

第3章 上位計画等の整理

- 1 総合計画
- 2 都市マスタープラン
- 3 その他の関連計画
- 4 上位計画等における公共交通に関する
施策・事業等

1

総合計画

現在策定中（今後適宜更新）
下記は第6次総合計画の内容

(1) 熊本市第7次総合計画（平成28年3月策定予定）

熊本市第7次総合計画は概ね〇年後（平成〇年頃）のめざすまちの姿を描き、これを実現していくためのまちづくりの基本方針を示すものです。

【基本構想】

将来像・基本方針	■将来の都市像 〇湧々都市くまもと ■まちづくりの重点的取り組み（公共交通関連） 〇「おでかけ わくわく」プロジェクト ⇒だれもおでかけしたくなるまちをつくる ⇒バス・電車、自転車などで気軽におでかけできるまちをつくる ■分野別取り組みの基本方針（公共交通関連） 〇安全でだれにも優しく使いやすい都市基盤の充実： 市民が安心して快適な都市生活を営めるよう、災害に強く安全で秩序ある市街地の形成を図るとともに、道路、住宅、公園、上下水道、河川など、都市施設の整備や有効活用に努め、あわせて景観などに配慮したまちづくりを進めます。 また、バスや市電の利便性向上に努め、公共交通機関を中心とした、だれもが気軽に利用できる交通体系を総合的に整備するとともに、九州中央の交流拠点にふさわしい広域交通網の整備を促進します。
将来人口	729,323人（平成30年度）

【基本計画】

公共交通に関する
施策・事業

■安全でだれにも優しく使いやすい都市基盤の充実

第3節 利便性の高い公共交通体系の確立

～だれもが快適に移動できる公共交通体系を構築する～

基本方針

公共交通機関の利便性を高め、利用を促進します。(A)

〔成果指標〕	単位	基準値 (H20)	目標値 (H25)	目標値 (H30)
中心市街地へ行くときに、公共交通機関を利用する市民の割合	%	60.3	増加	増加
公共交通機関の年間利用者数	千人	55,834 (H19)	増加	増加

〔施策の体系〕

〔施策の目標〕

だれもが快適に移動できる公共交通体系を構築する

〔事業展開の基本方針〕

公共交通機関の利便性の向上(A)

〔主な取り組み〕

市民に身近な公共交通ネットワークの充実

公共交通機関の利用促進

広域交通拠点の整備促進

市の中心部を走る経路床電車

その他関連する
施策・事業

■計画的な都市づくり

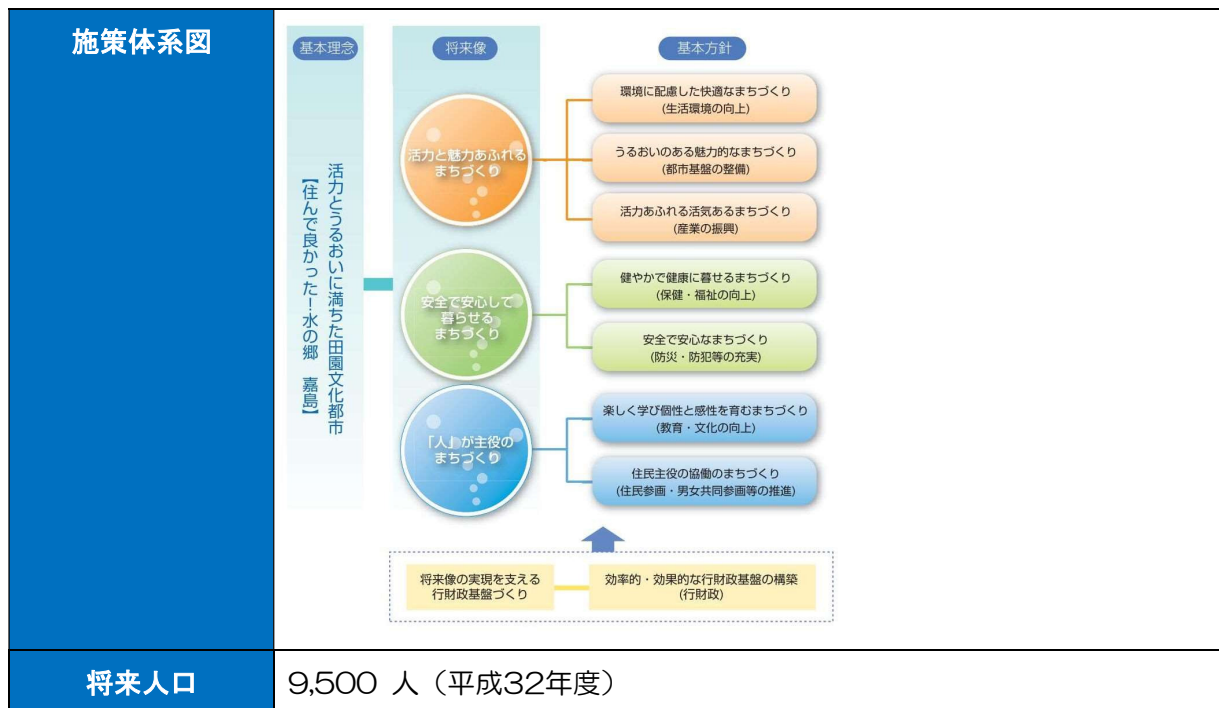
〇多核連携の都市構造を目指し、まちづくりを計画的に進める：

・秩序ある土地利用への誘導 ・良好な市街地の整備 等

(2) 嘉島町第5次総合計画

嘉島町第5次総合計画は概ね平成32年を目標年次とし、嘉島町のまちづくりの指針を示すものです。

【基本構想】



【基本計画】

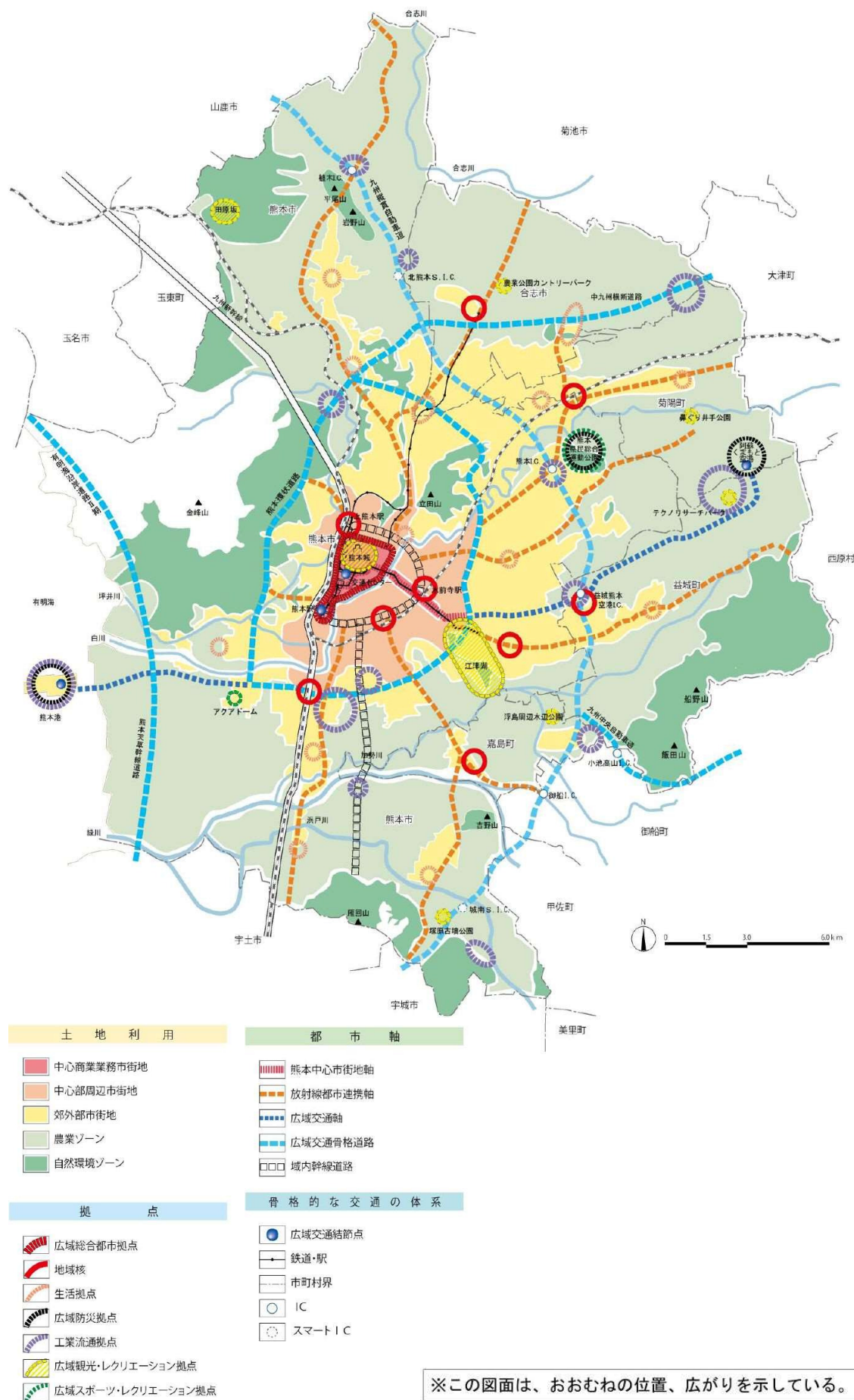
公共交通に関する 施策・事業	■取組概要 ○『基本方針：うるおいのある魅力的なまちづくり』の第3節“利便性の高い地域交通体系の整備” ⇒便利で安心な移動を確保するため、安全で快適な道路の計画的な整備と公共交通体系の整備を進めます。 ■具体的な取組 ○東部台地開発による交通体系の見直し： 東部台地の土地区画整理事業が進み、住宅ができる前後において、交通利便性を確保するとともに台地の付加価値を高めるため、台地の公共交通について、その必要性および費用対効果などを慎重に検討します。 ○バス路線の整備：公共バスの利便性の確保、熊本駅等との路線の確保や、イオンと東部台地を結ぶ路線による交通体系のあり方を慎重に検討します。
その他関連する 施策・事業	■計画的な道路整備の促進 ○広域幹線道路の整備：東部台地土地区画整理事業による交通混雑に対応するため、県道六嘉秋津新町線の整備計画を継続します。また、東部台地開発区域から広域に通じる別路線整備も検討します。

(1) 熊本都市計画区域マスタープラン（平成27年5月 最終改訂）

熊本都市計画区域マスタープランは概ね20年後（平成42年頃）の都市の姿を展望した都市計画の基本的な方向性を示すものです。

将来都市構造	■範囲 ○熊本市の行政区域の一部、 ○合志市、菊陽町、嘉島町及び益城町の行政区域の全域 ■将来像 ○豊かな自然と歴史を活かし、活力あるエコ・コンパクトな都市づくり ■都市づくりの目標 ○豊かで身近な自然・歴史文化・景観と調和した都市づくり ○多様な都市機能の集積・利便性の向上を目指す多核連携型都市づくり ○広域交流、域内交流を育む快適で便利な公共交通優先の都市づくり ○人と環境にやさしい安全・安心な都市づくり ○住民と行政が協働により取り組む都市づくり
公共交通に関する 施策・事業	■公共交通体系の整備（整備方針） ○地域核と生活拠点間を結ぶ公共交通機関相互の結節機能の強化、バス交通の利便性向上、電停改良等により、交通結節点としての機能を強化し、公共交通機関の利用を促進する。 ○九州新幹線に並行するJR鹿児島本線およびJR豊肥本線の連続立体交差事業による、公共交通の拠点である熊本駅等へのアクセス性の向上や、生活に必要となる公共交通の確保等により、公共交通ネットワークの形成を促進する。
その他関連する 施策・事業	■広域交通体系整備： ○九州中央自動車道、中九州横断道路等の整備を促進する。 ○熊本西環状線及び熊本宇土道路などの定時性、走行性の高い高規格道路の整備を重点的に推進する。 ■骨格道路交通体系整備： 2環状11放射の骨格道路網や主要な幹線道路、広域交通拠点を結ぶ広域交通軸を強化する幹線道路の整備等を推進する。 など

