

熊本市における公共交通について

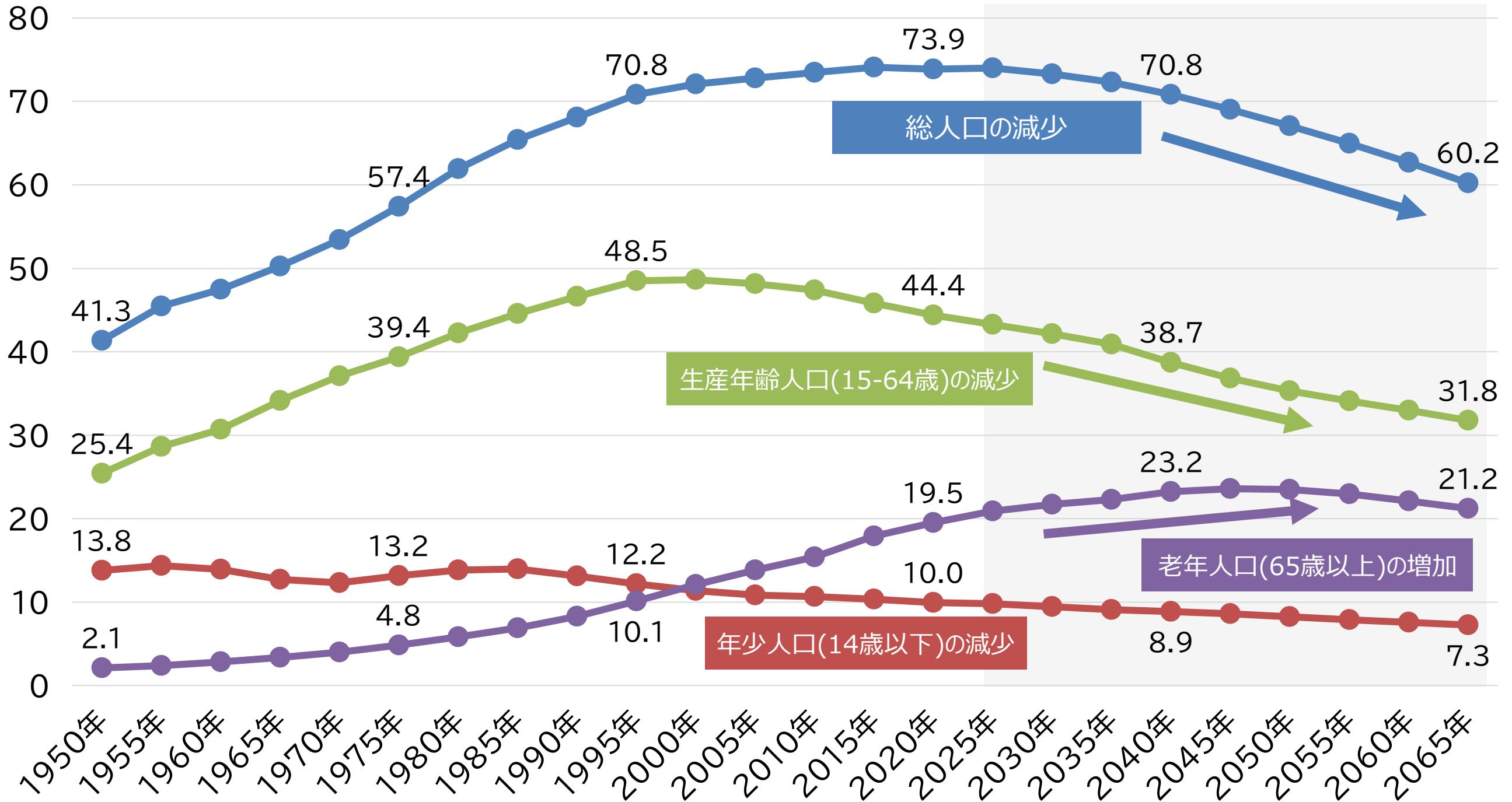


令和4年7月22日

熊本市 都市建設局 交通政策部 交通企画課

1 熊本都市圏の公共交通の現状と課題 ① 人口動向

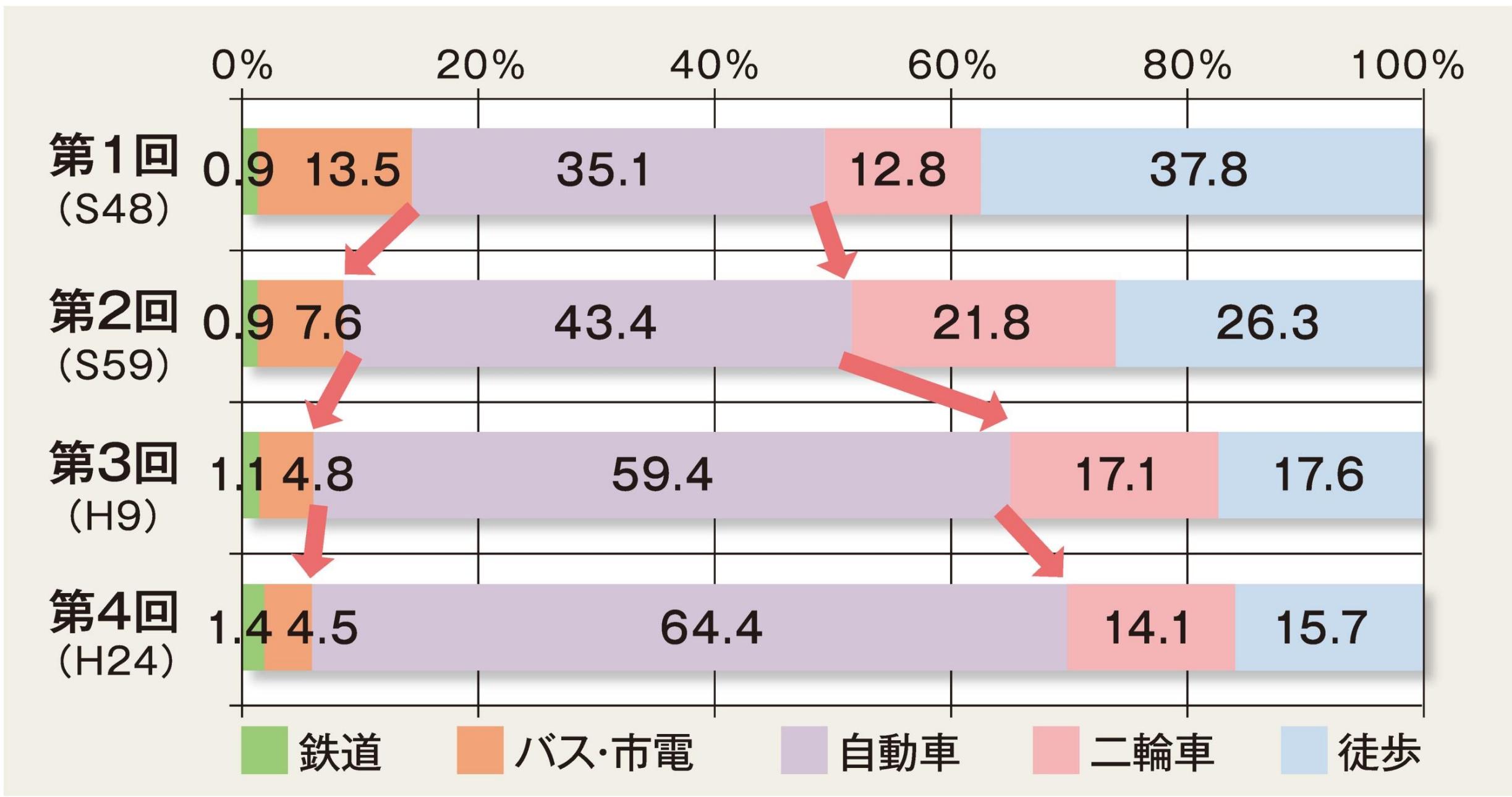
熊本市の総人口、年齢3区分別人口の推移



(出典) 1950年から2020年までは、総務省統計局「国勢調査結果」より作成。2025年以降は社人研推計準拠より作成。

今後、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することが予想され、**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交通渋滞の発生

