

第1章 はじめに

- 1 計画策定の目的
- 2 計画策定の背景
- 3 計画の区域
- 4 計画の期間
- 5 計画の位置づけ
- 6 計画策定に係る留意事項

1

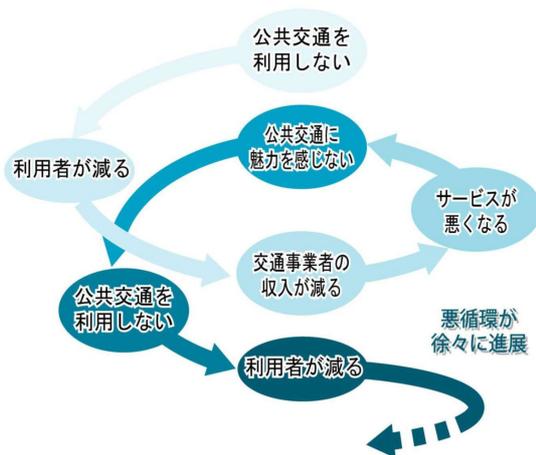
計画策定の目的

本計画は、将来のまちづくりを見据えた中、将来に亘り持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するために必要な取り組みを体系的に位置付け、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域公共交通網形成のための再編事業等を進めていくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく地域公共交通網形成計画として策定するものです。

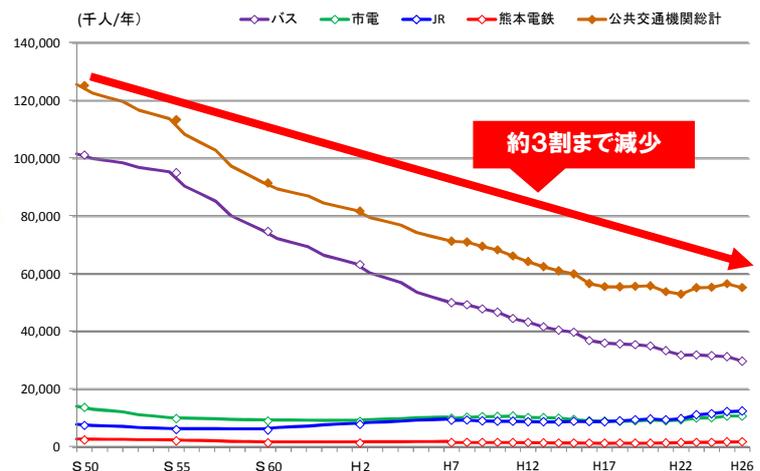
2

計画策定の背景

○公共交通利用者数は年々減少傾向にあり、特にバス交通の利用者数はピーク時の約3割にまで減少、交通事業者の経営悪化・サービス水準の低下により、更なる利用者数の減少を招く負のスパイラルとなっている状況です。



▲公共交通における負のスパイラル



▲公共交通利用者数の推移

資料) 熊本市提供資料

○将来的な人口減少社会を見据えた中、現状のままの公共交通体系を将来に亘って維持していくことは困難であり、持続可能な公共交通網へ再構築するとともに、鉄道・軌道・バス等が多様に連携した利便性の高いものとして、超高齢社会に対応し、住民の生活を支えていくことが必要です。

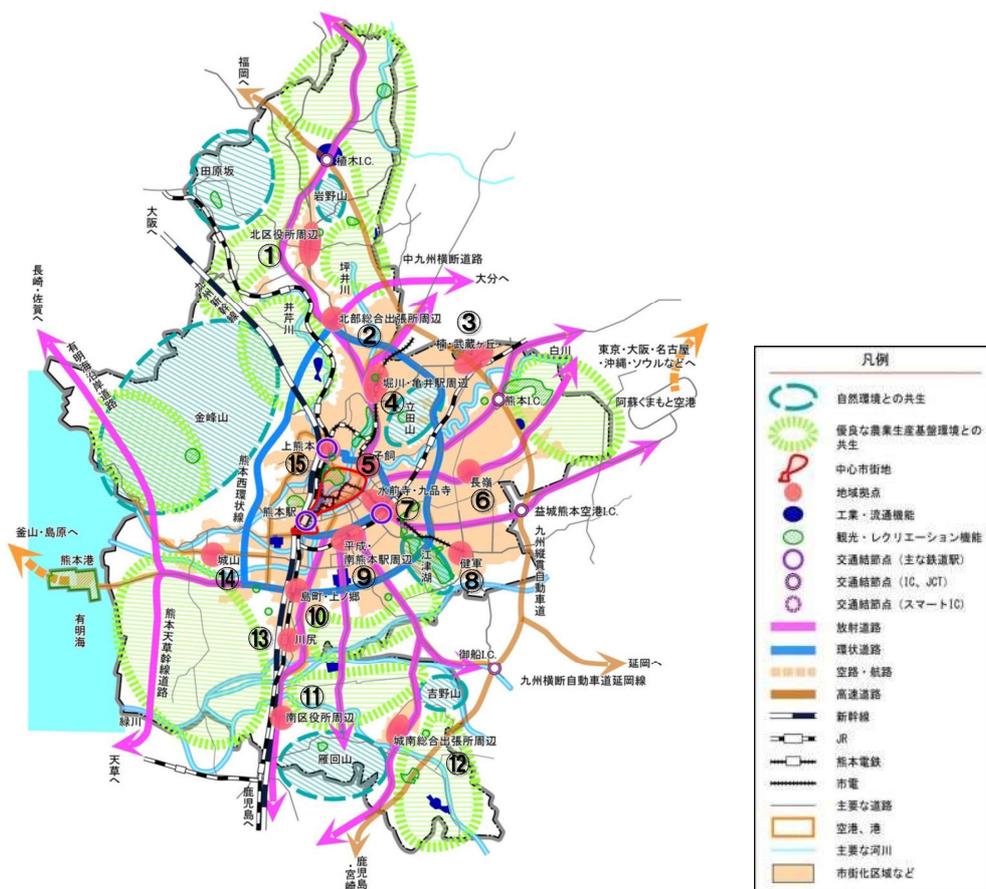
○まちづくりにおいても、市街地の低密度化により都市機能が低下し、地域によっては商業や公共交通などの日常生活サービスの維持が困難となることが予測されます。

○将来においても暮らしやすい都市を実現するためには、本市中心市街地と日常生活に必要な機能が整う地域拠点とが利便性の高い公共交通で結ばれた「多核連携型の都市構造」を形成していくことが重要です。また、「多核連携型の都市構造」の形成にあたっては、まちづくりと連携した公共交通施策を実施していくことも重要です。

○さらに、公共交通ネットワークは広範囲に及ぶことから、連携中枢都市である熊本市と近隣自治体が共同・連携して、利便性の高い公共交通網形成に向けた取り組みを進めていくことが重要です。

○このような背景から、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成を進めていくための基本的な方針、取り組みの方向性、目標、事業等を取りまとめた「熊本地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

▼都市の全体構成図（第2次熊本市都市マスタープラン）



NO	地域拠点	NO	地域拠点	NO	地域拠点
①	北区役所周辺地区	⑥	長嶺地区	⑪	南区役所周辺地区
②	北部総合出張所周辺地区	⑦	水前寺・九品寺地区	⑫	城南総合出張所周辺地区
③	楠・武蔵ヶ丘周辺地区	⑧	健軍地区	⑬	川尻地区
④	堀川・亀井駅周辺地区	⑨	平成・南熊本駅周辺地区	⑭	城山地区
⑤	子飼地区	⑩	島町・上ノ郷地区	⑮	上熊本地区