■将来市街地像図



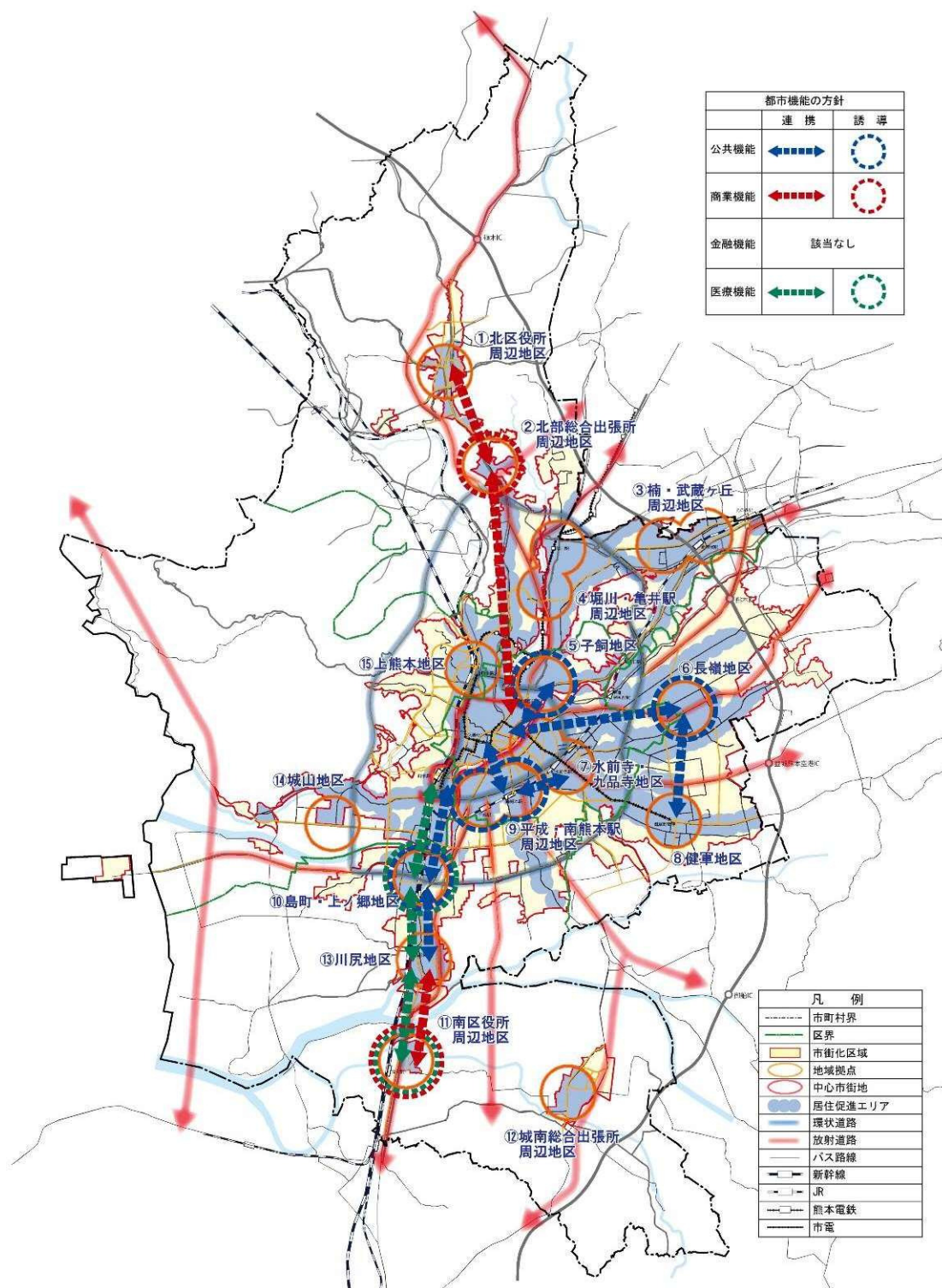
(2) 第2次熊本市都市マスタープラン（全体構想 平成21年3月策定）

（地域別構想 平成26年3月策定）

第2次熊本市都市マスタープランは平成37年を目標年次とし、市民生活や経済活動を支える都市基盤づくりの体系的かつ総合的な方向性を示すものです。

将来都市構造	■範囲 ○熊本市域 ■将来像 ○豊かな水と緑、多様な都市サービスが支える活力ある多核連携都市 ■多核連携都市づくりに向けた基本的な考え方 ○公共交通の利便性が高い 地域への居住機能誘導 ○中心市街地や地域拠点への 都市機能集積 ⇄ ○公共交通ネットワークの 充実 ■多核連携都市 づくりのイメージ
公共交通に関する 施策・事業	■居住促進エリアへの居住機能の誘導 ○公共交通の利便性が高い地域への居住を促進するための施策展開に取り組みます。 ■公共交通の整備と利用促進 ○交通事業者と一丸となってバス停・電停等の利便性向上や交通結節点の整備などによる公共交通のサービス水準の更なる向上に取り組みます。
その他関連する 施策・事業	■中心市街地や地域拠点への都市機能集積 ○都市機能の誘導を検討する際には、誘導する都市機能に見合った用途地域内とするなど、地域拠点エリアに囚われる事無く検討するものとします。ただし、その際は、公共交通の利便性、周辺住民のニーズ等を十分考慮します。

■多核連携都市づくりに向けた方針図



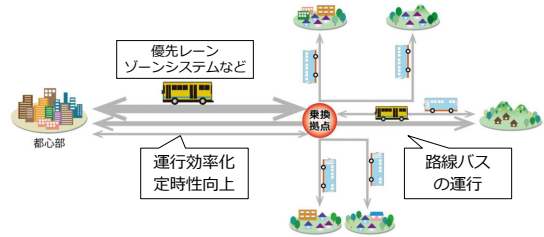
公共交通に関する
施策・事業

■公共交通の整備方針

【バス】ゾーンシステムの導入、幹線区間の強化

ゾーンシステム導入
イメージ

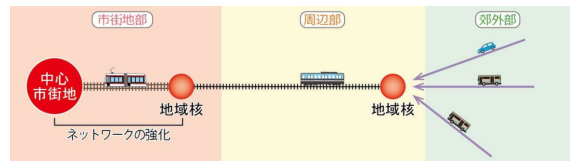
路線を幹線と支線に分け、幹線区間の走行性低下を是正し、車両運用の効率化を図る。など



【鉄軌道】ネットワーク強化、ネットワーク充実、新駅整備など

ネットワーク強化
のイメージ

ネットワークの連続性を向上させるため、鉄道と軌道の結節により利便性を向上させる。など

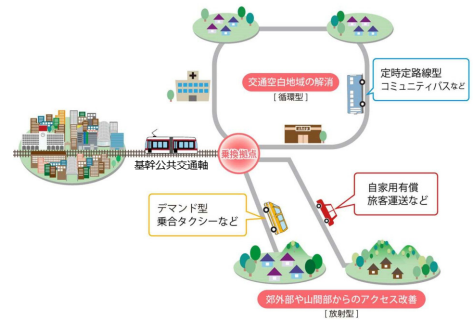


【コミュニティ交通】

ネットワーク計画、運行形態の工夫

ネットワーク計画
のイメージ

導入目的や地域交通における役割を明確にしたうえで、住民ニーズにあったネットワークを検討。など



■主な提案施策（基幹公共交通網）

○【バス】【鉄軌道】放射8方向の基幹公共交通軸の強化

〔バス〕

〔鉄軌道〕

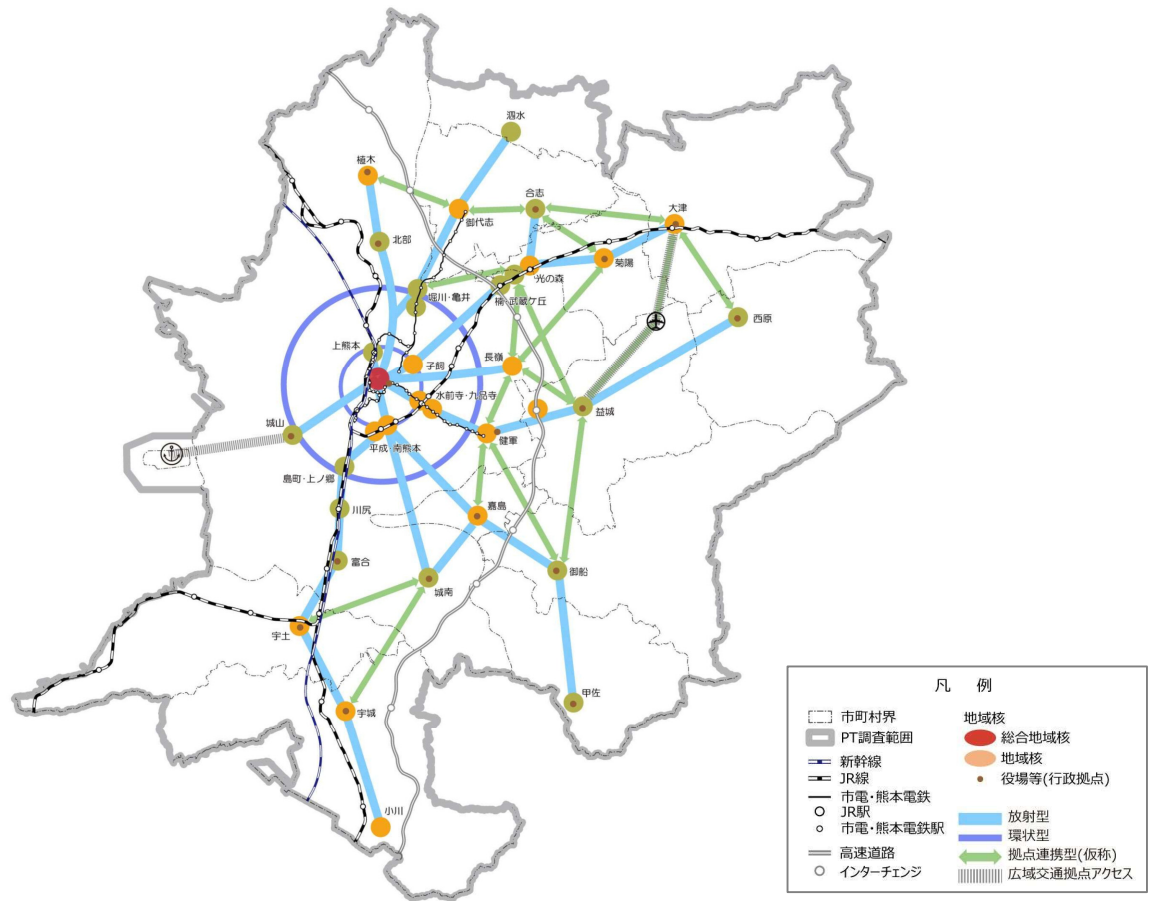
現在作成中

その他関連する
施策・事業

■主な提案施策（幹線道路網）

熊本都市圏の骨格となり、都市圏内外の広域な交流を支援し、放射型の交通需要への対応と都市圏中心部への通過交通の流入を抑制する2環状11放射道路ネットワークの整備を促進する必要があります。

■パーソントリップ調査の結果に基づく都市圏連携イメージ



■公共交通網計画図

現在作成中

(2) 熊本市公共交通グランドデザイン（平成24年3月 策定）

熊本市公共交通グランドデザインは概ね10年後（平成34年頃）の公共交通体系のあるべき姿を示すものです。

将来の交通体系	■範囲 ○熊本市域 ■将来像 ○公共交通を基軸とした多核連携のまちづくり ■基本的施策 ○基幹公共交通の強化 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、定時性の強化を目指します。 ○日常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します。 ○公共交通空白・不便地域への対応 公共交通が利用しにくい地域では地域と協働で「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します。
公共交通に関する 施策・事業	■基幹公共交通の強化 ・鉄軌道については運行本数の確保と速度の向上・結節の強化・アクセス性の向上に取り組みます。 ・バスについては定時性の確保や、高速大量輸送への転換・強化に取り組みます。 ■日常を支えるバス路線網の再編 ・バス事業者（5社）が相互に連携し、通勤・通学・通院などニーズにあわせた利用者の利便性に配慮したダイヤ調整や路線図等の作成に取り組みます。 ・複雑なバス路線をわかりやすいバス路線とするため、幹線・支線の分類に取り組みます。 ・幹線・支線については地域拠点等の乗継ポイントで乗り継ぎが必要となるため、乗継の利便性向上に取り組みます。 ■公共交通空白・不便地域への対応 ・最寄のバス停や身近な地域拠点等にアクセスする新たな公共交通（デマンドタクシー等）の導入に取り組みます。

■熊本市公共交通グランドデザインの全体像

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**



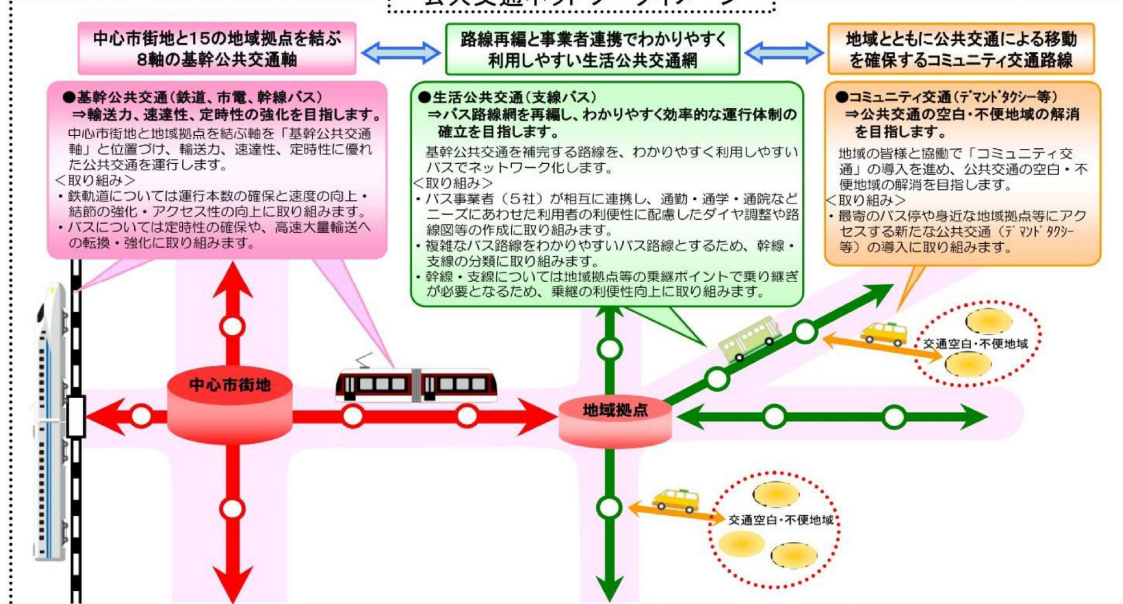
あいのリタクシー(菊池市)

