熊本地域公共交通網形成計画の見直しについて（概要）

資料１

１.前回協議会での意見について

前回協議会での主な意見

① 公共交通グランドデザインを踏まえた計画とすることが重要
② これまでの整備状況や課題を踏まえ、公共交通事業全体の方向性を示すこと
③ 周辺市町村との連携も重要
④ 数値目標の達成状況を踏まえて見直しを実施してはどうか
⑤ 役割分担の整理が必要

意見を踏まえた方向性（案）

① 上位計画等の整理や施策展開の基本的な考え方の中で公共交通グランドデザインの内容を反映［第3章、第7章］
② 整備状況や現状・課題、施策展開の方向性を整理［下記］
③ 近隣自治体との連携内容を明記［第1章、第3章］
④ 現状を踏まえ数値目標を再整理［第6章］
⑤ 行政・交通事業者等の役割及び個別事業の実施主体を明記［第5章、第7章］

２.全体の方向性

計画前期の事業（抜粋）

▲バス事業者5社の共同経営の合意

▲バスロケーションシステムの導入

▲市電ロケモニター・システムの導入

▲バス待ち処の導入

●メイン・サブターミナル整備　●バスの走行環境改善
●バス路線網の再編　（植木方面・小島方面）
●電停のバリアフリー化など

現状・課題

●公共交通ドライバー不足の深刻化
●バスの運行本数減少、路線の廃止等サービス水準の低下
●慢性的な交通渋滞によるバスの遅延が発生
●負のスパイラルによる公共交通利用者の減少

さらに…

●新型コロナ感染症の影響により公共交通利用者の減少
●市民の移動手段を確保のため、運行本数はほぼ同一のサービス水準を維持
●感染防止対策として、あらゆる交通モードで消毒や換気等を実施。

▲令和2年度輸送人員の状況（前年比）

施策展開の方向性

現状・課題を踏まえ、今後、公共交通のサービス水準を維持し、市民の移動手段を確保するためには、総合的な公共交通戦略の推進が重要

総合的な交通戦略の推進

①公共交通機関相互の役割分担
　バスと市電の役割分担など、公共交通の最適化により、効率性や利便性を向上
②公共交通機関相互の連携強化
　乗換環境の改善や各種情報提供等により利用者への一体的なサービスの提供

推進するために

■交通事業者
① 最適化、効率化による経営基盤の強化
② 公共交通全体でのサービス水準の維持
③ 新しい取組への積極的な展開

■行政
① 市民の移動手段確保のための財政支援
② 公共交通ネットワーク維持に向けた新しい取組の推進（実施・支援）

重点的に取り組む施策（第７章施策の展開・事業）

1.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を強化

① 公共車両等の走行環境の改善 【拡充】

ボトルネックとなる交差点改良等の走行環境の改善を行い、交通施策と道路施策の連携により、バスの定時性・速達性を向上

▲ バスの走行環境改善

② バス・鉄軌道等の輸送力向上

多編成車両の導入や市電の延伸検討に取組み公共交通の輸送力を向上

■その他施策
ゾーンシステムの導入、乗換拠点の整備、快速バスの導入

▲ 市電延伸の検討

2.メイン・サブターミナルを核とした交通体系の構築

メイン・サブターミナルが互いに連携し機能を補完するという役割を踏まえ、公共交通ネットワークの核としての機能を発揮できるよう新たな路線の検討やスマートバス停等を導入

※スマートバス停とは、液晶ディスプレイに時刻表や運行情報などを表示し、各地へのスムーズな移動をサポートする新たなバス停

▲ サブターミナルの整備

3.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

③ 共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築 【統合拡充】

共同経営により、会社間の垣根を越えた路線再編等の取組を実施することにより、公共交通の利便性・生産性の向上を図る。また、路線バスに関する様々なデータを関係者等と十分に共有を図る。

▲需給バランスの調整による運行の効率化

④ 環状線（まちなかループバス等）の導入

熊本駅・桜町・通町筋の３拠点間の回遊性向上、中心市街地全体への賑わいの波及等を目的としたまちなかループバスの導入

⑤ 輸送資源を活用した交通体系の効率化【新規】

地域の実情に合わせたダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化や自家用有償旅客運送事業や福祉輸送、スクールバス等の活用について検討

