

~~熊本地域公共交通網形成計画~~
~~熊本地域公共交通計画（素案）~~

熊本市・嘉島町

~~平成28年3月~~

令和3年●月

持続可能な公共交通網の形成に向けて

熊本都市圏では、自動車依存の更なる進展等により、公共交通利用者数の減少が続いており、公共交通を取り巻く環境は年々厳しくなっています。中でも、バス利用者数の減少は特に顕著で、鉄軌道の利用者数が概ね横ばいで推移する一方で、昭和50年に約1億人あった利用者数が平成26年度には初めて3千万人を割り込むなど、ピーク時の3割以下にまで減少している状況です。

このバス交通の利用者数減少は、民間交通事業者の経営悪化と公共交通の更なるサービス水準の低下を招いており、熊本都市圏においても郊外部における路線の廃止や運行本数の減少などにより、公共交通ネットワークの縮小が進んでいます。

しかしながら、今後の人口減少・超高齢社会に対応したまちづくりを進め、都市圏全体の地域活力の維持を図っていくうえで、将来に亘る公共交通の維持・確保は喫緊の課題であり、この課題に対応していくためには、都市圏が目指す多核連携型の都市構造を見据えた持続可能な公共交通網の形成と、住民の皆様に積極的に利用していただけるような公共交通機関の利便性の向上が不可欠です。

その実現に向けて官民一体となって取り組んでいくためのマスタープランとなるのが、この「~~熊本地域公共交通網形成計画~~熊本地域公共交通計画」です。

本計画では、都市圏の中心核となる熊本市中心市街地から嘉島町をはじめ各地域拠点への各方面に伸びる基幹公共交通8軸の機能強化をはじめ、各方面の郊外部に設定した乗換拠点における長大バス路線等の幹線・支線化やパークアンドライドなど多様な交通手段の連携を図るゾーンシステムの導入、乗換抵抗を軽減するための様々な機能を備えた乗換拠点の整備、快速バス等の導入などを施策の柱に掲げております。

また、骨格となる基幹公共交通軸と共に一体的に機能するバス路線網の形成に向けた環状線の導入や都市バスを中心としたバス路線網の効率化、さらに、ネットワークに有機的に接続する新たなコミュニティ交通の導入のほか、公共交通の利用環境改善や更なる利便性向上に向けた車両・電停のバリアフリー化やバス及び市電へのロケーションシステムの導入等の取り組みも掲げたとあります。

今後は、本計画のもと、持続可能な公共交通網の形成に向けて、交通事業者の皆様はもとより、関係市町村等の皆様との連携のもと、本計画に掲げる取り組みを着実に進めてまいりたいと考えておりますので、今後も皆様方の一層のご支援とご協力をよろしくお願いいたします。

最後に、本計画の策定にあたりまして、各分野から活発なご議論をいただきました熊本市公共交通協議会委員の皆様、オブザーバーとしてご参画いただきました九州運輸局並びに関係自治体の皆様、貴重なご意見をいただきました住民の皆様に心から感謝申し上げます。



熊本市長 大西 一史



嘉島町長 荒木 泰臣

公共交通と住民の責務

今から約 813 年前、大手民間バス事業者の経営再建問題に端を発し、複数の民営バスと市営バスが運行していたバス交通の現状を踏まえ、将来に亘って利便性の高いバス交通体系の確立に向けた議論の場として、「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」が平成 20 年に設置され、熊本における公共交通に関する議論が本格的に始まりました。

このあり方検討協議会での議論を経て、市営バス路線の民間バス事業者への全面移譲と平成 19 年に民間バス事業者 3 社の出資により設立された熊本都市バス株式会社を中心としたバス路線網再編等の方向性が示されました。

この方向性に沿って、市営バス路線の都市バスへの面的移譲開始や「バス路線網再編プロジェクト」の設置など再編に向けた具体の取り組みが進められ、また、平成 24 年 3 月には鉄軌道も含めた公共交通ネットワークの将来像となる「熊本市公共交通グランドデザイン」が策定されることになります。

そして、本計画の法定協議会となる「熊本市公共交通協議会」が同年 5 月に設置され、公共交通グランドデザイン具現化のための基本的施策や行政・事業者・市民等の役割を明記した「熊本市公共交通基本条例」が平成 25 年 4 月に施行され、熊本市の公共交通に関する基本的な考え方が確立されました。

平成 25 年度以降は、条例の基本的な考え方にに基づき、行政や交通事業者等により、公共交通の維持・再構築や利便性向上に向けた様々な取り組みが進められ、「バス路線網再編実施プログラム」の策定や交通系 IC カードの導入、市営バス全路線の民間移譲完了を経て、これまでの熊本の公共交通に関する取り組みの成果や課題等の検証、或いは近隣市町村等との連携体制の構築を図りながら、ゾーンシステムの導入を施策の柱とした本計画の本年度策定に至る訳であります。

このように大変長い歳月と多くの方々の議論により、本計画が策定されていることを我々は忘れてはならないと同時に、この議論と取り組みの間にも、公共交通の利用がバス交通を中心に依然として減少を続けている状況を鑑み、公共交通の維持・確保が非常に困難な社会になりつつあるということも認識しながら、今後も本計画に掲げる熊本の地域公共交通網の形成に向けた取り組みを弛まずに続けていくことが必要であります。

しかしながら、どんなに優れた持続可能な公共交通システムを構築しても、住民が利用しなければ成立しないことも自明の理であります。

公共交通基本条例に掲げる「住民が移動権を有するとの理念を尊重する」ための責務を、行政と交通事業者等がしっかりと果たしていくことはもとより、住民の皆様が、公共交通の担い手としての自覚を持ち、自家用車に過度に依存せず、公共交通を積極的に利用する「住民の責務」を果たしていくことが、熊本の公共交通を持続可能なものにしていくためには不可欠であります。



熊本市公共交通協議会
会長 坂本 正

目 次

修正なし

第1章 はじめに	1
1 計画策定の目的	3
2 計画策定の背景	3
3 計画の区域	7
4 計画の期間	7
5 計画の位置づけ	8
6 計画策定に係る留意事項	9
第2章 地域の現状等	12
1 地勢・地理	14
2 社会状況・経済状況	16
第3章 上位計画等の整理	25
1 総合計画	27
2 都市マスタープラン	31
3 その他の関連計画	33
4 上位計画等における公共交通に関する施策・事業等	48
第4章 公共交通の現状等	50
1 公共交通利用者の推移等	52
2 公共交通利用者の意向等	55
3 公共交通機関の現況と課題	58
第5章 基本的な方針	75
1 目指す都市の将来像	77
2 公共交通が果たすべき役割	78
3 目指す公共交通の将来像	81
4 公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性	83

第6章	計画の目標	86
1	計画の目標	88
2	数値目標及び設定理由	91
第7章	目標達成のための施策・事業	98
1	地域公共交通網の将来像	100
2	施策展開の基本的な考え方	101
3	基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況	107
4	事業別シート	115
5	実施に向けた課題	143
第8章	計画の達成状況の評価	145
1	計画の進捗管理体制等	147
2	達成状況の評価手法等	148

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

1

計画策定の目的

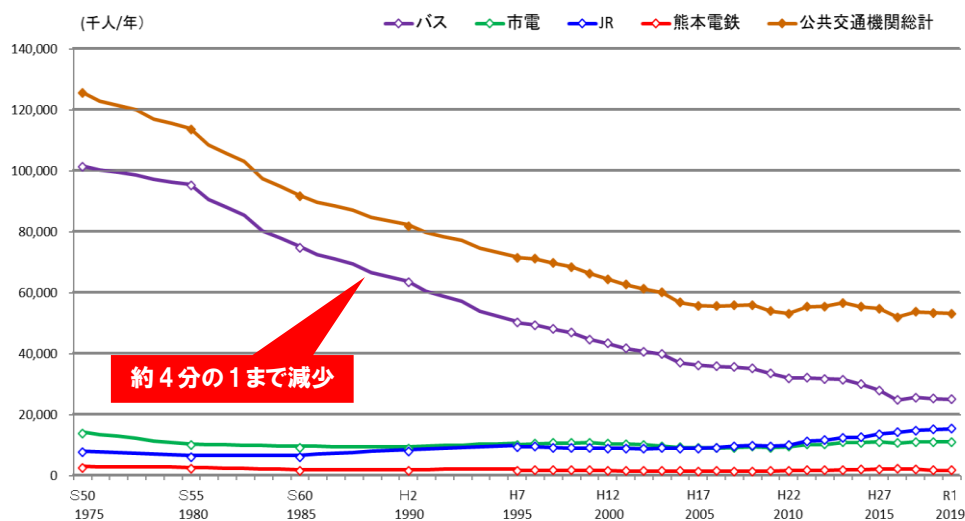
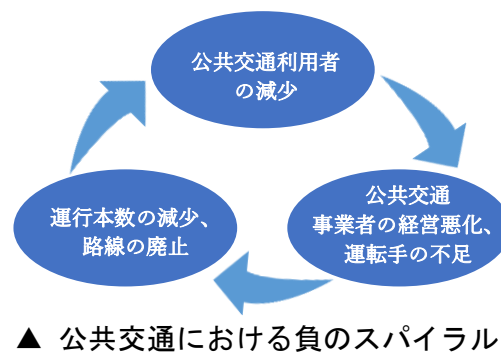
本計画は、将来のまちづくりを見据え~~た中~~、将来に亘り持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するために必要な取り組みを体系的に位置付け、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域公共交通網形成のための再編事業等を進めていくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく地域公共交通網形成計画として平成28年3月に策定~~するものでしました~~。

今回、計画策定後の社会状況の変化や上位・関連計画の変更を踏まえ、必要な時点修正や関連性のある部分について反映するとともに、令和2年6月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨を踏まえ地域公共交通計画へ改訂するものです。

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~~3割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です。 図・表修正済



○将来的な人口減少社会を見据え~~た中~~、現状のままの公共交通体系を将来に亘って維持していくことは困難であり、持続可能な公共交通網へ再構築するとともに、鉄道・軌道・バス等が多様に連携した利便性の高いものとして、超高齢社会に対応し、住民の生活を支えていくことが必要です。

○まちづくりにおいても、市街地の低密度化により都市機能が低下し、地域によっては商業や公共交通などの日常生活サービスの維持が困難となることが予測されます。

○将来においても暮らしやすいまち（熊本市、嘉島町）を実現するためには、熊本市中心市街地と日常生活に必要な機能が整う地域拠点等とが利便性の高い公共交通で結ばれた「多核連携型の都市構造」を形成していくことが重要です。また、「多核連携型の都市構造」の形成にあたっては、まちづくりと連携した公共交通施策を実施していくことも重要です。

○~~さらにまた~~、公共交通ネットワークは広範囲に及ぶことから、連携中枢都市である熊本市と嘉島町をはじめ近隣自治体が共同・連携して、利便性の高い公共交通網形成に向けた取り組みを進めていくことが重要です。

○さらに、路線バス等の運転士不足や運転士の高齢化が深刻化しており、運転士の減少に伴う路線バスのサービスの縮小が進んでいます。

○このような背景から、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成とあわせて地域における輸送資源の総動員の取組を進めていくための基本的な方針、取り組みの方向性、目標、事業等を取りまとめた「~~熊本地域公共交通網形成計画熊本地域公共交通計画~~」を策定するものです。

▼都市の全体構成図（第2次熊本市都市マスタープラン）

図修正済

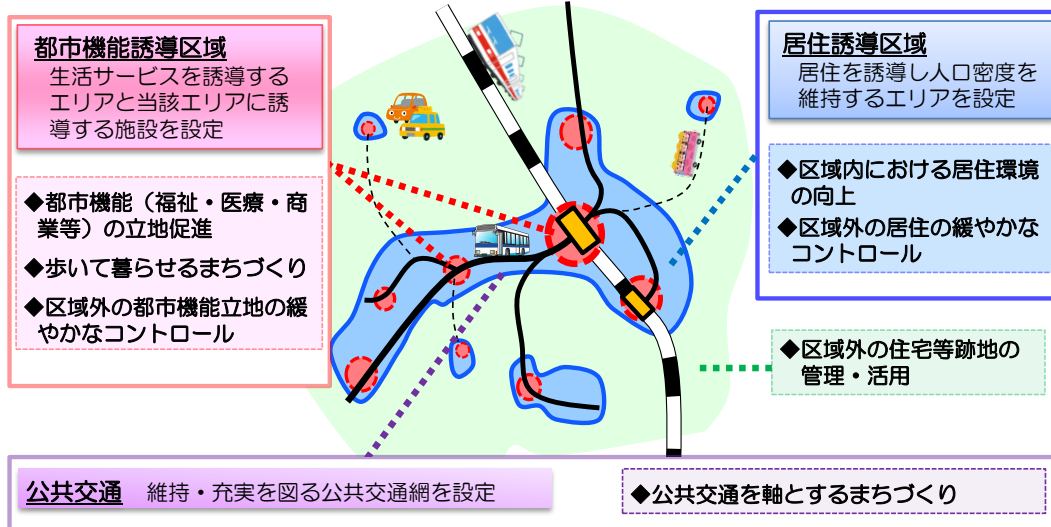


表修正済

NO	地域拠点	NO	地域拠点	NO	地域拠点
①	北区役所周辺植木地区	⑥	長嶺地区	⑪	南区役所周辺富合地区
②	北部総合出張所周辺地区	⑦	水前寺・九品寺地区	⑫	城南総合出張所周辺地区
③	楠・武蔵ヶ丘周辺地区	⑧	健軍地区	⑬	川尻地区
④	堀川・亀井駅周辺八景水谷・清水亀井地区	⑨	平成・南熊本駅周辺地区	⑭	城山地区
⑤	子飼地区	⑩	島野・上ノ郷刈草地区	⑮	上熊本地区



▲熊本市公共交通グランドデザイン



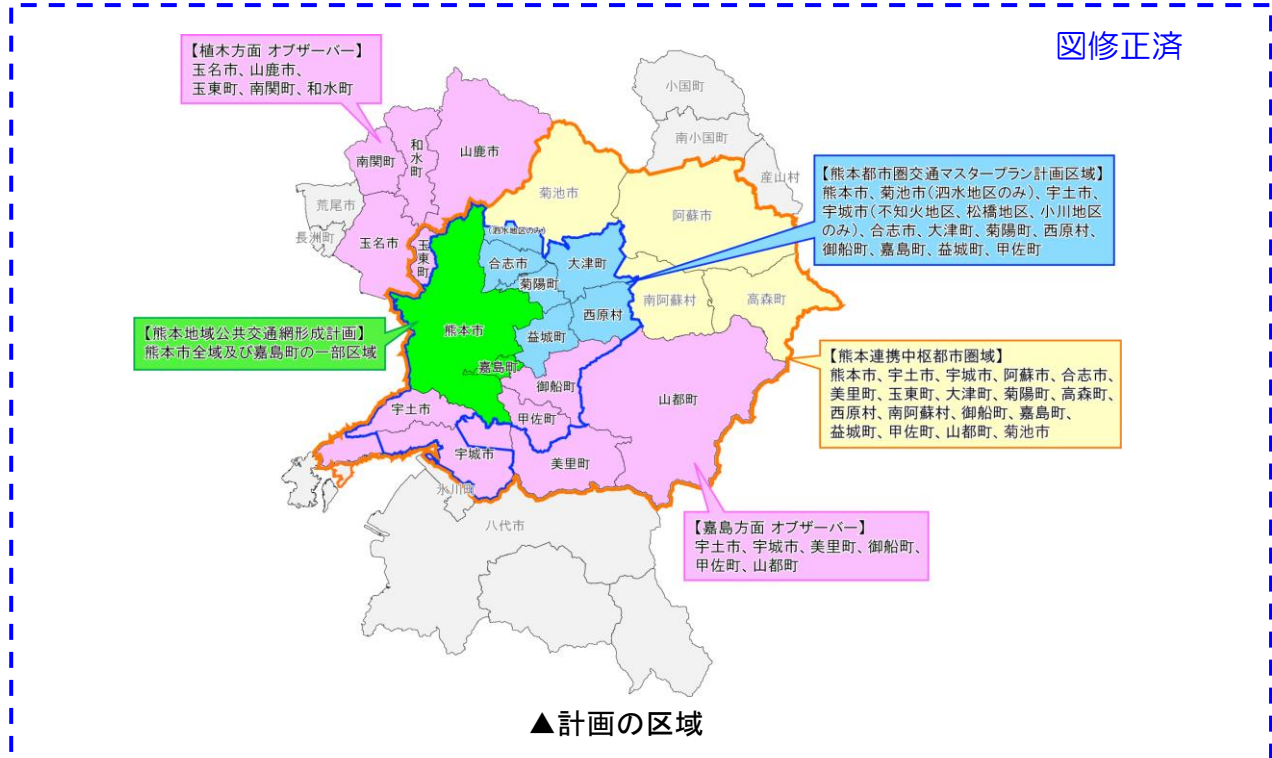
▲持続可能で利便性の高い公共交通網

資料) 国土交通省

3 計画の区域

熊本市及び嘉島町の全域

※ただし、嘉島町内の検討対象地域については、当面、イオンモール熊本を經由するバス路線沿線を中心とした区域とします。



4 計画の期間

平成28年4月から平成38年令和8年3月までの10年間

※まちづくり施策との整合を図る観点から、「第2次熊本市都市マスタープラン」の目標年次である平成37年に設定しています。

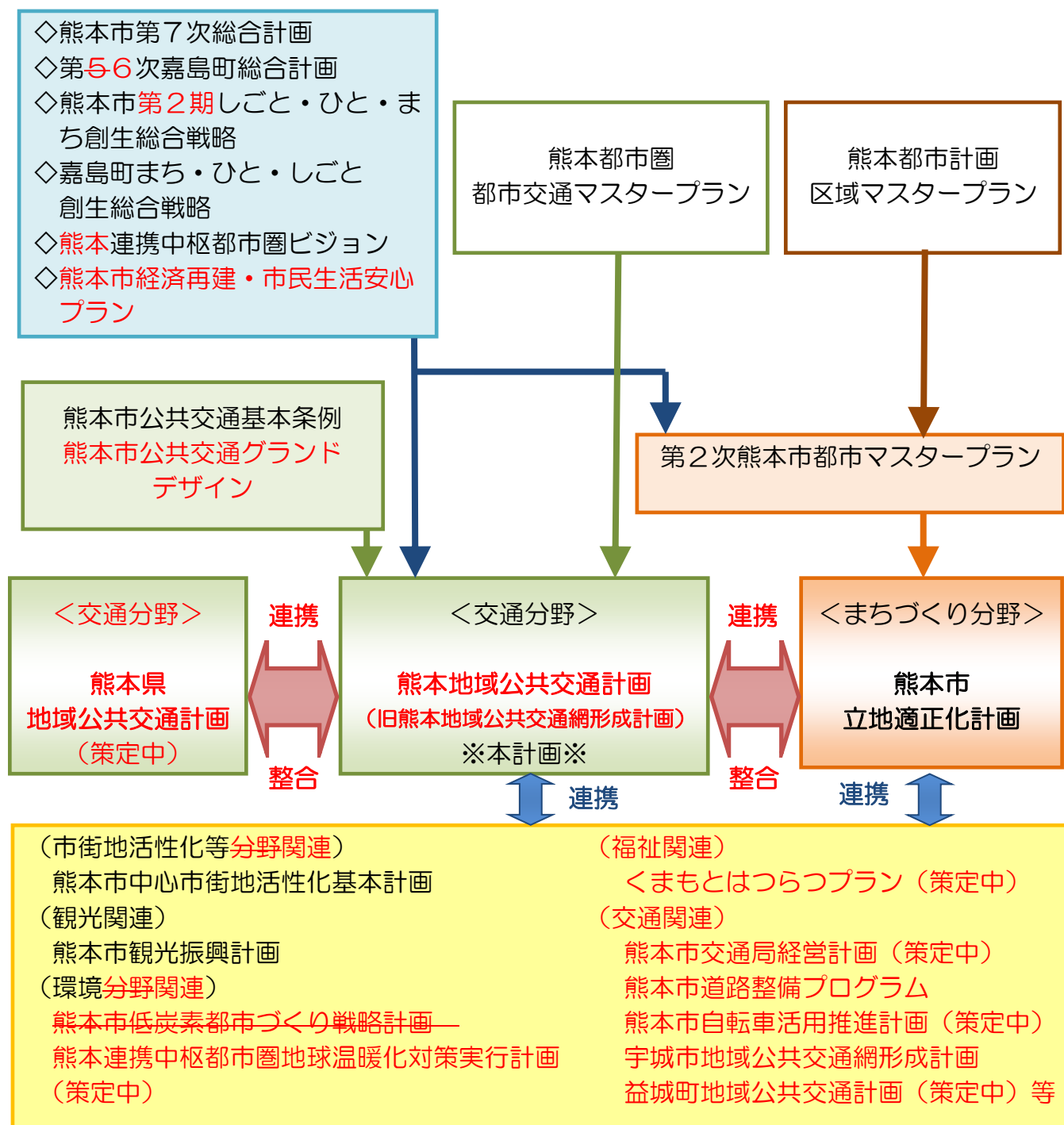
表修正済

年度		H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
関連計画								
熊本地域公共交通計画 (旧熊本地域公共交通網形成計画) (H28.3月策定) (R3.3月改訂)		H28.4月～						
第2次熊本市都市 マスタープラン	全体構想 (H21.3月策定) (H29.8月改訂)	H21.4月～						
	地域別構想 (H26.3月策定) (H30.9月改訂)	H26.4月～						
熊本市立地適正化計画 (H28.3月策定) (R3.3月改訂)		H28.4月～						

5 計画の位置づけ

本計画は、熊本市及び嘉島町の総合計画、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、熊本連携中枢都市圏ビジョン等を最上位計画とし、熊本都市圏都市交通マスタープラン、熊本市及び嘉島町の都市、交通、環境等に係る計画を関連計画とした、熊本市と嘉島町の公共交通政策の方向性等を定める基本計画です。~~今後、本計画を実施するために「地域公共交通再編実施計画」を策定し、持続可能な公共交通網の形成を進めていきます。~~

また、本計画は、熊本市公共交通基本条例に基づき、市民及び事業者の参画と協働のもと、近隣自治体及び関係機関等と連携しながら、公共交通の維持及び充実のための施策を総合的かつ計画的に推進するための計画になるものです。



6

計画策定に係る留意事項

○熊本市公共交通基本条例に基づく「熊本市公共交通協議会」に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に基づく法定協議会の役割を付加します。

○公共交通の広域性を踏まえた上で計画区域と近隣市町村を含むエリア内の移動を主に担う次のものを本計画の検討対象とする公共交通機関とします。

【鉄道】JR九州（鹿児島本線、豊肥本線）、熊本電気鉄道



（JR九州）



（熊本電気鉄道）

【軌道】熊本市交通局（市電）



（市電）

【路線バス】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



（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)

【タクシー】



○乗換拠点を設定したゾーンシステム導入を行う場合であって、乗換拠点が隣接市町村の区域にあるときは、乗換拠点の設定・整備が再編事業の主たる内容であることから、原則として、計画区域には隣接市町村の区域等を含むことが必要であり、当該市町村と共同で形成地域公共交通計画を策定するか、若しくはそれぞれが連携した形成地域公共交通計画を策定することが必要です。

○本計画が設定する乗換拠点候補地のうち、合志・堀川方面の御代志周辺及び城南・嘉島方面のイオンモール熊本周辺は熊本市域外となっています。

○このことから、イオンモール熊本周辺の乗換拠点となる嘉島町を本計画の計画区域とし、共同で地域公共交通網形成計画を策定します。

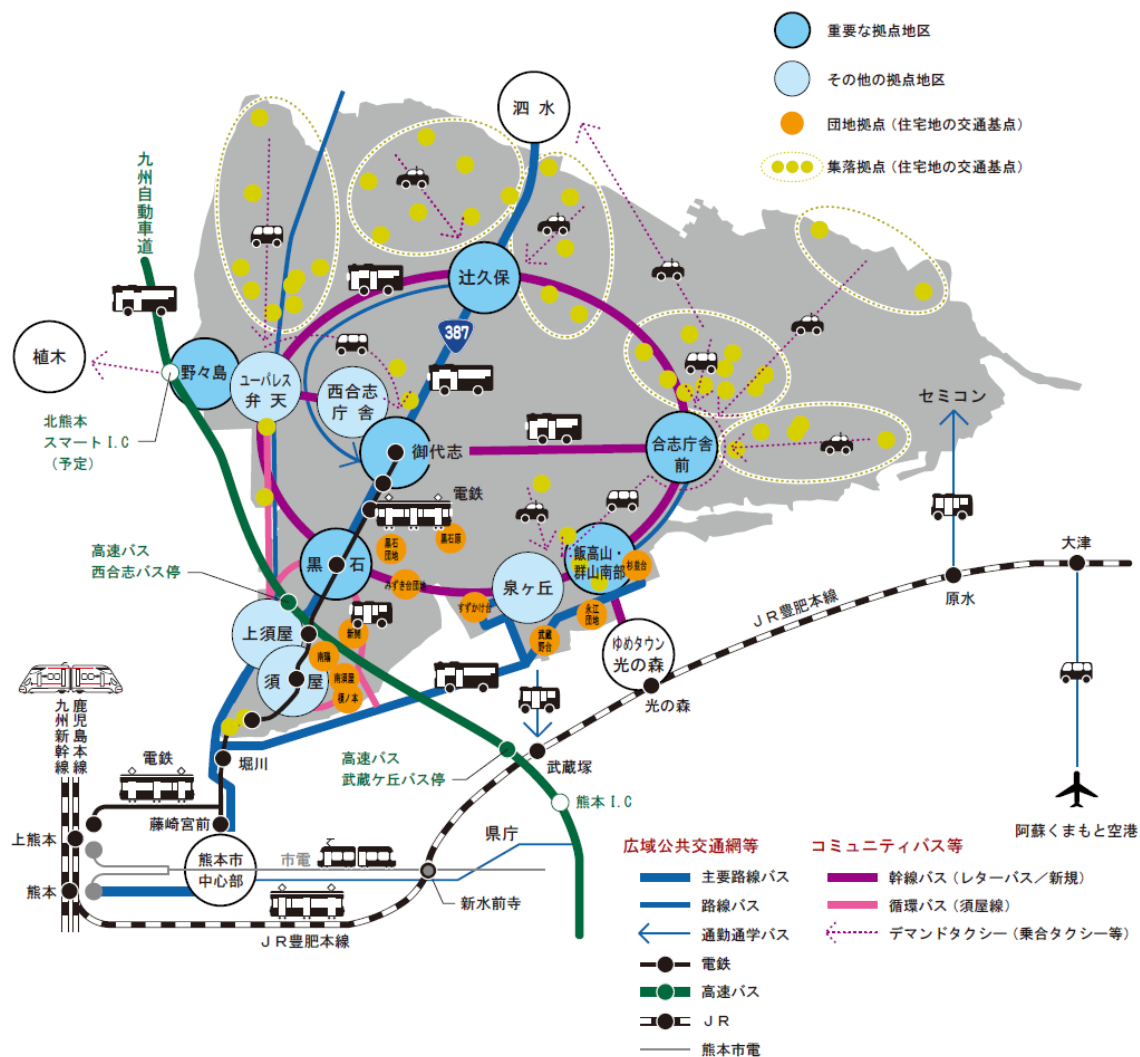
○また、御代志周辺の乗換拠点区域となる合志市については、別途形成計画を策定することから、共同では策定せず、双方の形成計画の連携により施策を展開します。

○さらに、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くことから、広域的な交通ネットワークの形成にあたっては、熊本県をはじめ近隣自治体との連携を図っていきます。

＜参考：合志市地域公共交通網形成計画における御代志周辺の位置づけ＞

本計画では、8箇所のゾーンシステム乗換拠点候補地の1つに合志市の「御代志周辺」を設定しています。また、合志市では、「御代志周辺」地区を都市構造の中心核として整備する予定であり、公共交通網の中心的な役割を担うものとして位置付けています。

このことから、本計画と合志市の「合志市地域公共交通網形成計画」が連携し施策・事業を進めていくことが重要であり、今後、具体的な施策やスケジュール等の調整を行いながら、連携した公共交通網の形成を図ることとします。



▲公共交通網の考え方（計画イメージ）

資料）「合志市地域公共交通網形成計画」より

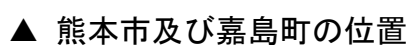
第2章 地域の現状等

1 地勢・地理

2 社会状況・経済状況

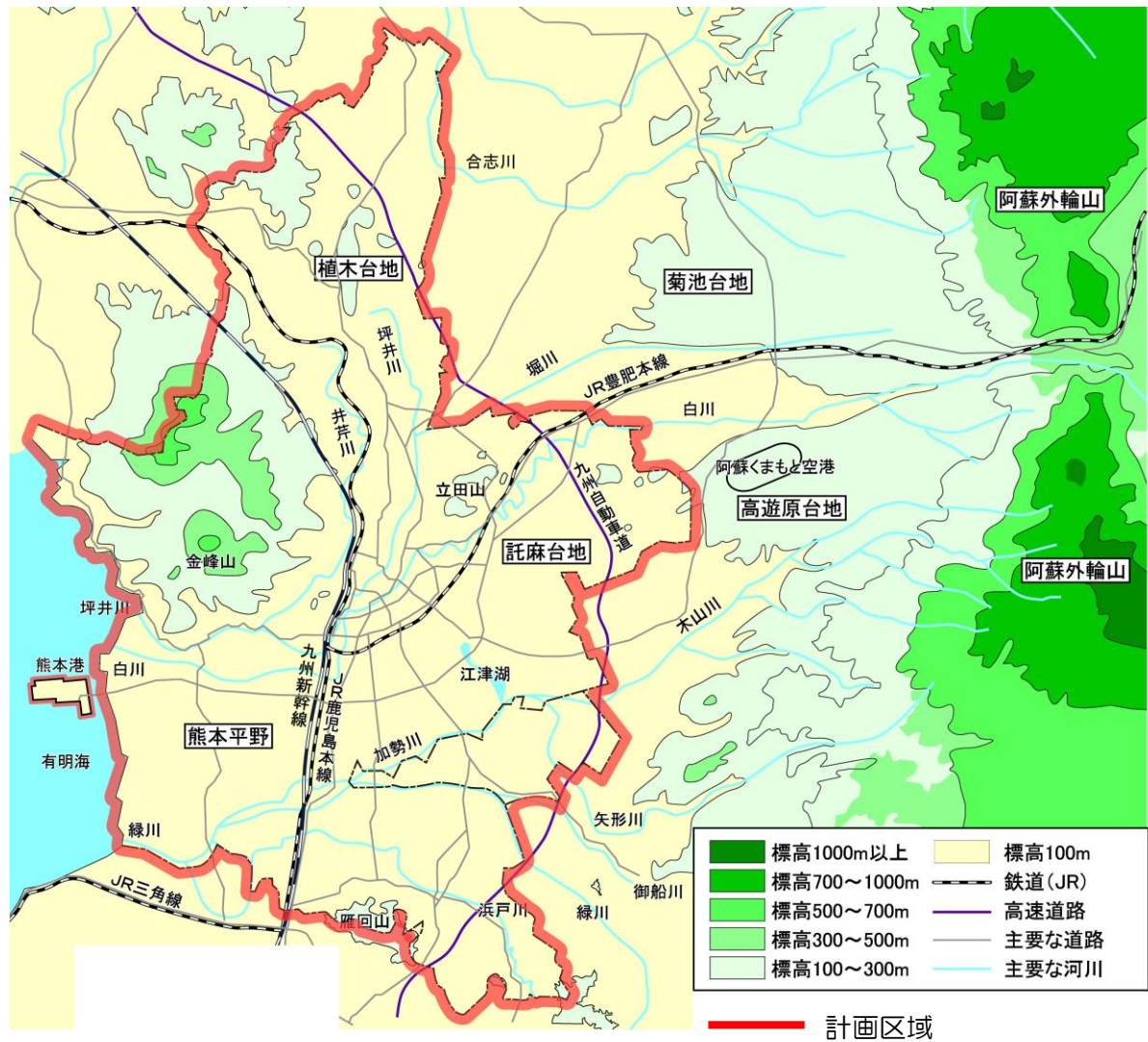
地勢・地理

- ・熊本市は九州の中央、熊本県の北西部に位置しています。また嘉島町は、熊本市の南東部に位置しています。
- ・熊本市および嘉島町は、近隣の合志市、菊陽町、益城町と熊本都市計画区域を形成しています。



(2) 地勢

- ・熊本市は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯であり、西南部は白川の三角洲で形成された低平野からなっています。



▲ 熊本市の地勢図

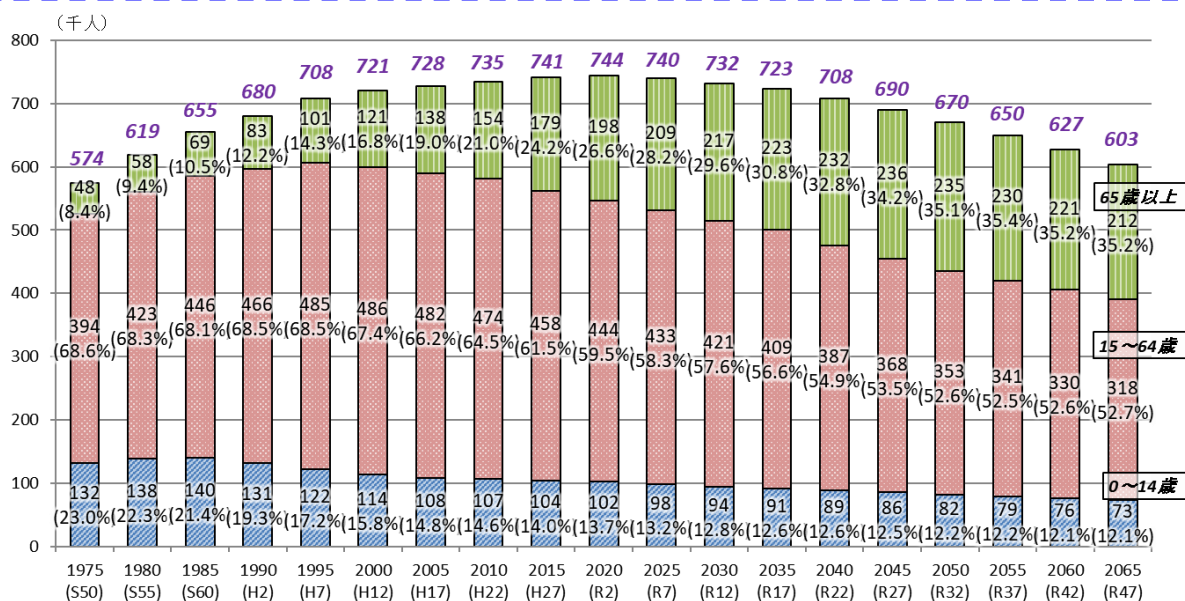
2

社会状況・経済状況

(1) 人口動向と将来人口

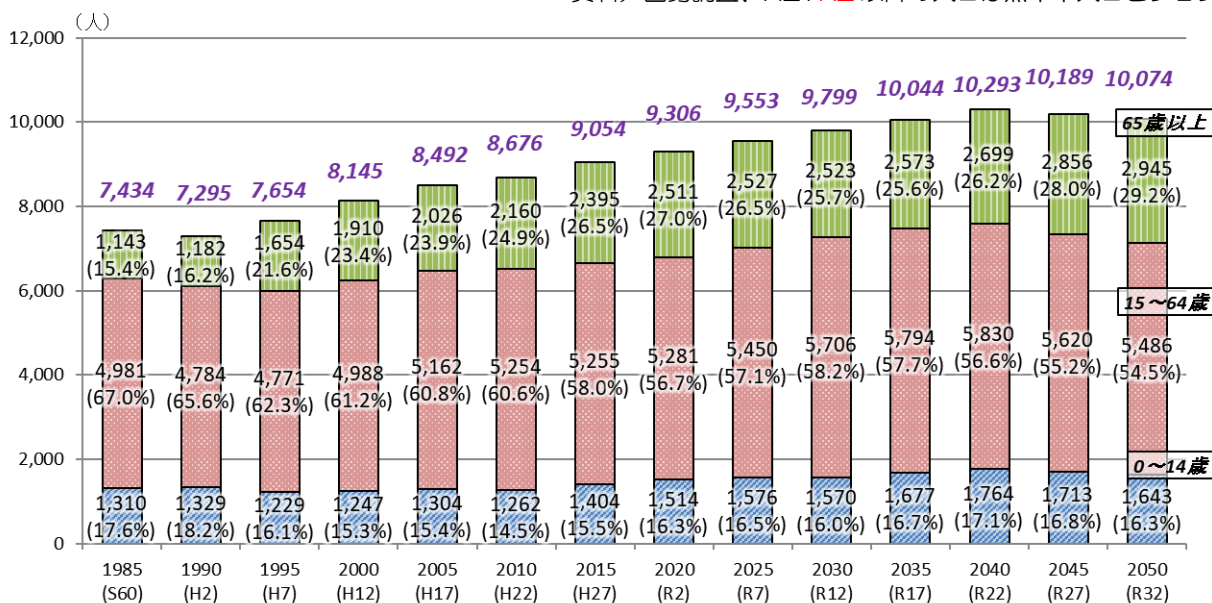
- ・熊本市の人口は現在に至るまで増加してきました。しかし、熊本市の人口推計結果によりますと、将来的に人口は減少していく見込みです。この中で65歳以上の人口が増加し、経済活動を主に支える15歳～64歳までの人口が大きく減少する見込みです。
- ・嘉島町の人口推計結果によりますと、15歳～64歳人口、65歳以上人口は熊本市と同様の傾向ですが、14歳以下の人口が増加する傾向となっており、全体的にほぼ横ばいで推移する見込みです。

グラフ修正済



▲熊本市の年齢別人口推計

資料）国勢調査、H27R2以降の人口は熊本市人口ビジョン



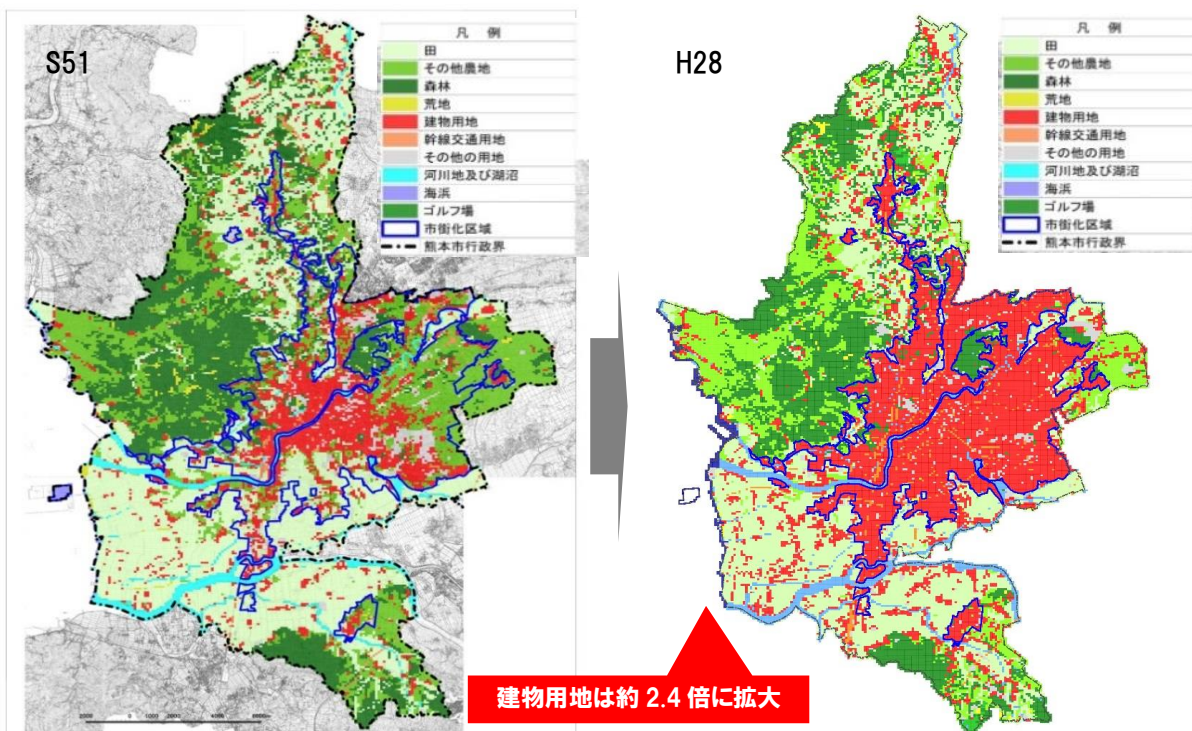
▲嘉島町の年齢別人口推計

資料）国勢調査、H27R2以降の人口は嘉島町人口ビジョン

(2) 土地利用状況

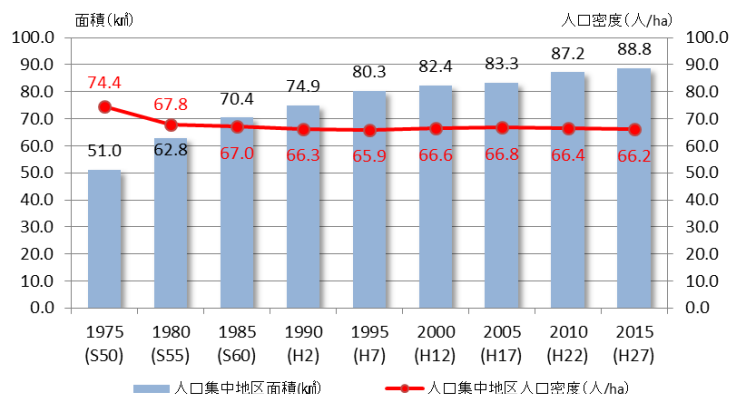
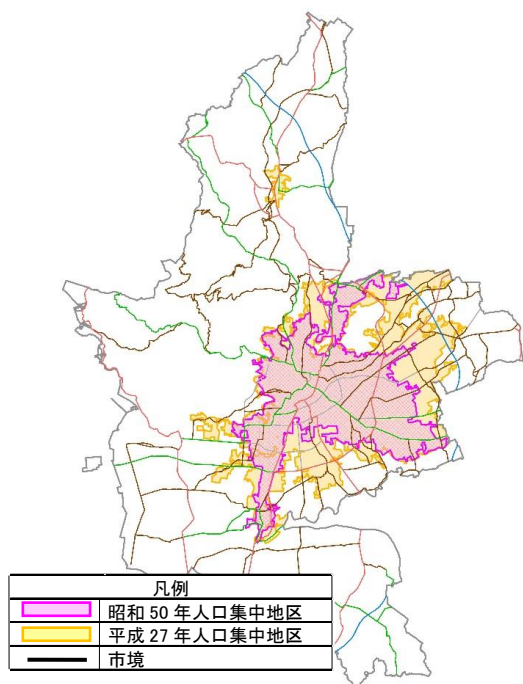
- 熊本市の市街地は、自家用車利用の普及に支えられる形で市街地は拡大を続け、豊かな自然があり比較的地価が安価な農村部まで広がっていきました。
- このような中で、人口集中地区（D I D地区）の面積は昭和50年から平成227年にかけて1.7倍になった一方で、人口集中地区の人口密度は低下傾向にあります。

図・グラフ修正済



▲熊本市の市街地の推移

資料) 土地利用3次メッシュデータ (S51の市街化区域は現時点)



