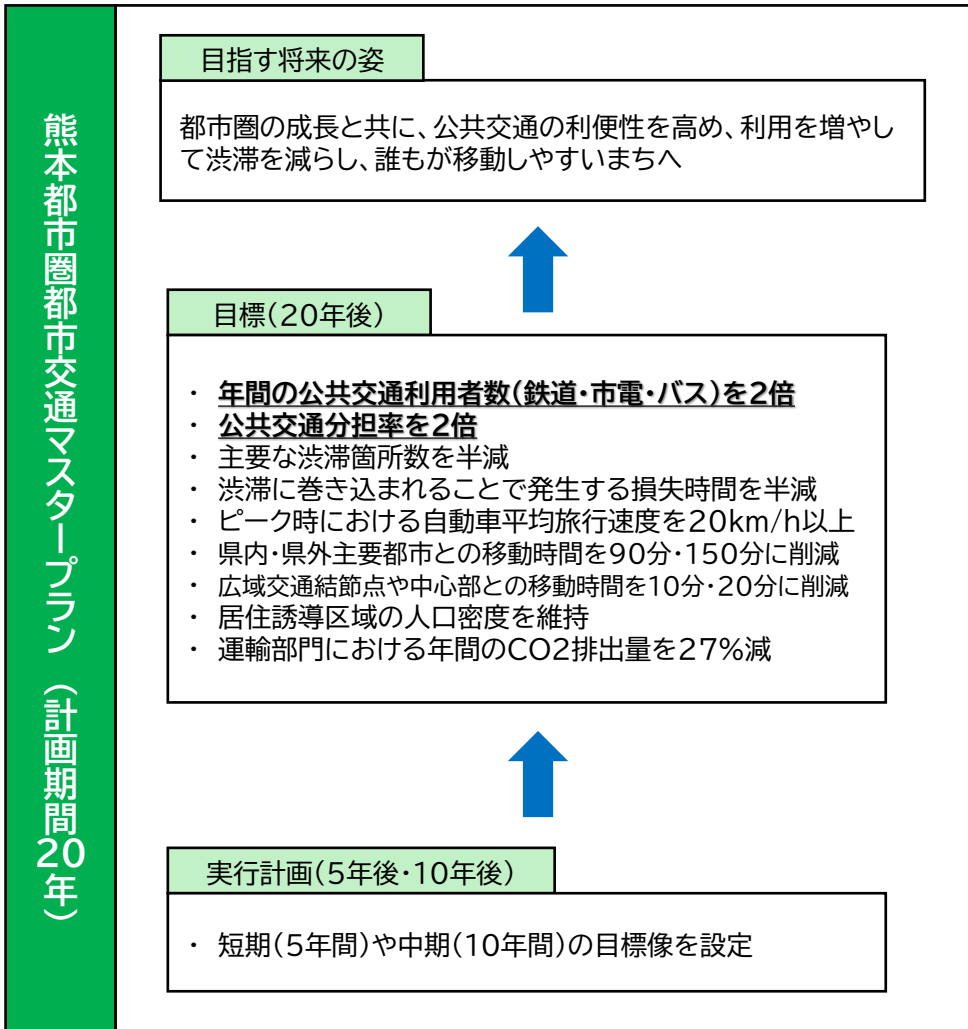
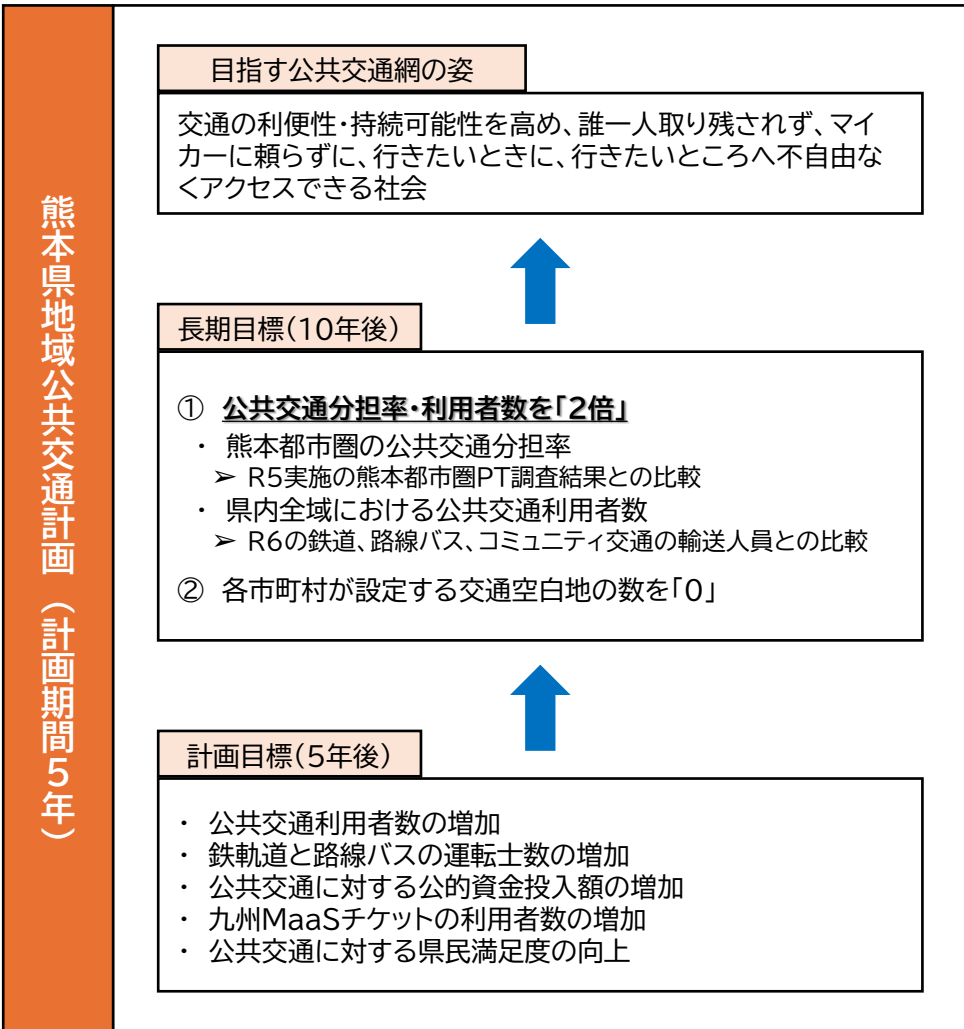