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。



※矢印はイメージであり、ルートを規定するものではありません。

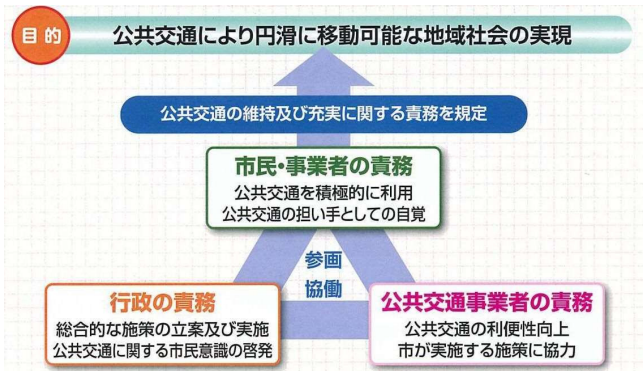
公共交通ネットワークイメージ



(3) 熊本市公共交通基本条例（平成25年4月 施行）

熊本市公共交通基本条例は公共交通グランドデザインの具現化に向け、市民・公共交通事業者・行政の役割や責務を明確にし、協働で公共交通の利用促進に取り組むために制定。

概 要	■ 範囲 ○ 熊本市域 ■ 目的 ○ 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現 ■ 基本理念 ○ 市民は日常生活及び社会生活を営むために必要な移動をする権利を有するとの理念を尊重 ○ 市民及び事業者の参画と協働のもと、公共交通の維持・充実を図る ■ 責務 〔市の責務〕 ○ 市民及び事業者の参画と協働のもと総合的な施策を立案し実施 ○ 施策を実施する際、当該施策に関する市民・事業者・公共交通事業者等の理解と協力を得る ○ 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〕 ○ 社会的な役割を自覚し、公共交通の利便性向上に努める ○ 公共交通の利便性の向上に関する情報を、市民及び事業者に対して積極的に提供 〔事業者の責務〕 ○ 公共交通に対する理解と関心を深め、本市が実施する施策に協力 ○ 事業活動を行うにあたり、できる限り公共交通を利用 〔市民の責務〕 ○ 公共交通に対する理解と関心を深め、公共交通の担い手のひとりであることを自覚し、本市が実施する施策に協力 ○ 日常生活において、過度に自家用車に依存せず、公共交通を積極的に利用 ■ 方向性 ○ 公共交通を基軸とした多核連携のまちづくりの推進 ○ 自家用車から公共交通への転換を推進 ○ 公共交通の利用者はもとより、地域社会全体で公共交通を支える ○ 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現
-----	---



公共交通に関する
施策・事業

■公共交通ネットワークの機能強化

- 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等
- ②わかりやすく効率的なバス路線網の構築：競合路線改善等
- ③基幹公共交通を中心とした公共交通機関の相互連携：結節機能強化等

■公共交通の利用促進

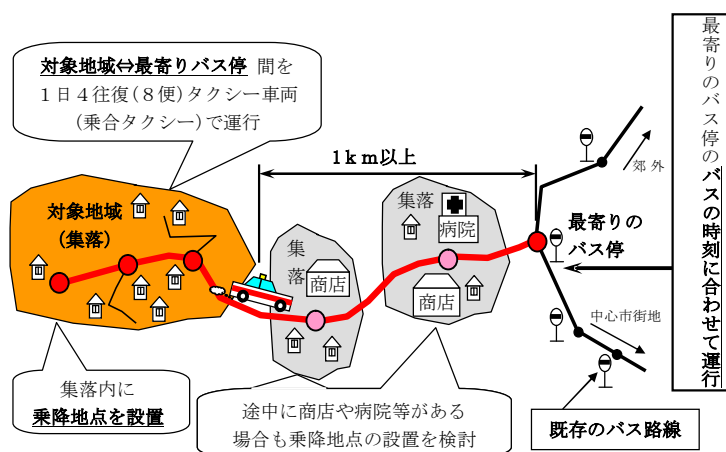
- ①公共交通の走行環境及び利用環境の改善：道路及び交差点整備等
- ②自家用車や自転車との乗継利便性の向上：パークアンドライドの整備等
- ③公共交通事業者等が行う利用促進策に対する支援：

公共交通利用の啓発等

■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：通院や買い物など、日常生活に必要な最低限度の移動手段を、行政が主体となって地域と協働しながら確保する。地域がコミュニティ交通を利用した場合は、利用者負担として料金を支払い、行政は欠損額を補助する。

〔乗合タクシー運行イメージ〕



- ②公共交通不便地域等：通院や買い物など日常生活に必要な移動手段を向上させるために、地域が主体的に利便性の高いコミュニティ交通を導入し、行政は地域を積極的に支援する。コミュニティ交通の運行に関する経費は、地域が負担するものとし、行政は一定部分を補助する。

(4) 熊本市立地適正化計画（平成28年3月 策定予定）

現在策定中（今後適宜更新）

熊本市立地適正化計画は平成37年を目標年次とし、熊本市が目指す多核連携都市の実現を目指し、熊本市の現在の暮らしやすさや魅力を人口減少・超高齢社会においても維持するとともに、熊本都市圏の発展を牽引するため長期的に都市活力を維持することを目的に策定されたものです。

概 要

■ 範囲

○熊本市内の都市計画区域

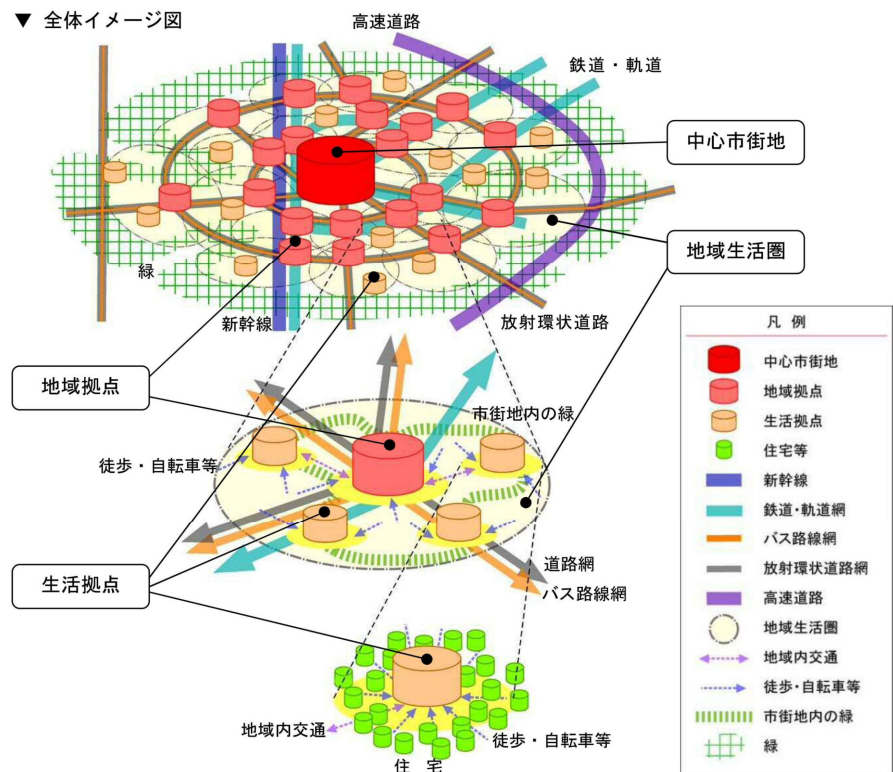
※ただし、都市全体を見渡す観点から都市計画区域外も分析・評価の対象とし、都市計画区域外への施策展開も視野に入れる

■ 将来像（都市づくりの基本方針）

○熊本市が目指す多核連携都市づくり

- ・都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ・公共交通ネットワークの充実
- ・居住誘導区域における人口密度の維持

▼ 全体イメージ図



■ 立地適正化計画に定める主な内容

- ・都市機能誘導区域
- ・誘導施設（都市機能誘導区域に維持・確保すべき施設）
- ・居住誘導区域
- ・都市機能及び人口密度を維持・確保するための具体的な施策
- ・目標値の設定
- ・施策達成状況に関する評価方法 など

	■方向性 ○多極型 ・中心市街地と15個所の地域拠点に都市機能を維持・確保する ・日常生活サービスを地域拠点等に維持することで、その拠点を生活圏とする郊外部も含め、市民の生活利便性の確保を図る ○誘導による集約 ・強制的な集約でなく、地域拠点や利便性の高い公共交通沿線等の区域において、良好な居住環境を提供することにより、居住の促進を図る
公共交通に関する 施策・事業	■都市機能誘導区域の考え方 第2次都市マスタープラン地域別構想に位置付けた「中心市街地」及び15カ所の地域拠点を基本とし、地域拠点においては、日常生活において多くの人が集まる場所付近で、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から概ね800m圏。 ■誘導施設（都市機能誘導区域に維持・確保すべき施設） 人口減少・超高齢社会においても、郊外部を含めた広域的な地域生活圏全体の居住者の生活利便性を維持するために、都市機能誘導区域内に維持・確保しておく、日常生活に必要な施設。など ■居住誘導区域の考え方 第2次都市マスタープラン地域別構想において示された「居住促進エリア」の考え方を基本として区域を設定。 ※公共交通の利便性が高い地域 ○中心市街地及び地域拠点 ○公共交通軸沿線 ・全ての鉄軌道（JR、市電、熊本電鉄） 概ね半径500m圏 ・運行本数75本以上のバス路線 概ね半径300m圏 ■都市機能及び人口密度を維持・確保するための具体的施策の基本的な考え方 ○都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保 ○公共交通ネットワークの充実 熊本都市圏都市交通マスタープランや地域公共交通網形成計画との整合を図りつつ、中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の強化、日常生活を支えるバス路線網の再編、コミュニティ交通の導入等に取り組みます。 ○居住誘導区域における人口密度の維持 公共交通の利便性が高い地域の人口密度を維持するため、公共交通のサービス水準の更なる向上等に積極的に取り組むとともに、歩行空間や自転車走行空間、その他公共空地の整備に努め、居心地の良い空間を創出します。 ○地域コミュニティの維持活性化

■居住誘導区域（案）



※区域にかかる一体的な建築行為を行う土地は居住誘導区域とする
※災害リスクが高い地域を除く



資料) 第3回 熊本市多核連携都市推進協議会 会議資料より

(5) 2期熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）

（平成24年3月 策定、平成26年3月 変更）

2期熊本市中心市街地活性化基本計画は平成28年度を目標年次とし、政令指定都市にふさわしい「顔」づくりの推進のために、目指すべき姿を示すものです。

概 要	■ 範囲 ○「通町筋・桜町周辺地区」、「熊本駅周辺地区」、「新町・古町地区」「熊本城地区」 ■ 将来像 ○政令指定都市・熊本の「顔」にふさわしい魅力と活力あふれるまちづくり ■ 基本方針 ○人々が活発に交流しにぎわうまちづくり～都市機能のさらなる集積と更新を図ります～ ○城下町の魅力があふれるまちづくり～多くの人を引きつける魅力創出を図ります～ ○誰もが気軽に訪れることができるまちづくり～公共交通網の整備を図ります～ 5 計画区域及び主要事業について 人々が活発に交流しにぎわうまち 【29】 空き店舗等総合活用事業 空き店舗等の活用を進め、中心市街地の魅力や賑わいを創出する。  【3-1.2.3】 市街地再開発事業(花畑地区) 中心市街地としての核の機能を備えた賑わい空間を創出し、都市の再生を促進する。 【4-1.2】 市街地再開発等事業(桜町地区) 広域的な公共交通ターミナルとしての機能強化など、商業・業務の拠点としての賑わいを創出する。 【5】 (仮称)桜町・花畑周辺地区まちづくり推進事業 桜町・花畑の両再開発に面した(通称)シンボルロードについて、まちなみ景観と利活用の2つの側面から検討を進める。 【2-1.2.3】 熊本駅西土地地区画整理事業 公共施設の整備改善と宅地利用の増進を図るとともに、交流拠点性の高い中心市街地を形成する。 【13】 暮らし・にぎわい再生事業(熊本駅前東A地区) 公益施設を含む複合施設の整備と公共的な屋外空間の整備を一体的に行い、人にやさしい都市環境の創出を図る。 誰もが気軽に訪れることができるまち  城下町の魅力があふれるまち 熊本城復元予想図  ○熊本城復元と歴史文化振興事業による観光誘致効果 ●熊本城跡跡地活用 ●熊本城跡跡地活用 ●熊本城跡跡地活用 【48】 熊本城第II期復元整備事業 熊本の歴史・文化を象徴する熊本城を復元整備し、中心市街地と調和した都市空間の再生を図る。 【46】 城下町の風情を感じられる町並みづくり事業 熊本駅と熊本城を結ぶ新町・古町地区において、市と地域が協働で町並みルールづくりや町屋の保存活用を行い、城下町の風情を感じられる町並みづくりを進める。  ※区域は1期計画と同じ。 面積は約415ヘクタール。 【51】 電停改良事業 電停のバリアフリー化等により利用者の利便性を向上し、公共交通の利用促進を図る。 【50】 超低床電車導入事業 超低床電車を導入することにより、利用者の利便性向上を図る。 【55】 市電ロケーションシステム導入事業 市電の近接情報等を電停に設置したモニター等で確認できるシステムを導入する。
-----	---

(6) 熊本市観光振興計画（平成22年3月 策定）

熊本市観光振興計画は平成30年度を目標年次とし、戦略的な観光施策の展開を示すものです。

概 要	■範囲 ○熊本市域 ■基本目標 ○本市特有の歴史や文化を活かした観光の振興を図る ■基本方針 I 観光客やコンベンションの誘致 (1) 観光客誘致活動の展開 (2) コンベンションの誘致 II 観光客やコンベンションの誘致 (1) 観光客受入態勢の整備 ⇒①快適性・利便性の高い受入態勢の整備 ②移動手段の円滑化 ③情報の提供及びおもてなしの向上 (2) コンベンションの誘致 ○基本方針Ⅲ 主要観光資源の魅力向上 (1) 熊本城の利活用 (2) 魅力ある動植物園づくり
公共交通に関する 施策・事業	■基本方針Ⅱ 観光客受入態勢の充実 ○基本施策(1)：観光客受入態勢の整備 〔事業の方向性② 移動手段の円滑化〕 ・「しろめぐりん」は熊本駅を発着地とした 熊本城周遊バス  熊本城周遊バス「しろめぐりん」 ■重点的に取り組む施策：九州新 幹線鹿児島ルート全線開業に向 けた対応   (新幹線「さくら」(左)と熊本の玄関口「熊本駅」(右)) ○熊本を満喫していただくための移動手段の確保 ○市電を軸とした移動円滑化  (市電)

