

# 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、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組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。

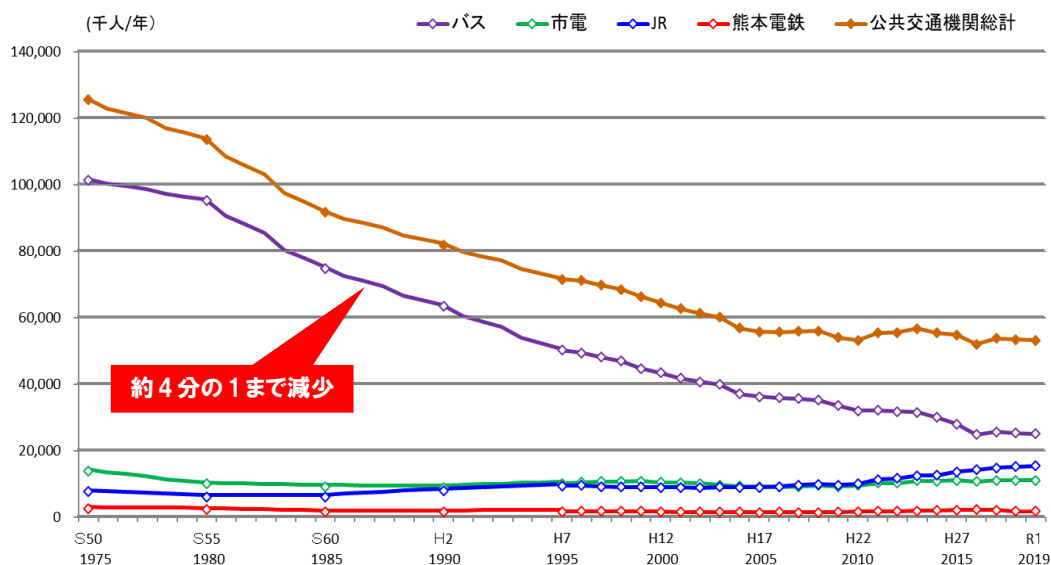
今回、計画策定後の社会状況の変化や上位・関連計画の変更等を考慮し、必要な時点修正や関連性のある部分について反映するとともに、令和2年6月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨を踏まえ、新たに「地域公共交通計画」として改定しました。

また、熊本県内のバス事業者5社は、独占禁止法特例法のスキームを活用しながら共同経営を実施していく方向性を確認しており、これにより持続可能でかつ利便性の高いバス路線網が構築されることが期待されています。この取組は全国初となるものであり、事業者と本市をはじめとする自治体の協議の下、バスの担うべき役割や他の公共交通機関との連携等の考え方について整理することとしており、本計画とも整合を図りながら取組を推進していきます。

