

熊本都市圏

都市交通マスタープラン

Kumamoto Urban Transportation Master Plan

(素案)



令和8年3月

熊本都市圏総合交通計画協議会



はじめに

熊本都市圏総合交通計画協議会では、昭和48年以来、概ね10年ごとにパーソントリップ調査を実施し、都市の成長段階に応じた交通政策の提言を通じ、熊本都市圏の健全な発展に寄与してまいりました。第5回調査となる令和5年度の実施にあたり、前回調査から十余年が経過し、社会経済状況は大きく変化しております。

とりわけ、TSMC の進出を契機とした北東部地域への産業集積の進展は、地域経済の活性化を促す一方、通勤交通の急増や周辺道路網への負荷上昇をもたらし、都市圏全体の交通環境に新たな調整が求められる状況となっています。また、都市圏では慢性的な交通渋滞が恒常化し、自動車に依存した移動構造の限界が改めて顕在化しております。

公共交通、特にバス交通を取り巻く環境も厳しさを増しています。利用者の減少傾向に加え、いわゆる「2024年問題」による運転手不足が顕在化し、地域交通ネットワークの維持が困難となりつつある地域も見受けられます。高齢化の進展や生活様式の変化に対応しつつ、持続可能な公共交通を確保することは、都市圏として喫緊の課題であります。

一方で、自動運転自動車やライドシェアなど、新たな移動サービスの導入に向けた社会的・技術的な動きが進展しつつあります。これらのサービスを将来の都市交通体系の一部として適切に位置付け、多様な移動ニーズに応える仕組みを構築することは、人口減少社会における都市の持続性を高めるうえで重要な視点であります。

本調査は、このような社会動向を踏まえ、熊本地震や新型コロナウイルス感染症、企業立地動向の変化等が都市交通へ及ぼした影響を含め、最新の人の移動実態を精緻に把握することを目的として実施いたしました。そして、得られたデータを基礎とし、顕在化している、従来の課題対応型の交通対策のみでは解決が難しい問題等を踏まえ、新たに「熊本都市圏都市交通マスター プラン」を策定します。

本マスター プランでは、目指すべき将来像を明確に掲げ、その実現に向けた具体的な目標値を設定するとともに、自動車依存からの転換、公共交通の再構築、多様な移動手段の確保・活用、さらに新技術の導入を見据えた政策展開を示しております。また、本マスター プランの推進に当たっては、進捗を適切にモニタリングし、住民や関係者との合意形成を重視しつつ、不断の見直しと改善を行うこととしております。これらの枠組みは、欧州で導入が進む「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の考え方を参考にしたものであり、都市交通の質的転換を図るための指針となるものです。

本マスター プランが、今後、関係自治体、交通事業者、企業、そして住民の皆様の取組みを推進し、熊本都市圏の持続可能で活力ある都市交通の実現に寄与することを期待するものであります。

末筆ながら、パーソントリップ調査にご協力いただきました住民の皆様をはじめ、本マスター プランの策定に携わられた関係者各位に対し、ここに深甚なる謝意を表します。

令和8年3月

熊本都市圏総合交通計画協議会

会長（熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 教授） 柿本 竜治

(目 次)

第1章 都市交通マスタープランとは

1. 1 都市交通マスタープランの位置付け	1
1. 2 パーソントリップ調査とは	2
1. 3 これまでの取組み成果と課題	4

第2章 都市圏交通の現状と将来の見通し

2. 1 都市圏人口の動向	9
2. 2 都市圏の人の動きの変化	10
2. 3 都市圏を取り巻く社会情勢の変化	12
2. 4 都市圏交通の現状と主な課題	13
2. 5 都市圏交通の現状のまとめと将来の見通し	20

第3章 都市圏の交通ネットワークの将来像

3. 1 都市圏の将来像	23
3. 2 交通ネットワークの将来像	25

第4章 将来交通計画

4. 1 計画の目標(実現を目指す将来の姿)	31
4. 2 計画策定の方針	33
4. 3 公共交通の主な提案施策	47
4. 4 道路の主な提案施策	49
4. 5 提案施策に期待される効果	51

第5章 今後の取組み

5. 1 アクションプランの策定	53
5. 2 モニタリングによる計画の推進	53
5. 3 関係者一体となった計画の推進	56

巻末資料

■ 協議会・幹事会 名簿	59
■ 用語集	60

第1章

都市交通マスタープランとは

- 1.1 都市交通マスタープランの位置付け
- 1.2 パーソントリップ調査とは
- 1.3 これまでの取組み成果と課題

第1章 都市交通マスターplanとは

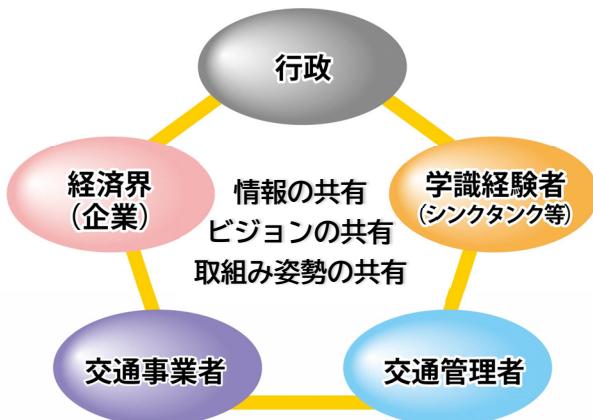
1.1 都市交通マスターplanの位置付け

- 都市交通マスターplanは、熊本都市圏(5市6町1村)における将来の望ましい交通体系の実現に向けて策定される中長期的な将来ビジョンです。パーソントリップ調査などの実証的データを基に、現状の課題を的確に把握し、それらに対応するための交通政策の方向性を明示することを目的としています。
- 具体的には、行政機関、交通事業者、学識経験者などで構成される「熊本都市圏総合交通計画協議会」において、専門的知見や地域の実情などを踏まえ、概ね20年後を目標年次としたあるべき都市構造とそれを支える交通ネットワークのあり方、実現するための施策を提案します。
- 提案施策については、今後策定する実行計画において、事業費や効果等の経済効率性を検討した上で、実施主体や時期を整理し、実施施策として位置づけます。

■ 調査対象地域(熊本都市圏)



■ 熊本都市圏総合交通計画協議会とは



■ 都市交通マスターplanの位置付け

都市交通マスターplan

◎概ね20年後を目標

<都市の将来像>

- 目指すべき都市構造・将来土地利用構想
- 骨格交通体系・交通ネットワーク



<都市交通計画>

- 概ね20年後を目標とすべき都市構造に 対応した交通体系のあり方
- 関係者の役割分担に関する基本的な考え方

将来の都市構造
(市町村都市
マスターplan
都市計画区域
マスターplan)

都市交通
マスターplan

道路
道路の整備に関する
プログラム
渋滞対策協議会

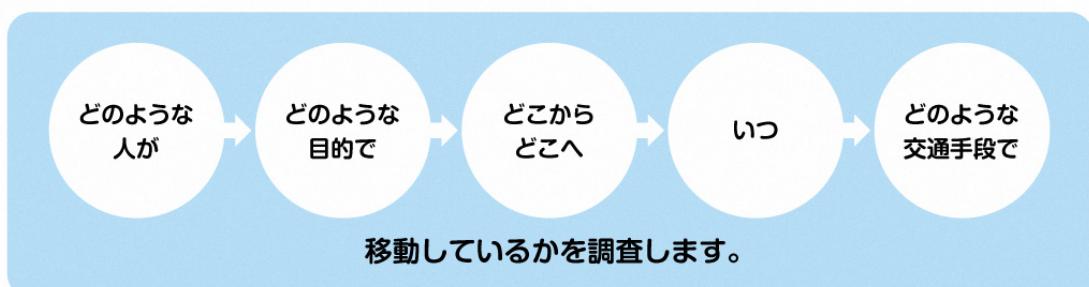
公共交通
地域公共交通計画

1.2 パーソントリップ調査とは

1.2.1 調査の目的

- パーソントリップとは、「人(パーソン)」の「目的を持った移動(トリップ)」を意味します。
- パーソントリップ(PT)調査とは、日常の生活の中で、誰が、いつ、どこに、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて、熊本都市圏の住民を対象にアンケート調査を行い、1日の全ての移動をとらえるものです。
- 今回は、令和5年(2023年)10月から11月に実態調査を行い、約1.7万世帯、約3万人分の交通行動を把握しました。
- このアンケート調査の結果などを基礎データとし、熊本都市圏の交通の現状や課題を客観的に集計・分析し、さらに将来の人の動きの予測などを行い、将来の熊本都市圏にふさわしい「都市交通マスタープラン」を策定します。

■ パーソントリップ調査でわかること



■ 都市交通マスタープラン策定までの流れ



1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

- 熊本都市圏では、これまでに4回(昭和48年(1973年)、昭和59年(1984年)、平成9年(1997年)、平成24年(2012年))のパーソントリップ調査を実施し、都市交通マスタープランを策定してきました。
- これまでの、都市交通マスタープランでもさまざまな交通施策が提案され、これに基づき国、熊本県及び熊本都市圏を構成する各市町村などが実行計画を策定し、提案施策の実現に向けて取り組んできました。

これまでの都市交通マスタープランでの主な提案施策

	第1回	第2回	第3回	第4回
実地調査年	昭和48年(1973年)	昭和59年(1984年)	平成9年(1997年)	平成24年(2012年)
調査地域	熊本市を中心とする 1市9町	熊本市を中心とする 2市18町1村	熊本市を中心とする 2市14町1村	熊本市を中心とする 5市6町1村
都市圏人口	約57万人	約87万人	約98万人	約104万人
計画策定期	昭和51年度(1976年度)	昭和61年度(1986年度)	平成12年度(2000年度)	平成27年度(2015年度)
計画目標年	昭和70年(1995年)	昭和80年(2005年)	平成32年(2020年)	平成47年(2035年) (令和17年)
主な提案施策	<p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本駅～都心部、東部地区の専用軌道化 ・バスターミナル(熊本駅、水前寺駅通り、健軍付近) ・バスターミナルを中心とするバス路線網の再編 ・水前寺駅のターミナル化 <長期的構想> <ul style="list-style-type: none"> ・豊肥本線と熊本電鉄を結ぶ鉄道 	<p>新駅の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> (東海学園前駅、近見駅、熊本工大前駅、新水前寺駅(市電との乗り継ぎ利便性向上含む)、弓削駅、楠駅) ・市電の地下化 (交通局前～熊本駅前、水道町前～藤崎宮前) ・連続立体化 (JR鹿児島本線、JR豊肥本線) ・ターミナル(熊本駅、神水) 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな基幹公共交通ネットワークの整備 (熊本空港方面、熊本港方面、帯山・長嶺方面など) ・市電のLRT化 ・熊本電鉄の高機能化 (車両のLRV化) ・相互乗入 (JR・熊本電鉄・市電) ・バス専用レーン、公共交通優先信号、バス接近表示システムの整備 ・乗り継ぎ割引制度の導入など 	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹公共交通8軸の整備 <熊本市電> ・既存区間の機能強化(多両編成化など) ・延伸 (益城・空港方面、田崎城山方面など) <熊本電鉄> ・既存区間の機能強化(運行本数など) <路線バス> ・乗換拠点整備(各方面)など
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・都市内幹線道路： <ul style="list-style-type: none"> ①九州縦貫自動車道 ②熊本北バイパス ③熊本東バイパス ④菊陽バイパス ・都市内幹線街路： <ul style="list-style-type: none"> ⑤近見沖新線 ⑥熊本駅北部線 ⑦熊本駅新外線 ⑧新外秋津線など <長期的構想> <ul style="list-style-type: none"> ・船場神水線、野口清水線、本荘御幸線など 	<p>西回り道路(仮称)、熊本駅池上線、保田塙菊陽線、御領秋津線、国道3号(植木、富合工区)、国道57号(大津～阿蘇間)など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・2環状線11放射道路網 ・骨格幹線道路：熊本環状道路、熊本天草幹線道路、中九州横断道路、有明海沿岸道路 ・幹線道路網・街路：上熊本細工町線、春日池上線、(仮)新水前寺帯山線 	<ul style="list-style-type: none"> ・2環状線11放射道路網 <環状道路> ・上熊本弓削線、池田町花園線、熊本西環状道路、国道57号熊本東バイパスなど <放射道路> ・国道3号植木バイパス、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路など

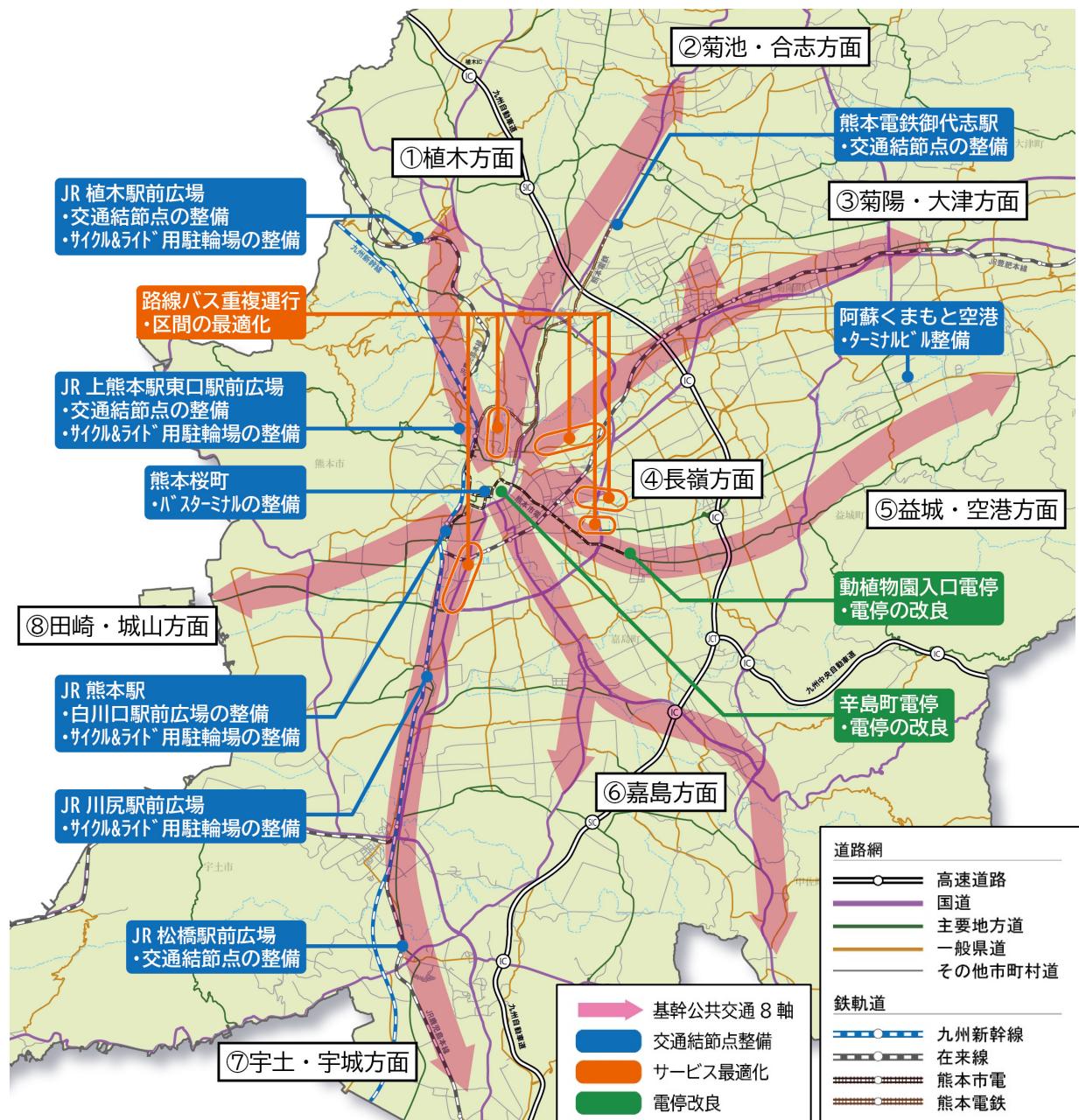
(出典：各回都市交通マスタープラン)

1.3 これまでの取組み成果と課題

1.3.1 公共交通

- 前回の都市交通マスタープラン(調査：平成24年(2012年)・計画目標：令和17年(2035年))では、中心市街地と地域核や生活拠点を結ぶ交通需要の多い放射8方向を「基幹公共交通軸」と位置づけ、公共交通の定時性・速達性を高めるため、利用状況に応じた輸送力確保に向けて取組みを進めてきました。
- このうち、アクセス改善に向けた桜町バスターミナルやJR熊本駅白川口駅前広場、駐輪場の新設などの交通結節点整備が実現したことも一因となり、JR鹿児島本線の乗車人数はコロナ禍以降、回復、増加しております。また、利用促進などに向けた電停の改良、バスロケーションシステム(バスきたくまさん)、IC共通定期券導入などの施策が実現しており、利用しやすい環境整備が進められています。