(7) 熊本市低炭素都市づくり戦略計画（平成 22 年 3 月 策定、平成 27 年 3 月 改訂）

熊本市低炭素都市づくり戦略計画は平成 32 年（短期）を目標年次とし、地球温暖化防止に関する具体的な個別計画を示すものです。

概要 要	■範囲 ○熊本市域 ■将来像 ○水と緑に輝く豊かな自然と 400 年をこえる熊本城下の歴史・伝統が息づく低炭素で暮らしやすいまち ○自家用車に頼らなくても快適に移動できる、省エネルギー・創エネルギー型のコンパクトなまち ○ふるさと熊本を愛し、地球市民としての自覚を持つ人々が豊かさを実感し生き生きと交流するまち ■戦略 戦略1：水と緑と太陽の恵みに溢れる省エネルギー・創エネルギー型都市の実現 戦略2：人と地球にやさしい都市構造・交通システムへの転換 戦略3：地球温暖化を防止する低炭素型ライフスタイル・ワークスタイルの実践 戦略4：あらゆる資源が有効に活用される資源循環型都市の構築																																																																																																
公共交通に関する 施策・事業	■戦略2 ①中心市街地と地域・生活拠点が相互に連携した都市構造の形成 ○本市の取組⇒公共交通機能の充実、利便性の向上等（バス路線の再編やICカードの導入による利用環境の改善 等） ○市民の取組：公共交通の利用促進（パークアンドライドを活用して公共交通機関を利用する移動の実践） ○事業者の取組：公共交通の利用促進（利便性の高い公共交通を提供する 等） ○アクションプラン <table> <tr> <th colspan="2">(1) 公共交通機能の充実、利便性の向上</th> <th colspan="7">削減見込 (t-CO2/年)</th> <th>2,060</th> </tr> <tr> <th>事業</th> <th>削減見込 (t-CO2/年)</th> <th>2015 年</th> <th>2016 年</th> <th>2017 年</th> <th>2018 年</th> <th>2019 年</th> <th>2020 年</th> <th></th> <th></th> </tr> <tr> <td rowspan="8">31 公共交通の利用促進に係る包括的な取組</td> <td rowspan="8">1,407</td> <td colspan="8">基幹公共交通軸の機能強化</td> </tr> <tr> <td colspan="8">バス路線網の再編</td> </tr> <tr> <td colspan="8">コミュニティ交通の導入</td> </tr> <tr> <td colspan="8">交通結節点や電停等の施設改良</td> </tr> <tr> <td colspan="8">IC カードやバスロケーションシステムの導入</td> </tr> <tr> <td colspan="8">パークアンドライドの推進</td> </tr> <tr> <td colspan="8">モビリティマネジメントの実施</td> </tr> <tr> <td colspan="8">出前講座の実施</td> </tr> <tr> <td>32 エコ定期券の強化</td> <td>653</td> <td colspan="8">エコ定期券のサービス強化・利用促進</td> </tr> </table>	(1) 公共交通機能の充実、利便性の向上		削減見込 (t-CO2/年)							2,060	事業	削減見込 (t-CO2/年)	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年			31 公共交通の利用促進に係る包括的な取組	1,407	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								交通結節点や電停等の施設改良								IC カードやバスロケーションシステムの導入								パークアンドライドの推進								モビリティマネジメントの実施								出前講座の実施								32 エコ定期券の強化	653	エコ定期券のサービス強化・利用促進							
(1) 公共交通機能の充実、利便性の向上		削減見込 (t-CO2/年)							2,060																																																																																								
事業	削減見込 (t-CO2/年)	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年																																																																																										
31 公共交通の利用促進に係る包括的な取組	1,407	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																																																																																															
		交通結節点や電停等の施設改良																																																																																															
		IC カードやバスロケーションシステムの導入																																																																																															
		パークアンドライドの推進																																																																																															
		モビリティマネジメントの実施																																																																																															
		出前講座の実施																																																																																															
32 エコ定期券の強化	653	エコ定期券のサービス強化・利用促進																																																																																															

4

上位計画等における公共交通に関する施策・事業等

熊本市第7次総合計画、嘉島町第5次総合計画および都市マスタープランやその他関連計画を見ると、公共交通には以下に示すような役割が求められています。また、それぞれの計画に記載されている公共交通に関する施策・事業等についてもあわせて示します。

計 画		公共交通に期待される役割	公共交通に関する施策・事業
総合計画	熊本市第7次総合計画	策定中	
	嘉島町第5次総合計画	○うるおいのある魅力的なまちづくりを支援する役割	○利便性の高い公共交通体系の整備（東部台地開発による交通体系の見直しなど）
都 市 マスター プラン	熊本都市計画区域マスタープラン	○多核連携型都市づくりを支援する役割 ○快適で便利な広域交流、域内交流を支援する役割	○地域核と生活拠点間を結ぶ公共交通機関相互の結節機能強化 ○交通結節点の機能を強化し、公共交通機関の利用促進 ○公共交通の拠点への公共交通ネットワークの形成促進
	第2次熊本市都市マスタープラン	○多様なサービスが支える活力ある多核連携都市を支援する役割	○居住促進エリアへの居住機能の誘導 ○公共交通の整備と利用促進
その他 関連計画	熊本都市圏都市交通マスタープラン	策定中	
	熊本市公共交通ランドデザイン	○多核連携のまちづくりを支援する役割	○基幹公共交通の強化 ○日常生活を支えるバス路線網の再編 ○公共交通空白・不便地域の対応
	熊本市公共交通基本条例	○円滑に移動可能な地域社会の実現を支援する役割	○公共交通ネットワークの機能強化（基幹公共交通の機能強化等） ○公共交通の利用促進 ○公共交通空白地域及び不便地域等への対応
	熊本市立地適正化計画	策定中	
	2期熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）	○誰もが気軽に訪れることができるまちづくりを支援する役割	○電停改良事業 ○超低床電車導入事業 ○市電ロケーションシステム導入
	熊本市観光振興計画	○観光客受入態勢の整備を支援する役割	○移動手段の円滑化 ○熊本を満喫していただくための移動手段の確保 ○市電を軸とした移動円滑化
	熊本市低炭素都市づくり戦略計画	○人と地球にやさしい都市構造・交通システムへの転換を支援する役割	○中心市街地と地域・生活拠点が相互に連携した都市構造の形成（公共交通機能の充実、利便性の向上等）

第4章 公共交通の現状等

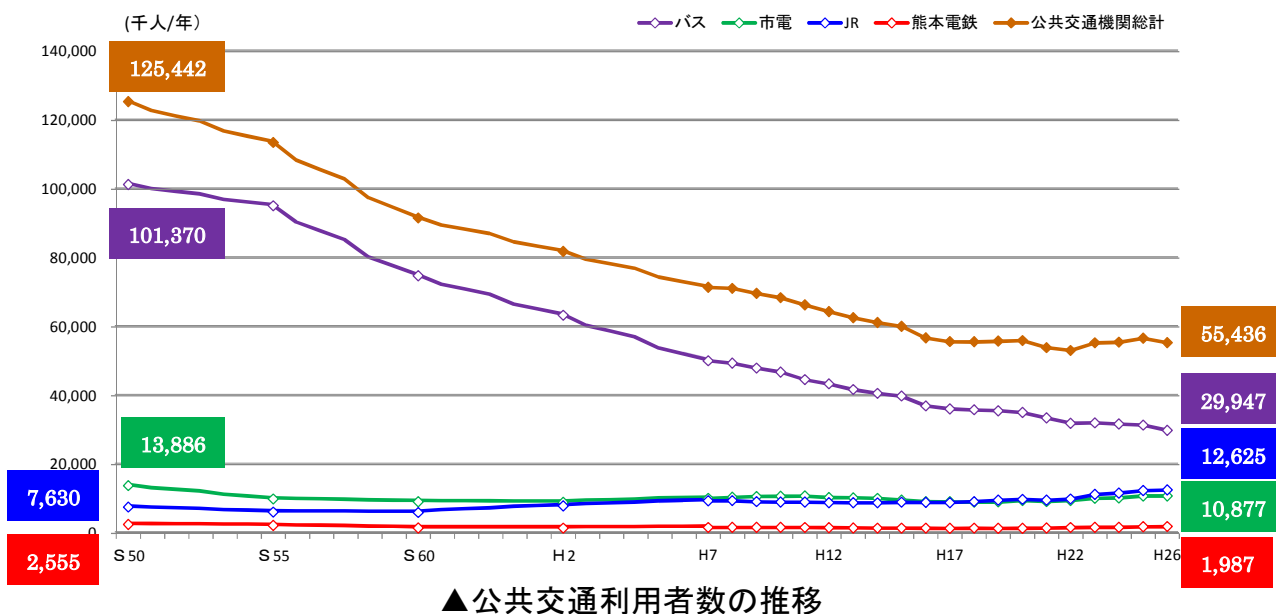
- 1 公共交通利用者の推移等
- 2 公共交通利用者の意向等
- 3 公共交通機関の現状と課題

1

公共交通利用者の推移等

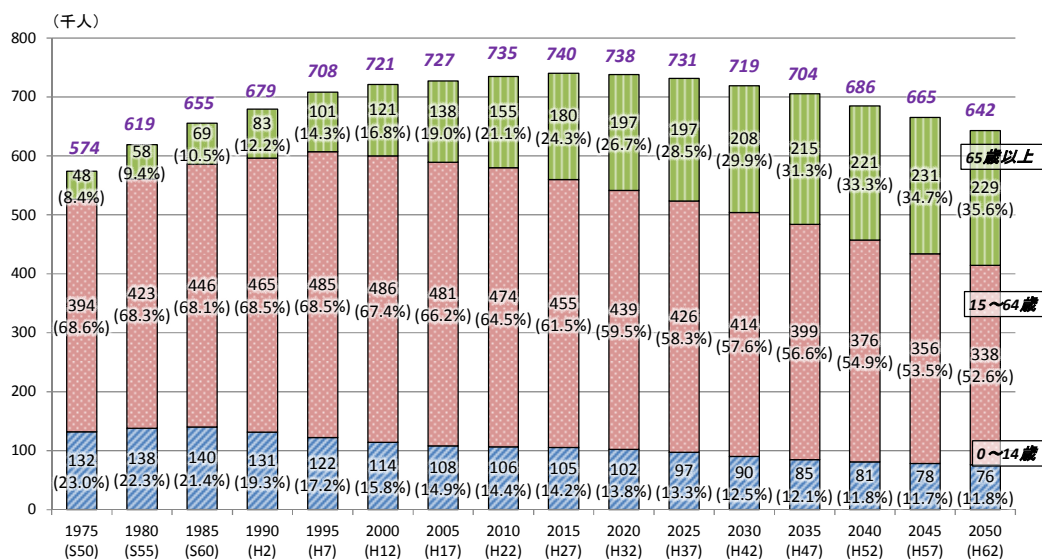
1) 各公共交通機関の利用者数の推移

- ・公共交通機関の利用者は全体的に減少傾向が続いています。
- ・特に路線バス（九州産交バス、電鉄バス、熊本バス、都市バス、市営バス）の利用者は、昭和50年に比べて約3割まで減少しています。
- ・一方、鉄軌道利用者は概ね横ばいであり、近年は微増傾向にあります。



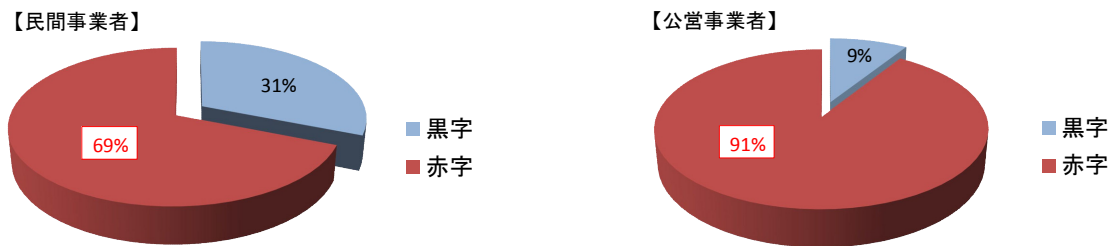
資料) 熊本市提供資料

- ・公共交通利用者は減少傾向にあり、今後、人口の減少等に伴い将来的に公共交通利用者が更に減少していくことが考えられます。また、65歳以上の人口増加に伴い、自動車の運転に不安を感じ、公共交通を利用する必要が出てくる方が増えていくことが想定されます。



資料) 国勢調査、H27以降の人口は熊本市人口ビジョン

- 仮に、現在の公共交通サービス水準を維持し続けた場合、サービスを提供していくための費用は変わりませんが、公共交通利用者の減少に伴い運賃収入等の減少が見込まれます。