▲ダウンサイジング

4.コミュニティ交通の導入

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

⑥ 新たなコミュニティ交通の導入【拡充】

地域の特性や実情に応じたＡＩ等の新技術を利活用した新たなコミュニティ交通を導入し、地域のきめ細かな外出ニーズへ対応

▲AIデマンドタクシー

5.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や利用促進の取組を実施

⑦ P＆R、C＆R等の拡充【拡充】

P＆R等の拡充を行い、公共交通への利用転換や利用者の利便性を向上

▲小学校への出前講座

⑧ 交通事業者等と連携した利用促進

交通事業者と連携したモビリティマネジメントや商業事業者等と連携したインセンティブの付与、「バス・電車100円の日」等のイベントを実施

⑨ 新しい生活様式への対応 【新規】

新型コロナの感染防止対策として、あらゆる交通モードでの消毒や換気、混雑情報のHPでの情報発信等を実施し感染リスクを低減

▲コーティング剤施工

⑩ 公共交通のシームレス化の推進 【新規】

MaaS等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、各公共交通機関におけるICT等を活かした情報提供や乗継検索などを導入

■その他施策
バス・市電ロケーションシステム等の拡充、電停のバリアフリー化など

▲MaaSの推進

6.ベストミックスの構築＜総合的な交通戦略の推進＞【新規】

基幹公共交通軸や公共交通利便向上エリア等において、地域特性に応じた多様な交通モードを効率的に組合わせることにより、利便性の高い交通体系を構築

熊本地域公共交通計画素案（概要）

（旧熊本地域公共交通網形成計画）

熊本市・嘉島町

令和３年●月

計画の構成

第１章　はじめに

1．計画策定の目的
2．計画策定の背景
3．計画の区域
4．計画の期間
5．計画の位置づけ
6．計画策定に係る留意事項

第２章　地域の現状等

1．地勢・地理
2．社会状況・経済状況

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

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．公共交通機関の現況と課題

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

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

第７章　目標達成のための施策・事業

1．地域公共交通網の将来像
2．施策展開の基本的な考え方
3．基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況
4．事業別シート
5．実施に向けた課題

第８章　計画の達成状況の評価

1．計画の進捗管理体制等
2．達成状況の評価手法等

第１章　はじめに

１.計画策定の目的

将来に亘り持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第５条に基づく地域公共交通計画として策定

2.計画策定の背景

公共交通利用者数は年々減少傾向にあり、特にバス交通の利用者数はピーク時の約4分の1まで減少、交通事業者の経営悪化・サービス水準の低下により、更なる利用者数の減少を招く負のスパイラルとなっている状況

▲公共交通における負のスパイラル

▲計画の区域

3.計画の区域

熊本市及び嘉島町の全域

4.計画の期間

平成２８年４月から令和８年３月までの１０年間

5.計画の位置づけ

〇熊本市及び嘉島町の総合計画を上位計画とし、まちづくり分野の「立地適正化計画」及び都市圏交通マスタープラン等との整合を図りつつ、将来都市像の多核連携都市の実現に向けた公共交通政策の方向性等を定める基本計画

※合志市の「地域公共交通網形成計画」をはじめ、熊本県や近隣自治体(宇城市、益城町(予定))の計画との連携・整合

１.人口動向と将来人口

人口減少社会の到来に伴い、今後、熊本市人口ビジョンにおいても将来的に人口が減少していく見込み。これに伴い、公共交通利用者も更に減少していくことが予見

２.交通特性

熊本都市圏における交通手段分担率は、自動車が約64%（平成9年PT調査比+5ポイント）、バスが3.7%（同-0.4ポイント）、鉄道が1.3%（同+市・嘉島町（両+0.1ポイント）、軌道が0.7%(±0ポイント)

▲代表交通手段別トリップ数の推移　　資料）第4回熊本都市圏PT調査結果

第３章　上位計画等の整理

本計画は、総合計画、都市マスタープランなどを上位計画とし、まちづくり分野の立地適正化計画や関連する中心市街地活性化基本計画、観光振興計画等と連携・整合を図るもの。これらの計画について、概要や公共交通関連施策・事業等を整理。

