

第5章 基本的な方針

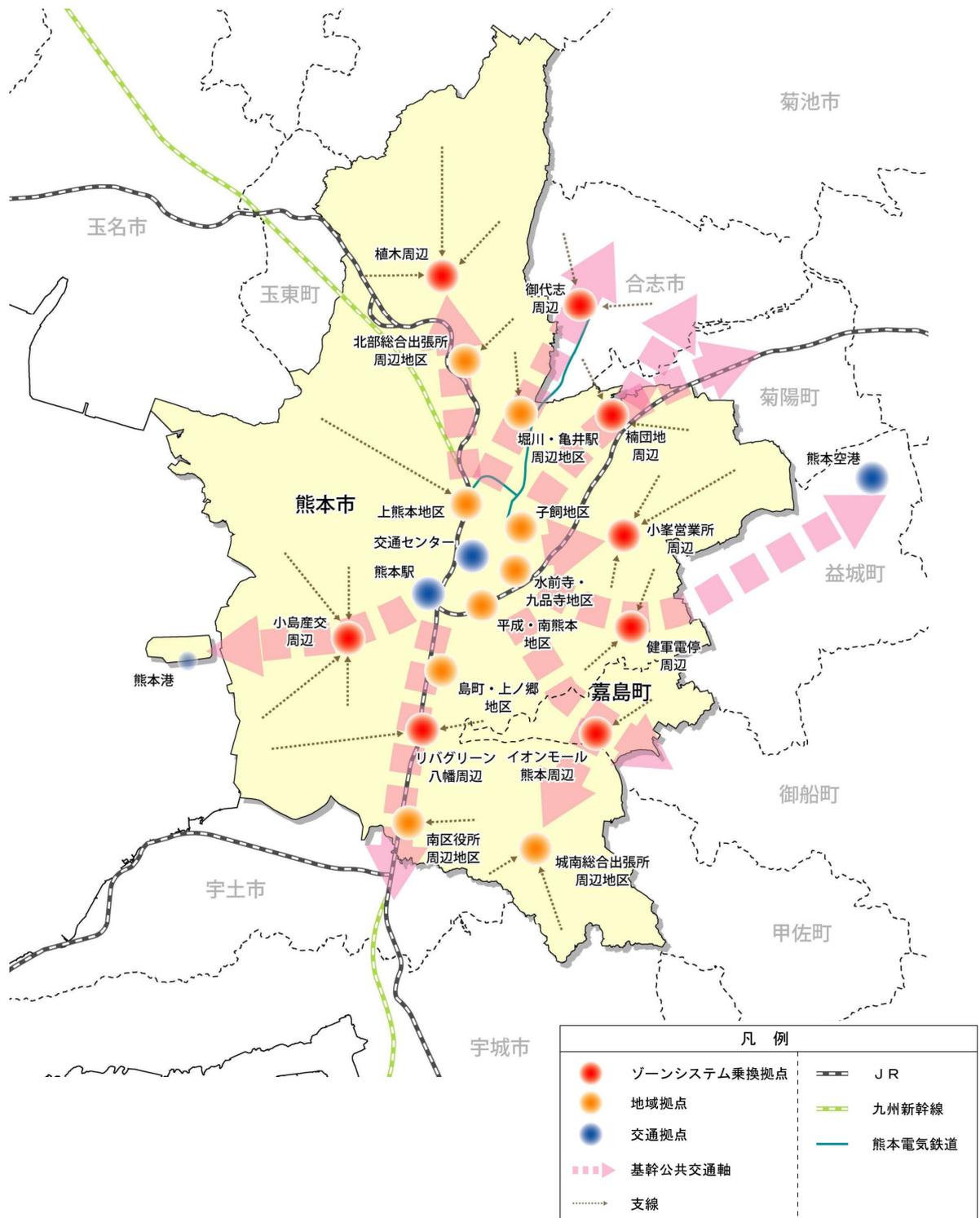
- 1 目指す都市の将来像
- 2 公共交通が果たすべき役割
- 3 目指す公共交通の将来像
- 4 公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性

