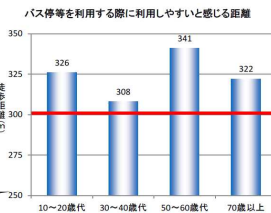


民間バス会社の経営危機を契機に、持続可能な公共交通の実現に向けて、官民一体で推進
○路線バス利用者は、昭和50年比べて約3割まで減少 ⇒ 都市のコンパクト化と連携してバス等の公共交通網の再構築を図る

都市のコンパクト化

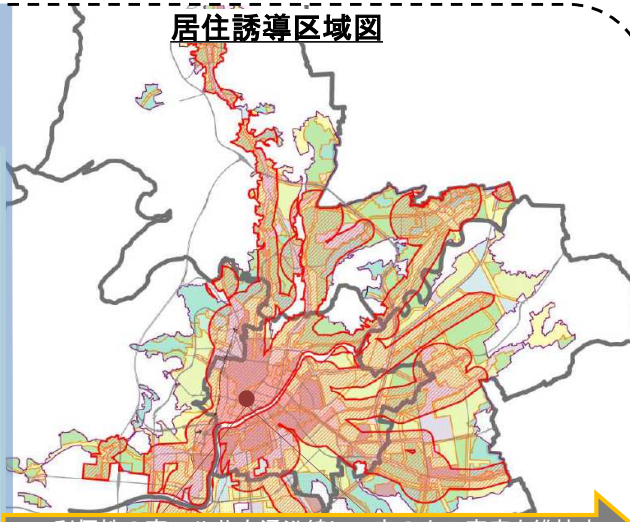
居住

- 利便性の高い公共交通沿線や市内の拠点周辺に居住を誘導
- 市民アンケートから算出した「バス停等を利用しやすい距離」を基に、居住誘導区域を設定



- 居住誘導区域を市街化区域の54.7%に集約
- 公共交通の利用を念頭に置き、市民ニーズを反映させた区域設定

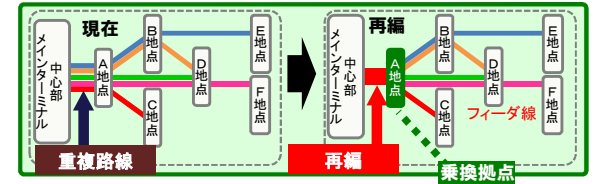
居住誘導区域図



利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することにより公共交通の持続性の確保
利便性の高い公共交通が確保される事により市民の暮らしやすさを維持

交通

- 中心市街地と地域拠点を結ぶ8方面について、各方面の特徴に応じて、骨格となる基幹軸を形成
- バス路線での幹線と支線の位置付けを明確にし、幹線では重複路線を再編して効率化



- バス専用(優先)レーン、公共車両優先システムの導入拡大、運行ダイヤの平準化等、公共交通の利便性を向上
- 民間の既存ストックも活用した乗換拠点の整備



- 【目標:R7年度】公共交通利用者数をトレンド値より約220万人*1増加 (バス利用者数は約120万人*1増加)

利便性の向上により公共交通を利用して中心市街地へ向かう住民が増加
中心市街地のバスターミナル等の整備や魅力の向上により、公共交通を利用して中心市街地へ訪れる住民が増加

中心市街地

- 民間が主体となった再開発事業により、中心市街地のバスターミナルを再生
・バスターミナルと一体的に商業、住居、多目的ホール(市所有)等の複合施設を整備

防災機能も併せて整備し、災害時の拠点の役割も担う

- 年間利用者数:2,500万人を想定
- 道路の廃止により生み出した区域等をオープンスペースとして整備 ⇒ 周辺への波及効果を期待



期待される効果

- 公共交通沿線への居住誘導による増収効果:年間約2.3億円*2。さらに、バス運行の効率化により、乗車率の向上、経営の改善を期待
- 中心市街地への移動利便性の向上により、中心市街地の消費額を増加

*1: 熊本市資料を基に、国土交通省試算 *2: 一定の仮定条件のもとで、熊本市試算