現況の朝ピーク時
低速度区間

朝ピークには市街地部や幹線道路で
交通渋滞が恒常化



凡例
 ■ 一般道 10km/h未満
 ■ 一般道 10~20km/h未満

資料: 熊本都市圏都市交通マスタープラン

自動車分担率の増加により、市街地部や幹線道路で
朝ピーク時の交通渋滞が常態化

熊本市中心部の平均速度、主要渋滞箇所数はともに3大都市圏（東京、大阪、名古屋）を除いて、
政令指定都市ワースト1位。



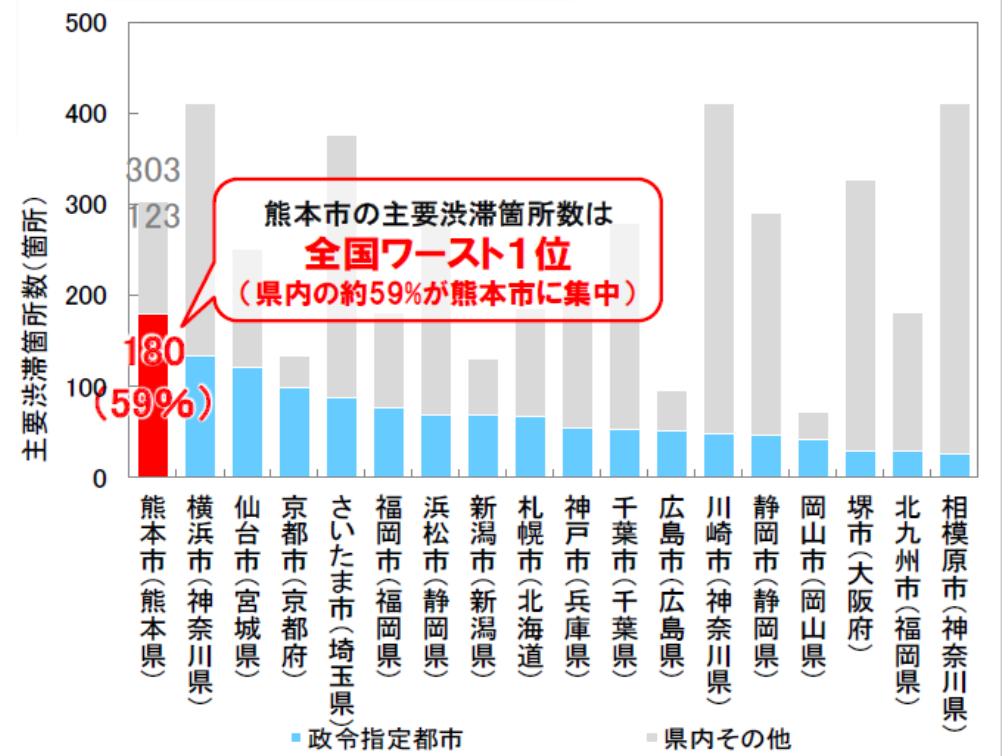
全国政令指定都市の
平均速度（DID内）



熊本市中心部(DID)の平均速度は
全国ワースト1位
⇒ 熊本は中心部の交通事情が非常に悪い

※各市のDID範囲を対象に、高速道路は除いて集計。
※3大都市圏（東京、大阪、名古屋）に該当する指定都市は除いて集計 資料: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

全国政令指定都市の
渋滞箇所数(主要渋滞箇所)・密集率



熊本市の主要渋滞箇所数は
全国ワースト1位
(県内の約59%が熊本市に集中)