基幹公共交通の強化



▲超低床電車 熊本市交通局



▲連節バス(岐阜バス)
 定時性、速達性、大量輸送など公共交通の高いサービスを提供することで、自家用車からの転換を促します。

バス路線網の再編



▲バス専用レーン(国道3号)
 バス優先レーンやバスロケーションシステムの導入などバスの高機能化を進めます。各系統の役割の明確化、競合路線の効率化、時刻表の統一など、バス事業者の枠を超えたわかりやすいバス路線を実現します。

公共交通空白・不便地域の解消



▲あいのりタクシー(菊池市)
 バス路線でカバーできない地域は、地域と連携し、タクシー車両等を活用した、新たな公共交通を導入します。



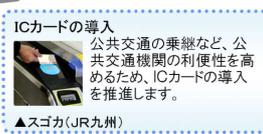
▲バスターミナル(金沢)



▲イオンモール熊本クレア



▲パーク&ライド・サイクル&ライド(西部車庫)



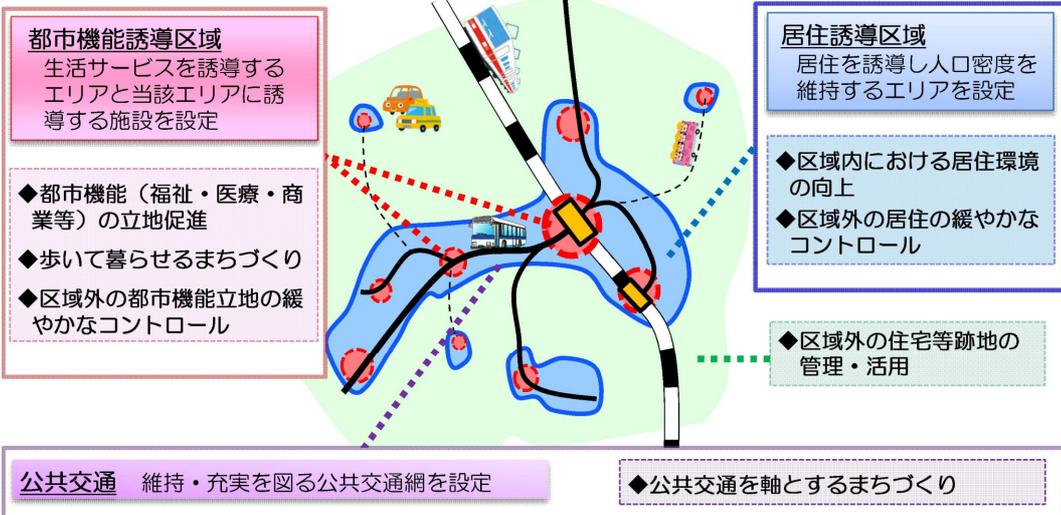
ICカードの導入
 公共交通の乗継など、公共交通機関の利便性を高めるため、ICカードの導入を推進します。
 ▲スゴカ(JR九州)

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

- 【地域拠点15箇所】
- ・熊本総合支所周辺地区
 - ・北部総合支所周辺地区
 - ・橋・武蔵ヶ丘周辺地区
 - ・堀川・亀井駅周辺地区
 - ・子飼地区
 - ・長嶺地区
 - ・水前寺・九品寺地区
 - ・健康地区
 - ・上熊本地区
 - ・平成・南熊本駅周辺地区
 - ・島町・上ノ郷地区
 - ・城山地区
 - ・川尻地区
 - ・富合総合支所周辺地区
 - ・城南総合支所周辺地区

※矢印はイターンであり、ルートを設定するものではありません。

▲熊本市公共交通グランドデザイン



都市機能誘導区域
 生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

居住誘導区域
 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆区域内における居住環境の向上
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

