

令和2年2月10日

公共交通協議会

令和元年度第2回

グランドデザイン改定・バス路線網再編合同部会

公共交通グランドデザインの改定（案） について

- I 前回部会の振り返り P1,2
- II 公共交通グランドデザイン改定（案） 別添

I 前回部会の振り返り

■グランドデザイン改定の方針として、①基本方針の「基幹公共交通軸の強化」、「バス路線網再編」、「公共交通・空白不便地域の解消」に加え、新たに②「都市交通の最適化(ベストミックス)」及び③「公共交通優先区域」の位置付けを行うことで、既存のグランドデザインを発展させる。

(1) グランドデザイン改定の方針

今後のスケジュール

■今回の部会で、グランドデザイン改定と補完資料作成の方針を検討。

(1) グランドデザイン改定、補完資料作成の方針【今回】

①グランドデザイン改定の方針

- ・公共交通ネットワークは「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」で構成。
- ・市街地部等への移動において自家用車から公共交通への転換を進める都市交通の最適化(ベストミックス)を位置付け。
- ・そのほか、現在記載している「交通結節点整備」に加え、「モビリティマネジメント」や「新技術の活用」の項目を追加。

②補完資料作成の方針

下記項目等を踏まえ、ベストミックスのイメージやその背景・必要性、市民生活への影響等をわかりやすく提示。

項目		概要
I	都市の将来像	多核連携都市
II	公共交通の方針	基幹公共交通軸の機能強化、バス路線網の再編、公共交通空白・不便地域の解消
III	新技術の活用事例	AIを活用した予約型乗合タクシー、MaaSによるモビリティの一体化
IV	道路整備の方針	放射・環状道路の整備、公共交通専用走行空間の確保、P & R等の新たな交通結節点の創出
V	ベストミックスの必要性	持続可能な公共交通、市街地部等の渋滞解消
VI	過度な自家用車利用で想定される市民生活等への影響	公共交通の衰退、市街地部等の渋滞、拡散型都市構造の進展
VII	公共交通への転換を含むベストミックスで想定される市民生活等への影響	公共交通の維持・確保、市街地部等の渋滞緩和、多核連携都市の実現

(2) グランドデザイン改定(案)、補完資料(案)【次回】

今回の部会でいただいたご意見を踏まえ、グランドデザイン改定(案)、補完資料(案)を作成し、次回部会に提示。

～11月		12月	1月	2月	3月
■グランドデザイン改定 補完資料作成の方針		部会	■グランドデザイン改定(案) 補完資料(案)	部会	■グランドデザイン改定 ■補完資料確定

▲スケジュールイメージ

①「基幹公共交通軸の強化」「バス路線網再編」
「公共交通・空白不便地域の解消」に加え

②新たに「都市交通の最適化(ベストミックス)」を位置付け

③さらに、交通が集中する市街地部を「公共交通優先区域」
へ位置付け。

その他、MaaS等の新技術の活用を追記し、既存の公共交通
グランドデザインを発展。

I 前回部会の振り返り

■公共交通ネットワーク、渋滞、その他に関してご意見を拝聴。今回のグランドデザイン改定(案)に以下「対応案」のとおりに反映。

(2) 前回部会でのご意見と対応案

	ご意見概要	対応案
公共交通ネットワーク 関連	■市民も観光客もシームレスに移動しやすい将来像を描く必要がある。 ■地域特性に応じた公共交通ネットワークの構築が重要。 なお、具体的な取組が重要で、特に、各モードの役割分担、結節性の向上、鉄軌道の総合的な検討も必要。 ■路線バスはあるが移動の不便な地域への対応が必要。 ■タクシーも公共交通として重要。	■「移動利便性の向上」を項目として記載。 市民、観光客にとってシームレスな移動を可能とする施策展開。 ■地域特性に応じた交通体系としてベストミックスや「公共交通優先区域」、それらを構築する施策展開を記載。 ■ネットワークの柱であるバス路線網再編に共同運行での全体最適化イメージを記載。P&Rでの基幹公共交通軸への接続イメージを記載。 ■コミュニティ交通(予約型乗合タクシー)をネットワークの柱に位置付け。 課題をわかりやすく表現するため今回のグランドデザイン資料にタクシー利用者数を入れていないが、今後、他資料で状況に応じ記載。
渋滞 関連	■公共交通のためにも渋滞解消が必要。 ■外環状道路の内側に流入する自家用車への対応が必要。	■基幹公共交通軸を強化する道路施策を記載。(交差点改良等) ■外環状道路の内側に流入する自家用車への対応としてベストミックスを記載。
その他	■環境負荷軽減の観点も位置付ける必要がある。 ■「公共交通優先区域」は自家用車流入規制のイメージか？ ■公共交通に転換したくなる取組が必要(バス無料化の日等) ■免許返納したいけど、できないという声をよく聞く。 ■人手不足、特に新卒の確保が課題。	■将来像の実現による効果イメージとして環境負荷軽減を記載。 ■具体的な区域設定や規制策ではなく、市民等と共有する概念として記載。 ■基幹公共交通軸の強化や移動利便性の向上(エリア内均一運賃等)を記載。 ■自家用車以外の移動手段確保を1つの視点として全体を整理。 ■バス路線網再編に共同運行での全体最適化イメージを記載。

