

熊本地域公共交通計画

[概要版]

熊本市・嘉島町

令和7年4月

計画の構成

第1章 はじめに

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

第2章 地域の現状等

- 1．地勢・地理
- 2．社会状況・経済状況

第3章 上位計画等の整理

- 1．総合計画
- 2．都市マスタープラン
- 3．その他の関連計画
- 4．上位計画等における公共交通に関する施策・事業等

第4章 公共交通の現状等

- 1．公共交通利用者の推移等
- 2．公共交通利用者の意向等
- 3．公共交通機関の現況と課題

第5章 基本的な方針

- 1．目指す都市の将来像
- 2．公共交通が果たすべき役割
- 3．目指す公共交通の将来像
- 4．公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

第6章 計画の目標

- 1．計画の目標
- 2．数値目標及び設定理由

第7章 目標達成のための施策・事業

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

第8章 計画の達成状況の評価

- 1．計画の進捗管理体制等
- 2．達成状況の評価手法等

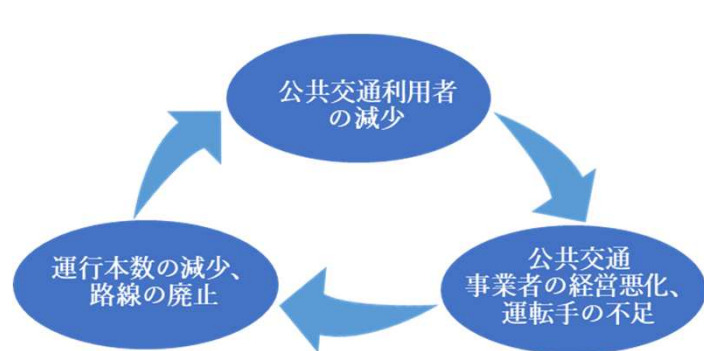
1. 計画策定の目的

本計画は、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、住民・事業者・行政等の適切な役割分担のもと、「地域公共交通活性化再生法」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・関連計画の変更等を考慮し、必要な時点修正等について反映するとともに、改正された「地域公共交通活性化再生法」の趣旨を踏まえ、新たに「地域公共交通計画」として改定しました。