■ 基幹公共交通8軸の実施済み施策位置図



実施済み施策



桜町バスターミナルの整備
(令和元年(2019年)9月完成)



JR熊本駅(白川口駅前広場)の整備
(令和3年(2021年)3月完成)



熊本電鉄・御代志駅の整備
(令和4年(2022年)10月完成)



JR鹿児島本線・松橋駅の整備
(令和3年(2021年)11月完成)

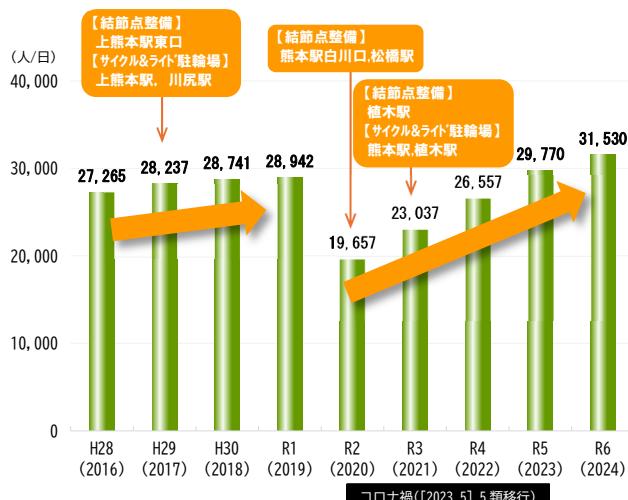


市電 辛島町電停のバリアフリー化
(令和4年(2022年)3月完成)



サイクル&ライド駐輪場の整備(新水前寺駅:東側)
(令和6年(2024年)12月完成)

整備効果 JR 鹿児島本線乗車人員(植木駅～小川駅)



※JR鹿児島本線(植木駅～小川駅)の乗車人員を集計
(出典: JR九州ホームページ: 駅別乗車人員上位300駅)

①バス運行情報の表示

②バス接近情報の表示

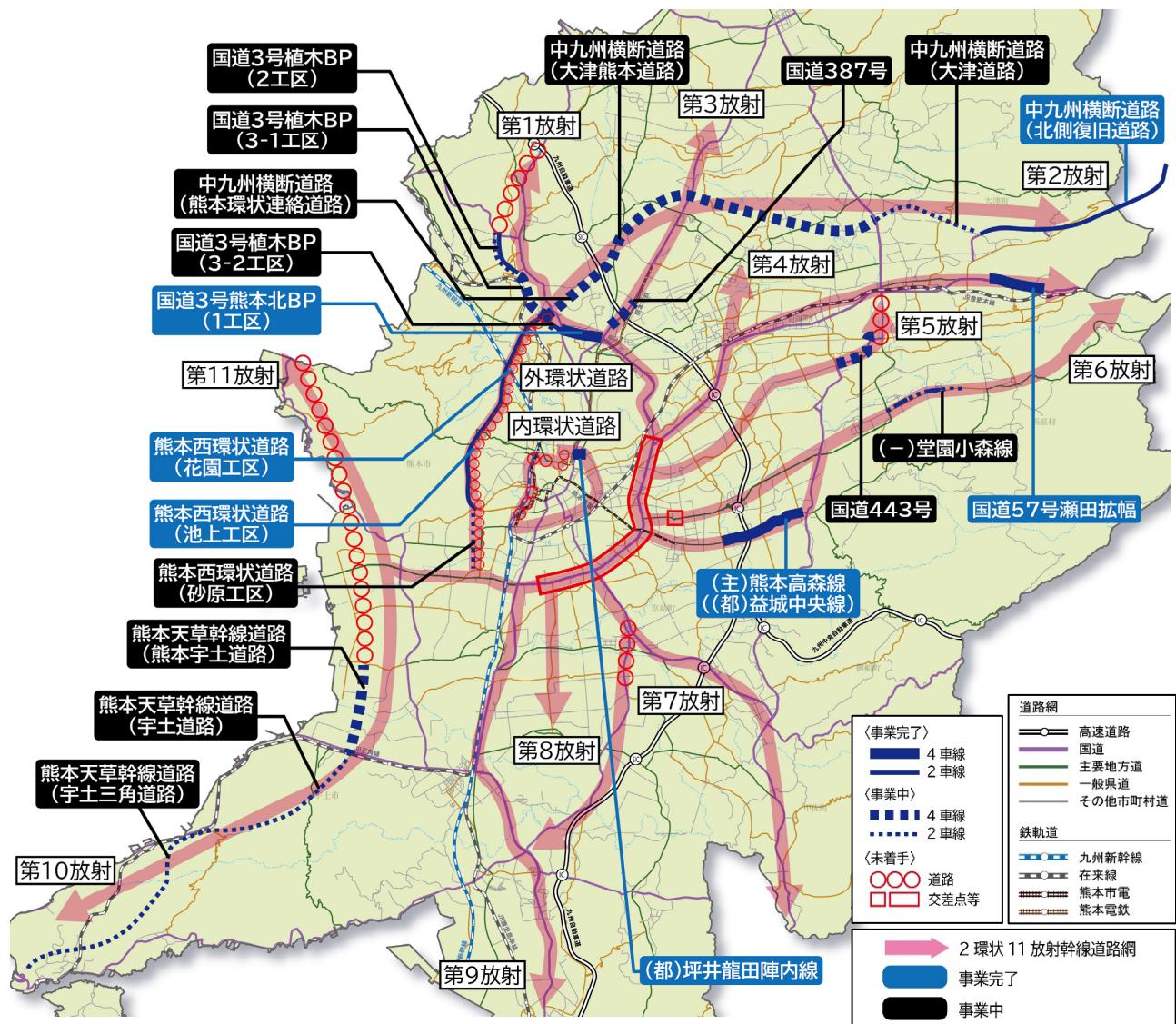
■バスきたくまさんWEBサイト
<https://km.bus-vision.jp/kumamoto/view/searchStop.html>

バスロケーションシステムの導入
(平成31年(2019年)4月運用開始)

1.3.2 道路

- 同じく、前回の都市交通マスタープラン(調査:平成24年(2012年)・計画目標:令和17年(2035年))では、熊本都市圏内外の広域的な交流の促進や中心市街地と周辺市町村間の放射型の交通需要に対応するために、走行性の高い2環状11放射の「骨格幹線道路網」の形成を進めてきました。
- 外環状道路に位置付けられる国道3号熊本北バイパス(1工区)は4車線で、熊本西環状道路(花園・池上工区)は2車線で整備が完了しました。また第1放射に位置付けられる国道3号植木バイパス(2工区・3-2工区)は2車線開通済みであり、都心部方面への朝ピーク時間の所要時間短縮効果が発現しています。
- また、国道57号瀬田拡幅(4車線化)の整備が完了し、国道57号での交通混雑の緩和や死傷事故の減少などの効果が発現し、阿蘇地域と熊本都市圏を結ぶ重要な交通ネットワークが構築されました。
- なお、前回の都市交通マスタープランでは、主要地方道熊本高森線(益城町古閑～益城町寺迫)を2車線で整備することを提案していましたが、平成28年の熊本地震により沿線が大きく被災したため、将来の交通計画を見据え熊本市秋津～益城町寺迫区間を4車線で整備を行うなど、社会情勢の変化に対応して整備を進めてきました。

2環状11放射道路の事業完了及び事業中施策位置図



実施済み施策



国道3号(熊本北バイパス)
(令和5年(2023年)2月完成)



熊本西環状道路(花園工区)
(平成29年(2017年)3月完成)



国道57号(瀬田拡幅)
(令和2年(2020年)9月完成)



熊本西環状道路(池上工区)
(令和7年(2025年)10月完成)



(主)熊本高森線(広崎地区)
(令和6年(2024年)4月完成)

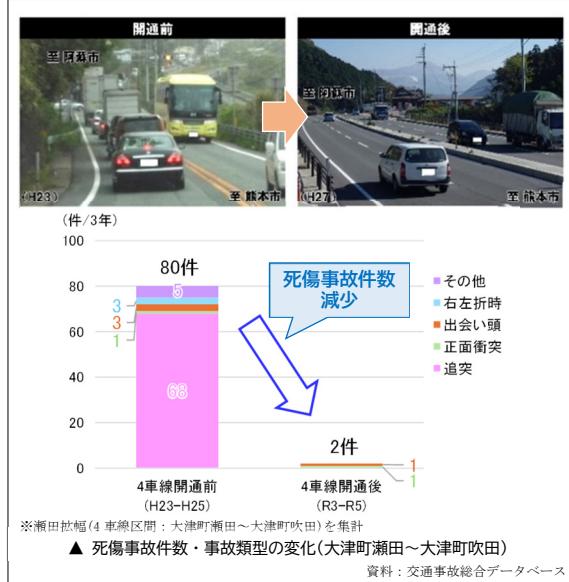
整備効果 国道3号熊本北バイパスほか



(出典：国土交通省熊本河川国道事務所公表資料(R6.5.24公表)

*西環状道路(池上工区)の開通による整備効果が公表された際にはその内容に応じて整備効果の記述を変更することがあります。

整備効果 国道57号瀬田拡幅

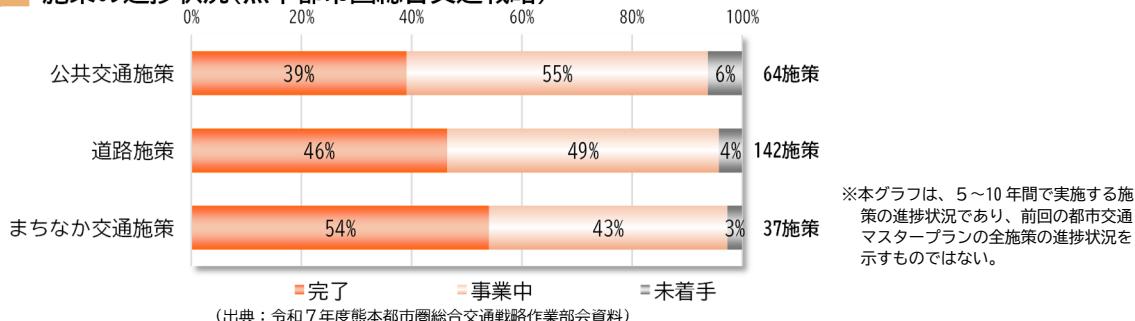


(出典：国土交通省九州地方整備局事業評価監視委員会
資料(R7.8開催))

1.3.3 これまでの取組みを踏まえた振り返り

- 交通ネットワークのうち、公共交通では交通結節点整備などにより乗車人員の増加が、道路ではバイパス整備などにより所要時間の短縮や安全性向上などの整備効果が発現するなど、事業完了による効果が確認されています。
- 一方で、交通事業者や行政は熊本都市圏総合交通戦略に基づき施策を進めたものの公共交通の完了施策は4割程度であり、市電延伸や電鉄との結節、幹線バス優先・専用レーン整備などは完了に至っておりません。また、道路の完了施策は5割程度となりますが、中九州横断道路の熊本都市圏内区間や市街地部の道路は事業中といった状況です。

■ 施策の進捗状況(熊本都市圏総合交通戦略)



(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料)

※熊本都市圏総合交通戦略とは、熊本都市圏都市交通マスタープラン(平成28年3月策定)で提示された、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を、戦略的に推進するための具体的な取組みを示す実行計画です。

- 特に公共交通の完了施策は、駅やバス停などの乗換の結節となる「点」の整備に限られており、幹線バス優先・専用レーン整備などの基幹公共交通軸の強化につながる「線」の施策は完了に至っていないため、期待された効果は十分に現れていません。
- こうした状況は、平成28年熊本地震からの復旧・復興や新型コロナ対応など社会情勢の影響や前回の都市交通マスタープランに掲げた施策の進捗管理が十分でなかったことが要因として挙げられます。また、「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道」や「熊本都市圏3連絡道路」など、新たな課題に対応した構想が進む中で、都市交通マスタープランとの整合が十分に図れなかった点については、今後の計画推進に生かしていく必要があります。

■ 期待される効果の発現状況(前回の都市交通マスタープラン)

期待される効果項目	当時 (2012年)	将来 (2035年)	現在 (2025年)
(1) 公共交通の30分圏域の拡大（カバー人口）	約33.6万人	約42.4万人	約34.0万人
(2) 混雑区間延長の減少（20km/h以下区間延長）	約150km	約110km	約202km
(3) 郊外部への自動車の移動時間が減少 （中心市街地～北東部郊外間の移動時間）	約51分	約44分	約63分
(4) 公共交通の利用者数の増加（公共交通利用者数）	約15.7万人/日	約17.0万人/日	約11.9万人/日
(5) 公共交通の定時性等の高い地域の拡大 （公共交通利用が見られるエリア人口）	約90.2万人	約92.4万人	約75.7万人

算出根拠：(1)熊本市中心部に30分で到達可能な駅電停(800m圏)・幹線バスのバス停(300m圏)の人口(R2国勢調査)集計
(2)市街地部の旅行速度20km/h未満区間延長(当時値)に、道路交通センサスの混雑時旅行速度20km/h未満区間延長の変化率(R3/H22)を反映
(3)中心市街地～都市圏北東部事業所間の所要時間(当時値)に、道路交通センサスの所要時間の変化率(R3/H22)を反映
(4)第5回(2023)パーソントリップ調査の公共交通利用トリップ数を集計
(5)第5回(2023)パーソントリップ調査の1トリップ以上の利用が見られるエリアの人口(R2国勢調査)を集計

- このような状況を踏まえ、今回の都市交通マスタープランの計画策定・推進においては、以下の点を課題として認識し、関係者が責任を持って対応していくことの共通認識を深めていきます。

<効果的な計画推進のための課題認識>

- 行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化
- 幹線バス優先・専用レーン整備など、「線」の施策の着実な推進
- 施策の進捗状況や効果発現状況のモニタリングと、関係機関や住民へのモニタリング結果の情報共有
- 社会情勢の変化に伴い計画される新たな施策と都市交通マスタープランの施策との整合性の確認・調整



第2章

都市圏交通の現状と将来の見通し

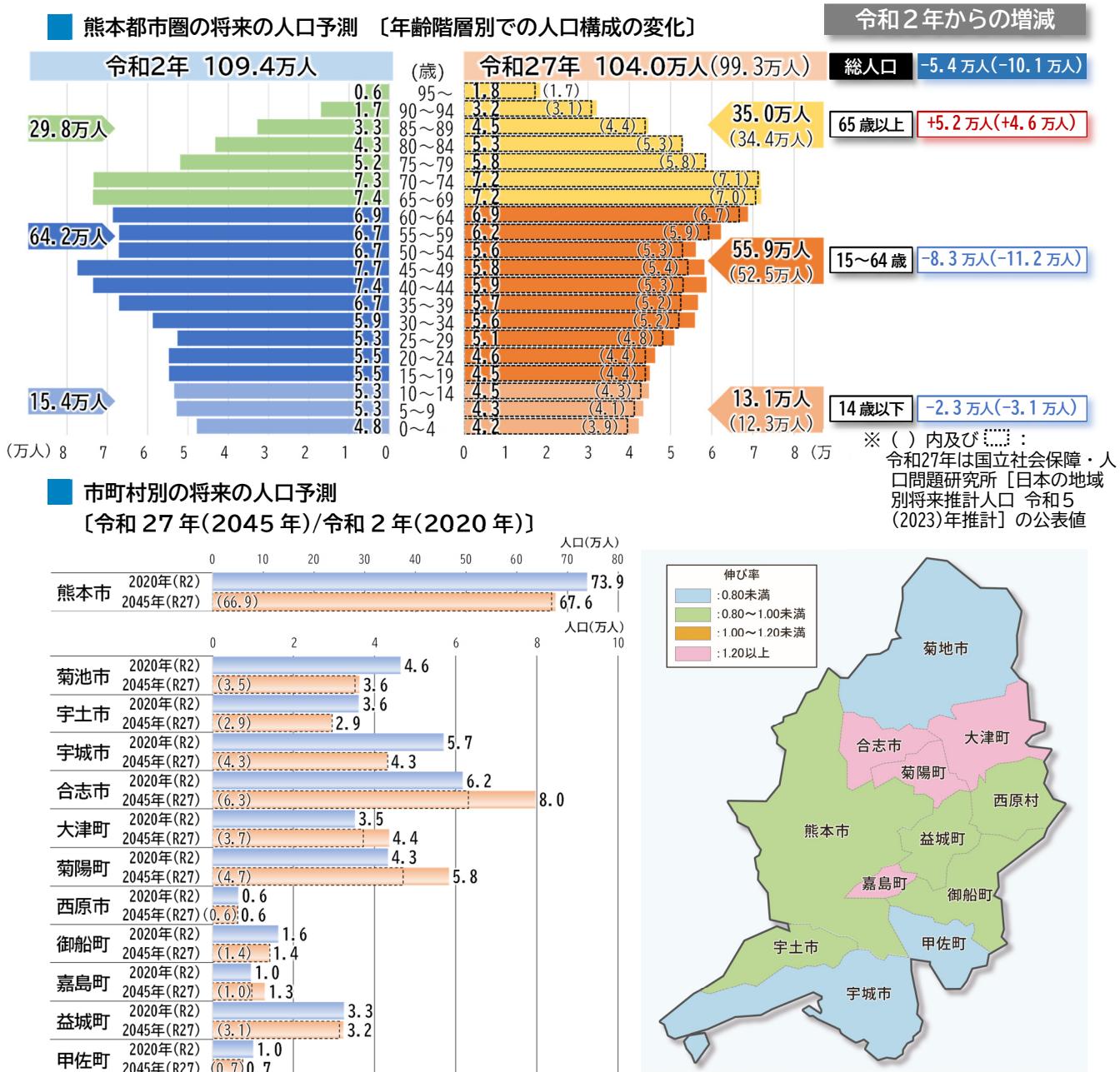
- 2.1 都市圏人口の動向
- 2.2 都市圏の人の動きの変化
- 2.3 都市圏を取り巻く社会情勢の変化
- 2.4 都市圏交通の現状と主な課題
- 2.5 都市圏交通の現状のまとめと将来の見通し