熊本市公共交通グランドデザイン

公共交通グランドデザインとは、熊本市が目指すべき公共交通体系の将来像を描いたものです。是非ご覧ください。

イメージ



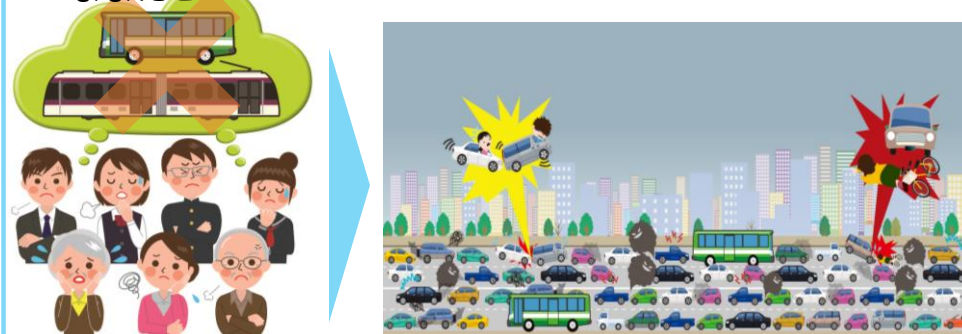
熊本市

移動しやすく暮らしやすいまちへ

目指すべき交通体系を実現するイメージ

○ベストミックスの構築により、移動しやすく暮らしやすいまちへ

このままだと・・・



▲自家用車以外の交通手段の喪失

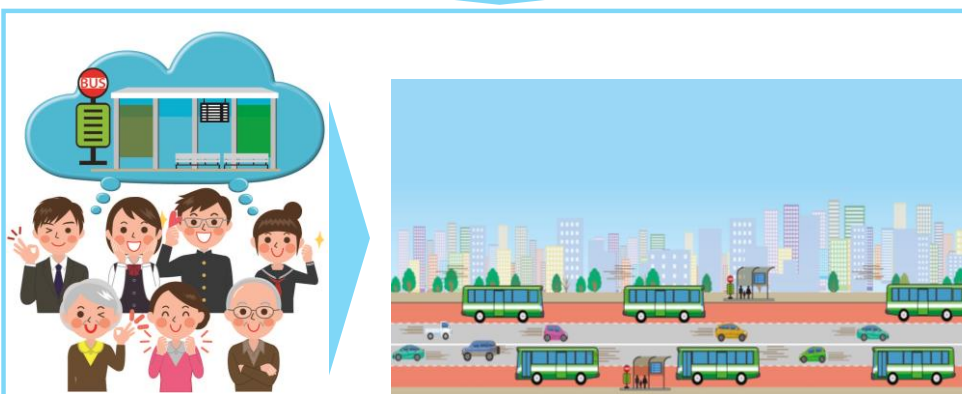


▲渋滞による事故リスク・環境負荷の増大

公共交通の利便性を向上

自家用車からの転換を促進

ベストミックスの構築



▲自家用車以外の交通手段の確保



▲渋滞解消による事故リスク・環境負荷の軽減

熊本市交通政策課 〒860-8601 熊本市中央区手取本町1番1号 ☎096-328-2510

熊本市公共交通基本条例（平成25年4月施行）

○本市では、市民及び事業者の参画と協働のもと、公共交通の維持・充実を図るための条例を制定しています。

市民・事業者

- ・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

参画協働

行政

- ・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

- ・公共交通の利便性向上
- ・市が実施する施策に協力

公共交通の維持及び充実に関する責務を規定

移動しやすく暮らしやすいまちへ

公共交通グランドデザイン

～ 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 ～

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。

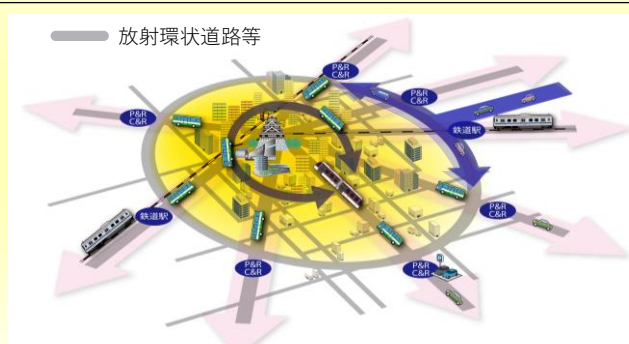
バス路線網の再編



▲幹線バス(国道3号線)