2. 計画策定の背景

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



▲ 公共交通における負のスパイラル

3. 計画の区域

熊本市及び嘉島町の全域

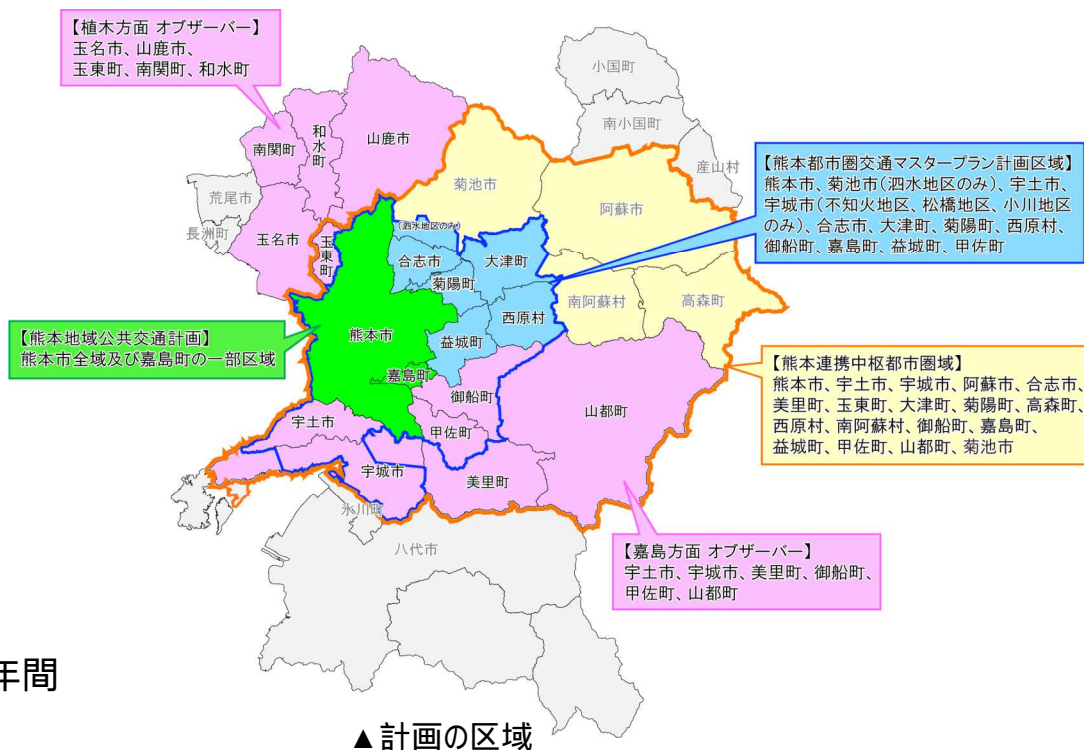
4. 計画の期間

平成28年4月から令和8年3月までの10年間

5. 計画の位置づけ

○熊本市及び嘉島町の総合計画等を上位計画とし、まちづくり分野の立地適正化計画や都市交通マスタープラン等との整合を図りつつ、都市の将来像である多核連携都市の実現に向けた公共交通政策の方向性等を定める基本計画。