◇ 熊本市公共交通基本条例
◇ 熊本市公共交通グランドデザイン
◇ 熊本都市圏都市交通マスタープラン

◇ 熊本市第７次総合計画
◇ 第６次嘉島町総合計画
◇ 熊本市第２期しごと・ひと・まち創生総合戦略
◇ 嘉島町まち・ひと・しごと創生総合戦略
◇ 連携中枢都市圏ビジョン
◇ 熊本市経済再建・市民生活安心プラン

熊本都市圏
区域マスタープラン

第２次
熊本市都市マスタープラン

〈交通分野〉
熊本県地域公共交通計画
（策定中）

連携
整合

〈交通分野〉
熊本地域公共交通計画
（旧熊本地域公共交通網形成計画）

連携
整合

〈まちづくり分野〉
熊本市立地適正化計画

連携

連携

◇ 熊本市中心市街地活性化基本計画　◇ 熊本市観光振興計画　◇ くまもとはつらつプラン（策定中）
◇ 熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画（策定中）　◇熊本市交通局経営計画（策定中）
◇ 熊本市道路整備プログラム　◇熊本市自転車３“ばい”プラン（策定中）　◇ 宇城市地域公共交通網形成計画
◇ 益城町地域公共交通計画（策定中）など

１.公共交通利用者の推移等

公共交通機関全体の利用者数は減少傾向。鉄軌道の利用者数はおおむね横ばいで、近年は微増傾向。バス利用者数は昭和50年に比べ約４分の１まで減少

2.公共交通機関の現況と課題

■鉄道の課題

・鉄道の利用促進にむけた取組強化
・鉄道と路線バス・自家用車・自転車等との結節強化

■軌道の課題

・市電の機能強化（特に需要に応じた輸送力の向上）
・バリアフリー環境の構築
・市電の利用促進に向けた取組強化
・市電と鉄道、路線バス・自家用車・自転車等との結節強化

■路線バスの課題

・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

■コミュニティ交通の課題

・地域住民への継続的な情報提供
・運用可能な範囲内での地域特性や実情に応じた利用しやすいサービスの提供

■その他の課題

・新しい生活様式への対応

第５章　基本的な方針

１.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

２.公共交通が果たすべき役割

役割１	日常生活に必要な移動を支えること
役割２	多核連携都市の実現に貢献すること
役割３	まちの賑わい創出・環境改善に貢献すること

３.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

４.公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性

方向性１	コンパクトシティ＋ネットワークのまちづくり
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
方向性３	地域社会全体で支え合う公共交通

１.計画の目標

目標１　まちづくりと連動した公共交通施策の展開

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

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

２.数値目標及び設定理由

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

基準値〈H27年度〉	実績値〈R2年度〉	目標値〈R7年度〉
83.9%	85.6%	85.6%

数値目標２-１　公共交通機関の年間利用者数

基準値〈H27年度〉（H26年度実績）	実績値〈R2年度〉（R1年度実績）	目標値〈R7年度〉（R6年度実績）
55,436千人	53,216千人	53,216千人

数値目標２-２　コミュニティ交通の年間利用者数

基準値〈R2年度〉（R1年度実績）	目標値〈R7年度〉（R6年度実績）
22千人	34千人

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

基準値〈H27年度〉	実績値〈R2年度〉	目標値〈R7年度〉
47.5%	39.7%	50.0%

数値目標４　公的資金が投入されている公共交通の収支率

公的資金が投入されている公共交通の収支率
＝ 収入額／支出額

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

利用者１人当たりの公共交通への公的資金投入額
＝ 公的資金投入額／年間利用者数

１.地域公共交通網の将来像

２.施策展開の基本的な考え方

① 基幹公共交通の機能強化
② メイン・サブターミナルを核とした交通体系の構築
③ バス路線網の再編
④ コミュニティ交通の導入
⑤ 公共交通の利用促進
⑥ ベストミックスの構築