○バス事業者の枠を越えた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



①		基幹公共交通軸の強化
②		環状機能の強化
③		公共交通との結節強化

(仮称) 公共交通利便向上エリア

▲施策展開イメージ

○地域特性に応じて公共交通と自動車交通を効率的に組合せ、利便性の高い交通体系を再構築します。
○特に、交通が集中する市街地部を公共交通利便向上エリアとします。

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)

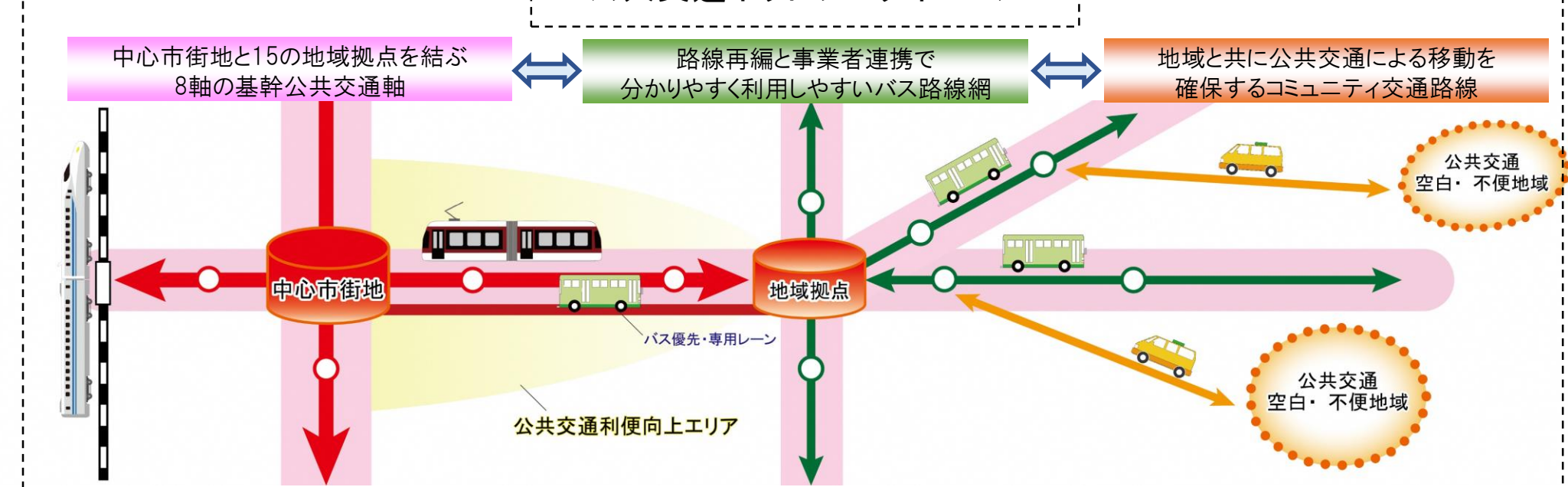
移動利便性の向上

○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、公共交通の使いやすさの向上を図ります。



▲MaaS化の推進

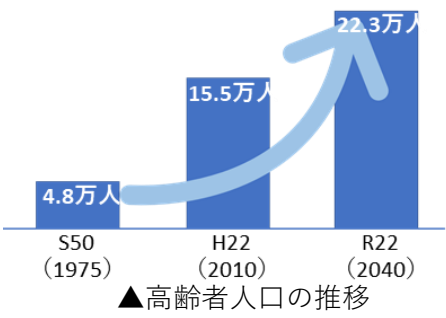
公共交通ネットワークイメージ



現状と課題

超高齢社会の進展

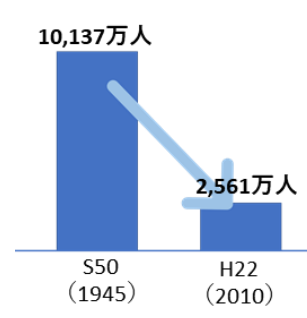
○65歳以上の人口が大きく増加する見込み。



▲高齢者人口の推移
出典：国勢調査、熊本市人口ビジョン

バス利用者の減少

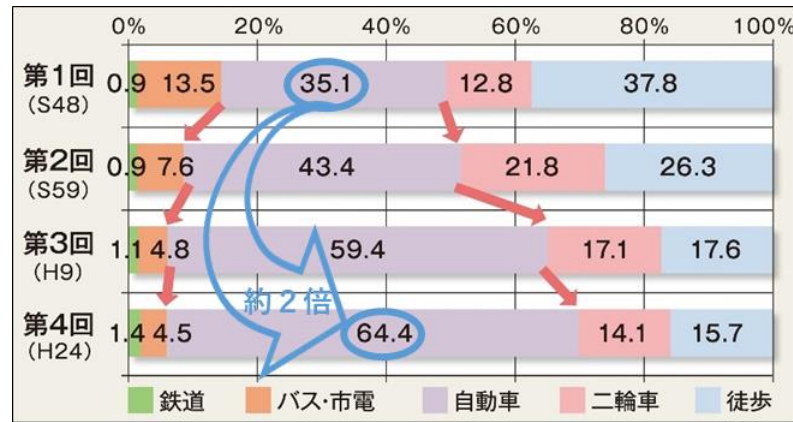
○バス利用者はピーク時の約3割まで減少。



▲バスの年間利用者数の推移

自動車分担率の増加

○自動車の利用割合が40年で約2倍に増加。

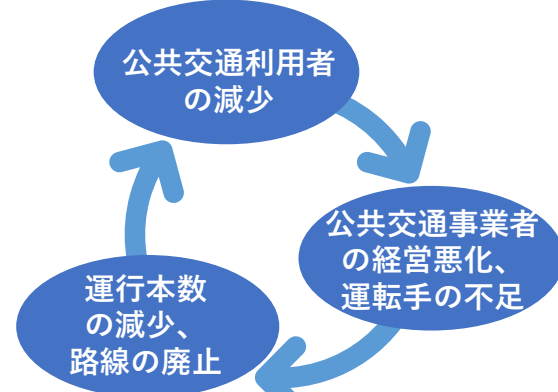


▲交通手段分担率の変化

出典：熊本市圏パーソントリップ調査結果（以下、「PT調査結果」）

公共交通サービス水準の低下