1

目指す都市の将来像

第2章～第4章にて整理した事項を踏まえ、熊本市と嘉島町が目指す都市の将来像を以下のように定めます。

将来像：公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと（仮）



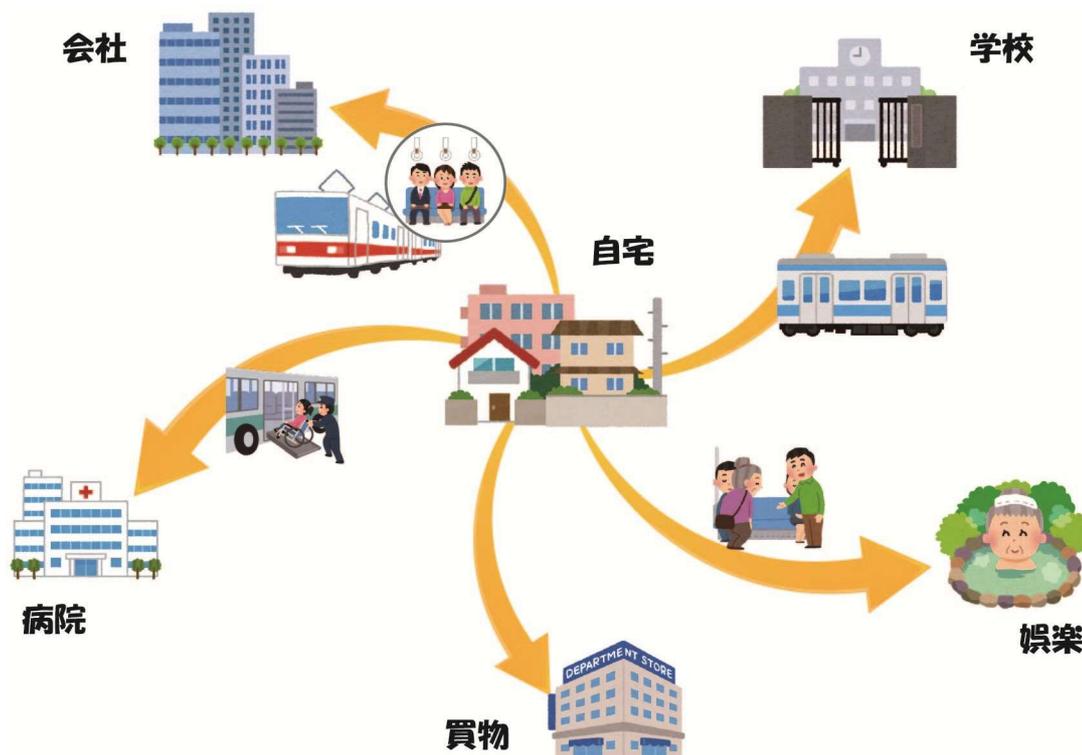
第1章 はじめに
第2章 地域の現状等
第3章 上位計画等の整理
第4章 公共交通の現状等
第5章 基本的な方針
第6章 計画の目標
第7章 目標達成のための施策・事業
第8章 計画の達成状況の評価

2 公共交通が果たすべき役割

第2章～第4章にて整理した事項を踏まえ、公共交通が果たすべき役割を次のように定めます。

役割Ⅰ 日常生活に必要な移動を支えること

- 日常生活を送る上で、誰もが、通勤、通学、通院、買い物、娯楽など、さまざまな場面で自宅と目的地間を移動する必要があります。
- 公共交通は、自動車の運転免許を保有していない方々が日常生活を送る上で必要な移動を担う重要な交通手段です。
- また、普段は自動車を運転している方が、病気や怪我などにより自動車の運転が難しい場合、公共交通がその方の移動を支えます。
- このような観点から、最も基本的であり重要な『住民の日常生活に必要な移動を支えること』を公共交通の役割とします。



