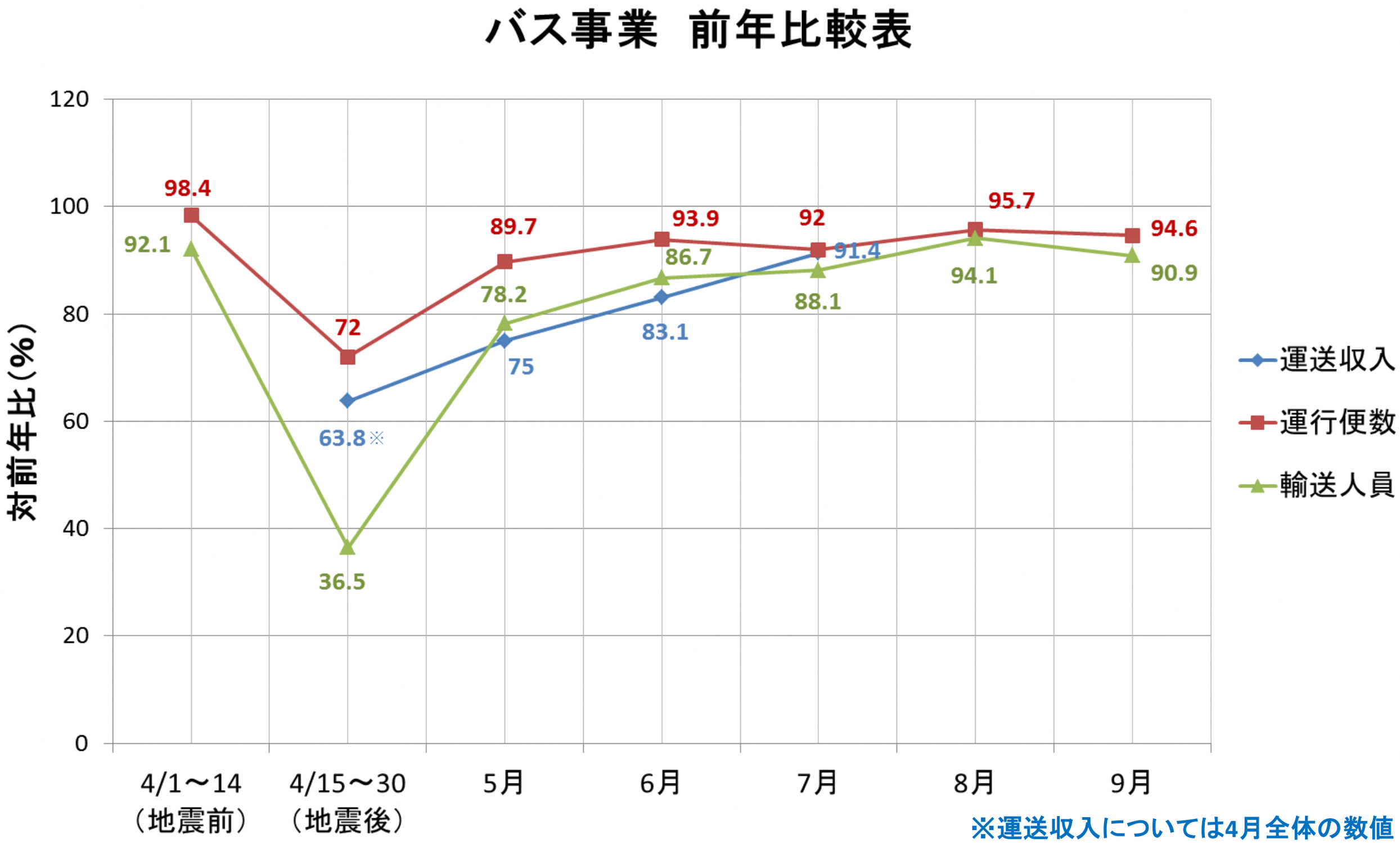


平成28年熊本地震【公共交通運行状況の推移】

〇4/16の本震後、全ての公共交通機関が運転を見合わせ。
〇4/17～19にかけて、全ての公共交通機関が一部を除き運行を再開。
〇半年後も、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。

	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
4月14日　21：26　前震発生							
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
4月16日　1：25　本震発生							
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

平成28年熊本地震【公共交通事業者被害状況】



※運送収入については4月全体の数値

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。
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月に行われた。

○ 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加速。

○ 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

ご清聴、ありがとうございました