合志市の「地域公共交通網形成計画」をはじめ、熊本県や近隣自治体の公共交通計画との連携を図る。

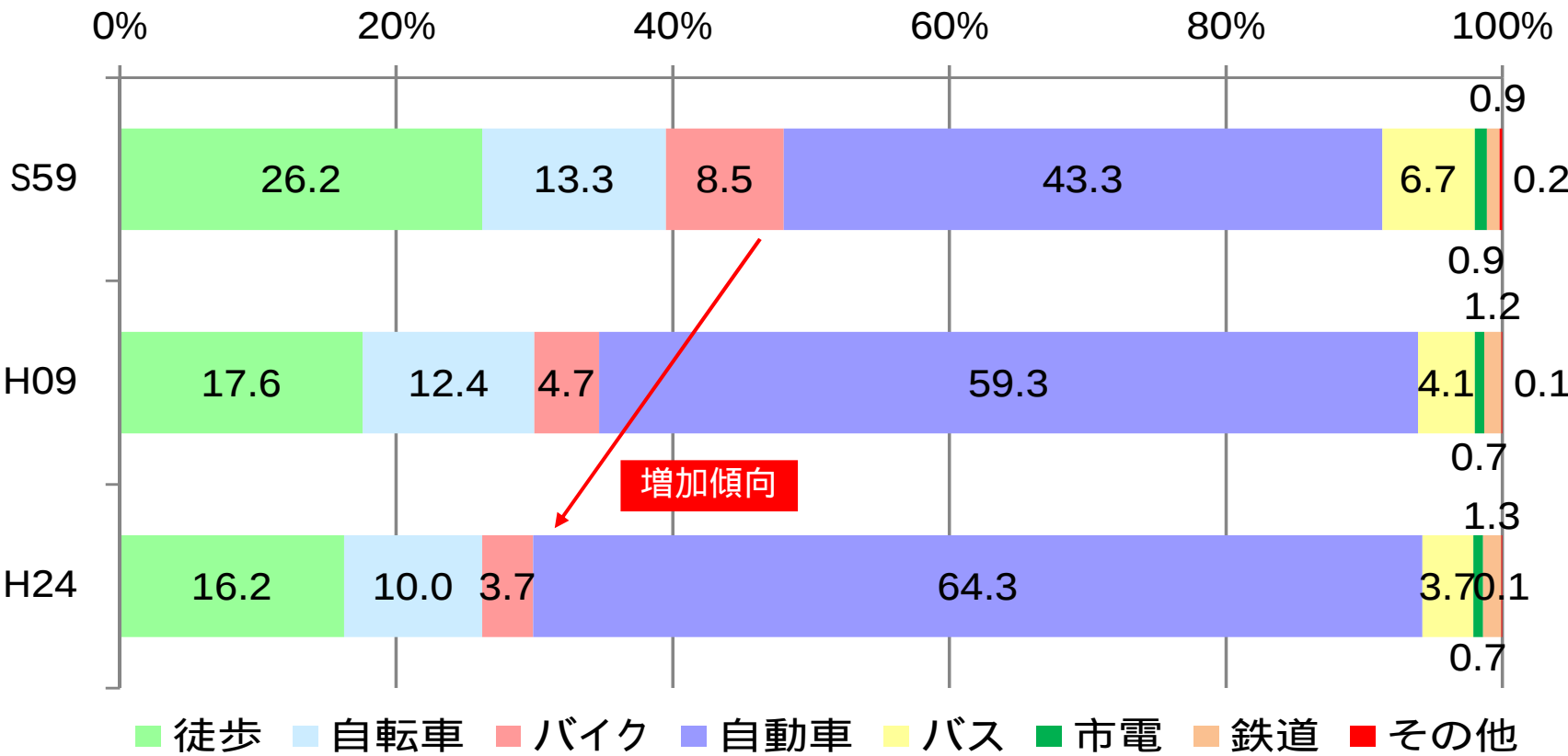


1.人口動向と将来人口

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

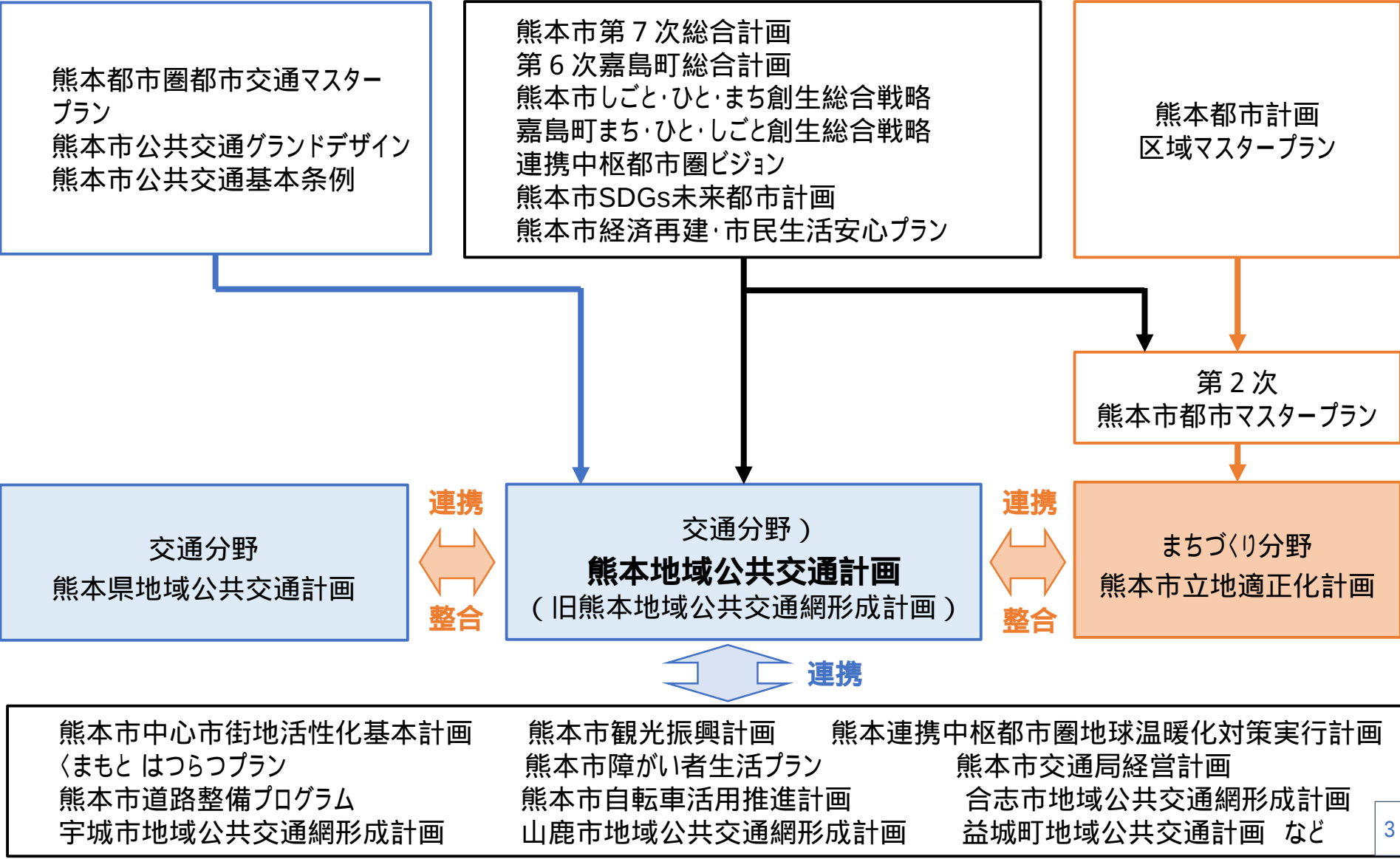
2.交通特性

熊本都市圏における交通手段分担率は、自動車約64.3%、バス3.7%、鉄道1.3%、軌道0.7%。