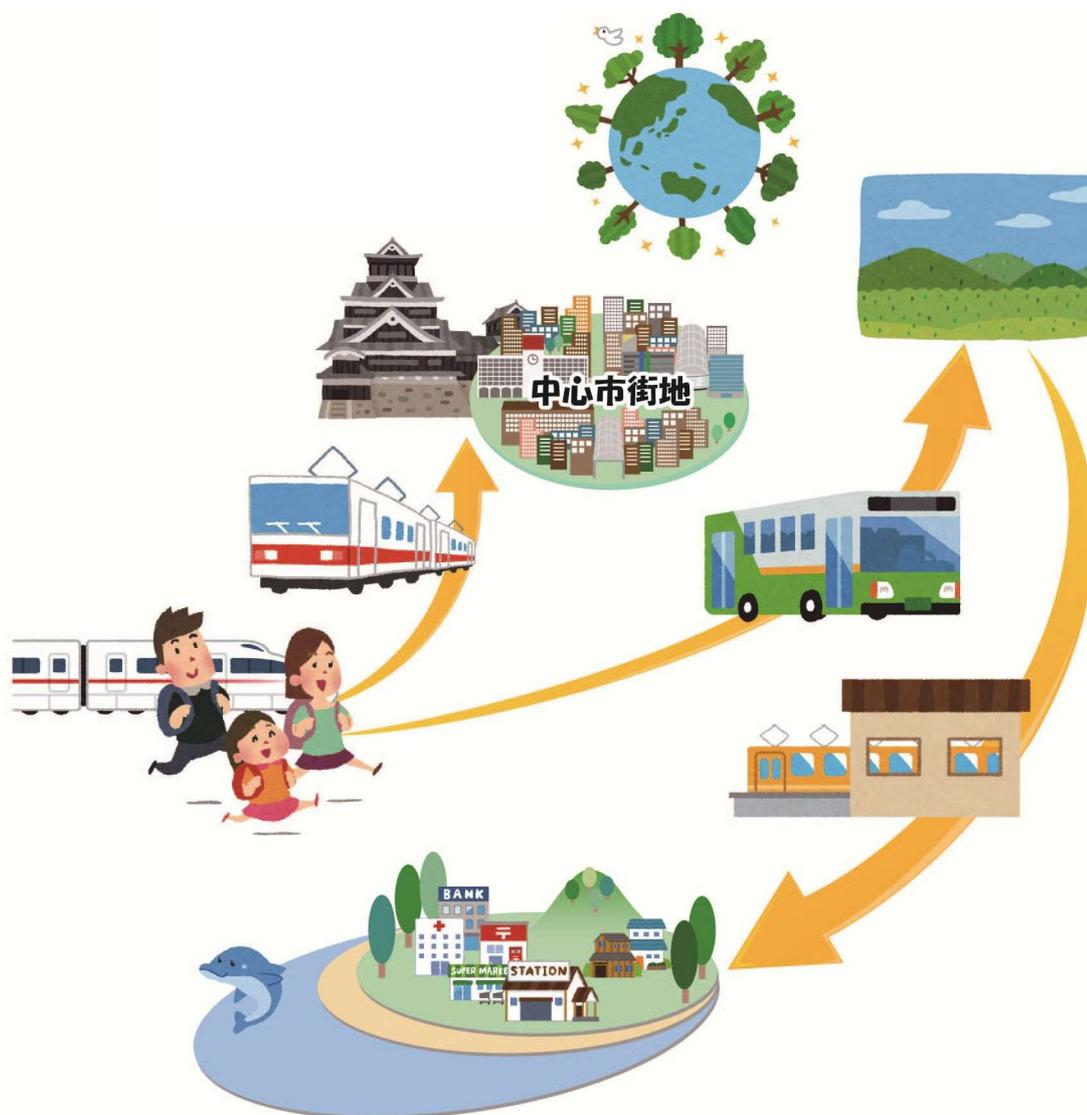
役割Ⅱ 多核連携都市の実現に貢献すること

- 公共交通は将来的なまちづくりの考え方である「コンパクトシティ^(プラス)ネットワーク」を担う重要な移動手段です。
- 限られた都市空間の中で、多くの方が乗り合うことの出来る公共交通にて効率的かつ快適に自治体間や中心市街地と地域拠点間等が移動できることは、多核連携都市の実現にとって大変重要なことです。
- このような観点から、『多核連携都市の実現に貢献すること』を公共交通の役割とします。



役割Ⅲ まちの賑わい創出・環境改善に貢献すること

- 公共交通は、住民の移動手段のみならず観光客などの来訪者にとっても重要な移動手段です。公共交通が利用しやすく充実することで、地域間の交流促進や観光地としての魅力の向上につながります。
- また、地球環境問題において温室効果ガスの排出抑制は大きな課題です。このような地球規模の問題について、自家用車から公共交通へ利用を転換することがその解決策の一つとなります。また、温室効果ガスの排出抑制は、住民の住生活環境の改善にもつながります。
- このような観点から、『まちの賑わい創出や環境改善に貢献すること』を公共交通の役割とします。



