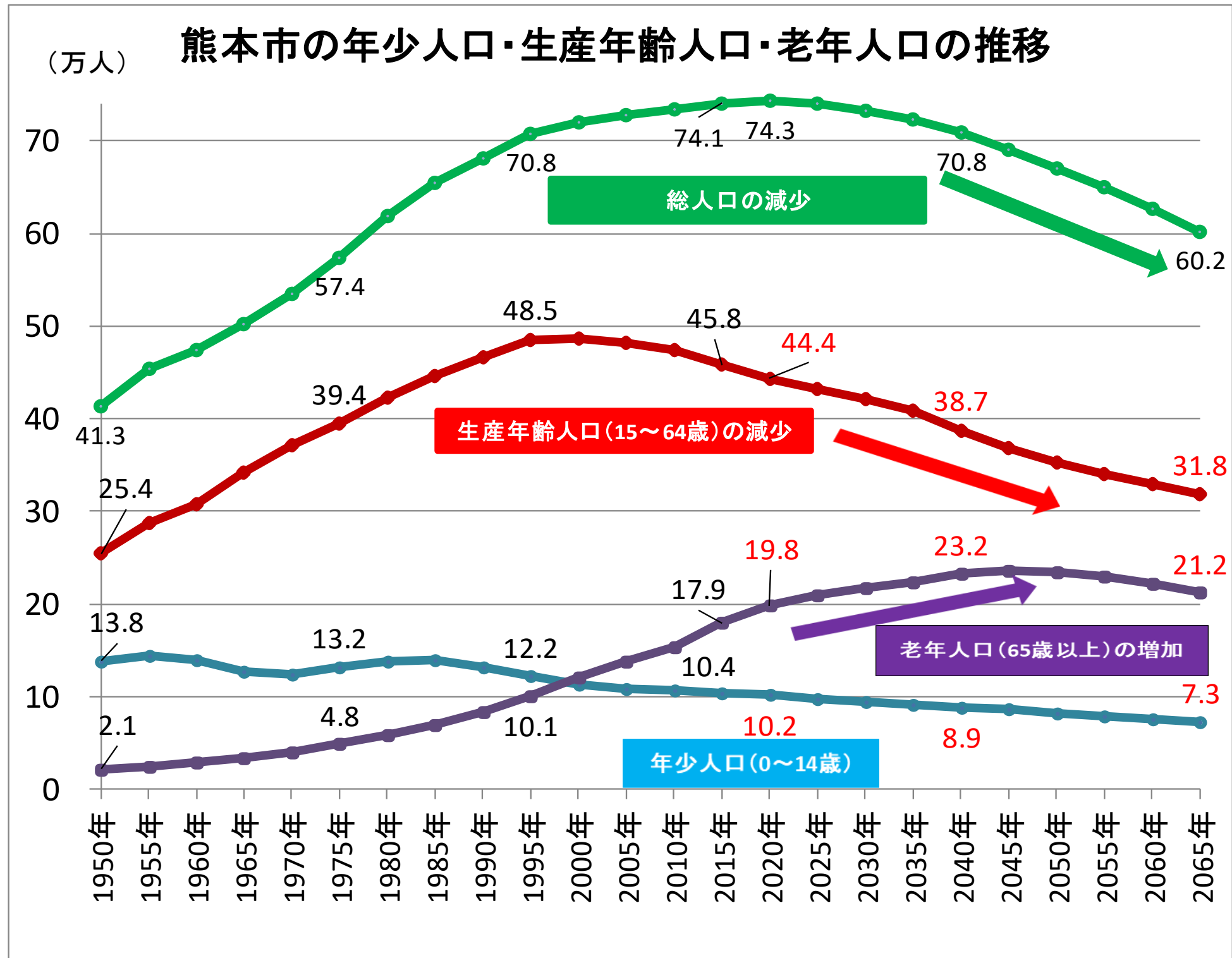


# 熊本市における公共交通について



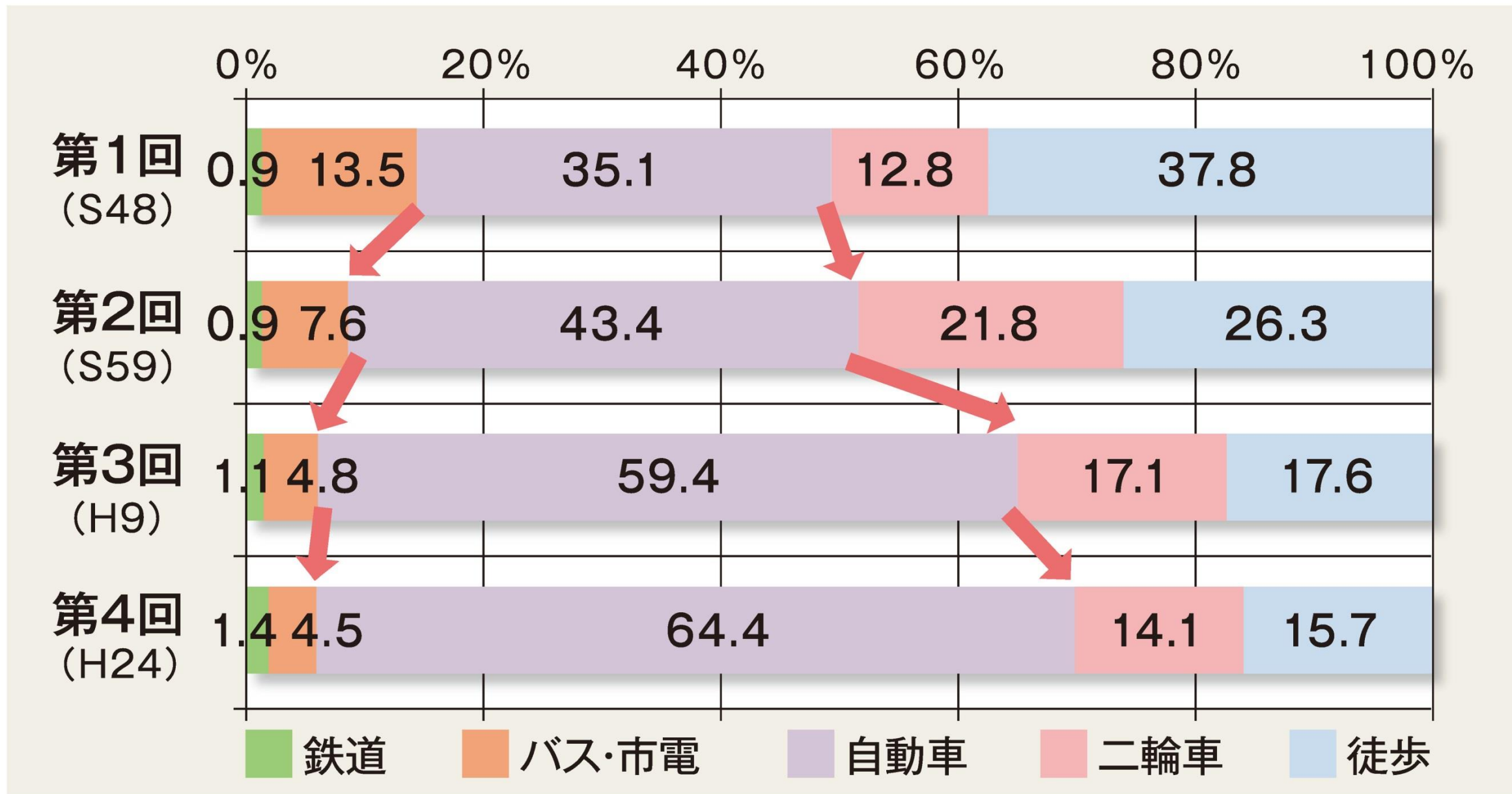
令和2年11月19日  
熊本市 都市建設局 交通政策課



(出典) 1950年から2015年までは、総務省統計局「国勢調査結果」より作成。2020年以降は社人研推計準拠より作成。

■ 経済活動を支える15歳～64歳人口が大きく減少し、65歳以上人口が大幅に増加  
 ⇒ 交通弱者の増加、社会保障費の増加が想定される

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。

# 1 熊本都市圏の公共交通の現状と課題 ③公共交通機関の利用者数

R元年度実績



JR九州(市内駅)  
1日 42,000人



熊本電鉄  
1日 4,800人



熊本市電  
1日 30,000人

タクシー合計 1日26,600人  
(年間973万人)