都市圏交通の約3分の2が自動車利用となっており、朝のピーク時間帯などに慢性的な交通渋滞が発生している。



第3章 上位計画等の整理

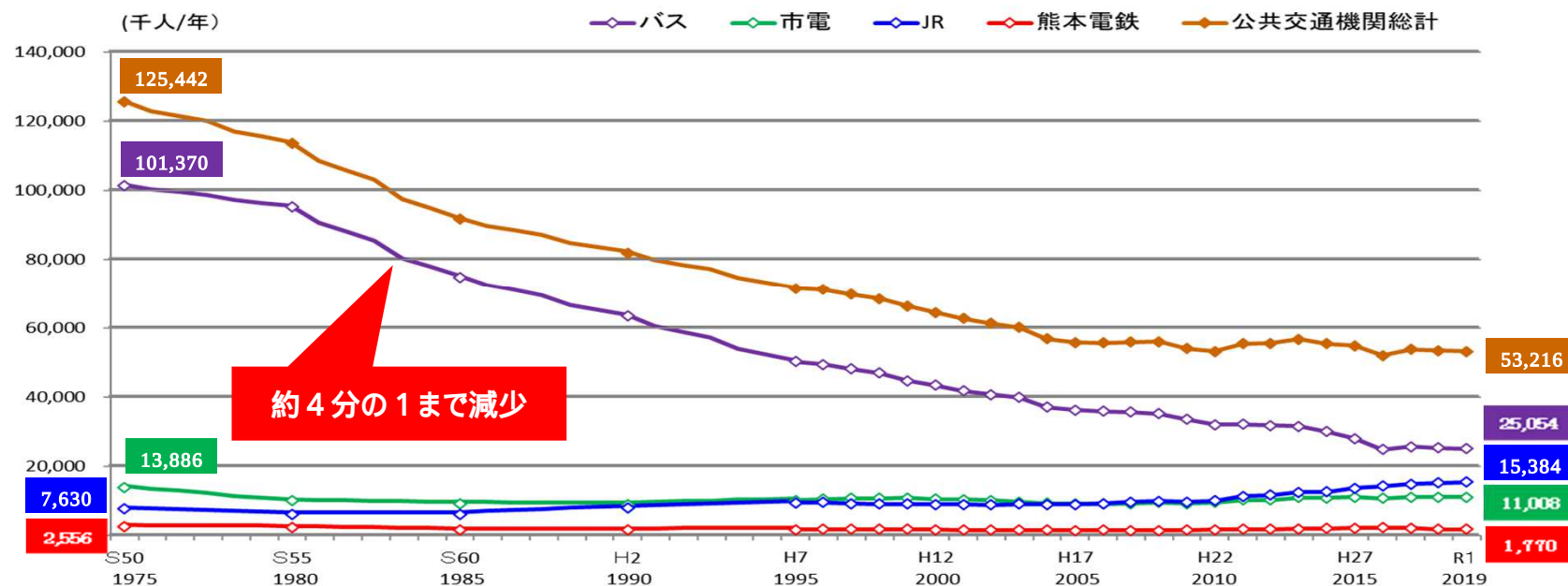
本計画は、総合計画等を上位計画とし、まちづくり分野の立地適正化計画や都市交通マスタープラン、関連する中心市街地活性化基本計画、観光振興計画、道路整備プログラム等と連携・整合を図るもの。
各計画について、概要や公共交通に期待される役割、公共交通に関する施策・事業等を整理。