これまで整理してきた地域の現状、公共交通の現状、地域の将来像、公共交通が果たすべき役割、公共交通の課題を踏まえると次のような考え方が重要だと言えます。

〔公共交通の将来像設定の考え方〕

■公共交通の役割

○公共交通は住民や観光客など多くの方々の移動を担う重要な交通手段です。また、公共交通は住民等の生活を支える移動手段のみならず、将来のまちづくりにおいてその基軸となる役割を有しています。これに加え、環境負荷の軽減や地域間の交流促進など多様な効果をもたらすことが期待されています。

■公共交通の課題

○しかしながら、ライフスタイルの変化等により、公共交通利用者数は減少傾向にあります。今後、将来にわたり人口減少等が見込まれている中で、公共交通を取り巻く状況は一段と厳しいものになることが想定されます。

■公共交通再生の視点

○これらのことから、将来を見据えた公共交通網を形成し、行政、公共交通事業者、事業者、住民のそれぞれが役割を担い、皆で地域の公共交通網を支えていくことが重要です。

■行政、公共交通事業者、事業者、住民の役割

○行政は、公共交通の維持及び充実のため、市民及び事業者並びに公共交通事業者の参画と協働のもと、総合的な施策を立案し、実施していきます。施策を実施するに当たっては、当該施策に関する住民、事業者、公共交通事業者及び近隣市町村、公共交通事業者が組織する団体その他の関係機関の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めます。また、公共交通の維持及び充実に関する市民意識の啓発にも努めます。

○公共交通事業者は、公共交通事業者としての社会的な役割を自覚し、公共交通の利便性を向上させるとともに、行政が実施する施策に協力することが重要です。また、公共交通の利便性の向上に関する情報を、住民及び事業者に対して積極的に提供することも重要です。

○事業者（事業者とは、本計画の区域内で事業を営み、又は活動する個人及び法人その他団体（公共交通事業者は除く）のこと）は、公共交通に対する理解と関心を深め、行政が実施する施策に協力することが重要です。また、事業活動を行うに当たり、できる限り公共交通を利用することも重要です。

○住民は、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、行政が実施する施策に協力することが重要です。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することも重要です。

■広域的な取り組みと新たな公共交通のあり方について

○また、公共交通は本計画区域のみならず、近隣自治体を含む広範囲の住民にとって重要な役割を担っています。将来にわたり住民等の誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通を目指していくにあたっては、近隣自治体との連携はもとより、熊本県・九州各県・国との連携も見据え強固な連携関係を構築し各事業に取り組んでいくと共に、その取り組みに際しては、既存の制度等に限定しない新たな手法の検討も重要です。

このような観点から、現状の公共交通ネットワークを将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークに変えていく必要があります。そこで、目指す公共交通の将来像を以下のように定めます。

公共交通の役割・課題・再生の視点を踏まえ、行政・公共交通事業者・事業者・住民の適切な役割分担のもと、将来を見据えた『誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通』の実現を目指します。