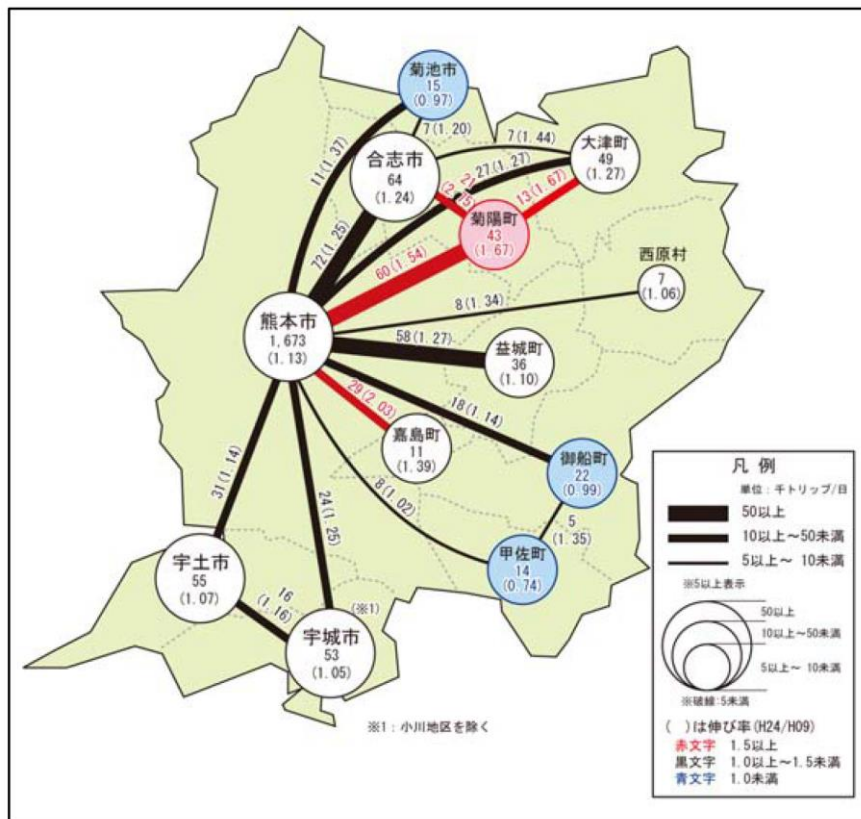
▲熊本市の人口集中地区の面積と人口密度の変化

資料) 国勢調査

(3) 交通特性

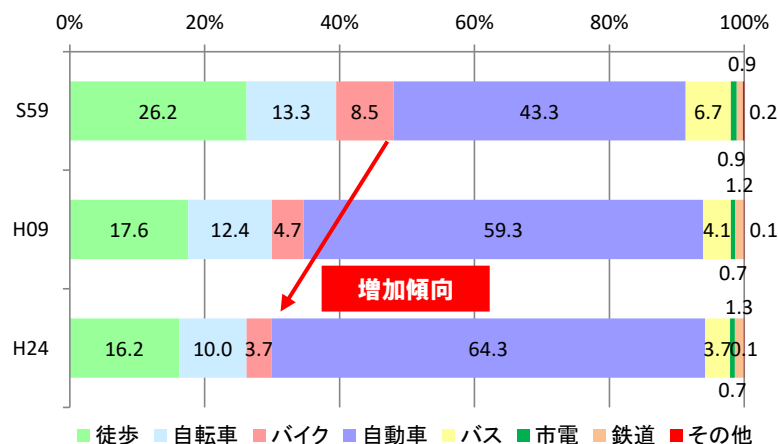
1) 熊本都市圏の自治体単位で見た移動特性

- 平成24年度に実施した熊本都市圏パーソントリップ調査に**よります**と、熊本都市圏内では1日あたり約272万回の移動（トリップ）が発生しています。
- 市町村間の移動では、熊本市と合志市、菊陽町、益城町、宇土市、嘉島町との結びつきが強く、特に菊陽町と嘉島町では結びつきが強くなっていきます。
- この約272万回の移動に関する主な交通手段は、自動車約64%、バス3.7%、鉄道1.3%、軌道0.7%となっています。



▲都市圏交通流動（全目的全手段、H9、H24）

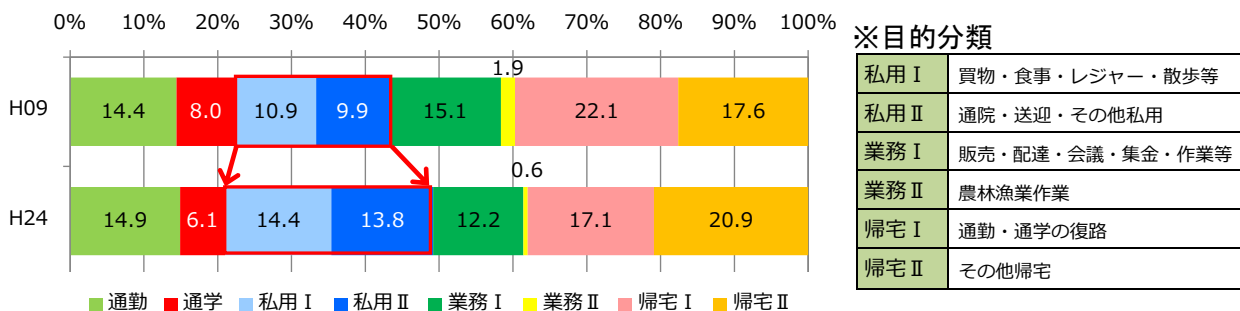
資料）第4回熊本都市圏PT調査結果



▲代表交通手段別トリップ数の推移

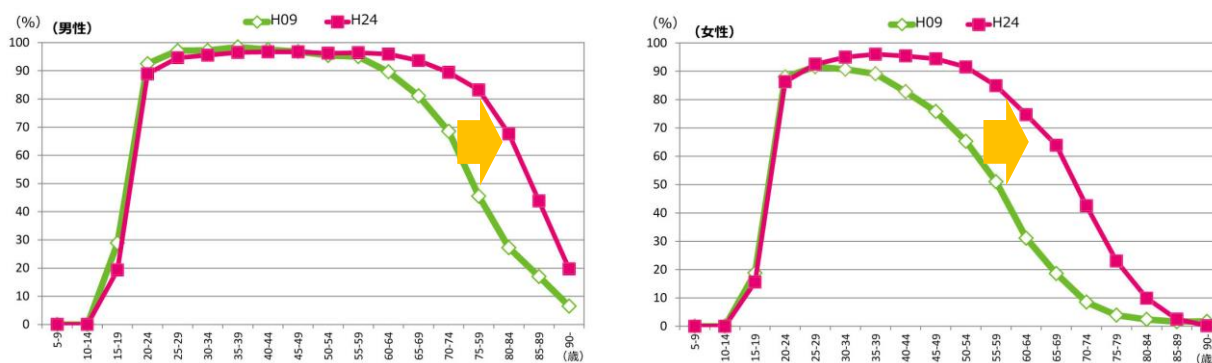
資料）第4回熊本都市圏PT調査結果

- ・目的別のトリップ構成は、通勤目的が14.9%と最も多く、次いで買物・食事・レジャー等の私用Ⅰが14.4%と多くなっていますが、平成9年と比較して私用目的の割合が大きく増加し、通学や業務目的の割合が減少しています。
- ・また、高齢者の免許保有率や外出率は増加傾向にあり、将来に渡ってますます増加することが予想されます。



▲目的別のトリップ構成

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果



▲免許保有率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

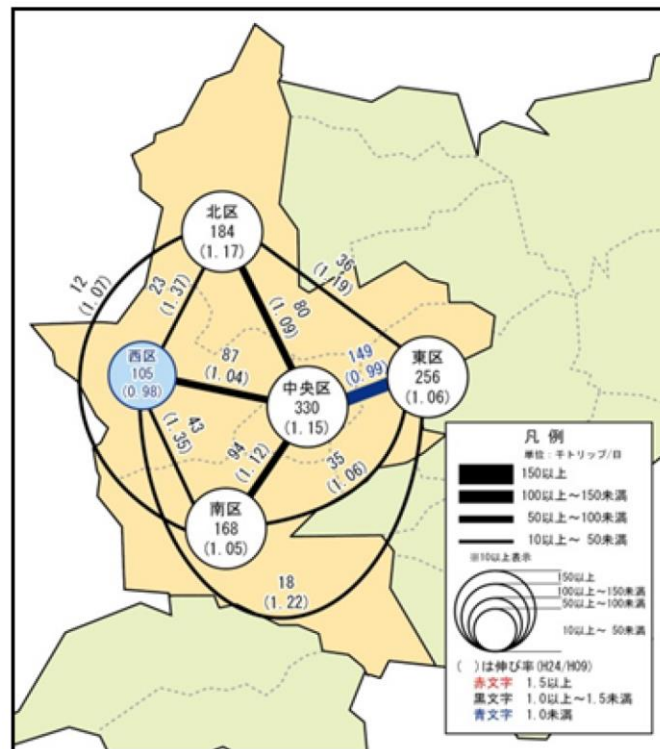


▲外出率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

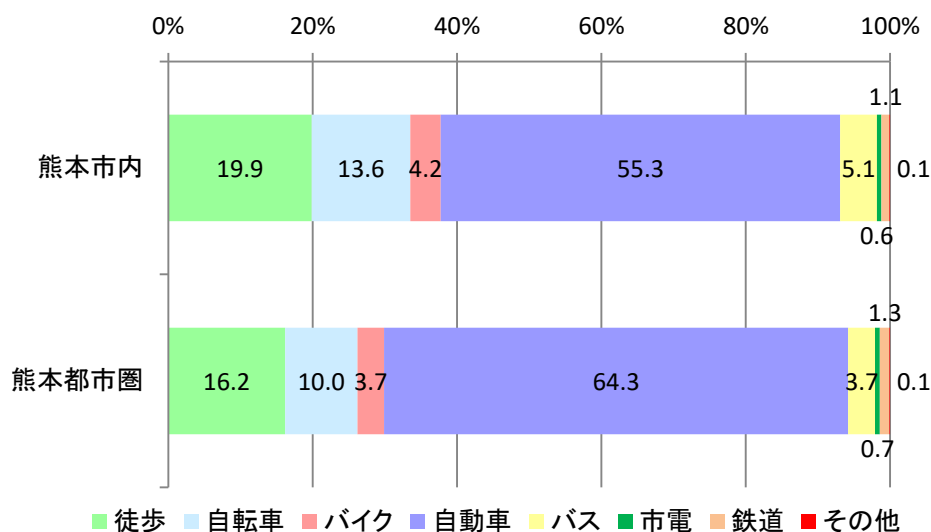
2) 熊本市内で完結する移動の特性

- 熊本市内で完結する移動は全体の約60%に当たる約167万トリップであり、主な交通手段は、自動車が約55%、バスが約5%、鉄道が約1.1%、軌道が約0.6%となっています。
- 熊本都市圏全体と比較すると、徒歩や自転車、バスの分担率が高く、自動車の分担率は低い状況です。



▲熊本市内交通流動（全目的全手段、H9, H24）

資料）第4回熊本都市圏PT調査結果

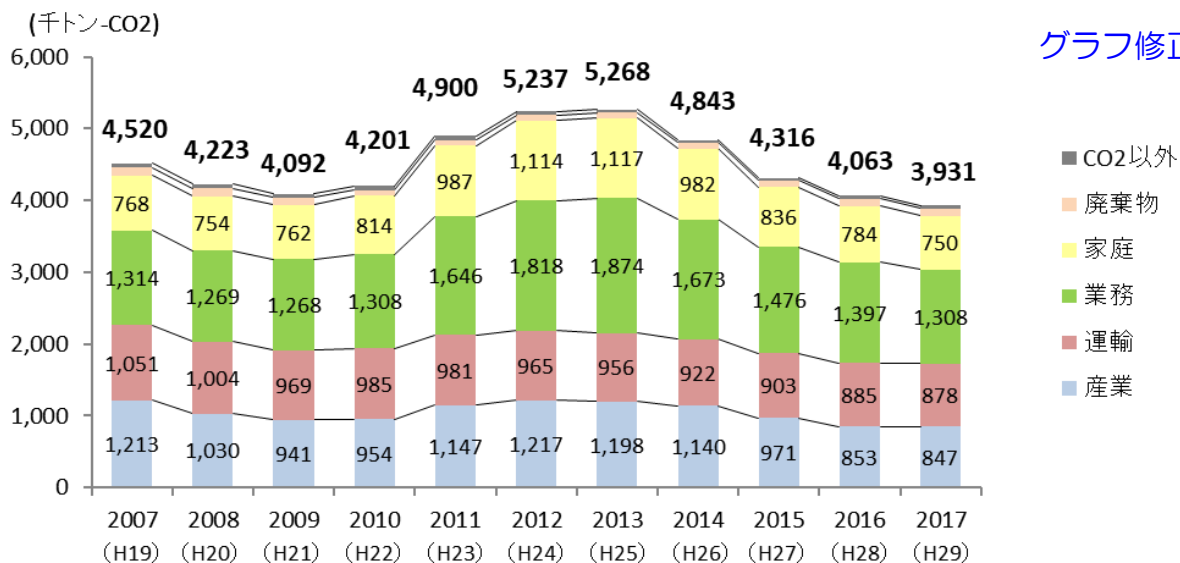


▲熊本市内交通流動の代表交通手段別トリップ

資料）第4回熊本都市圏PT調査結果

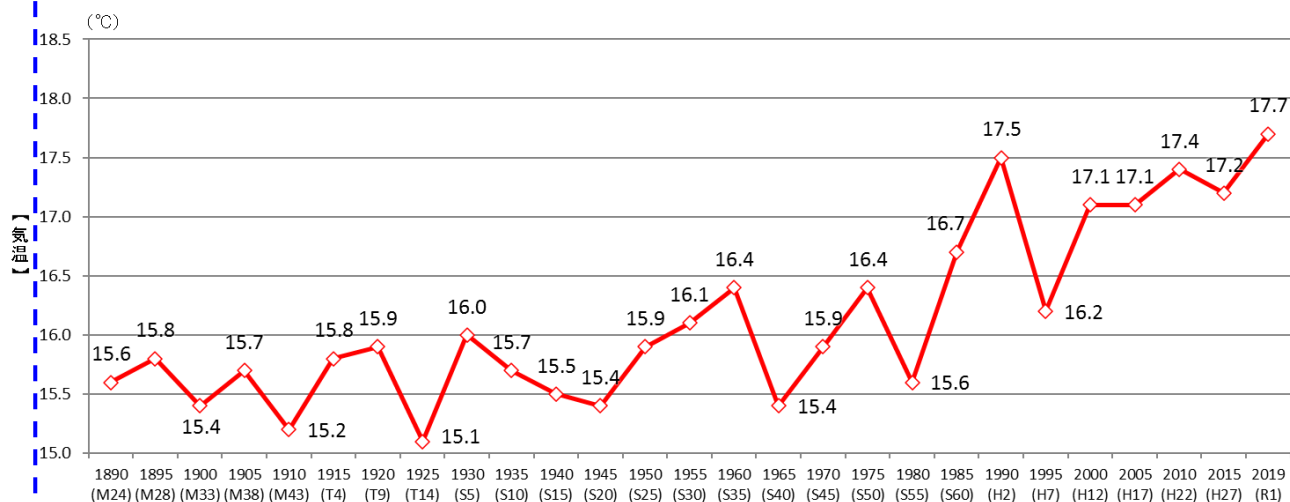
(4) 環境負荷の推移

- ・今日、温暖化をはじめとする地球環境問題が深刻化しています。今後は、大気汚染や、温室効果ガス削減など、環境問題に的確に対応し、将来に向けて良好な都市環境を保全していくことが必要になります。
- ・熊本市の温室効果ガス排出量の推移を見てみますと、総量としては増加傾向にあります。なお、運輸部門の排出量は全体の約1/5を占めている状況ですが、車両の燃費向上などに伴い微減しています。
- ・また熊本市の平均気温は、この100年間で約2℃上昇しており、このような状況が続けば、地球温暖化への影響が懸念されます。



▲熊本市における温室効果ガス排出量の推移

資料) 温室効果ガス排出量(確定値)について(熊本市)

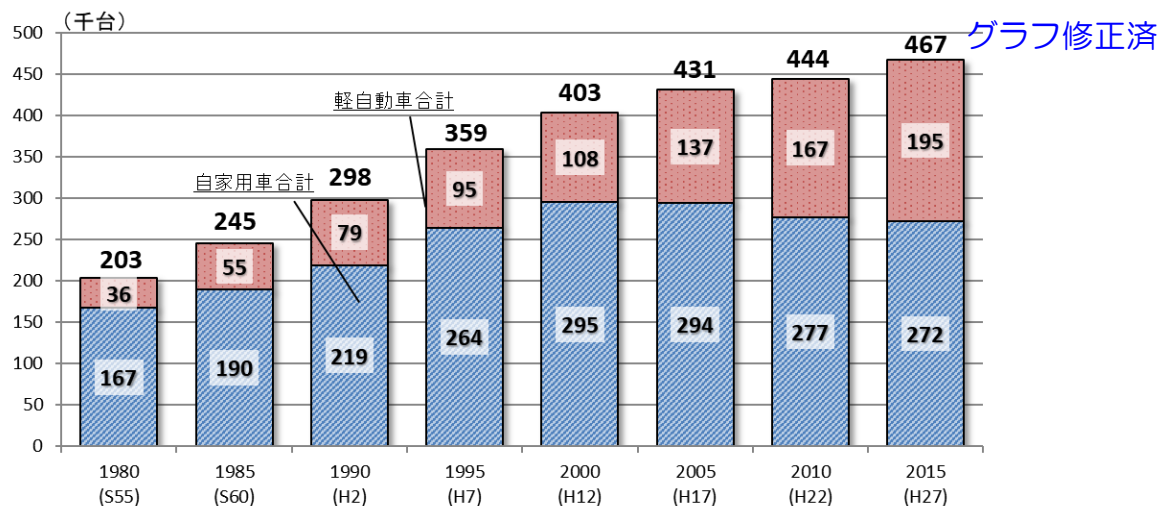


▲熊本市における平均気温の推移

資料) 熊本地方気象台の観測データ

(5) モータリゼーションの進展

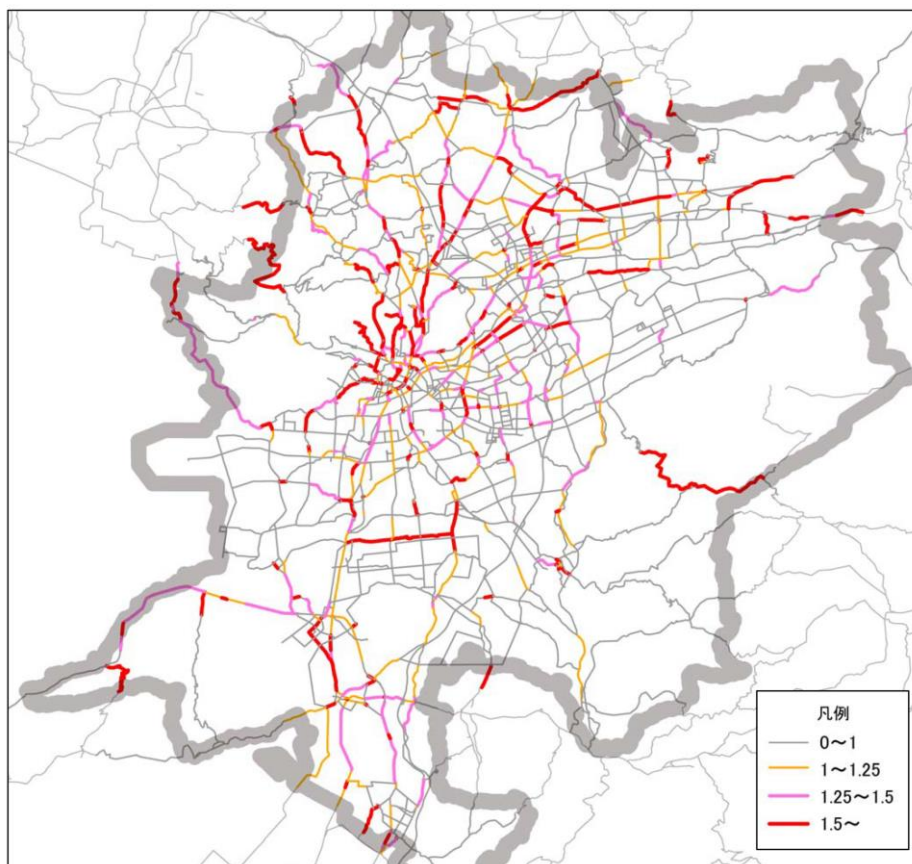
- 熊本市の自動車登録台数の推移を見ますと、昭和55年から平成2227年にかけて自動車登録台数は2倍以上となっています。
- 自動車利用の増加により、熊本都市圏の幹線道路や主要交差点にて交通混雑が発生しています。



▲熊本市の自動車登録台数の推移

資料) 軽自動車：市区町村別軽自動車車両数（社団法人全国軽自動車協会連合会）

自家用車：市区町村別自動車保有車両数（財団法人自動車検査登録情報協会）



▲現況の混雑度の状況

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

- ・市街地拡大や自動車登録台数の増加等に伴う自動車利用の増加は今後も見込まれ、**現在、事業進捗中の**(熊本西環状道路など)の道路整備**完了**後においても、市街地部や主要な放射環状道路では混雑解消に至らないことが予測されます。
- ・日常生活等における過度な自動車依存の進展は、公共交通利用者数の減少傾向の加速化と公共交通が持続できない社会の到来を招くことが懸念**され、ます**。**また、**現に高齢者の自動車利用の増加により、高齢者が第1当事者となる交通事故は増加している状況にあります。
- ・このような事態を招かないためにも、過度な自動車依存から脱却し、持続可能な公共交通網の形成を図っていくことが重要です。



凡 例

- 一般道 10km/h未満
- 一般道 10～20km/h未満
- 一般道 解消区間

(出典：国土交通省資料及び将来H47OD表・事業化ネット推計値(※)／現況再現値を基に作成)

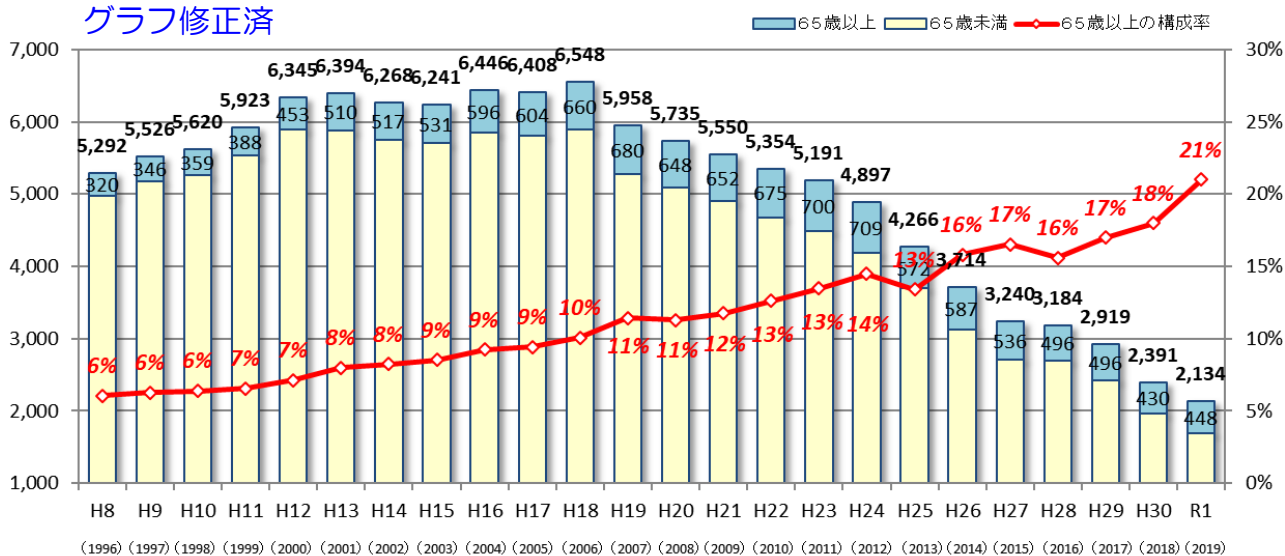
※事業化ネット：

現況道路網に、事業中路線や熊本都市圏交通アクションプログラム及び道路整備プログラムなどに位置付けられている計画路線、並びに、計画段階評価実施中路線より構成された道路網のこと。

▲事業中の道路の完成後に残る朝ピーク時低速度区間の将来予測（市街地部分）

資料）熊本都市圏都市交通マスタープラン

グラフ修正済

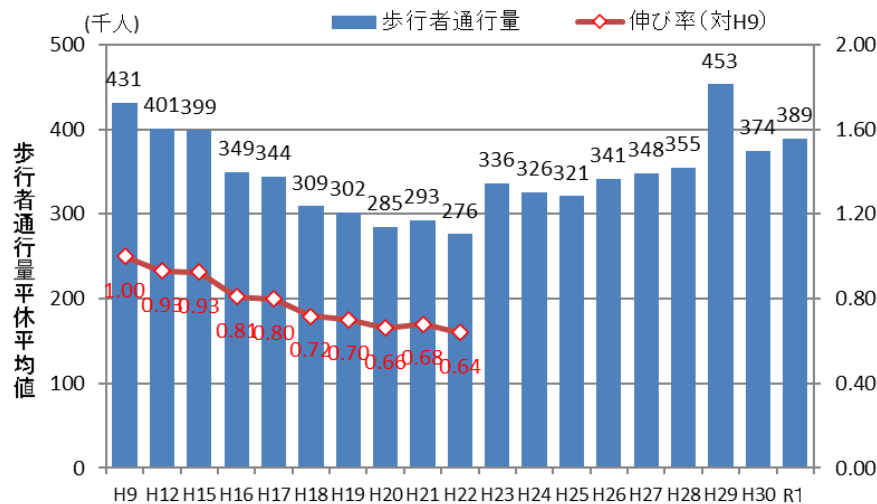


▲熊本市、嘉島町における事故件数の推移（第一当事者年齢）

資料）熊本県警提供資料

(6) 商業に関する動向

- ・ 中心市街地の歩行者交通量は平日・日曜ともに減少傾向にありましたが、近年は**ほぼ横ばい上昇傾向**で推移しています。
- ・ 熊本市及び嘉島町における大型商業施設の立地状況によると、平成8年以降中心市街地から離れたエリアへの大型商業施設の立地が進んでおり、郊外的大型商業施設等の立地により、中心市街地への買物依存率が減少しています。



▲ 中心市街地の歩行者通行量の推移

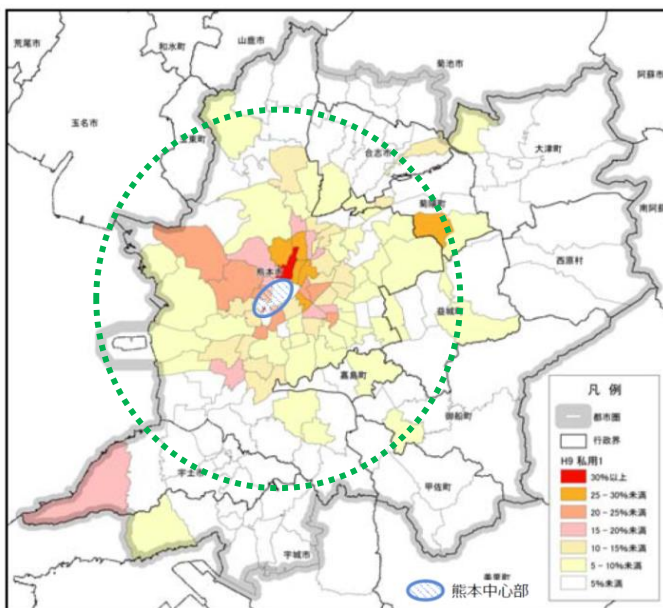
※平成 23 年度より調査時期及び計測方法が変更

※平成 25 年度より熊本駅西口（新幹線口）出口が調査地点として追加

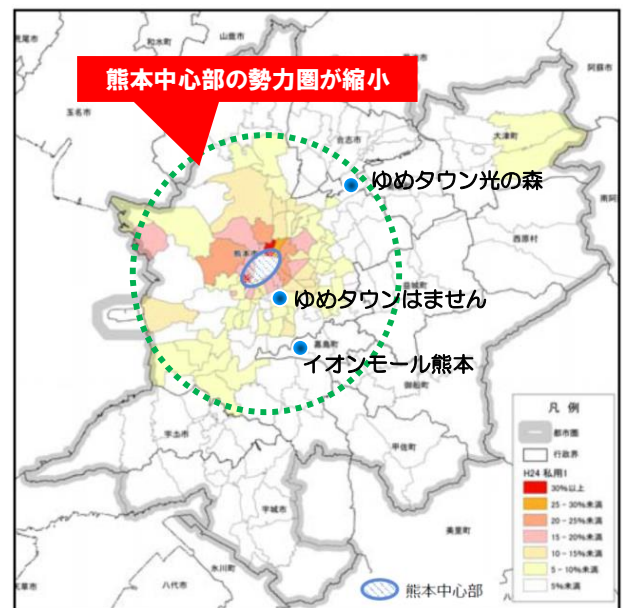
※平成 29 年度は調査日において大型イベントが開催されていたため通行量が増加

※中心市街地内の調査地点における平日と休日の平均値

資料）平成 26 年度商店街通行量調査結果報告書



▲ 熊本中心部への私用 1(買物等)目的依存率(H9)



▲ 熊本中心部への私用 1(買物等)目的依存率(H24)

▲ 熊本市中心部への私用 1（買物等）目的依存率

資料）第 4 回熊本都市圏 PT 調査結果

●：H9 以降に郊外等に立地した主な大型商業施設

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

(1) 熊本市第7次総合計画（平成28年3月 策定 令和2年（2020年）3月 改訂）

熊本市第7次総合計画は、平成35-令和5年度を目標年次とした熊本市の最上位の計画であり、今後のまちづくりの指針となる重要な計画です。

【基本構想】

将来像・基本方針	■めざすまちの姿 ○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」 ■まちづくりの重点的取組（公共交通関連） ○「ずっと住みたいまちづくり」 だれもが移動しやすく暮らしやすい都市をつくります。 ⇒高度な都市機能が集積した中心市街地と日常生活に必要なサービスが整う地域拠点の利便性の高い公共交通などで結ぶ多核連携都市の形成を促進していきます。 ■分野別施策の基本方針（公共交通関連） ○安全で利便性が高い都市基盤の充実： 基幹公共交通の定時性、速達性等の機能を強化するとともに、利用しやすい生活路線の確保や交通不便地域、空白地域における交通手段の確保など、市民の移動の利便性向上に努めます。将来にわたり市民が暮らしやすい多核連携都市の実現に向け、地域拠点などにおける都市機能や人口密度を維持・確保するとともに、バス路線網の再編やパークアンドライドなどを推進し、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を確立します。加えて、九州中央の交流拠点都市にふさわしい幹線道路や広域交通網を整備し、公共交通と自動車交通の最適な組み合わせベストミックスを構築します。
将来人口	734,000人（平成35年令和5年）

【基本計画】

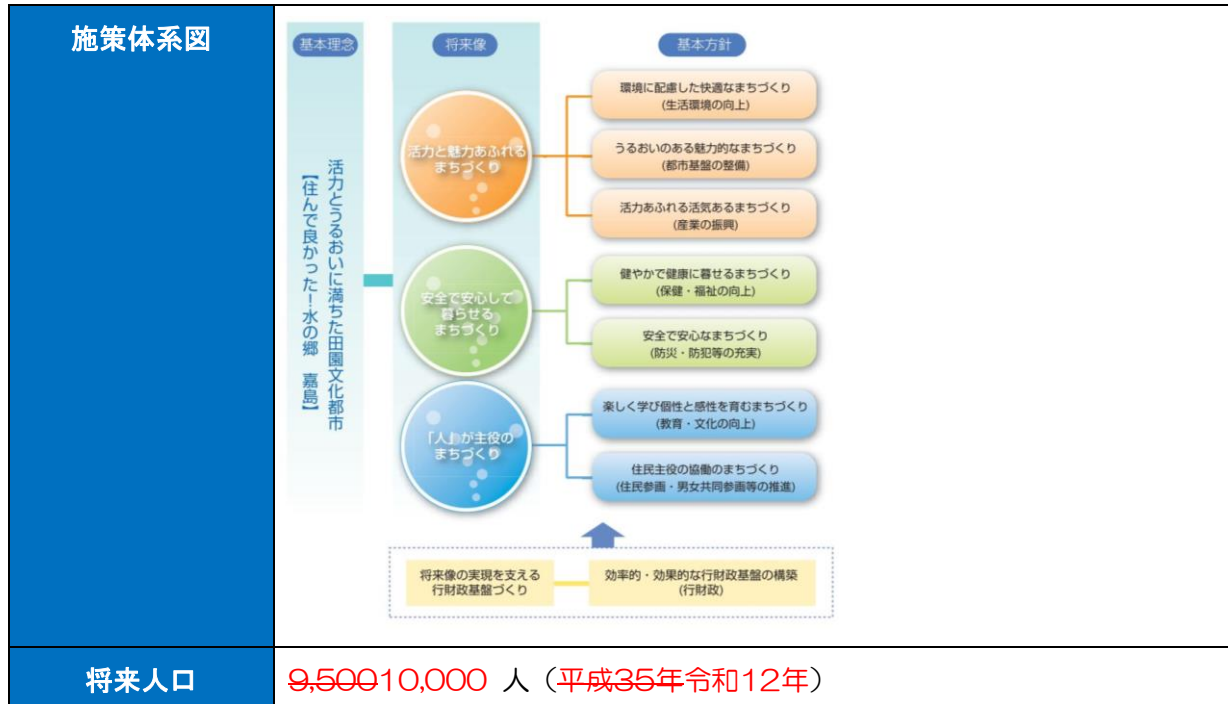
公共交通に関する 施策・事業	■だれもが安心して移動できる公共交通体系の確立 【基本方針】 持続可能な公共交通網の形成及び公共交通の利便性向上 【事業概要】 ○公共交通ネットワークの維持・再構築 ・持続可能な公共交通網の形成 等 ○主要交通拠点などの整備促進 ・公共交通機関相互の結節性を高める 等 ○公共交通機関の利用促進 ・自家用車から公共交通機関への利用転換の促進 等
-------------------	---

	○公共交通空白地域などへの対応 ・公共交通空白地域などへのコミュニティ交通の導入及び導入支援等
その他関連する 施策・事業	■計画的な都市づくり ○多核連携都市づくりの推進と適正な土地利用への誘導

(2) 第5-6次嘉島町総合計画（平成23年3月 令和3年（2021年）●月 策定）

第5-6次嘉島町総合計画は概ね平成32-令和12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。 【基本方針】 うるおいのある安全で便利なまちづくり（都市基盤の整備） ■具体的な取組 ○東部台地開発による交通体系の見直し： 東部台地の主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。 ○国・県道の継続した整備を国、県に要請するとともに、道路機能の重要度や改良効果の高い道路を優先するなど計画的な町道整備を推進します。特に東部台地土地区画整理事業区域へのアクセス道路の整備を
---------------------------	--

	推進します。 ○主要交通拠点と結節するバス路線の確保やバスの利用促進を図ります。 ○町内巡回バス、乗合タクシーなどについて慎重な検討を行い、住民の移動利便性の向上に努めます。
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。

2 都市マスタープラン

(1) 熊本都市計画区域マスタープラン（平成27年（2015年）5月 最終改訂）

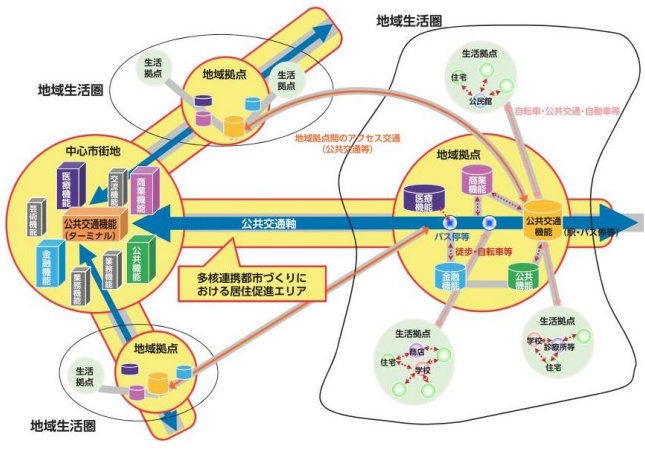
熊本都市計画区域マスタープランは概ね20年後（平成42-令和12年頃）の都市の姿を展望した都市計画の基本的な方向性を示すものです。

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

(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 平成29年（2017年）8月改訂）

（地域別構想 平成26年3月策定 平成30年（2018年）9月改訂）

第2次熊本市都市マスタープランは平成37令和7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 への居住機能の誘導 ○中心市街地や地域拠点への都市機能集積の維持・確保  ○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誘導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 ○都市機能の誘導維持・確保を検討する際には、誘導維持・確保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。

3 その他の関連計画

(1) 熊本都市圏都市交通マスタープラン（平成28年（2016年）3月 策定）

熊本都市圏都市交通マスタープランは概ね20年後（平成47年令和17年）を目標年次とし、目指すべき都市構造とそれを支える交通体系のあり方を提案するものです。

将来の交通体系

■範囲

○熊本都市圏、5市6町1村（熊本市、菊池市、宇土市、宇城市、合志市、大津町、菊陽町、西原村、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町）

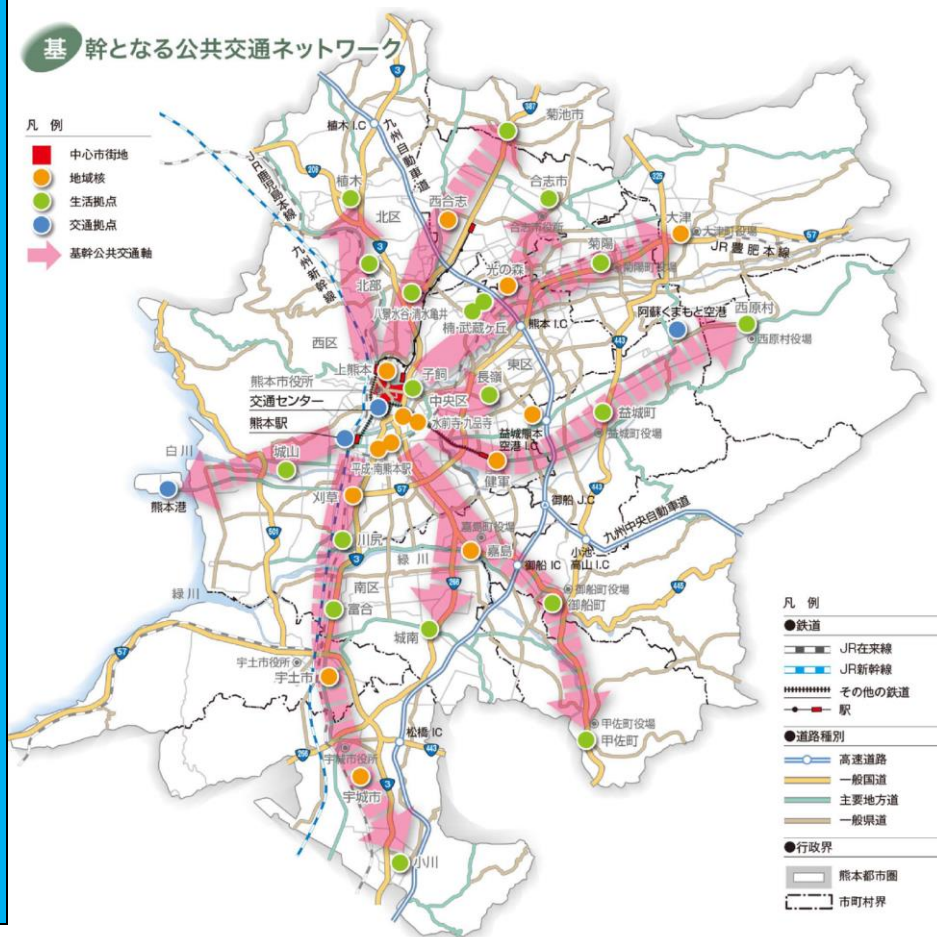
■将来像

○連携中枢都市圏に求められる広域的な拠点機能や都市機能を交通網に合わせ配置し、熊本市と周辺市町村、また近隣市町村相互が補完・連携しながら、暮らしやすさと持続的な発展を確保する『多核連携型の都市圏構造』

■交通ネットワークの将来像

○「基幹となる公共交通軸」、「骨格となる幹線道路網」の形成

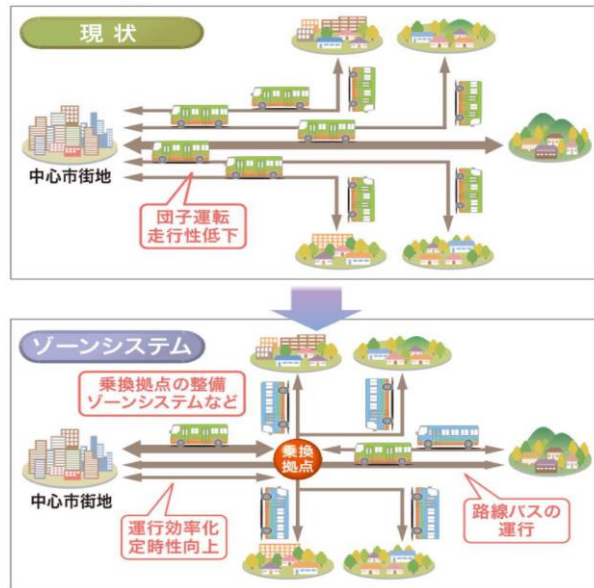
基 幹となる公共交通ネットワーク



公共交通に関する
施策・事業

■公共交通の整備方針

①バス施策（ゾーンシステムの導入、幹線区間の強化）



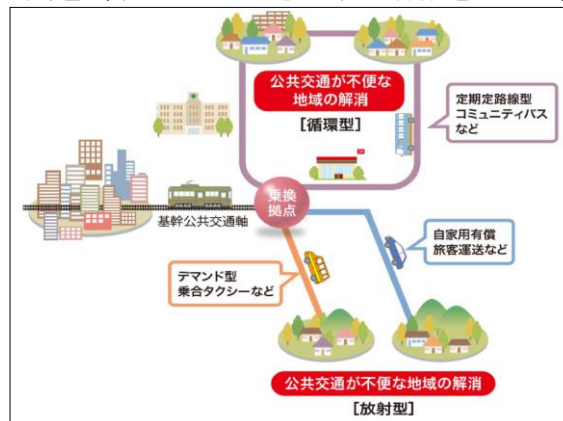
▲ ゾーンシステム導入イメージ

②鉄軌道施策（ネットワークの強化、ネットワークの充実、新駅の整備）



▲ ネットワークの強化（結節）イメージ

③コミュニティ交通（ネットワーク計画、運行形態の工夫）



▲ ネットワーク計画イメージ

④公共交通の利用促進施策（広域交通拠点と公共交通の連携強化、公共交通システムの機能強化、他の交通手段との連携）

その他関連する
施策・事業

■道路の整備方針

①2環状11放射道路網の形成促進（環状道路の整備、放射道路の整備）

②交差点改良による交通円滑化（環状道路の主要交差点の立体化等、機動的な交差点改良による渋滞緩和）

③基幹公共交通軸の形成と一体となった道路整備

(2) 熊本市公共交通グランドデザイン（平成24年3月策定 **令和2年（2020年）3月改訂**）

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 ○基幹公共交通軸の強化 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。 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。 ○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。 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します。 ○公共交通空白・不便地域△の対応の解消 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。 バス路線等でカバーできない地域は、地域と連携し、コミュニティ交通を導入し、日常生活に必要な移動手段を確保します。 ○ベストミックスの構築 地域特性に応じて、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系の構築を目指します。
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・アクセシビリティ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△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。

■基幹公共交通軸での公共交通の取組



▲市電延伸

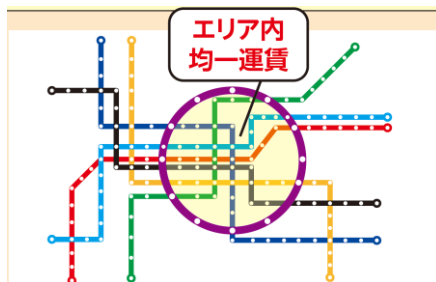


▲バス専用（優先レーン）

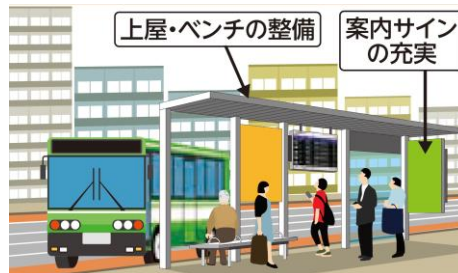


▲多両編成車両

■地域ごとの特性に応じた公共交通の取組



▲新しい運賃体系の導入



▲待合環境の向上

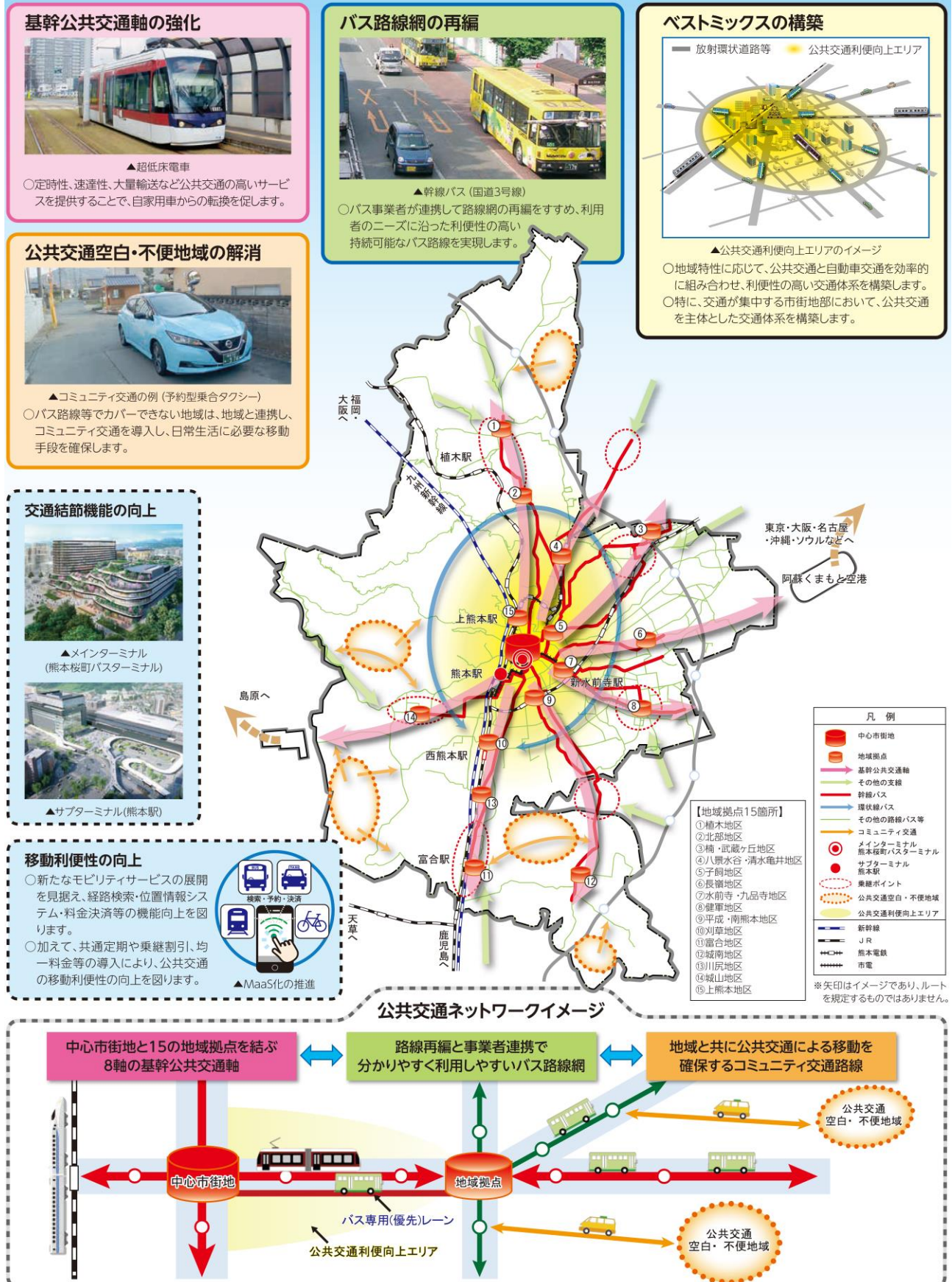


▲環状バスの見直し



▲商業施設等を活用したP&Rの拡充

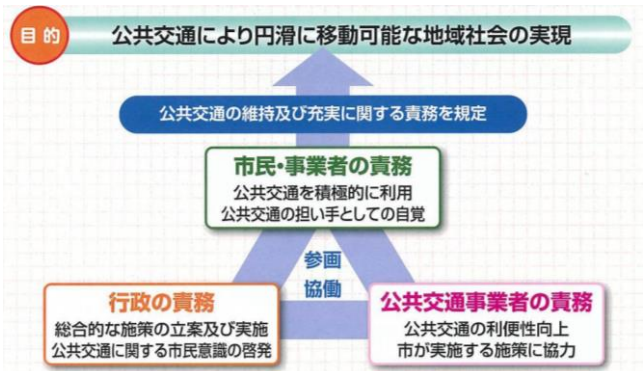
■熊本市公共交通ランドデザインの全体像



(3) 熊本市公共交通基本条例（平成 25 年（2013 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したものです。