第4章 公共交通の現状等

1. 公共交通利用者の推移等

公共交通機関の利用者は全体的に減少傾向であり、特に路線バスの利用者は昭和50年に比べて約4分の1まで減少。一方、鉄軌道の利用者はおおむね横ばいで、近年は微増傾向。



2. 公共交通機関の現況と課題

■ 鉄道の課題

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

■ 軌道の課題

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

■ 路線バスの課題

- ・路線バスの機能強化
- ・鉄道や軌道との連携強化
- ・バス利用環境の改善、分かりやすい路線バス情報の提供等
- ・バス運転士の確保

■ コミュニティ交通の課題

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

■ その他の課題

- ・新しい生活様式への対応

1. 目指す都市の将来像

公共交通を基軸とした多核連携都市くまもと

2. 公共交通が果たすべき役割

役割 1 日常生活に必要な移動を支えること

役割 2 多核連携都市の実現に貢献すること

役割 3 まちの賑わい創出・環境改善に貢献すること

3. 目指す公共交通の将来像

誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通

4. 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

方向性 1 コンパクトシティ＋ネットワークのまちづくり

方向性 2 広域都市圏を見据えた公共交通ネットワークの形成

方向性 3 地域社会全体で支え合う公共交通

第6章 計画の目標

1. 計画の目標

- 目標 1 まちづくりと連動した公共交通施策の展開
- 目標 2 都市圏全体を見渡した利便性の高い持続可能な公共交通網の形成
- 目標 3 住民・事業者・行政等の適切な役割分担と協働による公共交通の維持・確保

2. 数値目標及び設定理由

数値目標 1 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率

将来的な人口減少の中においても、住民等が安心して移動できる公共交通網の維持は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目指す。

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

数値目標 2 公共交通機関の年間利用者数

新しい公共交通施策を積極的に展開し、利用促進・利便性向上を図り、公共交通を利用して頂くことが重要であることから、公共交通利用者数の増加を目指す。

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)
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

様々な施策を展開し、移動手段を公共交通に転換していくことが重要であることから、少なくとも市民の2人に1人が目的地に行く時に公共交通を利用することを目指す。

基準値 H27年度	実績値 R2年度	目標値 R7年度
47.5 %	31.3 %	50.0 %

公共交通を週に1回以上、または月に1回以上利用すると回答した人の割合

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

新しい取組への積極的な展開や経営基盤の強化により、利用者数・収益増加および支出を抑制し、サービス水準の向上を図ることが重要であることから、公共交通の収支率の向上を目指す。

■バス（5社）

基準値 R2年度 (R元年度実績)	目標値 R7年度 (R6年度実績)
63.9 %	63.9 %以上

■鉄軌道（市電、電鉄）

基準値 R2年度 (R元年度実績)	目標値 R7年度 (R6年度実績)
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

公共交通のサービス水準の維持・確保にむけて、一定程度の公的資金の支援は必要である。公的資金投入額のうち運行費補助の占める割合を抑制し、新たな取組に対して積極的な支援を行い、効果的に公的資金を投入す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目指す。

■バス（5社）、鉄軌道（電鉄・市電）、コミュニティ交通

基準値 R2年度 (R元年度実績)	目標値 R7年度 (R6年度実績)
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

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

基幹公共交通の機能強化
桜町バスターミナル・熊本駅を核とした
交通体系の構築
バス路線網の再編
コミュニティ交通の導入
公共交通の利用促進
新技術を活用した移動手段の検討
ベストミックスの構築