目指す公共交通の将来像

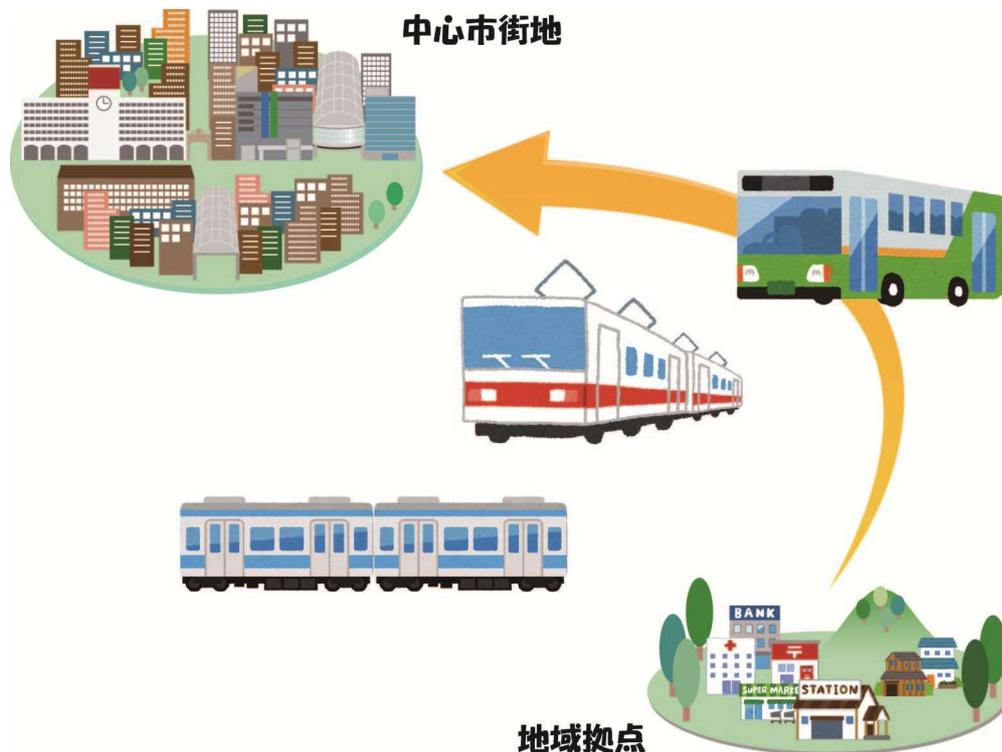
誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通（仮）

公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性（仮）

本計画において、『誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通（仮）』の実現を図るため、その取組みの方向性として以下の3項目を定めます

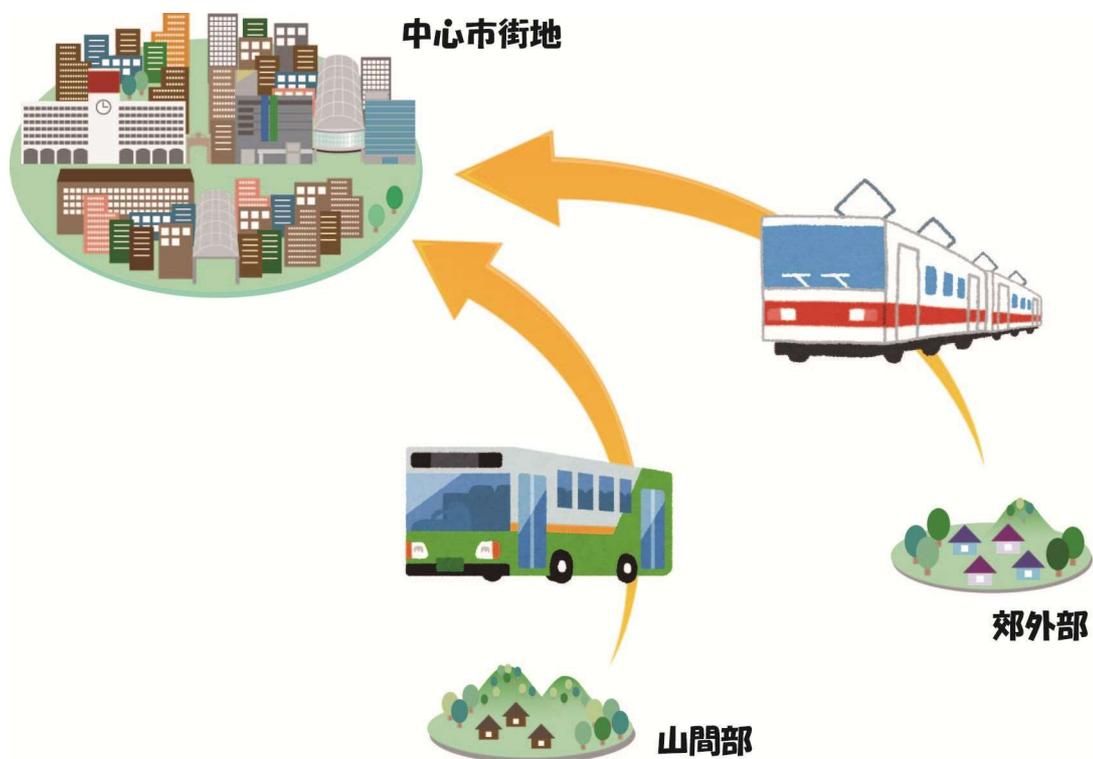
方向性1	コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり
------	-----------------------