▲全国の乗合バス事業者の収支状況（H25年度）

資料）国土交通省（H25年度）
※保有車両30両以上の事業者

- このため、公共交通事業者の経営状況が更に厳しくなり、現状の公共交通サービスを維持していくことが困難な状況になると考えられます。

（2）地域公共交通サービスの衰退

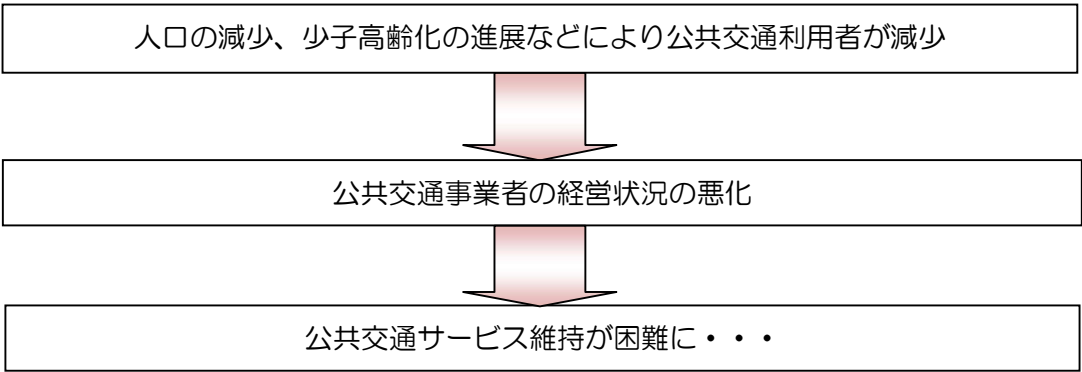
この結果、近年、交通事業者の不採算路線からの撤退等により、地域の公共交通ネットワークは大幅に縮小しており、いわゆる高速バスを除く乗合バス（一般路線バス）については、2009年度から2013年度までの5年間に約6,463キロメートルの路線が代替輸送手段のない状態で廃止され、鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約754キロメートルが廃止された。
バス停500メートル圏外かつ鉄道駅1キロメートル圏外の地域は、全国で36,477平方キロメートルに及んでおり、これは我が国の可住地面積の約30%に相当している。

図表 2-6 一般路線バスの路線廃止状況

年度	廃止路線（キロメートル）
2009	1,856
2010	1,720
2011	842
2012	902
2013	1,143
計	6,463

注：代替・変更がない完全廃止のもの
資料：国土交通省自動車局作成

資料）国土交通省（H26年度交通の動向及び平成27年度交通施策 84ページ）



2

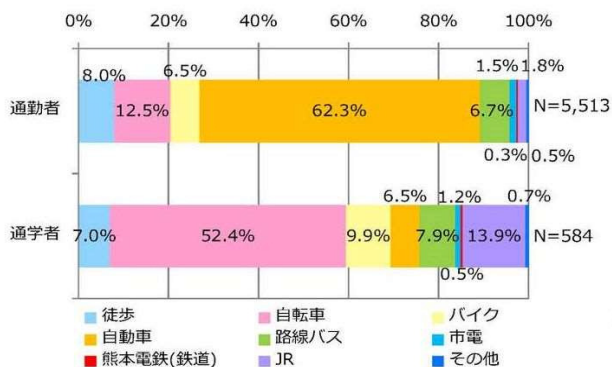
公共交通利用者の意向等

(1) 通勤通学者の意向について

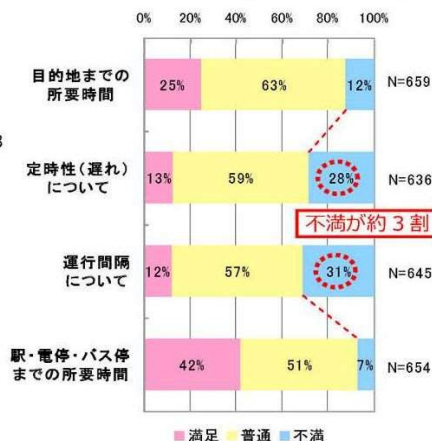
○公共交通で通勤している人の約3割が定時性（遅れ）や運行間隔に不満を持っています。このため、定時性や運行間隔の改善が重要だと言えます。また、公共交通を利用しない理由として、「乗り継ぎが面倒」や「自動車等の方が所要時間が短い」が約5割を占めています。このため、乗継抵抗の軽減や速達性の向上が重要だと言えます。

○現在自動車等で通勤している人の約6割の内の約4割が、公共交通サービスが向上すると公共交通へ転換する可能性があるかと回答しています。このため、公共交通サービスを向上することで公共交通への転換が見込まれます。

■ 通勤通学時の主な交通手段



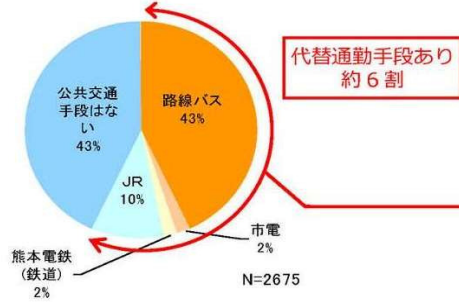
■ 公共交通機関の満足度(公共交通通勤者)



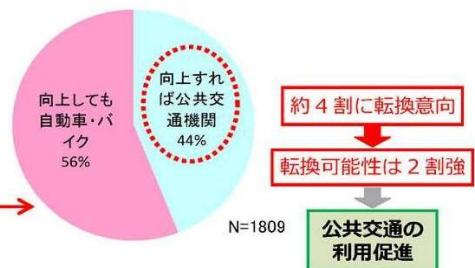
■ 公共交通を利用しない理由(自動車・バイク通勤者)



■ 自動車・バイク以外で通勤する場合の手段



■ 公共交通への転換意向

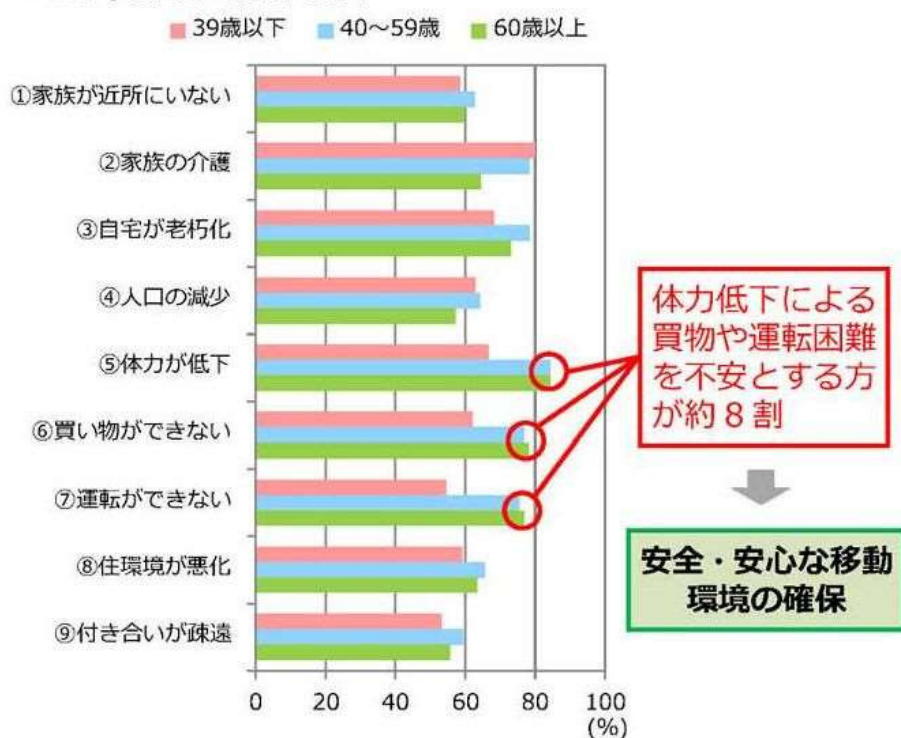


資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果
※グラフ右のNはサンプル数

(2) 高齢者の意向について

- 20年後の生活の不安について調査した結果、「体力が低下したり、健康を損ねたりして、自由に外出できづらくなっている」、「自動車や路線バスが利用できなくなり、買物や通院ができなくなっている」、「自動車の運転ができなくなっている」を不安に感じている人が多い状況です。
- また、65歳以上の高齢者の方には「自動車での送迎を頼める人」が身近にいない人や「自動運転時に事故を起こすことへの不安」を抱える人が多い状況となっています。
- このため、将来を見据え公共交通を維持・確保し、将来にわたって自動車を利用しなくても日常生活に必要な移動が出来る環境を構築することが重要です。

■ 20年後の生活の不安

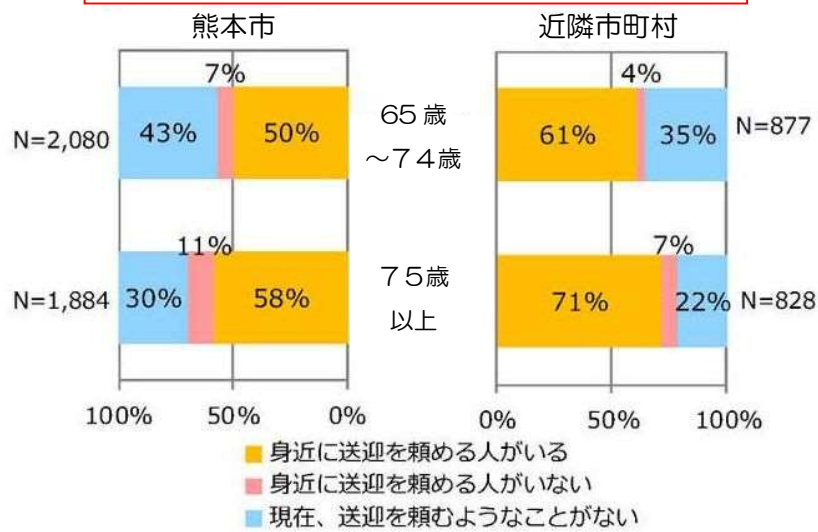


資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

※グラフ右のNはサンプル数

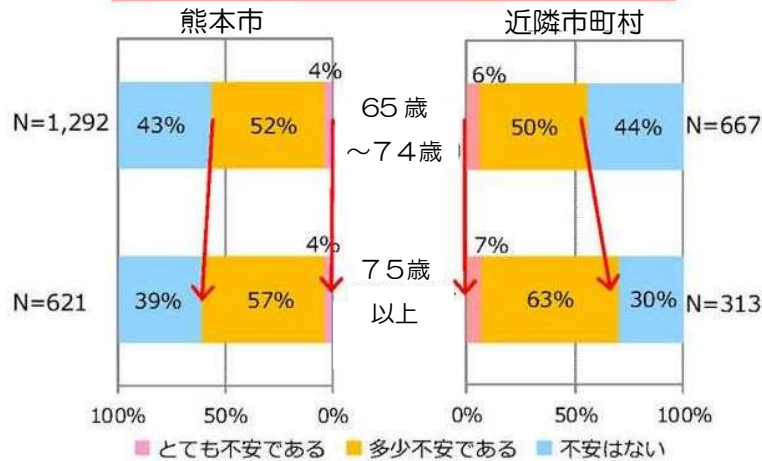
■自動車での送迎を頼める人

熊本市と近隣市町村を比較すると、熊本市の方が身近に送迎を頼める人がある方が少ない



■自動車運転時に事故を起こすことへの不安(自動車運転者)

5割超が不安を抱えながら運転している



資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

※グラフ右のNはサンプル数

3

公共交通機関の現状と課題

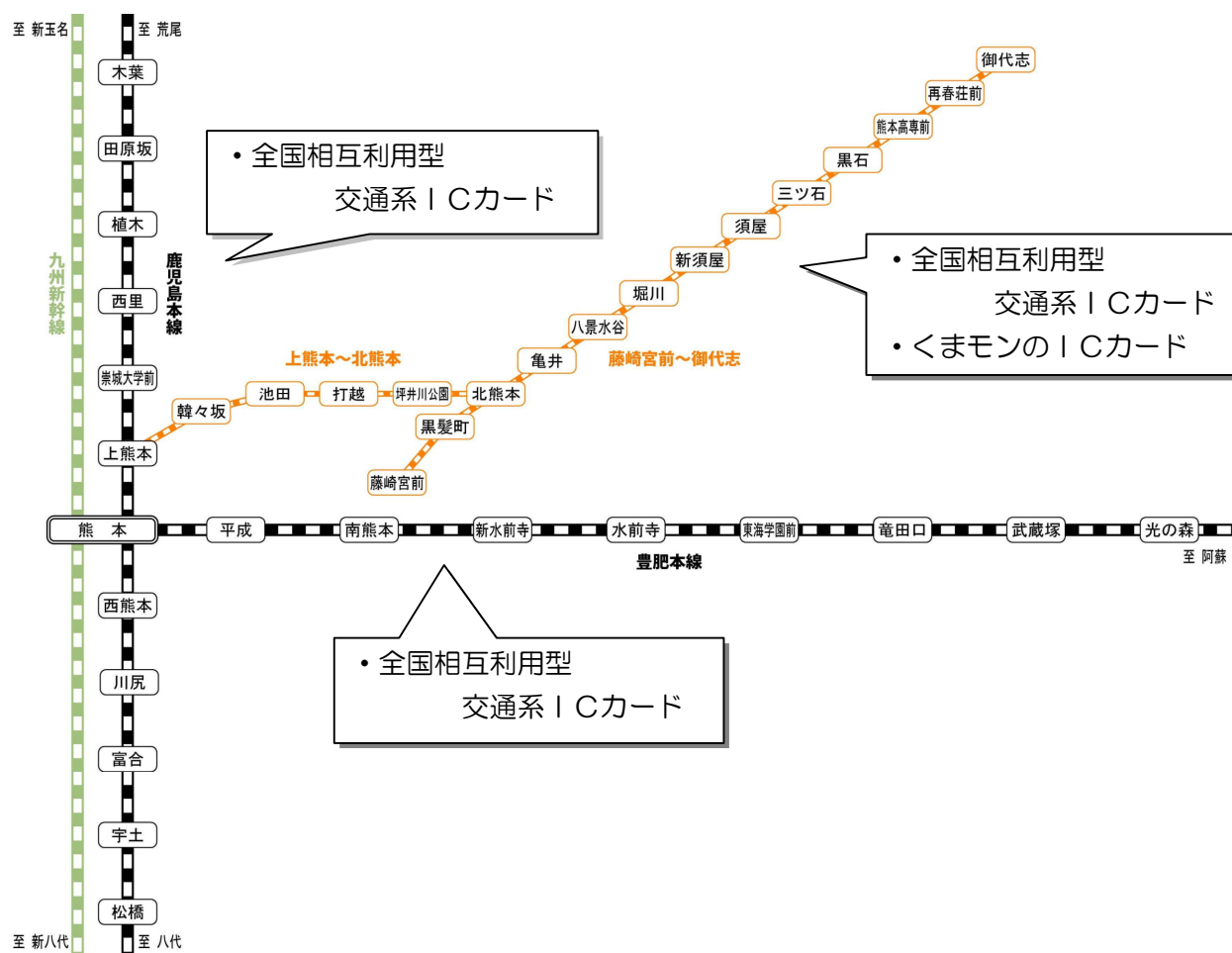
(1) 総論

- ライフスタイルの変化等により自家用車の利用が増加しており、公共交通利用者数は総数として減少傾向にあります。
- 将来の人口減少等を踏まえると、このままの公共交通サービスを維持し続けた場合、利用者の減少等により収支状況が悪化し、公共交通サービスを維持することが困難になることが見込まれます。
- 公共交通は通勤通学時の利用者にとって「定時性（遅れ）」に対する不満が高い状況です。また、通勤通学時に公共交通を利用していない理由として、「乗換えが不便・面倒」、「他の交通手段の方が所要時間が短い」などが挙げられています。
- しかしながら、40歳以上の約8割の方が20年後の生活において、体力の低下等に伴い、外出頻度の低下や自動車の運転への不安などを感じている人がいます。
- このような利用者の推移や利用者の意向等を踏まえ、各公共交通機関の現状と課題を整理します。