第2章 都市圏交通の現状と将来の見通し

2.1 都市圏人口の動向

■ 熊本都市圏及び市町村別の将来人口構成の変化予測

- 都市交通マスターplanの目標年次である令和27年(2045年)の熊本都市圏人口は、熊本県の独自推計において、令和2年(2020年)と比較して約5.4万人減少すると見込まれており、年齢構成では65歳以上の高齢者が約5.2万人増加する一方で、15歳以上64歳以下の生産年齢人口は約8.3万人減少すると予測されています。
- 熊本都市圏全体での人口減少が進行すると予測される一方で、合志市、菊陽町、大津町、嘉島町では人口増加が見込まれています。



(出典：令和2年は国勢調査 令和27年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計」)

*熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、嘉島町、益城町、大津町は熊本県の独自推計値を採用

*熊本県の独自推計とは「社会増減」の移動率を近年の開発動向を反映して推計方法

() 内及び () : 令和27年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計」の公表値

2.2 都市圏の人の動きの変化

- 熊本都市圏の人の動きとして、総トリップ数は平成9年(1997年)から平成24年(2012年)では約21%増加していましたが、平成24年(2012年)から令和5年(2023年)では約15%減少して、生成原単位もグロス・ネット・外出率も減少傾向となっています。
- 代表交通手段分担では、自動車の分担率が増加し、公共交通や徒歩・自転車は減少しています。
- 目的構成では私用I・IIや業務I目的が減少し、通勤・通学目的の占める割合が増加しています。

■ 熊本都市圏総トリップ数の推移



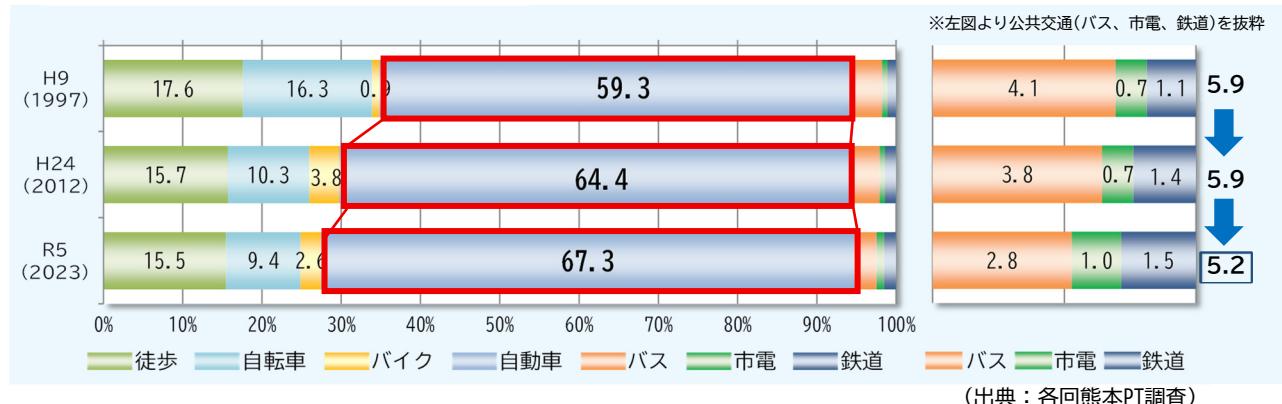
■ 生成原単位(1日あたりの移動回数)と外出率の推移



(出典：各回熊本PT調査)

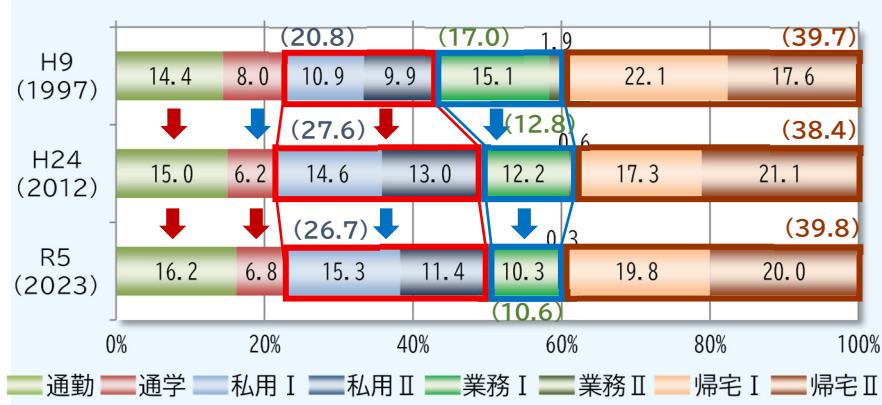
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位
生成原単位	ある地域に居住する人が行う1人1日あたりの平均トリップ数
グロス	人口1人あたりのトリップ数
ネット	外出人口1人あたりのトリップ数
外出率	外出人口が全人口に占める割合

■ 代表交通手段分担率の推移



(出典：各回熊本PT調査)

■ 目的構成の推移



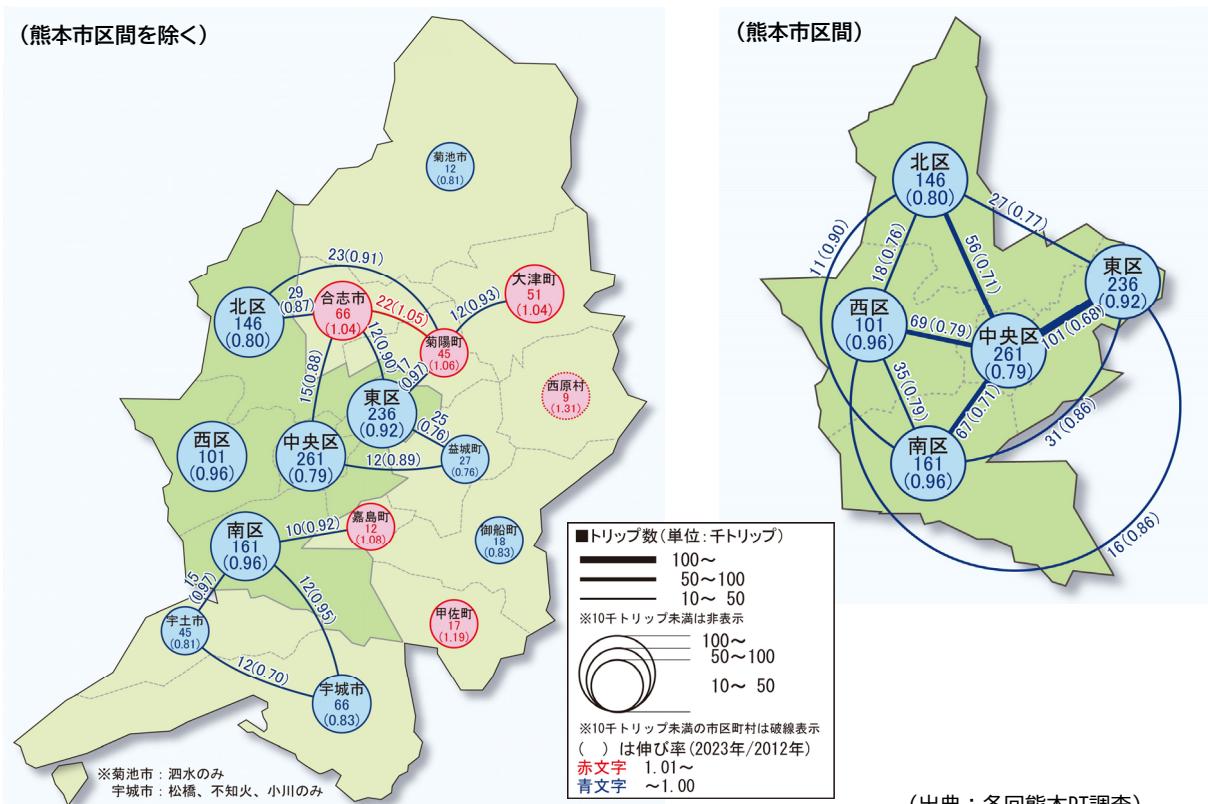
私用I	買物・食事・レジャー・散歩等
私用II	通院・送迎・その他私用
業務I	販売・配達・会議・集金・作業等
業務II	農林漁業作業
帰宅I	通勤・通学の復路
帰宅II	その他帰宅

(出典：各回熊本PT調査)

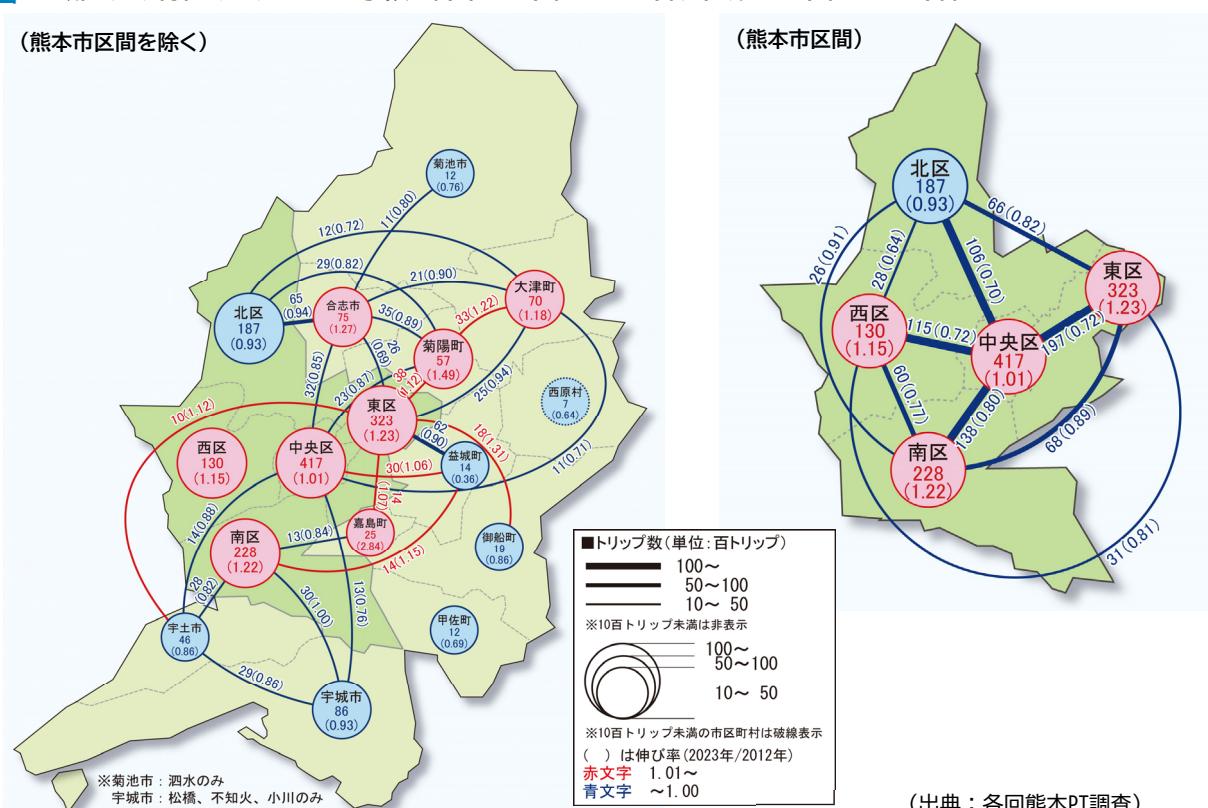
※割合はそれぞれ四捨五入しているため、端数においては合計とは一致しない場合がある

- 全目的の地域間流動も全体的に減少していますが、合志市～菊陽町間の移動や、合志市、大津町、菊陽町、御船町、甲佐町内々の移動は増加しています。
- 通勤目的に着目すると、大津町～菊陽町や菊陽町～熊本市東区間の移動などが増加していることが確認できます。

■ 地域間流動特性:全目的・全手段 (令和5年(2023年)/平成24年(2012年))



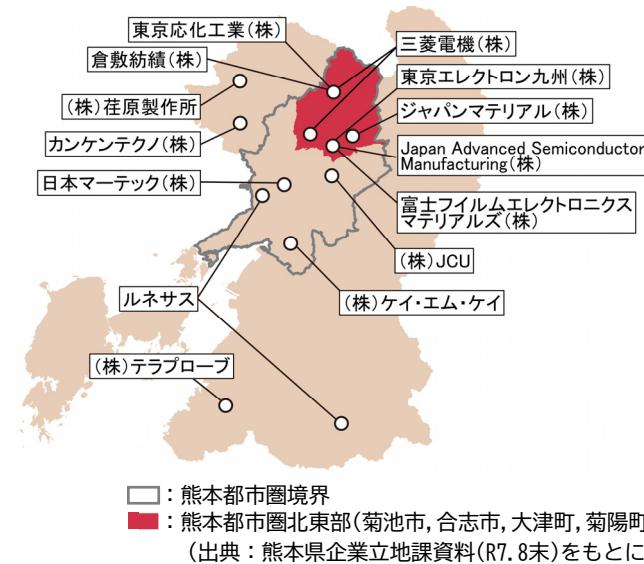
■ 地域間流動特性:通勤目的・全手段 (令和5年(2023年)/平成24年(2012年))



2.3 都市圏を取り巻く社会情勢の変化

- 世界的半導体企業の熊本県進出を契機に、地域経済への波及効果も大きく見込まれており、熊本県が推進する産業成長・創出施策と「くまもとサイエンスパーク構想」による環境調和型まちづくりが熊本都市圏で計画されています。
- 国の経済安全保障と地方創生を両立する開発動向に対応して、将来の都市交通体系の整備を計画的かつ確実に実施することが重要となっています。
- このような状況から、熊本都市圏北東部をはじめ熊本市内への居住ニーズが高まっていますが、公共交通の利便性が高いエリア(居住誘導区域など)以外での居住の増加も見られることから、熊本都市圏の持続可能な都市経営に向けて、適切な居住の誘導と連携した交通政策が求められます。

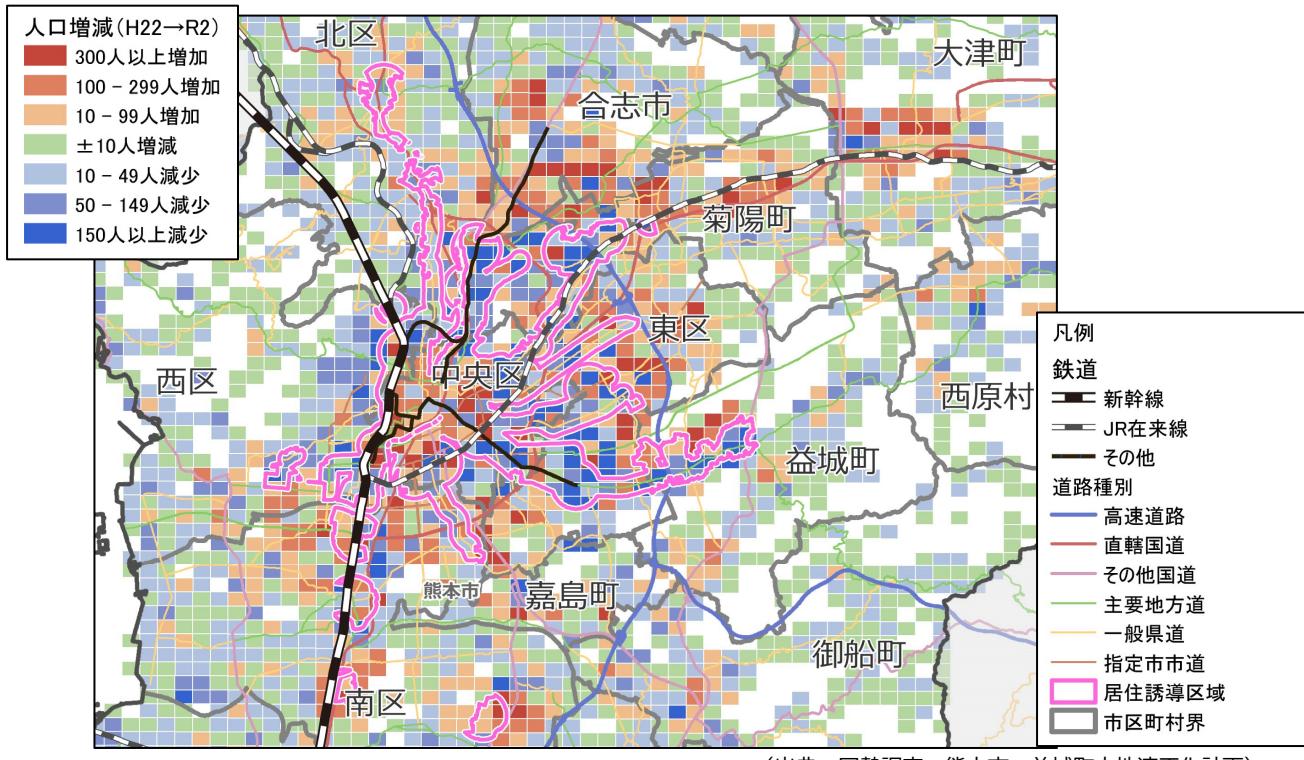
【熊本県内】企業の誘致状況(TSMC 進出決定後)