## 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。

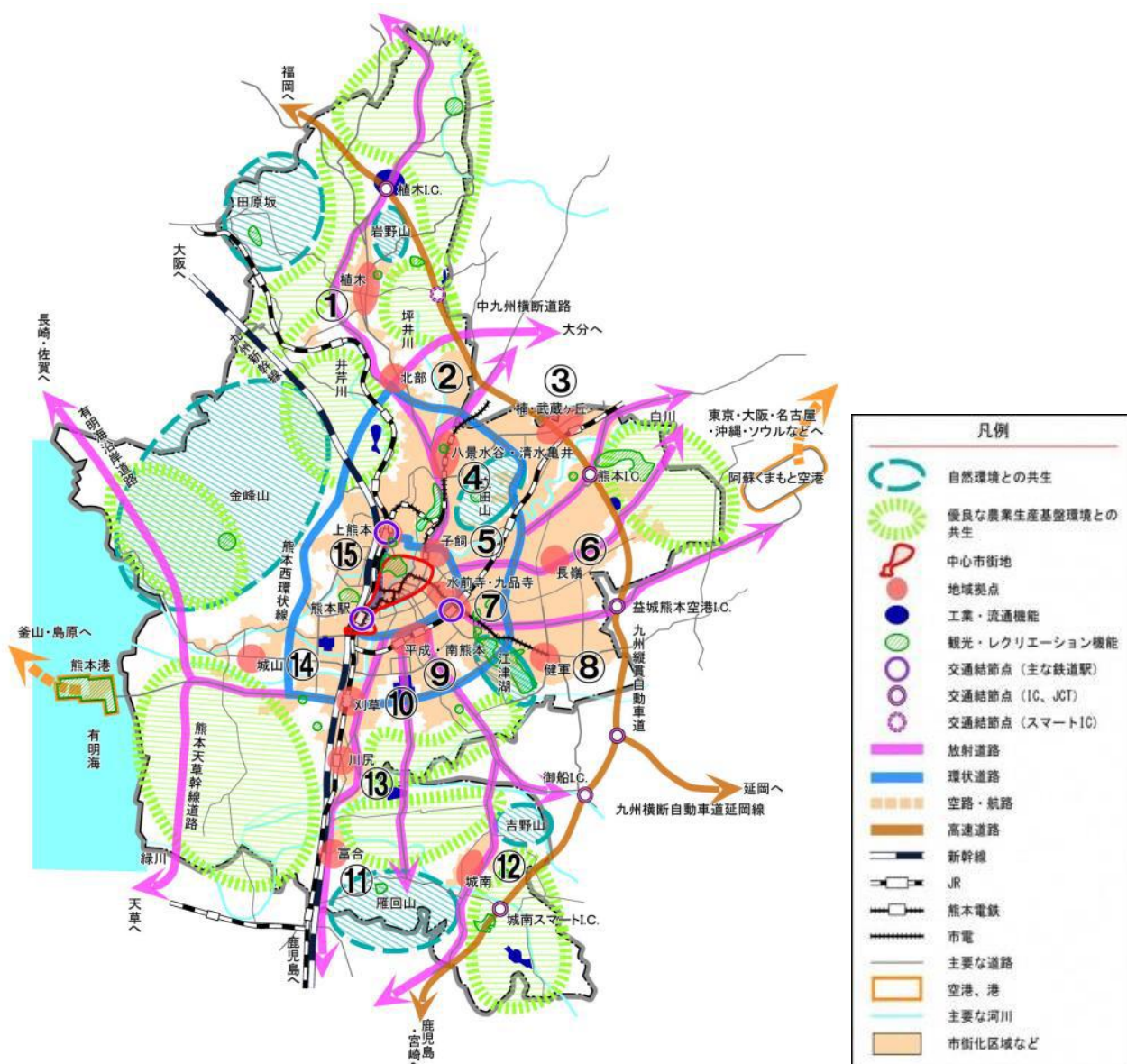


▲公共交通利用者数の推移 資料) 統計資料及び各交通事業者提供資料



▲ 公共交通における負のスパイラル

- 将来的な人口減少社会を見据え、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。
- 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組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、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おり、経営基盤の強化に向けた取組が求められています。
- 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、取組の方向性、目標、事業等を取りまとめた「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）

NO	地域拠点	NO	地域拠点	NO	地域拠点
①	植木地区	⑥	長嶺地区	⑪	富合地区
②	北部地区	⑦	水前寺・九品寺地区	⑫	城南地区
③	楠・武蔵ヶ丘地区	⑧	健軍地区	⑬	川尻地区
④	八景水谷・清水亀井地区	⑨	平成・南熊本地区	⑭	城山地区
⑤	子飼地区	⑩	刈草地区	⑮	上熊本地区

### 基幹公共交通軸の強化



▲超低床電車

○定時性、速達性、大量輸送など公共交通の高いサービスを提供することで、自家用車からの転換を促します。


### バス路線網の再編



▲幹線バス(国道3号線)

○バス事業者の枠を越えた路線網の再編をすすめ、利用者のニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線を実現します。

### ベストミックスの構築



▲公共交通利便向上エリアのイメージ

○地域特性に応じて、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系を構築します。  
○特に、交通が集中する市街地において、公共交通を主体とした交通体系を構築します。

### 公共交通空白・不便地域の解消



▲コミュニティ交通の例(予約型乗合タクシー)

○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。

### 交通結節機能の向上




▲メインターミナル(熊本桜町バスターミナル)



▲サブターミナル(熊本駅)