- 本市計画の関連計画である「熊本県地域公共交通計画」及び「熊本都市圏都市交通マスタープラン」が、令和7年度に改定された。
- 将来的な目標として「**公共交通2倍**」が掲げられており、本市が次期計画を策定するにあたり、これらの計画との整合を図ることが必要となる。



# 現行計画の振り返りと次期計画策定に向けた課題整理

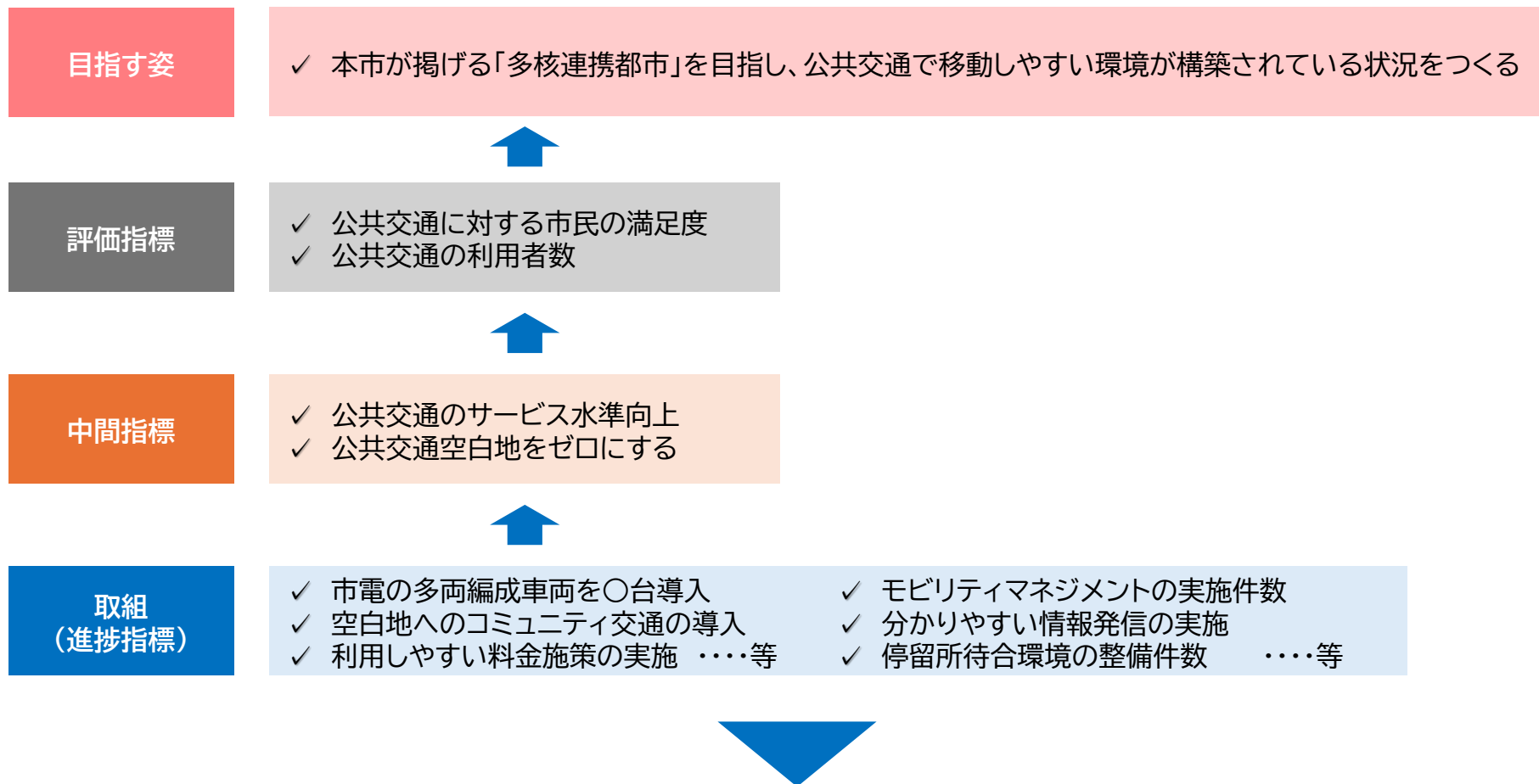
項目	振り返り	次期計画策定に向けて						
計画構成 記載内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 本市の現状や、関連・上位計画の情報、公共交通に関する現状などといった基礎情報を計画本文に多く記載した結果、計画全体の分量が大きくなり、要点が分かりづらい構成になっていた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 要点が明確になるよう分量を整理した上で、計画本編は、方針・施策・実行内容の記載に特化する。</li> <li>✓ 現状などの基礎情報は、参考資料として整理する。</li> </ul>						
計画運用 進捗管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施策の進捗状況を確認する指標がなく、施策の実施状況を把握することが難しかった。</li> <li>✓ 計画に位置付けた施策について、計画期間が10年と長いこともあり、「いつ」「どのようなこと」を実施するのか、明確に記載していなかった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施策の進捗管理を確認できる評価指標を設定する。</li> <li>✓ 次期計画に記載する施策について、毎年度どのようなことを実施するか分かるようにする。</li> <li>✓ 次期計画期間は、先に改定された「熊本県地域公共交通計画」と同じ5年間とし、計画期間中の見直しも適宜実施する。</li> </ul>						
目指す姿 評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 評価指標の目標値について、現実目線での設定であったことから控えめな設定となっており、作成主体の意気込みに欠ける印象を抱かせるものだった。</li> </ul> <p>【例】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率</td> <td>令和2年度実績値と同値</td> </tr> <tr> <td>利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額</td> <td>令和2年度基準値以下</td> </tr> </tbody> </table>	項目	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	令和2年度実績値と同値	利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額	令和2年度基準値以下	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 先に改定された「熊本県地域公共交通計画」等を踏まえた目指す姿や評価指標の目標値を設定する。</li> </ul>
項目	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	令和2年度実績値と同値							
利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額	令和2年度基準値以下							



これらの振り返りを踏まえ、次期計画では  
**「分かりやすさ」や「実効性」、「柔軟性」、「将来ビジョン」を重視した計画としたい。**

# 目指す姿と評価指標の考え方（イメージ）

- 第8次総合計画実施計画におけるロジックモデルと同様、施策の効果を分かりやすく示すことができる指標を設定する。
- 「中間指標」には、施策を実施したことでもたらされる効果を、「評価指標」には、目指す将来像に近づけたかを図る指標を設定する。