半導体関連企業の進出状況



居住誘導区域と人口増減(平成 22 年(2010 年)から令和 2 年(2020 年)での増減)



2.4 都市圏交通の現状と主な課題

2.4.1 慢性化する交通渋滞

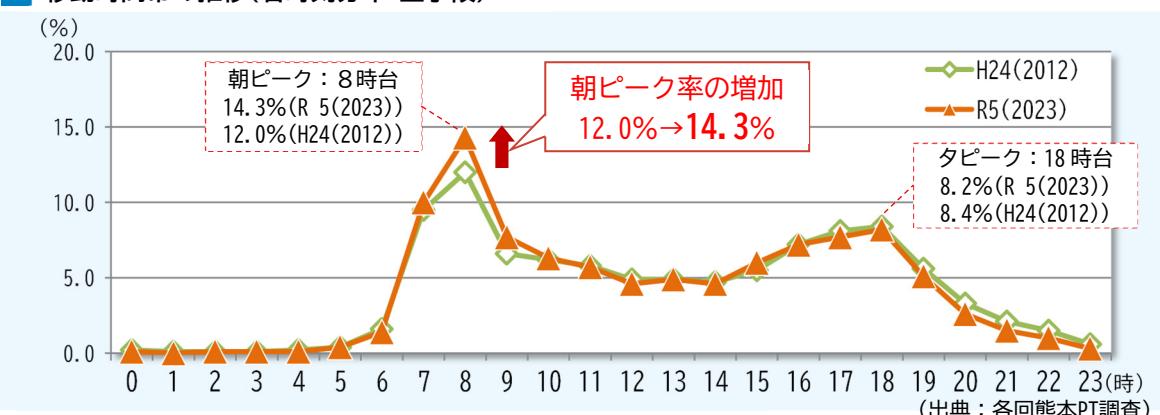
- 熊本県内には主要渋滞箇所が多数存在しており、その多くは熊本市内の環状・放射道路に確認され、熊本市内の主要渋滞箇所数は3大都市圏にある東京都区部、大阪市、名古屋市を除いた政令指定都市の中でワースト1位となります。
- 近年、急速な開発の影響を受け、熊本都市圏北東部でも渋滞が深刻化しています。こうした状況を背景に、これまでの対策の効果で減少していた主要渋滞箇所が、令和6年(2024年)12月には新たに12箇所追加されることとなりました。
- 渋滞が発生している主な要因として、朝の時間帯への交通集中(朝ピーク率の増加)や移動手段の自動車依存の高さなどが考えられます。

■ 熊本市周辺の主要渋滞箇所



(出典：【主要渋滞箇所】 令和6年度 第2回熊本県交通渋滞対策協議会資料(令和6年12月)
【混雑時旅行速度】 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ)

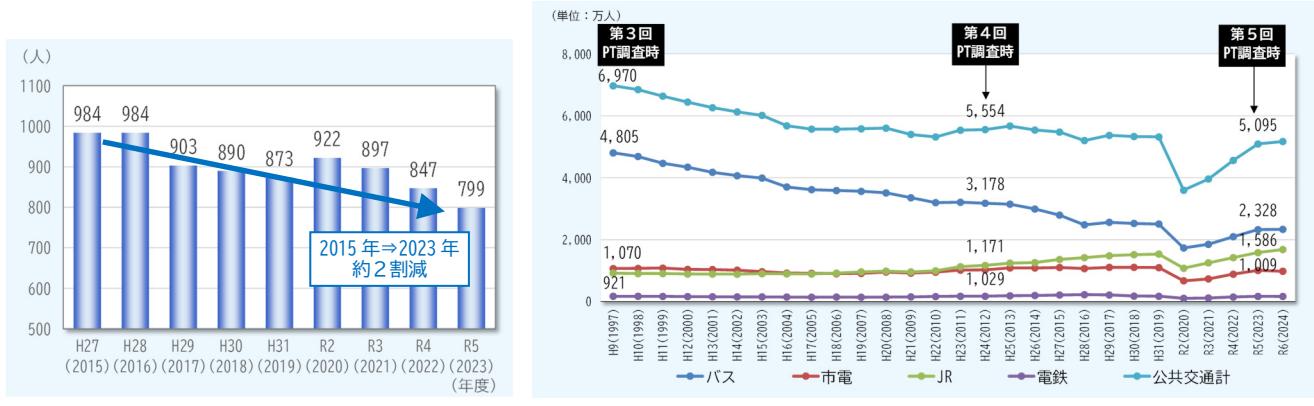
■ 移動時間帯の推移(着時刻分布・全手段)



2.4.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

- 熊本都市圏のバス事業者の運転本数(5社計)は、過去8年で約2割も減少しています。これに伴い路線バスのサービスも低下傾向にあり、運行本数は大きく減少、バス利用者も減少傾向が続いている。
- 基幹公共交通8軸では、バスの分担率が減少し、ピーク時の自動車トリップ数が増加傾向にあることから、路線バスのサービス低下につながっていると考えられます。

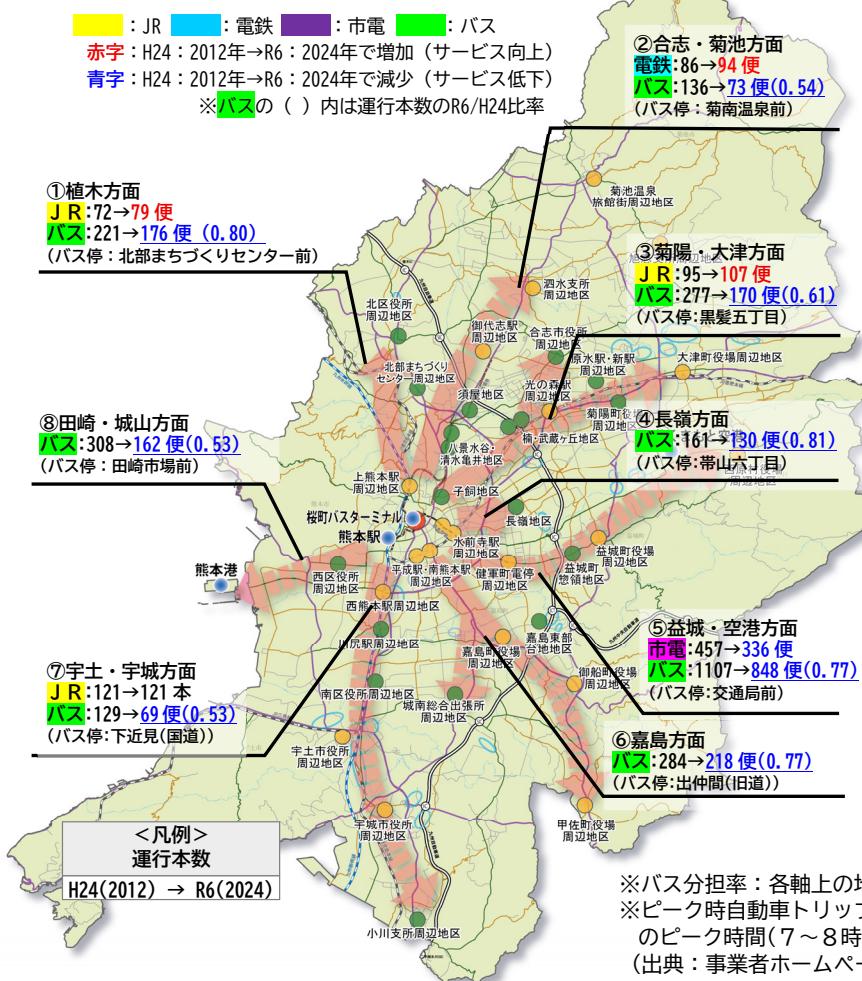
■ バス運転本数の推移(共同経営5社計) ■ 公共交通利用者数の推移



(出典：共同経営推進室公表資料(2024年10月))

(出典：熊本市資料)

■ 基幹公共交通8軸におけるJR・電鉄・市電・バス運行本数の推移



■ 基幹公共交通8軸におけるバス分担率とピーク時自動車トリップ数の推移



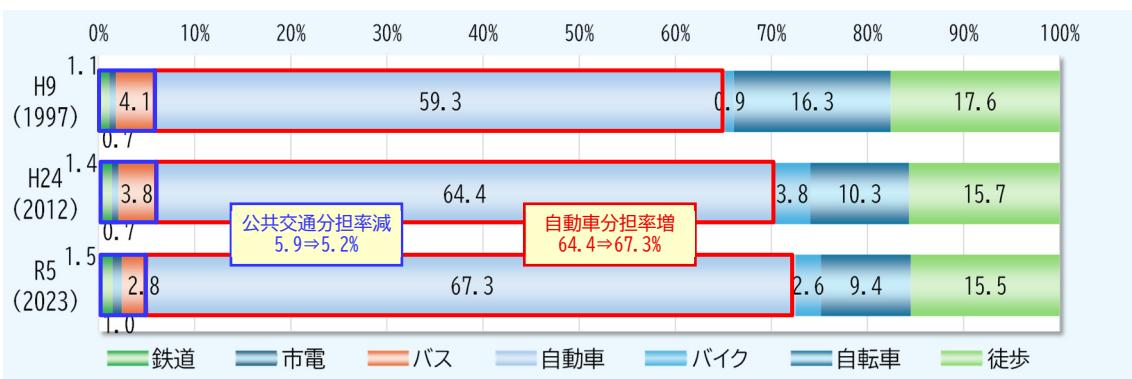
上記グラフの()内は、バス本数増減率: R6/H24

*バス分担率: 各軸上の地域拠点間相互の日あたりの移動を集計したもの
*ピーク時自動車トリップ数の伸び: 各軸上の地域拠点間相互の中心部方面へのピーク時間(7~8時台平均)の移動をR5/H24の伸び率として示したもの
(出典: 事業者ホームページを参照集計、分担率・トリップ数は各回PT調査)

2.4.3 過度な自動車依存の進行

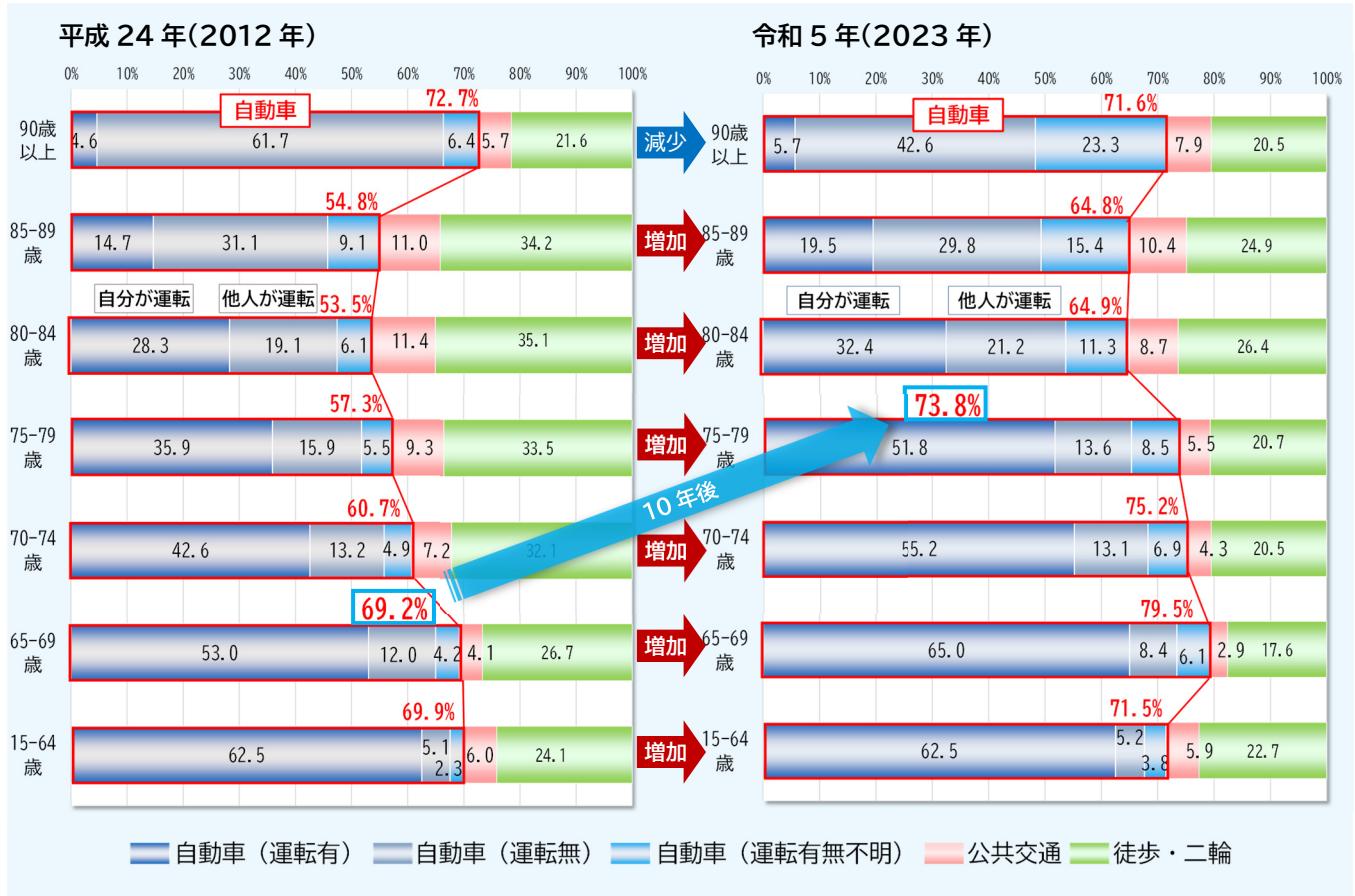
- 熊本都市圏全体では、公共交通分担率が減少し、自動車分担率が増加するなど、自動車への依存が進行しています。
- 15~64歳、65歳以上の高齢者の年齢区分では、前回調査（平成24年）時点と比較して自動車依存が更に進行しています。
- 特に、65歳以上の高齢者に着目すると、自分で運転する方やご家族などの他の方が運転する自動車を利用される方の割合は、概ね増加している状況です。なお、前回調査で65歳~69歳だった方々は、今回調査では75歳~79歳の年齢層に該当しますが、この年齢層を比較しても、自動車分担率は増加しています。