(1) 鉄道＜ＪＲ九州及び熊本電気鉄道＞

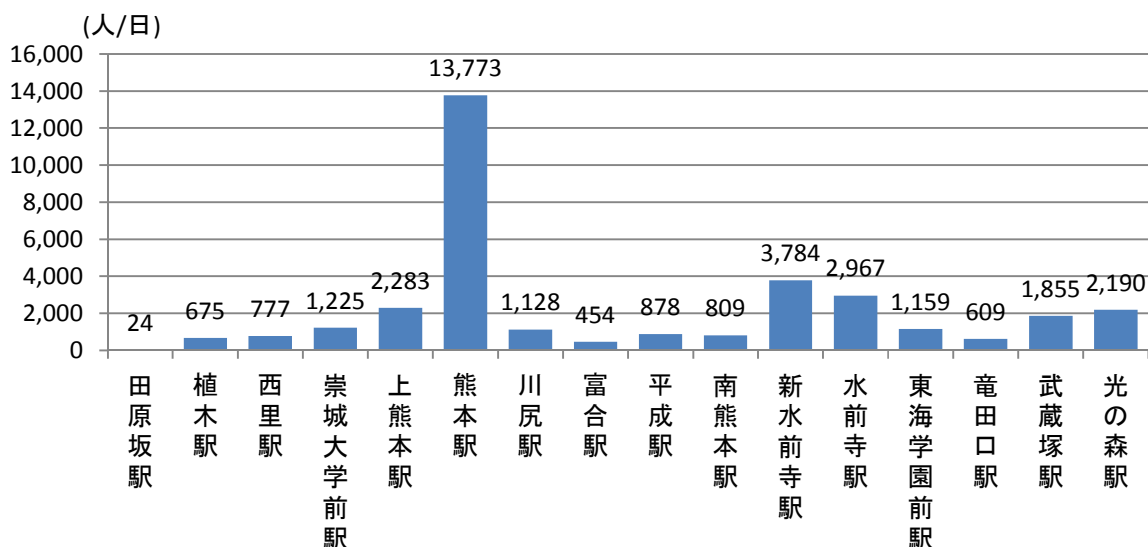
1) 整備状況

- 熊本市の南北方向にＪＲ鹿児島本線が通っており、東西方向には熊本駅を基点してＪＲ豊肥本線が通っています。また、熊本市と熊本市の北東部に隣接する合志市を結ぶ熊本電気鉄道が、熊本市の中心部の藤崎宮駅および上熊本駅を基点に合志市の御代志駅まで通っています。
- ＪＲ鹿児島本線上には平成２３年に富合駅が平成２８年〇月には西熊本駅が開業しました。また、ＪＲ豊肥本線は平成１１年に熊本駅から肥後大津駅間が電化されました。さらに平成４年に平成駅が、平成１８年には光の森駅が開業しました。
- 平成２４年１２月にＪＲ九州の全国相互利用型の交通系ＩＣカードである「ＳＵＧＯＣＡ」が熊本地区に導入されました。また平成２７年４月から熊本電気鉄道に交通系ＩＣカード「熊本地域振興ＩＣカード（愛称：くまモンのＩＣカード）」が導入されました。さらに、平成２８年３月には、熊本電気鉄道にて全国相互利用型の交通系ＩＣカードが利用できるようになりました。



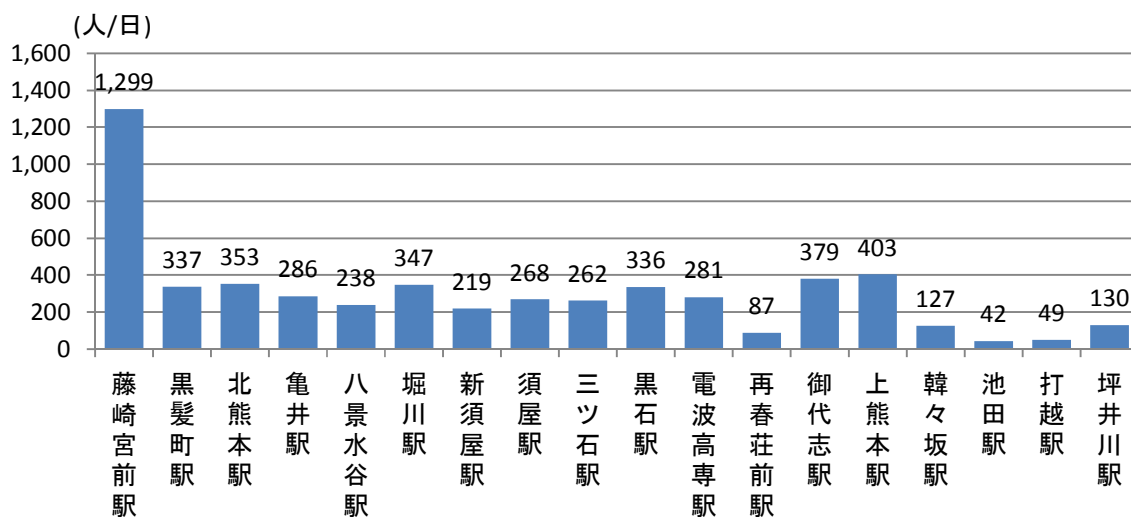
2) 利用状況

- ・JR鹿児島本線とJR豊肥本線の駅の内、熊本市内に存在する駅は16ヶ所あり、これらの駅での1日あたりの乗車人数の合計は約35,000人/日となっています。年間では約1,263万人が利用しています。（平成26年度実績）
- ・また、熊本電気鉄道については、沿線に18ヶ所の駅があり、これらの駅での1日あたりの乗車人数の合計は約5,400人/日となっています。年間では約199万人が利用しています。（平成26年度実績）



▲平成26年度駅別の1日平均乗車人数（JR九州）

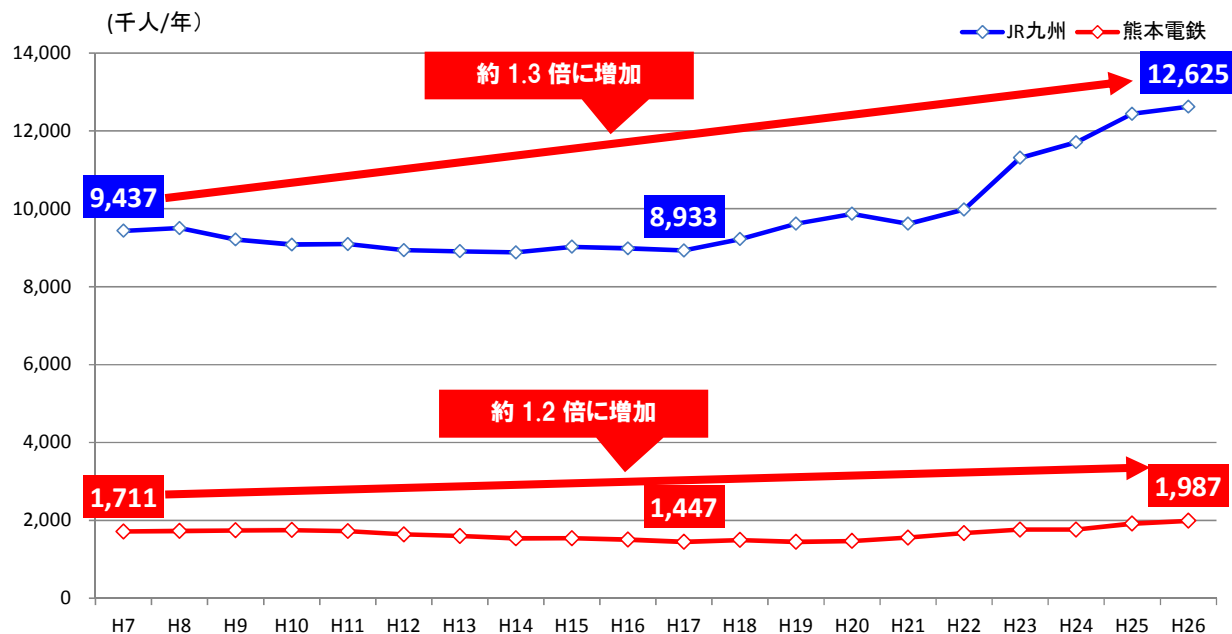
資料）統計資料より抜粋



▲平成26年度駅別の1日平均乗車人数（熊本電気鉄道）

資料）熊本電気鉄道提供資料

- ・JR鹿児島本線とJR豊肥本線の内、熊本市内に存在する駅全体での乗車人数の推移を見てみると、平成7年から平成26年にかけて約1.3倍となっています。
- ・熊本電気鉄道沿線の駅全体での乗車人数の推移を見てみると、平成7年から平成26年にかけて約1.2倍となっています。



▲JR九州及び熊本電気鉄道の乗車人数推移

資料) JR九州及び熊本電気鉄道提供資料



3) 課題

- 鉄道利用者は新駅の開業やその優れた速達性、定時性などから微増傾向にあります。鉄道利用者の増加は自動車からの利用転換等を伴うため、鉄道事業の安定化のみならず道路交通の円滑化、環境負荷軽減、地域間の交流促進等の効果が期待できます。
- このため、さらなる鉄道利用者増加を目指すため、**鉄道の機能強化**（速達性、定時性、輸送力の向上）を図っていくことが重要です。
- また、鉄道駅からの二次交通（自宅から駅、駅から目的地への移動）を担う**市電、路線バス、自家用車、自転車等との連携を強化**していくため、各鉄道駅においてこれらの交通機関との結節を強化していくことが重要です。

鉄道に関する課題

- 鉄道の機能強化
- 鉄道と路線バス・自家用車・自転車等との連携強化

(2) 軌道<熊本市電>

1) 整備状況

- ・熊本駅周辺の田崎橋及び上熊本駅を基点として、熊本市の東部にある健軍まで熊本市電が通っています。
- ・平成9年に全国で初めて超低床電車を導入し、平成22年には熊本駅周辺にてサイドリザベーション化を行いました。また超低床車両を8編成導入しており、バリアフリー化を進めています。
- ・また、平成26年3月に全国相互利用型の交通系ICカードである「でんでん二モカ」の運用を開始しました。さらに、平成27年8月には交通系ICカード「熊本地域振興ICカード（愛称：くまモンのICカード）」が利用できるようになりました。