九州産交バス  
1日 30,300人

電鉄バス  
1日 10,700人

熊本バス  
1日 7,600人

都市バス  
1日 19,900人

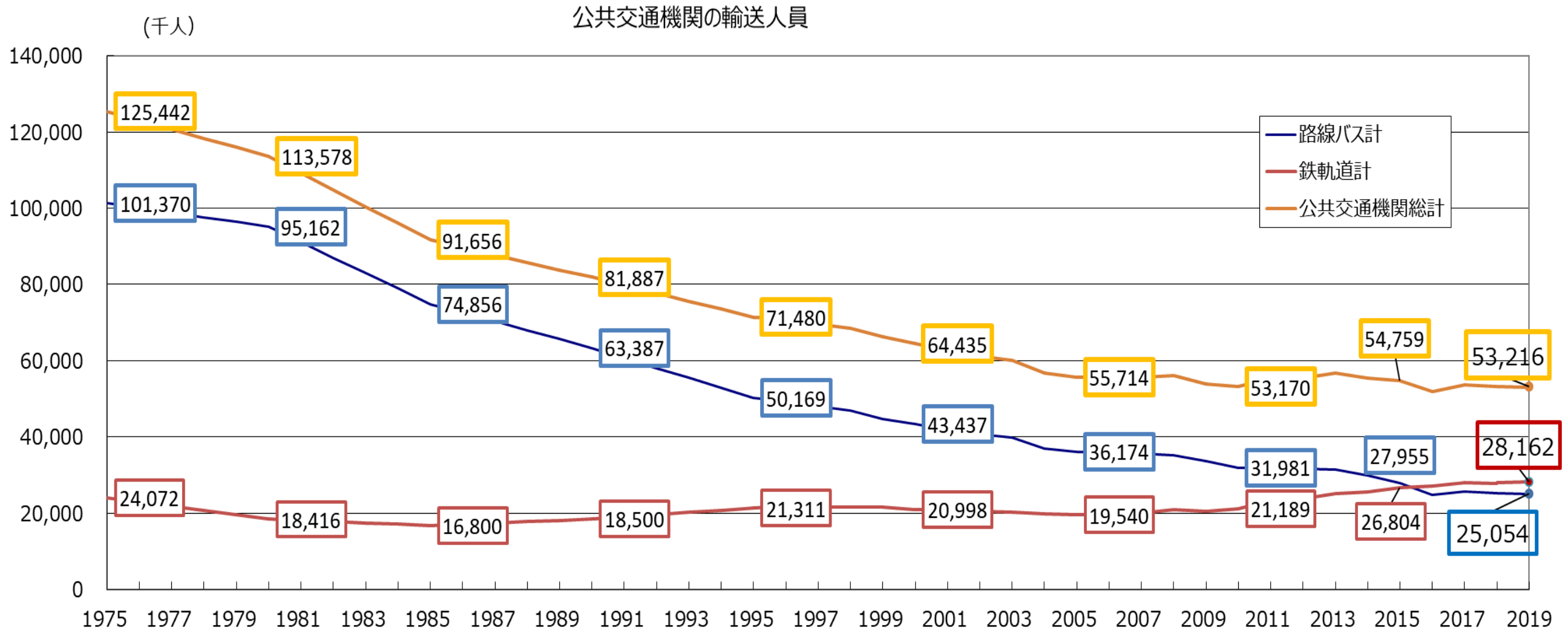
鉄軌道合計 76,800人  
(年間2,810万人)

バス合計 1日68,500人  
(年間2,507万人)

1 : 70,000

# 1 熊本都市圏の公共交通の現状と課題 ④公共交通利用者数の推移

## 年度別公共交通利用者数の推移



- バス利用者はピーク時(昭和50年代)の約4分の1  
(直近の10年間でも30%減少)
- 鉄軌道系は、概ね横ばい  
(近年は増加傾向)