■ 代表交通手段分担率の変化



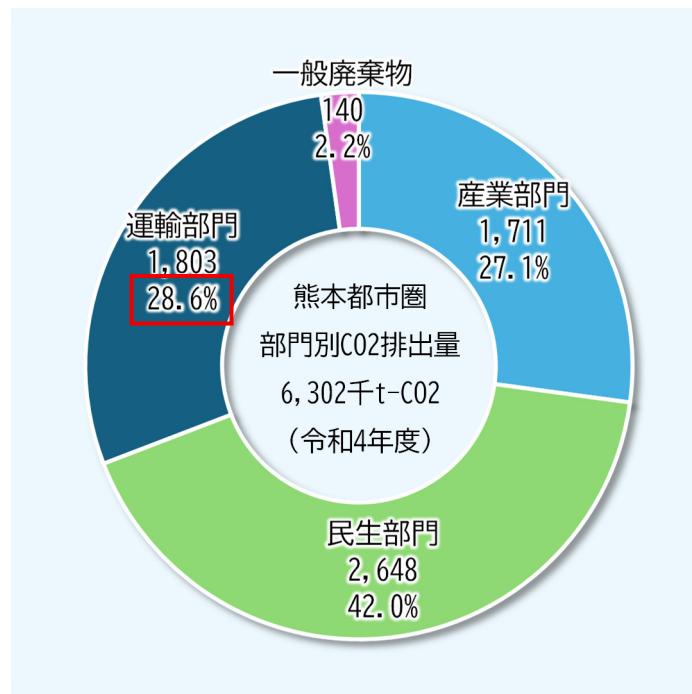
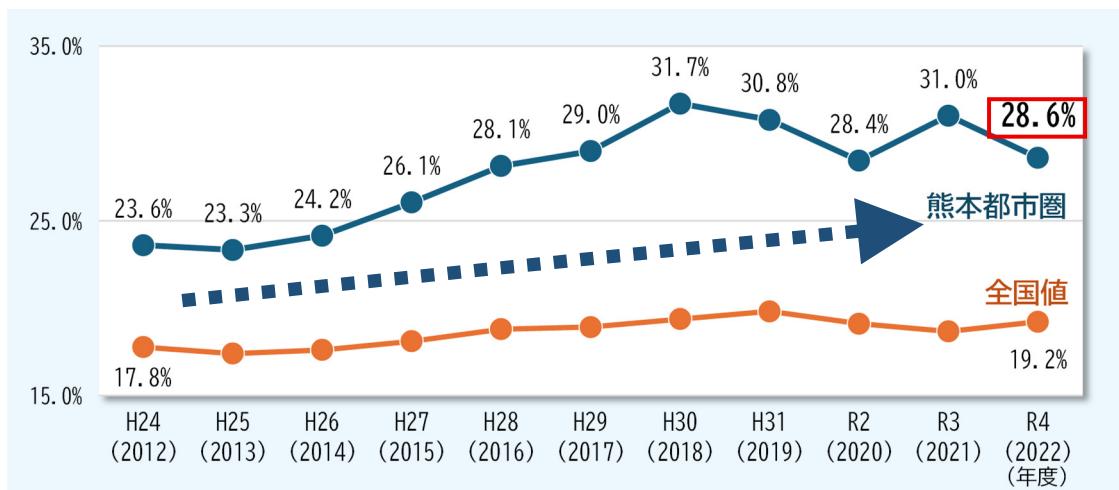
(出典：各回熊本PT調査)

■ 年齢区分別の代表交通手段分担率の比較



- 熊本都市圏の温室効果ガス総排出量に占める運輸部門の割合が全国平均よりも高く、増加傾向にあり、地球環境への影響も懸念されます。

■ 温室効果ガス(CO₂)総排出量に占める運輸部門の割合の推移



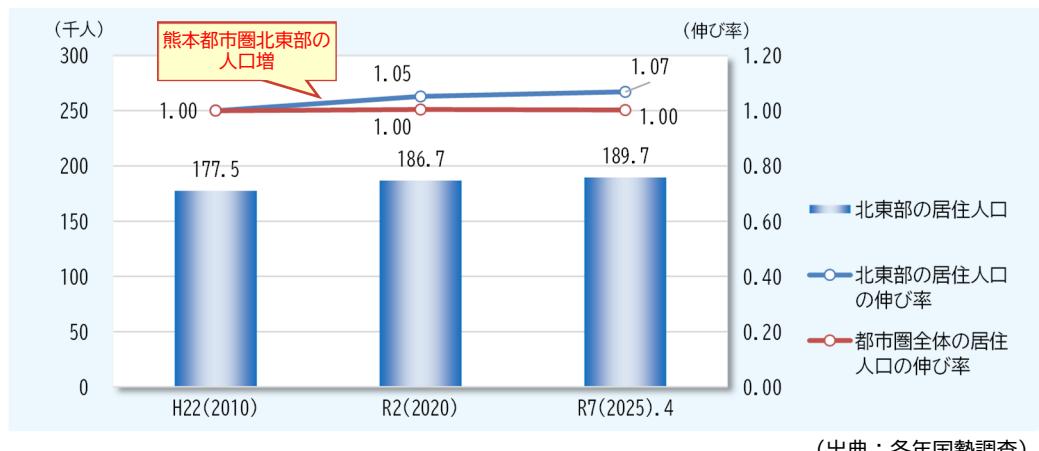
※運輸部門は、旅客自動車、貨物自動車、鉄道、船舶の排出量

(出典：部門別CO₂排出量の現況推計 環境省)

2.4.4 都市圏北東部の急速な開発

- 世界最大手のファウンドリであるTSMC(Taiwan Semiconductor Manufacturing Company)進出を契機に関連企業の進出が相次ぎ、近年、熊本都市圏北東部の居住人口の伸び率は、熊本都市圏全体の伸びよりも高くなっています。
- これらの企業進出が相次ぐセミコンテクノパーク(以下、セミコン)周辺は、道路網密度が低いため、急激に増加した通勤時の自動車需要の集中に十分に対処できず、渋滞が深刻化しています。

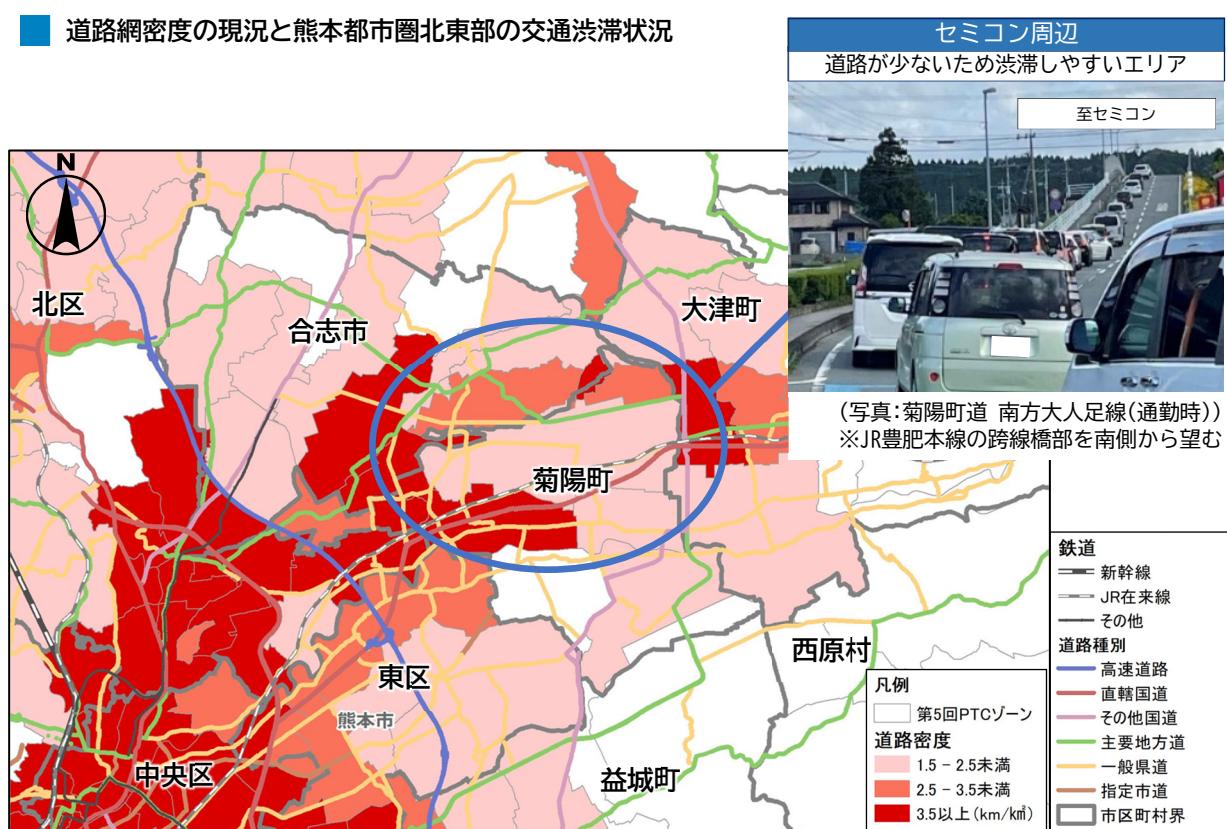
熊本都市圏北東部の居住人口の変化



※熊本都市圏北東部：合志市、菊陽町、大津町、菊池市が対象

※令和7年(2025年)4月の居住人口は、令和2年国勢調査の確定値を基礎とし、転入者数、転出者数など及び世帯の増減数を加減することにより算出したもの

道路網密度の現況と熊本都市圏北東部の交通渋滞状況



(出典：都市計画基礎調査・全国道路街路交通情勢調査(令和3年度)などより整理、道路幅員5.5m以上の改良済延長を対象に算出)

2.4.5 広域交通の増加

- パーソントリップ調査では、圏域外居住者の移動となる観光や物流などの広域的な移動需要の把握が、一部補完調査を除いてできていないため、これらを把握するためには他の調査結果を利用する必要があります。

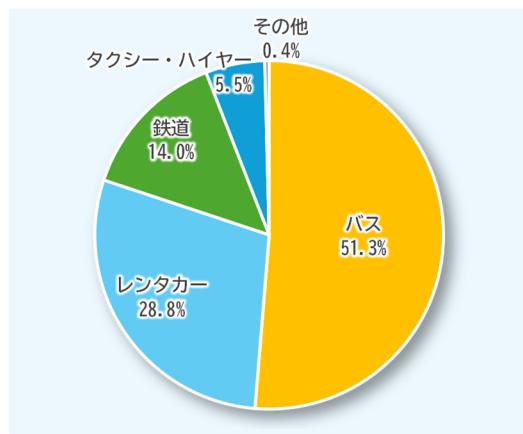
【観光】

- 熊本県の日本人及び外国人延べ宿泊客数は需要の回復が見られ、観光消費額も増加しています。
- 外国人観光客が熊本県内移動に利用する交通手段は、バス、レンタカーの割合が高い状況です。
- 熊本地震からの創造的復興のシンボルである阿蘇くまもと空港の利用者数は、コロナ禍前の状況にまで回復し、利用者数は増加傾向です。また「熊本空港特定運営事業マスタープラン」では、令和33年度（2051年度）に622万人/年の利用を目指しています。
- 熊本県外居住者の現在の空港アクセス手段は約4割をレンタカーや乗用車移動が占めており、阿蘇くまもと空港の利便性向上に公共交通の整備は不可欠です。

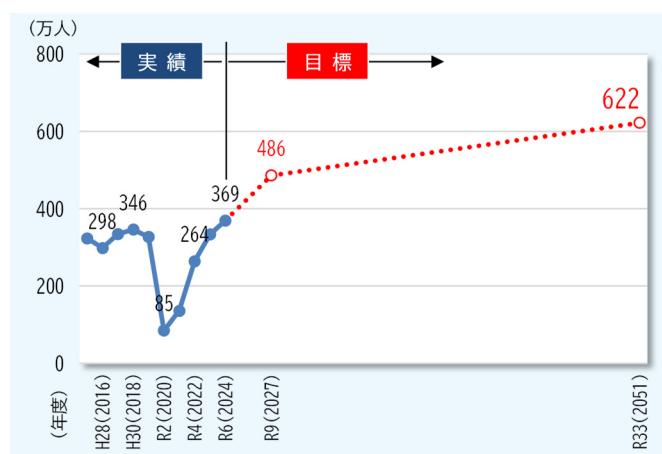
■ 熊本県の延べ宿泊者数と観光消費額の推移



■ 外国人観光客の熊本県内での移動交通手段

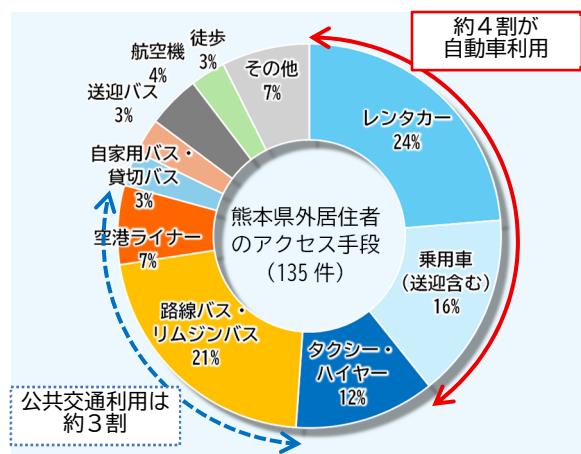


■ 阿蘇くまもと空港の利用者数の推移と目標



※目標は「熊本空港特定運営事業などマスタープラン」

■ 熊本県外居住者のアクセス手段 (阿蘇くまもと空港)

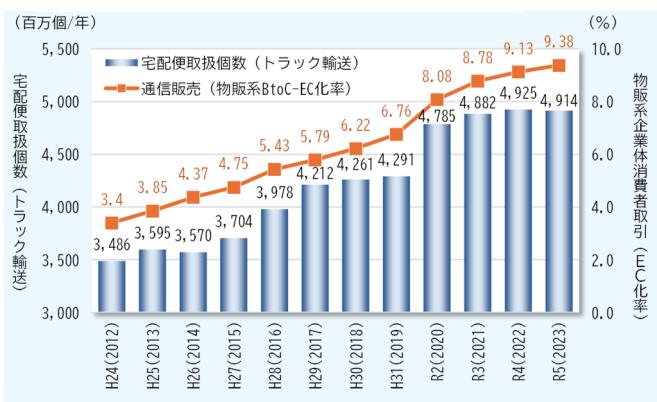


※アクセス・イグレスの1つ目の交通手段で分担率を算出。
※空港でアンケート調査を実施しており、空港利用者がどのような交通手段を利用しているかを把握しています。

【物流】

- 全国的に通信販売や宅配便取扱個数が増加傾向であるのに対して、トラックドライバーの就業者数は減少傾向となっており、将来的にも同様の傾向が続くものと予測されています。
- 熊本都市圏でもこの10年間で大型車交通量は横ばいですが、熊本都市圏北東部の道路においては増加が伺えます。
- 熊本都市圏北東部での急速な開発により、今後も大型車の増加が懸念され、これらの大型車による物流交通への対応として、物流拠点(港湾や空港)や高速道路 IC などの交通拠点とのアクセス強化による広域交通への対応が課題です。

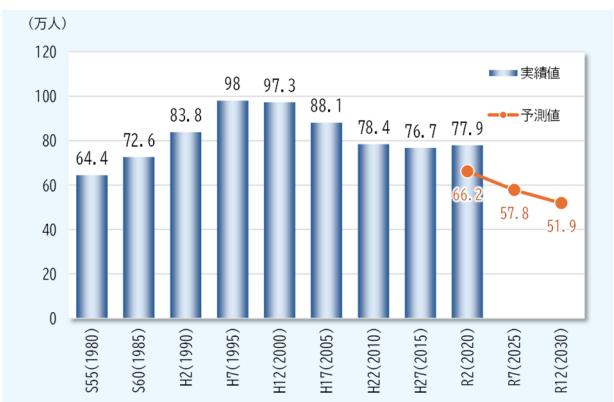
通信販売と宅配便取扱個数の変化(全国)



(出典：宅配便など取扱個数の調査/国土交通省、電子商取引実態調査/経済産業省)

※物販系企業対消費者取引(BtoC)EC化率：物販系分野における企業と消費者間の取引のうち、電子商取引(EC)が占める割合のこと

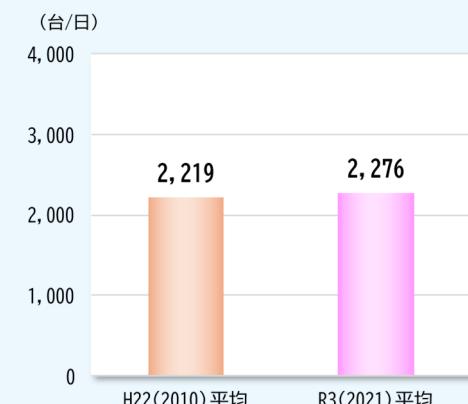
トラックドライバー就業者数の変化(全国)



(出典：内閣府資料、予測値「ロジスティクスコンセプト2030」)

熊本都市圏・熊本都市圏北東部の大型車交通量の推移

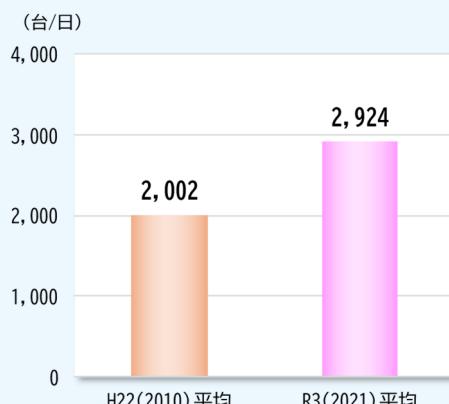
熊本都市圏



※集計対象：熊本都市圏内の高速自動車国道、一般国道、主要地方道の大型車交通量

(出典：各年度全国道路・街路交通情勢調査)

熊本都市圏北東部（国道325号・(主)大津植木線）



※集計対象：熊本都市圏北東部のセミコン周辺の主要路線における大型車交通量

(出典：各年度全国道路・街路交通情勢調査)