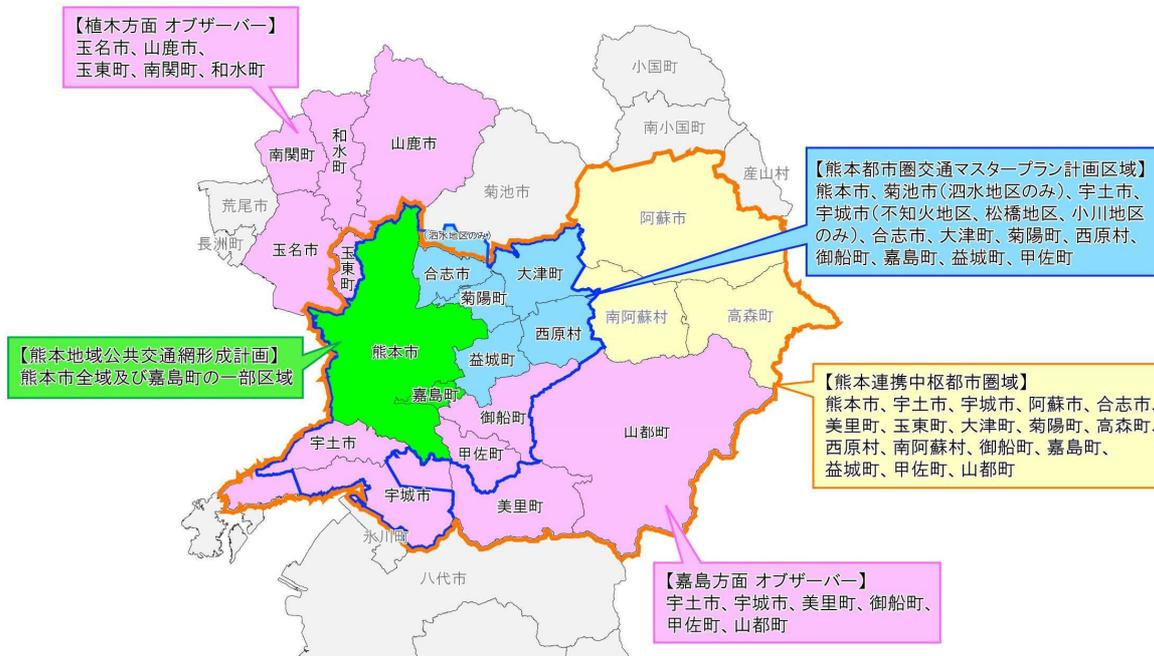
▲持続可能で利便性の高い公共交通網

資料) 国土交通省

3 計画の区域

熊本市及び嘉島町の全域

※ただし、嘉島町内の検討対象地域については、当面、イオンモール熊本を經由するバス路線沿線を中心とした区域とします。



▲計画の区域

4 計画の期間

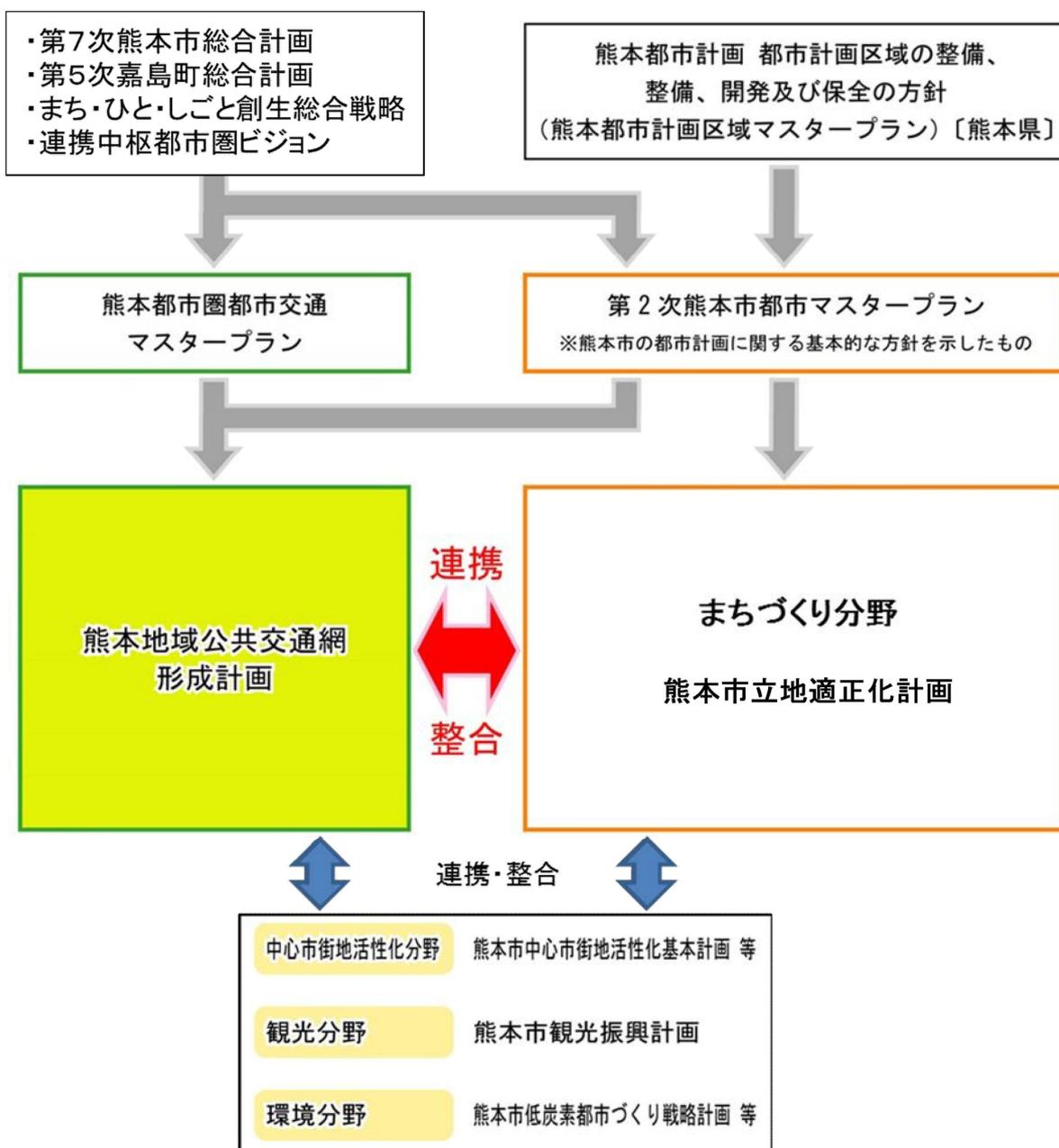
平成28年4月から平成38年3月までの10年間

※まちづくり施策との整合を図る観点から、「第2次熊本市都市マスタープラン」の目標年次である平成37年を設定。

関連計画		年度	H28	H29	H30		H35	H36	H37
熊本地域公共交通網形成計画 (H28.3月策定)			→						
第2次熊本市都市 マスタープラン	全体構想 (H21.3月策定)		→						
	地域別構想 (H26.3月策定)		→						
熊本市立地適正化計画 (H28.3月策定)			→						

5 計画の位置づけ

本計画は、熊本市及び嘉島町の総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、連携中枢都市圏ビジョンを最上位計画とし、熊本都市圏都市交通マスタープラン、熊本市及び嘉島町の都市、交通、環境等に係る計画を関連計画とした、熊本市と嘉島町の公共交通政策の方向性等を定める基本計画です。今後、実施の目処が立った方面から、本計画を実施するために「地域公共交通再編実施計画」を策定し、持続可能な公共交通網の形成を進めていきます。



▲計画の位置づけ

6

計画策定に係る留意事項

○熊本市公共交通基本条例に基づく「熊本市公共交通協議会」に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に基づく法定協議会の役割を付加します。

○公共交通の広域性を踏まえた上で計画区域と近隣市町村を含むエリア内の移動を主に担う次のものを本計画の検討対象とする公共交通機関とします。

【鉄道】 JR九州（鹿児島本線、豊肥本線）、熊本電気鉄道



(JR九州)



(熊本電気鉄道)

【軌道】熊本市交通局（市電）



(市電)

【路線バス】九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス、熊本都市バス



(九州産交バス、産交バス)



(熊本電鉄バス)



(熊本バス)



(熊本都市バス)

【タクシー】



- 乗換拠点を設定したゾーンシステム導入を行う場合であって、乗換拠点が隣接市町村の区域にあるときは、乗換拠点の設定・整備が再編事業の主たる内容であることから、原則として、計画区域には隣接市町村の区域等を含むことが必要であり、当該市町村と共同で形成計画を策定するか、若しくはそれぞれが連携した形成計画を策定することが必要です。
- 本計画が設定する乗換拠点候補地のうち、堀川・合志方面の御代志周辺及び城南・嘉島方面のイオンモール熊本周辺は熊本市域外となっています。
- このことから、イオンモール熊本周辺の乗換拠点となる嘉島町を本計画の計画区域とし、共同で地域公共交通網形成計画を策定します。
- また、御代志周辺の乗換拠点区域となる合志市については、別途形成計画を策定することから、共同では策定せず、双方の形成計画の連携により施策を展開します。