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

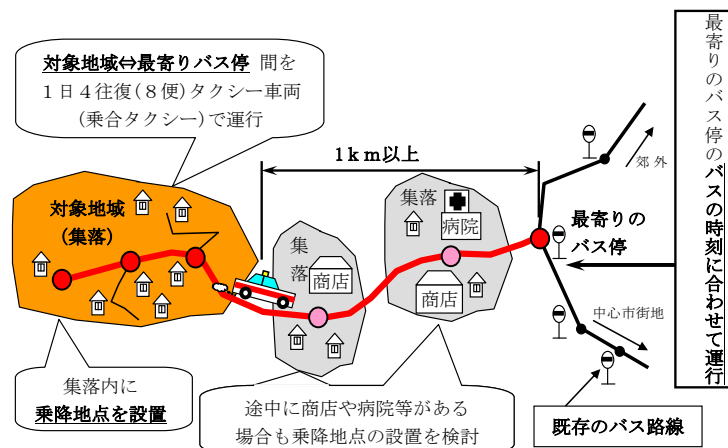
- ①公共交通の走行環境及び利用環境の改善：道路及び交差点整備等
- ②自家用車や自転車との乗継利便性の向上：パークアンドライドの整備等
- ③公共交通事業者等が行う利用促進策に対する支援：

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。停留所等から距離が1,000メートル以上離れた地域をいう。

〔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。公共交通空白地域以外の地域であって、停留所等からの距離が500メートル以上離れたものをいう。

(4) 熊本市立地適正化計画（平成28年3月策定 令和3年（2021年）●月 改訂）

熊本市立地適正化計画は平成37年令和17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したものです。

概 要

■範囲

○熊本市内の都市計画区域

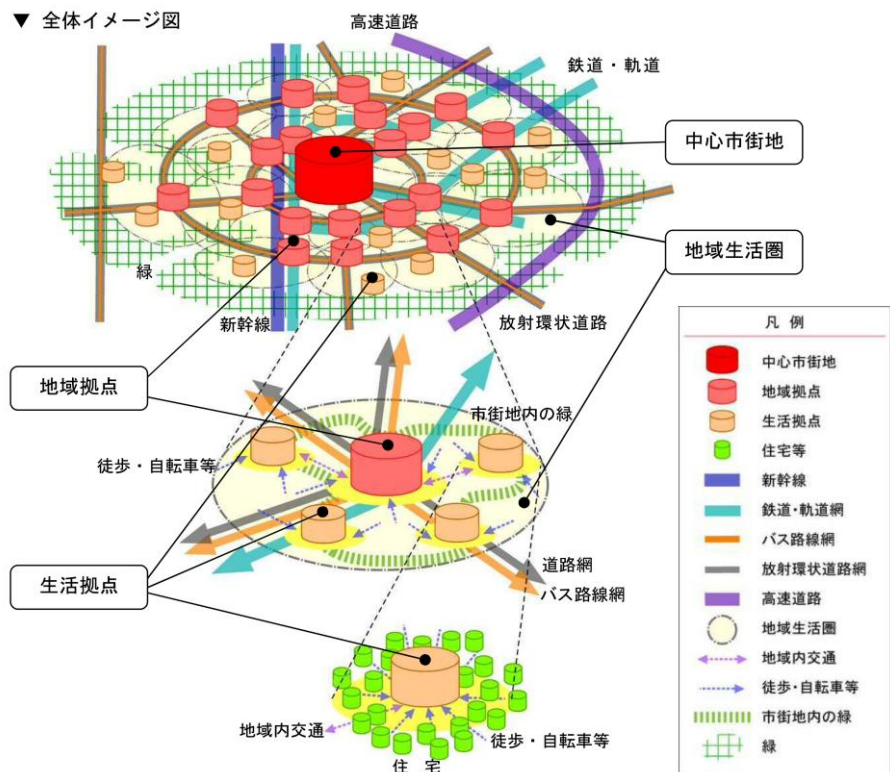
※ただし、都市全体を見渡す観点から都市計画区域外も分析・評価の対象とし、都市計画区域外への施策展開も視野に入れる。

■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

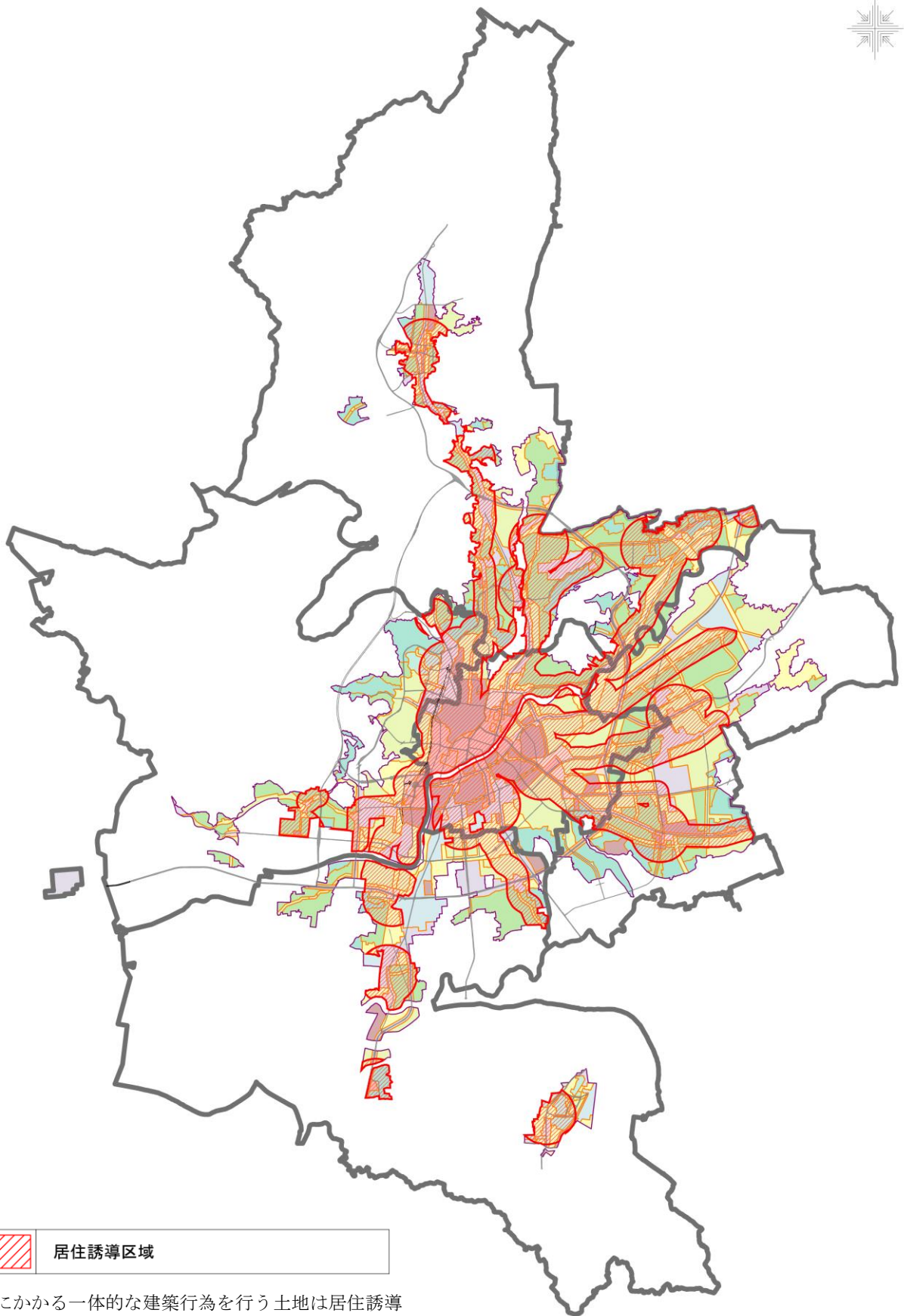


■立地適正化計画に定める主な内容

- ・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 ・都市機能誘導区域（中心市街地や地域拠点）に都市機能を維持・確保する ・日常生活サービス機能を都市機能誘導区域に維持することで、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 ○誘導による強制的な集約ではない ・都市機能誘導区域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、人口密度の維持を図る
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



 居住誘導区域

※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

1 0 1 2 3 4km

(5) 熊本県地域公共交通計画（令和3年（2021年）●月（策定中））

P

概 要	
公共交通に関する 施策・事業	

(56) 23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月平成29年（2017年）3月認定、平成26年3月令和2年（2020年）7月 変更）

23期熊本市中心市街地活性化基本計画は平成28-令和33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 ○「熊本城地区」「通町筋・桜町周辺地区」、「熊本駅周辺地区」「新町・古町地区」 ■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誰もが移動しやすく暮らしやすい「多核連携都市」を都市構造の将来像 ■基本方針 ○人々が活発に交流しにぎわうまちづくりにぎわいあふれる城下町 ○城下町の魅力があふれるまちづくり安心してずっと暮らしたいまち ○誰もが気軽に訪れることができるまちづくり誰もが訪れてみたくなるまち ⇒電停改良 低床電車導入 市電ロケーションシステム導入
-----	---

(67) 熊本市住生活基本計画（平成27年3月 策定 令和2年（2020年）3月 改訂）

熊本市住生活基本計画は平成36-令和6年度を目標年次とし、暮らしやすい熊本の住まい・まちづくりの実現の目的として、住宅を取り巻く変化に対応した新たな施策を示すものです。

概 要	■基本理念 共に支え合い 長く住み継ぎ 人が集う くまもとの住まい・まちづくり ■基本方針（抜粋） Ⅲ 住みやすい“まち”の実現 目標1 熊本型コンパクトシティに向けたまちづくり暮らしやすい住環境の維持・促進 ○1-1—居住促進エリアにおける居住機能の誘導 —（具体的な取り組み）基幹公共交通の機能強化による利便性の向上 ○1-2 生活拠点におけるコミュニティの維持・活性化誰もが利用しやすい公共交通の充実 （具体的な主な取り組み） 基幹公共交通の機能強化による利便性の向上
-----	---

	公共交通利用促進に向けたモビリティマネジメントの実施 公共交通空白・不便地域へのデマンドタクシー等の導入 目標2 住環境を向上させるまちづくりの推進 ○2-1 低炭素まちづくりの推進による住環境の向上 （具体的な取り組み）公共交通利用促進に向けたモビリティマネジメントの実施 目標3 “くまもと”の魅力あふれるまちづくり推進に向けた情報共有 提供
--	---

(78) 熊本市観光振興計画（平成 22 年（2010 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	■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 II 観光客受入態勢の充実 （1）観光客受入態勢の整備 （しろめぐりん、市電の活用による移動の円滑化） III 主要観光資源の魅力向上
-----	---

(89) 熊本市低炭素都市づくり戦略計画熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画
（平成 22 年 3 月 策定 令和 3 年（2021 年）●月 （策定中））

P

熊本市低炭素都市づくり戦略計画は平成 32 年度（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	■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2：人と地球にやさしい都市構造・交通システムへの転換 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）
-----	---

(10) 熊本市経済再建・市民生活安心プラン（令和2年（2020年）10月 策定）

熊本市経済再建・市民生活安心プランは、新型コロナ禍において市民生活や経済への影響を分析し、必要な対策を実施するものです。

概 要	■対策の方向性 新たな生活スタイルで経済と市民生活を再建し、安心して暮らせる熊本づくり ■基本施策 施策1 感染拡大を防止する ○感染拡大防止対策 ○医療提供体制の整備 施策2 市民生活を守る ○正しい知識の普及啓発と人権擁護 ○市民生活・健康の維持 ○子どもたちの学びと心のサポート 施策3 地域経済を再建する ○中小企業・小規模企業等の事業継続 ○雇用の維持と人材育成 ○域内需要の循環 ○域外需要の取り込み ○「新しい生活様式」に対応した農水産業の振興 ○企業誘致と移住促進 施策4 強靱な社会経済基盤を構築する ○行政のデジタル化 ○スマートシティの実現 ○持続可能なまちへの転換
-----	---

(11) くまもと はつらつプラン（令和3年（2021年）●月 （策定中））

P

くまもとはつらつプランは、令和5年度を目標年次とし、高齢者保健福祉施策の体系的な推進を図るとともに、介護保険事業の円滑な運営について示すものです。

概 要	■基本目標 「高齢者の人権と自立が尊重され、みんなで支え合いながら、住み慣れた地域で、健康でいきいきと、その人らしく安心して暮らせる社会」の実現 ■施策の展開 3 生活支援 （3）移動手段の確保と交通安全意識の高揚 ① 公共交通機関の利便性の向上 ② 公共交通空白地域及び不便地域等における移動手段の確保 ③ 熊本連携中枢都市圏福祉有償運送事業 ③ 地域支え合い型移動支援サービス ④ 交通安全教室等の開催 ⑤ 地域支え合い型移動支援サービス
-----	--

(12) 熊本市交通局経営計画（令和3年（2021年）●月（策定中））

P

熊本市交通局経営計画は、令和10年度を目標年次とし、熊本市電の総合的な施策等を示すものです。

概 要	■基本理念 市民や来訪者が気軽に利用できる安全安心な移動手段としての役割を果たすことはもとより、熊本市のまちのシンボルの一つとして、人とまちをつなぎ交流を促進していく。 ■基本方針 基本方針1 安全・安心な運行体制の確保 施策(1) 安全意識の向上 施策(2) 災害対策等の強化 施策(3) 安全輸送を支える基盤設備 基本方針2 質の高いサービスの提供 施策(1) 輸送需要等への的確な対応 施策(2) 誰もが快適に利用できる環境整備 施策(3) 公共交通ネットワークの利便性向上 施策(4) 観光・文化施策や地域との連携 基本方針3 経営基盤の強化 施策(1) 安定的な人材確保と育成 施策(2) 収益力の向上 施策(3) 更なる経営の効率化
-----	--

(13) 熊本市道路整備プログラム（令和2年（2020年）3月 改訂）

熊本市道路整備プログラムは、令和10年度を目標年次とし、市域内の幹線道路・生活道路における整備計画を示すものです。

概 要	■計画の目的 ○整備の必要性の総合的な評価による限られた財源の有効的な活用 ○計画的かつ効率的な道路整備 ■基本方針 I 安定的な物流・人流の確保と活性化 ○広域交流の強化 ○都市づくりの強化 ○防災機能の強化 II 既存ストックの改善による渋滞対策の推進 ○交差点改良 ○既存道路空間を活用した渋滞対策 ○公共交通の走行環境改善 III 安全で快適な道路空間の整備 ○通学路等の安全対策 ○生活道路の安全対策 ○事故多発交差点の対策 ○自転車利用環境の向上 ○無電柱化の推進 ○橋梁耐震化の推進 IV インフラ老朽化対策などの推進 ○橋梁などの長寿命化 ○道路の計画的な維持管理
-----	---

(14) 熊本市自転車3“ばい”プラン ～熊本市自転車活用推進計画～

P

(令和3年(2020年)●月 (策定中))

熊本市自転車活用推進計画は、令和12年度を目標年次とし、総合的な自転車施策を示すものです。

概 要	■基本理念 OLet's enjoy bicycle. ～自転車を便利・気軽・安全に楽しもう～ ■基本方針 1.乗るbicycle 「自転車を便利に利用できる環境づくり」 重点施策：自転車走行空間の整備、駐輪環境の整備・構築、自転車通勤の促進 2.良かbicycle 「自転車を気軽に利用できる環境づくり」 重点施策：シェアサイクルの導入支援、サイクリング環境の構築 3.守るbicycle 「自転車を安全に利用できる環境づくり」 重点施策：学校と連携した自転車学習の推進、安全・安心な自転車利用の普及
-----	--

(15) 宇城市地域公共交通網形成計画（平成31年(2020年)3月 策定）

宇城市地域公共交通網形成計画は、令和6年度を目標年次とし、持続可能な公共交通網形成を目的に策定するもの。

概 要	■基本理念 “べんり” から一歩ふみ出す ～公共交通利用20%への転換～ ■基本方針 基本方針1 交通拠点や医療機関、商業施設等を効率的に結ぶ地域公共交通網を形成し、人口減に対応できるコンパクトシティ形成の基礎とします 基本方針2 導入や存続に基準を設け、メリハリある地域公共交通を目指します 基本方針3 路線バス等のサービス水準を見直します 基本方針4 交通空白地の解消を図ります 基本方針5 免許返納者等高齢者や障がい者を支える地域公共交通導入を図ります 基本方針6 地域公共交通を利用して守る意識の醸成を図ります
-----	---

(16) (仮) 益城町地域公共交通網形成計画（令和3年（2021年）●月（策定中））

P

益城町地域公共交通網形成計画は、令和●年度を目標年次とし、地域公共交通活性化再生法に基づき策定するもの。

概 要	
-----	--

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56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、各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	○持続可能な公共交通網の形成及び公共交通体系の確立（公共交通ネットワークの維持・再構築など）
	第56次嘉島町総合計画	○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	○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	○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	○基幹公共交通軸の形成（放射8方向の基幹公共交通軸の強化） ○バス（ゾーンシステムの導入等） ○鉄軌道（ネットワーク強化等） ○コミュニティ交通（ネットワーク計画等） ○公共交通の利用促進（公共交通システムの機能強化等）
	熊本市公共交通ランドデザイン	○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 ○公共交通空白・不便地域の対応解消
	熊本市公共交通基本条例	○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	○公共交通の利便性が高い地域における人口密度の維持 ○公共交通ネットワークの充実
	23期熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）	○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
	熊本市住生活基本計画	○基幹公共交通の機能強化による利便性の向上など
	熊本市観光振興計画	○しろめぐりん、市電の活用による移動の円滑化
	熊本市低炭素都市づくり戦略計画 熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画	○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）

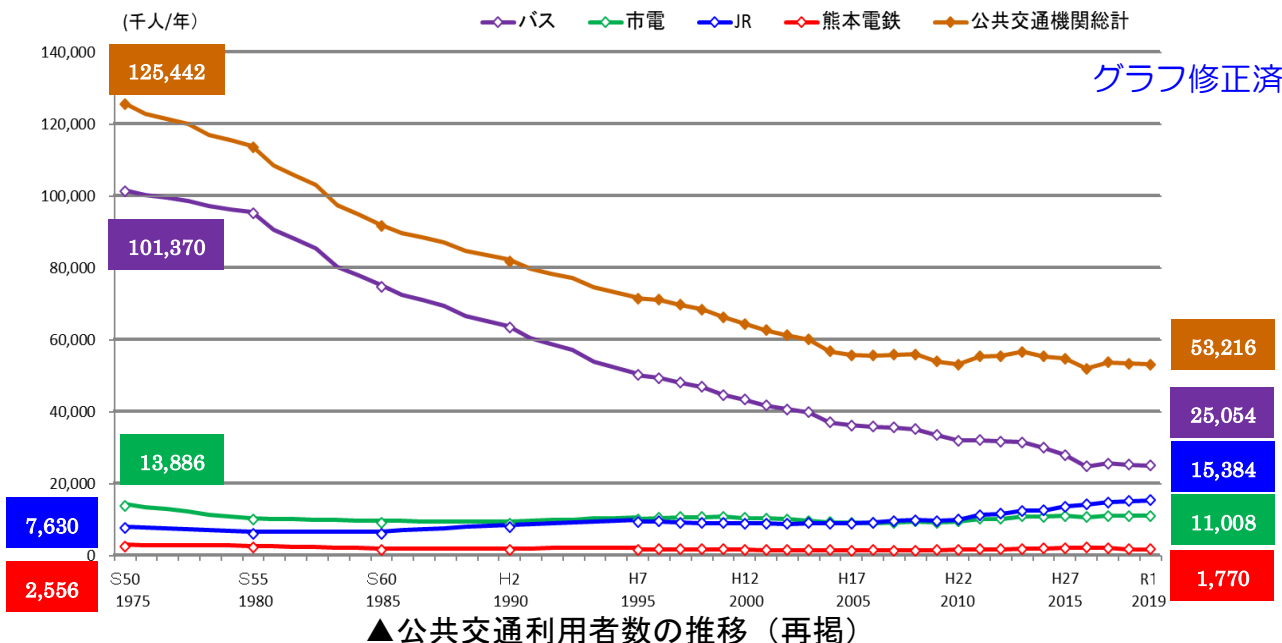
その他 関連計画	熊本市経済再建・市民生活安心プラン	地域経済と市民生活への影響を最小限に食い止め、公共交通の利用者数を回復をする役割	○車内の感染防止対策 ○3密の解消
	くまもと はつらつプラン	高齢者が健康でいきいきと、その人らしく安心して暮らせる社会を実現する役割	○公共交通機関の利便性の向上 ○公共交通空白地域及び不便地域等における移動手段の確保
	熊本市交通局経営計画	熊本都市圏における公共交通の基幹交通として、人とまちをつなぎ、交流を促進する役割	○多編成車両導入 ○ダイヤの最適化 ○ゾーン運賃制の検討
	熊本市道路整備プログラム	道路事業と公共交通事業を連携し公共交通の走行環境を改善する役割	○交差点改良 ○既存道路空間を活用した渋滞対策
	熊本市自転車活用推進計画	自転車事業と公共交通事業を連携し公共交通の利用者数を増加する役割	○サイクルアンドライド（C&R） ○シェアサイクル
	宇城市地域公共交通網形成計画	人口減少に対応できるコンパクトシティの形成に貢献する役割	○路線バスの見直し・再編 ○駅等を拠点とした交通結節機能の強化
	益城町地域公共交通網形成計画		P

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

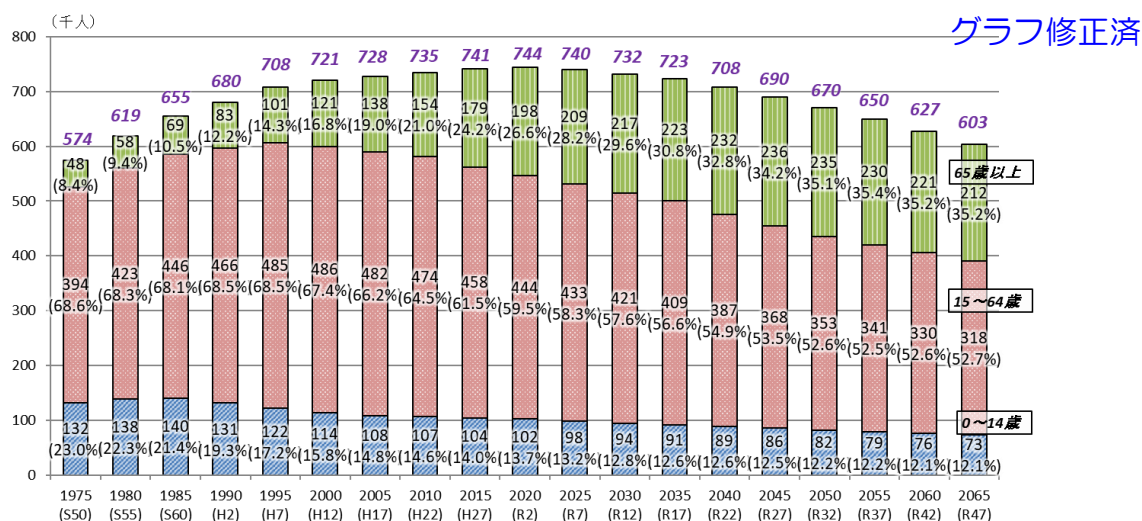
1) 各公共交通機関の利用者数の推移

- 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4分の1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。



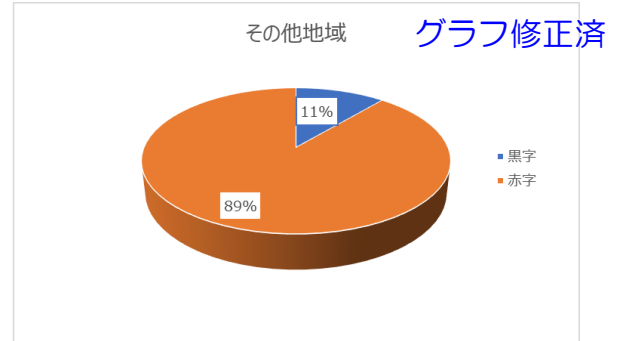
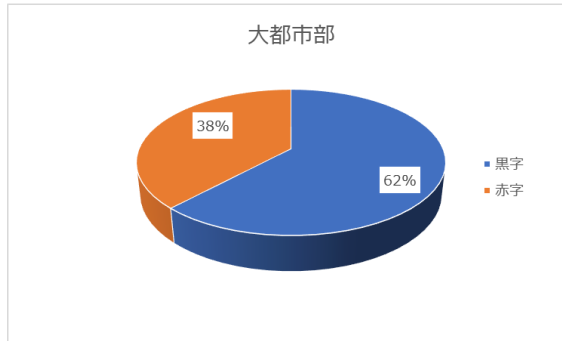
資料）統計資料及び各交通事業者提供資料

- 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、H27R2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。

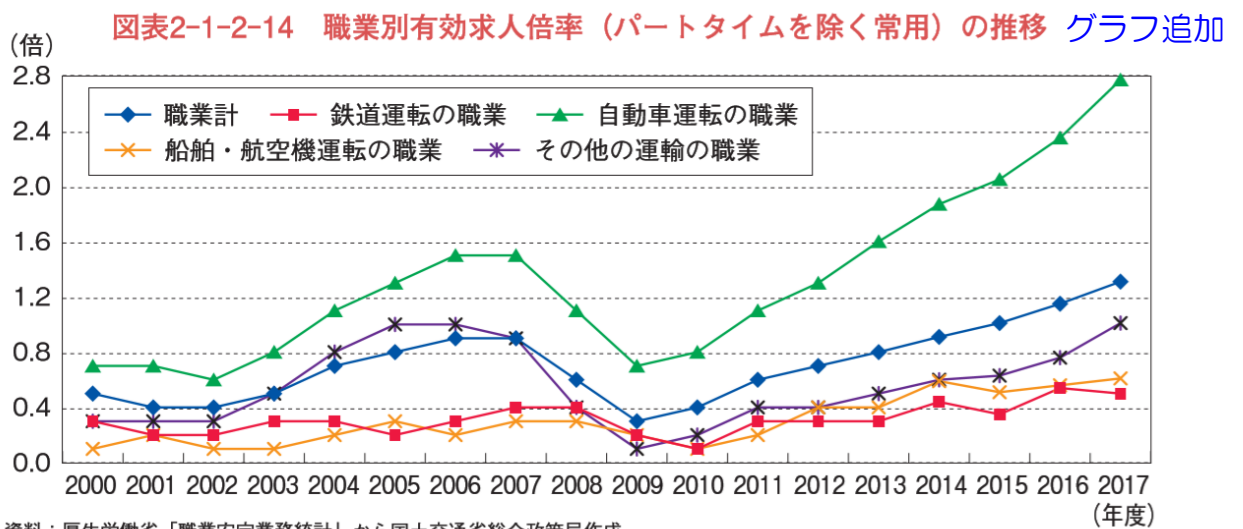


▲全国の乗合バス事業者の収支状況（H2530年度）

資料）国土交通省（H2530年度）

※保有車両30両以上の事業者

- 全国的に自動車運転の職業※1に関する人手不足が深刻化しており、乗合バスの運転士の確保においても課題が生じています。特に、熊本の場合は、熊本地震の影響で運転士不足が深刻化しており、今後さらに運転士数が減少することが見込まれます。



資料）国土交通省（H30年度交通の動向及び令和元年度交通施策 133ページ）

- 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。

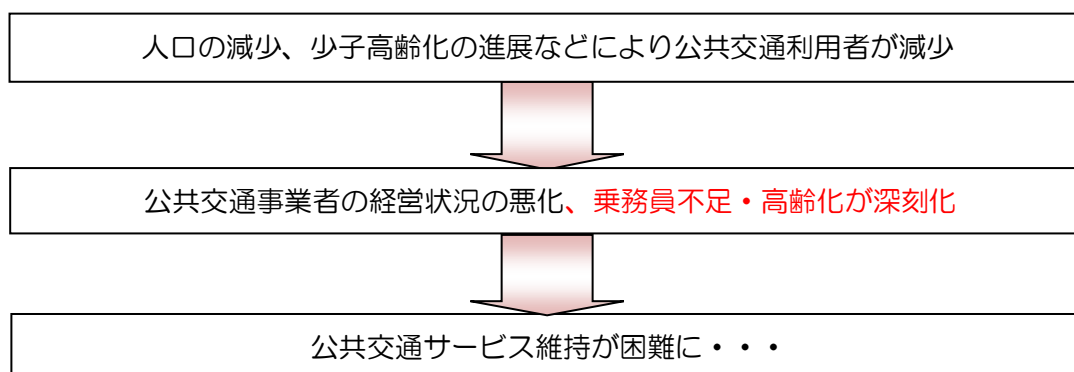
図表2-1-2-6 近年の路線バスと鉄道の廃止路線延長

表修正済

	路線バスの廃止路線延長 (単位：km)	鉄道の廃止路線延長 (単位：km)
2008年度	1,911	64.0
2009年度	1,856	2.1
2010年度	1,720	0
2011年度	842	0
2012年度	902	39.1
2013年度	1,143	0
2014年度	1,590	80.5
2015年度	1,312	0.2
2016年度	883	16.7
2017年度	1,090	108.1
計	13,249	310.7

資料：国土交通省自動車局資料及び鉄道局資料から総合政策局作成

資料）国土交通省（H30年度交通の動向及び令和元年度交通施策 129ページ）



2

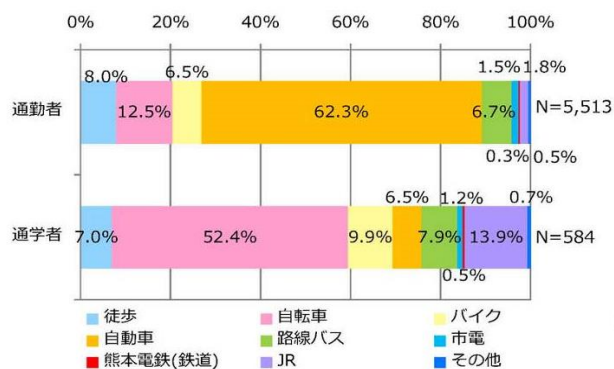
公共交通利用者の意向等

(1) 通勤通学者の意向について

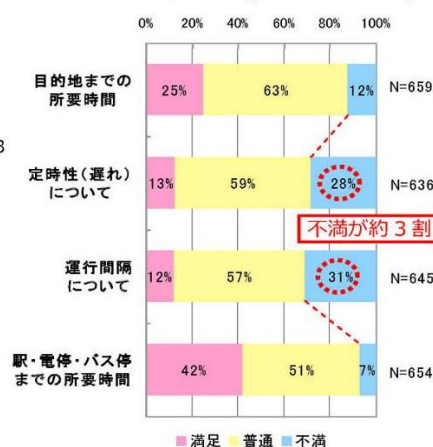
○公共交通で通勤している人の約3割が定時性（遅れ）や運行間隔に不満を持っています。このため、定時性や運行間隔の改善が重要だと言えます。また、公共交通を利用しない理由として、「乗り継ぎが面倒」や「自動車等の方が所要時間が短い」が約5割を占めています。このため、乗継抵抗の軽減や速達性の向上が重要だと言えます。

○現在自動車等で通勤している人の約6割の内の中約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。

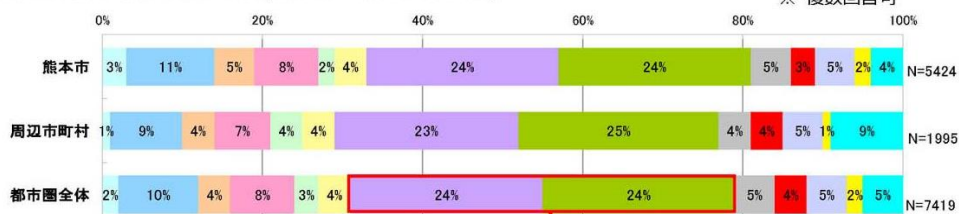
■通勤通学時の主な交通手段



■公共交通機関の満足度(公共交通通勤者)

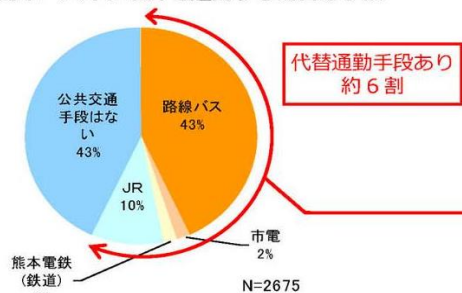


■公共交通を利用しない理由(自動車・バイク通勤者)

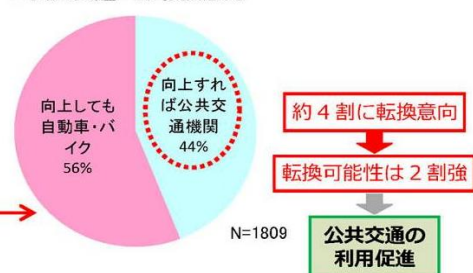


乗り継ぎや所要時間が約5割

■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



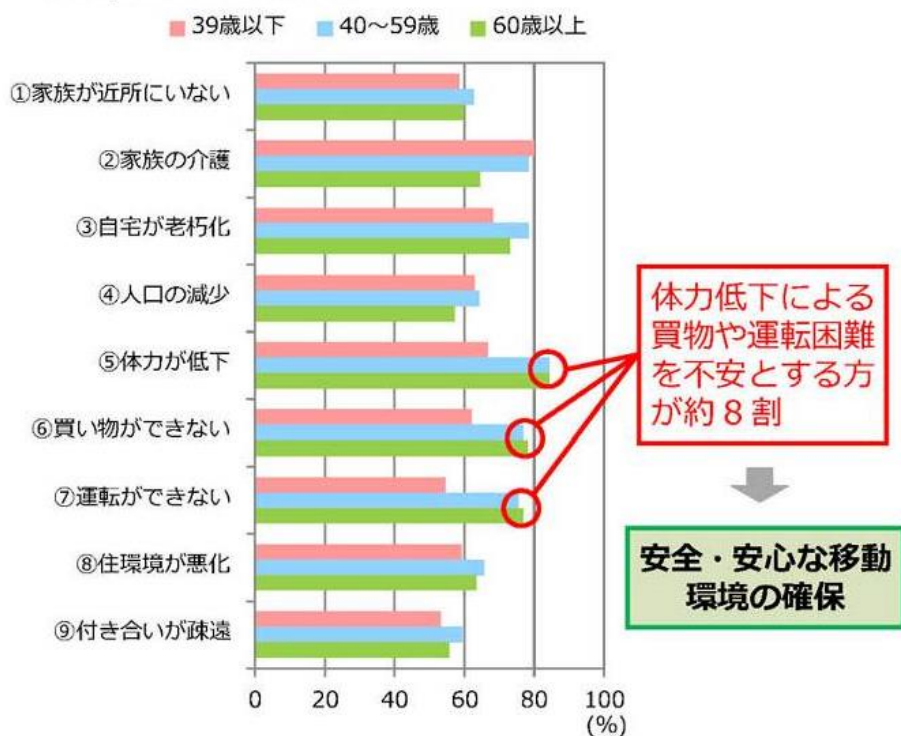
資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

※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。

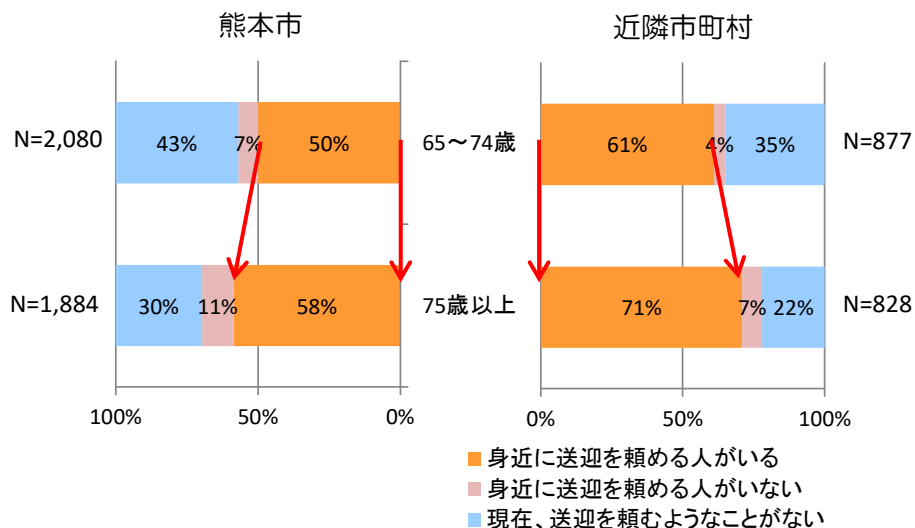
■ 20年後の生活の不安



資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

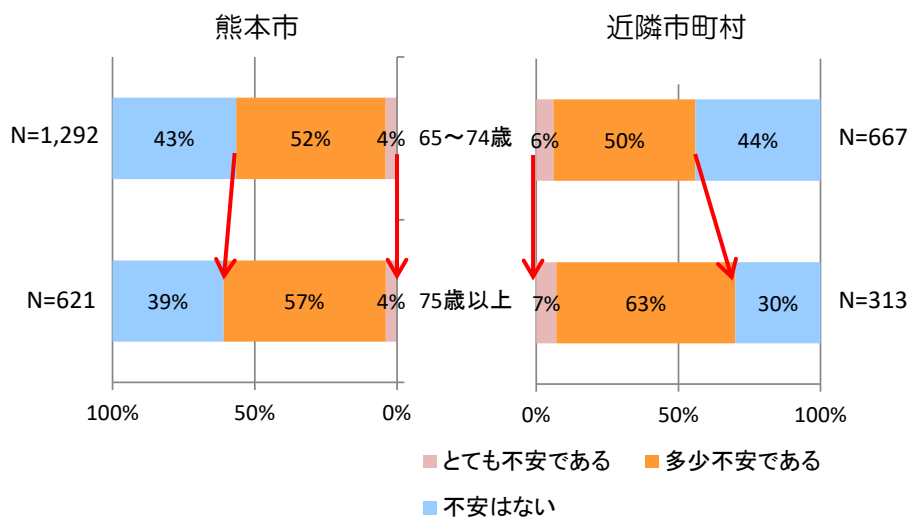
■自動車での送迎を頼める人

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いる方が少ない



■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

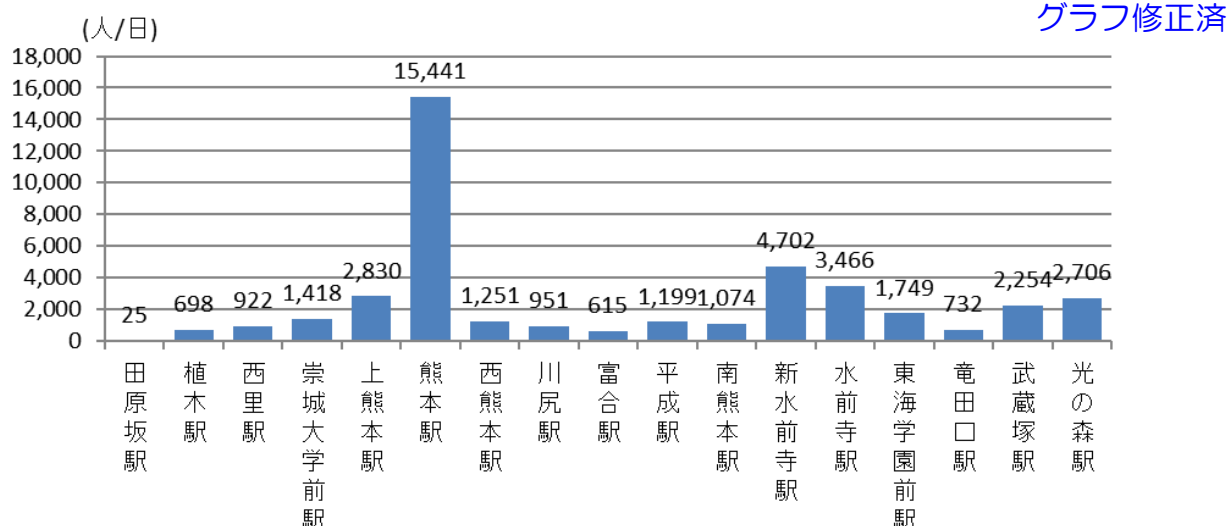
(1) 総論

- ライフスタイルの変化等により全国的に自家用車の利用が増加しており、公共交通利用者は総数として減少傾向にあります。
- 熊本都市圏では、平成9年から平成24年にかけて自動車分担率が増加し、徒歩や自転車・バイク、バスの分担率が減少しており、買物など日常生活における身近な移動にも自動車利用が進展していることが伺えます。
- 将来の人口減少・超高齢化社会の進展や路線バス等の運転士不足・運転士の高齢化を踏まえると、このまま現状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・確保することができなくなり、自動車による移動が困難な高齢者等が公共交通により円滑に移動できない状況となる恐れがあります。
- 実際、高齢者の意向調査結果では、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おり、公共交通サービスの維持・確保が求められていると捉えることができます。
- また、普段から公共交通を利用する通勤通学時の利用者にとっては、「定時性（遅れ）」や「運行間隔（待ち時間の長さ）」に対する不満が全体の約3割と高い状況であり、また、自動車やバイク通勤者等が公共交通を利用しない理由として、「乗換えが不便・面倒」、「他の交通手段の方が所要時間が短い」の理由が全体の約5割を占める結果となっています。
- このような公共交通利用者数の推移などの公共交通を取り巻く現状、公共交通の利用者・未利用者、或いは高齢者の公共交通へのサービス水準向上を求める意向等を踏まえ、各公共交通機関の現状と課題を整理します。