- 熊本都市圏都市交通マスタープランでは『多核連携型の都市圏構造』を目標とする都市圏の将来像としています。また、熊本市における都市マスタープランや立地適正化計画においても『多核連携型の都市（熊本型のコンパクトシティ）』を将来の都市像として位置づけています。
- この多核連携型の都市を実現していくためには中心市街地と地域拠点間等が公共交通で結ばれ、便利に快適に移動できる環境が必要です。将来のまちづくりと公共交通網の形成は一体的なものであり、これらが相互に作用し合い、持続可能な活力あるまちが形成されます。
- このような観点から、取組みの方向性として『コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり』を掲げます。



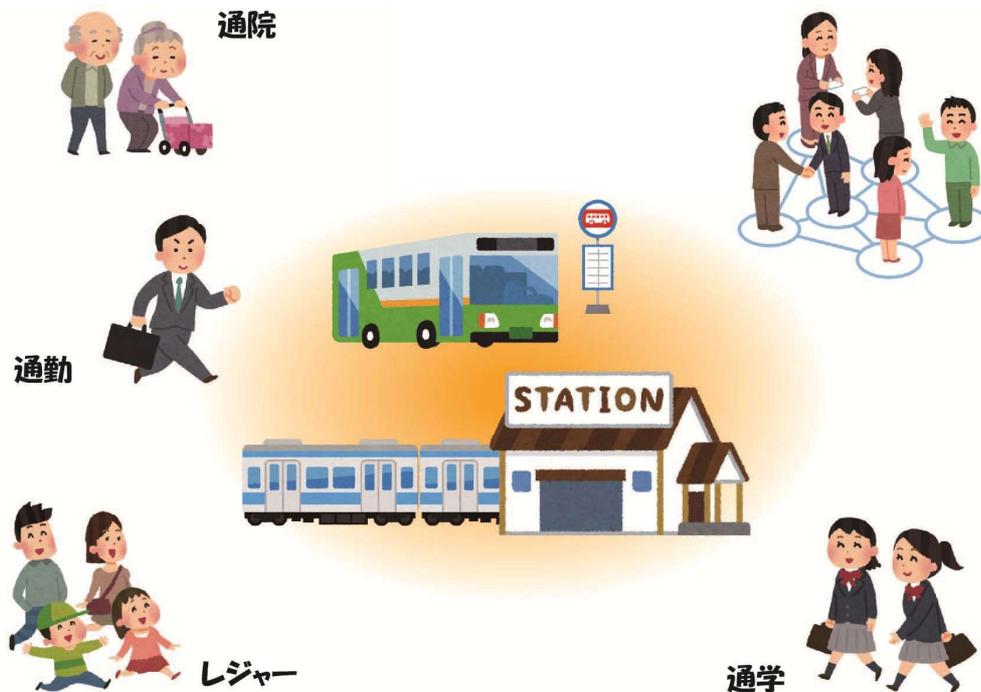
方向性2 広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成

- 公共交通は本計画の計画区域内に留まらず、近隣自治体を含んだエリアでサービスを提供しています。公共交通ネットワークの形成にあたっては広域的な視点も踏まえることが重要です。
- 広域的な公共交通ネットワークの形成にあたっては、近隣自治体をはじめ熊本県等との連携のもと、需要に応じた柔軟な公共交通サービスのあり方について常に検証を行っていくことも重要です。
- このような観点から、取り組みの方向性として『広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成』を掲げます。



方向性3 地域社会全体で支え合う公共交通

- 公共交通は利用者があるはじめて成り立つ交通機関です。持続可能な公共交通網の形成は、公共交通事業者や行政が公共交通サービスの改善に向けて取り組むことはもとより、事業者や住民も公共交通を支える担い手として、日常生活等での公共交通を積極的に利用することも重要です。
- また、持続可能な公共交通を形成していくにあたり、本計画が関係者のみならず、広く住民等に共有され、地域社会全体で計画を推進していく環境づくりも重要です。
- このような観点から、取り組みの方向性として『地域社会全体で支え合う公共交通』を掲げます。



第6章 計画の目標

- 1 計画の目標
- 2 数値目標及び設定理由

1

計画の目標

目指す公共交通の将来像や、将来像の実現に向けた取組みの方向性を踏まえ、本計画の目標を以下の通り定めます。

目標1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開

(取組みの方向性1)