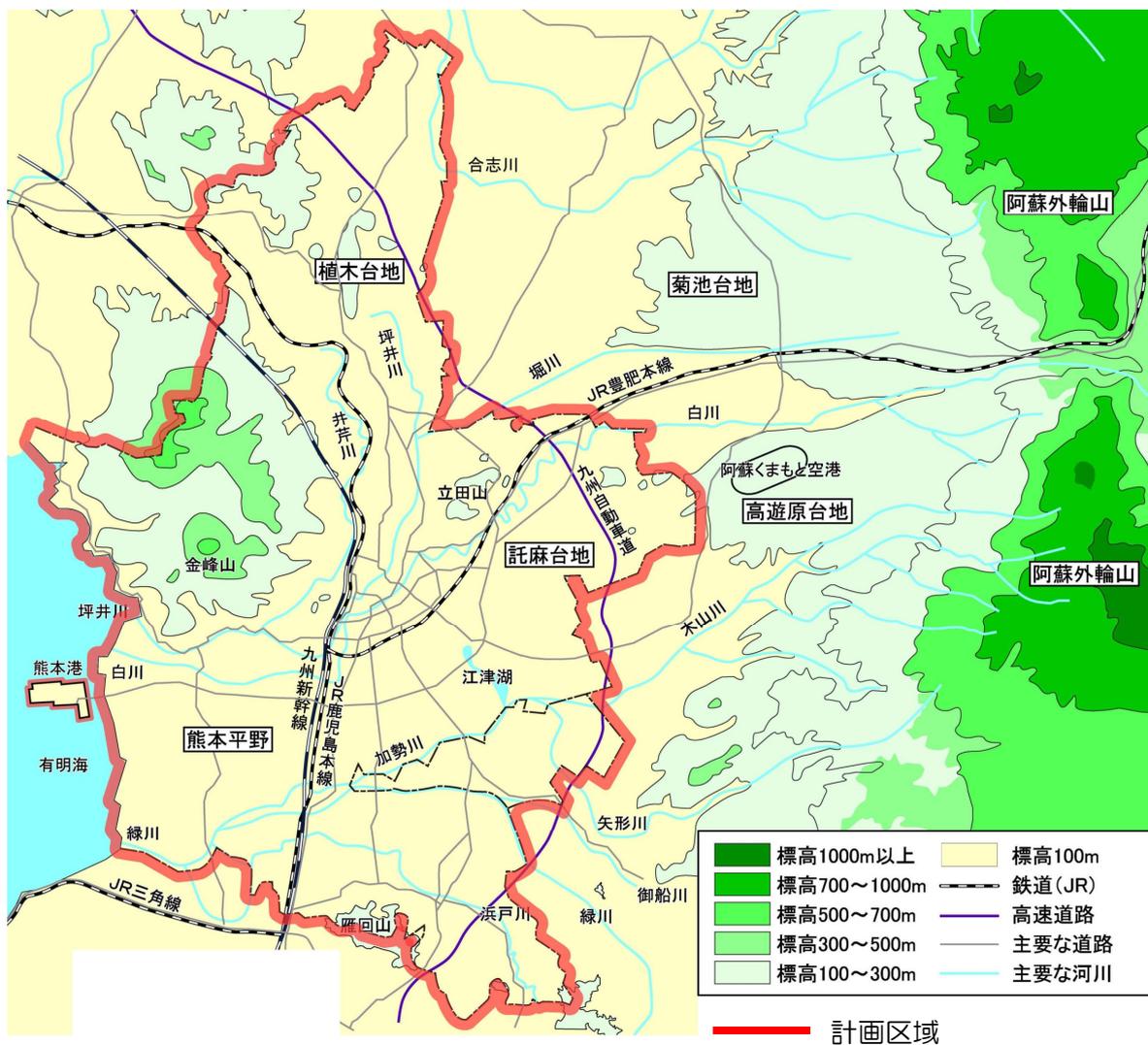
第2章 地域の現状等

1 地勢・地理

2 社会状況・経済状況

(2) 地勢

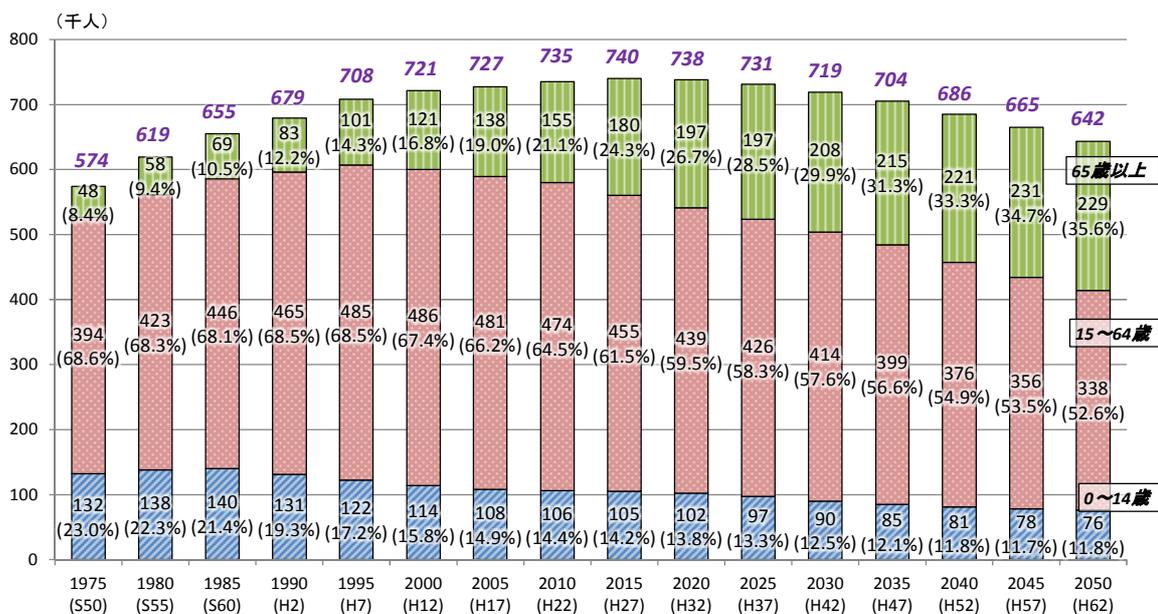
- ・熊本市は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯であり、西南部は白川の三角洲で形成された低平野からなっています。



▲ 熊本市の地勢図

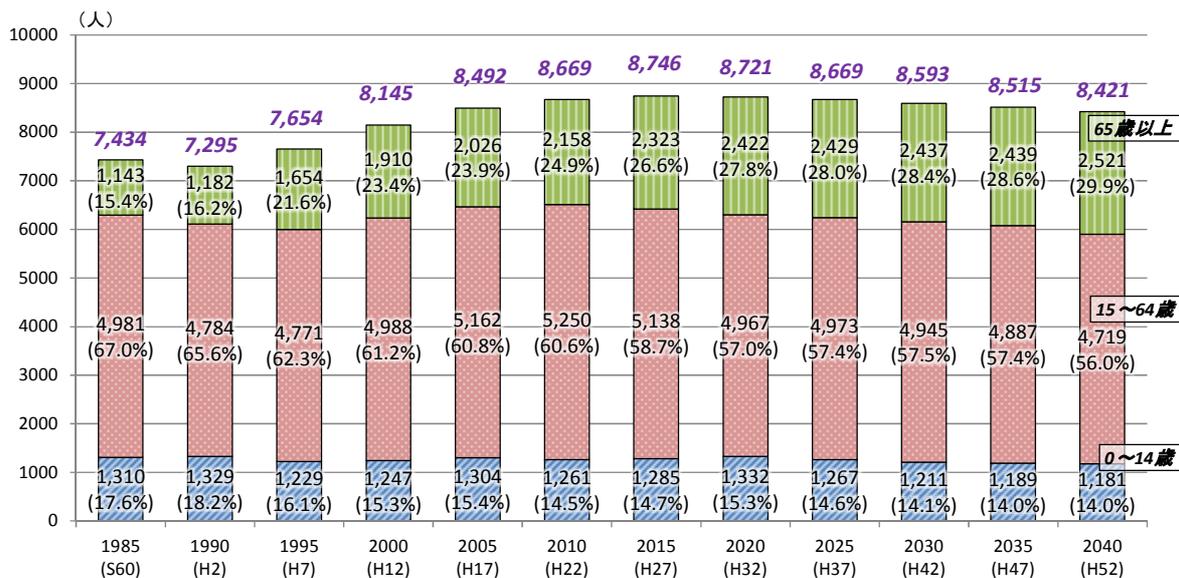
(1) 人口動向と将来人口

- ・熊本市の人口は現在に至るまで増加してきました。しかし、熊本市の人口推計結果によりますと、将来的に人口は減少していく見込みです。
- ・この中で65歳以上の人口が増加し、経済活動を主に支える15歳～64歳までの人口が大きく減少する見込みです。国立社会保障・人口問題研究所によりますと、嘉島町についても、将来的に概ね同様の傾向が見込まれています。