※3大都市圏（東京、大阪、名古屋）に該当する指定都市は除いて集計 資料: 国土交通省

1 熊本都市圏の公共交通の現状と課題 ④ 公共交通機関利用者数

R3年度実績



JR九州(市内駅)
1日 34,400人

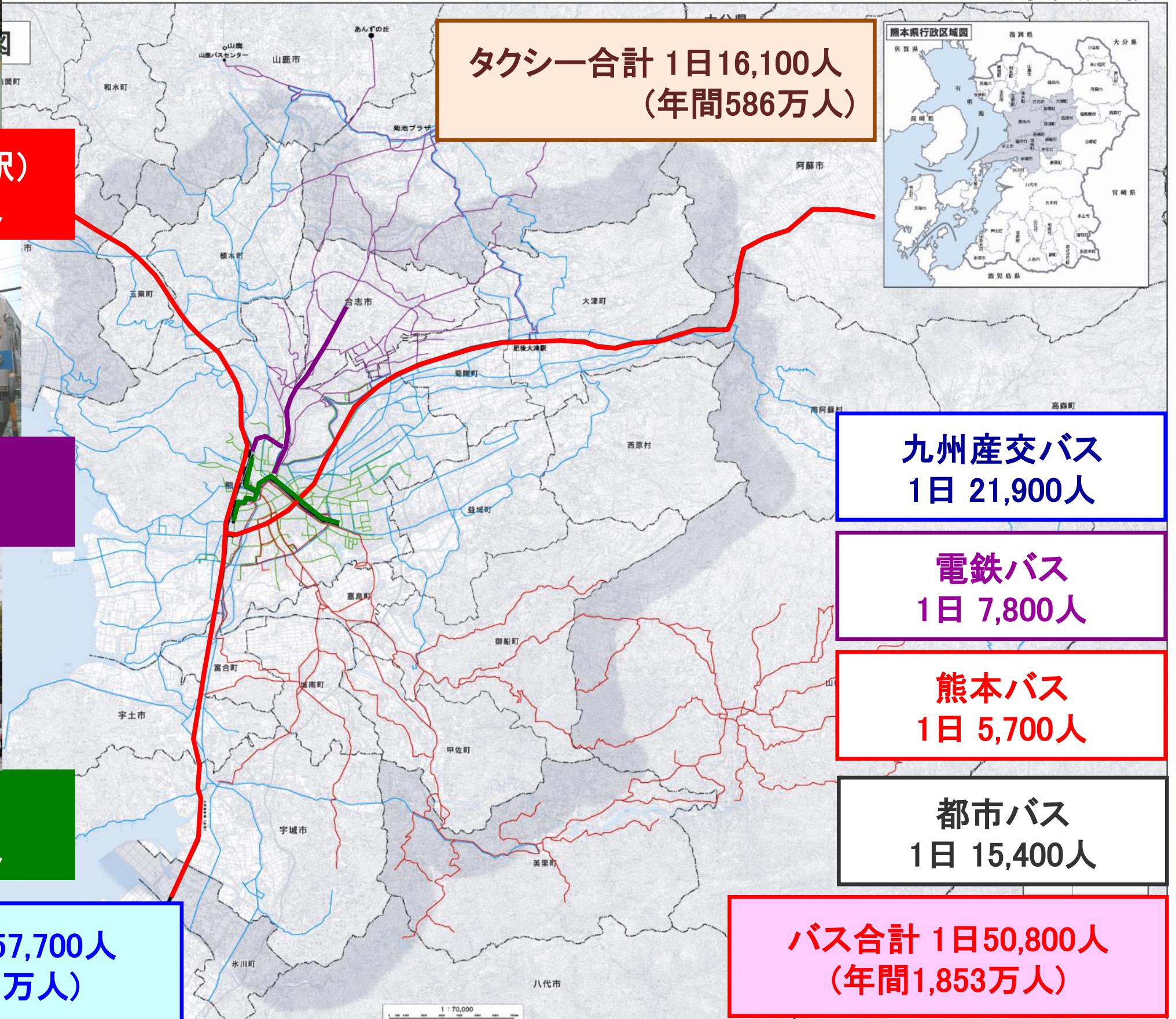


熊本電鉄
1日 3,200人

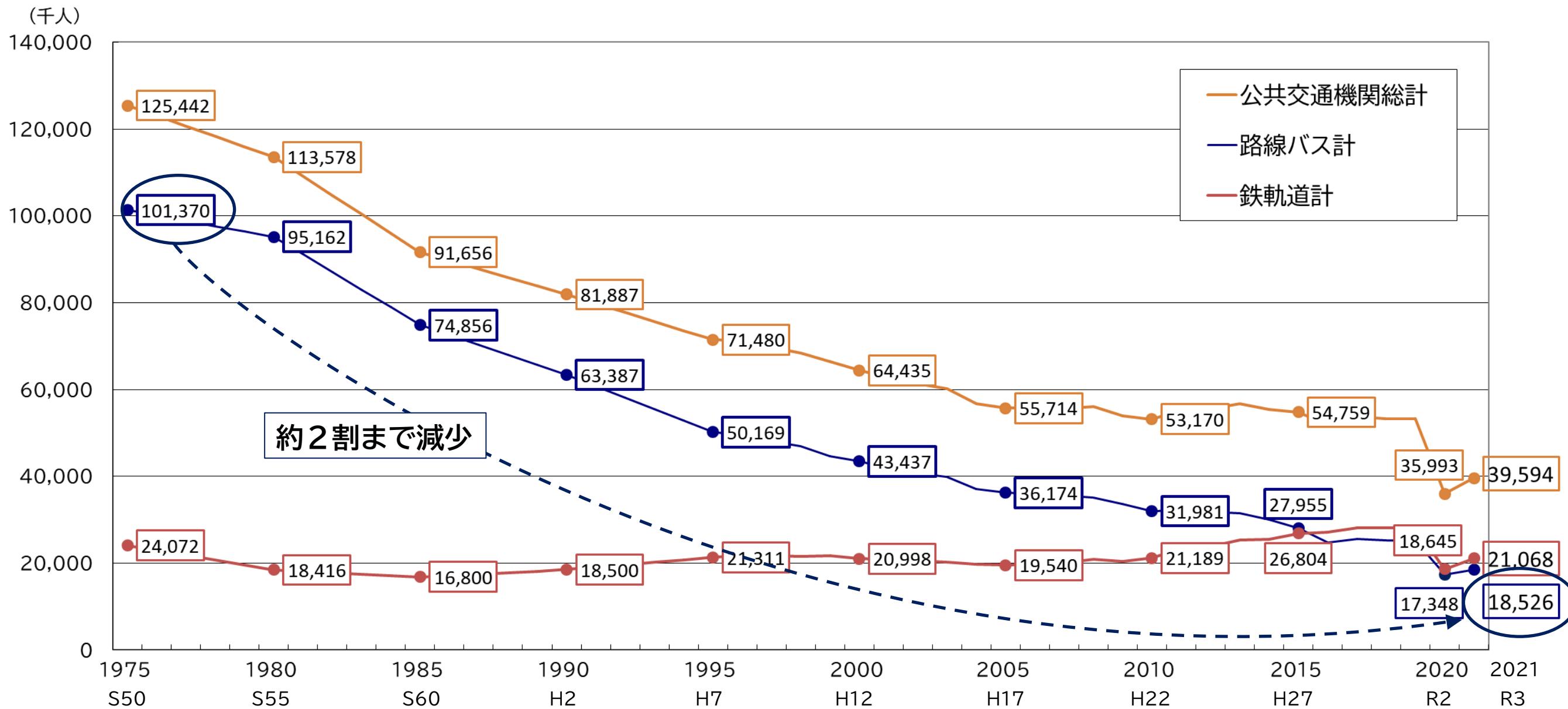


熊本市電
1日 20,100人

鉄軌道合計 57,700人
(年間2,107万人)



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5分の1 ⇒ **バス利用者の大幅な減少**
(コロナ影響の長期化が懸念される)
- 鉄軌道は、概ね横ばい
(近年は増加傾向であったが、コロナの影響で減少へ)



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】

年度	高齢者夫婦のみ世帯	高齢単身世帯
S55	17	26
H2	31	41
H12	51	66
H17	61	73
H22	69	76
H32	88	86
H42	99	81

資料：H17 国勢調査 H22年以降は人口問題研究所による推計値

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】

輸送機関	排出単位 (g-CO ₂ /人キロ)
鉄道	1/9
バス	1/3
自家用車	173

出典：国土交通省

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

- 公共交通の利用者数の減少、事業者の経営悪化、サービス水準の低下が負のスパイラルとなり、自動車利用の増加により交通渋滞も深刻化。
- 人口減少・超高齢社会の到来や環境問題等へ対応するためには、**持続可能で利便性の高い公共交通で結ばれたまちづくりが必要。**