- ・コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、コンパクトシティ+ネットワークのまちづくりを進めていくために、『まちづくりと連動した公共交通施策を展開していくこと』を目標とします。

具体的には、中心市街地と地域拠点をつなぐ基幹公共交通軸の機能強化を図るとともに、一定程度のサービス水準を確保します。これに伴い、まちづくりの施策として基幹公共交通軸等に居住を誘導します。また、地域拠点等に乗換拠点を整備し多様な交通手段でのアクセス性の向上を図ることで公共交通ネットワークを強化すると共に、まちづくりの施策として地域拠点へ商業・金融・医療等の都市機能を誘導します。

これらの取組みを進めることで、公共交通のサービス水準の向上・公共交通利用者数の維持・居住誘導区域への居住促進・都市機能誘導区域における都市機能の充実などを目指します。



目標2 都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成

(取り組みの方向性2)

- ・ 広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成を進めていくために、『都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網を形成していくこと』を目標とします。

具体的には、既存のバスネットワークの利便性の向上をはかるため、現状の運行体制の効率化や一元的なバスサービスの提供をおこなうなど、既存ストックを最大限に活用することが必要です。また、広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークを形成するために、基幹公共交通軸上において各種交通手段を幹線と支線に設定するゾーンシステムの導入を検討するとともに、地域、路線特性に応じた乗換拠点を整備することで、公共交通の利用促進を図ります。

公共交通空白地域等への対応としては、地域の特性や状況を考慮しながら、デマンドタクシー等を活用したコミュニティ交通の充実を図ります。あわせて、持続的に公共交通を維持していくためには、交通事業者の持続的な運営が不可欠であることから、行政と交通事業者とが連携しながら取り組んでいくことも必要です。

このような取り組みを進めることで、公共交通の運行の効率化等が進み、中心市街地・地域拠点（乗換拠点）・近隣自治体の広域都市圏にわたる持続可能な公共交通網の形成を目指します。



目標3

住民・事業者・行政等の適切な役割分担と
協働による公共交通の維持・確保

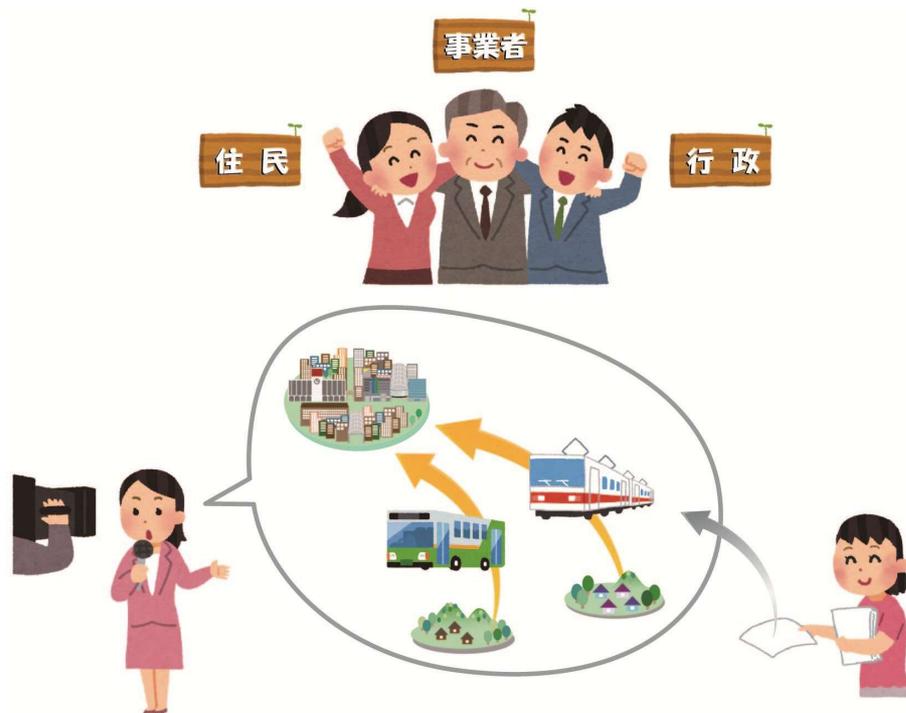
(取り組みの方向性3)