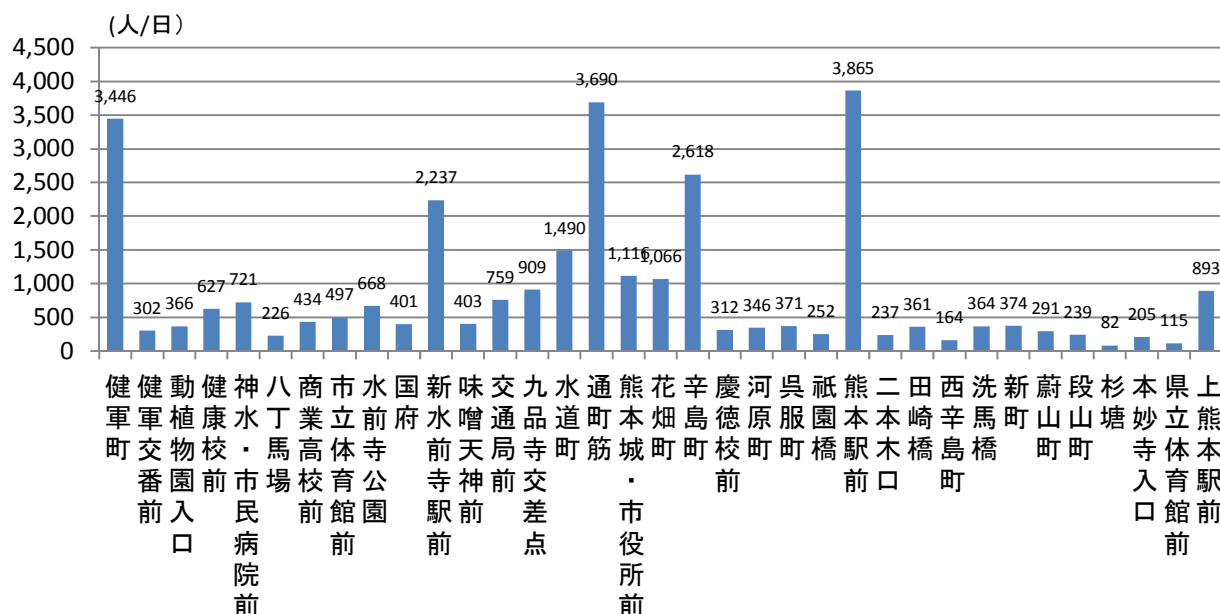
▲路線図（熊本市電）

資料）熊本市交通局ホームページ



2) 利用状況

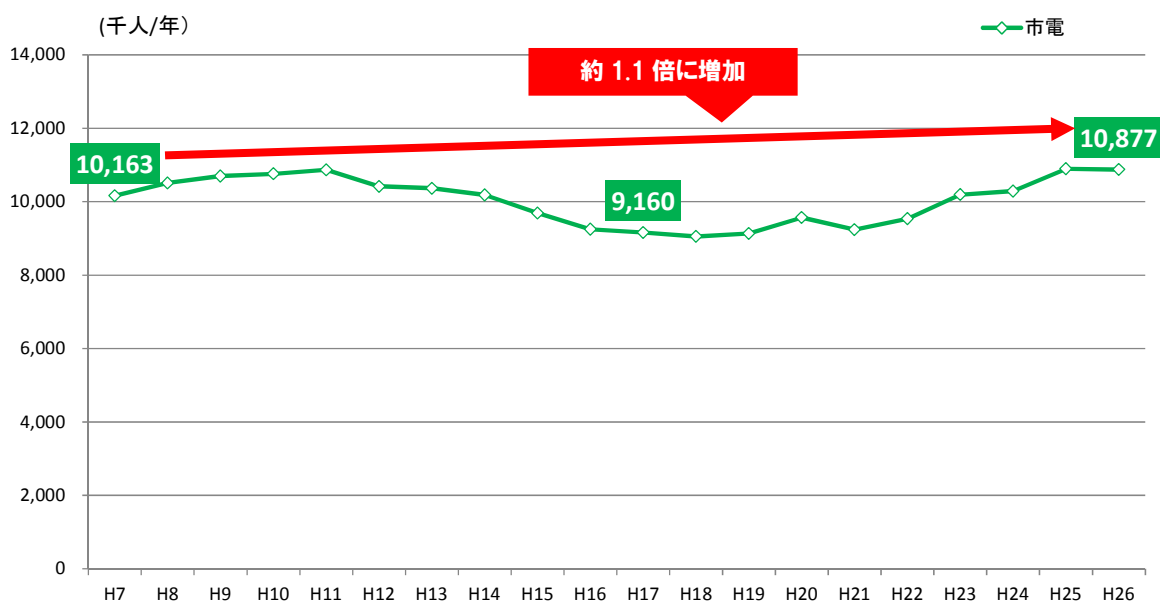
- ・熊本市電沿線には35箇所の電停があり、これらの電停での1日あたりの乗車人数の合計値は約3万人/日となっています。年間では約1,000万人が利用しています。



▲H26年度電停別の1日利用者数

資料) 熊本市提供資料 (平成26年10月16日調査結果)

- ・熊本市電沿線の電停全体での乗車人数の推移を見ますと、平成7年から平成26年にかけて約1.1倍となっています。
- ・特に九州新幹線が全線開業した平成23年度以降は年間の利用者数が1,000万人を超え、微増傾向にあります。



▲市電の利用者数の推移

資料) 熊本市提供資料

3) 課題

- ・軌道利用者は九州新幹線の全線開業等により近年微増傾向にあります。また、超低床車両や交通系ICカード『でんでん二モカ』の導入などを順次進めており、利用環境の改善にも取り組んでいます。軌道利用者の増加は鉄道利用者同様、自動車からの利用転換等を伴うため、軌道事業の安定化のみならず道路交通の円滑化、環境負荷軽減、地域間の交流促進等の効果が期待できます。
- ・このため、さらなる軌道利用者増加を目指し、市電の機能強化（速達性、定時性、輸送力の向上）を図っていくことが重要です。
- ・特に通勤時間帯などのピーク時には、電車車内が満員のため、それ以上乗車できない状況が発生しています。このため、需要に応じた輸送力の向上を図ることが必要です。
- ・また、電停からの二次交通（自宅から電停、電停から目的地への移動）を担う鉄道、路線バス、自家用車、自転車等との連携を強化していくため、各電停においてこれらの交通機関との結節を強化することが重要です。
- ・さらに、超高齢社会の到来等を見据え、電停の改良を行いバリアフリー環境を構築する必要があります。これに加えて、超低床車両の導入を推進することも重要です。

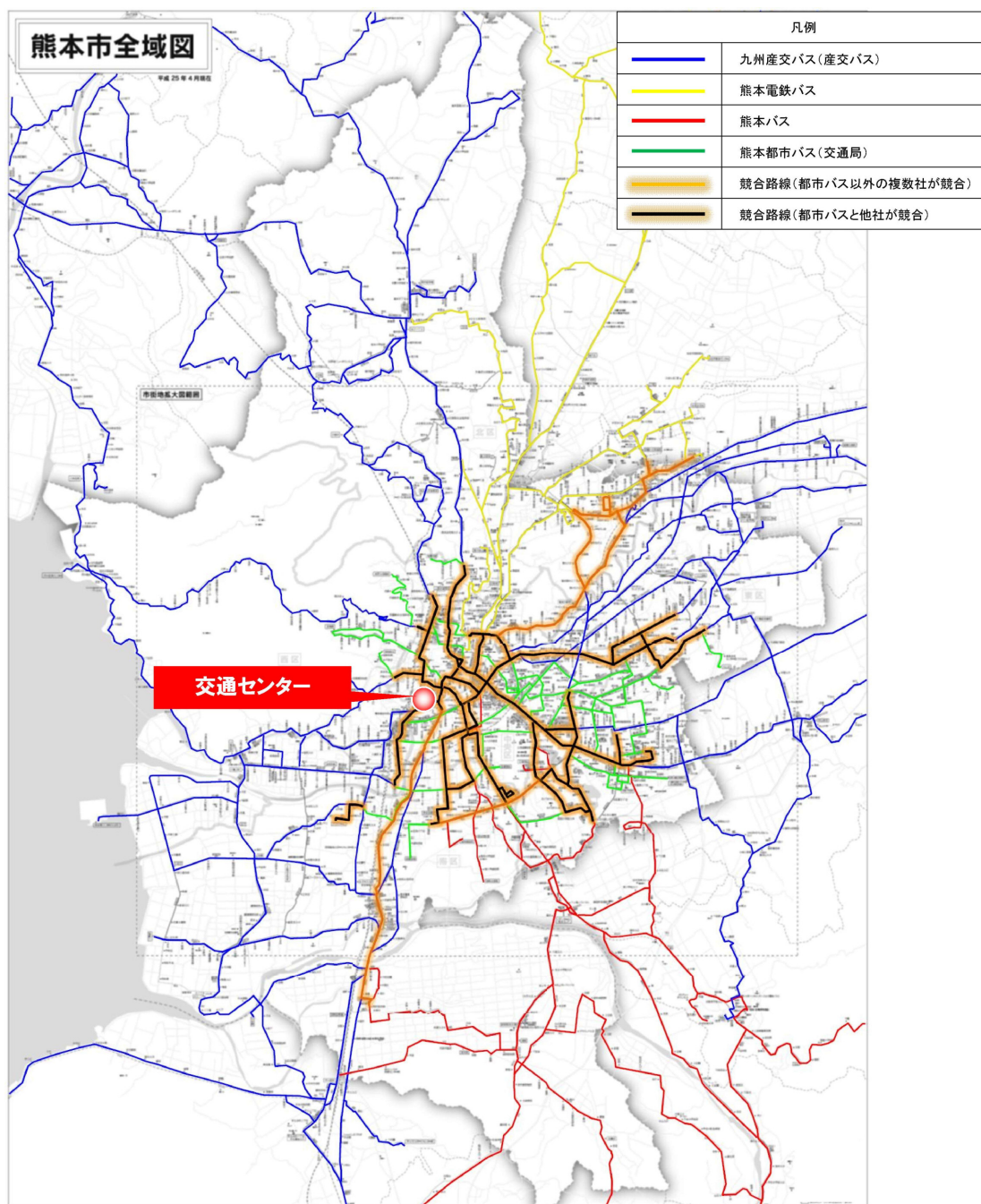
軌道に関する課題

- ・市電の機能強化（特に需要に応じた輸送力の向上）
- ・市電と鉄道、路線バス・自家用車・自転車等との連携強化
- ・バリアフリー環境の構築（電停改良、超低床車両の導入など）

(3) 路線バス

1) 整備状況

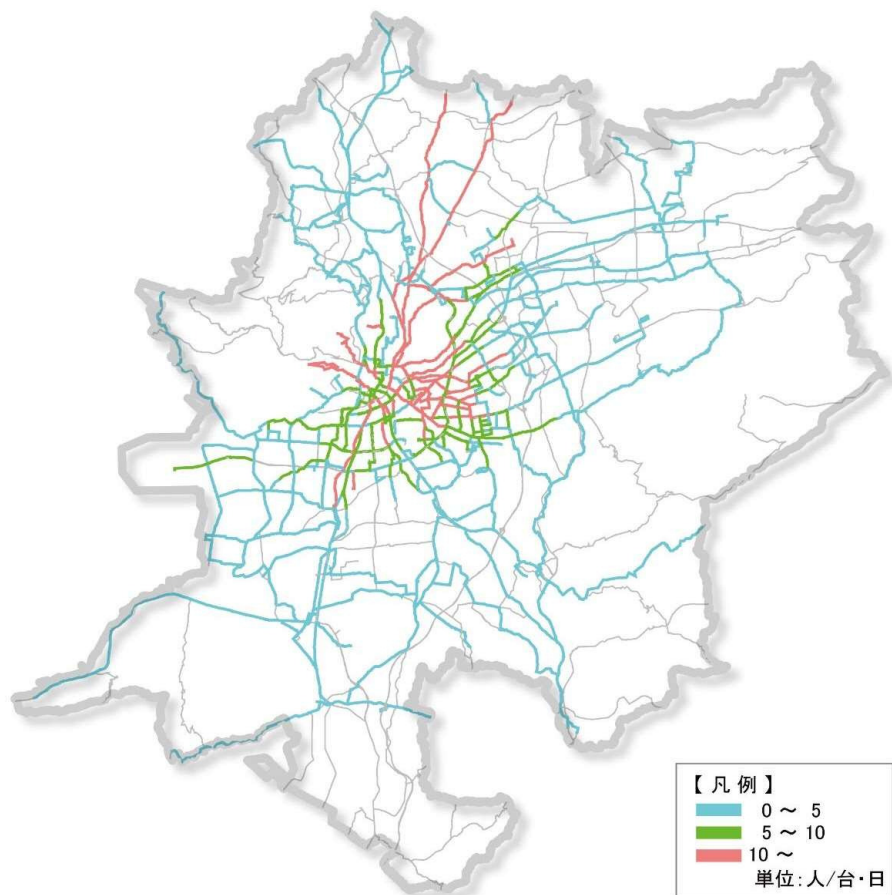
- 熊本市内の路線バスは、九州産交バス、産交バス、熊本電鉄バス、熊本バス、熊本都市バスが運行しており、交通センターを基点として放射方向に、また、網の目状に路線バス網が張り巡らされています。各社が運行しているバス路線は、中心市街地に向かうにつれ、重なるように運行している区間（競合路線）があります。
- 各社は、ノンステップバスの導入等によりバリアフリー化を進めています。また、平成27年4月には交通系ＩＣカード「熊本地域振興ＩＣカード（愛称：くまモンのＩＣカード）」が導入されました。さらに、平成28年3月には全国相互利用型の交通系ＩＣカードが利用できるようになりました。



▲路線図（路線バス）

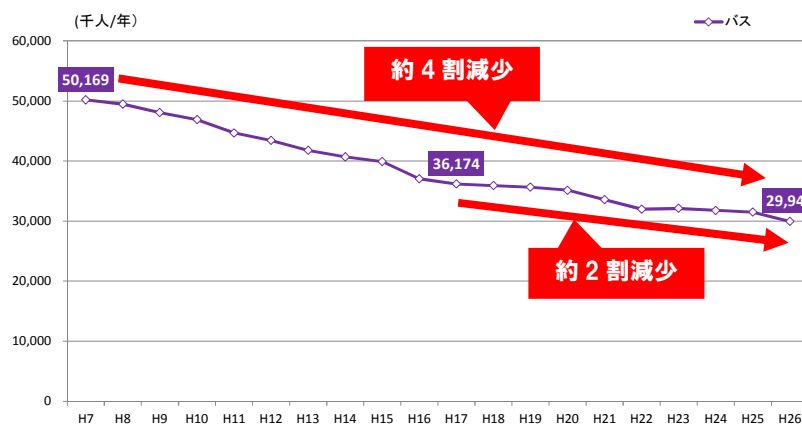
2) 利用状況

- 路線バス（九州産交バス、電鉄バス、熊本バス、都市バス、市営バス）の利用者数は、1日当り約9万人となっています。また、年間の利用者数は平成26年度に初めて3000万人台を割り込み、約2,995万人となりました。
- 区間ごとの乗車人数を見てみますと、概ね熊本市域内では乗車密度は高い状況ですが、熊本市域外では乗車密度が低い状況にあると言えます。
- バス利用者は平成7年と比べて約6割まで減少しています。また、平成17年と比べても、約2割減少しています。