### 移動利便性の向上

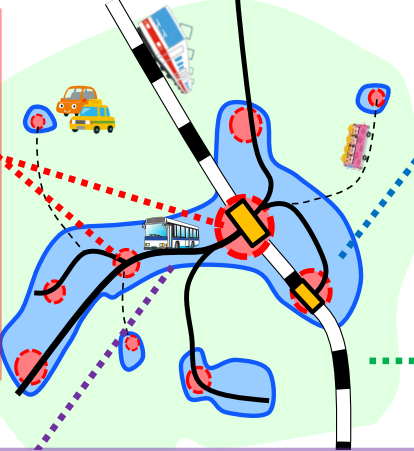


○新たなモビリティサービスの展開を見据え、経路検索・位置情報システム・料金決済等の機能向上を図ります。  
○加えて、共通定期や乗継割引、均一料金等の導入により、公共交通の移動利便性の向上を図ります。

▲MaaS化の推進



### ▲熊本市公共交通グランドデザイン



#### 都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

#### 居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆区域内における居住環境の向上
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

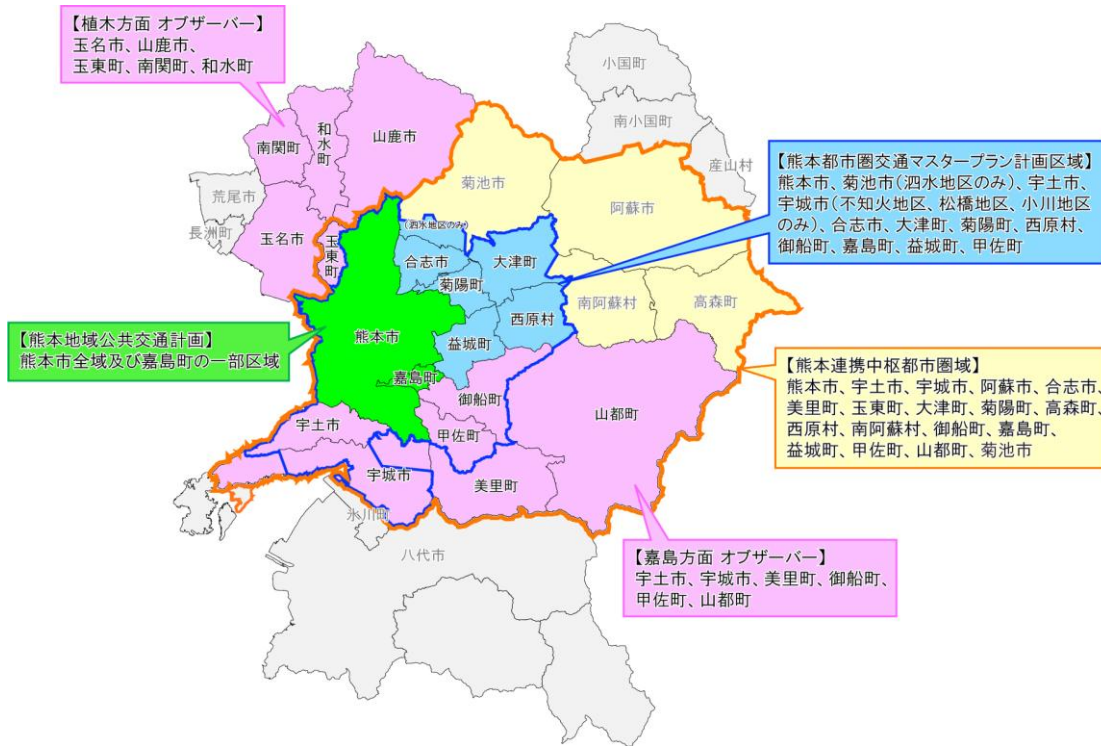
### ▲持続可能で利便性の高い公共交通網

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。



▲計画の区域

### 4 計画の期間

平成28年4月から令和9年3月までの11年間