2.5 都市圏交通の現状のまとめと将来の見通し

2.5.1 都市圏交通の現状のまとめ

- 熊本都市圏交通の現状からみた主な課題としては、「慢性化する交通渋滞」「公共交通のサービス低下・利用低迷」「都市圏北東部の急速な開発」などが挙げられます。
- 熊本都市圏では、人口減少・超高齢社会が進展する中、公共交通の利便性が高いエリア(居住誘導区域など)以外での居住の増加や過度な自動車依存の進行などにより、交通渋滞の悪化や公共交通の減便などによるサービス機能低下や利用低迷など、暮らしやすさの低下が生じています。

■ 熊本都市圏交通の現状のまとめ

都市圏交通の課題	内 容
慢性化する交通渋滞	<ul style="list-style-type: none"> 主要幹線道路(環状・放射道路)に集中する交通渋滞 朝ピーク率の増加などによる交通渋滞の慢性化
公共交通のサービス低下・利用低迷	<ul style="list-style-type: none"> 運転士不足による運行本数の大きな減少(サービス低下) バス利用者・分担率の減少(利用低迷)
過度な自動車依存の進行	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏全体で自動車依存の進行 高齢者を含む全年齢区分で自動車分担率が増加 自動車依存による環境負荷への影響
都市圏北東部の急速な開発	<ul style="list-style-type: none"> 企業進出を契機とした居住人口の増加 急激に増加した通勤時の自動車需要の集中 交通環境の変化へ対応が不足(道路網密度が低い)
広域交通の増加	<ul style="list-style-type: none"> 増加傾向にある観光需要への対応 増加傾向にある物流交通への対応

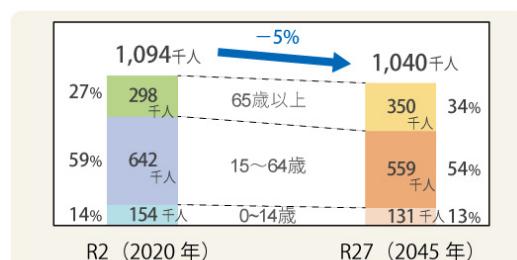
2.5.2 将来の見通し

- 我々の日常的な移動において、公共交通の存在は欠かせないものであるにもかかわらず、バス利用者数は過去10年で2割以上減少し、事業者の経営環境の悪化は公共交通サービス水準の低下を招いており、公共交通は負のスパイラルに陥っています。
- 公共交通サービス水準の低下は自動車利用者の増加を招き、交通渋滞を一層深刻化させています。
- このままでは、公共交通の減便や路線廃止が進み、増加する高齢者や体の不自由な方にとって移動の選択肢が奪われるだけでなく、負のスパイラルに伴う自動車依存が交通渋滞の更なる深刻化を生むことで、運転される方もそうでない方も、時間を無駄に浪費するなどの社会的損失が増大します。このように、住民生活の質は著しく低下し、さらには様々な社会経済活動においても選ばれない都市となり、都市活力そのものが失われかねません。

■ 将來の見通し:このままでは、負のスパイラルが加速してしまいます

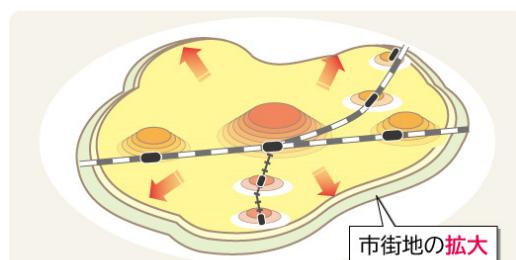
<都市人口>

○人口減少・超高齢社会の進展



<居住分布>

○公共交通の利便性が高いエリア以外での居住の増加



<バス運転士数の推移(共同経営5社計)>

○運転士不足の進行



<バス運行本数>

○サービス水準の低下



<バス利用者数>

○バス利用者の減少



<交通手段分担率>

○バス分担率の減少 ○自動車分担率の増加



自動車利用者の増加

公共交通利用者の減少

負のスパイラル

公共交通サービス水準の低下

公共交通の収益の悪化

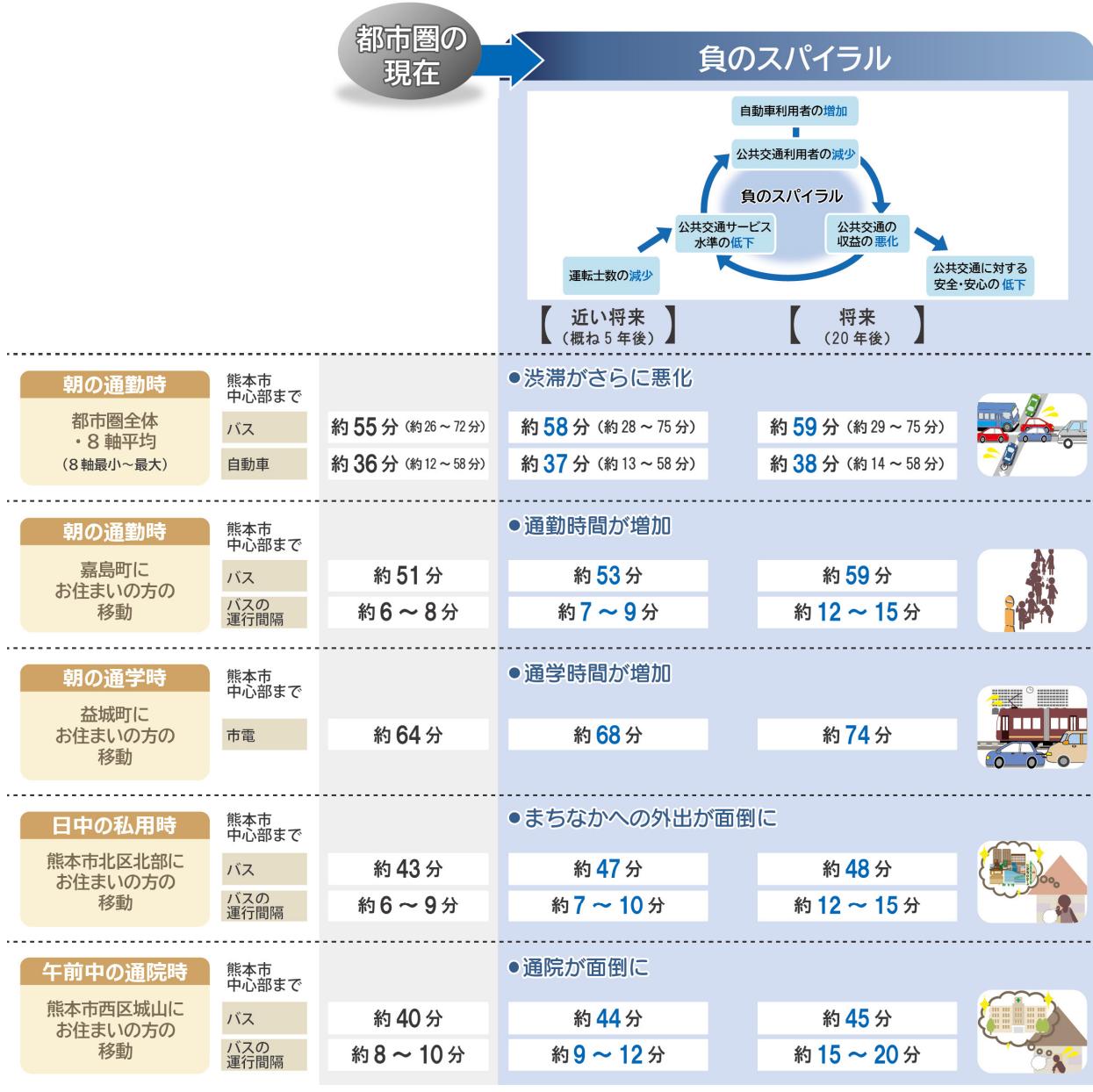
運転士数の減少

公共交通に対する安全・安心の低下

■ さらに負のスパイラルが進行した場合、日常活動に支障が出てしまいます。

※この10年で運転士の減少に伴い、公共交通の運行本数は約2～3割減少しています。これが今後20年継続したと仮定した場合、現状の約半分まで運行本数は減少してしまいます。

ここでは、仮に、都市圏内の公共交通の運行サービスがこの傾向で低下した場合の今後の姿を示します。



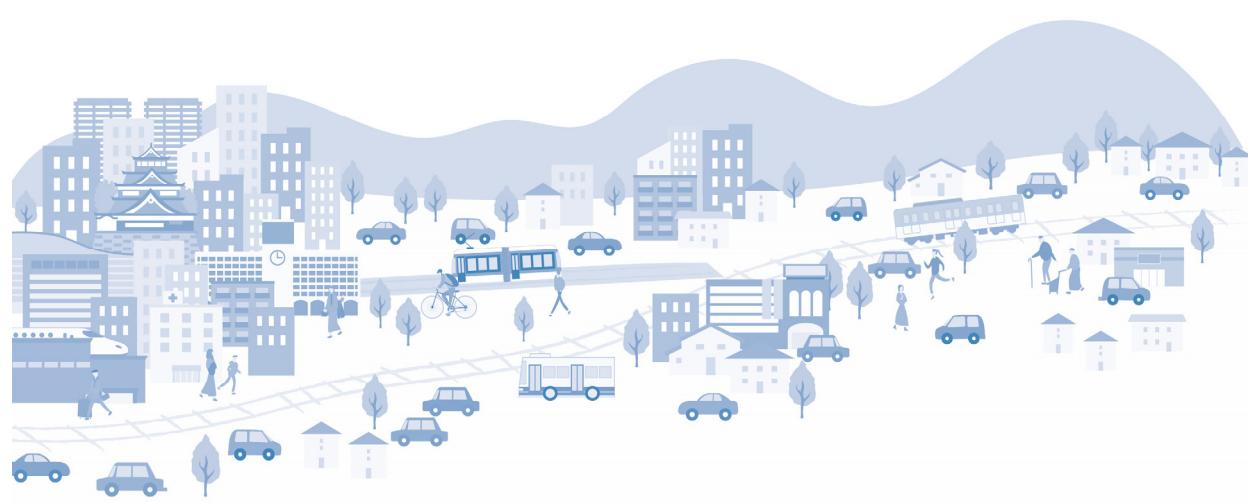
【負のスパイラルの前提条件など】

- ・現在の数値は、令和5年時点及びその近年での数値（統計値や調査結果などによる算出値）
- ・都市圏の人口は、現在は令和5年人口（令和2年の国勢調査を住民基本台帳人口で補正したもの）、将来は2章で示した令和27年の独自推計の将来人口を設定
- ・負のスパイラルの「近い将来（概ね5年後）」は、令和5年現在人口のもと、公共交通（鉄道・市電・バス）の運行本数が現在から約1.5割低下した将来を、「将来（20年後）」は、令和27年将来人口のもと、公共交通（鉄道・市電・バス）の運行本数が現在の半分に低下した将来を交通需要予測モデルにより推計した値

※熊市中心部とは、熊市中心市街地活性化基本計画で示されるエリア

分析上、基幹公共交通8軸の起点は、北区役所、菊池市役所、大津町役場、長嶺地区、西原村役場、嘉島町役場、宇城市役所、城山地区に設定

こんな事態に陥る前に わたしたちにできることは・・・



第3章

都市圏の交通ネットワークの将来像

- 3.1 都市圏の将来像
- 3.2 交通ネットワークの将来像

第3章 都市圏の交通ネットワークの将来像

3.1 都市圏の将来像

■ 都市づくりの基本方針

- 熊本都市圏の将来像として目指す都市づくりの基本方針は、熊本都市計画区域マスター・プランの「多核連携型の都市圏構造」を踏まえ、以下のとおりとします。

『誰もが笑顔で安心して暮らせる、持続可能で活力あるエコ・コンパクトな都市づくり』
～先端産業と環境が調和し、未来と共に創るイノベーション創造都市～

3.1.1 多核連携型の都市圏構造

- 「多核連携型の都市圏構造」とは、地域の特性に応じた都市機能や生活機能、産業、レクリエーション機能などを集積する区域を配置し、居住や都市機能の集約し、各種拠点を公共交通や幹線道路の「連携軸」で結んだ、相互に連携した秩序ある都市を目指す手段です。
- 拠点や軸の配置をもとに、拠点周辺や軸上の面的な広がりを「ゾーン」として構成することにより、人口低下においても都市機能などが維持され、将来に渡って誰もが暮らしやすい持続可能な都市の実現につながります。
- 実現に向けては、市街地の無秩序な拡大を防ぐとともに、適切な土地利用や立地適正化計画に基づく適切な居住誘導などを図る必要があります。

■ 熊本都市計画区域マスター・プランの将来都市構造図

※多核連携型の都市圏構造は、下図の熊本都市計画区域以外の外側も含めて圏域全体で実現を図るもので

【拠点】

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点
- 広域防災拠点
- 工業・流通拠点
- 広域レクリエーション拠点

【連携軸】

- 広域連携軸
- (○ ○ ○) 高規格道路の未事業化区間
- 都市連携軸
- 地域連携軸

【ゾーン】

- 中心市街地
- 市街地ゾーン
- 中心部周辺市街地
- 郊外部市街地
- 農畜産・集落ゾーン
- 自然環境保全ゾーン
- 工業・流通ゾーン



3.1.2 多核連携の将来イメージ

- 将来の「多核連携」のイメージは、高度で多様な都市機能を有する都市拠点や、不足する都市機能を相互に補完し合う都市・地域拠点が公共交通を中心とした骨格的な連携軸で連絡された都市です。

熊本都市圏の多核連携のあるべき将来イメージ



3.2 交通ネットワークの将来像

■ 都市交通の将来像

- 都市づくりの基本方針を踏まえ、都市交通の将来像として、以下を掲げます。

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

3.2.1 都市交通の将来像に関する新たな動き

■ 公共交通ネットワークに関する新たな動き

- 「速達性・定時性・大量輸送性の確保」による空港の「機能強化」と「利便性向上」を目的として、阿蘇くまもと空港アクセス鉄道が計画されています。
- 熊本都市圏北東部における需要増加への対応を目的として、JR原水駅、肥後大津駅、熊本電鉄御代志駅、新須屋駅において、セミコンとの通勤バスの実証実験が実施されています。
- また、熊本市電の新水前寺駅前電停での乗客積み残し対策として、南熊本駅から中心市街地までの快速バスの運行社会実験も実施されました。



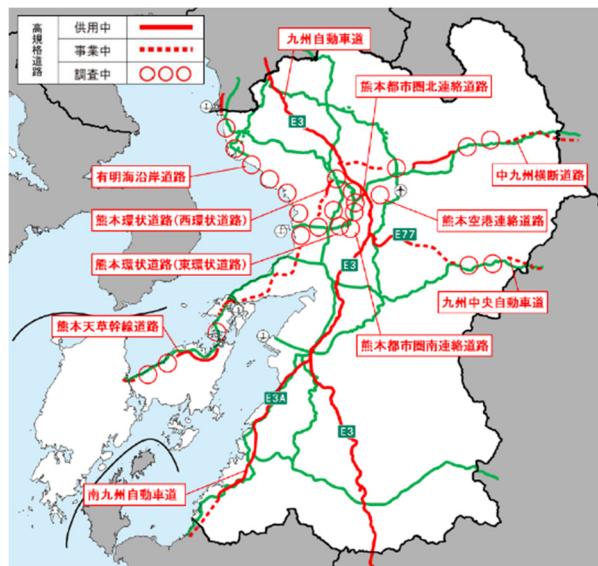
(出典：熊本県資料)



(出典：合志市資料)

■ 道路ネットワークに関する新たな動き

- 熊本県新広域道路交通計画においては、熊本市中心部から高速道路IC、空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化により、循環型及び定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークの構築、産業活動を支援するための物流拠点と港湾や空港、高速道路ICなどの交通拠点間のアクセス機能の強化などが求められており、熊本都市圏北連絡道路や熊本都市圏南連絡道路、熊本空港連絡道路などが対象道路として計画されています。

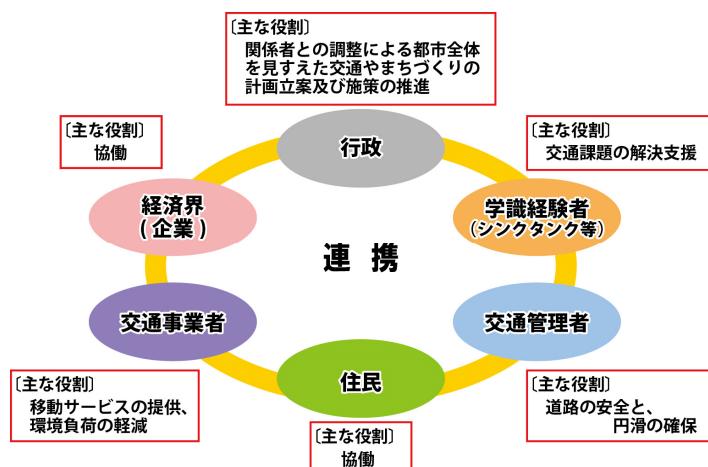


(出典：熊本県新広域道路交通計画 2021年6月 熊本県・熊本市)