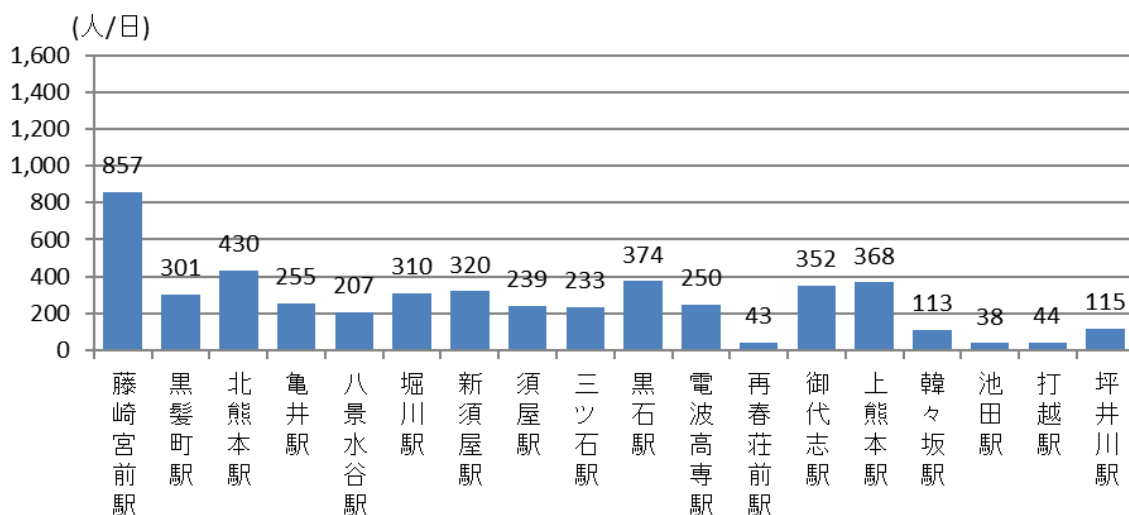
2) 利用状況

- ・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~~46~~17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3万5千人~~約4万2千人となっています。年間では~~約4,263万人~~約1,534万人が利用しています。（平成26令和元年度実績）
- ・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~~約4,800人となっています。年間では~~約199万人~~約177万人利用しています。（平成26令和元年度実績）



▲平成26令和元年度駅別の1日平均乗車人数（JR九州）

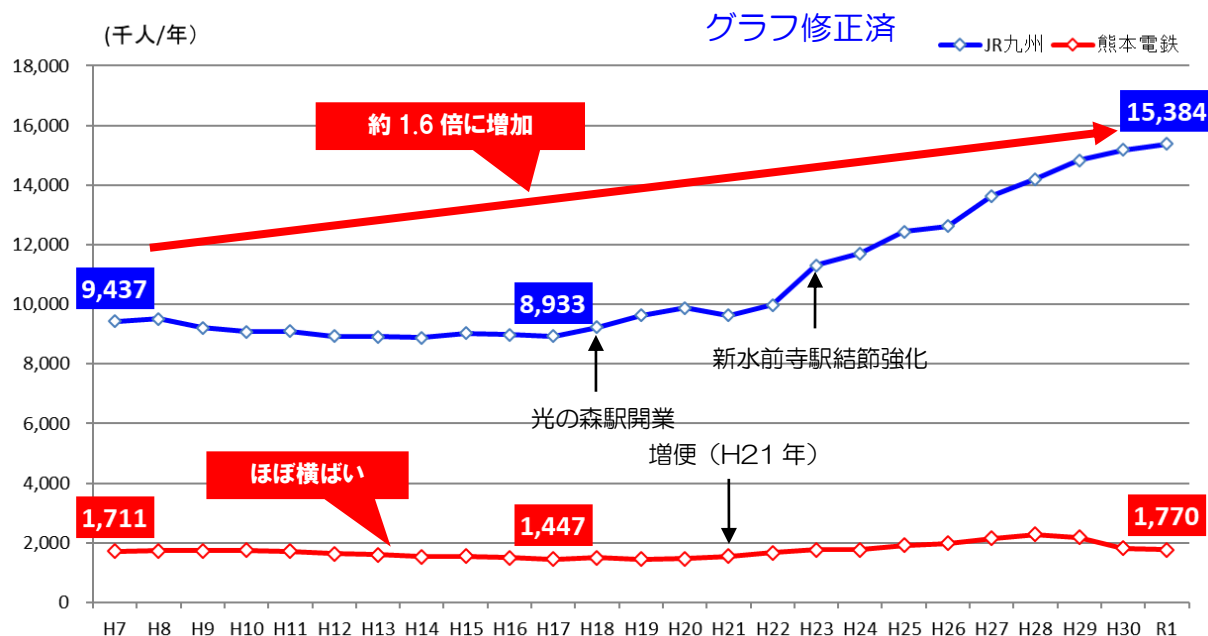
資料）統計資料より抜粋



▲平成26令和元年度駅別の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も、平成7年から平成26令和元年にかけて光の森駅の開業や新水前寺における市電との結節強化などにより約4.31.6倍に増加しています。
- ・熊本電気鉄道沿線の駅全体での乗車人数の推移を見ても、平成7年から平成26令和元年にかけて増便等の効果もあり約1.2倍に増加しほぼ横ばいとなっております。



▲JR九州及び熊本電気鉄道の乗車人数推移

資料) 統計資料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）、**超高齢社会に対応したバリアフリー化などの利用環境改善が求められるとともに、利用促進の取組を図って更に進めていくことが重要必要**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乗り換え抵抗を軽減していく**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**重要必要**です。

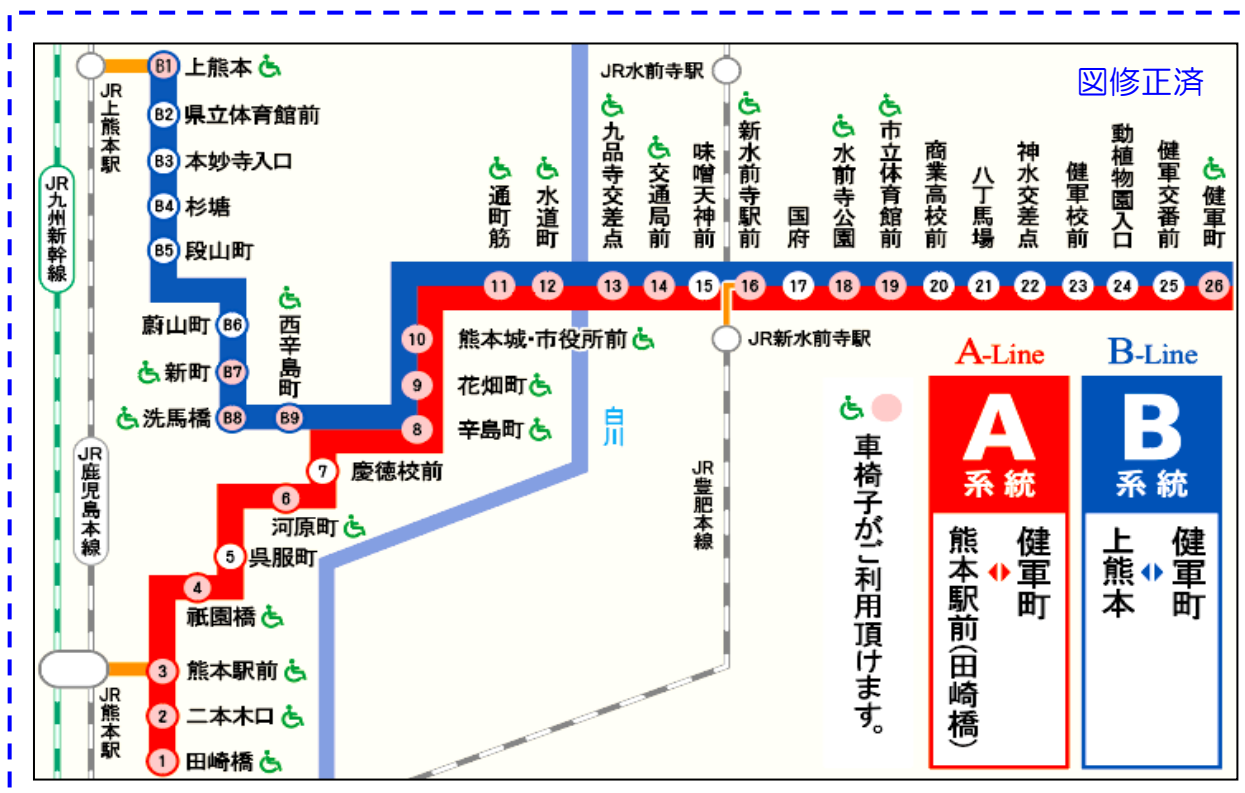
鉄道に関する課題

- ・鉄道の**機能利用促進に向けた取組強化**
- ・鉄道と路線バス・自家用車・自転車等との**連携結節強化**

(3) 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起点として、**熊本市の東部にある中心市街地を経由し**、健軍町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、電停を熊本駅側の歩道に寄せることで利用者の利便性及び安全性の向上を図りました。
- 平成23年には新水前寺駅で**前電停とJR豊肥本線の新水前寺駅との結節を強化**しました。また、平成9年度から平成26年度までの間に超低床車両を8編成導入するとともに、**平成22年度から電停改良を進め、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imeca」の運用を開始しました。さらに、平成27年8月には熊本県内で使える地域型の交通系ICカード「熊本地域振興ICカード（愛称：くまモンのIC-CARD）」が利用できるようになりました。~~
- 利用者の利便性向上のために、平成28年度に市電ロケーションシステム「市電ナビ」を導入し、主要8電停にモニターを設置しました。

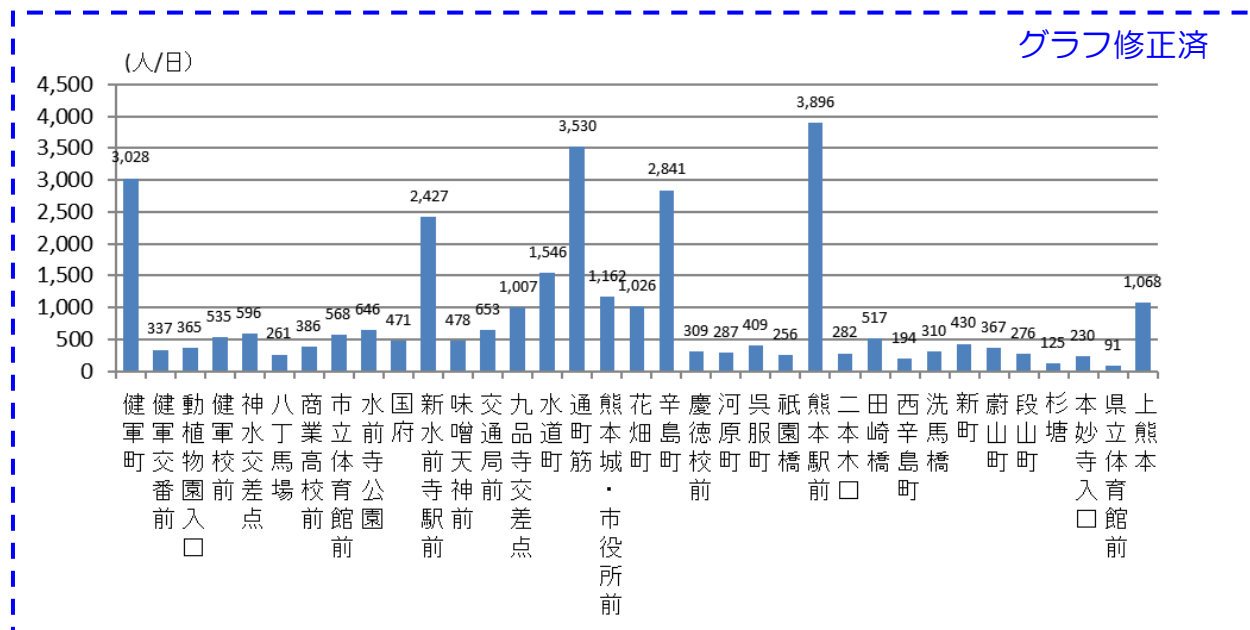




資料) 熊本市交通局ホームページ

2) 利用状況

- ・熊本市電には35箇所の電停があり、1日当たり約3万人、年間で約1千万人が利用しています。

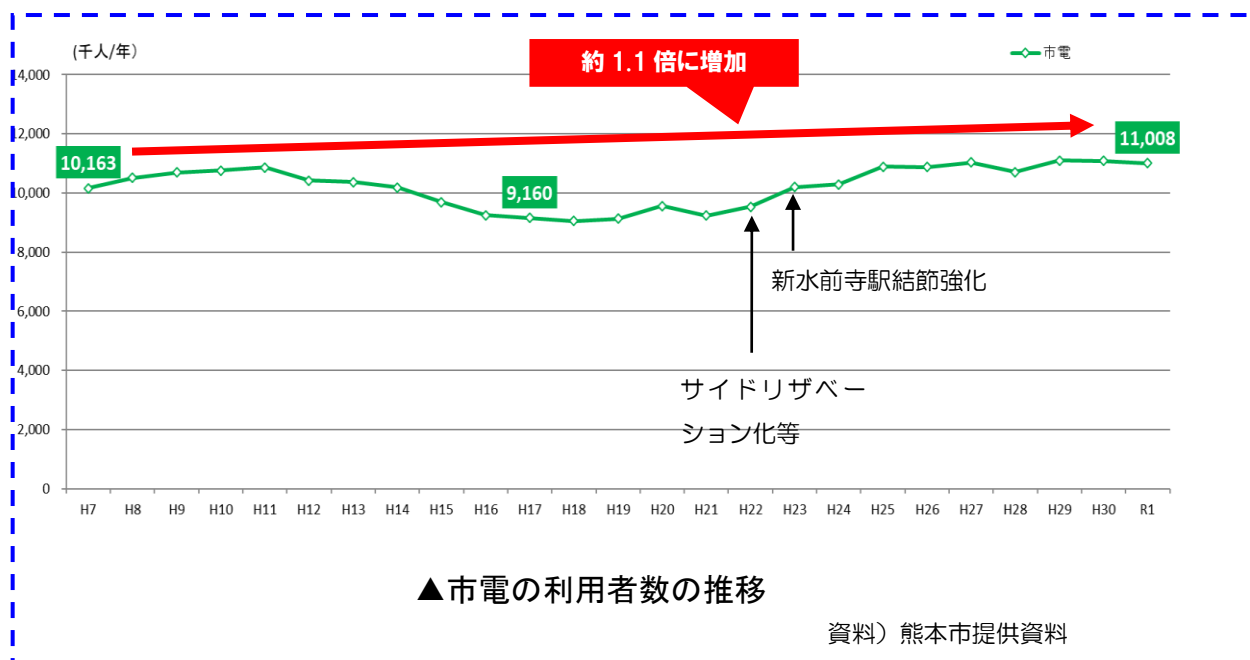


▲H26R1年度電停別の1日利用者数

資料) 熊本市提供資料 (平成26年10月16日調査結果)

- ・熊本市電の乗車人数の推移を見ると、平成7年度から平成26年度にかけて一旦は減少傾向にありましたが、平成22年度には熊本駅周辺におけるサイドリザベーション化事業や運行系統の名称変更などを実施し、また、平成23年度には新水前寺駅における結節強化を実施したことなどにより約10%増加しています。
- ・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4,000万人を超え、微増傾向にあります。1,100万人を超えています。

グラフ修正済



3) 課題

- ~~市電の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nimoca』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。~~市電の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、さらなる市電の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、延伸等）、**超高齢社会に対応したバリアフリー環境の構築**（電停改良、超低床車両の導入等）などの利用環境改善とともに、**利用促進の取組を図って更に進めていくことが重要必要**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。このためることから、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乗り換え抵抗を軽減する**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、超高齢社会に対応するため、電停の改良及び超低床車両の導入を推進し、バリアフリー環境を構築する必要があります。~~

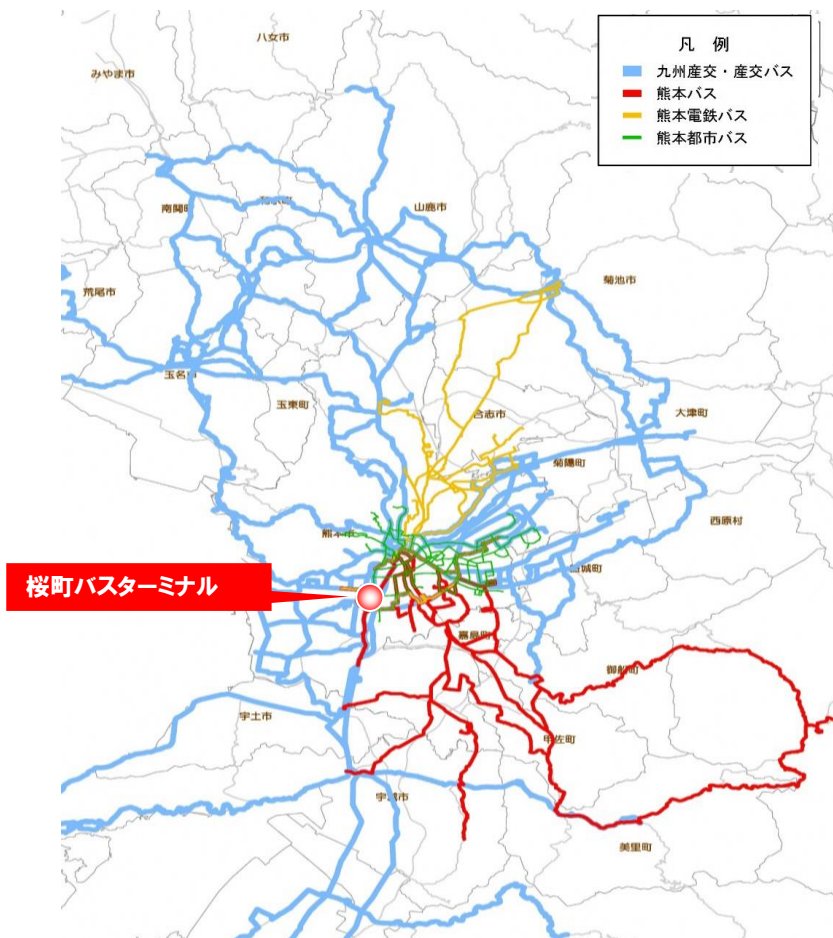
軌道に関する課題

- 市電の機能強化（特に需要に応じた輸送力の向上）
- 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）
- **市電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**連携結節強化**

(4) 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、~~交通センター桜町バスターミナル~~を起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、住民等の生活の足としてその役割を果たしてきました。
- そのため、熊本市中心部では各社のバス路線が重なるように運行している区間（競合路線）があるほか、郊外部においては利用者数の減少によるバス路線の廃止等により全体の運行エリアは縮小傾向にあります。
- ~~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月には熊本県内で使える地域型の交通系ICカード「熊本地域振興ICカード（愛称：くまモンのIC CARD）」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。~~
- 各社は利用者の利便性向上のために、平成31年4月には、スマートフォンなどのモバイル端末やパソコン等で、運行状況（現在位置など）をリアルタイムに確認できるシステム「バスきたくまさん」を導入し、県内17バス停に56モニターを設置しました。
- 令和元年9月には、桜町バスターミナル（メインターミナル）、令和3年●月には、熊本駅白川口（東口）駅前広場（サブターミナル）が整備されました。

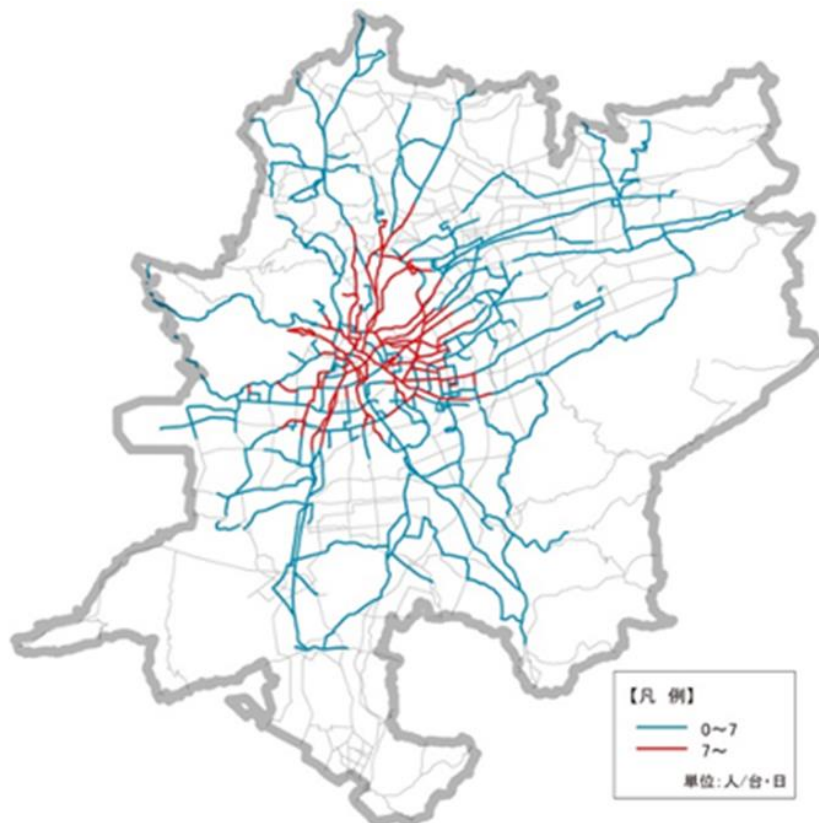


図修正済

▲路線図（路線バス）

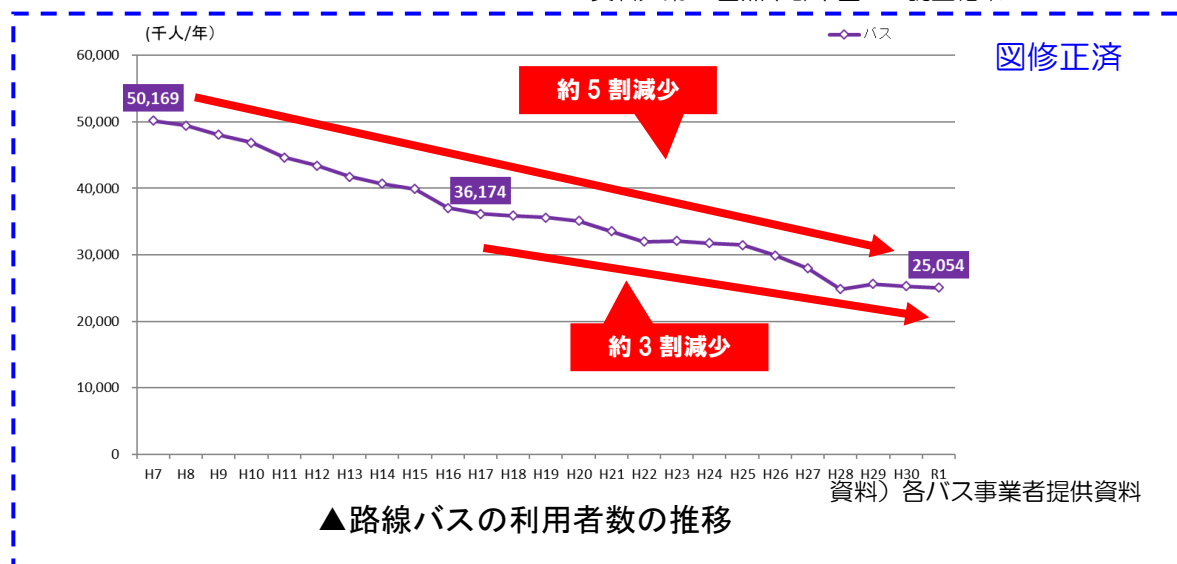
2) 利用状況

- 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日当たり約~~7.9~~万人となっています。また、昭和50年度の利用者数は年間1億人を超えていましたが、平成26年度には初めて3,000万人台を割り込み、約2,9~~954~~7万人となり~~ました。~~令和元年度は約2,505万人となりました。
- 区間ごとの乗車人数をみますと、熊本市の中心に近い区域では乗車密度は高い状況ですが、熊本市の郊外部及び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4割減少しています。また、平成17年と比べても、約2割減少しています。ここ10年で約三割減少しています。~~



▲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



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、網の目状に形成されるバス路線網によって、自家用車以外の交通手段として細部にわたり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。
- 超高齢社会に対応するため、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

(5) コミュニティ交通

1) 整備状況

- ・熊本市では、平成24年4月の政令市移行に伴い、区役所までのアクセス改善や公共交通が不便な地域の解消のため「ゆうゆうバス」を導入しました。「ゆうゆうバス」は運行継続基準を設け、当初6路線9系統で運行を開始しましたが、運行継続基準に満たない路線については見直しや廃止を行い、現在は熊本市北区植木地区において、北区役所、病院、JR植木駅、ショッピングセンター等を経由しながら運行しています。
- ・また、平成25年4月策定の熊本市公共交通基本条例に基づき、公共交通空白・不便地域等の解消のためコミュニティ交通を運行しています。公共交通空白地域には、デマンド型乗合タクシーが4518路線、公共交通不便地域では地域住民が主体となつて、~~た~~定期定路線の乗合バス「芳野さくらバス」~~デマンド型乗合タクシー~~「弓削乗合タクシー」が運行されています。その他にも、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デマンド型乗合タクシーが33路線運行しています。

【熊本市公共交通基本条例（抜粋）】

○公共交通空白地域（条例第2条第6号）

停留所等からの距離が1,000m以上離れた地域

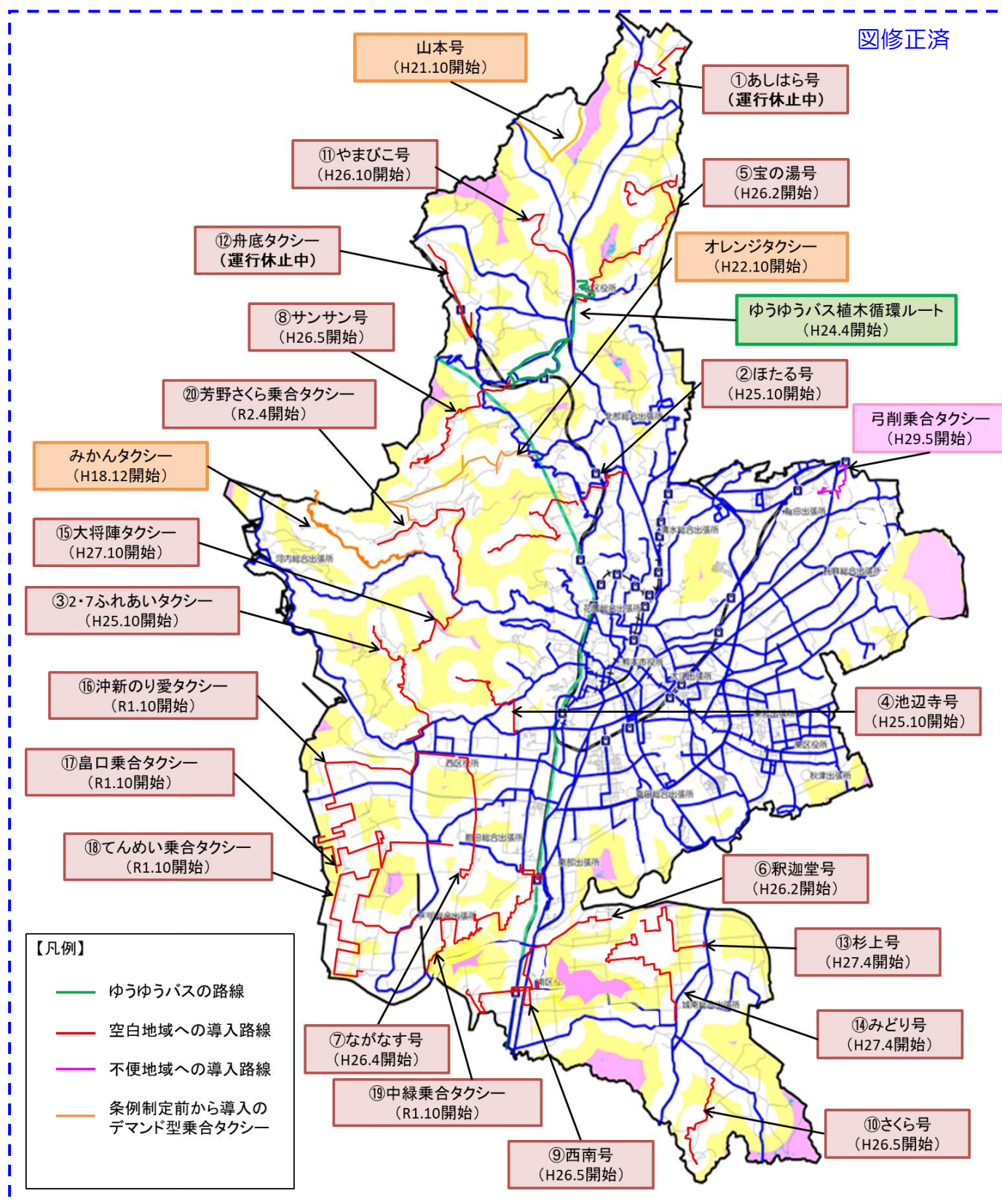
○公共交通不便地域（条例第2条第7号）

公共交通空白地域以外の地域であつて、停留所等からの距離が500m以上離れた地域

○公共交通準不便地域（条例第2条第8号）

公共交通空白地域又は公共交通不便地域以外の地域であつて、地形、地域の特性、公共交通の運行状況その他の特別の事情により公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認める地域

図修正済



▲路線図 (コミュニティ交通)
(令和2年 (2020年) 4月1日時点)

2) 利用状況

- ・植木地区のゆうゆうバスは平成26年度令和元年度実績で、42,607人15,525人が利用しています。
- ・公共交通空白地域対応のデマンド型乗合タクシーは、平成26年度12路線令和元年度17路線の実績で、4,838人3,332人が利用しています。
- ・公共交通不便地域対応の芳野さくらバス※、弓削乗合タクシーは、平成26年度（10月から）令和元年度実績で、452人1,235人が利用しています。
- ・~~天水、河内~~みかんタクシーは平成26年度令和元年度実績で、3,149人2,136人、オレンジタクシーは846人682人、山本号は273人395人が利用しています。

※芳野さくらバスは、令和2年度から芳野さくら乗合いタクシーに運行形態が変更しています。

【各コミュニティ交通の利用状況】

図修正済

	H29 年度 (人)	H30 年度 (人)	R1 年度 (人)
ゆうゆうバス植木循環ルート	13,531	13,733	15,525
公共交通空白地域対応のデマンド型乗合タクシー ※平成 25 年 10 月から運行開始	2,359	2,283	3,332
公共交通不便域対応のコミュニティ交通 ※平成 26 年 10 月から運行開始	1,080	1,011	1,235
デマンド型乗合タクシー 天水・河内 みかんタクシー	2,659	2,318	2,136
デマンド型乗合タクシーオレンジタクシー	738	606	682
デマンド型乗合タクシー山本号	342	355	395

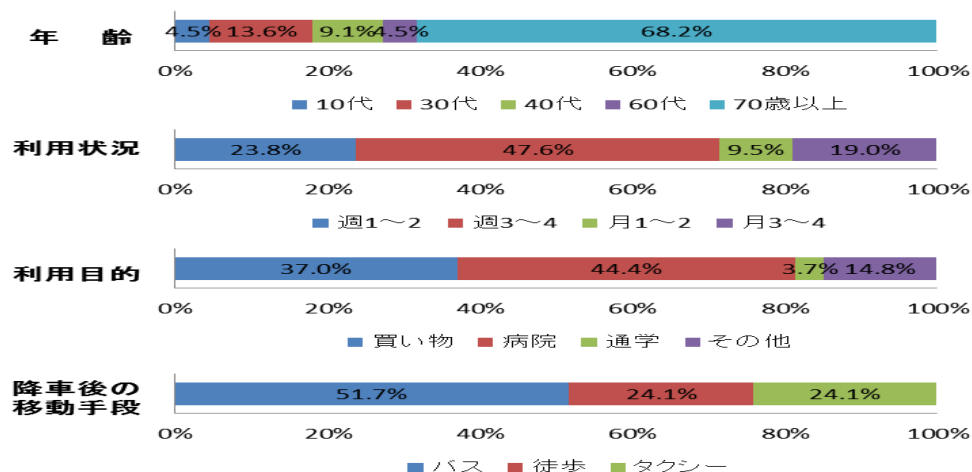
3) 課題

- ・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の方々に対しても継続的に情報を提供し、いざというときのセイフティネット将来の移動手段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。
- ・コミュニティ交通の利用傾向としては、6070歳以上の女性の方が多く利用されており、乗車目的としては、病院、買い物、金融機関、行政への手続き等多岐にわたっています。また、
- ・デマンド型乗合タクシーの場合、降車後半数以上の方が路線バスに乗り換えています。一方で2割以上の方がそのままタクシーを利用され目的地まで行かれているため、更なる路線バスとの連携強化により、利便性向上やサービス向上に努める必要があります。
- ・このようなことから、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の特性や実情に応じた地域住民が利用しやすいサービスを提供していくことが重要です。

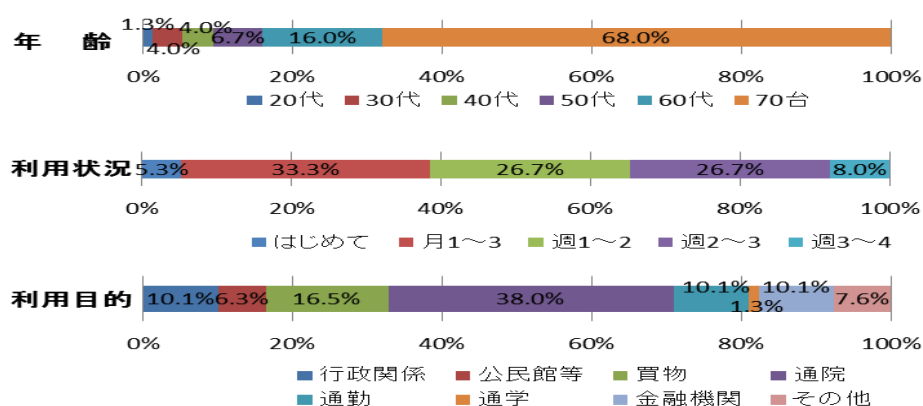
コミュニティ交通に関する課題

- ・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地域の特性や実情に応じた利用しやすいサービスの提供

【デマンド型乗合タクシーの利用者アンケート結果】



【ゆうゆうバスの利用者アンケート結果】



交通系 IC カードの整備状況（参考）

公共交通機関における交通系 IC カードについては、平成 13 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、平成 25 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 種類のカードが相互利用できるようになりました。



熊本地区においては、平成 27 年 4 月に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で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、平成 26 年 3 月に熊本市交通局の路面電車及び JR 九州、熊本県内の路線バス、熊本電気鉄道電車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 nimoca」が導入されています。



▲熊本地域振興 IC カード
（肥銀カード）



▲でんでん nimoca
（熊本市交通局）

新しい生活様式への対応

新型コロナウイルス感染症の公共交通における予防・まん延防止対策として、市電については、車内での「密」の発生を防ぐ観点から、朝のラッシュ時の臨時便を増便するとともに貸切バスを活用した臨時急行バスを運行したほか、利用者に時差出勤や混雑回避の参考としてもらうため、車内の混雑状況をホームページで公表しました。

また、公共交通事業者全体として利用者の感染予防の観点から毎日の車両清掃時につり革や手すり等を消毒するほか、車両検査時に座席の消毒や窓を開けての運行などの換気を心掛けました。

さらに、乗務員の感染予防としては、マスク着用や始業の際の検温などの体調管理、運転席へのビニールカーテンの設置等を実施しました。

このほか、緊急事態宣言時には、熊本県と協力して、他都道府県との往来の自粛を促す周知ポスターをバスターミナルなどの交通拠点に掲示した。

新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者数は大幅に減少しているため、新しい生活様式の対策を取り入れながら経営基盤の強化や利用促進等の取組について推進していく必要があります。



▲ 全車両のコーティング剤施行



▲ 全車両のコーティング剤施行



▲ 感染防止対策の実施

新型コロナウイルス感染拡大防止対策について

＜第5版 2020.10.1現在＞

日頃より熊本市バスをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。
弊社は、以下の通り新型コロナウイルス感染拡大防止対策に取り組んでおり、これからも、お客様に安心してご利用いただける環境づくりを目指してまいります。
ご利用のお客様におかれましては、ご理解ご協力をどうぞ宜しくお願い申し上げます。

- ① 勤務中のマスク着用
運転士及び事務職員を含む全職員は、勤務中にマスクを着用させていただきます。
- ② 手洗い・うがいの実施
手洗い・うがい・体調管理について、全職員に徹底しております。
- ③ 車内消毒
使用するバスは、手すりや握り棒など日々の車内消毒を実施した上で運行しております。
- ④ 車内換気
起終点到着時にはバスの窓とドアを開放する他、運行中においても窓の一部及びバス停にて前後ドアを開放するなどして、可能な限り車内換気を行います。
- ⑤ 車内感染防止
バス車内のお客様及び運転士の飛沫感染防止のため、運賃箱付近の透明シートを設置しております。

熊本市バス株式会社

▲ 感染防止対策の車内掲示

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

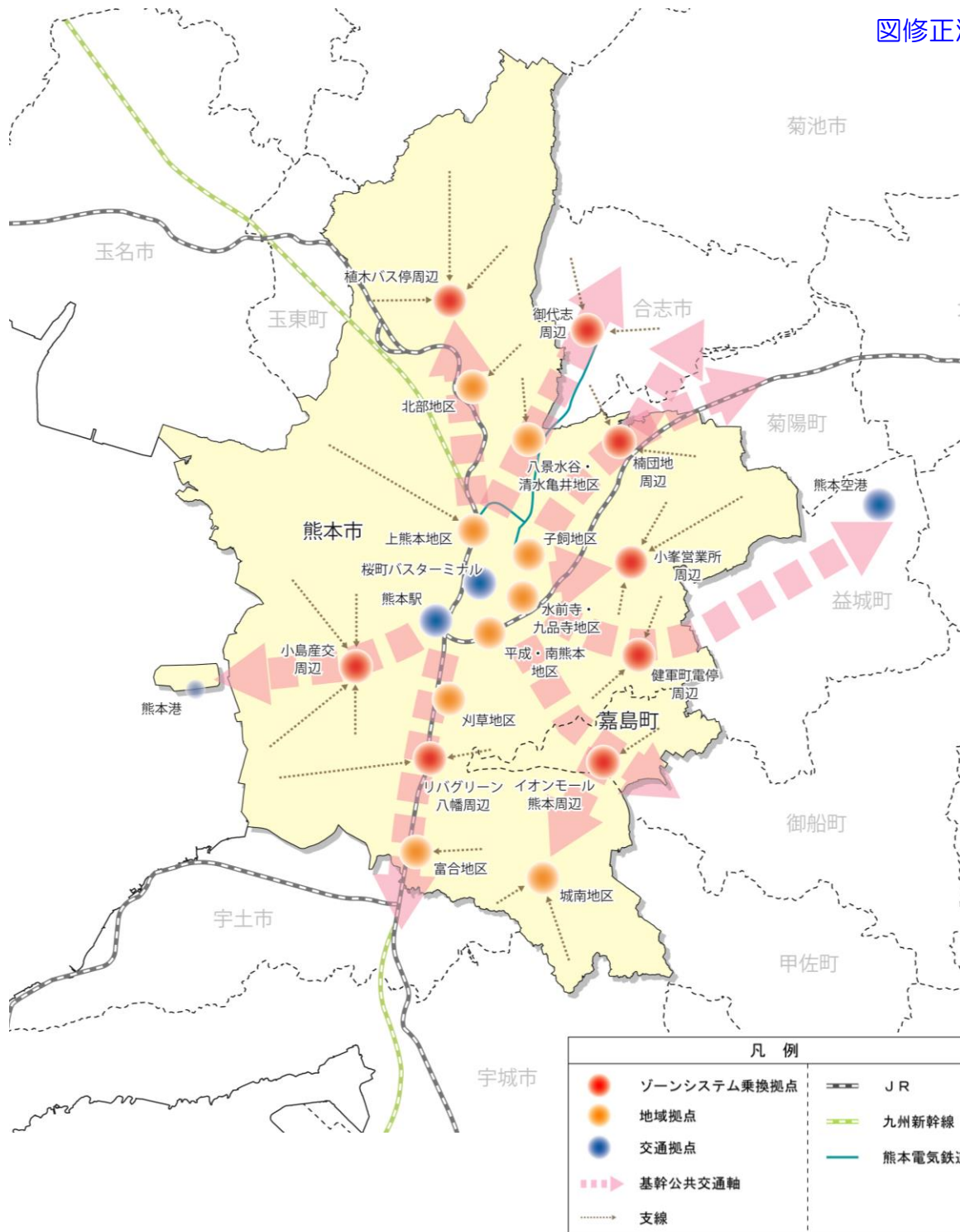
1

目指す都市の将来像

第2章から第4章にて整理した現状と課題を踏まえ、これまでの自動車依存からの脱却と人口減少・高齢化社会に対応した公共交通により円滑に移動できる都市の実現に向け、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

図修正済



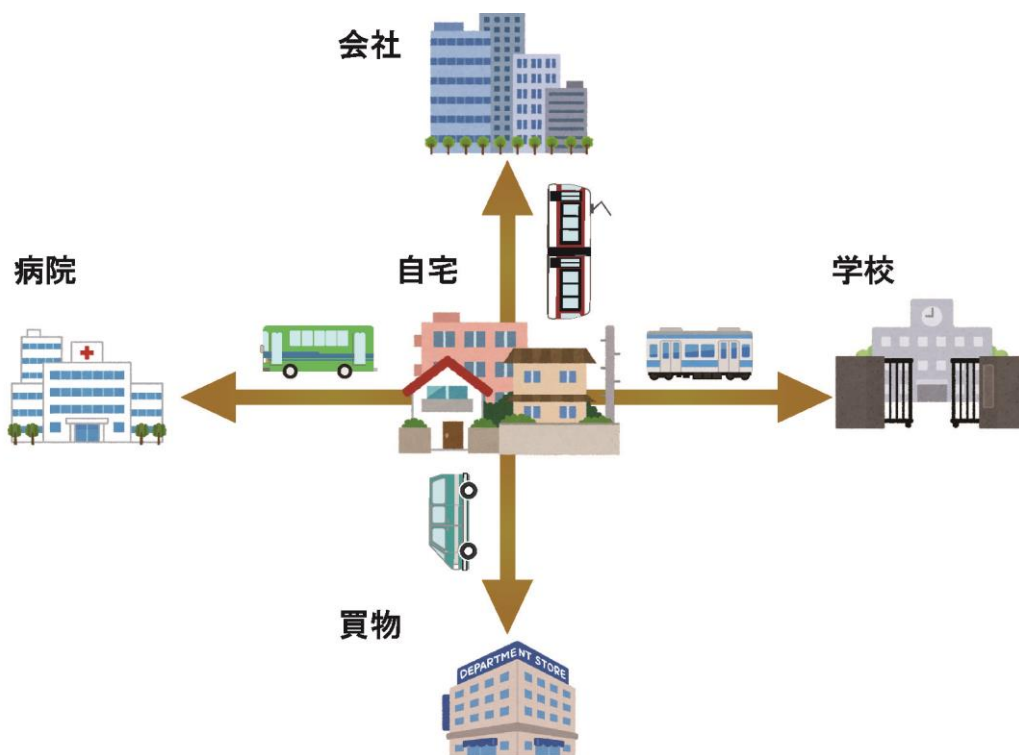
2

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。

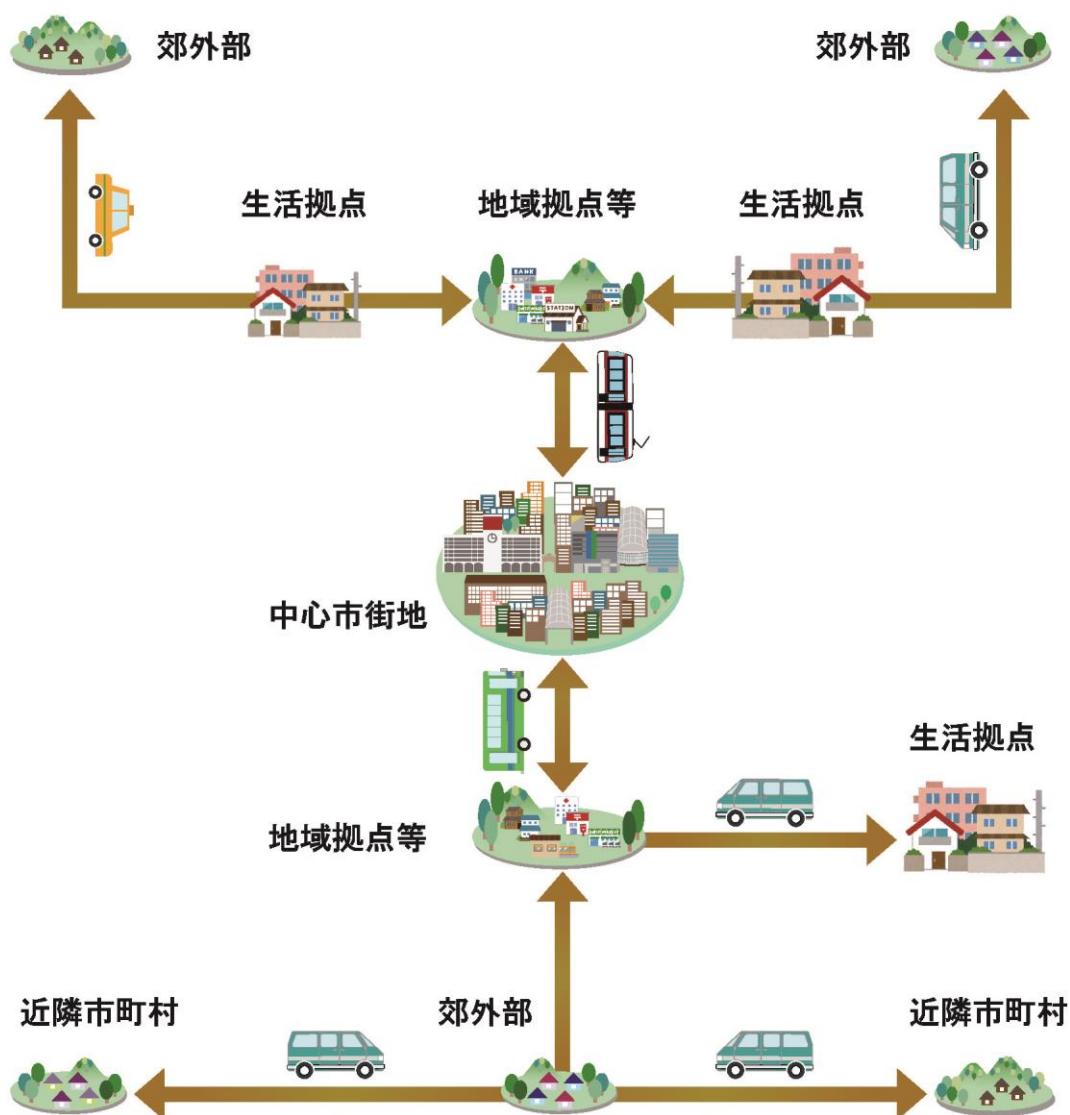
役割Ⅰ 日常生活に必要な移動を支えること

- ・日常生活を送る上で、誰もが、通勤、通学、通院、買い物、娯楽、行政サービスの利用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。