3. 基幹公共交通軸方面別の展開方針、取組状況

	方面	乗換拠点
	植木・北部方面	植木バス停周辺
	合志・堀川方面	御代志周辺
	楠・光の森方面	楠団地周辺
	小峯・長嶺方面	小峯営業所周辺
	健軍・益城方面	健軍町電停周辺
	嘉島・城南方面	イオンモール熊本周辺
	川尻・富合方面	リバグリーン八幡周辺
	小島・城山方面	小島産交周辺、河内農協前

第7章 目標達成のための施策・事業

4. 事業別シート

1. 基幹公共交通の機能強化

基幹公共交通となる鉄道・軌道・幹線バスの定時性・速達性・輸送力の向上にむけ、各公共交通機関の特性に応じた機能強化

公共車両等の走行環境の改善

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



▲ バスの走行環境改善



▲ 市電の延伸



▲ 熊本駅白川口（東口）駅前広場

バス・鉄軌道等の輸送力の向上

多編成車両の導入、軌条変更、市電の延伸に取組み公共交通の輸送力を向上

■ その他施策

ゾーンシステムの導入、乗換拠点の整備、快速バス等の導入、熊本市電における上下分離方式の導入

2. 桜町バスターミナル・熊本駅を核とした交通体系の構築

桜町バスターミナル・熊本駅を核とした新たな路線の検討

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

3. バス路線網の再編

バス事業者が連携して路線網の再編をすすめ、利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線を実現

共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築

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

1 重複区間等の最適化	4 バスレーンを伴う階層化
バス同士や鉄軌道との重複区間等で、需給バランスの最適化を図ります。	バスレーンの導入などとともに、バス路線の幹線系統化を進めます。
2 コミュニティ交通等と連携したNW維持	5 利用促進策の拡充
需要に応じてバスとコミュニティ交通等が役割分担し、NW全体を維持します。 ※NWは、ネットワークを指します。	共通定期券、乗継割引の拡充、均一運賃制などの検討を進めます。
3 新規路線等の拡充	6 経営資源の最適配置
わかりやすく利用しやすい新規路線やニーズに沿った増便を進めます。	現在の5社の垣根にとらわれず、常に運転士や車両の最適配置を検討します。

▲ 路線網の実現に向けた取組



▲ ダウンサイジング

輸送資源を活用した交通体系の効率化

地域の実情に合わせたダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による公共交通ネットワークの維持や最適化を推進

4. コミュニティ交通の導入

日常生活に必要な移動手段の確保や利便性向上を図るため、多様な運行形態によるコミュニティ交通を導入

新たなコミュニティ交通の導入

地域の特性や実情に応じたA I等の新技術を活用した新たなコミュニティ交通を導入し、地域のきめ細かな移動ニーズへ対応

■ その他施策

公共交通空白地域等へのコミュニティ交通の導入



▲ AIデマンドタクシー

5. 公共交通の利用促進

行政・事業者等による公共交通の利用環境改善を進めるとともに、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

P & R、C & R等の拡充

P & R等の拡充を行い、公共交通への利用転換や利用者の利便性を向上

交通事業者等と連携した利用促進

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

新しい生活様式への対応

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



▲ 小学校への出前講座



▲ コーティング剤施工

公共交通のシームレス化の推進

MaaS等の新たなモビリティサービスの展開を見据えて、A IやI C T等の新技術を積極的に活用し、経路検索・予約・決済等の一元化や各種サービスの情報提供などの導入検討

