

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

目指す公共交通の将来像や、将来像の実現に向けた取組の方向性を踏まえ、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、居住誘導区域における公共交通サービス水準の維持に努め、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で公共交通ネットワークを強化するとともに、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

(取組の方向性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図るため、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行うなど、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。

このような取組を進めることで、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

(取組の方向性3)

・地域社会全体で支え合う公共交通

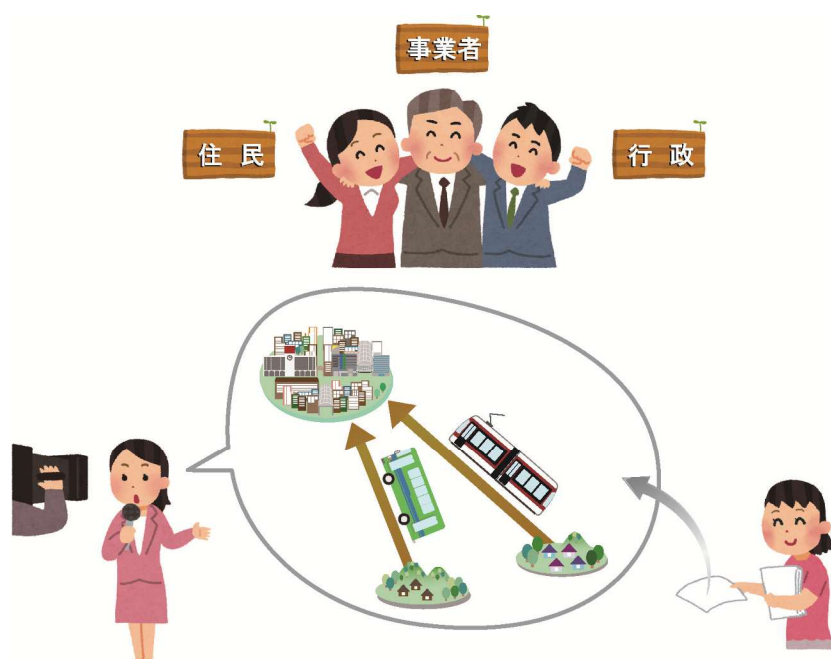
誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現に向け、公共交通を地域社会全体で支え合っていくために、『住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働により公共交通を維持・確保していくこと』を目標とします。

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組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、昨今の深刻な運転士不足など大きな課題がある中、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や新技術の活用などを検討することも重要です。

このような取組を進めることで、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、取組の達成状況の評価・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組につなげます。

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、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指標として「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. 103 を参照。）

(2)目標値及び目標年次の設定理由

目標年次は、計画の最終年次となる令和 7 年度に設定します。（数値目標 2、数値目標 3、数値目標 4、数値目標 5 についても同様とします。）

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。

令和 7 年度目標値は、令和 2 年度（2020 年度）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 < R2 年度 >	目標値 < R7 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 %

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、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指標として「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、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る中においても、新しい公共交通施策等を積極的に展開し、公共交通利用の促進を図ることが重要であることから、公共交通利用者数の増加を設定します。

目標値の設定にあたっては、様々な施策展開により、公共交通機関の利用者数を増加する考え方のもと、総合計画で定める年間利用者数と同じ値を令和7年度目標値に設定します。

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 . 公共交通機関の年間利用者数	55,436 千人	53,216 千人	56,000 千人

目標値には新たなコミュニティ交通含む

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、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指標として「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、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。）

数値目標	基準値 < H27 年度 >	実績値 < 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 %	31.3 %	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

バス運転士の高齢化等に起因する運転士不足の深刻化や公共交通利用者の減少に伴う収支悪化による減便や路線廃止が進む中において、今後も公共交通サービスを維持し、住民等の移動手段を確保するためには、経営基盤の強化や様々な公共交通施策を展開し、公共交通事業の収益増加及び支出抑制により、公共交通のサービス水準向上を図ることが重要です。