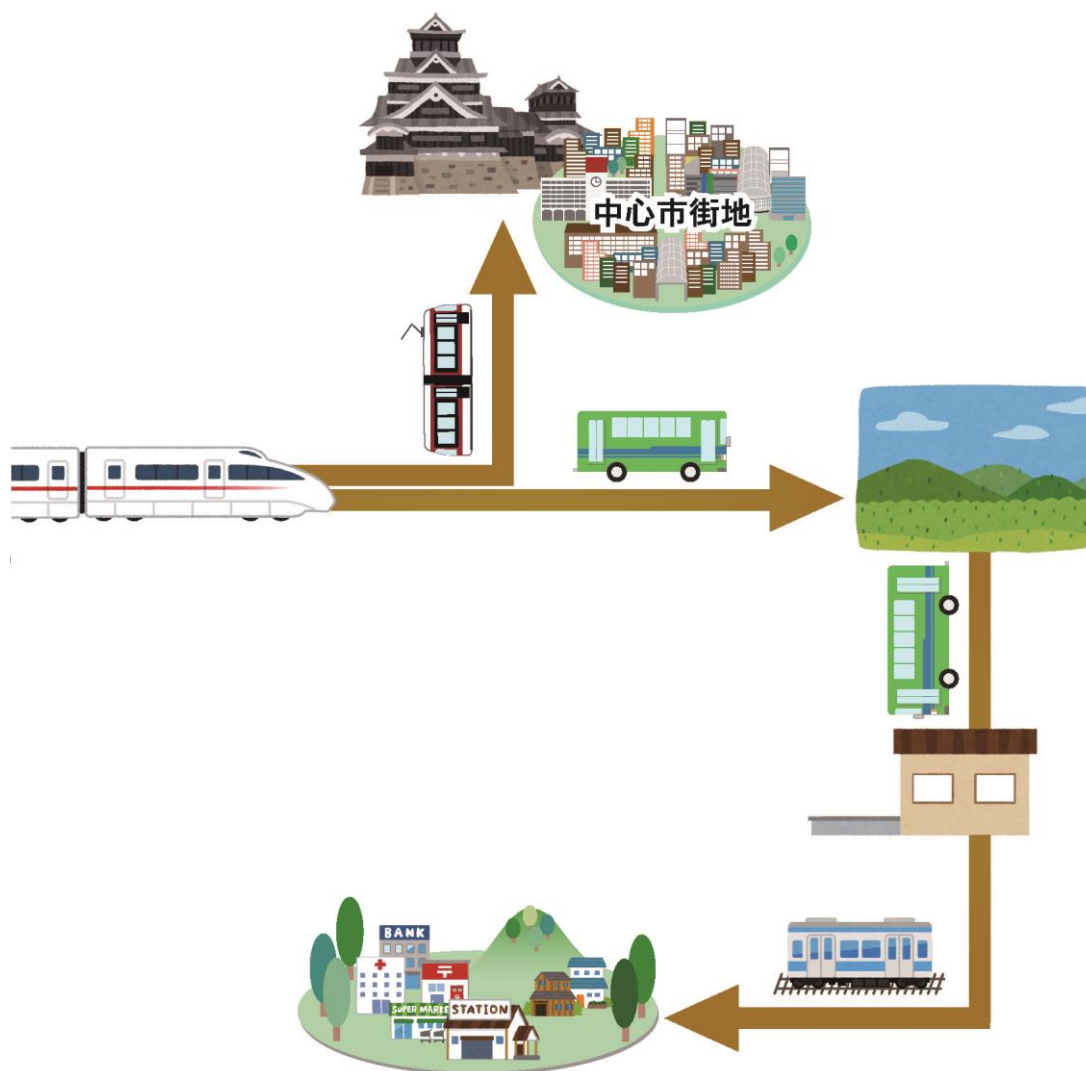
役割Ⅱ 多核連携都市の実現に貢献すること

- 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

- 利便性向上など公共交通の充実により、自家用車の利用が困難な方の外出機会を創出し、中心市街地や地域拠点等への来街を促すことは、まちの賑わい創出に繋がります。
- また、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。



3

目指す公共交通の将来像

これまで整理してきた地域の現状、公共交通の現状、**地域都市**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、地域住民等の意見を踏まえ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、公共交通を積極的に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

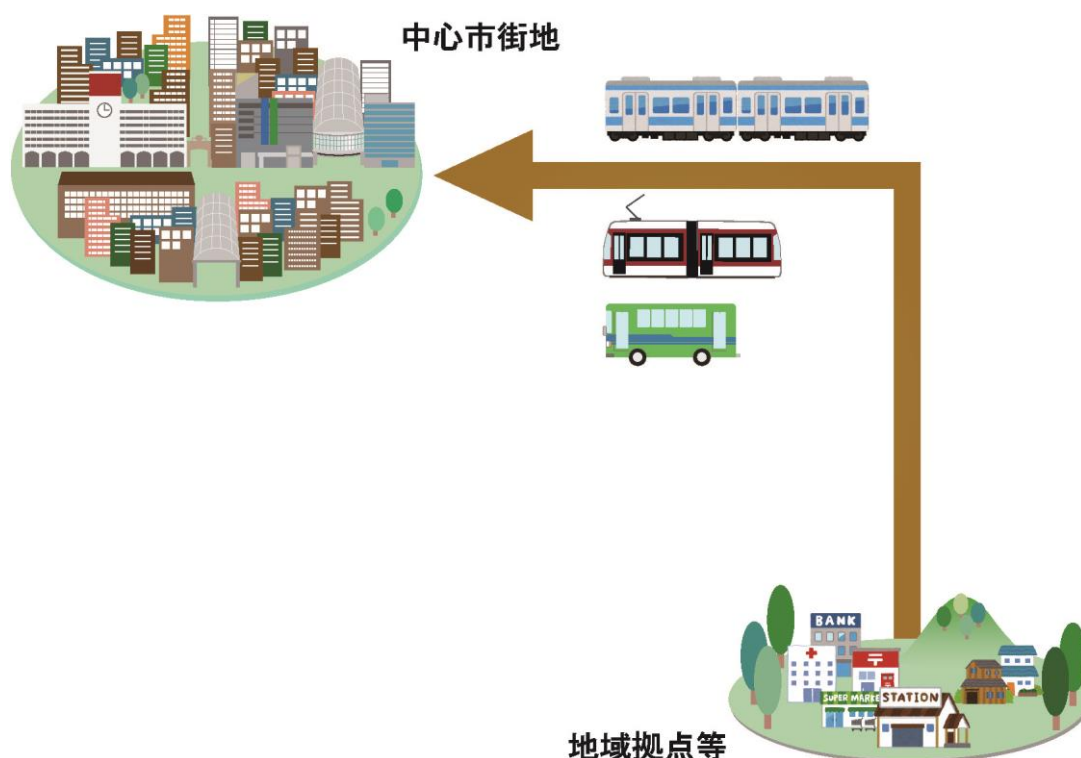
4

公共交通の活性化及び再生に向けた取組みの方向性

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』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。

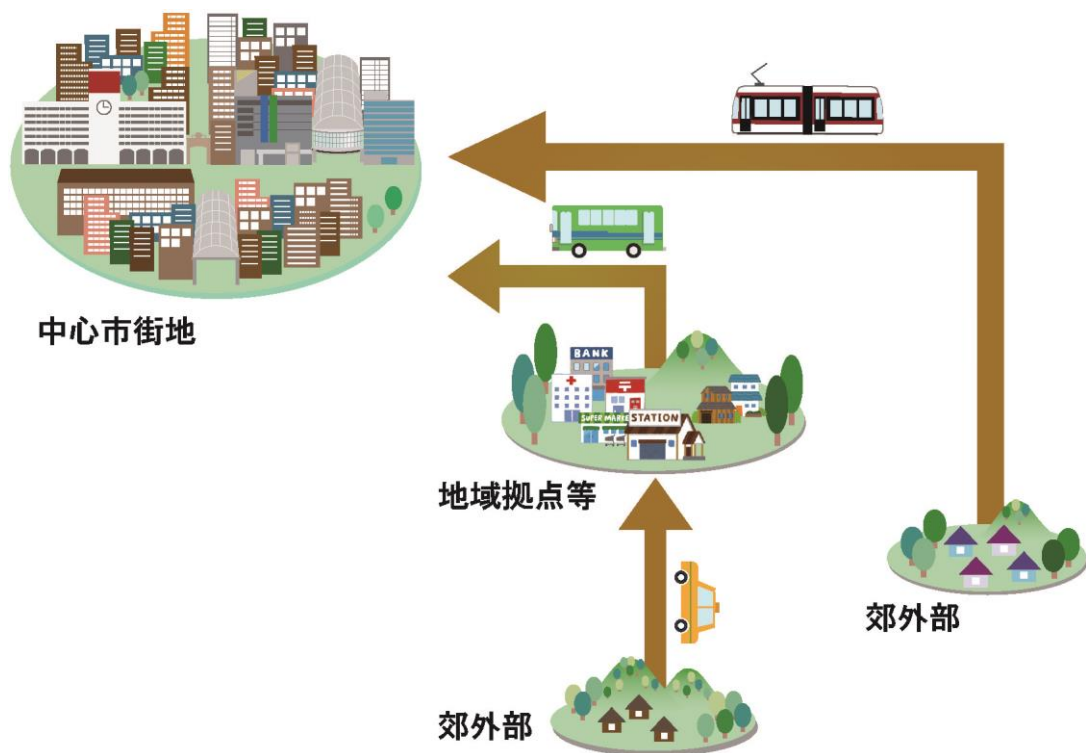
方向性1 コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり

- 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ってはじめて成り立つ移動手段です。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利便性向上等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が重要です。
- また、公共交通の利用は、公共交通の確保・維持のみに留まらず、環境負荷の軽減や低炭素社会の実現に向けても重要な側面を持つという意識を地域社会全体で共有していくことも重要です。
- さらに、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

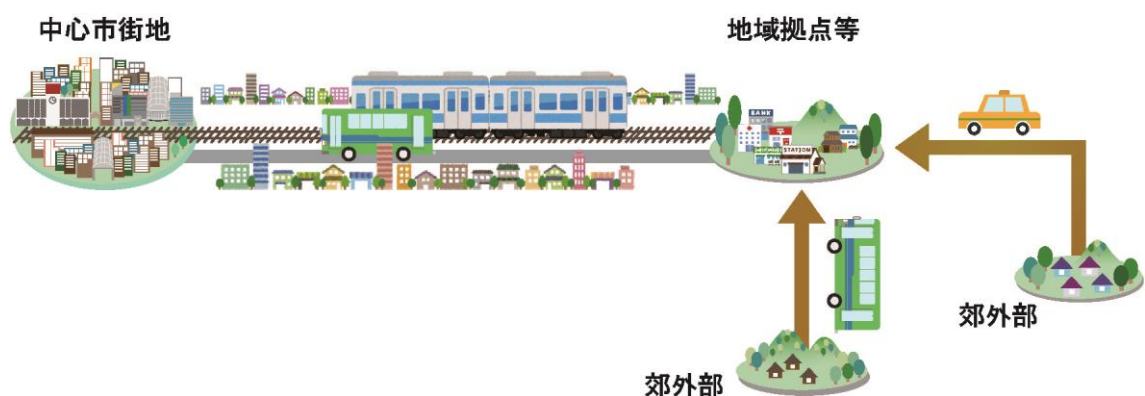
(取組みの方向性 1)

- ・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結ぶ基幹公共交通軸の機能強化を図るとともに、公共交通サービス水準の維持に努めるとともに、まちづくり施策として基幹公共交通軸等への居住誘導を図ります。また、地域拠点等に各拠点の特性に応じた乗換拠点を整備し、多様な交通手段によるアクセス向上を図ることによって公共交通ネットワークを強化すると共に、まちづくり施策として地域拠点等へ商業・金融・医療等の都市機能を維持・確保します。

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・居住誘導区域の人口密度の維持・都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保などを目指します。



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していきます。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、鉄軌道及び幹線バスにて構成する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、デマンド型の乗合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これに取り組んでいきます。

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・地域拠点等（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

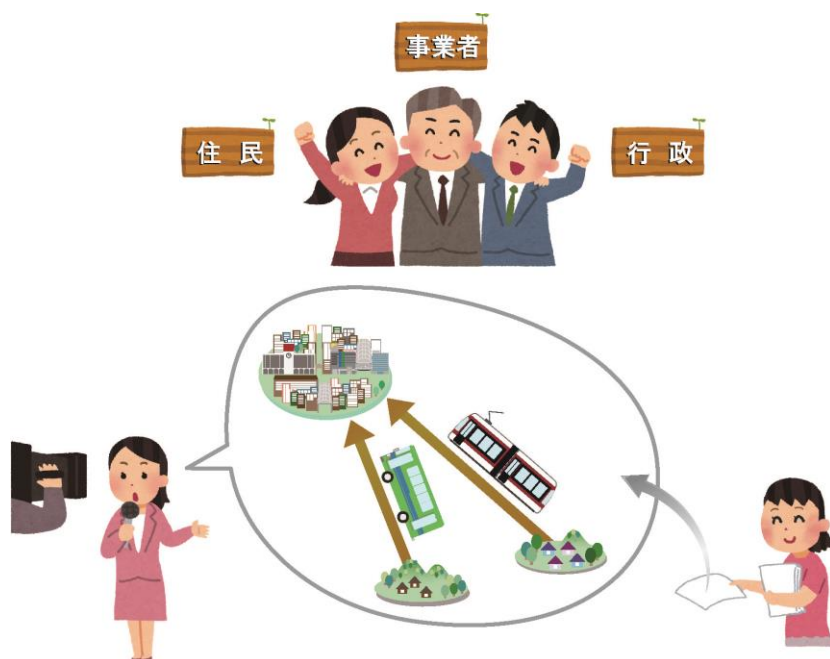
誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通を地域社会全体で支え合っていくために、『住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働により公共交通を維持・確保していくこと』を目標とします。

具体的には、行政や公共交通事業者が連携し、キャンペーンや広報活動など利用促進に向けた取り組みを展開していく中で、将来的な公共交通の必要性や価値について地域社会全体が共通の認識を持てるよう、住民や企業等の事業者に対して公共交通の担い手としての意識の醸成に努めます。

また、住民等においては、公共交通の担い手としての自覚を持ち、公共交通を積極的に利用するとともに、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重要であり、また、行政や公共交通事業者は、住民等公共交通に関する意見等について様々な機会を捉えて広く聴取していくことが重要です。

さらに、公共交通の維持・確保等に向けた行政支援のあり方についても、既存の枠組みに囚われない支援を検討することも重要です。

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

数値目標及び設定理由

『1 計画の目標』で掲げた目標について、以下の数値目標を設定し、取り組みの達成状況の評価・検証を行うことで、施策の拡充や改善など計画の効果的な取り組みにつなげます。

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
--------	------------------------

(1) 数値目標の設定理由

日常生活や経済活動等において、居住地・事業所等から最寄りの鉄軌道駅やバス停等が近くにあり、自動車を利用しなくても中心市街地や地域拠点等に移動できる都市基盤の形成は、公共交通を利用しやすいエリアへの居住や都市機能の誘導にも繋がり、多核連携のまちづくりを進めていくうえで重要です。

そこで、主に「**目標1：まちづくりと連動した公共交通施策の展開**」の達成度を表す指標として、鉄軌道や路線バス、コミュニティ交通など公共交通にアクセスしやすい区域の住民の割合を示す「公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率」を設定します。

「公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率」は、5年毎に行われる国勢調査結果を基に、鉄軌道駅を中心とした概ね半径 500m 内の居住人口とバス停及びコミュニティ交通の停留所を中心とした概ね半径 300m 内の居住人口の総人口に対する割合を用います。（※人口カバー率の設定の考え方については、P.87103 を参照。）

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

目標基準年次は、計画の中間年次となる**平成32令和 2**年度、最終年次となる**平成37令和 7**年度に設定します。（数値目標2、数値目標3についても同様に設定します。）

目標値は、将来的に人口減少が見込まれる中においても、住民等が将来に亘り安心して移動できる公共交通が整備された都市基盤を維持していくことが重要であることから、公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率の維持を設定します。

平成32年度目標値及び平成37令和 7 年度目標値は、平成27年度令和2年度（2020 年度）基準実績値と同値に設定します。

数値目標	基準値 <H27 年度>	実績値 <R 2 年度>	目標値 <H37R7 年度>
1. 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	83.9%	85.6%	85.6% (基準値と同値)

数値目標 2

公共交通機関の年間利用者数

(1) 数値目標の設定理由

自動車への依存や人口減少・高齢化社会が一層進展する中において、自動車の利用が困難な高齢者をはじめ、通勤・通学など様々な生活シーンにおける移動手段を将来に亘り確保していくためには、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が重要であり、また、その形成にあたってはネットワーク沿線の近隣自治体を含めた都市圏全体を見渡すことも重要です。

そこで、~~主に「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」の達成度を表す指標として、都市圏において、通勤・通学をはじめ、通院や買物などで年間を通じて公共交通機関を利用している人の数を示す「公共交通機関の年間利用者数」を設定します。~~

「公共交通機関の年間利用者数」は、熊本市第7次総合計画における公共交通関連施策の成果指標としても設定しており、毎年度、輸送実績等から把握する各公共交通事業者の利用者数の合計値を用います。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

目標値は、~~将来的に人口減少等が見込まれ、また、近年の傾向からも新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通機関の利用者数は大幅に減少が見込まれる中しており、その減少を行政・公共交通事業者等の連携のもと出来る限り低減して公共交通の利用者数を新型コロナ禍前の人数への回復を目指していくことが重要であることから、公共交通利用者数の減少の低減回復を設定します。（※公共交通の年間利用者数の設定の考え方については、P.88を参照。）~~

~~低減値目標値の設定にあたっては、現状のコロナ禍前の公共交通機関の利用者数を基本的には維持の水準まで回復する考え方のもと、将来の人口動向による自然減の利用者減少人数を基準値から控除した年間利用者数を平成32年度及び平成37令和7年度目標値に設定します。また、新たにコミュニティ交通の利用者数も設定します。~~

数値目標	基準値 <H27年度> (H26年度実績)	実績値 <R2年度> (R元年度実績)	目標値 <R7年度> (R6年度実績)
2-1. 公共交通機関の年間利用者数	55,436 千人	53,216 千人	53,216 千人

数値目標	基準値 <R2年度> (R1年度実績)	目標値 <R7年度> (R6年度実績)
2-2. コミュニティ交通の年間利用者数	22 千人	37 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
--------	---------------------------

(1) 数値目標の設定理由

公共交通を維持・確保していくためには、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、地域社会全体で支えていくことが重要であり、日常生活や余暇活動等において、自動車から公共交通機関への利用を促進していくことは、公共交通の維持・確保に向けた直接的な効果に留まらず、交通渋滞の緩和や快適な都市空間の形成などのまちの賑わい創出、環境負荷の軽減など様々な相乗効果をもたらすものです。

そこで、~~主に「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」の達成度を表す指標として、通勤・通学をはじめ、通院や買物などで公共交通機関を利用する市民の割合を示す「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。~~

「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」は、熊本市第7次総合計画における公共交通関連施策の成果指標としても設定しており、毎年度実施する市民を対象としたアンケート調査から、利用すると回答した市民のアンケート調査対象者数に対する割合を用います。

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

目標値は、将来的な人口減少が見込まれる中においても、公共交通の維持・確保に向けて、行政や公共交通事業者の連携による施策・事業の実施はもとより、住民等の様々な生活シーンでの移動を公共交通機関の利用へ転換・促進していくことが重要であることから、公共交通機関を利用する市民の割合の増加（基準値に対して増加）を設定します。

なお、増加割合値の設定については、少なくとも市民の2人に1人が目的地に行くときに公共交通機関を利用することを目標に掲げることから、平成37令和7年度の目標値を50.0%と設定します。（アンケート調査結果上、『よく利用している』（週に1回以上利用）または『時々利用している』（月に1回以上利用）と回答した人の割合。）
~~なお、平成32年度の目標値は基準値と平成37年度の目標値の中間値とします。~~

数値目標	基準値 <H27 年度>	参考値 <R 元年度>	目標中間値 <R2 年度>	目標値 <R7 年度>
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	47.5%	39.7%	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

(1) 数値目標の設定理由

様々な施策の展開により、公共交通の事業の収益の増加及び支出を抑制を図り、公共交通のサービス水準の向上を目指すことが重要であることから、公的資金が投入されている公共交通の収支率を設定。

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

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

P

数値目標	基準値	目標値
4. 公的資金が投入されている公共交通の収支率	●%	●%

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
--------	--------------------------

(1) 数値目標の設定理由

公共交通全体でのサービス水準の維持・確保を図っていくためには、今後も一定程度の公的資金の投入は必要不可欠である。様々な施策を展開により、公共交通利用者数を増加し、利用者 1 人当たりの公共交通への公的資金投入額の維持・減少を数値目標に設定。

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

(2) 目標値及び目標年次の設定理由

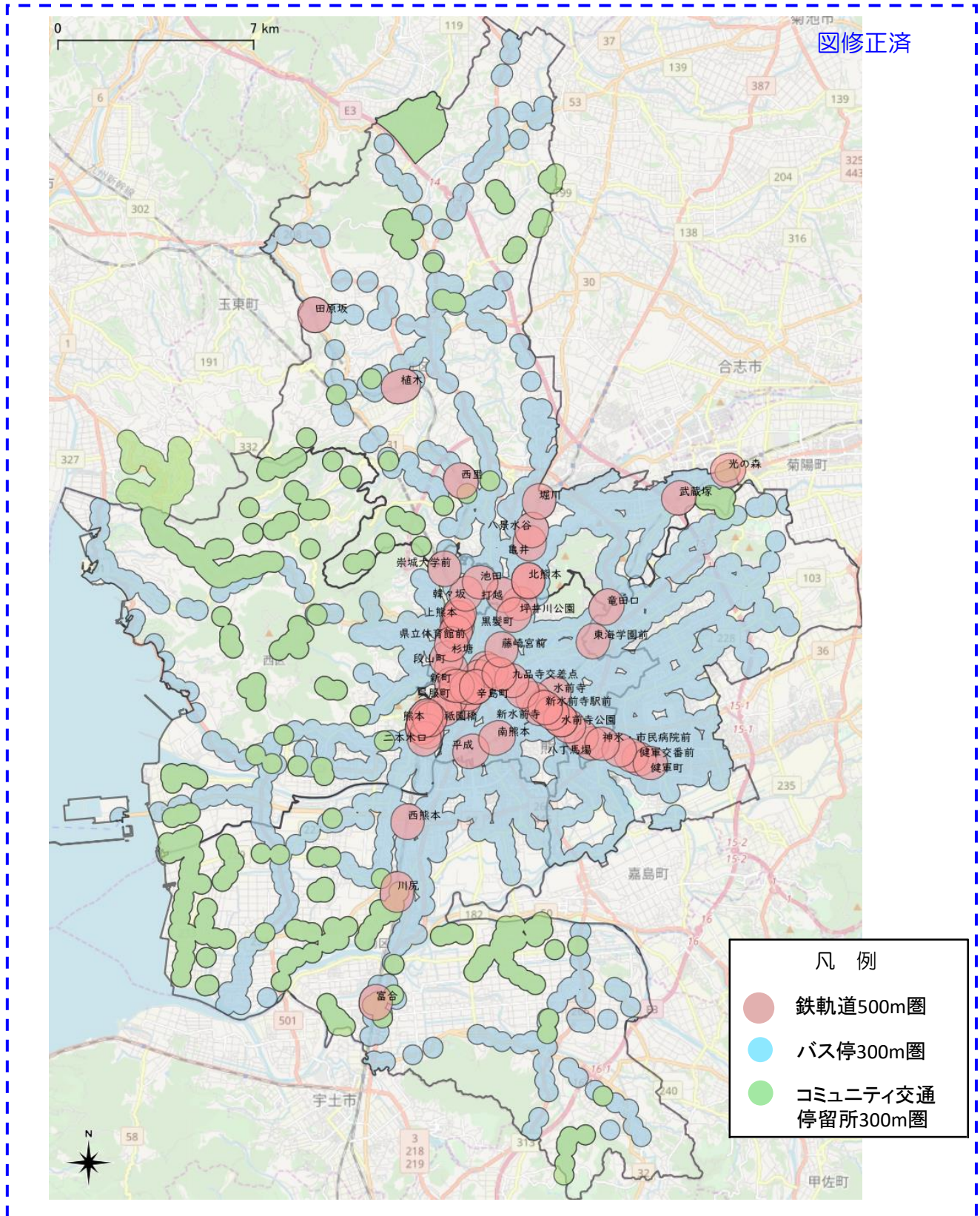


数値目標	基準値	目標値
5. 利用者 1 人当たりの公共交通への公的資金投入額	● (円/人)	● (円/人)

＜参考：数値目標設定の考え方＞

○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）

- ・平成2227年の国勢調査結果と平成27年令和2年4月1日時点の公共交通の状況から『公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率』を算定しています。

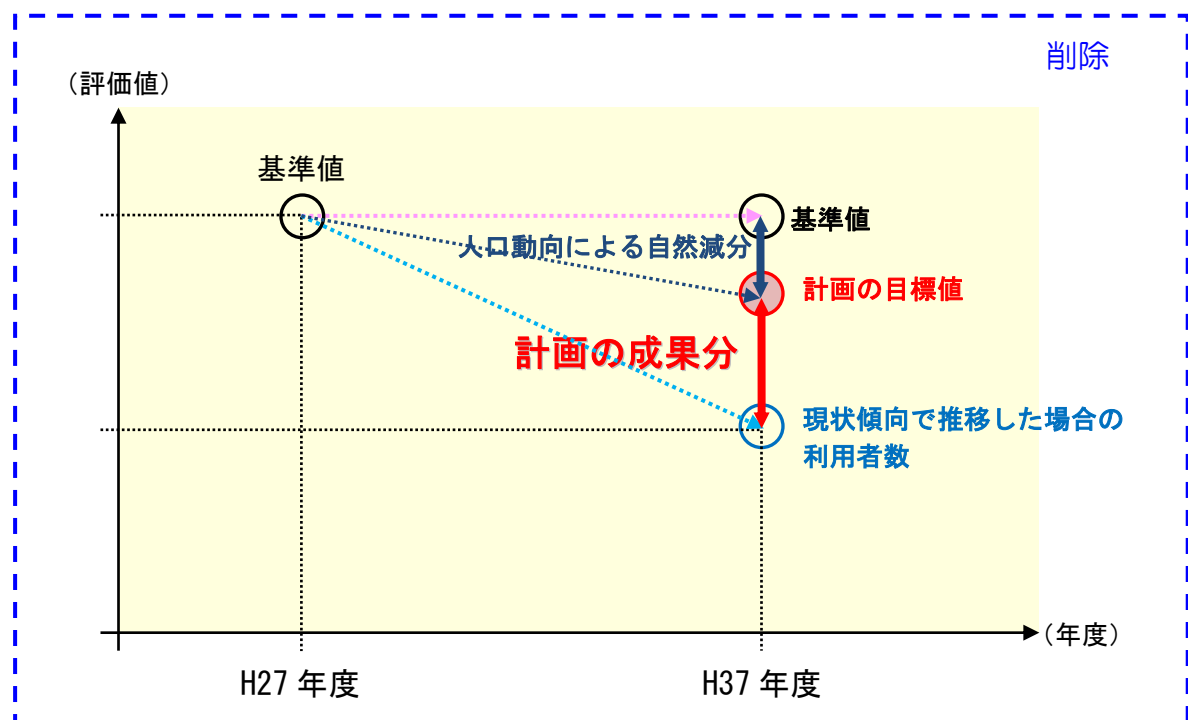


○数値目標 2（公共交通機関の年間利用者数）

- ・~~今後、人口減少等が見込まれる中、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。~~
- ・新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通機関の利用者数は大幅に減少しています。
- ・本計画の各施策・事業の実施により、「~~現状傾向で推移した場合の利用者数~~」と~~人口動向による自然減を考慮した~~「計画の目標値」の差増加分を、本計画の成果として見るすることができます。

○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）

- ・公共交通機関の年間利用者数を人口減少の自然減分に留めていくためには、自家用車利用から公共交通機関への更なる利用促進と利用の転換を図っていく必要があります。
- ・目標設定では、少なくとも2人に1人が目的地に行くときに公共交通機関を利用する目標を掲げておりますが、本目標の増加率達成のみで本計画全ての成果分をカバーできるものではありません。
- ・本計画の成果分の発現に向けては、今後の課題整理と見直し後の施策も視野に入れた総合的な施策展開による発現を目指します。



○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）



○数値目標4（利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額）



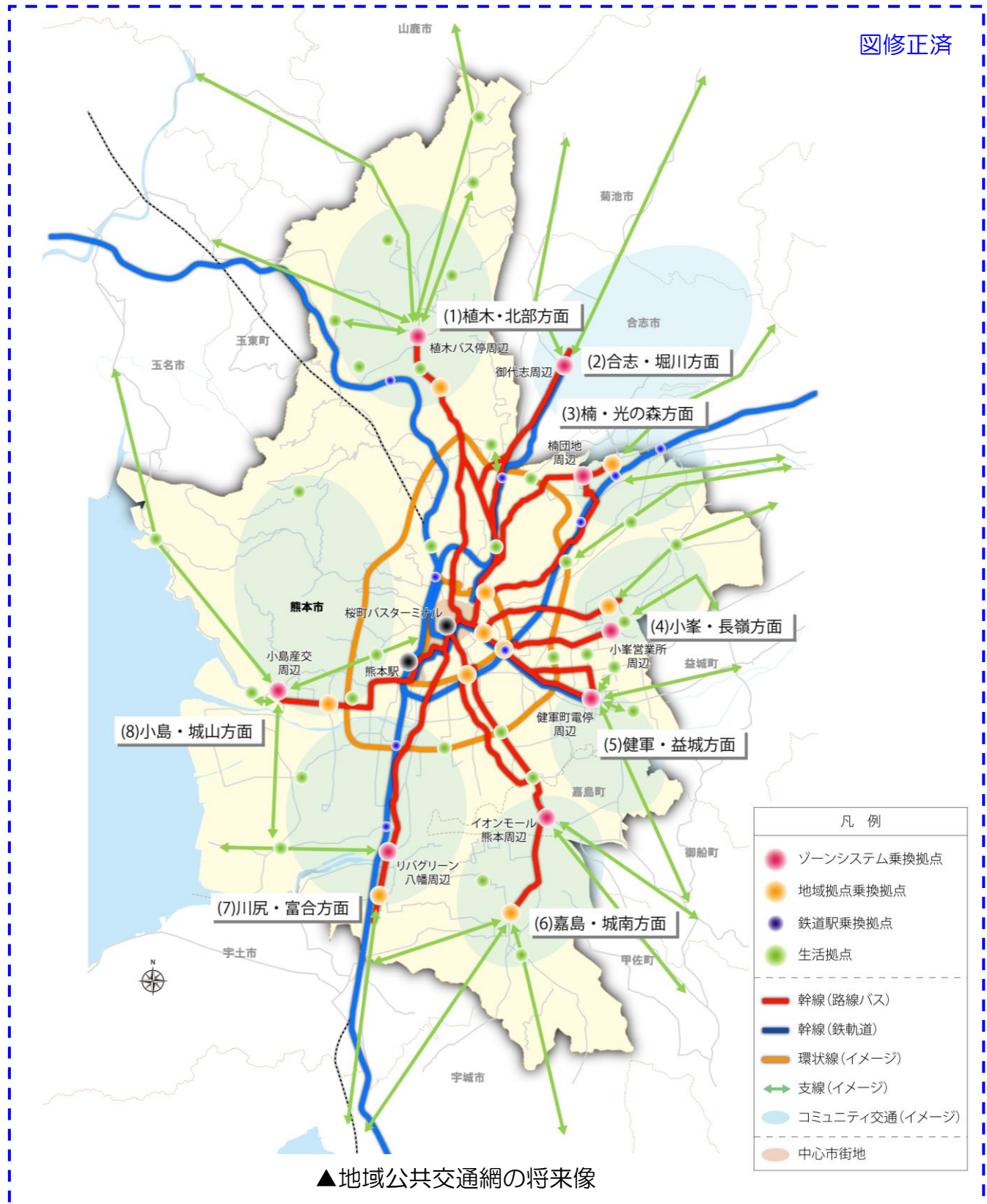
第7章

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

1 地域公共交通網の将来像

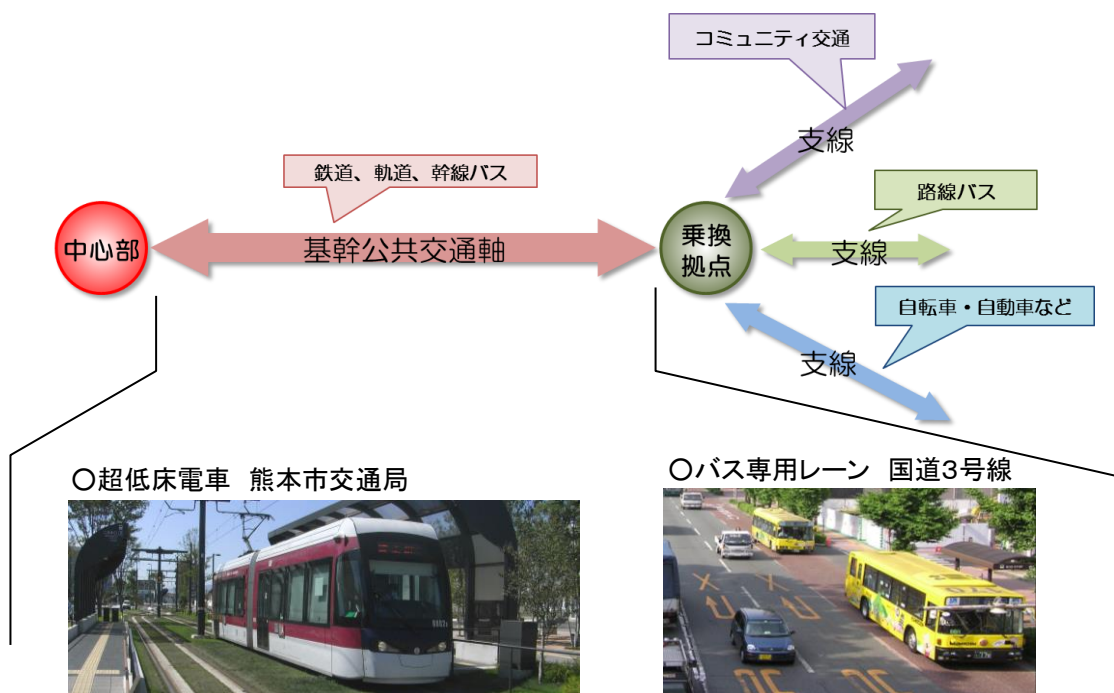
本計画では、熊本市中心部と地域拠点等を結ぶ8方面を基幹公共交通軸に設定し、乗換拠点設定等による各交通手段間の連携強化と機能強化による基幹軸の形成、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による以下の地域公共交通網を将来像とします。



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 ～骨格となる基幹公共交通軸の形成～

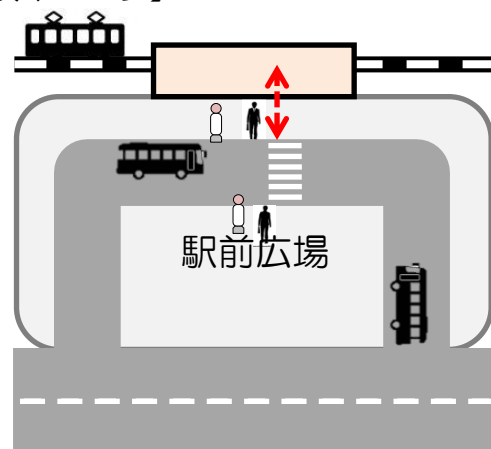
- 熊本市中心部と各方面の地域拠点等を結ぶ8軸を基幹公共交通軸に設定し、持続可能な地域公共交通網の骨格となる各基幹軸の形成を図ります。
- 各軸の基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの定時性・速達性・輸送力の向上に向け、各公共交通機関の特性に応じた機能強化等を図ります。
- また、各軸上には多様な乗換拠点を設定し、ゾーンシステム導入等による各交通手段間の連携強化や結節強化、長大バス路線の効率化等を図るとともに、熊本市中心部を経由しない横軸の形成に向けた環状線等の導入についても検討を行います。
- 特に、拠点整備にあたっては、乗換抵抗を軽減する共通機能や各軸の特性に応じた付加機能の検討を行うとともに、乗換の必要が生じる拠点においては、乗換抵抗を最大限に軽減するための快速バス等の導入や運賃施策等の検討を**合わせて**行います。



▲【基幹公共交通軸の形成イメージ】



対面乗り換え



駅前広場乗り入れ

▲【乗換拠点の整備イメージ】

(5-2) メインターミナル・サブターミナルの整備を核とした交通体系の構築 ～広域交通拠点の形成～

- 広域交通拠点であり熊本都市圏の公共交通ネットワークの基点ともなる**交通センター＝桜町バスターミナル**と熊本駅については、それぞれ桜町地区再開発事業、熊本駅白川口（東口）駅前広場整備事業に伴い再整備が行われます。
- 交通センター＝桜町バスターミナル**は、バスネットワークの中心となり、バスの起終点かつバス間の結節機能を持つメインターミナル、熊本駅は、陸の玄関口として、バスだけでなく鉄道、市電等の異なる交通機関を結節する機能を有するサブターミナルとして位置づけます。
- また、それぞれの立地条件やネットワーク上の特性を考慮するとともに、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**再整備新たな路線の検討やスマートバス停の導入等**に取り組みます。



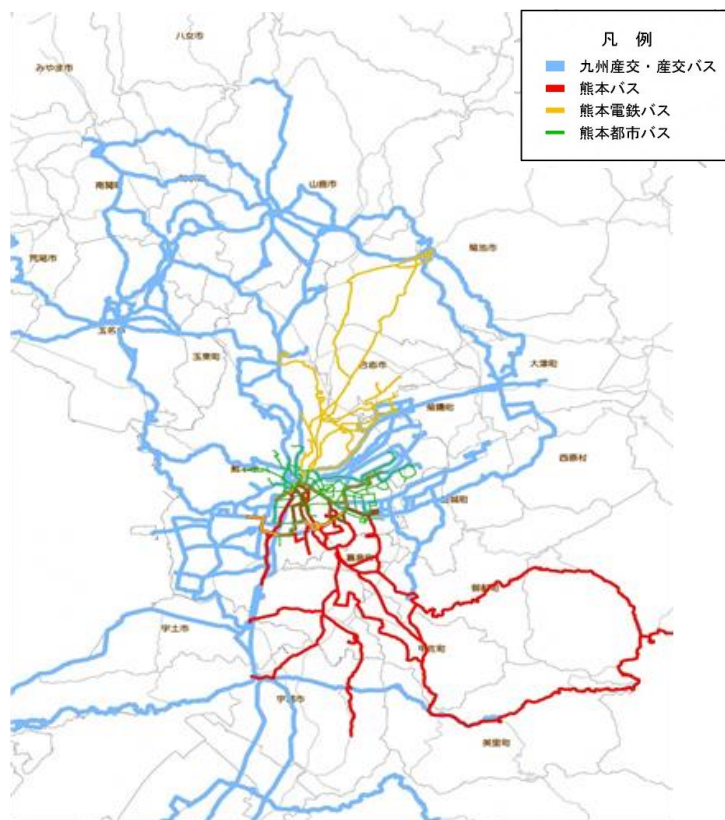
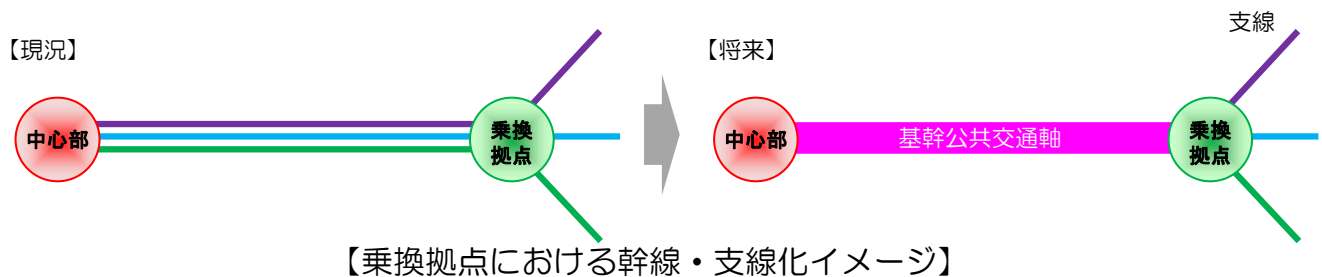
▲メインターミナル（桜町バスターミナル）の整備



▲サブターミナル（熊本駅白川口（東口）駅前広場）の整備

(2-3) バス路線網の再編 ～基幹公共交通軸と共に一体的に機能するバス網の形成～

- 基幹公共交通を担うバス路線については、ゾーンシステム乗換拠点において幹線と支線に分け、長大バス路線の効率化等を図ります。
- 長大バス路線の幹線・支線化にあたっては、路線沿線の近隣自治体の意向を踏まえた再編を行うことを前提として、幹線・支線のサービス水準の設定及び支線の維持に係る支援体制の検討を行います。
- 公共交通網の骨格として放射状に展開する各基幹公共交通軸間の横軸の移動を円滑化する環状線の導入検討を行います。
- 共同経営により、会社間の垣根を超えて路線再編等のあらゆる取組を実施することにより、公共交通が担うべき役割を将来にわたり維持し、かつその利便性・生産性を最大限向上させます。
- 幹線バス及び環状線以外の日常生活を支えてきた網の目状のバス網については、サービス水準の著しい低下に留意しながら、行政及び都市バスを共同経営推進室を中心とした民間バス事業者各社の連携・協力のもと市街地競合路線の改善など、持続可能なバス網に向けた再編及び効率化を進めます。