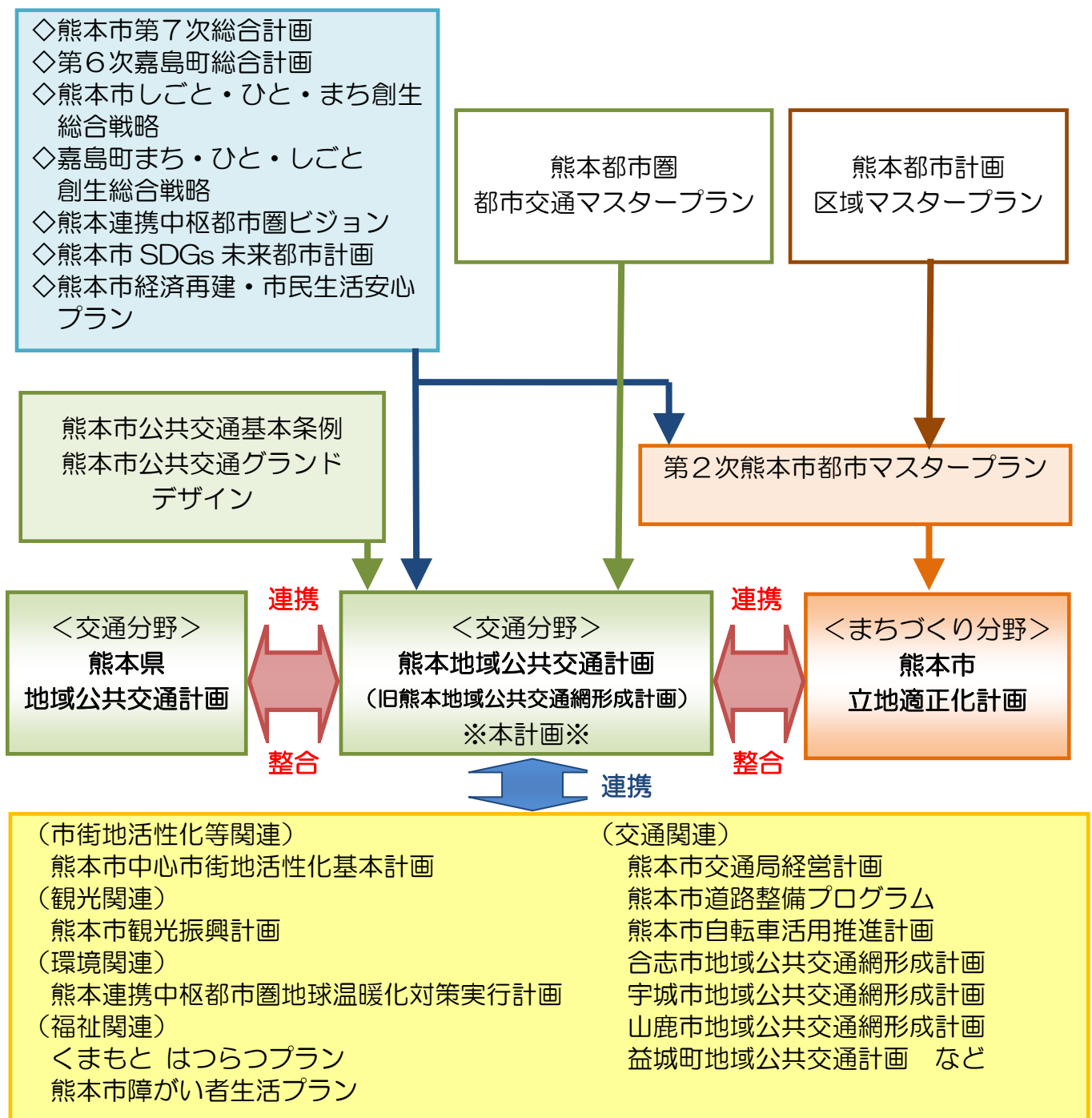
関連計画		年度								
		H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)		R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	
熊本地域公共交通計画 (H28.3月策定) (R3.4月改定)		→								
第2次熊本都市 マスタープラン	全体構想 (H21.3月策定) (H29.8月改定)	→								
	地域別構想 (H26.3月策定) (H30.9月改定)	→								
熊本市立地適正化計画 (H28.3月策定) (R3.4月改定)		→								
第3次熊本都市マスタープラン (全体構想・地域構想・立地適正化計画)										→ R8.4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、熊本市道路整備プログラム、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。