- ・地域社会全体で支え合う公共交通

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通を地域社会全体で支え合っていくために、『住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働により公共交通を維持・確保していくこと』を目標とします。

具体的には、行政や公共交通事業者が連携し、公共交通の利用を促進するキャンペーンや広報活動などを展開していく中で、住民や事業者に対して公共交通に関する啓発を行い、公共交通の価値や必要性について地域社会全体が共通の認識を持てるよう広報周知等に努めます。また、住民や事業者においても公共交通の担い手としての自覚を持ち、積極的に公共交通を利用するとともに、公共交通サービスの改善点などを行政や公共交通事業者に提案することなども必要です。さらに、公共交通に係る行政の支援のあり方について、既存の枠組みを超えた更なる支援等を検討することも必要です。

このような取り組みを進めることで、公共交通を地域社会全体で支えていく環境の構築を目指します。



2 計画目標及び設定理由

『1 計画の目標』で掲げた目標の達成度を数値として確認・検証し、更に効果的な取り組みにつなげるため、以下の数値目標を設定します。

目標値 1	居住誘導区域内の人口密度
-------	--------------

(1) 数値目標の設定理由

まちづくりと連動した公共交通施策の展開により、多核連携型の都市構造の実現に係る成果を確認する指標として、立地適正化計画の目標値の一つである『居住誘導区域内の人口密度』を設定します。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

この数値は、5年に一度実施されている国勢調査結果を基に、立地適正化計画にて定めた居住誘導区域内の人口密度を算出して得られる数値です。将来的に人口減少等が見込まれる中で、持続可能な都市経営や公共交通を実現するため、居住誘導区域内の人口密度を維持することが重要です。このため、目標値は基準値となる平成22年時点での数値を維持することとします。なお、目標年次は、立地適正化計画において、熊本市第7次総合計画の計画期間(平成28年4月から平成37年3月までの8年間)の中間年度と最終年度としています。

項目	基準値 H22年 (H22年国調)	目標値 H31年 (H27年国調)	目標値 H35年 (H32年国調)
1. 居住誘導区域内の人口密度 (国勢調査ベース)	〇人/ha	維持	維持

目標値 2	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
-------	---------------------------

(1) 数値目標の設定理由

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に係る成果を確認する指標として、住民の様々なシーンで公共交通が利用されることが重要となることから『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』を設定します。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

この数値は、熊本市の第7次総合計画に定める目標値と同様のものです。毎年度、市民を対象にアンケート調査を行い、この指標の把握をしていきます。本計画に基づく公共交通施策を実施することで基準値からの増加を目指すものとし、その目標年次は、熊本市第7次総合計画の計画期間（平成28年4月から平成37年3月までの8年間）の中間年度と最終年度とします。

項目	基準値 H27年度 (H27年度調査)	目標値 H31年度 (H31年度調査)	目標値 H35年度 (H35年度調査)
2. 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	0%	増加	増加

目標値 3	公共交通機関の年間利用者数
-------	---------------

(1) 数値目標の設定理由

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に係る成果を確認する指標として、各施策を実施し公共交通利用者の減少抑制等への効果が期待されていることから、『公共交通機関の年間利用者数』を設定します。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

この数値は、熊本市の第7次総合計画に定める目標値と同様のものです。毎年度、各公共交通事業者の輸送実績を基に指標の把握をしていきます。本計画に基づく公共交通施策を実施することで平成26年度の基準値の維持を目指すものとし、その目標年次は、熊本市第7次総合計画の計画期間（平成28年4月から平成37年3月までの8年間）の中間年度と最終年度とします。

項目	基準値 H26年度 (H26年度調査)	目標値 H31年度 (H31年度調査)	目標値 H35年度 (H35年度調査)
3. 公共交通機関の年間利用者数	55,436千人	維持	維持

＜参考＞

- 今後、人口減少等が見込まれている中、現状の傾向で公共交通利用者数が推移した場合、公共交通利用者は現状に比べ減少することが見込まれています。
- このような中で、上記基準値である公共交通利用者数を維持することによって生じた『現状のまま推移した場合の公共交通利用者数』と『目標値とする公共交通利用者数』の差分は、本計画に沿って施策を実施した成果として見るができます。