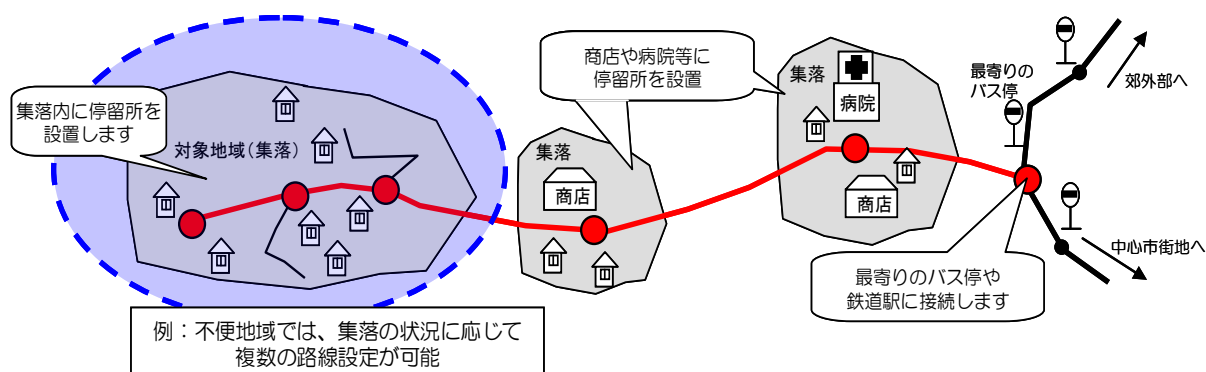


図修正済

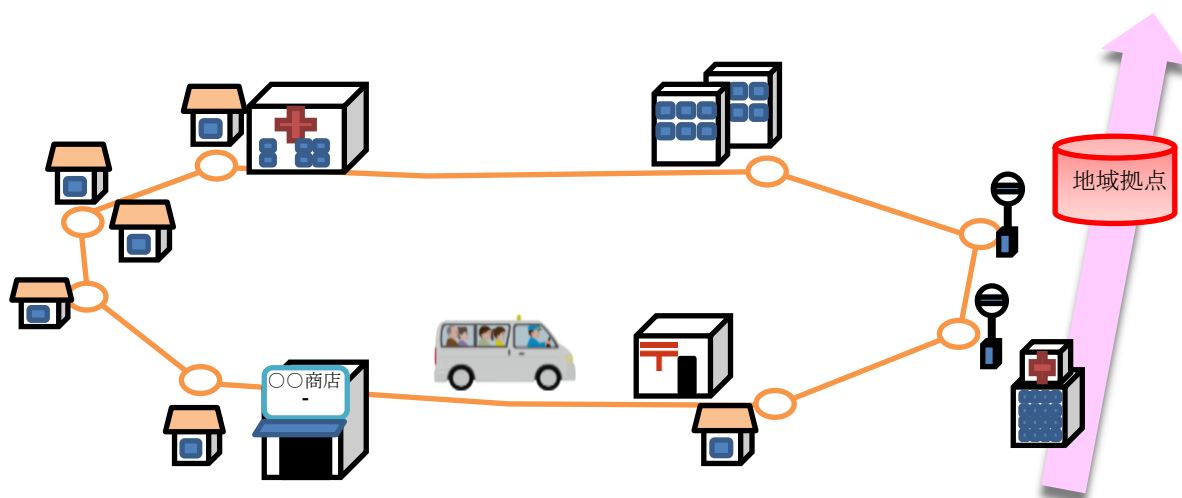
▲【熊本市中心部における競合路線の状況】

(3-4) コミュニティ交通の導入～ネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通の形成～

- 公共交通空白地域に**おいての**日常生活に必要な移動手段の確保や、不便地域等に**おいての**移動手段の更なる利便性向上を図るため、最寄りの鉄道駅やバス停に接続するデマンド型乗合タクシーなどの多様な運行形態によるコミュニティ交通の導入・維持を図ります。
- コミュニティ交通の導入にあたっては、地域住民のニーズを基に路線等の設定を行うとともに、現在利用していない住民の方々にも将来の移動手段としての価値観の共有を図るための啓発に努めます。
- ~~また、地域内の主要施設等を経由し、医療や商業機能等が集積する検討にあたっては、~~地域拠点等や基幹公共交通軸上の主要バス停等にアクセスする地域の特性や実情に応じた**新技術（AI、ICT）を活用した新たな**コミュニティ交通の導入についても、近隣自治体等との連携も図りながら**検討を**進めます。
- 地域の**特性や実情**に応じたコミュニティ交通の導入については、現在のセーフティネットとしての公共交通空白・不便地域等との整合や地域主体による導入**を見据えた課題を踏まえた**行政支援のあり方についても検討を行います。



▲【公共交通空白地域等への導入イメージ】



▲【地域の実情等に応じたコミュニティ交通導入の検討イメージ】

(4.5) 公共交通の利用促進 ～利用環境の改善と住民等への意識啓発～

- 持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、地域社会全体で支えていく環境の構築が重要であることを踏まえ、公共交通の利用促進に向けた行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、住民等△の担い手としての意識醸成など利用促進に向けた啓発等に取り組みます。
- 具体的には、~~交通系ICカードの導入に加え、更に利用環境を大きく改善する市電及びバスへのロケーションシステムの導入に取り組みます。~~新型コロナの感染防止対策（新しい生活様式への対応）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低減に取り組みます。
- また、公共交通のシームレス化を図るため、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等のシステムを導入します。
- またさらに、超高齢社会の到来による交通弱者の増加が見込まれることから、電停のバリアフリー化やノンステップバスの導入促進などの利用環境改善に取り組みます。
- 加えて、住民等に対する担い手としての意識醸成を一層図るため、交通事業者等と連携した利用促進の取り組みを継続するとともに、モビリティマネジメントを進めていくための新たな取り組みについても検討を行います。



▲【全車両のコーティング剤施工（熊本電鉄）】



▲【MaaSの推進】



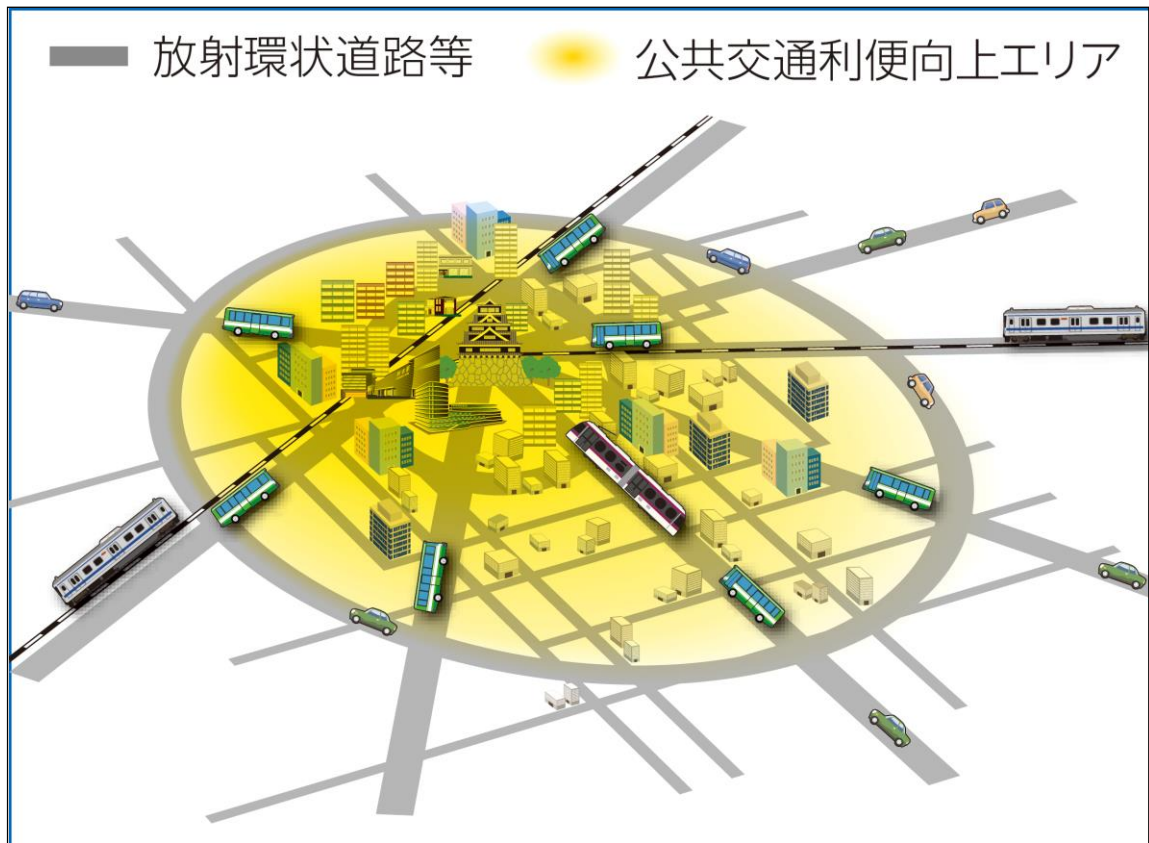
▲【電停のバリアフリー化】



▲【小学校での出前講座の開催】

(6) ベストミックスの構築 ～総合的な交通戦略の推進～

- 地域特性に応じて、公共交通や自動車交通等の交通モードを効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系を構築し総合的な交通戦略を推進します。
- 特に、交通が集中する市街地においては、公共交通を主体とした交通体系を構築します。
- また、基幹公共交通軸や公共交通利便向上エリアにおいて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・速達性の向上を図ります。

**▲ 公共交通利便向上エリアのイメージ**

3 基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況

(1) 植木・北部方面

幹線	○路線バス（交通センター桜町バスターミナル～植木バス停周辺） 事業者：九州産交バス、電鉄バス ○鉄道（熊本駅～玉名駅方面） 事業者：JR九州（JR鹿児島本線）
支線（路線バス）	○路線バス（植木バス停周辺～玉名方面・南関方面・山鹿方面、ゆうゆうバス） 事業者：九州産交バス、産交バス、都市バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：植木バス停周辺 ○鉄道駅乗換拠点：上熊本駅、植木駅 ○地域拠点乗換拠点：北部地区



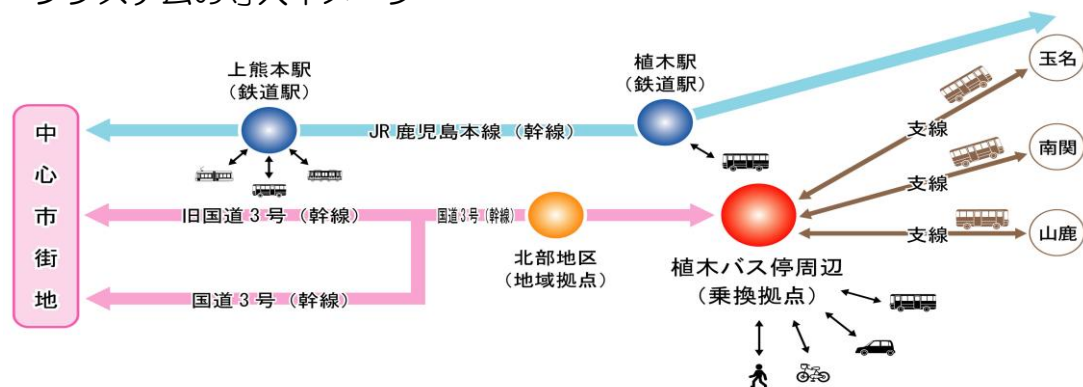
【現況】

- バス：玉名、南関、山鹿方面からの系統が概ね植木バス停周辺で合流し、県道四方寄熊本線（旧3号線）を經由しています。国道3号線は、旧3号線と分岐する南原から中心市街地間は片側2車線となっています。
- 鉄道：県北からの鉄道（JR鹿児島本線）が並走しており、玉名方面からの広域的な輸送等の観点から基幹的役割の~~道路（バス）を補完し~~を担っています。

【施策・事業の展開方針】

- 令和元年、利用状況に応じた運行の効率化を目的に、幹線区間の機能強化等を図ると共に、~~植木バス停において、周辺を乗換拠点として、乗換拠点以南・以北を幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。~~化を実施しました。
- 植木バス停における乗換の改善を目的に、バスロケモニター等の設置や、乗換による運賃負担増分をポイント還元するなどの負担軽減に取り組みました。
- ~~なお、~~幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。~~し、方向性を確認しました。~~
- 鉄道乗換拠点の上熊本駅、植木駅、地域拠点乗換拠点の北部地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- ~~植木・北部方面は、民間バス事業者において本計画と連携したバス路線網の再編が計画されており、ゾーンシステムの具体化に向けた再編実施計画の策定検討を進めます。~~
- バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(2) 合志・堀川方面

幹線	○路線バス（交通センター桜町バスターミナル～御代志間） 事業者：電鉄バス ○鉄道（藤崎宮前、上熊本駅～御代志間） 事業者：熊本電気鉄道
支線（路線バス）	○路線バス（御代志～菊池方面、レターバス） 事業者：電鉄バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：御代志周辺 ○鉄道駅乗換拠点：堀川駅、上熊本駅 ○地域拠点乗換拠点：子飼地区



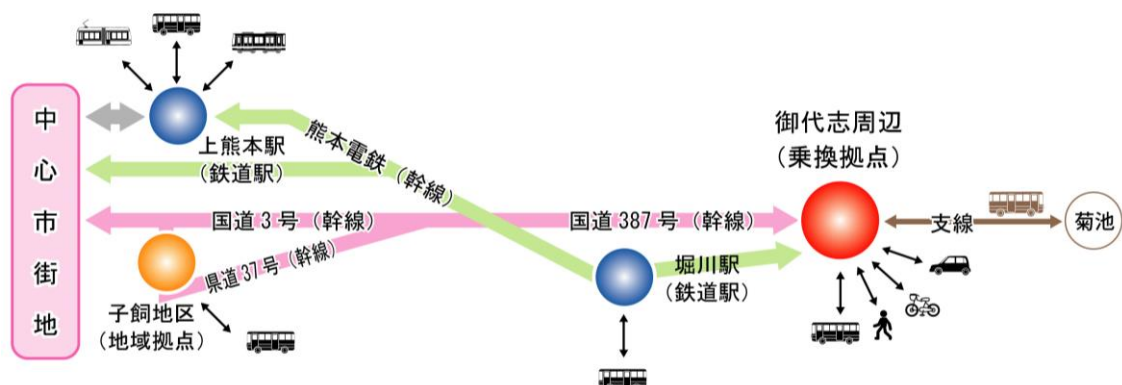
【現況】

- バス：バス路線の多くが菊池方面や合志周辺からの路線が国道387号線、県道37号線、国道3号線等を経由しています。国道3号線のみ片側2車線となっていますが、沿線は住宅が密集しており、人口集中地区が多い状況です。
- 鉄道：バス路線と並行して熊本電気鉄道が運行しており、御代志を起終点に中心市街地方面、上熊本駅方面をつないでいます。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、御代志周辺を乗換拠点として、鉄道とコミュニティバス・自家用車等による一定のゾーンシステムが形成されており、**長大バス路線を幹線・支線とするバスや鉄軌道を幹線、各種交通手段を支線として位置づける**ゾーンシステムの導入についても検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道駅乗換拠点の堀川駅、上熊本駅、地域拠点乗換拠点の子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 特に、御代志周辺については、「合志市地域公共交通網形成計画」においても交通ターミナルとしての整備が予定されており、合志市と連携しながら、乗換拠点の機能向上とゾーンシステムの充実を図るとともに、これまでの機能維持の取り組みに加え、鉄道の更なる利便性向上等についても検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(3) 楠・光の森方面

幹線	○路線バス（ 交通センター桜町バスターミナル ～楠団地周辺） 事業者：九州産交バス、電鉄バス ○鉄道（熊本駅～大津方面） 事業者：JR九州（JR豊肥本線）
支線（路線バス）	○路線バス（楠団地周辺～合志方面、大津方面、菊陽方面） 事業者：九州産交バス、電鉄バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：楠団地周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、 光の森駅 ○地域拠点乗換拠点：武蔵ヶ丘地区、子飼地区



【現況】

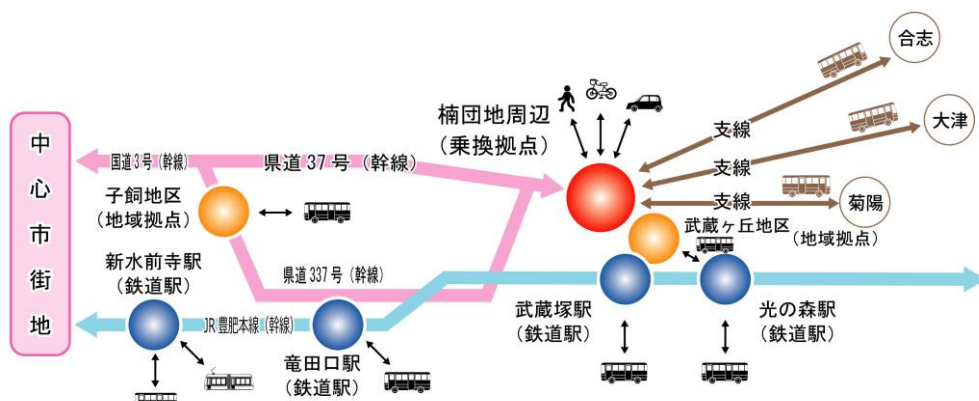
- バス：合志・菊陽周辺を発着し、旧57号線（県道337号線）を経由する系統と武蔵ヶ丘・楠・麻生田を経由し堀川から県道37号線に合流する系統に分かれています。
- 鉄道：大津方面からの鉄道（JR豊肥本線）が並行して走っており、竜田口駅や新水前寺駅において中心市街地方面との結節が見られます。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、楠団地周辺を乗換拠点として、乗換拠点以南・以北を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 楠・光の森方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、乗換拠点と鉄道駅が近接していること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、竜田口駅、武蔵塚駅、光の森駅、地域拠点乗換拠点の武蔵ヶ丘地区、子飼地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。

○バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(4) 小峯・長嶺方面

幹線	○路線バス（ 桜町バスターミナル交通センター ～長嶺小学校間、 桜町バスターミナル交通センター ～小峯営業所間） 事業者：九州産交バス、都市バス
支線（路線バス）	○路線バス（小峯営業所以東、戸島方面） 事業者：九州産交バス、産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：小峯営業所周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅 ○地域拠点：長嶺地区、水前寺・九品寺地区



【現況】

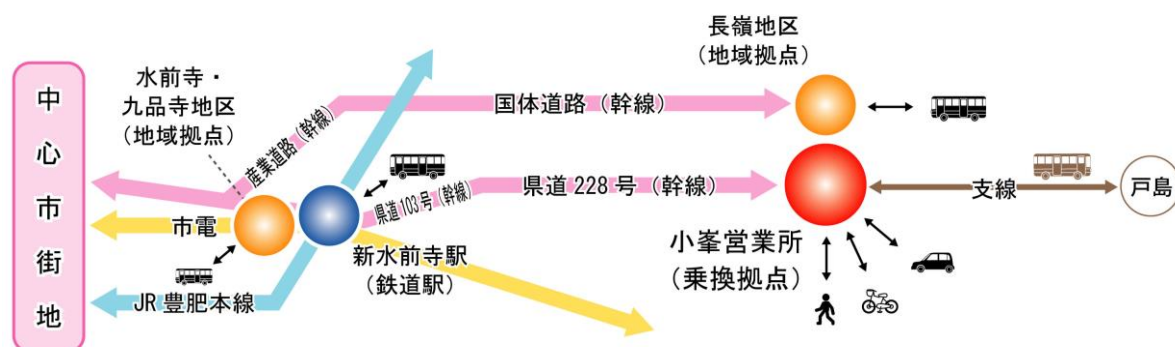
○バス：免許センターから産業道路と国体道路を経由する長嶺方面の系統と戸島方面から県道228号線を経由する小峯方面の系統とに分かれています。産業道路・国体道路については片側2車線となっているものの、県道228号線は片側1車線となっています。県道228号線沿いは住宅が密集しており、人口集中地区が多くあります。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、小峯営業所周辺を乗換拠点として、乗換拠点以西・以東を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 小峯・長嶺方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、片側1車線のルートなど道路空間に課題があること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、地域拠点乗換拠点の長嶺地区、水前寺・九品寺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。

○バスの重複区間については、**需給バランスの最適化を図ります。**

■ゾーンシステムの導入イメージ



(5) 健軍・益城方面

幹線	○路線バス（桜町バスターミナル～健軍電停前バス停） 事業者：九州産交バス、熊本バス、都市バス ○軌道（辛島町～健軍町電停） 事業者：熊本市交通局（熊本市電）
支線（路線バス）	○路線バス（健軍町電停周辺～益城方面、嘉島方面） 事業者：九州産交バス、熊本バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：健軍町電停周辺 ○鉄道駅乗換拠点：新水前寺駅 ○地域拠点乗換拠点：水前寺・九品寺地区



【現況】

- バス：益城方面からの路線と沼山津を起終点とする路線が沼山津周辺で合流しています。また、健軍町電停周辺において長嶺方面やその他郊外からの路線が接続しており、多くの路線は電車通りを経由しますが、一部については自衛隊通りや神水から県庁通りを経由する路線もあります。
- 軌道：健軍町を起終点に電車通りを軌道（市電）が走っており利用も多く健軍方面の基幹的な役割を担っています。

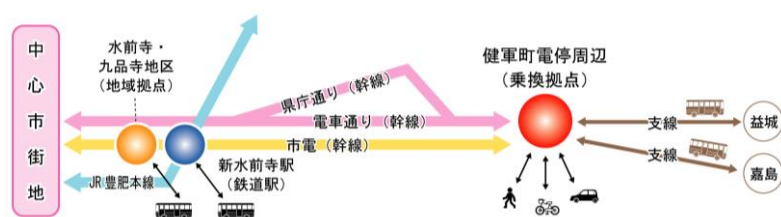
【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、健軍町電停周辺をゾーンシステム乗換拠点として、乗換拠点以西・以东を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 鉄道乗換拠点の新水前寺駅、地域拠点乗換拠点の水前寺・九品寺地区についても、他の交通手段との結節強化を検討します。
- 健軍・益城方面は、軌道（熊本市電）と幹線バスが基幹公共交通を担っていますが、特に軌道の輸送力向上は喫緊の課題となっており、多両編成車両の導入等による改善を図ります。
- また、幹線区間においては軌道とバスの適切な役割分担についても検討を行い、バス同士や軌道の重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

ます。

- さらに、熊本高森線の4車線化を見据え、バス路線網の再編や交通結節点の整備の検討を行います。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(6) 嘉島・城南方面

幹線	○路線バス（ 桜町バスターミナル ～イオンモール熊本周辺） 事業者：熊本バス
支線	○路線バス（イオンモール熊本周辺～宇土・宇城方面、御船・甲佐方面） 事業者：熊本バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：イオンモール熊本周辺 ○鉄道駅乗換拠点：－ ○地域拠点乗換拠点：城南地区、平成・南熊本地区



【現況】

○バス：城南、御船、甲佐等から主に県道104号線（旧浜線）と国道266号線（浜線バイパス）を経由し、嘉島町のイオンモール熊本周辺で城南・御船・甲佐等から来る路線が合流しています。国道266号線（浜線バイパス）は片側2車線となっており、南熊本駅～中心市街地間にはバス専用レーンが整備されています。

■施策・事業の展開方針

○幹線区間の機能強化等を図ると共に、現状として御船町、甲佐町、旧城南町方面のバス路線の乗換拠点となっているイオンモール熊本周辺をゾーンシステム乗換拠点とし、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。

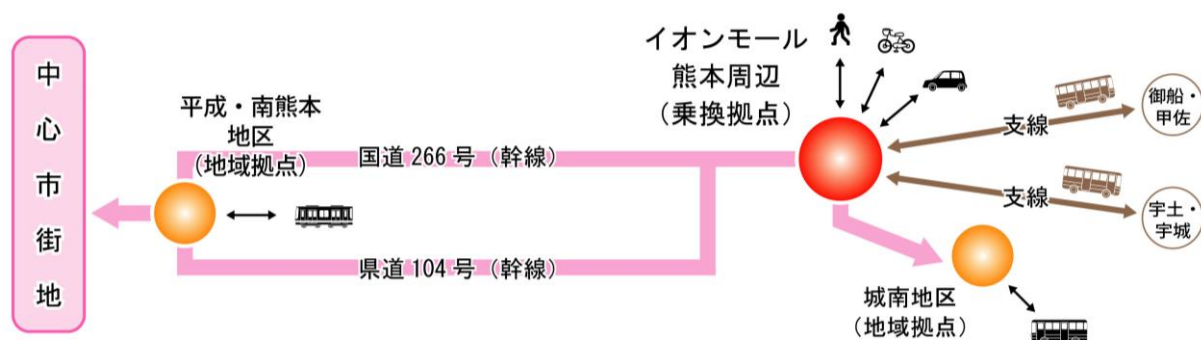
○なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。

○地域拠点乗換拠点の城南地区、平成・南熊本地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。

~~○嘉島・城南方面は、路線の特性や既存ストックにおける乗換拠点の機能が優れている点から、ゾーンシステムの導入に適している方面であり、具体化に向けた再編実施計画の策定検討を進めます。~~

○また、イオンモール熊本周辺の乗換拠点整備にあたっては、所在地である嘉島町との協議を前提とします。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(7) 川尻・富合方面

幹線	○幹線バス（桜町バスターミナル～リバグリーン八幡周辺） 事業者：九州産交バス、産交バス、熊本バス ○鉄道（熊本駅～松橋駅方面） 事業者：JR九州（JR鹿児島本線）
支線	○幹線バス（リバグリーン八幡周辺～宇土、宇城方面） 事業者：九州産交バス、産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：リバグリーン八幡周辺 ○鉄道駅乗換拠点：川尻駅、西熊本駅 ○地域拠点乗換拠点：富合地区



【現況】

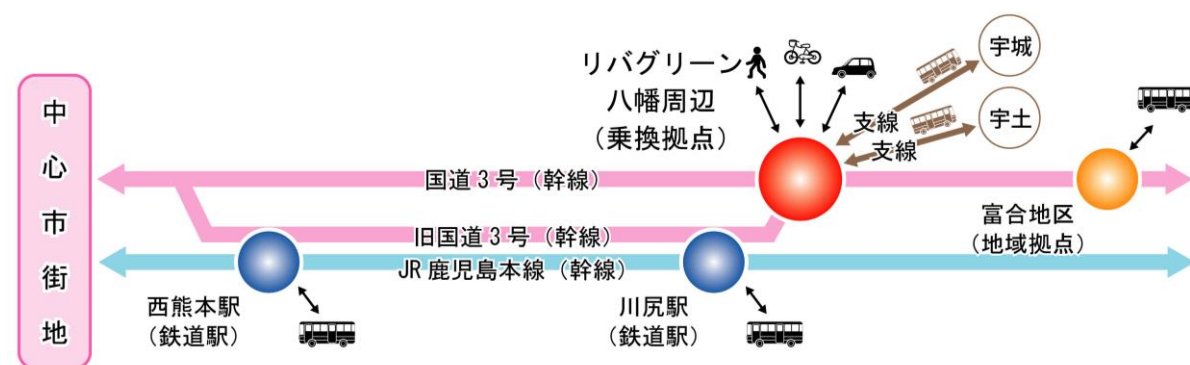
- バス：宇土、宇城方面から主に国道3号線と旧3号線を経由しています。リバグリーン八幡や国町、南区役所等を起終点とした路線のほか、宇土・宇城方面への路線があります。
- 鉄道：県南からの鉄道（JR鹿児島本線）が並行して走っており、宇土・宇城方面からの広域的な輸送等の観点から基幹的役割を担っています。

【施策・事業の展開方針】

- 幹線区間の機能強化等を図ると共に、リバグリーン八幡周辺を乗換拠点として、乗換拠点以北・以南を幹線・支線とするゾーンシステムの導入を検討します。
- なお、幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を前提とします。
- 川尻・富合方面は、支線区間が他の基幹軸より短いことや、乗換拠点と鉄道駅が近接していること、路線バスの乗換拠点までの幹線ルートが複数存在することなどから、ゾーンシステムの導入について慎重に検討を進める必要があります。
- 鉄道駅乗換拠点の川尻駅、西熊本駅、地域拠点乗換拠点の富合地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。

○バスの重複区間については、需給バランスの最適化を図ります。

■ゾーンシステムの導入イメージ



(8) 小島・城山方面

幹線	○路線バス（ 桜町バスターミナル交通センター ～小島産交周辺） 事業者：九州産交バス、産交バス
支線	○路線バス（小島産交・ 河内 周辺～玉名方面、天明方面） 事業者：産交バス
乗換拠点	○ゾーンシステム乗換拠点：小島産交周辺・ 河内農協前 ○鉄道駅乗換拠点：－ ○地域拠点乗換拠点：城山地区



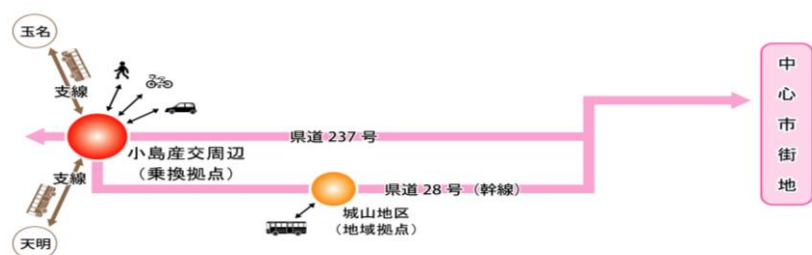
【現況】

○バス：主に県道237号線（高橋方面）と県道28号線（城山方面）を經由し、**交通センター桜町バスターミナル**と小島産交を結んでいます。玉名から河内を經由する長大路線のほか、中島や**海路臼川口**といった西南部からの路線があります。

【施策・事業の展開方針】

- 令和元年、利用状況に応じた運行の効率化を目的に、幹線区間の機能強化等を図ると共に、~~小島産交周辺を乗換拠点として、乗換拠点以東・以西を河内農協前バス停で幹線・支線とするゾーンシステムの導入に取り組みます。~~化を実施しました。
- 河内農協前バス停における乗換の改善を目的に、バスロケモニターと上屋やベンチの設置、乗換による運賃負担増分をポイント還元するなどの負担軽減に取り組みました。
- また、中島や海路口といった西南部からの路線については、乗務員不足の改善を目的に令和元年に一部路線が廃止され、公共交通空白地域等が生じないように新たに4路線の乗合タクシーが導入されました。
- ~~なお、~~幹線・支線のサービス水準設定や支線区間の乗換設定等については、路線沿線の近隣自治体及び交通事業者との協議を**前提とします。**し、方向性を確認しました。
- ~~小島・城山方面は、路線の特性や既存ストックにおける乗換拠点の機能が優れている点から、ゾーンシステムの導入に適している方面であり、具体化に向けた再編実施計画の策定検討を進めます。~~
- 地域拠点乗換拠点の城山地区についても他の交通手段との結節強化を検討します。

■ゾーンシステムの導入イメージ



4

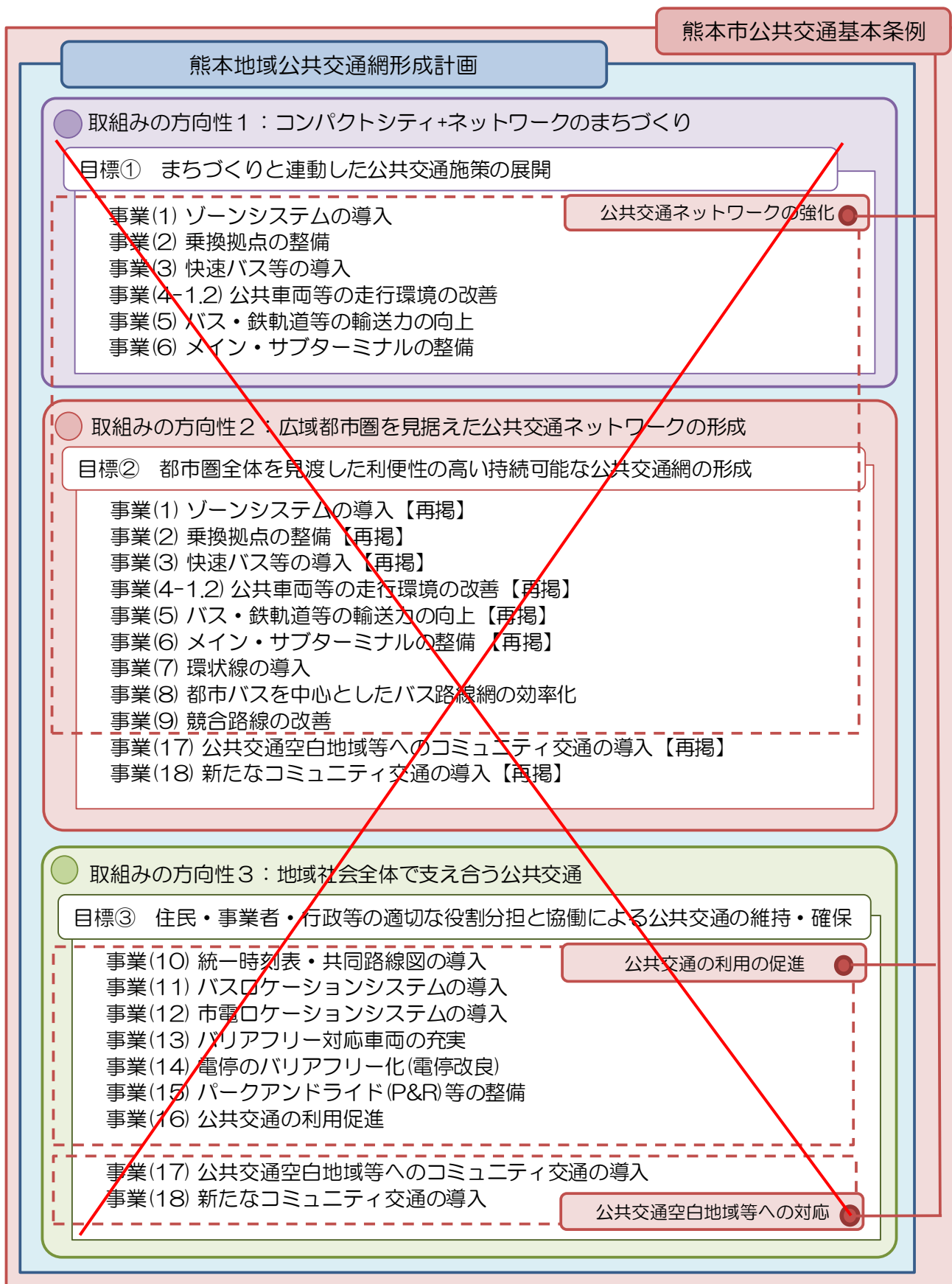
事業別シート

施策展開の基本的な考え方や基幹公共交通軸方面別の展開方針に沿った計画の目標を達成するための事業として、以下の~~1-9-20~~ 事業に取り組みます。

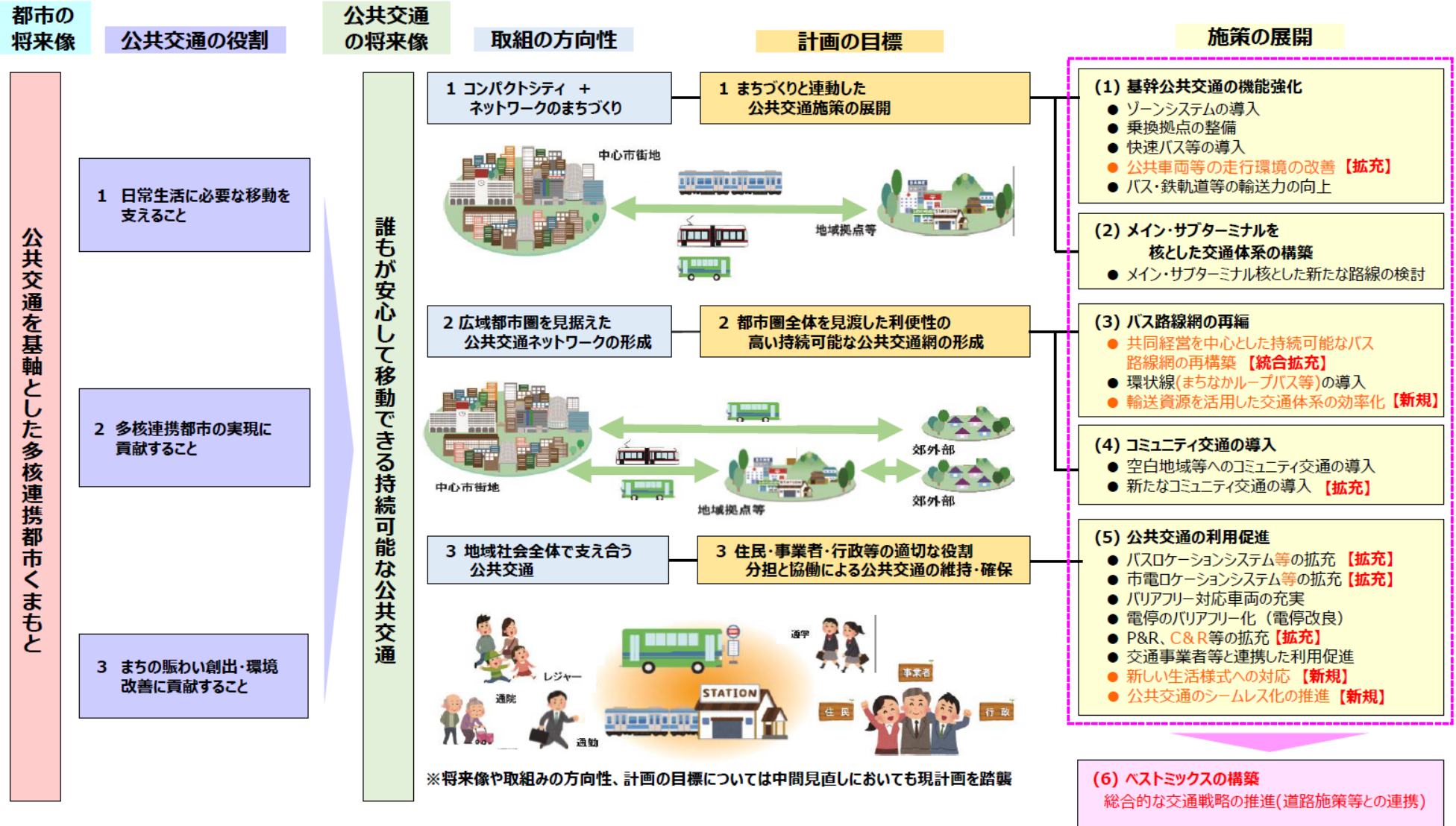
表修正済

事業名称	事業スケジュール		
	現況	前期 (H28年度～R2年度)	後期 (R3年度～R7年度)
事業（1） ゾーンシステムの導入		実施中	検討・実施
事業（2） 乗換拠点の整備		実施中	検討・実施
事業（3） 快速バス等の導入			検討・実施
事業（4-1）公共車両等の走行環境の改善 バス専用（優先）レーン、PTPS		実施中	拡大検討
事業（4-2）公共車両等の走行環境の改善 ボトルネック交差点の改良、バスベイ整備		実施中	拡大実施
事業（5） バス・鉄軌道等の輸送力の向上		実施中	拡大実施
事業（6） メイン・サブターミナルを核とした新たな路線の検討		実施中	拡大実施
事業（7） 共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築		実施中	拡大検討・実施
事業（8） 環状線（まちなかループバス等）の導入		実施中	拡大検討・実施
事業（9） 輸送資源を活用した交通体系の効率化			検討・実施
事業（10） 公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入		実施中	拡大実施
事業（11） 新たなコミュニティ交通の導入			検討・実施
事業（12） バスロケーションシステム等の拡充		実施中	拡大検討・実施
事業（13） 市電ロケーションシステム等の拡充		実施中	拡大検討・実施
事業（14） バリアフリー対応車両の充実		実施中	拡大実施
事業（15） 電停のバリアフリー化（電停改良）		実施中	拡大実施
事業（16）パークアンドライド（P&R）、サイクルア ンドライド（C&R）等の拡充		実施中	拡大検討・実施
事業（17） 交通事業者等と連携した利用促進		実施中	拡大検討・実施
事業（18） 新しい生活様式への対応			拡大検討・実施
事業（19） 公共交通のシームレス化の推進			検討・実施

第5章に掲げる取り組みの方向性、第6章に掲げる計画の目標、熊本市公共交通基本条例に掲げる基本的施策に対する各事業の関連等について、以下のとおり整理します。



第5章に掲げる目指す都市の将来像、公共交通が果たすべき役割、目指す公共交通の将来像、取組みの方向性、第6章に掲げる計画の目標、第7章に掲げる施策展開の基本的な考え方、事業別シートの関連等について、以下のとおり整理します。



事業（1）：ゾーンシステムの導入

実施の目的	基幹公共交通の機能強化、 バス路線網の再編				
事業の概要	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				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体 交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、 ②		—	実施中	検討・ 実施

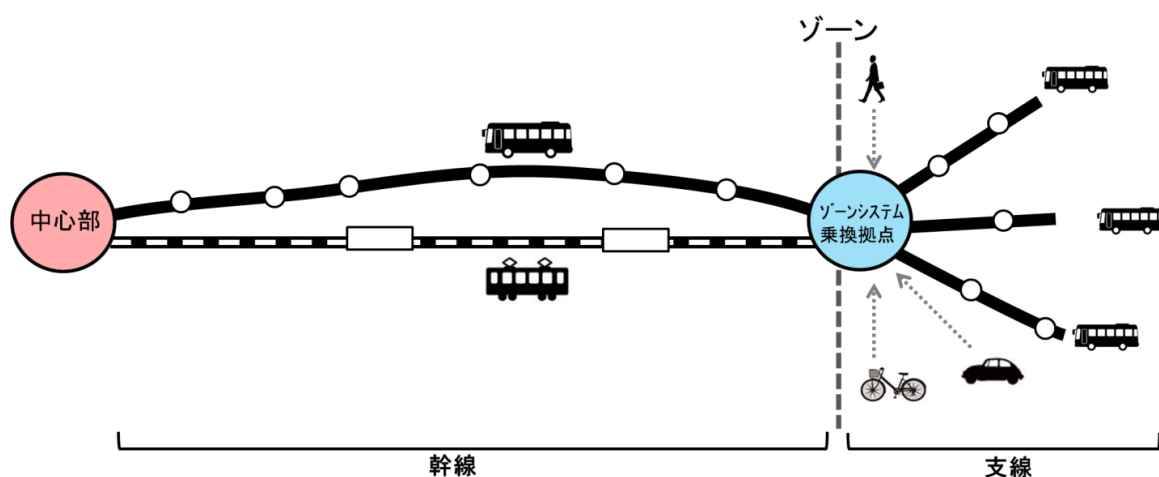
※地域公共交通再編利便増進事業

人口減少・高齢化社会が一層進展し、公共交通利用者数の減少が見込まれるなか、公共交通網を維持・確保し、将来に亘って持続可能なものとしていくためには基幹公共交通の機能強化とともにゾーンシステムの導入による各交通手段間の結節強化や運行効率化を図ることが必要です。

ゾーンシステムは、バスや鉄軌道を幹線、各種交通手段を支線として位置づけるもので、幹線・支線の連携強化、交通結節機能や利便性等の向上を図ることで、持続可能な公共交通ネットワークの構築につながります。

特にバスの長大路線においては、交通渋滞等による定時性・速達性の低下や複数方向からの流入による複数のバスが連なる続行運転（団子運行）といった課題もありますが、ゾーンシステムを導入することで、定時性の確保や運行の効率化が図られます。

また、ゾーンシステムの導入にあたっては、幹線・支線を分割するポイントにゾーンシステム乗換拠点を整備します。乗り継ぎによって生じうる乗換抵抗については、乗換拠点における待合環境の整備や快速バスの導入、乗り継ぎ時の料金体系の見直し等といった軽減施策を検討していきます。



▲ゾーンシステムの導入イメージ

事業（2）：乗換拠点の整備

実施の目的	基幹公共交通の機能強化、 バス路線網の再編				
事業の概要	ゾーンシステム乗換拠点や地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点等における待合環境等の整備				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体 交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、 ②		—	実施中	検討・ 実施

※地域公共交通再編利便増進事業

ゾーンシステムの導入等による乗換拠点においては、待合環境等を整備することで乗換抵抗の軽減を図るとともに、公共交通相互や公共交通とその他の交通手段（自転車、自家用車等）の交通結節機能等を強化することにより利便性の向上を図ります。

また、乗換拠点の性格によりゾーンシステム乗換拠点、地域拠点乗換拠点、鉄道駅乗換拠点に位置づけて、各拠点における利用特性や規模、既存ストックなどに応じた機能を検討し、整備に取り組んでいきます。

そのほかのバス停においても、利用者の利便性向上のため、スマートバス停の導入や周囲や利用状況に応じた待合環境の改善に取り組みます。

【ゾーンシステム乗換拠点】

ゾーンシステムを導入する場合の幹線・支線の分割するポイント（拠点）において、待合環境や情報提供機能等を整備し乗換抵抗の軽減を図るとともに、幹線・支線の交通結節機能等の強化に取り組みます。

【地域拠点乗換拠点】

各地域拠点における交通の中心となるバス停や電停等で、**パークアンドライド**や**サイクルアンドライド**などの整備のほか、利便性の向上のため待合環境等の整備に取り組みます。

【鉄道駅乗換拠点】

鉄道とその他の交通手段の乗換利便性を向上させるため、交通結節機能等の向上を図ります。

■乗換拠点に求められる機能例

機能	整備内容
ターミナル機能	バス待機場、バス回転場、バスベイ 等
待合環境機能	上屋、ベンチ、待合所、トイレ 等
交通結節機能	駐車場（P&R）、駐輪場（C&R）、送迎場（K&R）、対面乗り換え 等
情報提供機能	バス接近情報（バスロケ）、行き先案内 等
拠点機能	商業施設 等



待合環境の向上

事業（3）：快速バス等の導入

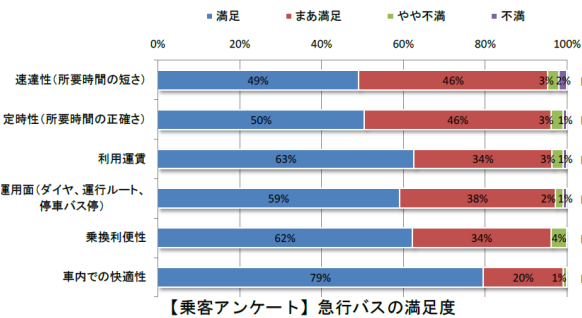
実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	ゾーンシステム乗換拠点等からの快速バス等の導入検討				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	—	検討・実施

※地域公共交通再編利便増進事業

ゾーンシステムの導入にあたっては、既存のバス路線をの活用するよりもに合わせ、速達性・定時性に優れ、乗換抵抗の軽減にも繋がる快速バス等の導入検討を合わせて行う必要があります。これまで基幹公共交通軸の機能強化策として、平成25年度に城南方面における急行バスの社会実験を実施し、一定の効果が認められています。