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

○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】

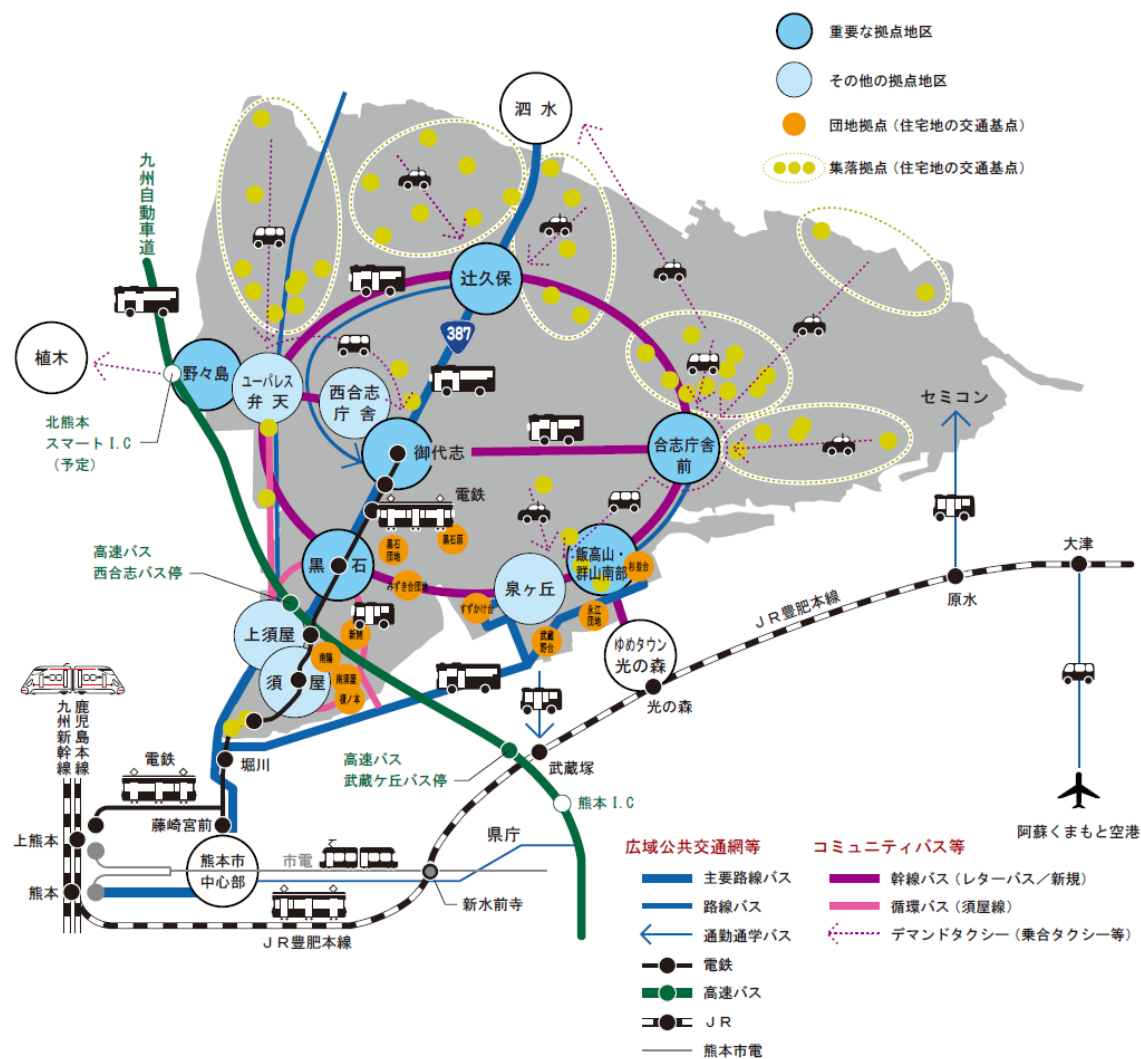


- 乗換拠点を設定したゾーンシステム導入を行う場合であって、乗換拠点が隣接市町村の区域にあるときは、乗換拠点の設定・整備が事業の主たる内容であることから、原則として、計画区域には隣接市町村の区域等を含むことが必要であり、当該市町村と共同で地域公共交通計画を策定するか、若しくはそれぞれが連携した地域公共交通計画を策定することが必要です。
- 本計画が設定する乗換拠点候補地のうち、合志・堀川方面の御代志周辺及び城南・嘉島方面のイオンモール熊本周辺は熊本市域外となっています。
- このことから、イオンモール熊本周辺の乗換拠点となる嘉島町を本計画の計画区域とし、共同で地域公共交通計画を策定します。
- 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、別途計画を策定していることから、共同では策定せず、双方の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