３.基幹公共交通軸方面別の展開方針

	方面	乗換拠点
①	植木・北部方面	植木周辺
②	合志・堀川方面	御代志周辺
③	楠・光の森方面	楠団地周辺
④	小峯・長嶺方面	小峯営業所周辺
⑤	健軍・益城方面	健軍電停周辺
⑥	嘉島・城南方面	イオンモール熊本周辺
⑦	川尻・富合方面	リバグリーン八幡周辺
⑧	小島・城山方面	小島産交周辺

第８章　計画の達成状況の評価

１.計画の進捗管理体制等

本計画の進捗管理等については、本計画の法定協議会である「熊本市公共交通協議会」において、計画期間の年度毎に、各施策・各事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを行います

２.達成状況の評価手法等

（1）達成状況の評価の考え方・手法

〇目標の達成状況の評価にあたっては、単に数値目標の目標値による定量的な評価に留まらず、関連する各事業の実施状況や課題の整理などを踏まえて総合的に評価を行います。

〇また、PDCAサイクルによる評価は、毎年度開催する法定協議会等において、短期的な評価を行います。

（2）計画の見直し

年度	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
熊本地域公共交通計画（R3.3 月改訂）	H28.4～				見直し（R2 年度末）					

今後のスケジュール

1月
2月
3月
4月
公共交通協議会（素案）
公共交通協議会（共同経営計画等）
パブコメ
議会報告（最終案）
公共交通協議会（最終案）
計画見直し完了

【参考】第５章～第７章（基本的な方針等の体系）

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

公共交通の役割

1 日常生活に必要な移動を支えること

2 多核連携都市の実現に貢献すること

3 まちの賑わい創出・環境改善に貢献すること

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

取組の方向性

1 コンパクトシティ ＋ ネットワークのまちづくり

2 広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成

3 地域社会全体で支え合う公共交通

※将来像や取組みの方向性、計画の目標は、現計画を踏襲

計画の目標

1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開

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

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

施策の展開

(1) 基幹公共交通の機能強化
- ゾーンシステムの導入
- 乗換拠点の整備
- 快速バス等の導入
- 公共車両等の走行環境の改善【拡充】
- バス・鉄軌道等の輸送力の向上

(2) メイン・サブターミナルを核とした交通体系の構築
- メイン・サブターミナル核とした新たな路線の検討

(3) バス路線網の再編
- 共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築【統合拡充】
- 環状線(まちなかループバス等)の導入
- 輸送資源を活用した交通体系の効率化【新規】

(4) コミュニティ交通の導入
- 空白地域等へのコミュニティ交通の導入
- 新たなコミュニティ交通の導入【拡充】

(5) 公共交通の利用促進
- バスロケーションシステム等の拡充【拡充】
- 市電ロケーションシステム等の拡充【拡充】
- バリアフリー対応車両の充実
- 電停のバリアフリー化（電停改良）
- P&R、C＆R等の拡充【拡充】
- 交通事業者等と連携した利用促進
- 新しい生活様式への対応【新規】
- 公共交通のシームレス化の推進【新規】

(6) ベストミックスの構築
総合的な交通戦略の推進(道路施策等との連携)

■ 数値目標

[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

基準値〈H27年度〉	実績値〈R2年度〉	目標値〈R7年度〉
83.9%	85.6%	85.6%

[数値目標2]
公共交通機関の年間利用者数

▼ 公共交通（鉄軌道・バス）

基準値〈H27年度〉(H26年度実績)	実績値〈R2年度〉(R1年度実績)	目標値〈R7年度〉(R6年度実績)
55,436千人	53,216千人	53,216千人

▼ コミュニティ交通

基準値〈R2年度〉(R1年度実績)	目標値〈R7年度〉(R6年度実績)
22千人	34千人

[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

基準値〈H27年度〉	実績値〈R2年度〉	目標値〈R7年度〉
47.5%	39.7%	50.0%

[数値目標４]
公的資金が投入されている公共交通の収支率

公的資金が投入されている公共交通の収支率
＝ 収入額／支出額

[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

利用者１人当たりの公共交通への公的資金投入額
＝ 公的資金投入額／年間利用者数