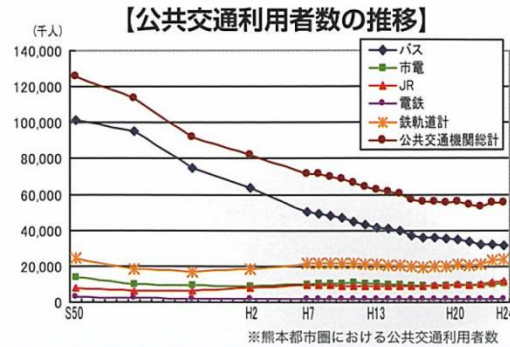
⇒バス利用者の大幅な減少

## ! 地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況に!

### 公共交通利用者の減少

■ 自家用車への過度の依存や本格的な人口減少社会の到来等により、公共交通利用者は長期的に減少傾向

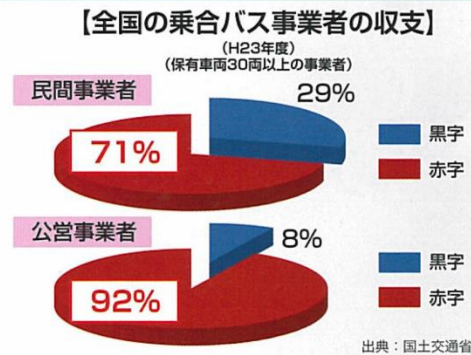
× 熊本市のバス利用者はピーク時の約3割にまで減少



### 公共交通事業者の経営悪化

■ 公共交通利用者の減少により、全国の乗合バス事業者の約7割が赤字

× 熊本都市圏を運行する乗合バス事業(高速バス事業を除く)も赤字経営



### 公共交通サービス水準の低下

■ 公共交通事業者の経営悪化により、バス路線等が廃止・減便され、公共交通を利用しづらい地域が拡大

× 熊本市にも公共交通空白地域が7地域(対象人口は6千人)

	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 <sup>2</sup>	87km <sup>2</sup>
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

※熊本市における公共交通空白地域・不便地域の状況

公共交通利用者が更に減少(負のスパイラル)

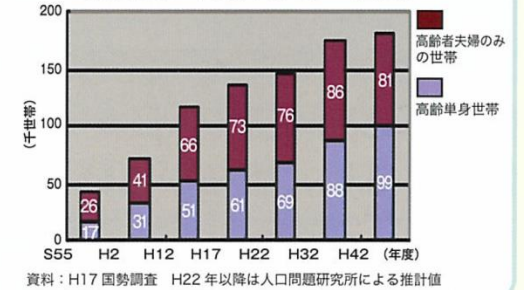
## ! 将来的に公共交通が重要な交通手段に!

### 人口減少・超高齢社会の到来

■ 高齢化が進み、自家用車の運転が困難な人が増え、移動手段の確保が困難な状況に!



### 【熊本県の高齢者世帯の状況】

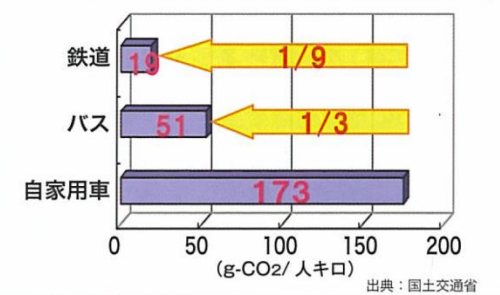


### 環境問題への対応

■ 地球温暖化などの環境問題により低炭素社会への転換を!



### 【輸送機関別の二酸化炭素排出単位】



### 持続安定的な公共交通事業の確立

■ 負のスパイラルから脱却し、持続可能な公共交通事業へ!



### 全国の乗合バスの路線廃止状況

(高速バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの)