2 公共交通に関するこれまでの取組 ①これまでの経緯



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

《平成27年度》

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、**地域公共交通網形成計画(2016-2025)を策定**

＜施策展開の基本的な考え方＞

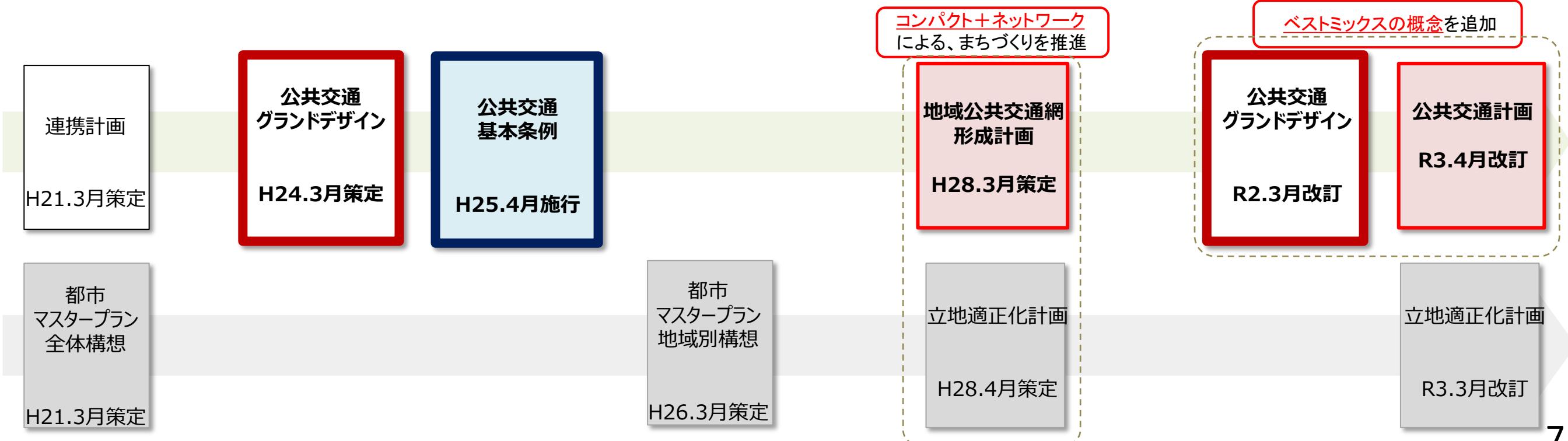
- ・基幹公共交通の機能強化
- ・バス路線網の再編
- ・コミュニティ交通の導入
- ・公共交通の利用促進
- ・メイン、サブターミナルの整備

《令和元、2年度》

R2.3月にグランドデザインを改訂し、熊本都市圏都市交通マスタープランで提示された**ベストミックスの概念を追加**

また、社会状況の変化や活性化法改正の趣旨等を踏まえ、計画中間見直し時の**R3.4月に地域公共交通計画へ改定**

- ・ベストミックスの構築を追加



2 公共交通に関するこれまでの取組 ②公共交通グランドデザイン策定/改訂

基幹公共交通軸の強化



▲超低床電車

○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。

公共交通空白・不便地域の解消



▲コミュニティ交通の例 (予約型乗合タクシー)

○バス路線等でカバーできない地域は、地域と連携し、コミュニティ交通を導入し、日常生活に必要な移動手段を確保します。

交通結節機能の向上



▲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)

移動利便性の向上

○新たなモビリティサービスの展開を見据え、経路検索・位置情報システム・料金決済等の機能向上を図ります。
○加えて、共通定期や乗継割引、均一料金等の導入により、公共交通の移動利便性の向上を図ります。



▲MaaS化の推進

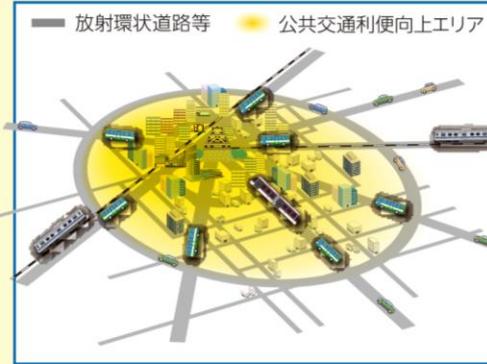
バス路線網の再編



▲幹線バス (国道3号線)

○バス事業者が連携して路線網の再編をすすめ、利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線を実現します。

ベストミックスの構築



▲公共交通利便向上エリアのイメージ

○地域特性に応じて、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系を構築します。
○特に、交通が集中する市街地において、公共交通を主体とした交通体系を構築します。



平成24年3月策定/令和2年3月改訂

《目指すべき公共交通ネットワークの将来像》

参画と協働で築く
公共交通を基軸とした
多核連携のまちづくり

【改訂のポイント】

これまでの三つの施策である「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」の取組に加え

公共交通と自動車交通の**ベストミックスの概念**を追加

また、市街地部に**公共交通利便向上エリア**を設定し、公共交通を主体とした交通体系の構築を進める。

2 公共交通に関するこれまでの取組 ③公共交通基本条例制定

【目的】 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

平成25年3月制定

公共交通の維持及び充実に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

- ・バス・鉄軌道の輸送力向上
- ・幹線にバス優先レーン導入検討

② バス路線網の構築

- ・共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

③ 基幹公共交通を中心とした公共交通機関の相互連携

- ・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（電停改良、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