○利用者減少とサービス水準の低下が負のスパイラルとなっている。



▲公共交通における負のスパイラル

自家用車依存による渋滞

○自動車分担率の増加により、渋滞が悪化。



▲東バイパスの渋滞状況

将来においても渋滞が残存

○今後、道路整備が進んでも概ね外環状道路の内側に渋滞が残存と予想。



▲朝ピーク時の低速度区間の将来予測

出典：PT調査結果（2035OD事業化ネット推計値）

ベストミックスの構築を進めます

交通が集中する市街地は公共交通主体の交通体系に転換

○自家用車から公共交通への転換を促進し、特に概ね外環状道路より内側を公共交通主体の交通体系へ



▲地域ごとの交通特性に応じた交通体系のイメージ
（出典：熊本市圏都市交通マスタープラン）

公共交通への転換イメージ

○公共交通への転換により、限られた道路空間の有効活用が可能に



▲同じ人数を自動車と公共交通で運ぶ場面を想定したイメージ比較

誰もが安心して移動できる持続可能な交通体系を構築します

公共交通ネットワーク及びベストミックス構築の施策展開イメージ

基幹公共交通軸の強化

定時性・速達性の向上



▲市電延伸



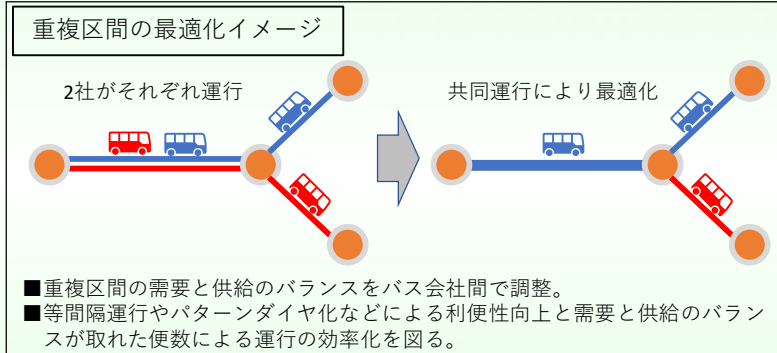
▲バス専用レーン



▲市電多両編成車両

バス路線網の再編

事業者連携によるバスの利便性向上



▲事業者の枠を越えた取組（共同経営型）

公共交通空白・不便地域の解消

コミュニティ交通



▲予約型乗合タクシー

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



▲ICカード・位置情報システム等の活用



▲MaaS化の推進

公共交通と道路の取組を組み合わせたベストミックスの構築イメージ（再掲含む）



基幹公共交通軸

定時性・速達性・輸送力の向上