▲熊本市の年齢別人口推計

資料) 国勢調査、H27以降の人口は熊本市人口ビジョン

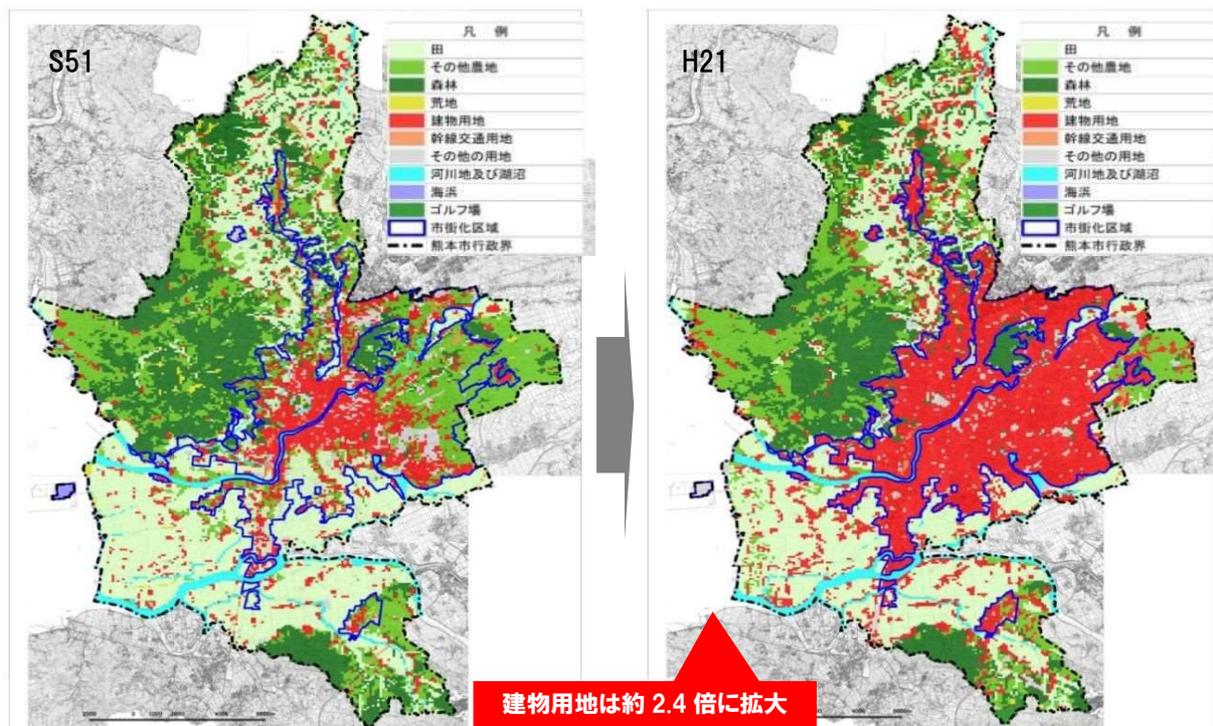


▲嘉島町の年齢別人口推計

資料) 国勢調査、H27以降の人口は国立社会保障・人口問題研究所の推計値

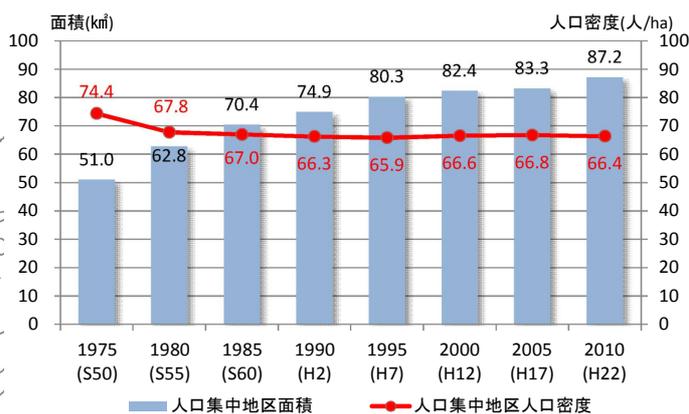
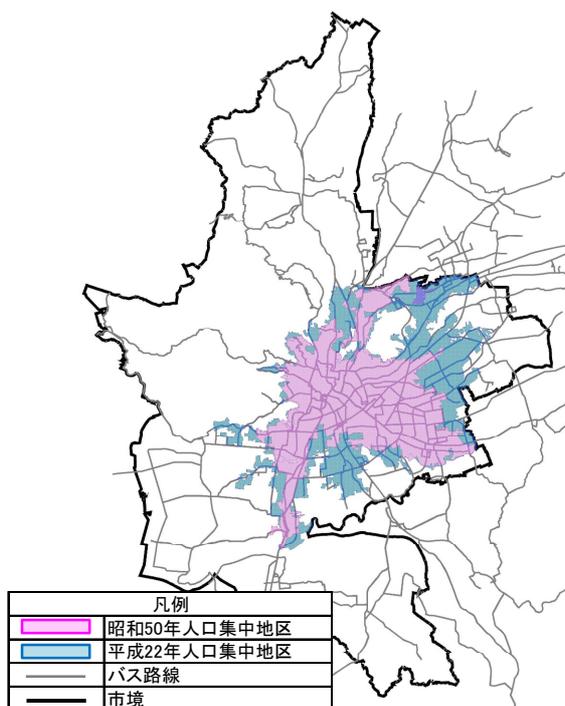
(2) 土地利用状況

- 熊本市の市街地は、自家用車利用の普及に支えられる形で市街地は拡大を続け、豊かな自然があり比較的地価が安価な農村部まで広がっていきました。
- このような中で、人口集中地区（D I D地区）の面積は昭和50年から平成22年にかけて1.7倍になった一方で、人口集中地区の人口密度は低下傾向にあります。



▲熊本市の市街地の推移

資料) 土地利用3次メッシュデータ (S51の市街化区域は現時点)



※人口集中地区（D I D地区）とは、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、国勢調査基本単位区等を基礎単位として、人口密度が4,000人/km²以上の基本単位区が隣接し、人口5,000人以上を有する地域を指します。