次期計画策定に向けて、上記の「目指す姿」及び「指標」をベースに検討する。

# 本市が目指す公共交通の将来像（案）

【市全体の目指す姿】

市民が住み続けたい・だれもが住んでみたくなる、訪れたいまち  
「上質な生活都市」



【目指す都市の将来像】

公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと

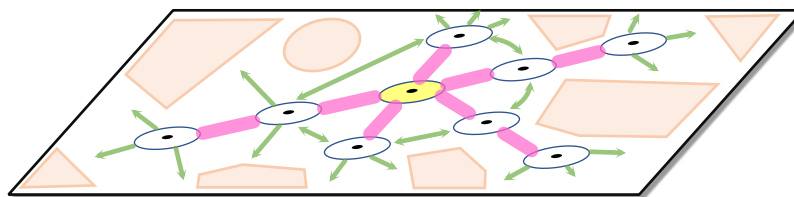
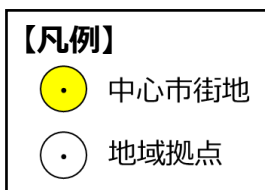


【目指す公共交通の将来像】

**誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通（継続）**

- ✓ 本市として、全ての人々が安心して公共交通を利用する・利用できる環境をつくるのが最重要と認識。
- ✓ 公共交通活性化協議会や特別委員会で様々な議論を重ねてきているが、公共交通の目指す将来像は上記のとおりであることから、次期計画においても継続して設定したい。

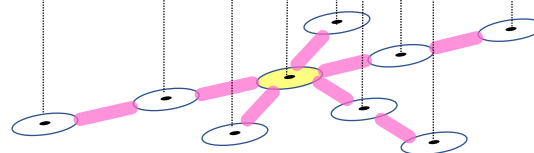
## 基幹、地区間、地域内公共交通の 3層に階層化したネットワークを構成



### “基幹”公共交通NW

・中心市街地と地域拠点、乗換拠点を結ぶネットワーク

- ・鉄道
- ・軌道(市電)
- ・幹線バス



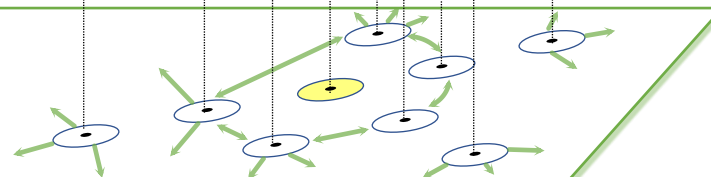
《求められる機能》

- 定時性
- 速達性
- 大量輸送

### “地区間”公共交通NW

・地域拠点と生活拠点を結ぶネットワーク

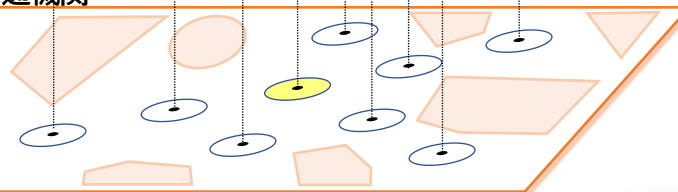
- ・路線バス



### “地域内”公共交通NW

・上記2つではカバーできない地域におけるネットワーク  
・主に地域内の移動手段を担う交通機関

- ・乗合タクシー
- ・AIデマンドタクシー



- 継続性
- 柔軟性

《きめ細やかなサービス》

# 基本方針と体系図（案）

- 「基幹」「地区間」「地域内」の3層に階層化した公共交通ネットワークへの対応を次期計画の基本方針に位置付け、各層の役割分担と機能強化を図ることで、誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

公共交通の  
目指す将来像

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通

基本  
方針

**基幹・地区間公共交通NWの  
強化（ハード）**

**基幹・地区間公共交通NWの  
強化（ソフト）**

**地域内公共交通NWの確保・充実**

施策群  
(イメージ)