熊本地域公共交通計画

平成28年3月策定/令和3年4月改訂

【地域公共交通網の将来像】



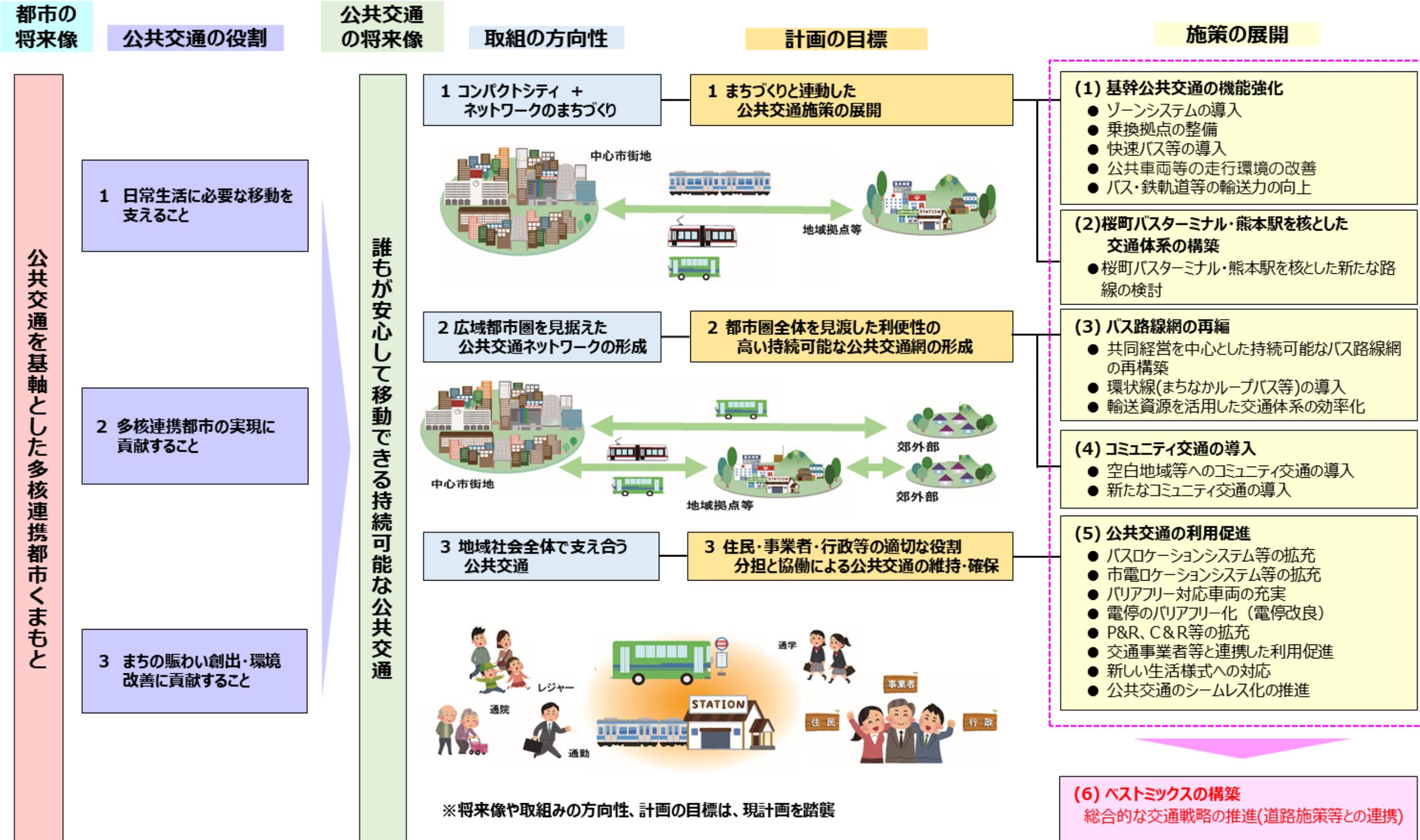
施策展開の基本的な考え方

- (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) 桜町バスターミナル・熊本駅を核とした交通体系の構築
～広域交通拠点の形成～
- (3) 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～
- (4) 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～
- (5) 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～
- (6) ベストミックスの構築**
～総合的な交通戦略の推進～

2 公共交通に関するこれまでの取組 ④熊本地域公共交通計画

平成28年3月策定/令和3年3月改訂

【計画の全体像】



3 令和3年度の主な取組

公共交通計画に掲げた各施策を着実に実施

基幹公共交通の機能強化

基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの定時性・速達性・輸送力の向上にむけ、各公共交通機関の特性に応じた機能強化