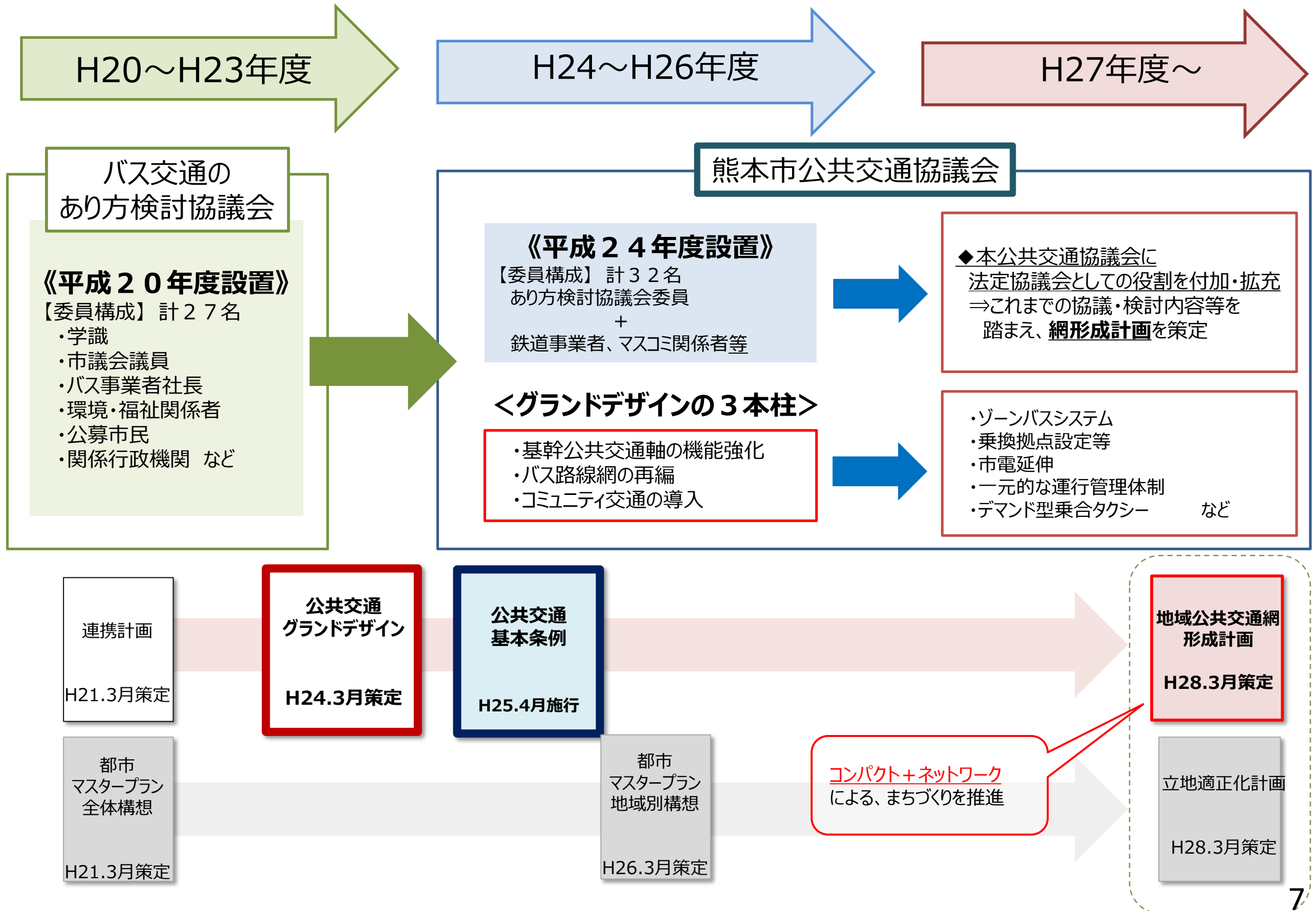
年度	廃止路線キロ
18年度	2,999
19年度	1,832
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
計	11,160

※) 稚内市-鹿兒島市間の距離は約1,810km  
 出典：国土交通省

利便性の高い公共交通で結ばれたまちづくりへ

## 2 公共交通に関するこれまでの取り組み

### ①施策と経緯



# 2 公共交通に関するこれまでの取り組み ②公共交通グランドデザイン

平成24年3月策定

《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。

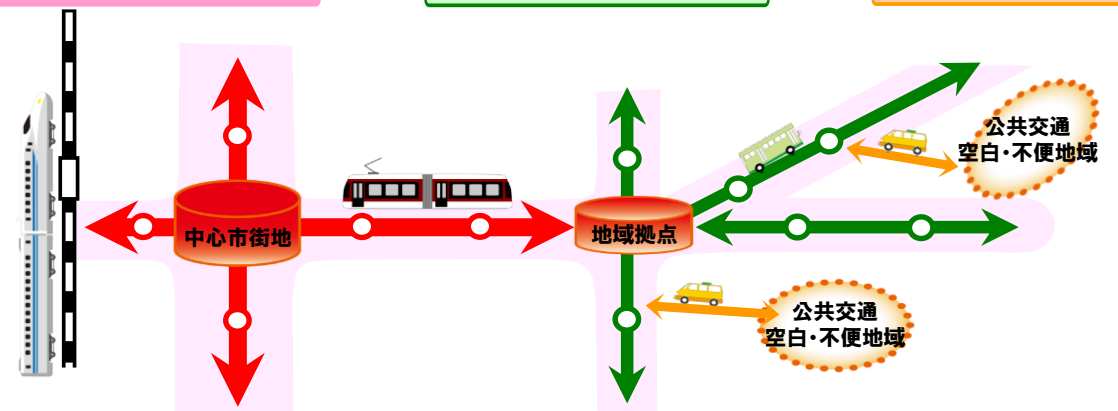


▲乗合タクシー

中心市街地と15の地域拠点を結ぶ8軸の基幹公共交通軸

路線再編と事業者連携でわかりやすく利用しやすい生活公共交通網

地域とともに公共交通による移動を確保するコミュニティ交通路線





## 2 公共交通に関するこれまでの取り組み ③公共交通基本条例

【目的】 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

平成25年3月策定

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において、地域が主体的に行う移動手段確保に向けた取り組みに対する支援

### 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

## 2 公共交通に関するこれまでの取り組み ④熊本地域公共交通網形成計画

平成28年3月策定

### 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～