▲平均乗車人員（乗車密度）

資料）第4回熊本都市圏PT調査結果



▲路線バスの利用者数の推移

資料）各バス事業者提供資料

3) 課題

- バス利用者はライフスタイルの変化等により年々減少傾向にあります。しかしながら、バスは、自家用車以外の交通手段として住民の移動を担う主な公共交通機関と言えます。また、バス利用者の減少を抑制し、一定以上のバス利用者を確保していくことにより、バス事業の安定化のみならず道路交通の円滑化、環境負荷軽減、地域間の交流促進等の効果が期待できます。
- このため、既存のバスサービスを見直し、需要に応じた柔軟なバスサービスに変えていく必要があり、特に都市の骨格を構成する幹線バスについては、バスサービスの向上を図るための機能強化（速達性、定時性、輸送力の向上）を図っていくことが重要です。
- さらに、2次交通としての役割を含め、鉄道や軌道との連携を強化していくことも重要です。
- 超高齢社会の到来を見据え、バリアフリーの観点から、ノンステップバスの導入、バス停の待合環境の改善等を行いバスの利用環境を改善していくことも重要です。
- また、普段バスを利用していない住民や観光客等にも路線バスの利用を促すため、行き先表示や路線表示の工夫等により分かりやすい路線バス情報の提供等も重要です。

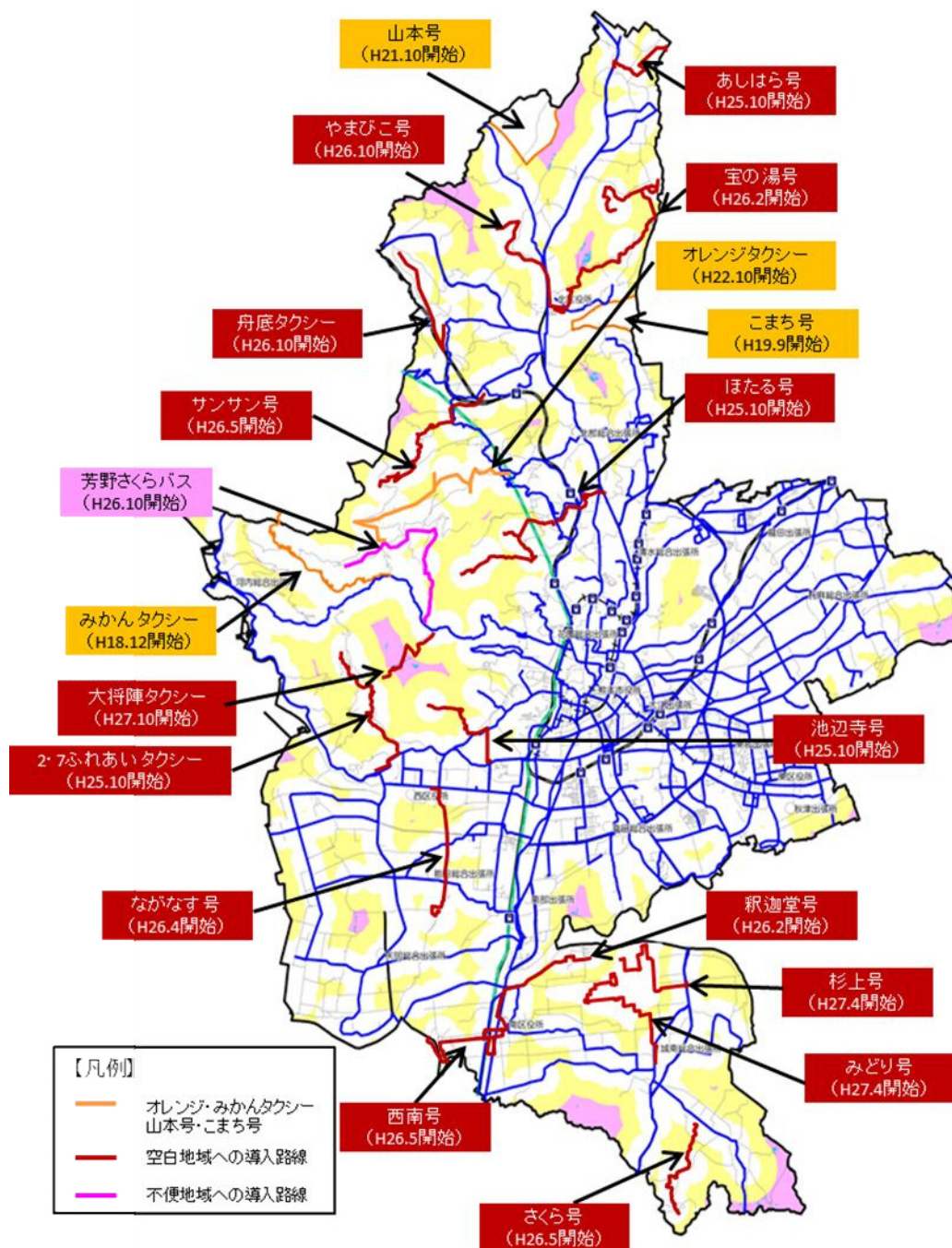
路線バスに関する課題

- 路線バスの機能強化
- 鉄道や軌道との連携強化
- バス利用環境の改善、分かりやすい路線バス情報の提供等

(4) コミュニティ交通

1) 整備状況

- ・コミュニティ交通として、ゆうゆうバスが熊本市北区の植木地区を運行しています。熊本市公共交通基本条例で規定している公共交通空白地域には、予約型（デマンド型）の乗合タクシーが15路線、公共交通不便地域では地域住民が主体となって、定期定路線の乗合バス「芳野さくらバス」が運行されています。また、条例制定前から既存バス路線の廃止に伴う代替路線として予約型（デマンド型）の乗合タクシーが4路線運行しています。



▲路線図（コミュニティ交通）

2) 利用状況

- ・植木地区のゆうゆうバスは、平成27年度の上半期の実績で平均1日あたり約53人が利用しています。また、平成26年度の実績として1年間で約12,600人が利用しています。
- ・予約型の乗合タクシーは全体で平均1日当たり6.7人が利用しています。また平成26年度の12路線全体で、1年間で約1,800人が利用しています。
- ・芳野さくらバスは、平成26年10月から現在までの実績で、合計約960人が利用しています。これは平均1日当たり2.9人になります。

【各コミュニティ交通の利用状況】 ※平成27年度は9月分まで

ゆうゆうバス植木循環ルートの利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	12,742	12,607	6,738

公共交通空白地域対応のデマンド型乗合タクシーの利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	424	1,838	1,339

※平成25年10月から運行開始

公共交通不便域対応の「芳野さくらバス」の利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	—	452	506

※平成26年10月から運行開始

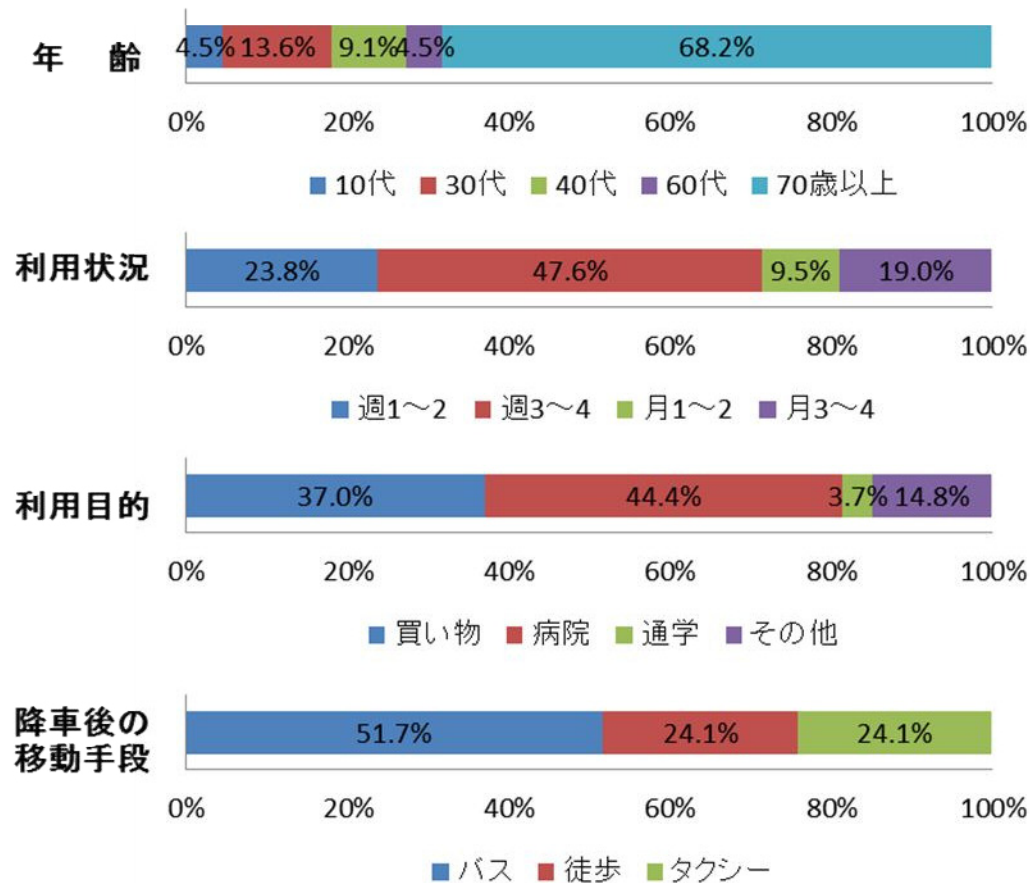
天水・河内みかんタクシーの利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	2,889	3,149	1,650

オレンジタクシーの利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	1,203	846	332

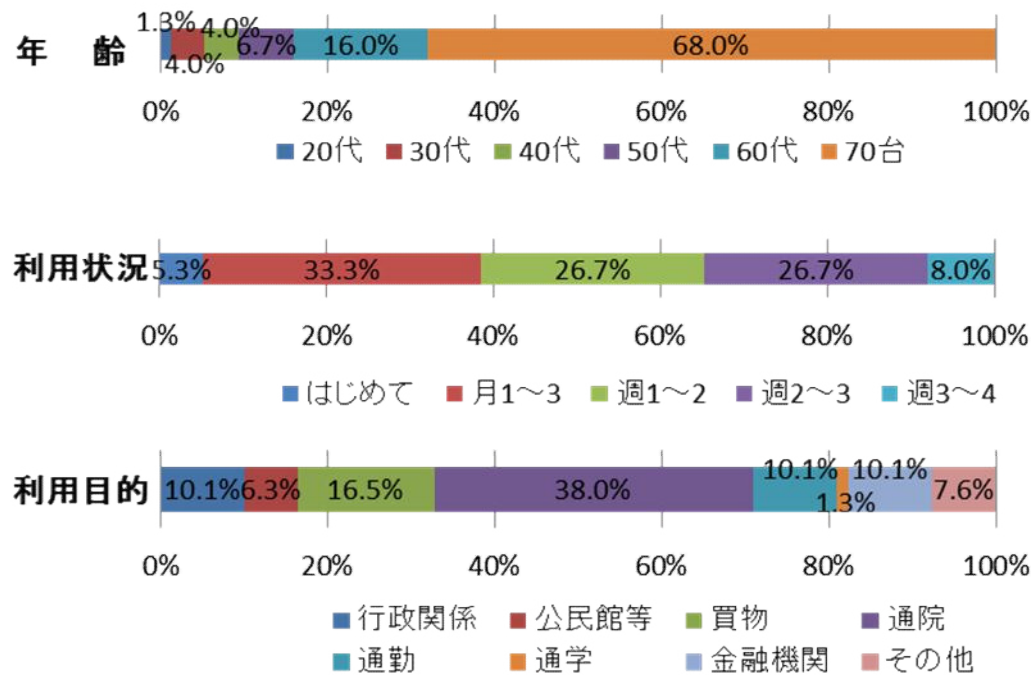
こまち号の利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	0	0	0

山本号の利用者数			
	H25	H26	H27
利用者数	251	273	93

【乗合タクシーの利用者アンケート】 H27.7 実施



【ゆうゆうバスの利用者アンケート】 H27.6 実施



3) 課題

- コミュニティ交通は、公共交通空白地域等においてその地域住民の日常生活に必要な移動を支える交通手段です。公共交通不便地域においては、地域が主体となってコミュニティ交通を運行するなど、新たな取り組みも始まっています。コミュニティ交通は自家用車に頼らなくても移動できる環境構築に向けて大きな役割を担っており、その維持充実に地域と行政等が連携して取り組んでいく必要があります。また、現在は利用していない地域住民に対しても継続的に情報を提供し、いざというときのセーフティネットとしての価値を地域全体で共有していくことも重要です。
- さらに、コミュニティ交通は地域と密着した交通手段であることを踏まえ、運用可能な範囲内で地域住民が利用しやすいサービスを提供していくことも重要です。

コミュニティ交通に関する課題

- 地域住民への継続的な情報提供（コミュニティ交通の価値感共有）
- 運用可能な範囲内での利用しやすいサービスの提供

（参考）交通系 IC カードについて

公共交通機関における交通系 IC カードについては、2001 年に JR 東日本が Suica を導入した後、全国的に普及が進んできており、2013 年 3 月 23 日からは Kitaca（キタカ）、PASMO（パスモ）、Suica（スイカ）、manaca（マナカ）、TOICA（トイカ）、PiTaPa（ピタパ）、ICOCA（イコカ）、はやかけん、nimoca（ニモカ）、SUGOCA（スゴカ）の 10 種類において全国相互利用ができるようになりました。



熊本地区においては、熊本県内の路線バス（九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス、熊本都市バスの路線バス及び一部の高速バス）及び熊本電気鉄道電車、熊本市交通局の路面電車（全区間）を利用できる熊本地域振興 IC カード（愛称：くまモンの IC CARD）と、熊本市交通局の路面電車（全区間）及び JR 九州を含む全国相互利用 IC カードが利用できる全ての公共交通機関で利用できる「でんでんニモカ」が導入されています。



▲熊本地域振興 IC カード



▲でんでんニモカ