事業(2)乗換拠点の整備

- ・植木駅の駅前整備（ロータリー及び駐輪場）



▲ 植木駅前ロータリー

事業(5)バス・鉄軌道等の輸送力の向上

- ・多両編成車両の導入検討【市電】
- ・輸送需要に応じた折り返し運転試験運行【市電】



▲ 多両編成車両のイメージ



▲ 植木駅駐輪場

バス路線網の再編

バス事業者が連携して路線網の再編をすすめ、利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線を実現

事業(7)共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

- ・共同経営計画（第1版）の実施
- ・バス共通定期券の導入準備

事業(8)まちなかループバスの導入等

- ・まちなかループバスの試験運行
- ・熊本城周遊バス（しろめぐりんの運行）
- ・東バイパスライナーの運行



▲ まちなかループバス運行ルート

事業(9)輸送資源を活用した交通体系の効率化

- ・小型車両（ダウンサイジング）による運行検討

コミュニティ交通の改善・導入

日常生活に必要な移動手段の確保や利便性向上を図るため、多様な運行形態によるコミュニティ交通を導入

事業(10)公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の改善

- ・制度の周知広報（乗り方講座の実施など）
- ・運行ダイヤの見直し、停留所の移設等

事業(11)新たなコミュニティ交通の導入

- ・健軍地区におけるA I デマンドタクシーの実証実験
- ・地域の移動ニーズに対応した新たなコミュニティ交通の可能性検討



▲ AIデマンドタクシー

公共交通の利用促進

行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、住民等の担い手としての意識醸成など利用促進に向けた啓発

事業(13)市電ロケーションシステム等の拡充

- ・熊本城、市役所前電停にスマート電停設置

事業(15)電停のバリアフリー化

- ・辛島町、通町筋、動植物園入口電停のバリアフリー化工事

事業(16)P&R、C&R等の拡充

- ・植木バス停付近での実証実験の検討
- ・近隣市町村と連携したP & R等の周知広報

事業(17)交通事業者等と連携した利用促進

- ・公共交通利用促進キャンペーンの実施
- ・小学生等を対象とした出前講座の実施

事業(19)公共交通のシームレス化の推進

- ・MaaS導入の検討（勉強会を開催）



▲ デジタルサイネージ設置



▲ 電停のバリアフリー化



▲ MaaSの推進

3 令和3年度 実施状況の評価（令和3年第2回協議会資料より）

- 公共交通空白・不便地域解消にむけた、コミュニティ交通の導入による停留所の増加に伴い、公共交通にアクセスしやすい環境は向上
- 一方で、市民の移動手段確保のため、運行本数はほぼ同一のサービス水準は維持するものの、新型コロナウイルス感染症拡大に伴うまん延防止等重点措置の適用による外出抑制などが影響し、公共交通の利用者数や公共交通を利用する市民の割合は減少
- 公共交通の利用者数の減少等に伴う公共交通事業者の収支状況の悪化により、公共交通への公的資金投入額も増加

数値目標	基準値 (計画策定当初)	基準値 (計画中間年度)	実績値	目標値
公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率の維持				
数値目標 1 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率 <small>※アクセス可能地域内人口／熊本市域人口</small>	83.9% 〈H27年度〉	85.6% 〈R2度〉	85.7% 〈R3度〉	85.6% 〈R7年度〉
公共交通利用者数の増加				
数値目標 2 公共交通機関の年間利用者数 <small>※各公共交通機関の利用者数の合計値 ※目標値には新たなコミュニティ交通を含む</small>	55,436千人 〈H27年度〉 (H26年度実績)	53,216千人 〈R2年度〉 (R元年度実績)	35,999千人 〈R3年度〉 (R2年度実績)	56,000千人 〈R7年度〉 (R6年度実績)
公共交通機関を利用する市民の割合の増加				
数値目標 3 目的地に行くときに公共交通機関を利用する市民の割合 <small>※毎年度実施する市民アンケートの調査の結果。 ※週に1回以上利用、または月に1回以上利用と回答した人の割合</small>	47.5% 〈H27年度〉	(31.3%) 〈R2年度〉 ※R3.1/5～2/5	(28.8%) 〈R3年度〉 ※R4.1/14～2/4	50.0% 〈R7年度〉
公共交通の収支率の向上				
数値目標 4-1 公的資金が投入されている公共交通の収支率（バス） <small>※バス事業者（5社）の収入額／支出額</small>	—	63.9% 〈R2年度〉 (R元年度実績)	49.7% 〈R3年度〉 (R2年度実績)	63.9% 以上 〈R7年度〉 (R6年度実績)
数値目標 4-2 公的資金が投入されている公共交通の収支率（鉄軌道） <small>※鉄軌道（電鉄・市電）の収入額／支出額</small>	—	93.8% 〈R2年度〉 (R元年度実績)	64.6% 〈R3年度〉 (R2年度実績)	93.8% 以上 〈R7年度〉 (R6年度実績)
利用者1人当たりの公的資金投入額の縮減				
数値目標 5 利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額 <small>※(バス(5社)、鉄軌道(電鉄・市電)、コミュニティ交通の公的資金投入額) / 年間利用者数 ※公的資金は、路面補修等設備投資、災害分（コロナ含む）を除く運行に関する補助</small>	—	21円／人 〈R2年度〉 (R元年度実績)	36円／人 〈R3年度〉 (R2年度実績)	21円／人以下 〈R7年度〉 (R6年度実績)