そこで、公共交通の収支の状況を示す指標として「公的資金が投入されている公共交通の収支率」を設定します。

「公的資金が投入されている公共交通の収支率」は、毎年度の交通事業者の経常費用と経常収入の割合を用います。

(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・確保に向けての新しい取組への積極的な展開はもとより、公共交通の最適化・効率化による公共交通の経営基盤の強化を図る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の向上を設定します。

令和7年度目標値は、令和2年度（2020年度）実績値以上に設定します。

■バス（5社）

数値目標	基準値 <R2年度> (R元年度実績)	目標値 <R7年度> (R6年度実績)
4-1. 公的資金が投入されている公共交通の収支率	63.9 %	63.9 %以上

■鉄軌道（電鉄・市電）

数値目標	基準値 <R2年度> (R元年度実績)	目標値 <R7年度> (R6年度実績)
4-2. 公的資金が投入されている公共交通の収支率	93.8 %	93.8 %以上

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

利用者の減少、事業者の経営悪化、路線バスの減便や路線廃止等の公共交通の負のスパイラルが進む中においても公共交通全体でのサービス水準の維持・確保を図っていくことが必要です。

このためには、公共交通の利便性・生産性を最大限向上させるため、新しい取組等を積極的に展開し、公共交通全体として利用者数を増加させるとともに、重複区間の最適化など非効率なサービス提供の見直しを行い、運行の効率化を図ることで収益を増加させることが重要です。

一方、公共交通のサービス水準の維持・確保に向けては、現状の環境では、一定程度の公的資金の支援は必要ですが、前述のように事業者の経営努力も重要であり、公的資金投入額のうち運行費補助の占める割合を抑制するなど、効果的に公的資金を投入していかなければなりません。

そこで、公共交通への運行に関する行政負担を示す指標として、「利用者 1 人当たりの公的資金投入額」を設定します。

「利用者 1 人当たりの公的資金投入額」は、毎年度の公共交通への公的資金投入額と公共交通の年間の利用者数の割合を用います。

(2)目標値及び目標年次の設定理由

目標値は、将来的に人口減少等が見込まれる中においても、公共交通のサービス水準向上による公共交通利用者の増加、収益の増加を目指すことはもとより、公共交通事業の最適化による公的資金の効率化を図ることが重要であることから、利用者 1 人当たりの公的資金投入額の減少を設定します。