ゾーンシステム乗換拠点等から熊本市中心部の一定区間において、一部バス停を停車しない、若しくはバイパス等を迂回運行する快速バス等を導入することにより、各基幹公共交通軸の速達性・定時性の向上を図ります。

また、高規格道路等の整備による道路ネットワークの機能強化を見据え、新たな快速バスの検討に取り組みます。



急行バスの定時性・速達性の効果（既存路線バスとの比較）

- ・定時性（遅れ時間）：平均 6.7 分の短縮効果
- ・速達性（所要時間）：平均 7 分の短縮効果

▲城南方面における急行バスの社会実験

事業（4-1）：公共車両等の走行環境の改善

実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	バス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大検討				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	交通管理者、熊本市、道路管理者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	実施中	拡大検討

現在、バス専用レーンについては、国道3号・熊本高森線など15区間（総延長：8.9km）、公共車両優先システム（PTPS）については、バスが熊本高森線など3区間（総延長：14.5km）に、市電は熊本駅・辛島町及び上熊本駅・辛島町の2区間（総延長：4.8km）に導入されています。

各基幹公共交通軸の速達性・定時性の向上に向けて、各基幹公共交通軸沿線へのバス専用（優先）レーンや公共車両優先システム（PTPS）の導入拡大に向け、道路整備や住民との合意形成等を視野に関係機関等と検討を進めます。

また、これらの公共交通の優先施策について、市民への周知・理解の拡大に努めていきます。

<現在の導入範囲>



<バス専用レーン導入区間>

○国道3号、国道266号、国道445号、熊本高森線、熊本空港線、熊本玉名線、熊本浜線、市道
計15区間（総延長8.9km）
※一部区間は道路片側のみ

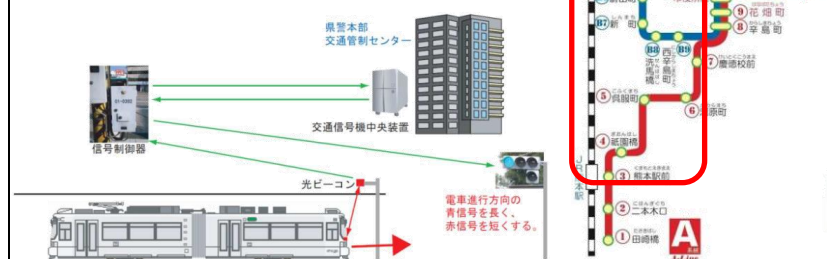
<PTPS導入区間>

【バス】

- ・熊本高森線：6.35km（桜橋南～健軍交番前交差点）
- ・国道3号：1.22km（水道町～浄行寺交差点）
- ・国道266号、熊本浜線：6.93km（辛島町～中の瀬交差点）

【市電】

- ・熊本駅～辛島町 2.2km
- ・上熊本駅～辛島町 2.9km（うち0.3kmは重複区間）



事業（4-2）：公共車両等の走行環境の改善

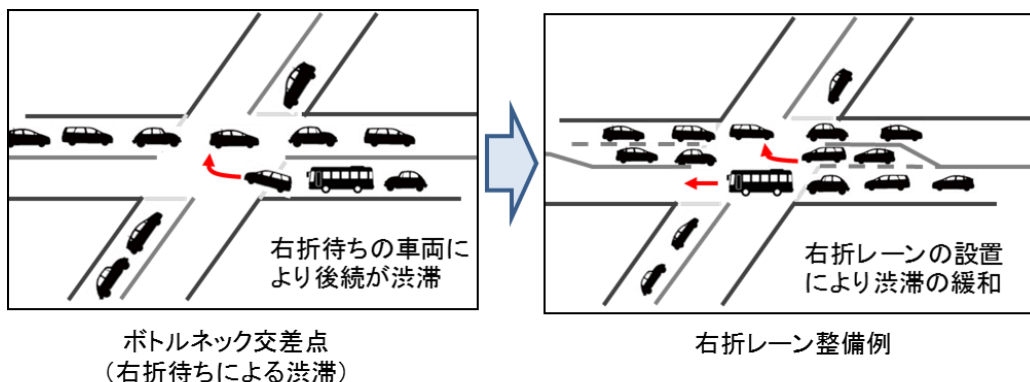
実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	ボトルネック交差点の改良、バスベ이의整備				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	道路管理者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	実施中	拡大実施

ボトルネックとなる交差点の改良やバスベ이의整備は、交通渋滞の解消が図られることから、路線バスの定時性・速達性の向上に有効であり、これまでも道路整備に併せて整備が進められています。

交差点改良を行い、右折車などによる交通渋滞を解消することにより、バスの定時性・速達性向上につながり、路線全体の旅行速度の向上を図ります。

また、既存の道路空間の再配分や道路拡幅による車道幅員の確保、歩道の有効活用等による道路整備等とあわせたバスベ이의整備を行い、バス停での乗降時間による渋滞の緩和・解消を図り、路線全体の旅行速度向上を図ります。

特に基幹公共交通軸や公共交通利便向上エリアにおいて、道路施策と公共交通施策の連携を図り、公共交通の走行環境の改善に努めていきます。



▲ボトルネック交差点の改良イメージ



▲公共交通の走行環境改善（車道幅員確保等）

事業（5）：バス・鉄軌道等の輸送力の向上

実施の目的	基幹公共交通の機能強化				
事業の概要	大量輸送車両の導入や需要に応じた増便等による輸送力の向上				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	実施中	拡大実施

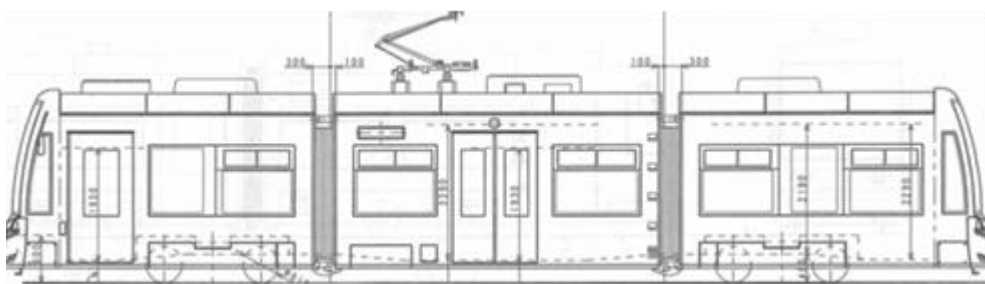
※地域公共交通再編利便増進事業

これまで各交通事業者においては、輸送力の強化に向けた多両編成車両の導入促進や需要に応じた増便等の施策が展開されてきましたが、基幹公共交通軸の形成にあたっては、基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの特性や需要に応じた更なる輸送力の強化に取り組むことが重要です。

新型コロナウイルスの影響により乗車人員が減少している中でも、特に、軌道（熊本市電）においては、通勤時間帯などのピーク時に車内が満員のため一部の利用者が乗車できない状況が課題となっていることから、**現行定員の2倍程度の多両編成車両の導入促進を図ります。**を導入し輸送力の強化を図ります。

また、今後人口減少やICT技術の進展に伴う働き方の変化によっては、人の移動形態も大きく変わっていくことが予想されるため、ICカードや市電ロケーションシステムから得られる情報を活用し、輸送需要に応じた柔軟なダイヤ設定を行います。

また、幹線バスにおいても、雨天時等に一部の利用者が軌道と同様に利用できない状況が見受けられることから、需要に応じた増便や大量輸送車両の導入等についての検討も合わせて行います。



▲ 多両編成車両イメージ

事業（6）：メイン・サブターミナルの整備を核とした新たな路線の検討

実施の目的	メインターミナル・サブターミナルの整備を核とした交通体系の構築				
事業の概要	桜町再開発事業に伴う交通センター桜町バスターミナル（メインターミナル）の改築および、熊本駅東口駅前広場（サブターミナル）の整備を活用した新たなバス路線等の検討				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	熊本市、再開発事業者交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標①、②		—	実施中	拡大実施

※地域公共交通再編利便増進事業

現在、桜町再開発事業、熊本駅白川口（東口）駅前広場整備事業に伴い交通センターバスターミナル桜町バスターミナル（メインターミナル）の改築整備および熊本駅白川口（東口）駅前広場（サブターミナル）の計画が行われています。が整備されました。

交通センターバスターミナル桜町バスターミナル（メインターミナル）は、再開発事業とともに再整備を行うことにより、乗り場のコンパクト化や動線の整理、バリアフリー化など機能、設備の向上を図ります。した。

熊本駅白川口（東口）駅前広場（サブターミナル）は、駅前広場の拡張に伴い、バス乗り場の集約化などを行うことにより、鉄道、市電、バスなどの交通機関の結節機能の向上を図ります。した。また、駅周辺開発による利用者動向等を見極めながら、新たなバス路線等についての検討やスマートバス停の導入等に取り組んでいます。

メインターミナルは平成30年秋の竣工、サブターミナルは平成31年度末の竣工を目処に整備を進めます。



▲桜町バスターミナル（メインターミナル）



▲熊本駅白川口（東口）駅前広場整備事

事業(7)：都市バスを中心としたバス路線網の効率化

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	都市バスを中心としたバス路線網の効率化・再構築、一元的なバスサービス提供				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		＝	検討・実施	⇒

※地域公共交通再編事業

本計画区域内では、複数の民間バス事業者が路線バスを運行しており、各事業者がそれぞれの運行計画によりバスサービスを提供していることから、競合区間や熊本市中心部において一部非効率な運行が行われている状況であり、バス網再編の中心的な役割を担う熊本都市バスと行政・各事業者が連携・協力しながら、効率的なバス路線網に再構築していく必要があります。

バス路線網の再構築を進めていくためには、運行実績や利用実績などデータに基づいた検討による運行計画の作成が必要であり、熊本都市バスに導入したダイヤ編成システムをベースとして、ICカードの利用実績や将来導入予定のバスロケーションシステムの運行実績等のデータと連携して最適なダイヤを作成するトータルシステムの構築を進めます。

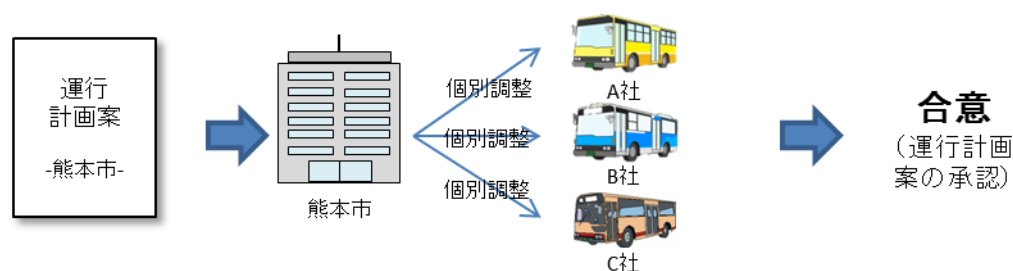
このトータルシステムを活用して、都市バスが作成したゾーンシステム導入時における幹線・支線化に係る運行計画案や、各社の運行データを検証した一部エリア又は全エリアの効率化に向けた運行計画案を作成し、その運行計画案を基に、行政が各バス事業者等との個別に調整を行い、効率的なバス路線網の構築を目指します。

《都市バスがダイヤ編成支援システムで運行計画案を策定》

(イメージ) 運転士△人、車両△台、運行費用△万円 ⇒ 運転士○人、車両○台、運行費用○万円



《都市バスが作成した運行計画案を基に、熊本市が各バス事業者と個別に調整》



▲都市バスによる運行計画案の作成と行政の個別調整イメージ

事業（8）：競合路線の改善

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	競合路線におけるダイヤ改善、競合路線の解消				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		実施中	拡大検討・実施	⇒

※地域公共交通再編事業

複数のバス事業者が競合する路線においては、各バス事業者がそれぞれダイヤを設定するため、近時分間隔の運行後に運行間隔が空く時間帯が発生するなど、利用者にとって利用し難い状況にあります。

この改善を図るため、これまで、バス路線網再編実施プログラムにおいては旧57号線の一部区間で運行間隔の均等化を行うダイヤの改善を実施したほか、各バス事業者においてもダイヤ改正等に併せてダイヤの均等化等の改善が進められていますが、更なる競合路線の利便性向上や運行の効率化に向けて、各バス事業者との連携のもと、共同路線図の導入区間の路線を対象として、ダイヤの改善について検討を進めます。

また、市営バス路線の移譲を受けた熊本都市バスの将来像を踏まえた市街地部分の競合路線の解消についても検討を進めます。

〔ダイヤ改善のイメージ〕

・従来の運行ダイヤ

従来は、競合路線において各事業者が個別に運行ダイヤを設定していたことで、特定時分への集中や長時分、運行間隔が生じるダイヤ設定となっています。

	5分 間隔		25分 間隔		15分 間隔	5分 間隔
●時台	00	05	10	35	50	55
運行事業者	A社	B社	A社	C社	B社	A社

・平準化後の運行ダイヤ

運行ダイヤの調整を図ることで10分間隔など等時分で運行するなど、利用者の利便性向上につながります。

	10分間隔					
●時台	00	10	20	30	40	50
運行事業者	A社	B社	C社	A社	B社	A社

事業(9)：統一時刻表・共同路線図の導入

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	競合路線のバス停における時刻表及び路線図の統一化				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本県バス協会、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		実施中	拡大実施	⇒

※地域公共交通再編事業

複数のバス事業者が競合する路線のバス停においては、各バス事業者が個別に時刻表や路線図を掲示し、利用者にとって分かり難い状況です。

この改善を図るため、これまで、統一時刻表については旧5・7号線など2区間に、共同路線図については産業道路など7区間に導入されていますが、更なる利用環境の改善に向けて、バス事業者等との連携のもと、共同路線図の導入区間の路線を対象として、統一時刻表の導入を進めます。

また、共同路線図についても各方面の競合路線において概ね導入されていますが、既存の共同路線図の維持更新と併せて利用者にとって分かりやすい新たな共同路線図の導入についても検討を行います。

〔事業イメージ図〕

行先：交通センター（熊本駅・田崎橋）													行先：県庁方面													
平日ダイヤ													平日ダイヤ													
7:00	29	39	49	52	54	59							7:00	29	39	49	52	54	59							
7:10	01	12	20	27	30	37	41	43	45	48	54	41	7:10	01	12	20	27	30	37	41	43	45	48	54	41	
7:20	01	45	54	55									7:20	01	45	54	55									
7:30	00	01	07	16	21	25	27	31	33	34	42	47	7:30	00	01	07	16	21	25	27	31	33	34	42	47	
7:40	00	03	06	13	19	21	21	31	35	39	45	51	7:40	00	03	06	13	19	21	21	31	35	39	45	51	
7:50	00	05	05	11	19	23	24	33	35	41	43	49	7:50	00	05	05	11	19	23	24	33	35	41	43	49	
7:50	00	04	09	18	21	27	28	31	41	46	52		7:50	00	04	09	18	21	27	28	31	41	46	52		
8:00	03	03	10	22	26	33	33	44	46	50	58		8:00	03	03	10	22	26	33	33	44	46	50	58		
8:10	06	06	16	24	27	38	43	48	48	54			8:10	06	06	16	24	27	38	43	48	48	54			
8:20	04	04	13	22	23	34	41	43	47	58			8:20	04	04	13	22	23	34	41	43	47	58			
8:30	04	05	13	21	22	31	31	38	39	44	54		8:30	04	05	13	21	22	31	31	38	39	44	54		
8:40	00	05	08	10	14	23	25	35	36	42	48	50	8:40	00	05	08	10	14	23	25	35	36	42	48	50	
8:50	01	01	11	13	22	26	27	34	35	41	46	55	8:50	01	01	11	13	22	26	27	34	35	41	46	55	
9:00	01	07	08	15	21	30	34	41	44	57			9:00	01	07	08	15	21	30	34	41	44	57			
9:10	07	17	24	31	44	48							9:10	07	17	24	31	44	48							
9:20	04	08	24	24	39	41	59						9:20	04	08	24	24	39	41	59						
9:30	24	28	34	45	46								9:30	24	28	34	45	46								
土曜ダイヤ													土曜ダイヤ													
7:00	36	48											7:00	36	48											
7:10	00	02	16	25	27	38	50	51					7:10	00	02	16	25	27	38	50	51					
7:20	02	06	11	21	26	36	44	46	55	58			7:20	02	06	11	21	26	36	44	46	55	58			
7:30	03	05	13	25	29	32	40	46	55	55			7:30	03	05	13	25	29	32	40	46	55	55			
7:40	05	08	13	16	24	25	30	38	49	50	56		7:40	05	08	13	16	24	25	30	38	49	50	56		
7:50	03	07	09	14	20	23	26	29	38	45	46	56	7:50	03	07	09	14	20	23	26	29	38	45	46	56	
8:00	05	05	11	18	19	22	27	37	46	53	54		8:00	05	05	11	18	19	22	27	37	46	53	54		
8:10	05	10	13	16	24	24	32	35	43	46	53	59	8:10	05	10	13	16	24	24	32	35	43	46	53	59	
8:20	05	10	18	19	24	28	34	43	49	51	61	55	8:20	05	10	18	19	24	28	34	43	49	51	61	55	
8:30	04	09	16	24	26	32	34	42	45	45	54		8:30	04	09	16	24	26	32	34	42	45	45	54		
8:40	05	07	14	22	27	35	41	46	50	56	58		8:40	05	07	14	22	27	35	41	46	50	56	58		
8:50	02	06	16	19	29	34	39	41	48	55	55		8:50	02	06	16	19	29	34	39	41	48	55	55		
9:00	03	15	22	23	33	51	46	59					9:00	03	15	22	23	33	51	46	59					
9:10	01	08	14	18	20	38	51	49	59				9:10	01	08	14	18	20	38	51	49	59				
9:20	07	21	31	38	50	54							9:20	07	21	31	38	50	54							
9:30	16	18	46										9:30	16	18	46										
9:40	05	10	52										9:40	05	10	52										
日祝ダイヤ													日祝ダイヤ													
7:00	47												7:00	47												
7:10	06	17	23	37	43	53	55						7:10	06	17	23	37	43	53	55						
7:20	00	02	09	18	26	31	37	47	54	58			7:20	00	02	09	18	26	31	37	47	54	58			
7:30	06	11	16	24	31	39	42	42	53				7:30	06	11	16	24	31	39	42	42	53				
7:40	05	11	14	18	27	33	34	43	48	51	52	59	7:40	05	11	14	18	27	33	34	43	48	51	52	59	
7:50	04	09	11	19	29	29	38	42	47	50	59		7:50	04	09	11	19	29	29	38	42	47	50	59		
8:00	06	08	21	23	32	34	42	45	45	54			8:00	06	08	21	23	32	34	42	45	45	54			
8:10	00	10	13	23	29	30	35	45	51	58			8:10	00	10	13	23	29	30	35	45	51	58			
8:20	04	04	14	15	19	29	31	46	48	53			8:20	04	04	14	15	19	29	31	46	48	53			
8:30	04	05	12	21	22	32	34	44	45	51			8:30	04	05	12	21	22	32	34	44	45	51			
8:40	02	05	13	20	21	31	39	40	52	54			8:40	02	05	13	20	21	31	39	40	52	54			
8:50	03	12	16	16	16	25	33	34	46	51	55		8:50	03	12	16	16	16	25	33	34	46	51	55		
9:00	06	14	19	29	29	39	42	42	47	51			9:00	06	14	19	29	29	39	42	42	47	51			
9:10	00	10	15	19	27	37	41	56					9:10	00	10	15	19	27	37	41	56					
9:20	01	11	19	25	30	39	51	59					9:20	01	11	19	25	30	39	51	59					
9:30	19	22	42	48									9:30	19	22	42	48									
9:40	07												9:40	07												
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
備考 乗車：黒色表示（白線付） 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示 行先：黒色表示													備考 乗車：赤色表示（白線付） 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示 行先：赤色表示													
県庁バス 県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス 県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）													県庁バス（阿蘇山を赤色で表示）													
県庁バス（阿蘇山を黒色で表示）</																										

事業（7）：共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	バス路線網の効率化・再構築、一元的なバスサービスの提供、競合路線におけるダイヤ改善、競合路線の解消、競合路線のバス停における時刻表及び路線図の統一化				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②、③		—	実施中	拡大検討・実施

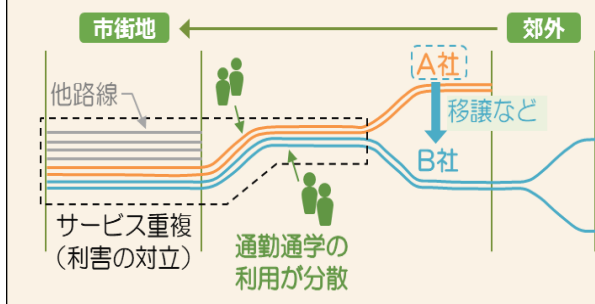
※地域公共交通利便増進事業

本計画区域内では5社の民間バス事業者が路線バスを運行しています。競合する路線において、各バス事業者がそれぞれダイヤの設定やバス停に時刻表、路線図を掲示する場合、利用者にとって分かり難い状況が発生することがあります。

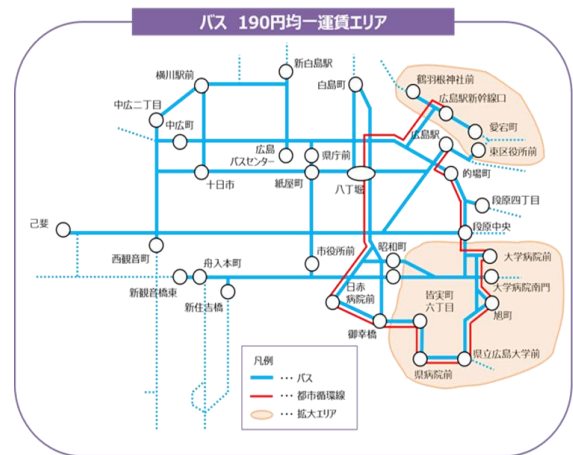
2020年4月に熊本都市バス内に共同経営準備室が設置され、各バス事業者が連携・協力して段階的にバス路線網の効率化・再構築等に向けた取組を実施していくことになりました。行政もこれに連携・協力しながら、競合路線の解消等を図り、運行間隔の均等化や利用環境の改善に向けた取組を進めます。

また、路線バスに関する様々なデータを関係者の皆様と十分に共有していきます。

- 事業者間で利害が対立する様な路線は、競合する事業者同士で運行系統を調整（移譲/再配分）し、需要と供給のバランスが取れた便数を確保（適正化）する。



▲需給バランスの調整による運行の効率化



▲利用促進取組のイメージ(例 均一運賃)
(出典 広島電鉄 HP)

事業（108）：環状線（まちなかループバス等）の導入

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	各基幹公共交通軸を補完する環状線の導入検討				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	交通事業者、熊本市	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		—	実施中	拡大検討 ・実施

※地域公共交通再編利便増進事業

現在、主な環状線としては、**熊本都市バスが運行する第一環状線**（熊本駅を起点として産業道路を経由、子飼地区や上熊本駅を循環）、**各バス事業者が共同で運行する東バイパスライナー**（東バイパスを主な運行ルートとして、長嶺団地から西部車庫間の地域総合病院を経由）があります。

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、公共交通利用者の増加を目的としたまちなかループバスの導入検討を行います。

計画区域内のバス路線網はメインターミナルである**熊本交通センター桜町バスターミナル**を起終点としており、中心市街地を経由せずに目的地へ移動できる横軸の形成を図ることに加え地域拠点間をつなぐ路線網として、既存の環状線の拡充や乗換拠点間等の新たな環状線の導入検討を行います。

なお、導入検討にあたっては、各地域の移動ニーズや採算性等の検証を合わせて行います。



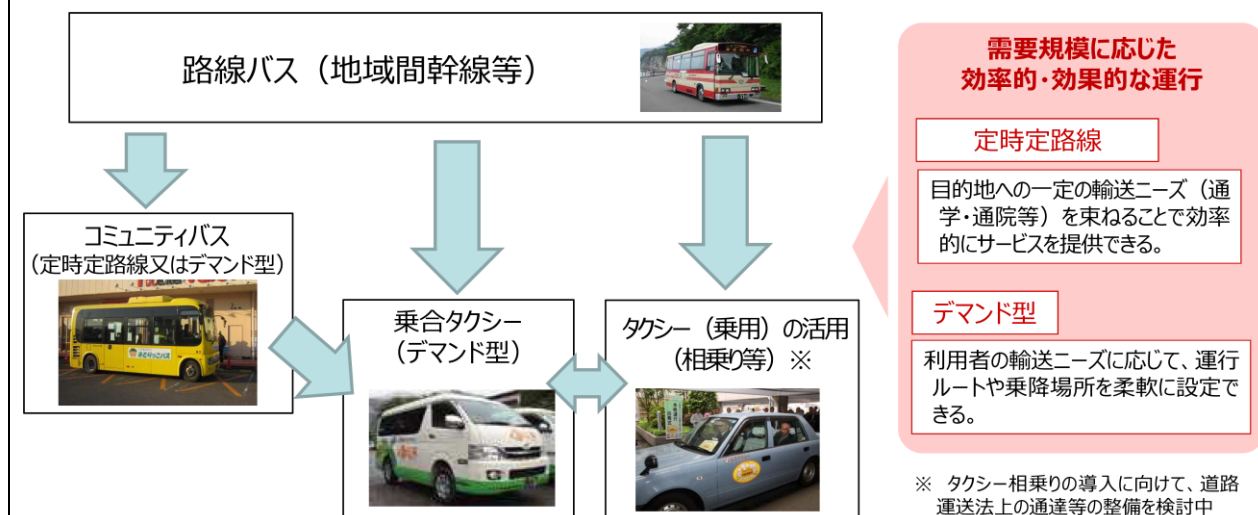
▲第一環状線、東バイパスライナーの路線図

事業（9）：輸送資源を活用した交通体系の効率化

実施の目的	バス路線網の再編				
事業の概要	需要規模に応じた効率的・効果的な運行				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	熊本市、嘉島町、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②		—	（新規）	検討・実施

路線バスの効率化に向け、地域の実情に合わせて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）による公共交通ネットワークの維持や最適化を進めていきます。

また、将来的に路線バスやタクシーでカバーできない地域が発生した場合には、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も検討していきます。



▲国交省 HP より

事業（1410）：公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入

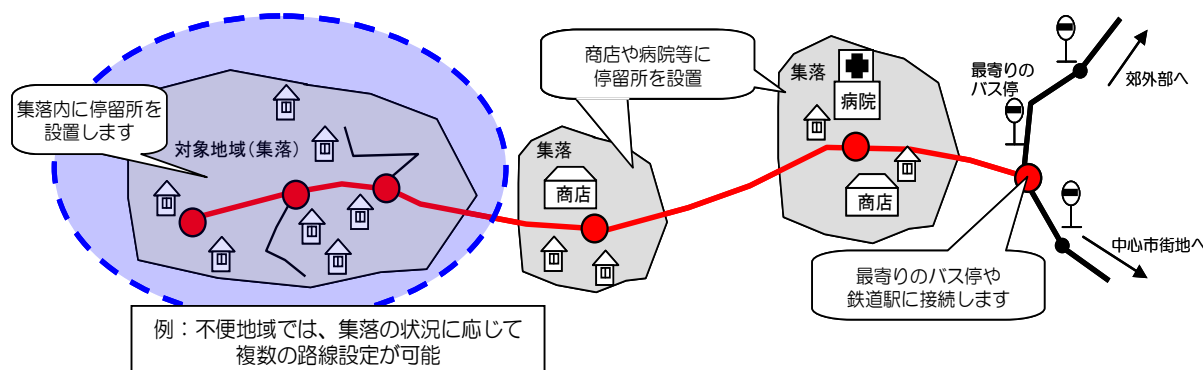
実施の目的	コミュニティ交通の導入				
事業の概要	公共交通空白地域等にデマンド型の乗合タクシー等を導入				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	熊本市、地域住民	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②、③		—	実施中	拡大実施

※地域公共交通再編利便増進事業

公共交通空白地域△の予約型（デマンド型）の乗合タクシー（4518路線）及び公共交通不便地域△の定期定路線の乗合バス「芳野さくらバス」「弓削乗合タクシー」などがコミュニティ交通として地域住民の移動を支えています。

持続可能な公共交通の形成に向け、既存のコミュニティ交通の維持、バス路線網の効率化等による新たな公共交通空白地域への対応、公共交通不便地域等におけるコミュニティ交通導入に向けた地域住民への支援などに取り組んでいきます。

〔路線のイメージ〕



デマンド型乗合タクシー

【熊本市公共交通基本条例（抜粋）】

○公共交通空白地域（条例第2条第6号）

停留所等からの距離が1,000m以上離れた地域

○公共交通不便地域（条例第2条第7号）

空白地域以外の地域であって、停留所等からの距離が500m以上離れた地域

○公共交通準不便地域（条例第2条第8号）

空白地域又は不便地域以外の地域であって、地形、地域の特性、公共交通の運行状況その他の特別の事情により公共交通不便地域と同様の状況にあると市長が認める地域

事業（1211）：新たなコミュニティ交通の導入

実施の目的	コミュニティ交通の導入				
事業の概要	地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の導入検討				
主な事業エリア	熊本市域内				
実施主体	熊本市、地域住民	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標②、③		—	—	検討・実施

※地域公共交通再編利便増進事業

これまでに導入してきたコミュニティ交通の課題等を踏まえ、地域生活圏内等において行政機関、病院、スーパー、金融機関などを経由し基幹公共交通軸や地域拠点等に接続する、地域の特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通の検討をします。検討に際しては、**タクシーの事前確定運賃、相乗りタクシーなどの規制緩和やAI等の新技術の利活用を研究し**、地域住民の意見を積極的に取り入れ、運行形態や運行車両等について検討を重ねながら地域のきめ細かな外出ニーズへ対応していきます。



▲ 国交省 HP より

- 〔地域特性や実情に応じた新たなコミュニティ交通〕
- 運行形態：定時定路線、定路線デマンド型、不定路線デマンド型など
 - 車両：小型バス、ジャンボタクシー、小型タクシーなど
 - 運行主体：地域住民（地域で組織する運行協議会やNPOなど）
 - 運行経費：利用者や地域が負担し、市は一定割合を補助
 - 経路設定の考え方：
 - 〔接続先〕基幹公共交通軸、幹線バス路線、地域拠点、乗換拠点など
 - 〔経由地〕行政機関、病院、スーパー、金融機関、生活拠点など
 - 〔経路範囲〕各区内、地域生活圏内、校区内など
 - その他：運行にあたっての運行形態、経路設定、経費負担の合意形成方法、**AI等の新技術を活用した配車サービス** など
- ※基幹公共交通軸の強化、バス路線網再編を行う中で、新たなコミュニティ交通を検討し導入を行っていく必要がある。

事業（1312）：バスロケーションシステムの導入等の拡充

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	位置情報システム（GPS）を活用したバスロケーションシステムやスマート電停の導入拡充				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	実施中	拡大検討・実施

※地域公共交通再編利便増進事業

現在、熊本市中心部の通町筋・水道町などの主要バス停の7箇所において、光ビーコンによるバス接近表示器が設置されており、利用者へのバスの接近情報提供が行われていますが、提供箇所が市中心部に限定されるほか、既存のシステムも老朽化が進んでいる状況にあります。

全ての利用者が各々利用されるバス停で接近情報やバスの現在の運行位置を確認できるバスロケーションシステムの導入は、待ち時間の把握などバスの利便性を飛躍的に高め、利用者数の維持・増加が期待できることから、位置情報システム（GPS）を活用したバスロケーションシステムをの導入します。を検討してきました。

平成31年4月に運用が開始されたバスロケーションシステム「バスきたくまさん」の構築にあたっては、バス車両に位置情報システム（GPS）機器を搭載し、バスの運行情報をリアルタイムで主要バス停のデジタル表示機に設置されたモニターや利用者のパソコン、スマートフォンなどに提供できるシステムを検討しますとなっています。

今後は、スマートフォンでの使い方など広報・周知に取り組むほか、システムで得られたデータの活用に取り組みます。

また、液晶ディスプレイに時刻表や運行情報、路線図、緊急情報等を表示し、各地へのスムーズな移動をサポートするスマートバス停の導入に取り組んでいきます。



▲スマートフォン画面

運行会社	車内番号	行先	経由	発着
空1	熊本空港	熊本駅前	熊本交通センター	14:44
空1	熊本空港	熊本駅前	熊本交通センター	14:59
空1	熊本空港	熊本駅前	熊本交通センター	15:14
空1	熊本空港	熊本駅前	熊本交通センター	15:29
空1	熊本空港	熊本駅前	熊本交通センター	15:49

桜町バスターミナル	西部車庫
熊本駅前	小島産交
市役所前	植木
通町筋	本渡バスセンター
水道町	さんば一る
藤崎宮前	八代産交
交通局前	阿蘇駅前
味噌天神	河内農協前
水前寺公園前	
熊本県庁前	

▲モニター画面、設置箇所

事業（1413）：市電ロケーションシステム導入等の拡充

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	位置情報システム（GPS）を活用した市電ロケーションシステムやスマート電停の導入拡充				
主な事業エリア	市電運行区間				
実施主体	交通事業者（熊本市交通局）	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	実施中	拡大検討・実施

※地域公共交通再編利便増進事業

現在、熊本市電では、平成 28 年度に市電ロケーションシステム「市電ナビ」を導入し、主要 8 電停にモニターを設置していますが、モニターがない電停では、スマートフォン等がない場合に遅延・運休等の情報が提供できない状況になっています。

また、電停には多くの広報物を掲示していることから、利用者にとって見えづらくなっており、電停の景観も損ねています。

このため、電停にデジタルサイネージを設置し、市民や来訪者に対し、市電沿線の観光地、文化施設、地域資源、イベント等の情報発信を強化することで、人とまちをつなぎ交流を促進するとともに、運行時刻表、市電ナビ、遅延・運休情報、災害情報などをリアルタイムに表示し市電の利用促進を図ります。

また、今後の需要が期待されるインバウンド対応のために、多言語での情報発信も行います。

① 人とまちの交流促進

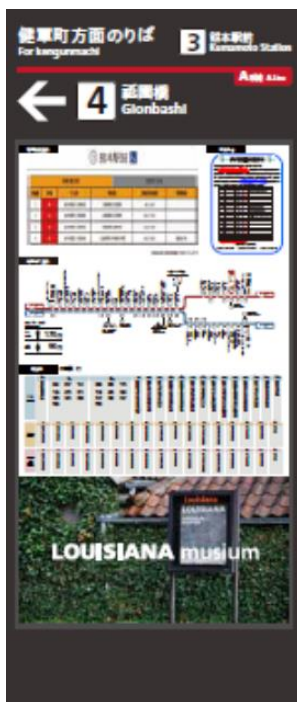
市民や来訪者に対し、沿線の観光地、文化施設、地域資源、イベント等の情報発信を行い、人とまちの交流を促進。

② 時刻表をより見やすく

直近の時刻を大きく表示し、より見やすい時刻表へ。

③ 市電ナビの表示

電停で市電の現在位置を確認可能となり、安心して利用できる環境を提供。



④ 遅延・運休情報の発信

事故・故障による遅延・運休情報もリアルタイムに提供が可能。

⑤ 災害対応力の強化

災害発生時は画面を切り替えて情報を提供可能で、今知りたい必要な情報を提供。

⑥ 情報の集約と景観向上

広報物を集約し、デジタルで表示することで、利用者が見やすく、公共空間の質向上にも寄与。

▲スマート電停イメージ

事業（1514）：バリアフリー対応車両の充実

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	実施中	拡大実施

現在、熊本市内の交通事業者では、ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入を順次進めており、バス事業者におけるノンステップバス等の低床車両の導入率は28.360.1%、熊本市交通局電では、熊本市路面電車では全国初となる超低床車両を導入するなどの取り組みを行い、熊本市電においての導入率は29.6%となっています。

ノンステップバスや超低床電車（LRV）の導入を促進することで、高齢者や障がい者など誰にでも利用しやすい公共交通サービスを実現するとともに、乗降時間の短縮・停車時間の短縮による定時性・速達性の向上を図ります。

■現在の導入の状況

	平成22年			平成27年			令和2年		
	車両数	超低床車数	導入率	車両数	超低床車数	導入率	車両数	超低床車数	導入率
バス	564	100	14.9%	586	166	28.3%	519	312	60.1%
市電	52	14	26.9%	54	16	29.6%	54	16	29.6%



▲ノンステップバス



▲超低床電車

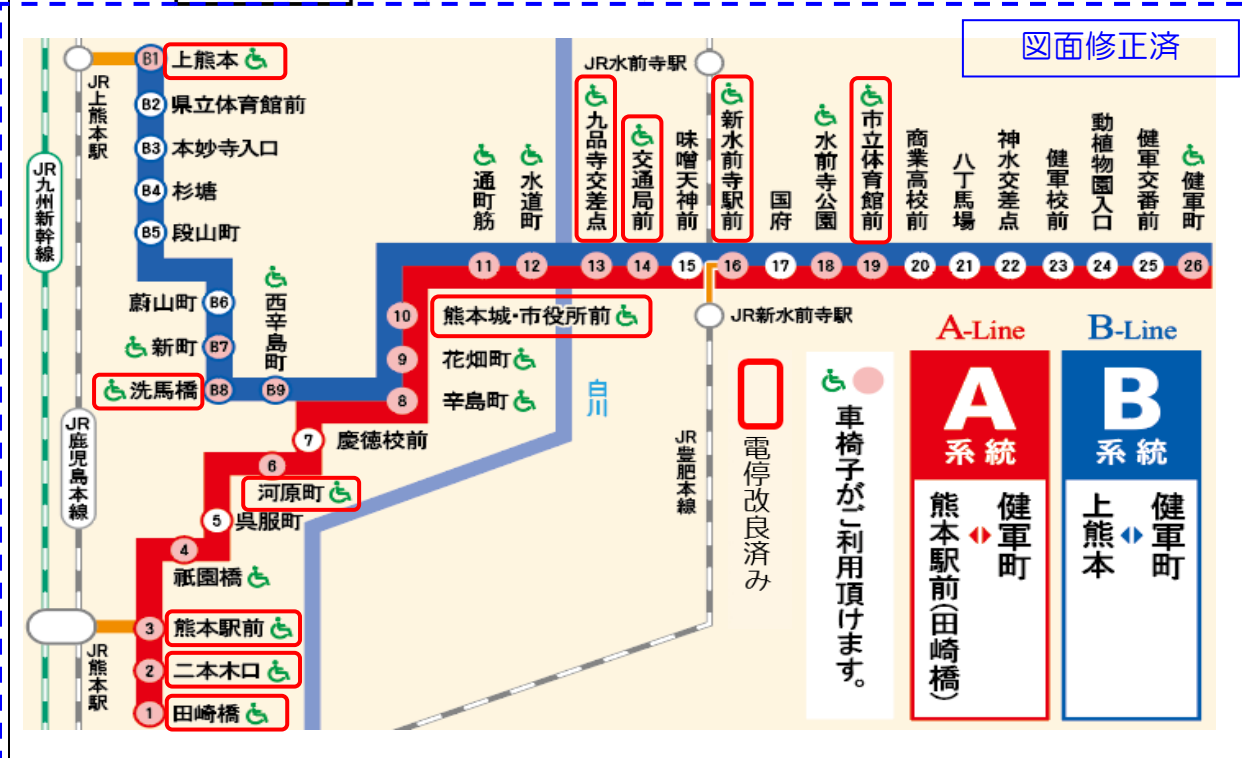
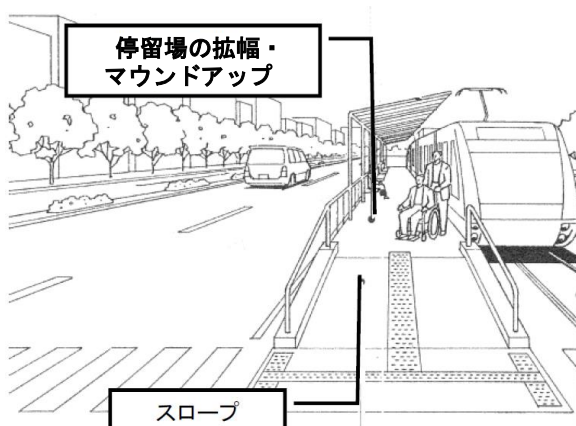
事業（**4615**）：電停のバリアフリー化（電停改良）

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	電停ホームのバリアフリー化（かさ上げ、拡幅等）				
主な事業エリア	市電運行区間				
実施主体	熊本市、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	実施中	拡大実施

※地域公共交通**再編利便増進**事業

熊本市では平成22年3月に『熊本市電停改良計画』を作成し、電停の拡幅やかさ上げ(マウンドアップ)といったバリアフリー化(電停改良)を進めており、現在 **4011** 電停の整備が完了しています。これらを含めて35電停中 **4920** 電停で車椅子の利用が可能となっています。

電停のバリアフリー化(電停改良)を行うことにより、誰でも安全に利用しやすい環境を整備するとともに、乗降時間の短縮等による定時性、速達性の向上を図ります。



事業（1716）：パークアンドライド（P&R）、サイクルアンドライド（C&R）等の整備 拡充

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	パークアンドライド（P&R）、キスアンドライド（K&R）、サイクルアンドライド（C&R）の整備				
主な事業エリア	基幹公共交通軸沿線				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	実施中	拡大検討・実施

これまでもパークアンドライドやサイクルアンドライド、キスアンドライドによる公共交通の利用が行われています。

それぞれの乗換拠点や交通拠点において需要や特性に応じて整備を行い、利用者の利便性の向上のほか、公共交通への利用転換や自家用車流入抑制によるバス路線等の定時性・速達性の向上を図っていきます。

○パークアンドライド（P&R）

自宅から自家用車でバス停や駅まで行き、駐車場に駐車（パーク）してから公共交通に乗り換える（ライド）ことで、バス路線等への自家用車の流入量の抑制を図ります。

○サイクルアンドライド（C&R）

自転車（サイクル）を駐輪場に停め、公共交通に乗り換える（ライド）ことで、利用者の利便性の向上を図ります。

○キスアンドライド（K&R）

自宅からバス停や駅まで自家用車で家族等に送り迎えしてもらうことで、バス路線等への自家用車の流入量の抑制を図ります。



▲商業施設等を活用したパークアンドライド



▲サイクルアンドライドの促進

事業（1817）：公共交通の交通事業者等と連携した利用促進

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	バス事業者・関係機関等と連携した公共交通利用促進事業の実施・ 拡大				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者、熊本県バス協会	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	実施中	拡大検討・実施

自家用車等から公共交通機関への転換や利用促進を図ることは、地域公共交通網の維持・確保を図っていくうえで重要な取り組みであり、これまでもバス事業者や熊本県バス協会、国等の関係機関と連携して、小学生を対象としたバスの乗り方講座の開催や利用促進のためのイベント事業、**行政によるオープンハウス**の開催を行っています。

また、持続可能な地域公共交通網の形成にあたっては、住民の公共交通の担い手としての意識の醸成を一層図っていくことが不可欠であり、これまでの取り組み継続に加え、高齢者等への利用促進や広域的な広報啓発など新たな利用促進事業や、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ変化を促すモビリティマネジメントの取り組みについても検討を行います。

また、**商業事業者と連携したインセンティブの付与、「バス・電車 100 円の日」などのイベントを実施し、公共交通のさらなる利用促進を図っていきます。**



▲公共交通利用促進キャンペーン

▲小学校への上乗講座の開催



▲バス待ち処

事業（18）：新しい生活様式への対応

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	交通事業者と連携した新型コロナウイルス感染リスク低減による公共交通利用促進事業の実施・拡大				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	熊本市、嘉島町、近隣自治体、交通事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	（新規）	拡大検討・実施

新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通利用者数は大幅に減少しているため、新しい生活様式の対策を取り入れながら経営基盤の強化や利用促進等の取組について推進していく必要があります。

新型コロナウイルス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、混雑情報のホームページでの情報発信等を実施し、感染リスクの低減を図ります。



新型コロナウイルス感染拡大防止対策について

＜第5版 2020.10.1現在＞

日頃より熊本市バスをご利用いただきまして、誠にありがとうございます。
弊社では、以下の通り新型コロナウイルス感染拡大防止対策に取り組んでおり、これからも、お客様に安心してご利用いただける環境づくりを目指してまいります。
ご利用のお客様におかれましては、ご理解ご協力をどうぞ宜しくお願い申し上げます。

- ① 勤務中のマスク着用**
運転士及び事務職員を含む全職員は、勤務中にマスクを着用させていただきます。
- ② 手洗い・うがいの実施**
手洗い・うがい・体調管理について、全職員に徹底しております。
- ③ 車内消毒**
使用するバスは、手すりや握り棒など日々の車内消毒を実施した上で運行しております。
- ④ 車内換気**
起終点到着時にはバスの窓とドアを開放する他、運行中においても窓の一部及びバス停にて前後ドアを開放するなどして、可能な限り車内換気を行います。
- ⑤ 車内感染防止**
バス車内のお客様及び運転士の飛沫感染防止のため、運賃箱付近の透明シートを設置しております。