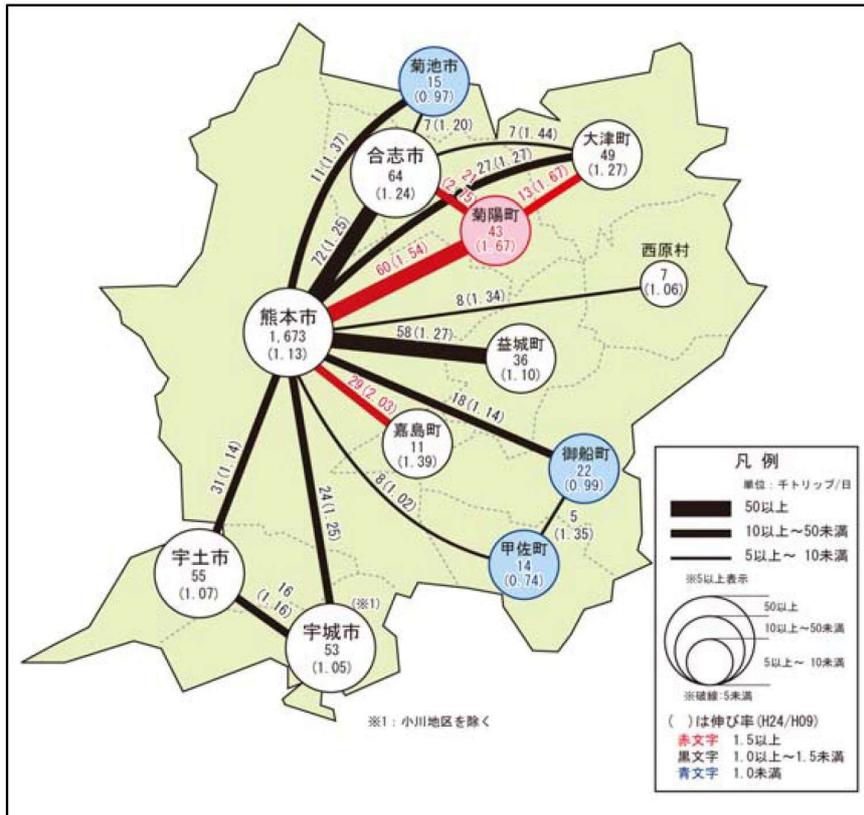
▲熊本市の人口集中地区の面積と人口密度の変化

資料) 国勢調査

(3) 交通特性

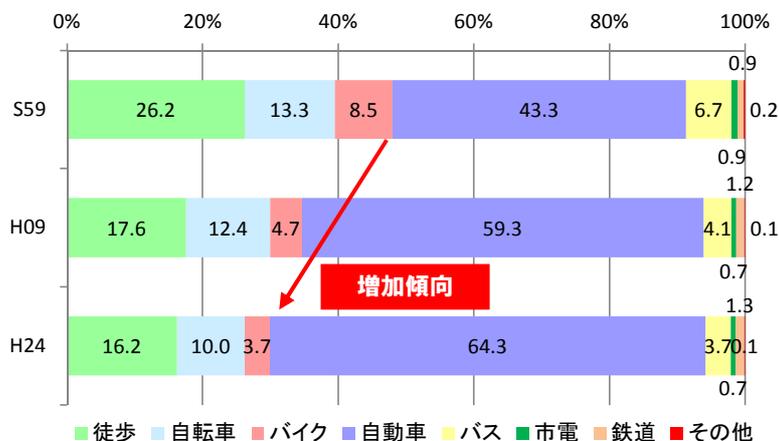
1) 熊本都市圏の自治体単位で見た移動特性

- 平成24年度に実施した熊本都市圏パーソントリップ調査によりますと、熊本都市圏内では1日あたり約272万回の移動（トリップ）が発生しています。
- 市町村間の移動では、熊本市と合志市、菊陽町、益城町、宇土市、嘉島町との結びつきが強く、特に菊陽町と嘉島町では結びつきが強くなっていきます。
- この約272万回の移動に関する主な交通手段は、自動車が約64%、バスが3.7%、鉄道が1.3%、軌道が0.7%となっています。



▲都市圏交通流動（全目的全手段、H9, H24）

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

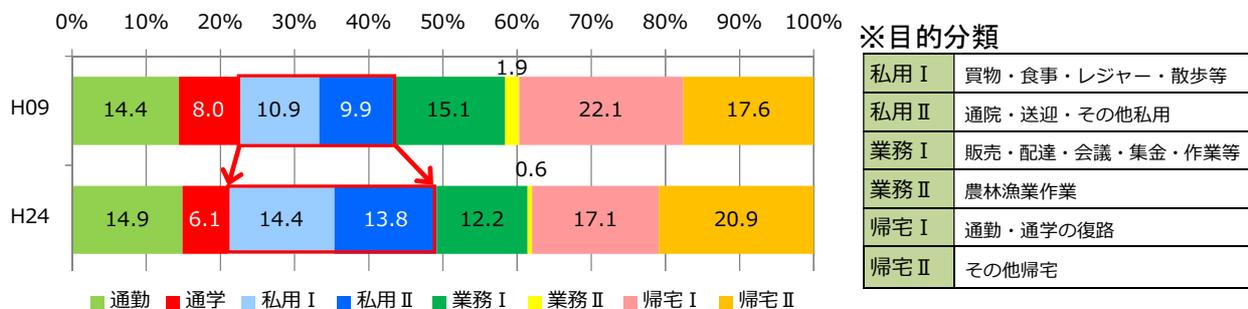


▲代表交通手段別トリップ数の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

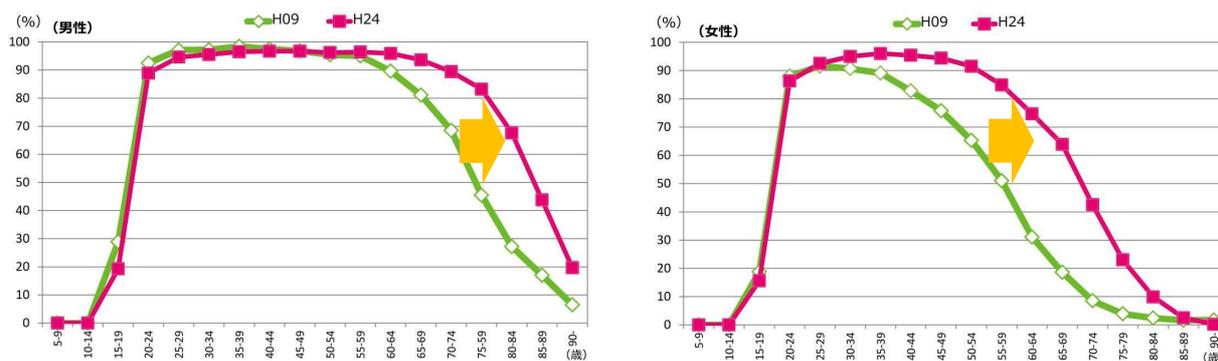
※代表交通手段とは、1つの外出目的に対して複数の交通手段を利用した際、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順番で優先順位を付し、最も高い順位の交通手段を代表交通手段とするものです。

- 目的別のトリップ構成は、通勤目的が14.9%と最も多く、次いで買物・食事・レジャー等の私用Ⅰが14.4%と多くなっていますが、平成9年と比較して私用目的の割合が大きく増加し、通学や業務目的の割合が減少しています。
- また、高齢者の免許保有率や外出率は増加傾向にあり、将来に渡ってますます増加することが予想されます。