■ その他施策

バス・市電ロケーションシステム等の拡充、バリアフリー対応車両の充実、電停のバリアフリー化、利用しやすい市電ダイヤの設定



▲ MaaSの推進

6. 新技術を活用した移動手段の検討

自動運転技術の導入検討

運転士不足や超高齢社会への対応、公共交通の利用促進を図るため、新技術（自動運転技術）を活用し、移動手段の確保や公共交通への転換を図る

車両外観

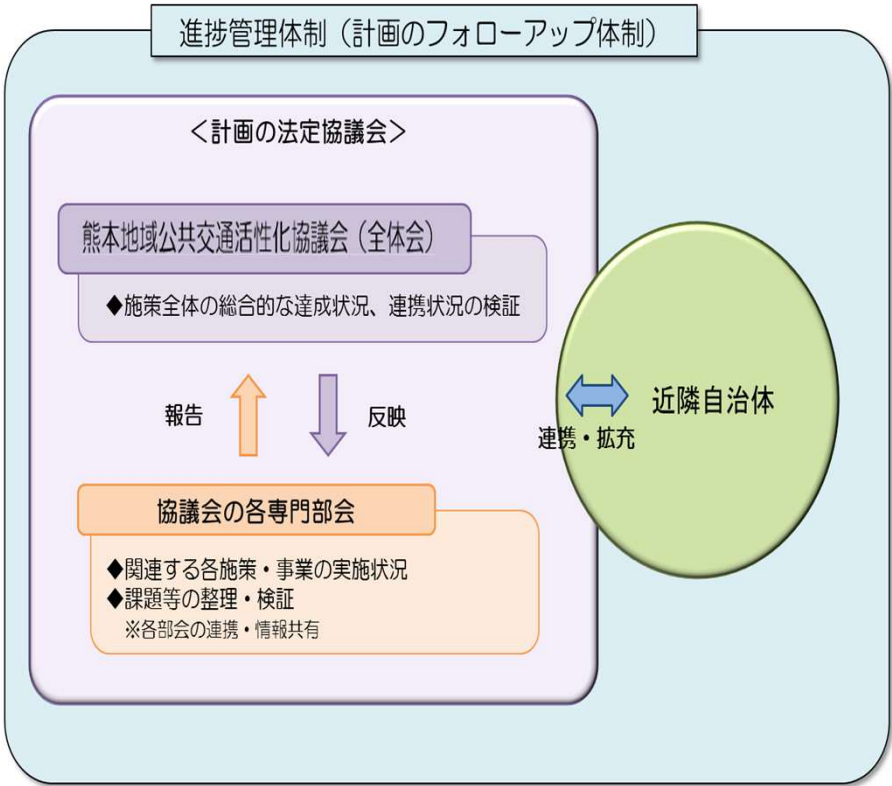


7. ベストミックスの構築（総合的な交通戦略の推進）

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

1. 計画の進捗管理体制等

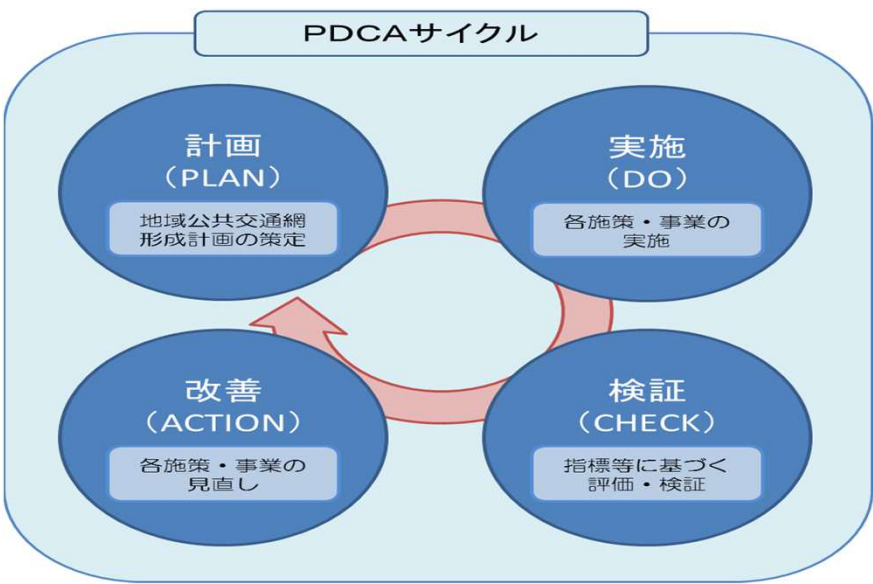
本計画の進捗管理等については、本計画の法定協議会である「熊本地域公共交通活性化協議会」において、計画期間の年度毎に、各施策・各事業の検討状況及び実施状況等の報告・検証・協議を行い、計画の着実な進捗に向けたフォローアップを実施する。



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

- 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う。
- 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。



（２）計画の見直し

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