■ 都市交通の将来像に関する新たな動き～機運の高まり～

- 「自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減」を共通のキーワードに、現在、熊本県・熊本市を中心に熊本都市圏の自治体や経済界が一致団結してオフピーク通勤に取り組んでいます。併せて、経済界やバス事業者(共同経営推進室)、タクシー事業者が、将来の交通のあり方について要望や提言をされており、地域全体で公共交通をより良くしていこうという動きが広がっています。
- 公共交通のサービス向上や渋滞の緩和に対する関心が高まってきており、持続可能な交通体系をつくるために、行政・企業・交通事業者・住民など、それぞれが役割を意識し、連携を深め、協力し合う絶好の機会を迎えています。

■ 熊本都市圏の交通に係る各主体の役割と連携の動き



■ 連携による取組み事例

経済界(企業)×行政
オフピーク通勤の取組み (経済5団体×熊本県)

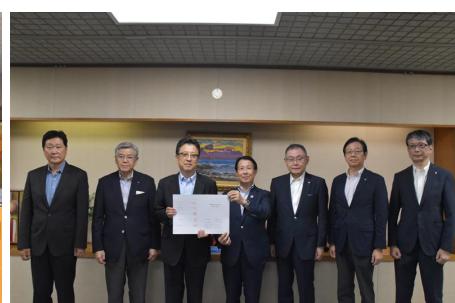
交通事業者×企業×行政
無料の日、 通勤バスなどの社会実験 <small>熊本県 (共同経営推進室×企業× 熊本市 その他自治体)</small>

■ 交通に関わる会議体の例

	国	熊本県	熊本市	その他 自治体	交通 管理者	交通 事業者	経済界 (企業)	学識者
熊本県・熊本市調整会議		●	●					
熊本都市圏3連絡道路有識者委員会	●	●	●					●
熊本県交通渋滞対策協議会	●	●	●	●	●			
JR豊肥本線輸送力強化促進協議会		●	●	●		●		
空港アクセス検討委員会		●				●	●	●
熊本県渋滞解消推進本部		●			●			
熊本県地域公共交通協議会	●	●		●	●	●		●
セミコン交通対策協議会		●		●	●		●	

(令和7年10月現在)

■ 要望書・提言書

バス事業者(共同経営推進室)による
要望書の提出(令和7年(2025年)9月)タクシー事業者(地域交通HD)による
提言書の提出(令和7年(2025年)9月)経済界(経済関係5団体)による
要望書の提出(令和7年(2025年)9月)

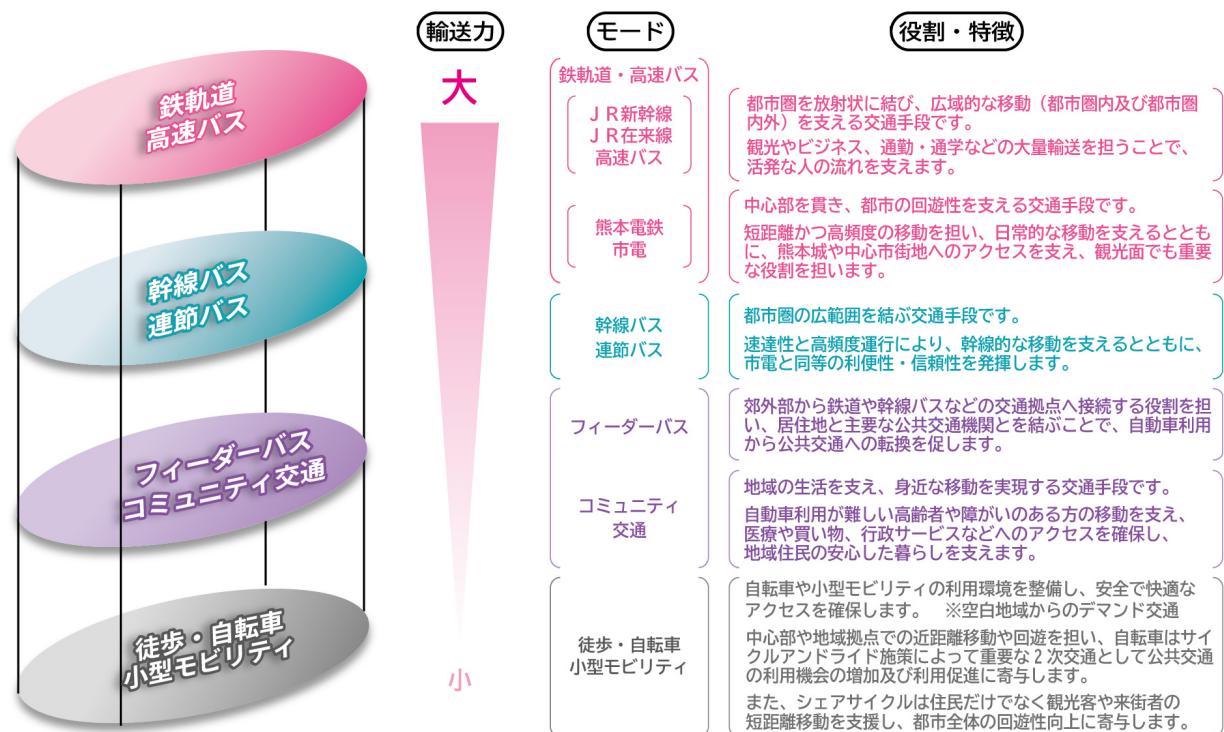
3.2.2 交通ネットワークの将来像の考え方

- 将来の交通体系を考える上では、住民をはじめとしたさまざまな方々の利用しやすさを意識した交通体系の構築が重要であることから、交通ネットワークには、都市づくりに必要な連携軸の機能を踏まえ、役割に応じて求められる機能を切れ目なく提供することが望まれています。
- 道路空間に整備・運行される公共交通もあることから、公共交通と自動車交通を一体的に捉え、都市構造や交通需要に応じて役割を分担しながら、将来の交通ネットワークを構築していきます。

公共交通ネットワークの将来像の考え方

- 公共交通ネットワークにおいては、定時性・速達性を高めるため、利用状況に応じた輸送力の確保に向けて取り組みを進めてきました。しかし、これまでの取組みが限定的であり、基幹公共交通軸の強化につながる施策も完了に至っていないため、期待された効果は十分に現れていません。そこで、公共交通サービスの低下、利用者の減少に対応するため、これまでの基幹公共交通8軸に加え、輸送力に応じた階層性のあるネットワークを組合せて形成を進めています。
- 中心市街地と拠点を結ぶ交通需要の多い軸には、輸送力の高い鉄軌道や幹線バスなどにより、骨格的な連携軸を構築します。
- 基幹公共交通軸上の拠点には、郊外部からアクセスするフィーダーバスや地域コミュニティ交通を接続させ、熊本都市圏全体に公共交通サービスが行き届く多核連携公共交通網を形成します。
- 中心市街地や拠点内での移動には、徒歩や自転車、小型モビリティの利用環境を整備し、2次交通として、公共交通の利用を促進させます。

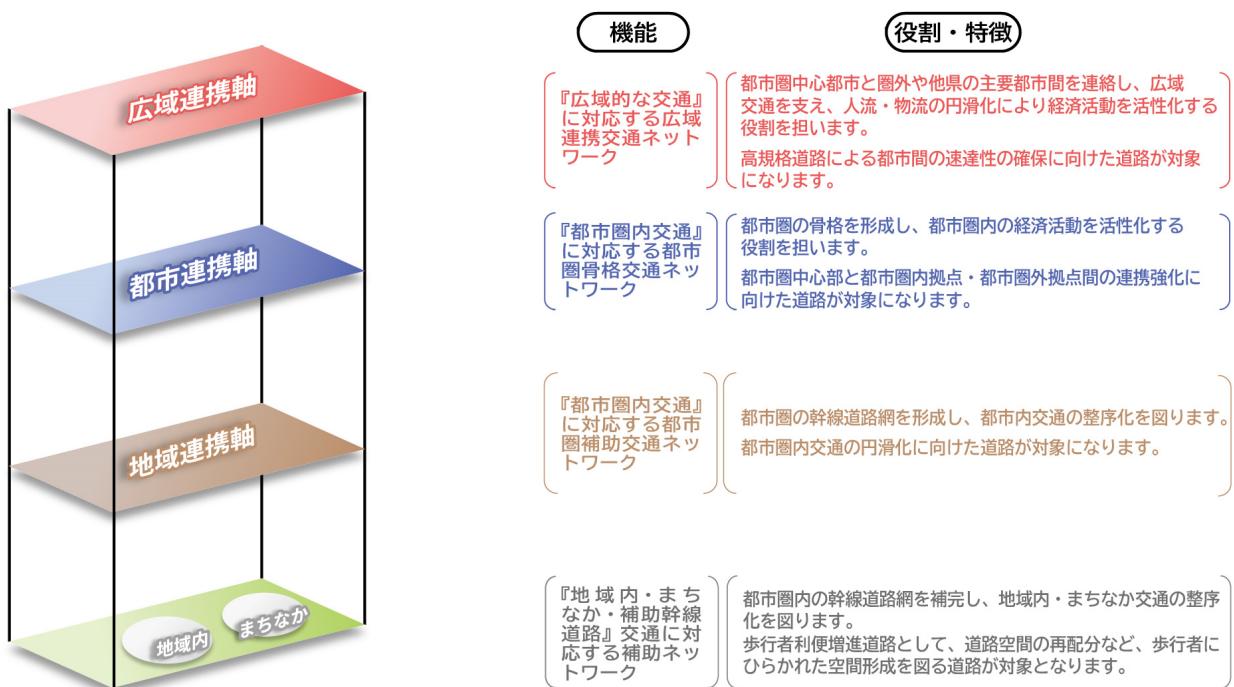
公共交通の輸送力に応じた階層性ネットワークの考え方



■ 道路ネットワークの将来像の考え方

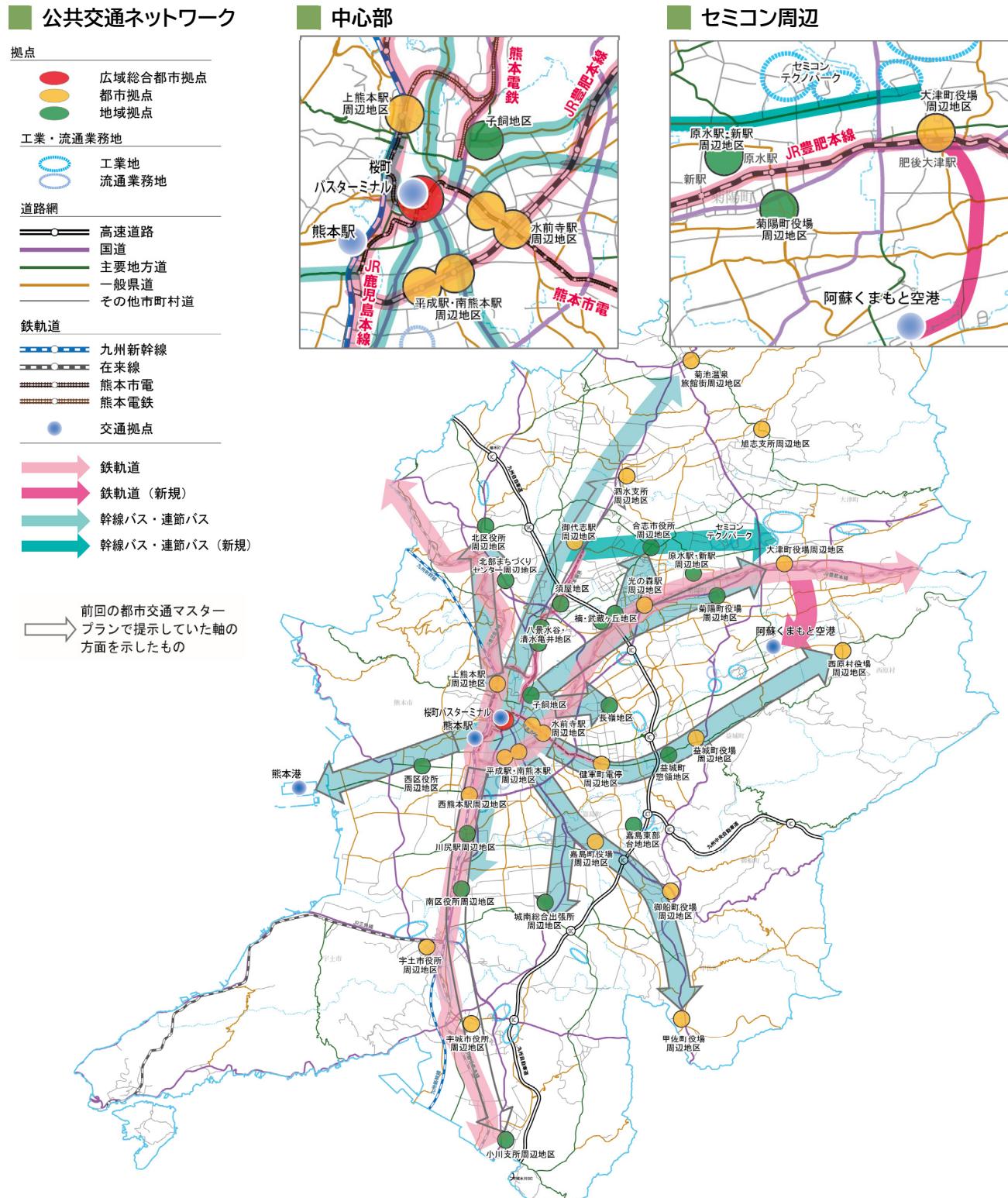
- 道路ネットワークにおいては、熊本都市圏内の広域的な交流促進や中心市街地と周辺市町村間の放射型交通需要に対応するため、2環状11放射の形成を進めてきました。しかし、整備が完了した区間は一部であり、その多くが完了に至っておりません。そこで、慢性化する交通渋滞や熊本都市圏北東部における交通需要の増加に対応するため、これまでの2環状11放射に加え、新たな環状道路の整備など、機能に応じた階層性のあるネットワークを組合せて形成を進めていきます。
- 熊本都市圏外及び他県主要都市間での移動には、高規格道路を整備し、人流・物流の円滑化を図るなど、広域的な交通ネットワークを構築します。
- 拠点間の移動には、熊本都市圏の骨格道路網や幹線道路網を形成し、拠点間の連携強化と交通の円滑化を図るなど、都市圏骨格交通、都市圏補助交通ネットワークを構築します。
- 中心市街地や都市拠点、地域拠点内での移動には、地域内交通としての補助幹線道路の整備や、まちなか交通として歩行者の快適で安全な移動環境を確保するなど補助ネットワークを構築します。

■ 道路の機能に応じた階層性ネットワークの考え方



3.2.3 公共交通ネットワークの将来像

- これまで「基幹公共交通軸」として位置付け公共交通の輸送力確保や定時性・速達性の機能を高めてきた8方向を基本に、将来的な骨格となる公共交通ネットワークを構築することが必要です。
- また、熊本都市圏全体に公共交通サービスが行き届くように、輸送力に応じた階層性を考慮しつつ将来の公共交通体系を築いていきます。



2.4 道路ネットワークの将来像

- これまで「2環状11放射の骨格幹線軸」として位置付け自動車交通需要への対応を進めてきた骨格幹線道路網を基本に、将来的な骨格となる道路ネットワークを構築することが必要です。
- また、熊本都市圏全体に道路交通サービスが行き届くように、機能に応じた階層性を考慮しつつ将来的な道路交通体系を築いていきます。