- 公共交通の輸送力向上
- 公共交通の走行環境の改善
- 豊肥本線の機能強化
- 市電延伸の検討
- P&R、C&R駐車場の整備・展開 など

- 軌道事業の経営・運営体制検討
- 運転士確保に向けた取組
- バス路線再編
- 自動運転技術の導入検討
- 利用しやすい料金施策の実施
- MaaSアプリを活用したサービスの展開
- 時差出勤の奨励 など

- コミュニティ交通の運行
- ライドシェアの導入検討 など

- 熊本交通機構の設立は、横断的に対応する施策として位置付けを検討する

具体  
施策

- ✓ 各々の施策群について、当該年度に実施することは「アクション編」に具体的に記載する。
- ✓ N+1年度 of 具体施策については、各方針ごとに専門部会を再編し、議論を進めていく。

公共交通の  
目指す将来像

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通

達成のために  
あるべき状態

- ① 公共交通のサービスが向上することで、市民の満足度が向上することではないか
- ② ①によって、公共交通の利用者が増加することではないか

項目(例)	設定理由	課題など
公共交通に対する 市民の満足度	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市民満足度の向上は、本市が様々な施策を行う上で、常に念頭に置くべきものであるため。</li> <li>✓ 県地域公共交通計画においても「県民満足度の向上」を目標として掲げており、指標の統一を図ることができるため。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 現状の把握                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ アンケート調査等で把握することになり、計画策定以降も同様の手法で調査を実施し続ける必要がある。</li> <li>✓ まずは、アンケート項目の検討から必要。</li> </ul> </li> <li>② 属性の分類                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施策につなげていくための属性の検討が必要。</li> </ul> </li> </ul> <p>※ 県地域公共交通計画では属性までは分けられていない。</p>
公共交通の 利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 本市第8次総合計画の成果指標としても設定されており、交通施策の効果を測るには最も標準的な指標であるため。</li> <li>✓ 関連計画(県地域公共交通計画、都市交通MP)でも目標に掲げており、指標の統一を図ることができるため。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 交通事業者からの輸送実績報告によりデータの捕捉が可能。</li> </ul>
公共交通分担率	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 人口減少により母数が減る状況にあっては、より指標として適しているのではないかと考えられるため。</li> <li>✓ 関連計画(県地域公共交通計画、都市交通MP)でも目標として掲げており、指標の統一を図ることができるため。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 県地域公共交通計画では、都市交通MPと同様、「熊本都市圏における分担率2倍」と掲げられている。</li> <li>✓ 例えば、第8次総合計画における市民アンケートに「通勤または通学の際の移動手段」の項目があり、このような既存の取組も活用した本市独自の分担率の設定について検討が必要。</li> </ul>

# 中間指標の検討

評価指標  
(例)

- ① 公共交通に対する市民の満足度向上 ② 公共交通の利用者数増加 ③ 公共交通分担率の向上



達成のために  
あるべき状態

- ① 公共交通への転換を促すレベルまでサービス水準を更にもっと上げることはないか  
② ①と同時に、“使いたくても公共交通を使えない地域”を無くすことはないか

項目(例)	設定理由	課題など
公共交通のサービス水準	✓ 各部会において、バスや鉄軌道など、各モードに求められるサービス水準について検討し、次期計画に反映することとしているため。	✓ 指標の設定にあたっては、幹線ごとの「運行回数」や「定時性」といった比較を行いやすい項目が適切ではないか。 ✓ 県地域交通公共計画では「走行キロ」を指標に設定している。
公共交通空白地	✓ 国策として公共交通空白地ゼロを謳っているため。 ✓ 県地域公共交通計画でも目標として掲げており、統一を図ることができるため。	✓ 引き続き、公共交通空白地となっている地区への導入必要性の検討を行う。



**中間指標は、実施する施策と評価指標の達成に向けた進捗を測る指標として、各施策に応じて個別に設定していく。**

# 今後のスケジュール (予定)

年度		R8										R9		
項目		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月
地域公共交通計画	政策会議				骨子				素案		パブコメ			
	活性化協議会		第1回 ● 施策の方針 指標		第2回 ● 指標 施策案①		第3回 ● 施策案② 骨子提示			第4回 ● 素案協議		第5回 ● 最終案提示		
	特別委員会	●		●		●		●			●		●	
熊本都市圏 総合交通戦略 (AP)		R8年度中の策定を目指す												
次期計画策定														