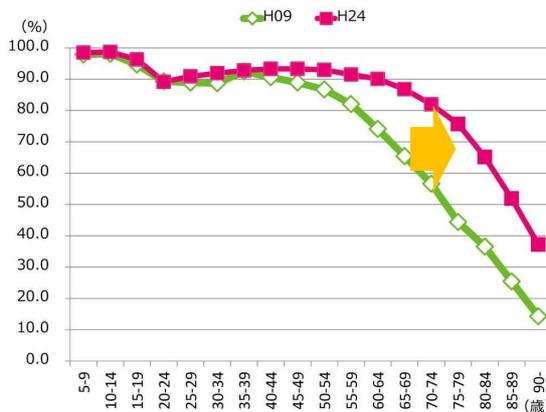
▲目的別のトリップ構成

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果



▲免許保有率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

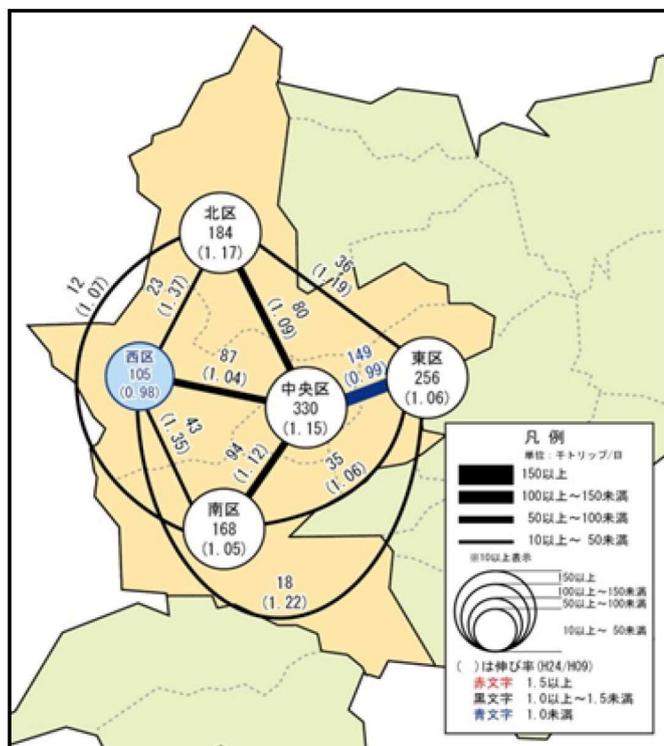


▲外出率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

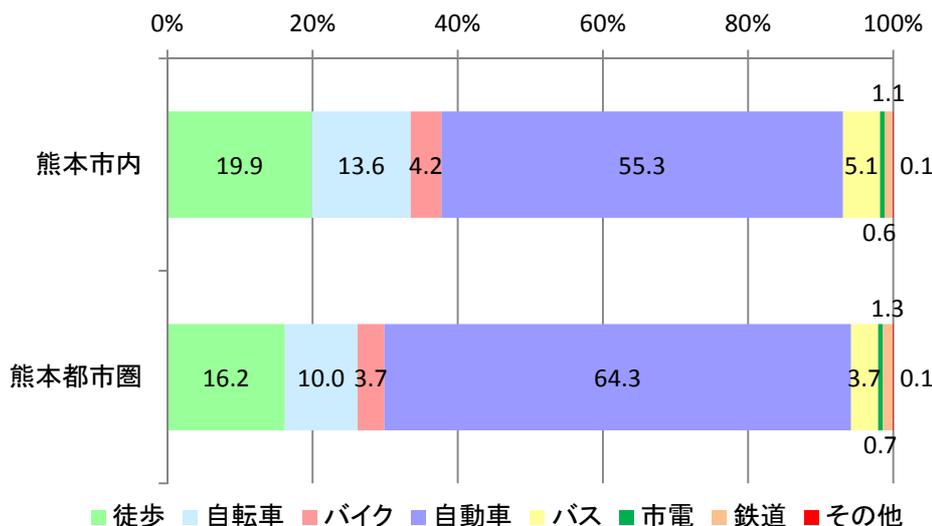
2) 熊本市内で完結する移動の特性

- 熊本市内で完結する移動は全体の60%に当る約167万トリップであり、主な交通手段は、自動車が約55%、バスが約5%、鉄道が約1.1%、軌道が約0.6%となっています。
- 熊本都市圏全体と比較すると、徒歩や自転車、バスの分担率が高く、自動車の分担率は低い状況です。



▲熊本市内交通流動 (全目的全手段、H9, H24)

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

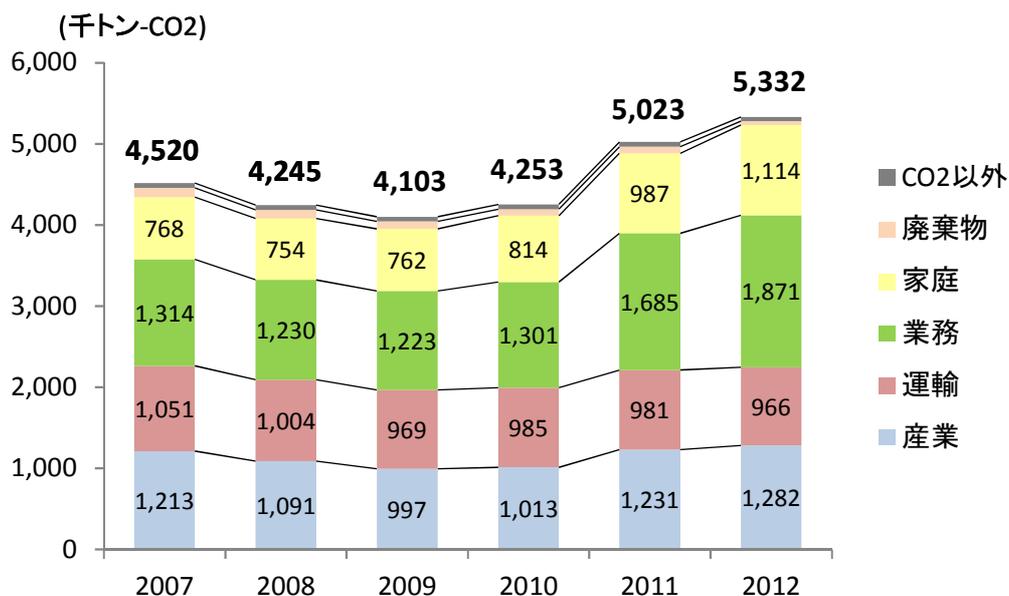


▲熊本市内交通流動の代表交通手段別トリップ

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

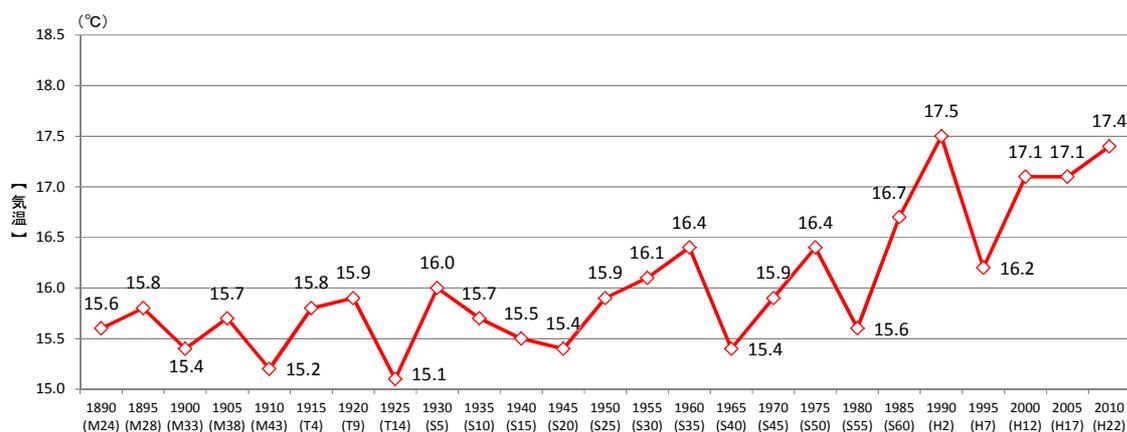
(4) 環境負荷の推移

- 今日、温暖化をはじめとする地球環境問題が深刻化しています。今後は、大気汚染や、温室効果ガス削減など、環境問題に的確に対応し、将来に向けて良好な都市環境を保全していくことが必要になります。
- 熊本市の温室効果ガス排出量の推移を見ますと、総量としては増加傾向にあります。なお、運輸部門の排出量は全体の約1/5を占めている状況ですが、車両の燃費向上などに伴い微減しています。
- また熊本市の平均気温は、この100年間で約2℃上昇しており、このような状況が続けば、地球温暖化への影響が懸念されます。



▲熊本市における温室効果ガス排出量の推移

資料) 温室効果ガス排出量(確定値)について(熊本市)