熊本市バス株式会社





▲感染防止対策の車内掲示（熊本市バス）

▲全車両のコーティング剤施工（熊本電鉄）

事業（19）：公共交通のシームレス化の推進

実施の目的	公共交通の利用促進				
事業の概要	公共交通のシームレス化に向けたＩＣＴ等の推進				
主な事業エリア	計画区域内				
実施主体	熊本市、交通事業者、事業者	実施時期	現況	前期	後期
関連目標	目標③		—	（新規）	検討・実施

現在、熊本市内の移動手段としては、鉄軌道や路線バスのほか、タクシーや自転車といった多様な移動手段があり、過度な自動車交通への依存からの脱却のためには、これらの移動手段を組み合わせる利用することを可能にする「シームレス化」に取り組むことが重要です。

このために、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電子予約や電子決済、ＩＣＴを活かした情報提供や乗継検索などの検討・導入に取り組めます。また、検討に際しては、今後の需要が期待されるインバウンド対応のために、多言語対応を併せて検討します。

*MaaS（Mobility as a Service）・・・ＩＣＴを活用し、利用者一人一人の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済などを一括で行うことを可能にするサービス



▲MaaSの概要（国土交通省資料）



▲MaaSの推進

＜参考：事業シートの説明＞

地域公共交通網の将来像、施策展開の基本的な考え方、基幹公共交通軸方面別の展開方針を踏まえ、目標達成のための各事業について、以下の事項を中心に事業別シートとして整理しました。

1. 実施の目的

実施の目的として、「第7章の2 施策展開の基本的な考え方」の（１）～（５）の内、事業に該当する項目を記載しています。

2. 事業概要

各事業に応じた要旨を記載しています。事業の詳細については図表と共に事業シート下段の枠内に記載しています。

3. 主な事業エリア

主な事業エリアとして以下の区域を記載しています。

- ・基幹公共交通軸沿線
- ・市電運行区間
- ・熊本市域内
- ・計画区域内

4. 実施主体

実施主体として以下の機関等を記載しています。

- ・熊本市
- ・嘉島町
- ・近隣自治体（熊本市及び嘉島町に近接する自治体）
- ・交通事業者（鉄軌道事業者、路線バス事業者、タクシー事業者）
- ・交通管理者（熊本県警）
- ・道路管理者（熊本市、熊本県、国土交通省）
- ・熊本県バス協会
- ・地域住民

~~・再開発事業者（熊本桜町再開発株式会社）~~

5. 関連目標

事業ごとに、第6章の目標①～③の内、該当するものを記載しています。

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

6. 実施時期

現況、前期（H28 年度～~~H3-令和~~ 2 年度末）、後期（~~H3-令和~~ 3 年度～~~H3-令和~~ 7 年度末）のそれぞれの期間に応じて、実施や検討等の目安を記載しています。なお、実施とは、本格実施と社会実験実施を含んだものとします。

- ・実施中 ：事業の一部または全部を実施しているもの
- ・検討 ：事業の実施に向け検討するもの
- ・実施 ：事業を実施するもの
- ・検討・実施：事業の実施に向け検討し、当該期間内に事業を実施するもの
- ・拡大検討 ：実施中の事業規模の拡大を検討するもの
- ・拡大実施 ：実施中の事業規模を拡大し実施するもの
- ・拡大検討・実施：実施中の事業規模の拡大を検討し、当該期間内に事業を拡大実施するもの

5 実施に向けた課題

(1) 居住誘導区域における公共交通のサービス水準の維持

- 熊本市立地適正化計画による居住誘導区域の設定については、公共交通の利便性の高いエリアとして、鉄軌道沿線（鉄道駅等から半径500m圏内）と幹線バス沿線（片方向当たり運行本数75本/日以上 of バス路線の道路中心から半径300m圏内）がその基準となっています。
- まちづくりと公共交通施策を一体的に実施する観点から、居住誘導区域の設定を受けた公共交通軸について交通事業者と行政が連携してサービス水準の維持に努めることが重要です。

(2) 乗換抵抗の軽減

- ゾーンシステムの導入に当たっては、乗換拠点での乗り換えを前提とすることから、乗り換えに伴う身体的な負担はもとより、経済的な負担や利便性の低下を防ぐ措置が重要になります。
- このような観点から、乗換施設と交通機関との段差解消、運賃のあり方、待合施設の整備、運行情報の提供、幹線と支線の接続に配慮したダイヤの設定等、様々な形で乗換抵抗の軽減を図ることが重要です。

(3) 国庫補助の活用

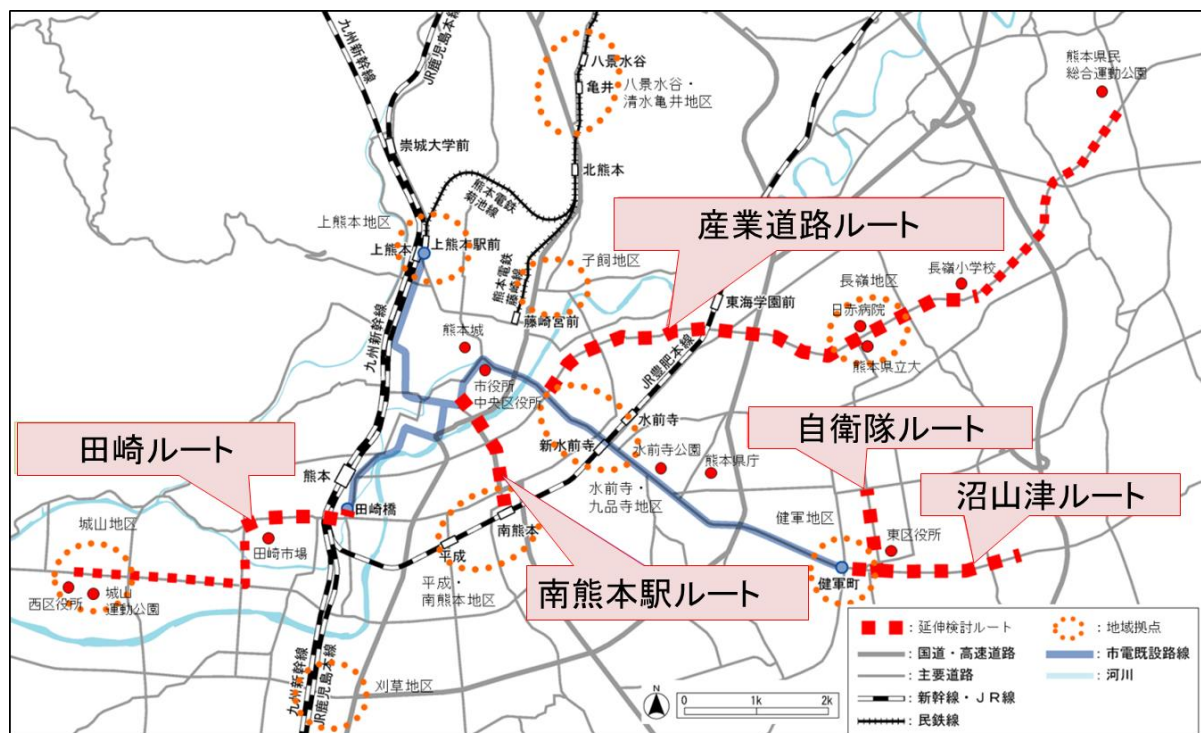
- 本計画に掲げる施策・事業を着実に推進していくためには、本計画を基に今後策定を行う『地域公共交通再編実施計画』の策定による国の法制上の措置（各運送事業法の手続きのワンストップ化など）や財政上の支援（国庫補助率の嵩上げなど）の策定メリットを最大限に活用していくことが重要です。
- また、ゾーンシステムの導入等による国庫補助路線の再編に際しては、国の『地域公共交通再編実施計画』認定を受けることで、支線部分の路線バスについても国庫補助適用となる要件緩和が行われていますが、要件緩和後の国の要綱上においては、要件緩和期間が時限的であることや、支線部分に係る欠損額の顕在化による近隣自治体の負担増の可能性など課題もあることから、更なる国への働きかけや近隣自治体間での負担のあり方について検討することが重要です。

(4) 行政と交通事業者の役割分担（整備・実施スキームの整理）

- 乗換拠点の整備や需要に応じた輸送力の強化など、事業の実施にあたっては、それぞれの事業内容に応じて行政と交通事業者等がどのような役割を担うのかを整理していく必要があります。
- その際には、公設民営方式や上下分離方式など新たな枠組みによる運営スキームなども視野に入れつつ、行政の財政状況や交通事業者の経営状況等も考慮しながら、実施スキームや費用分担等について整理を行うことが重要です。

(5) 市電の延伸、鉄軌道の二次交通との結節強化

- 現在、~~東部方面、西部方面、南部方面~~について市電の延伸を検討しています。本件については検討に時間を要することから、~~延伸に係る方向性等が整理できた段階で、本計画の見直しを行います。~~
- また、~~熊本市中心部における公共交通の利便性向上を図るため、鉄軌道の結節強化について検討すること重要です。~~
- 「基幹公共交通の機能強化」に向け、市電延伸検討ルートとして5ルートを選定し検討を進めています。
- 現在、5ルートのうち「自衛隊ルート」について優先的に検討を進めており、延伸に係る方向性等が整理できた段階で、本計画の見直しを行います。
- 「自衛隊ルート」以外の4ルートについては、「自衛隊ルート」の延伸に一定のめどがついた段階で、地域をとりまく状況や市民ニーズ等を把握しながら調査、検討を行います。
- また、乗り換え抵抗の低減など公共交通の利便性向上を図るため、二次交通（自宅から電停、電停から目的地への移動）を担う自転車等との結節強化について検討を進めていきます。



▲市電延伸検討ルート

第8章

計画の達成状況の評価

1 計画の進捗管理体制等

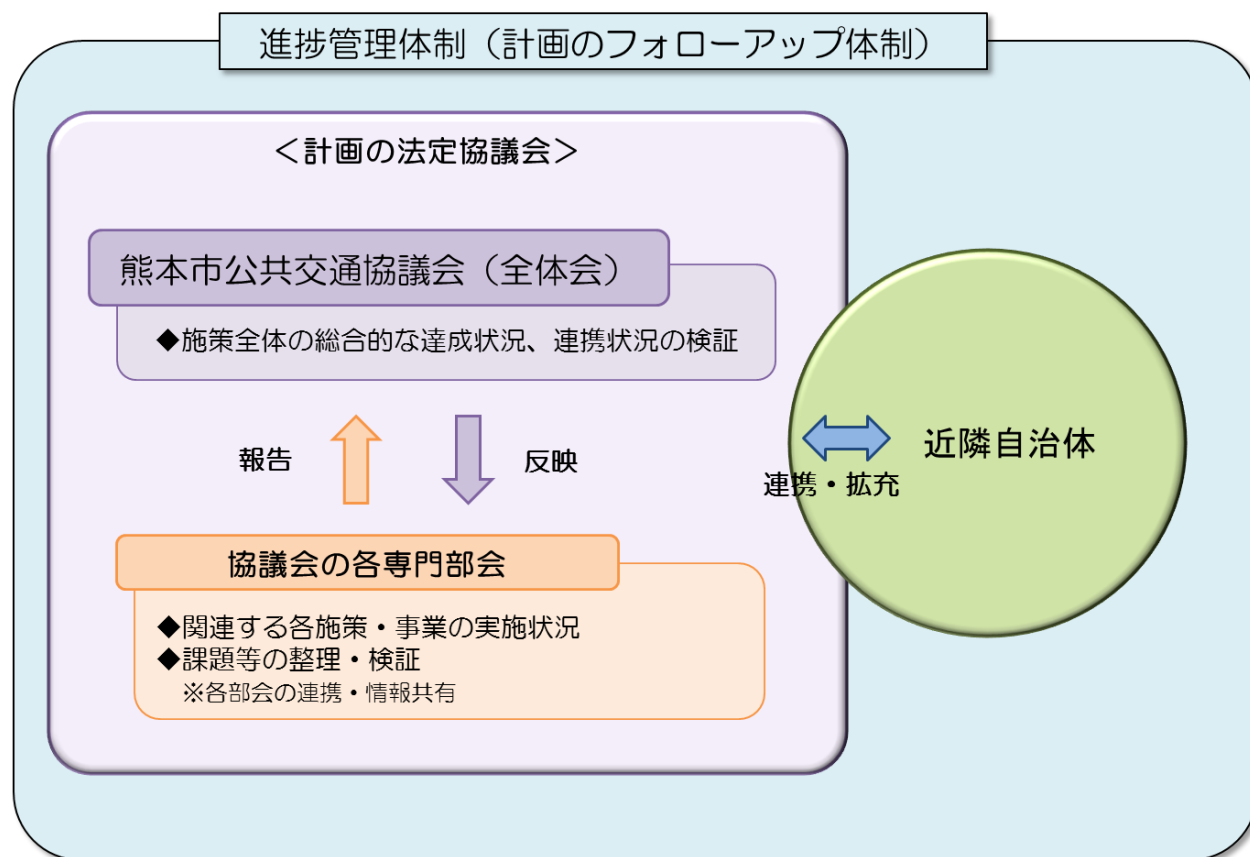
2 達成状況の評価手法等

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。

その際には、「熊本市公共交通協議会」の各専門部会において、各専門部会に関連する各施策・事業の実施状況や課題等の検証等を行い、協議会の全体会において、施策全体の総合的な達成状況並びに連携状況等の検証を行います。

また、本計画策定後、各施策・事業を具体的に進めていくための「**地域公共交通再編実施計画**」の策定においては、交通事業者の同意はもとより、ネットワーク沿線の近隣自治体の合意を得る必要があることから、オブザーバー参画の近隣自治体**についても実施計画の策定と合わせてとの連携・拡充を行い図ります。**



2 達成状況の評価手法等

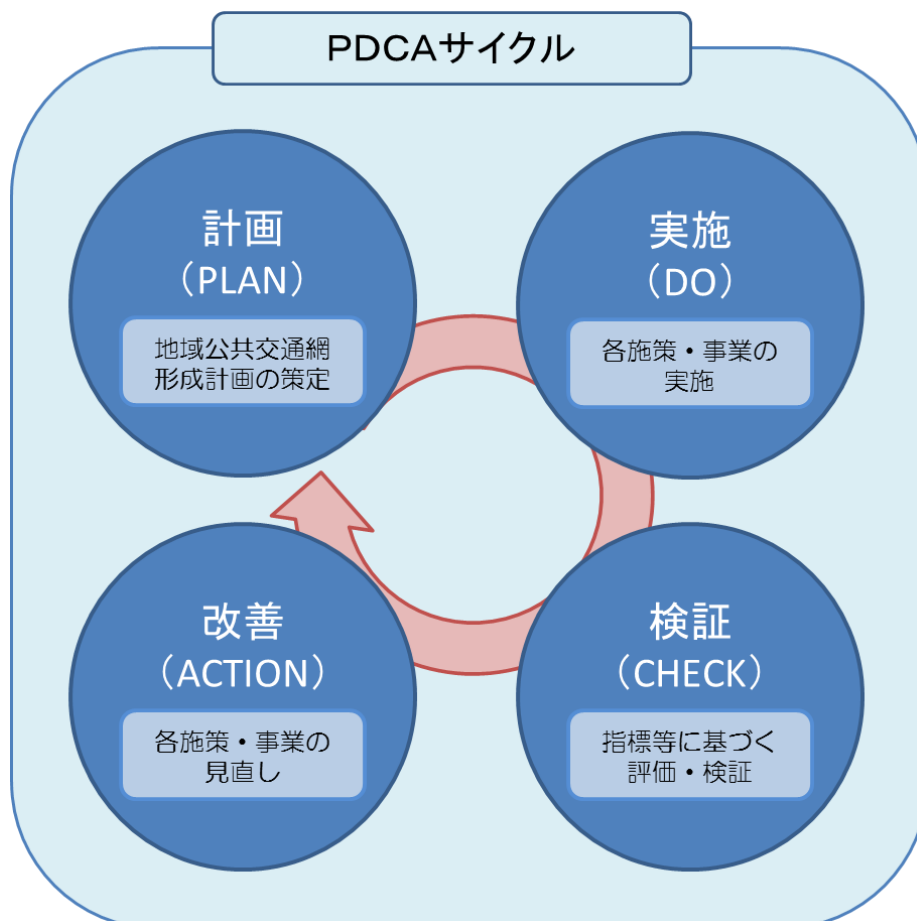
(1) 達成状況の評価の考え方・手法

計画の達成状況の評価にあたっては、策定した計画（PLAN）に基づき各施策・事業を実施（DO）した後、第6章で設定した目標の達成状況を定量的・定性的に検証（CHECK）を行い、各施策・事業の課題等の抽出・分析を行ったうえで、計画の改善・見直し（ACTION）を行います。

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。

なお、定量的評価にあたっては、基本的には、計画に掲げる数値目標のフォローアップと分析により行いますが、必要に応じて、評価のための各種調査（アンケート調査等）の実施も検討します。

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、短期的な評価を行うとともに、~~熊本市第7次総合計画の計画期間（平成28年度から平成35年度末までの8年間）の中間年度（平成31年度）及び最終年度（平成35年度）において、それぞれ中期的・長期的な評価を行います。~~



(2) 計画の見直し

~~熊本市第7次総合計画等~~の見直し時期にあわせて、~~計画期間の4年後、8年後（平成31年度・平成35年度を予定）~~を目処に、PDCAサイクルに基づき、計画の見直しを行います。

また、市電の延伸や鉄軌道の結節強化などの既存の公共交通ネットワークへの影響が大きな施策の検討・展開状況等に応じて、適宜、計画の見直しを行います。

図修正済

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 熊本地域公共交通網形成計画 (R3.3月改訂) (H28.3月策定)										

参考資料

- 1 用語集
- 2 公共交通に関する取り組み経緯
- 3 策定経緯

1 用語集

■ア行

ICT

コンピューターやインターネットといった情報技術（IT：Information Technology）を活用し、人と人、人とモノが通信する応用技術のこと。Information and Communication Technology（情報通信技術）の略。

位置情報システム（GPS）：

人工衛星を利用して対象物の位置を正確に割り出す全地球測位システムのこと。Global Positioning System の略。

AI

人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術といった広い概念で理解されている。artificial intelligence（人工知能）の略。

オープンハウス

市民との合意形成や市民の理解を図るため、施設やブース等を設置し、パネル展示や画像放映等を通じて情報提供などを行うこと。

温室効果ガス

二酸化炭素やメタンなど、地表から放射された赤外線の一部を吸収・放出し、大気を暖める効果のある気体のこと。

■カ行

快速バス

速達性や定時性の向上を図るため、一定区間において一部バス停を停車しない、もしくはバイパスなどを迂回運行するバスのこと。

幹線

一般的には鉄道や道路などのネットワーク形成における主要な部分を指す。本計画においては、公共交通ネットワークにおける中心市街地から乗換拠点等までを指す。

基幹公共交通軸

公共交通ネットワークの骨格を担う、中心市街地と15箇所の地域拠点を結ぶ8方面の公共交通軸。鉄軌道と幹線バスで構成するもの。

キスアンドライド

自宅から公共交通機関の乗降場所（駅やバス停）まで自動車等で送迎してもらい、鉄道やバスなど公共交通機関に乗り換えて行く方法のこと。

既存ストック

これまでに整備された資産（社会資本）であり、公共交通においては、公共交通機関そのものや乗降場などの付属施設を指す。

共同経営

複数の事業者が話し合って 路線の再編や運行時刻の設定、運賃の設定な

どを決定すること。

居住誘導区域

人口減少下においても、商業・医療等の日常生活サービス機能や公共交通が持続的に維持されるよう、一定のエリアに人口密度を維持する区域。

公共交通利便向上エリア

将来的には、「公共交通優先エリア」とすることを見据え、新しい運賃体系の導入や待合環境の向上等により、公共交通の利便性を積極的に高めていくエリア。

公共車両優先システム（PTPS）

信号交差点において、バスなどの公共車両が進行する方向の信号を優先的に青にすることなどにより、公共車両を優先的に走行させる仕組みのこと。

Public Transportation Priority System の略。

コミュニティ交通

公共交通が運行されていない地域の交通の利便性向上や、交通弱者の移動手段確保を目的とする交通手段のこと。小型バスやジャンボタクシーなどの車両を使用し路線を定めて定時運行するもの・路線を定めず予約に応じて運行する形態などがある。事業主体も自治体・住民団体・商業団体・交通事業者などがある。

混雑度

道路の混雑状況を示す指標。混雑度が 1.00 未満では混雑することなく円滑に走行でき、1.0～1.25 では混雑する可能性が1～2時間（ピーク時間）ある。1.25 以上では朝夕の時間帯を中心に混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状況を示す。

コンパクトシティ

人口減少・超高齢社会を見据えた、本市のまちづくりにおける重要な考え方であり、都市部の有効利用や中心部での機能の集約化により、徒歩による移動性を重視した都市形態またはその都市施策をいう。

コンパクトシティ＋ネットワーク

地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。

■サ行

サイクルアンドライド

自転車を最寄りの駅等に近い駐輪場に駐車して、鉄道やバスなど公共交通機関に乗り換えて（ライド）行く方法のこと。

サイドリザベーション

路面電車の軌道を道路の中央ではなく、歩道側に敷設すること。こ

れにより、道路を横断することなく歩道から直接路面電車に乗降でき、利用者の利便性や安全性が向上する。

支線

一般的には鉄道や道路などのネットワーク形成における幹線以外の部分を指す。本計画においては、公共交通ネットワークにおける幹線または乗換拠点等から、生活拠点や近隣自治体等までを指す。

人口集中地区（DID 地区）

統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査基本単位区等を基礎単位として、人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区が隣接し、人口 5,000 人以上を有する地域。

スマートバス停（電停）

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（電停）

ゾーンシステム

鉄軌道やバスを幹線、バスやコミュニティ交通などを支線に位置づけ、幹線・支線の連携強化、交通結節機能や利便性等の向上を図り、多様な交通手段の連携による持続可能な公共交通ネットワークを構築するための交通システムのこと。

■タ行

代表交通手段

1 つの外出目的に対して複数の交通手段を利用した際、鉄道→軌道→バス→自動車→バイク→自転車→徒歩の順番で優先順位を付し、最も高い順位の交通手段を代表交通手段とするもの。

多核連携都市

高次な都市機能が集積する中心市街地を市域及び都市圏全体の拠点とし、周辺では郊外部も含めた広域的な地域生活圏の核となる地域拠点に、商業・医療等の日常生活サービス機能を維持・確保することで、地域拠点を核とした複数の地域生活圏の形成を図り、それら中心市街地と地域拠点を利便性の高い公共交通で結ぶとともに、中心市街地や地域拠点及び利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度が維持された、持続可能で誰もが移動しやすく暮らしやすい都市のこと。

地域拠点

地域生活圏において核となる 15 箇所の地区（エリア）。

地域生活圏

地域生活圏は、1 つの地域拠点が受け持つ生活圏域のこと。

中心市街地

中心市街地は、熊本城や市役所周辺から熊本駅に至る約 415ha。（2

期熊本市中心市街地活性化基本計画（熊本地区）にて示される位置及び区域）

超高齢社会

総人口に対して 65 歳以上の高齢者人口が占める割合が 21%を超えた社会。

超低床電車（LRV）

乗降口の床面の高さが極めて低く、電停等からほぼ段差なく乗降できる路面電車の車両のこと。Light Rail Vehicle の略。

デマンド型（予約型）乗合タクシー

利用者から予約があった場合のみ運行するタクシーのこと。路線バスとは異なり、利用者がいない場合は運行しないため、その分の運行費用が発生せず、路線バス等の公共交通が通っていない地域等での生活交通確保にあたり効率的かつ有効な手段の一つ。

都市機能誘導区域

商業・医療等の日常生活サービス機能を都市の拠点で維持・確保することにより、必要なサービスを受けることが出来る区域。

■ナ行

ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、乗り降りが容易な

バス車両のこと。

■ハ行

パークアンドライド

マイカーを最寄りの駅等に近い駐車場に駐車（パーク）して、鉄道やバスなど公共交通機関に乗り換えて（ライド）行く方法のこと。

パーソントリップ調査

人（パーソン）の動き（トリップ）のことを意味し、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもの。

バス専用（優先）レーン

速達性や定時性向上を図るため、一般の道路において路線バス等の通行のために設けられた車線のこと。

バスベイ

道路上に設けるバス専用の停車スペースのこと。

バリアフリー

バリアは障壁・障がいの意味であり、障がい者を含む高齢者等が社会生活を営むうえで、支障がないように施設等を設計すること。又はそのように設計されたもの。

ボトルネック

一般的には、流れを妨げている部

分・箇所またはその事柄自体を指し、交通の分野においては、自動車交通等の流れを妨げている交差点や踏み切り等の箇所を指す。

発信する機器を設置し、その機器が発する情報を基に車両の現在位置を把握し、運行状況や車両の接近などの情報として、インターネット等を通じて利用者へ提供する。）

■マ行

MaaS（マース：Mobility as a Service）

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

モビリティマネジメント

過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした取組のこと。

■ラ行

ロケーションシステム

市電やバスの利用者が、運行状況や車両の接近などの情報を携帯電話・パソコン・電子掲示板などで確認することができる仕組みのこと。
（市電やバスの車両に現在地等を

2

公共交通に関する取り組み経緯

【公共交通に関する取り組み経緯（都市バス設立から本計画策定に至るまで）】

年度	月	主な事項
H19	12	「熊本都市バス株式会社」設立
H20	5	「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」設置（市長の諮問機関、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（旧法）に基づく法定協議会）
	3	「熊本市地域公共交通総合連携計画」策定 ※参考資料 P 1 1
H21	4	熊本都市バス(株)へ市営バス路線移譲開始
	5	「熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書（中間答申）」 ※参考資料 P 1 3
	3	民間事業者へ市営バス路線の全面移譲決定（熊本市交通局の経営健全化計画が熊本市議会で可決）
H22	5	「熊本市におけるバス事業再編に関する意見書（最終答申）」 ※参考資料 P 1 4
H23	8	「バス路線網再編プロジェクト」設置
	3	「熊本市公共交通グランドデザイン」策定 ※本編 P 3 3
H24	5	「熊本市公共交通協議会」設置
	3	「バス路線網再編実施プログラム」策定 ※参考資料 P 1 5
H25	4	「熊本市公共交通基本条例」施行 ※本編 P 3 5
	3	交通系ＩＣカード「でんでん nimoca」の運用開始
H27	4	・都市バスへの市営バス路線移譲完了 ・交通系ＩＣカード「熊本地域振興ＩＣカード」の運用開始
	8	・市電で「熊本地域振興ＩＣカード」の運用開始
	10	「熊本市公共交通協議会」の役割付加・拡充（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（新法）に基づく法定協議会の役割）
	3	・県内路線バス及び電鉄電車にて「でんでん nimoca」を含む「全国相互利用ＩＣカード」の運用開始 ・「熊本地域公共交通網形成計画」策定
H28	3	・西熊本駅の開業 ・市電ロケーションシステム「熊本市電ナビ」の運用開始

R1	4	・バスロケーションシステム「バスきたくまさん」の運用開始
	9	・メインターミナル（SAKURA MACHI Kumamoto）の整備
	1	・バス事業者 5 社が共同経営に合意
	3	「熊本市公共交通グランドデザイン」改訂

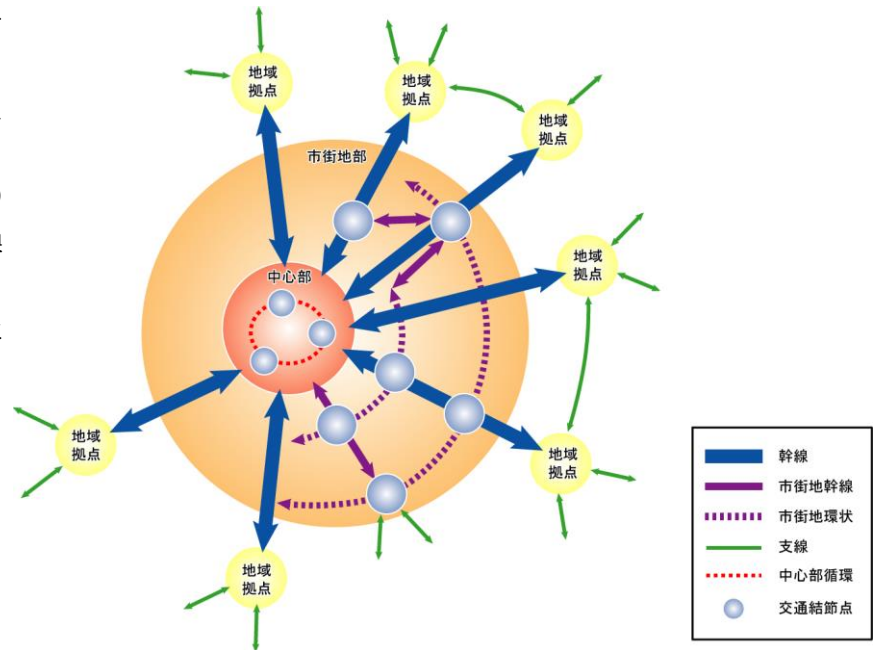
熊本市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 3 月 策定）

当該計画は、バス交通を取り巻く厳しい現状を踏まえ、将来に亘って利便性の高いバスサービスを提供できるバス交通体系の確立に向けて、「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」（法定協議会）における議論を経て、バス路線網再編や利用促進策の実施による利便性の高いバス利用環境の構築を目指したもの。

概 要	■計画区域 熊本市全域 ※必要に応じて近隣都市も含めて検討 ■基本方針 ○公共交通機関相互の連携機能を強化した一体的な公共交通体系の構築 ○市民・来熊者の移動ニーズに即したバス路線網の再編検討 ○連携機能強化に向けた利用環境の整備検討 ○生活交通確保に向けた、高齢者の移動を支えるバス路線網等の構築 ○高齢者にやさしいバス交通システムの導入検討 ○自動車からバスへの転換を促す利用促進策の導入検討 ○環境にやさしい、バス交通環境の整備検討 ■計画期間 短 期：平成 21 年 4 月～平成 24 年 3 月の 3 ヶ年 中長期：平成 24 年 4 月～平成 31 年 3 月（計画策定後概ね 10 年以内） ■施策 ①バス路線網に関すること ・バス路線網の再編 → 公共交通の充実・利用促進に向けて、JR・市電・熊電・バスの連携機能を強化し、利用者本位の一体的な公共交通体系を構築。 ・コミュニティバス等の導入方針 → 採算性や効率性の問題から路線バスではカバーできない交通空白地域・不便地域については、地域住民の生活交通を確保するという観点から、路線バスを補完するコミュニティバス等のシステムが必要。 ②利用促進策に関すること 公共交通機関相互の連携機能強化に向けた利用環境の整備や自動車からバスへの転換を促す方策など、市民にとって利便性の高いバス利用環境の整備を図る。 ③実証運行等の実施に関すること ・バス路線網再編や利用促進策を推進するため、需要や採算面からの効果等を把握し、本格実施に向けた検証を行う。 → 主要病院間の連絡路線の運行、急行バスの運行 など
-----	---

■目指す公共交通体系イメージ

- 熊本都市圏都市交通マスタープランの『8軸公共交通網』の構築を意識した公共交通体系の構築
- 熊本市の都市構造（地域拠点）と整合した交通結節点（乗換拠点）の設定
- 個別路線の特性を明確にしたゾーンバスシステムの設定



■バス交通の利用促進策

大項目	小項目	番号	利用促進策
公共交通機関相互の連携機能強化		1	乗継拠点の整備
		2	携帯電話を活用した公共案内システムの整備
		3	各社共通バス路線・時刻検索 HP の作成
		4	各社共通乗車券の導入
		5	乗継割引の強化
自動車からバス（公共交通）への転換促進	走行環境の改善・向上	6	バス専用・優先レーンの整備
		7	公共車両優先システム（PTPS）の拡大
	利用環境の改善・向上	8	IC カードの導入
		9	ノンステップバス（超低床バス）の導入
		10	バス停の新設・見直し
		11	バス停の改善（上屋、ベンチ）
		12	パーク&ライド、サイクル&ライドの整備
		13	バスロケーションシステムの充実
		14	急行バスの導入
		15	深夜バスダイヤの充実
		16	各種割引サービスの強化（商店街等との連携）
		17	系統番号の見直し
		18	連接バスの導入
		19	新幹線リムジンバスの導入・空港リムジンバスの充実
		20	バストリガー方式の導入
		21	公共交通利用促進キャンペーンの充実
		22	ノーマイカーデーの強化
		23	モビリティマネジメントの実施
環境にやさしいバス交通システムの導入		24	低公害バス（ハイブリッドバス等）の導入
		25	環境（エコ）定期券の強化

熊本市におけるバス事業の運行体制に関する意見書（平成 21 年 5 月）
 ＜「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」中間答申＞

将来に亘って利便性の高いバスサービスを提供できる交通体系の確立に向けて、望ましいバスサービス水準及び市営を含めたバス事業の運行体制のあり方について検討するため、平成 20 年 5 月に設置された標記検討協議会の中間答申。市バス事業の民間事業者への全面移譲と都市バスを中心とした運行体制の再編等を答申。

概 要	■バス運行に関する課題と方向性 ○運行体制に関するバス路線の課題と対策案 地域循環バスを導入するとともに乗継の利便性を高め、各社のバスを繋ぐことによる路線の効率化。 ○運行体制に関するバスダイヤと対応策 交通センターから一定の区間を競合する2社のダイヤの状況は、利用者にとって利便性が悪く、効率の悪い状況となっており、事業者間の連携・協力体制が必要。 ■熊本市におけるバス事業の運行体制及び市バスのあり方について ・バス交通の最大の目的は、利用者本位の運行サービス提供による住民の移動手段の確保だが、バス利用者の減少と事業者の厳しい経営状況のなか、バス事業の存続そのものが危惧される状況。 ・また、複数事業者が運行する競合路線では、利用者の利便性より収益増加の視点で運行ダイヤが組まれ、運行間隔が不均等であるなど、必ずしも住民にとって利用しやすい環境にはない。 ・このような現状を改善するためには、公営、民営を問わず抜本的な改革が必要。 ○多額の累積欠損額を抱え、市の一般会計からの補助金が年間約 10 億円にも及ぶ市バス事業は、民間事業者に全面移譲することで、民間事業者の経営体力を強化するとともに、市交通事業の経営健全化の早期実現にも繋がり、引いてはバス事業全体のサービス向上を図る有力な方策。 ○民間事業者の枠を超えて共同で設立された「熊本都市バス株式会社」を中心に運行体制の再編を図ることが重要であり、バス事業者の連携による運行管理の一元化や需要に見合った運行ダイヤの設定など、利用者の利便性向上と経営の効率化が期待できる。 ○市バス事業の移譲や都市バスを中心とした運行体制の再編は、「熊本市地域公共交通総合連携計画」の着実な進捗と今後の高齢社会にも対応できる持続可能なバスシステムを構築していく上で極めて有効。
-----	---

熊本市におけるバス事業再編に関する意見書（平成 22 年 5 月）
 <「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」最終答申>

標記検討協議会の最終答申。中間答申を踏まえ、バス事業の再編に向けたバス路線網の再編やバス利用促進策、市営バスのあり方、運行体制のあり方、行政の関与を答申。

概 要	■バス事業の現状 バス事業が衰退を続ける中、将来にわたって利便性の高いバスサービスを提供できるバス交通体系を確立するためには、効率的なバス路線網の構築と市営バスを含めた運行体制のあり方を見直すことが急務。 ■バス事業の再編に向けて （１）バス路線網の再編 - 公共交通の充実・利用促進に向けて、JR・市電・熊本電鉄・バスの連携機能を強化し、利用者本位の一体的な公共交通体系を構築。 - 交通結節点は、都市構造（地域拠点）との整合を図りつつ、施設の立地状況、交通機関相互の乗継利便性をもとに設定、分類は主要ターミナル、サブターミナル、ミニバスターミナルの３つで構成。 - 路線分類は、路線配置や需要特性等を踏まえ、個別路線の特性を明確にしたゾーンバスシステムを設定、分類は幹線、市街地幹線、市街地環状、支線、中心部環状の５つで構成。 （２）バス利用促進策の推進 公共交通機関相互の連携機能強化や自動車からバスへの転換を促す方策など、高齢者や環境にやさしいバス交通環境の整備を図るため、25のバス利用促進策を設定。 （３）市営バスのあり方 中間答申の市バス事業の民間事業者への全面移譲や都市バスを中心としたバス事業の運行体制の再編等に加えて、都市バスに移譲した本山車庫管轄7路線の検証をはじめ、望ましい運行体制と行政の適切な役割のあり方について具体的に検討していくことが必要。 （４）運行体制のあり方 - 都市バスが中心となった運行計画の作成とモニタリングを行うデザイン案を提示。 - 都市バスがバス事業者間の実務的な連携協力体制のリーダーとしての役割を担い、行政がこの仕組みを支援していくことで市民の移動手段を確保。 （５）行政の関与 - 公営バスの移譲に関する他都市調査 - インセンティブ補助の導入 - 行政の関与のあり方
-----	---

バス路線網再編実施プログラム（平成 25 年 3 月 策定）

バス路線網再編実施プログラムは、公共交通ランドデザインで描いた公共交通ネットワークの1つの柱である「日常生活を支えるバス路線網の再編」を具体化するため、共通時刻表の導入や競合路線のダイヤ調整、効率的なバス路線網・運行体制の構築などに必要な項目を掲げ、行政及びバス事業者が協働で取り組むものとして策定。

概 要	【実施プログラムの基本方針】 ①バス利用者の利便性向上を図るとともに、効率的なバス路線網・運行体制の構築を目指す。 ②メインターミナル（交通センター）及びサブターミナル（熊本駅）の整備完了予定である平成30～32年度を目標年次とする。 ③プログラムの進捗状況やパーストリップ調査の解析結果等を踏まえ、適宜必要な見直しを行う。 【実施プログラムの進め方】 ①課題を整理し協議が整った項目から順次実施。 ②プログラムについては、（仮称）バス路線網再編連絡調整会議（バス事業者と行政で組織）にて詳細な協議を行ない取り組んでいくとともに、進捗状況について、熊本市公共交通協議会（バス路線網再編部会）に報告。 ③熊本都市圏など広域的に取り組む項目については、周辺市町村や関係機関と調整。
-----	--

バス路線網再編実施プログラムの概要

大項目	小項目	概要
競合路線の調整	① 競合路線の統一時刻表・共同路線図の導入	現在各社ごとに作成している時刻表や路線図を統一する。
	② 競合路線のダイヤ改善	競合各社でサービス水準に合わせたラウンドダイヤ化を行い、サービス向上と運行効率化を図る。
相互利用	③ 各社の営業所・回転所等の相互利用	効率的運行のため、必要に応じて各社営業所、回転地等の相互利用を行う。
運行体制の検討	④ 運行管理に係るトータルシステムの導入	ＩＣカード・バスロケ・ダイヤ編成の各システムを一体的に導入し、各社が共有・活用することで、データに基づく効率的な運行体制を確立する。
	⑤ 都市バスを中心とした運行管理体制の確立	都市バスを中心に、効率的なダイヤ編成から利用者広報等に至るサービスを協力して実施
市街地線の整理	⑥ 都市バス路線の整理	交通局からの移譲路線をサービス向上と効率性の観点から見直しする。
	⑦ 市街地競合路線の整理統合	民間事業者と競合する都市バス路線について整理統合を行う。
路線再編と機能強化	⑧ ゾーンバスシステムの導入	幹線、支線、コミュニティ等、路線ごとに階層化を行い、再編する。
	⑨ 幹線バス機能の強化	基幹軸を担うバスの機能向上のため、急行バス等の導入、優先レーン等の設置等に取り組む。
利用促進	⑩ 路線バスの利用促進に向けた取り組み	キャンペーンの実施、ホームページの充実等、公共交通の利用促進を図る。
補助制度の見直し	⑪ 現行補助制度の見直し	事前算定によるインセンティブ付与、利便性向上に向けた機器等を対象にした補助制度の創設等を検討

3 策定経緯

1) 策定の経緯

年度	日程	内容
平成27年度	6月	平成27年第2回定例会 常任委員会（概要説明）
	6月15日	平成27年度 第1回熊本市公共交通協議会 ○平成27年度の事業展開について 等
	9月4日	平成27年度 第1回基幹公共交通部会 ○乗換拠点の抽出について 等
	10月14日	平成27年度 第2回熊本市公共交通協議会 ○法定協議会としての役割付加等について ○熊本地域公共交通網形成計画の骨子（案）について 等
	10月20日	平成27年度 第1回コミュニティ交通部会 ○コミュニティ交通のあり方について
	10月28日	平成27年度 第2回基幹公共交通・第1回バス路線網再編 合同部会 ○形成計画における各施策・事業の整理について 等
	11月17日	平成27年度 第3回熊本市公共交通協議会 ○各専門部会での協議内容報告 ○熊本地域公共交通網形成計画（案）について 等
	11月25日	平成27年度 第2回コミュニティ交通部会 ○熊本地域公共交通網形成計画におけるコミュニティ交 通について 等
	12月	平成27年第4回定例会 常任委員会（素案概要説明）
	12月7日	平成27年度 第3回基幹公共交通・第2回バス路線網再編 合同部会 ○熊本地域公共交通網形成計画 第7章について
	12月18日	平成27年度 第4回熊本市公共交通協議会 ○前回協議会及び各専門部会での主な意見及び対応（案） ○熊本地域公共交通網形成計画（案）について 等
	1月8日 ～1月26日	住民説明会の開催（各公民館など18箇所で開催）
	1月29日 ～2月29日	パブリックコメントの実施
	3月	平成28年第1回定例会 常任委員会（素案概要説明）
	3月23日	平成27年度 第5回熊本市公共交通協議会（最終報告） ○前回協議会の主な意見及び対応（案） ○熊本地域公共交通網形成計画（案）について 等

2) 検討の体制

平成27年度 第2回熊本市公共交通協議会にて、熊本市公共交通基本条例に基づく「熊本市公共交通協議会」に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に基づく法定協議会の役割を付加しました。これに伴い、合志市、嘉島町、県都市計画課を新たに本協議会の委員として委嘱し、委員数を現在の32名から35名に拡充するとともに、国及びネットワーク沿線の近隣自治体11市町に本協議会のオブザーバーとして参画いただきました。

【平成27年度 熊本市公共交通協議会 委員名簿】

(敬称略)

	役職	団体・役職名	氏名
学識経験者	会長	熊本学園大学 教授	坂本 正
	副会長	熊本大学大学院 教授	溝上 章志
	副会長	熊本大学 准教授	円山 琢也
市議会議員	委員	くまもと未来	藤山 英美
	委員	公明党熊本市議団	鈴木 弘
	委員	日本共産党熊本市議団	上野 美恵子
	委員	自由民主党熊本市議団	倉重 徹
	委員	自由民主党熊本市議団	紫垣 正仁
	委員	市民連合	西岡 誠也
	委員	自由民主党熊本市議団	高本 一臣
公共交通事業者	委員	九州旅客鉄道株式会社 熊本支社 取締役熊本支社長	山下 信二
	委員	九州産交バス株式会社 代表取締役社長	森 敬輔
	委員	熊本電気鉄道株式会社 代表取締役社長	中島 敬高
	委員	熊本バス株式会社 代表取締役社長	岩田 昭彦
	委員	熊本都市バス株式会社 代表取締役社長	池永 修一
	委員	熊本市交通局 交通事業管理者	西本 賢正
	委員	熊本市タクシー協会 会長	石崎 公士
経済界	委員	熊本商工会議所 副会頭	久我 彰登
	委員	熊本経済同友会 総務委員長	野々口 弘基
福祉	委員	熊本市中央5地域包括支援センター管理者	谷口 千代子
環境	委員	NPO 法人・くまもと温暖化対策センター 顧問	宮原 美智子
教育	委員	熊本市立千原台高等学校 校長	郷 慶次

マス コミ	委員	熊本日日新聞社 編集局 政経部次長兼論説委員	田端 美華
地域	委員	NPO 法人芳野校区まちづくり理事長	原口 秀輝
一般 公募	委員	公募市民	小松 一三
	委員	公募市民	村山 勝年
行政	委員	九州地方整備局熊本河川国道事務所 副所長	徳田 浩一郎
	委員	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官	牛島 光英
	委員	熊本県警察本部交通部交通規制課長	森 教烈
	委員	熊本県企画振興部交通政策・情報局交通政策課長	藤井 一恵
	委員	熊本県土木部道路都市局都市計画課長	松永 信弘
	委員	熊本都市圏協議会 公共交通作業部会長	澤田 勝矢
	委員	合志市政策部長	濱田 善也
	委員	嘉島町企画情報課長	藤瀬 伸二
	委員	熊本市都市建設局長	永山 國博

【平成２７年度 熊本市公共交通協議会 オブザーバー名簿】

(敬称略)

	役職	団体・役職名	氏名
行政	オブ ザー バ ー	九州運輸局 交通政策部 交通企画課長	前川 翔
		玉名市企画経営部企画経営課長	松田 智文
		山鹿市市民部地域生活課長	宮崎 錦也
		宇土市企画課長	石本 尚志
		宇城市企画部次長兼企画課長	岩清水 伸二
		美里町企画情報課長	堀川 和広
		玉東町総務課長	吉田 博喜
		南関町まちづくり課長	大木 義隆
		和水町まちづくり推進課長	池本 文雄
		御船町企画財政課長	藤本 龍巳
		甲佐町企画課長	西坂 直
		山都町企画政策課長	本田 潤一