3 令和4年度の主な取組

ベストミックスの構築に向けた施策展開を推進

基幹公共交通の機能強化

基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの定時性・速達性・輸送力の向上にむけ、各公共交通機関の特性に応じた機能強化

事業(2)乗換拠点の整備

- 交通結節機能強化検討（TSMC関連）



▲ 交通結節機能強化の検討

事業(4)公共車両等の走行環境の改善

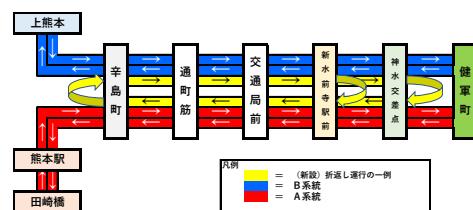
- バス専用（優先）レーン検討
- ボトルネック交差点改良検討

事業(5)バス・鉄軌道等の輸送力の向上

- 多両編成車両の導入検討（設計等）【市電】
- 輸送需要に応じた折り返し運転の運行【市電】



▲ 多両編成車両のイメージ



▲ 市電折り返し運行のイメージ

バス路線網の再編

バス事業者が連携して路線網の再編をすすめ、利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線を実現

事業(7)共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

- バス共通定期券の運用開始（R4.4.1～）
- 共同経営計画（第1版）の変更実施
- バスロケータを活用した定時性の向上（ダイヤの改善）検討



▲ バス共通定期券

事業(8)環状線（まちなかループバス等）の継続

- まちなかループバスの試験運行（運行時間帯の拡充）
- 熊本城周遊バス（しろめぐりんの運行）
- 東バイパスライナーの運行



▲ ダウンサイジングのイメージ

事業(9)輸送資源を活用した交通体系の効率化

- 小型車両（ダウンサイジング）による運行実施

コミュニティ交通の改善・導入

日常生活に必要な移動手段の確保や利便性向上を図るため、多様な運行形態によるコミュニティ交通を導入

事業(10)公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の改善

- 制度の周知広報（乗り方講座の実施など）
- 運行ダイヤの見直し、停留所の移設等

事業(11)新たなコミュニティ交通の導入

- 市街地および郊外部におけるA I デマンドタクシーの実証実験の実施



▲ AIデマンドタクシー

公共交通の利用促進

行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、住民等の担い手としての意識醸成など利用促進に向けた啓発

事業(15)電停のバリアフリー化

- 商業高校前電停のバリアフリー化工事



▲ 電停のバリアフリー化

事業(16)P&R、C&R等の拡充

- 植木バス停付近での実証実験の実施
- 近隣市町村と連携したP & R等の周知広報



▲ 小学校への出前講座

事業(17)交通事業者等と連携した利用促進

- 公共交通利用促進キャンペーンの実施
- 小学生等を対象とした出前講座の実施
- 「バス・電車100円の日」の実施

事業(19)公共交通のシームレス化の推進

- MaaS導入の検討（準備会の発足）



▲ MaaSの推進

(参考) 公共交通に対する支援状況

- 公共交通の利用者数の減少等に伴う**公共交通事業者の収支状況の悪化により**、バス事業者、地域鉄道事業者、フェリー事業者、交通局に対し、通常の運行費補助に加え、**国の交付金を活用し、コロナ対応分として支援を拡充。**
- タクシー事業者に対しては、令和2年度に感染防止対策に必要な経費等に対し支援を実施。
- また、昨今の燃料費高騰の影響を踏まえ、令和4年6月補正予算で**燃料費高騰分に対する支援を追加**

年度	事業名	対象事業者	通常分	コロナ対応分	合計
令和2年度 (決算)	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	411百万	363百万	774百万
	交通事業会計繰出金	交通局	389百万	251百万	640百万
	熊本市電「臨時急行バス」運行経費	貸切バス事業者	—	44百万	44百万
	熊本市タクシー事業者感染防止対策支援事業補助金	タクシー事業者	—	11百万	11百万
	熊本市地域鉄道緊急支援事業補助金	地域鉄道事業者	—	25百万	25百万
	熊本市航路事業者緊急支援事業補助金	フェリー事業者	—	16百万	16百万
合計			800百万	710百万	1,510百万
令和3年度 (決算)	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	468百万	476百万	944百万
	交通事業会計繰出金	交通局	404百万	304百万	708百万
	熊本市地域鉄道緊急支援事業補助金	地域鉄道事業者	—	29百万	29百万
	熊本市航路事業者緊急支援事業補助金	フェリー事業者	—	18百万	18百万
合計			872百万	827百万	1,699百万
令和4年度 (予算)	地方バス路線維持費助成	路線バス事業者	587百万	557百万	1,144百万
	交通事業会計繰出金	交通局	456百万	349百万	805百万
	公共交通事業者燃料費高騰等支援事業（燃料高騰分）	路線バス、フェリー、 タクシー事業者	—	※128百万	※128百万
	公共交通事業者燃料費高騰等支援事業（事業継続分）	地域鉄道、フェリー事業者	—	※52百万	※52百万
合計			1,043百万	1,086百万	2,129百万