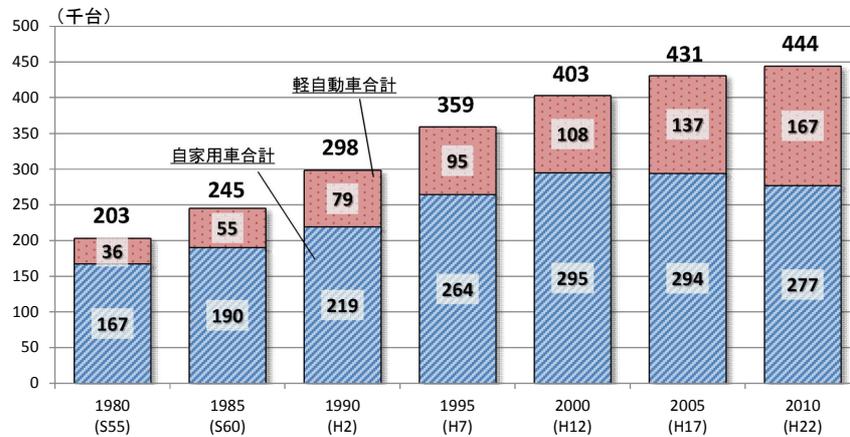


▲熊本市における平均気温の推移

資料) 熊本地方気象台の観測データ

(5) モータリゼーションの進展

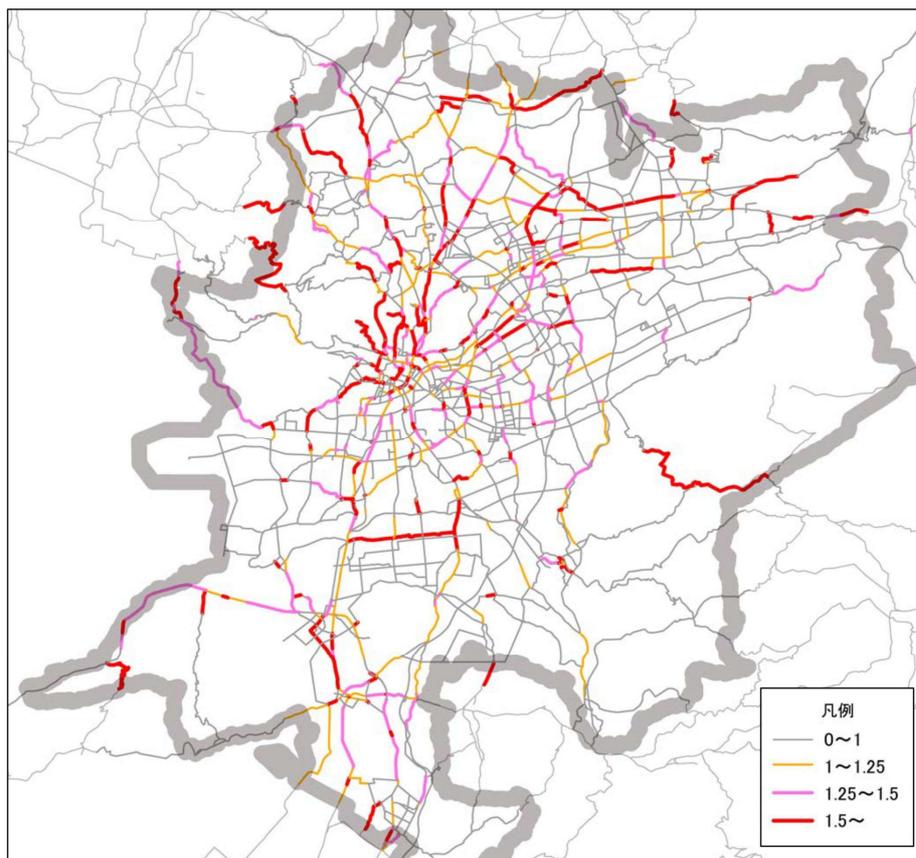
- 熊本市の自動車登録台数の推移を見てみますと、昭和55年から平成22年にかけて自動車登録台数は2倍以上となっています。
- 自動車利用の増加により、熊本都市圏の幹線道路や主要交差点にて交通混雑が発生しています。



▲熊本市の自動車登録台数の推移

資料) 軽自動車：市区町村別軽自動車車両数（社団法人全国軽自動車協会連合会）

自家用車：市区町村別自動車保有車両数（財団法人自動車検査登録情報協会）



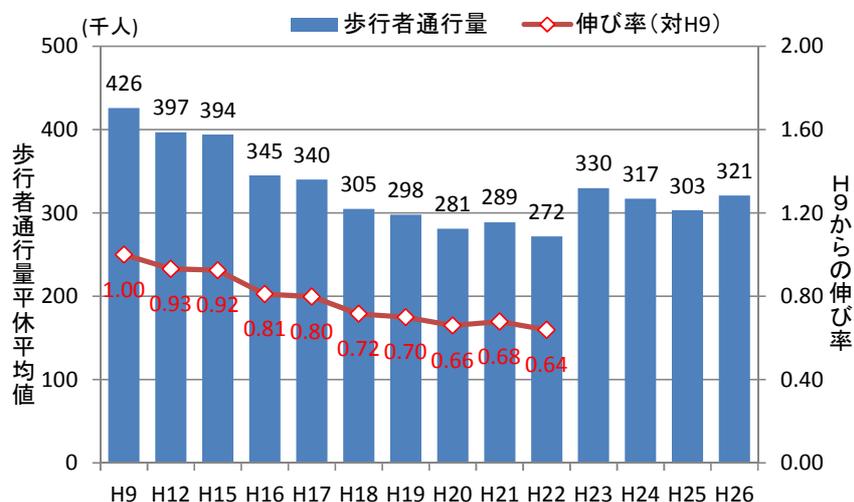
▲現況の混雑度の状況

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

※混雑度とは、道路の混雑状況を示す指標であり、混雑度が1.00以下では道路が混雑することなく円滑に走行でき、1.25以上では朝夕の時間帯を中心に渋滞が発生している状況を示します。

(6) 商業に関する動向

- ・ 中心市街地の歩行者交通量は平日・日曜ともに減少傾向にあります。
- ・ 熊本市及び嘉島町における大型商業施設の立地状況によると、昭和40年以降中心市街地から離れたエリアへの大型商業施設の立地が進んでおり、郊外的大型商業施設等の立地により、中心市街地への買物依存率（勢力圏）が減少しています。

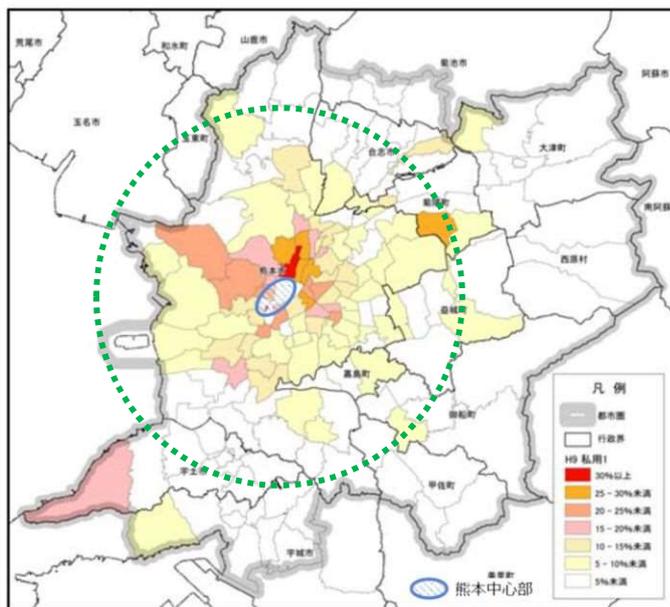


▲ 中心市街地の歩行者通行量の推移

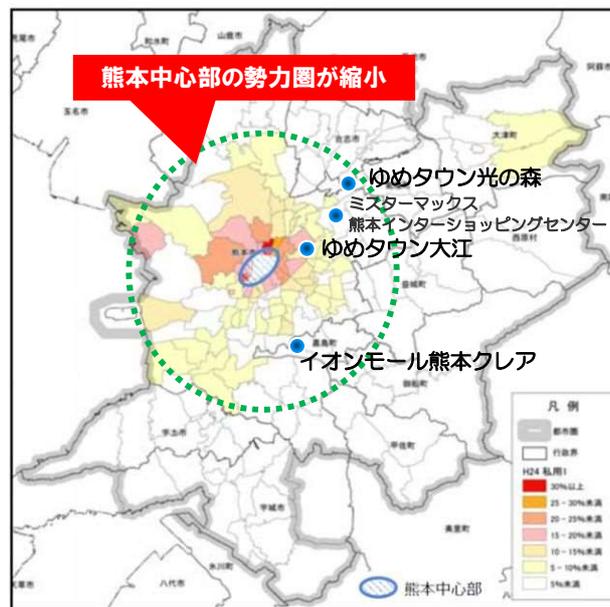
※平成23年度より調査時期及び計測方法が変更

※中心市街地内の調査地点における平日と休日の平均値

資料) 平成26年度商店街通行量調査結果報告書



▲ 熊本中心部への私用1(買物等)目的依存率(H9)



▲ 熊本中心部への私用1(買物等)目的依存率(H24)

▲ 熊本市中心部への買物等勢力圏

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

●: H9以降に郊外等に立地した主な大型商業施設