なお、令和 7 年度目標値は、令和 2 年度（2020 年度）基準値以下に設定します。

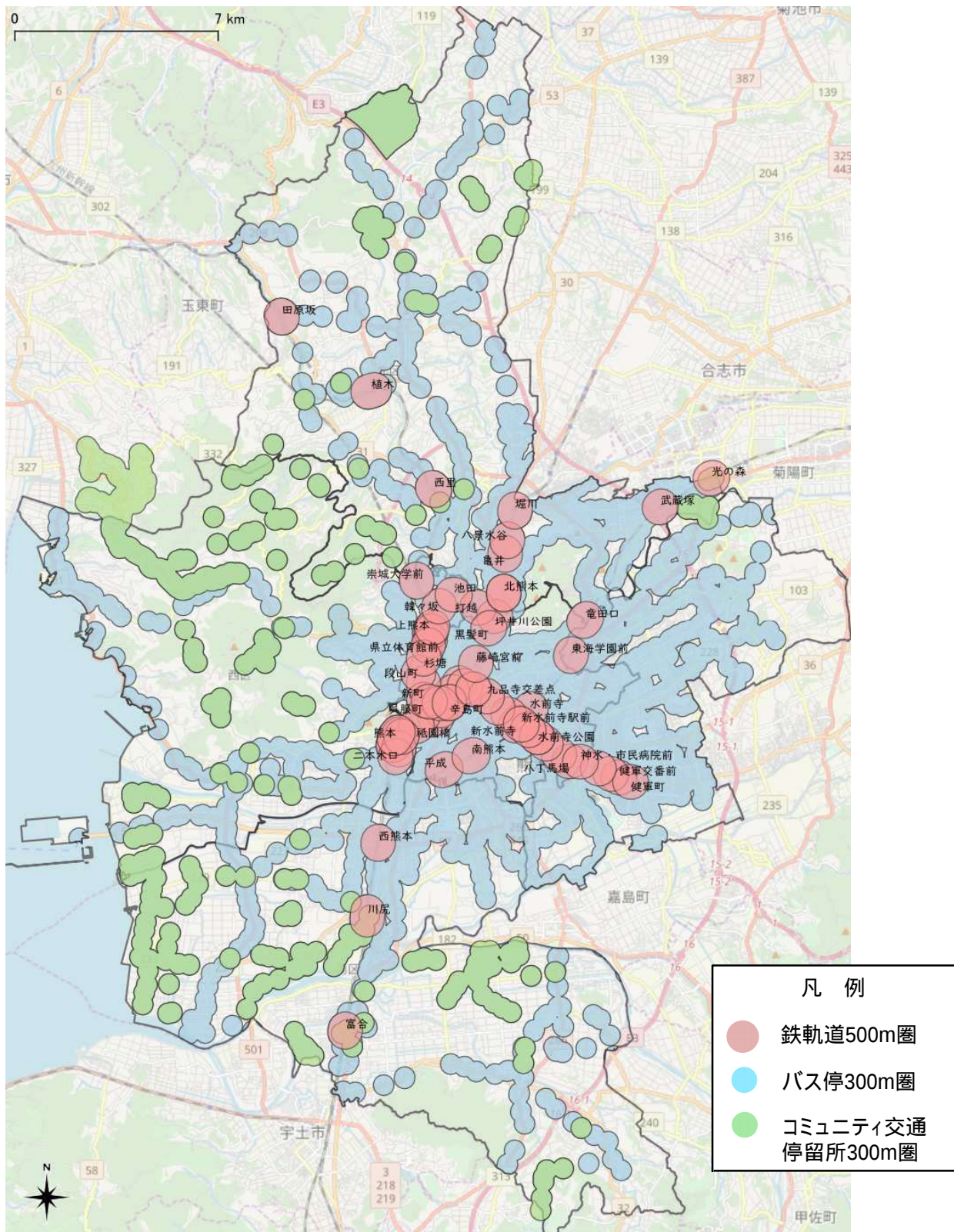
■バス（5 社）鉄軌道（電鉄・市電）コミュニティ交通

数値目標	基準値 <R2 年度> (R 元年度実績)	目標値 <R7 年度> (R6 年度実績)
5. 利用者 1 人当たりの公共交通への公的資金投入額	21 円/人	21 円/人以下

公的資金は、路面補修等設備投資、災害分（コロナ含む）を除く運行に関する補助

< 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27年の国勢調査結果と令和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）
 - ・計画期間内に新型コロナウイルス感染症の影響により落ち込んだ利用者数の回復を図り、更に、本計画の各施策・事業の実施により利用者数の増加を目指します。
- 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増加するためには、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。
 - ・見直し後の施策も視野に入れた総合的な交通戦略により、事業効果の発現を目指します。
- 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）
 - ・交通事業者、行政等の適切な役割分担のもと、新しい取組への積極的な展開や経営基盤の強化等を行い、公共交通の収支率の向上を目指します。
 - ・公共交通の収支状況等を踏まえ、公共交通ネットワークの維持に向けて、効果的な公的資金の投入を図ります。
- 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）
 - ・住民や観光客などの移動手段を将来に亘り確保するためには、公的資金による事業の選択と集中による効率的な支援を行い、公共交通の利便性・生産性を最大限向上させる必要があります。
 - ・交通事業者、行政等の適切な役割分担のもと総合的な交通戦略の推進し、公共交通利用者の増加により、利用者1人当たりの公共交通への公的資金投入額の減少を目指します。