道路ネットワーク

拠点

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点

工業・流通業務地

- 工業地
- 流通業務地

道路網

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市町村道

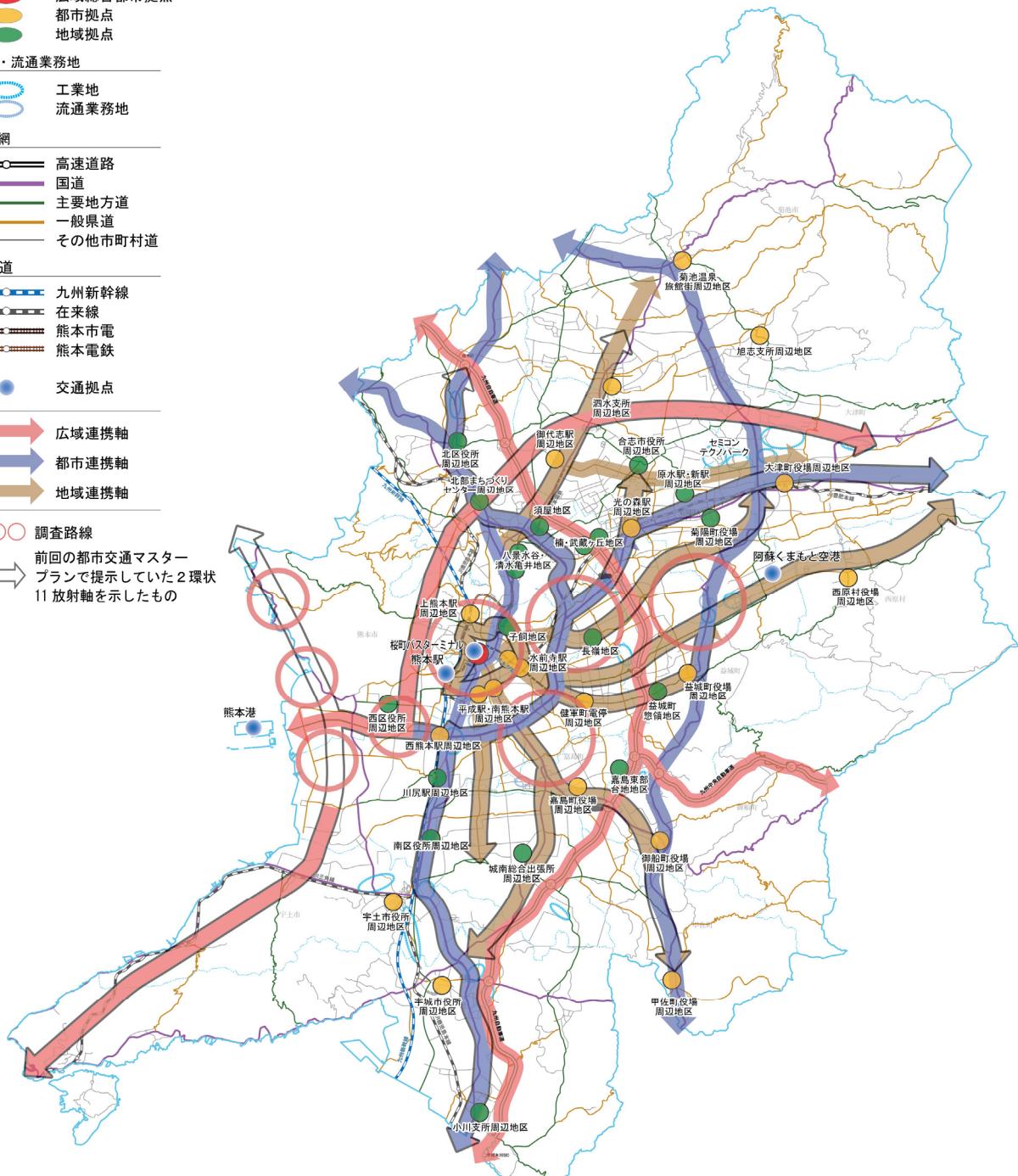
鉄軌道

- 九州新幹線
- 在来線
- 熊本市電
- 熊本電鉄

交通拠点

- 広域連携軸
- 都市連携軸
- 地域連携軸

○○○ 調査路線

前回の都市交通マスター
プランで提示していた2環状
11放射軸を示したもの



第4章

将来交通計画

- 4.1 計画の目標(実現を目指す将来の姿)
- 4.2 計画策定の方針
- 4.3 公共交通の主な提案施策
- 4.4 道路の主な提案施策
- 4.5 提案施策に期待される効果

第4章 将来交通計画

4.1 計画の目標(実現を目指す将来の姿)

- 行政と企業、地域の人々が力を合わせ、持続可能な公共交通を目指す動きが高まっています。この流れを未来につなげるため、公共交通を「都市基盤」として位置付け、制度・財政支援や利用者の意識・行動の変化を促す施策を展開し、交通政策の転換を図り、都市交通の将来像の実現を目指します。

都市圏交通の課題

慢性化する交通渋滞、公共交通のサービス低下・利用低迷、過度な自動車依存の進行
都市圏北東部の急速な開発、広域交通の増加

都市圏交通の将来像

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

計画の目標

評価指標	現状 令和5年(2023年)	目標値
【目標】公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、基幹公共交通軸の輸送力の向上		
年間の公共交通利用者数（鉄道・市電・バス）	約5,095万人	2倍
公共交通手段分担率	5.2%	2倍
【目標】渋滞改善と旅行速度の向上		
主要な渋滞箇所数	246箇所	半減
渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間 ^{*1}	約257万時間/年	半減
ピーク時における自動車の平均旅行速度	18.6km/h	20km/h以上
【目標】拠点・都市との結節・連携		
県内・県外主要都市との移動時間 (中心部との最大時間 ^{*2})	県外:中心部～大分市 約182分 県内:中心部～天草市 約128分	150分
広域交通結節点や中心部との移動時間	道路:中心部～IC 約28分 道路:中心部～空港 約42分	90分
【目標】土地利用との連携		
居住誘導区域の人口密度 ^{*3}	約62人/ha	維持
【目標】温室効果ガスの削減		
運輸部門における年間のCO2排出量 (2013年度比削減率)	約180万トンCO ₂	27%減

*1：朝ピーク時の平均旅行速度が20km/h未満となる区間を対象に算出した都市圏全体での総損失時間

*2：県外は、熊本市中心部から福岡市・長崎市・大分市・宮崎市・延岡市・鹿児島市までの道路での所要時間が最大となる都市

県内は、熊本市中心部から阿蘇市・山鹿市・玉名市・山都町・八代市・人吉市・水俣市・芦北町・天草市までの道路での所要時間が最大となる都市

*3：都市圏内で「立地適正化計画」を策定された自治体（熊本市、菊池市、宇城市、益城町）による居住誘導区域内人口による加重平均値

※現状は令和5年度のパーソントリップ調査結果やその他の調査結果などに基づき集計したもの

目標値は、他機関、協議会、関連計画、ならびに要望などで既に設定・検討されている基準を踏まえ、整合性を図る形で設定

実現を目指す将来の姿

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

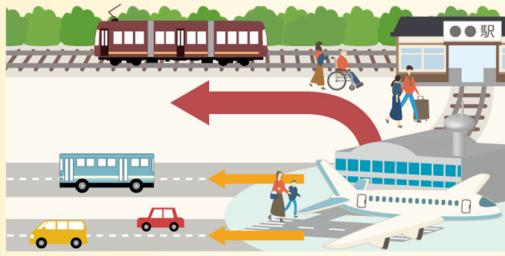
公共交通を使った移動が快適になります。



朝の通勤時間帯でも、快適に移動できます。



中心部や主要な拠点への移動時間が短縮され、観光客にとって、移動しやすく、滞在しやすいまちになります。



沿線の人口が維持され、公共交通を利用しやすい環境が続きます。



公共交通利用が増えることで、環境にもやさしくなります。



4.2 計画策定の方針

4.2.1 計画策定方針

- 都市交通の将来像の実現に向け、公共交通計画と道路計画における強化方針を設定するとともに、自動車やバスの「流れ」を良くし、公共交通への「転換」を促し、交通を「分散」させる取組みを公共交通施策と道路施策の両輪で進めています。

■公共交通

- 公共交通を強靭な「都市基盤」として再構築し、都市計画、交通計画を同時に展開することが重要です。
- 都市交通の持続可能性と、全ての利用者の移動手段の確保とを両立させる必要があります。基幹公共交通軸の強化・効率化を図り、フィーダーバスやコミュニティ交通などと効果的に連携する交通体系の構築をしなければなりません。
- 商業施設などの都市機能を地域拠点に誘導し、基幹公共交通軸沿線への居住を促進することで、コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造の形成が必要です。
- 過度な自動車依存や運転士不足などが深刻化し、利用者の減少による収益悪化と運行サービスの低下が生じています。こうした状況では、単なる赤字補填では公共交通の機能を維持することは困難であり、交通事業者だけでなく、国・県・市などの関係機関が、持続可能な公共交通の確保に向けて支援のあり方を再構築することが不可欠です。
- 交通事業者の経営効率化を前提としつつ、行政が主体的に支援策を検討し、制度面・財政面の両面から持続的なサポート体制を構築していく必要があります。
- 公共交通においては、「機能強化」「結節強化」「連携強化」「土地利用との連携」に加え、「持続可能な公共交通の確保」を強化方針として掲げ、必要な施策を提案します。

■道路

- 熊本都市圏が将来にわたり活力ある地域であり続けるためには、快適で信頼性の高い道路ネットワークの形成が不可欠です。人口減少や高齢化、平成28年熊本地震や令和2年7月豪雨などの災害リスクの増大、脱炭素社会への移行といった新たな課題に直面する中で、道路が多様な移動と都市の持続性を支える重要な社会インフラであることを改めて認識することが重要です。
- このため、都市間や拠点間の連絡・連携を強化し、物流需要増加への対応を含む産業競争力の向上と災害への強靭化に資する幹線道路ネットワークの形成を進めるとともに、都市内交通の整序化を図り、渋滞問題解消にも寄与する都市内道路の強化により、利便性が高く持続可能な道路交通体系を構築する必要があります。
- さらに、都市間の連携を図りつつ、短期・中期・長期の時間軸を意識した着実な取組みの推進が求められます。
- 道路交通においては、「交通の円滑化」「拠点間の連携強化」「都市間の連絡強化」を強化方針として掲げ、必要な施策を提案します。

■まちなか交通

- 熊本市の中心市街地は、高次都市機能が集積し、さまざまな世代の人々が「住む・働く・訪れる」場として過ごす、熊本都市圏で唯一のエリアです。
- 中心市街地を発着する公共交通は充実しているものの、自動車交通量の増加による慢性的な渋滞が、公共交通の定時性を低下させ、その持続性を脅かす要因となっています。さらに夜間の便数減少も見られます。また、中心市街地の歩行環境には、幅員が狭く段差が多いなど歩きにくい場所が多く、自動車と歩行者の動線が輻輳していることから、安全性や快適性にも課題があります。こうした状況を放置した場合、公共交通サービスの低下や移動制約を受ける人の増加、さらには中心市街地の活力低下が懸念されます。
- 現在、熊本市では「人を中心のまちづくり」を目指し、熊本市中心市街地ウォーカブルビジュンを策定するとともに、新庁舎の整備や跡地利用の検討が進められています。ウォーカブルビジュンでは、道路空間の再配分による歩行環境・自転車利用環境の改善や回遊性の向上に加え、駐車場の適正配置などを通じて、交通の円滑化と最適な土地利用の推進を掲げています。
- まちなか交通においては、「歩行者ネットワークの形成(ウォーカブル)」「自転車を利用しやすい環境の整備」「公共交通の利用促進」「駐車場の適正化」を強化方針とし、中心市街地の賑わいや魅力向上につながる、安全・安心で持続可能なまちなか交通の実現を目指します。これらの取組みは、熊本都市圏で同様に進めていくことが重要です。

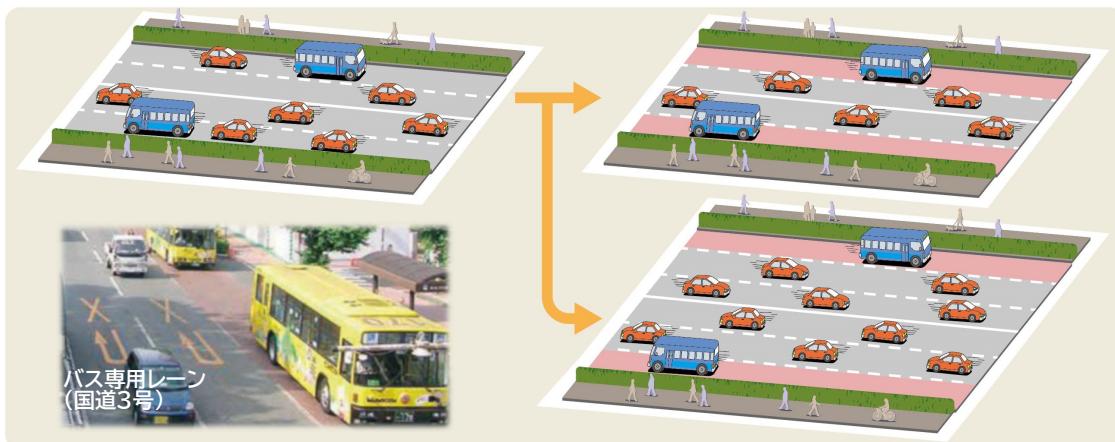
4.2.2 公共交通の強化方針

(1) 機能強化

- バス専用レーンや優先レーンの整備、ボトルネック交差点の解消、高規格道路やバイパスなど既存道路を活用した快速バスの運行、公共交通優先信号(PTPS)の拡充などの取組みを進めることで、幹線公共交通の速達性と定時性を高めます。これにより、都市の主要軸における公共交通の利便性を向上させ、自動車からの利用転換を促進するとともに、熊本都市圏全体の渋滞緩和を図ります。

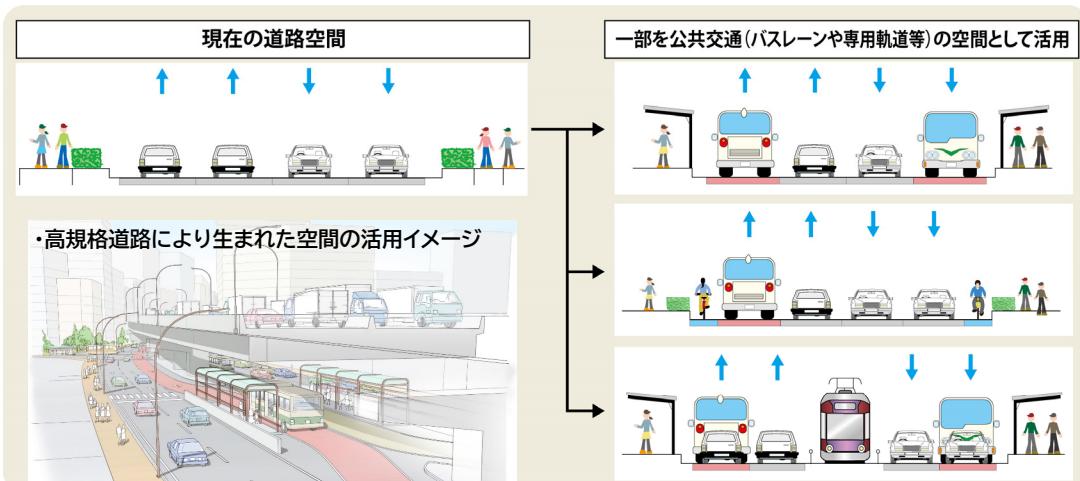
- ・バスレーン(専用、優先)
- ・快速バス(高規格道路やバイパスなどの既存インフラの有効活用)
- ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道、新駅整備
- ・公共交通優先信号(PTPS) など

■ バス専用レーンや優先レーンの整備



- 機能強化を図る上では、道路の使い方そのものを見直すことも不可欠です。道路を単なる自動車の通行空間としてではなく、都市の多様な移動を支える基盤として再定義し、市電・バス・自転車など複数の交通手段が共存するための取組みを進めることで、「道路空間活用の転換」を推進します。

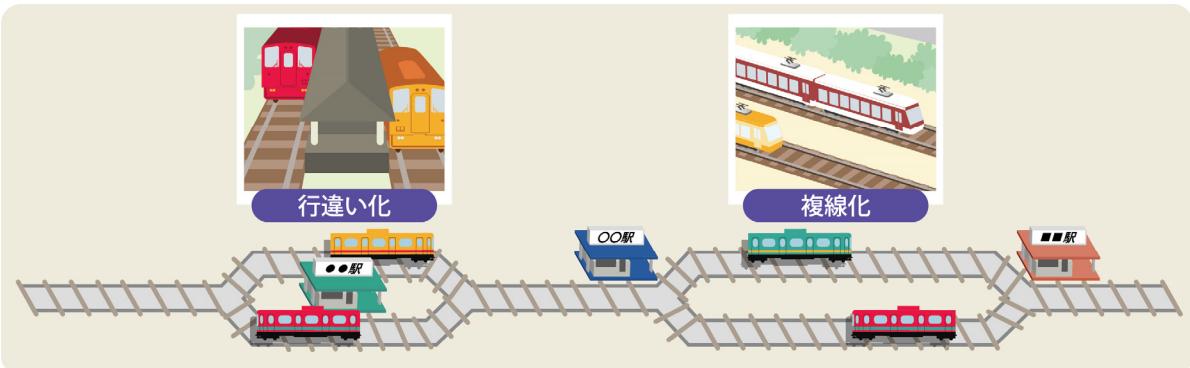
■ 道路空間活用の転換イメージ



- さらに、鉄道の輸送力強化、運転士の再配分を踏まえた市電や路線バスの増便、連節バスの導入、利用者の運賃負担の軽減策などに取り組むことで、住民が使いたくなる公共交通の実現を目指します。

- ・輸送力強化(豊肥本線の行違い化・同時進入化、複線化)
- ・増便・増結(市電3両編成の導入、連節バス、市電延伸など)
- ・利用促進に向けた料金施策(利用者の運賃負担軽減) など

■ 輸送力強化(豊肥本線の行違い化、複線化)



※ 行違い化:駅で上り・下り列車の行き違いができる

※ 複線化:もともと単線だった路線に線路をもう1本増やして、上り・下り列車がそれぞれ別の線路を走れるようにする

■ 増便・増結(市電3両編成の導入)



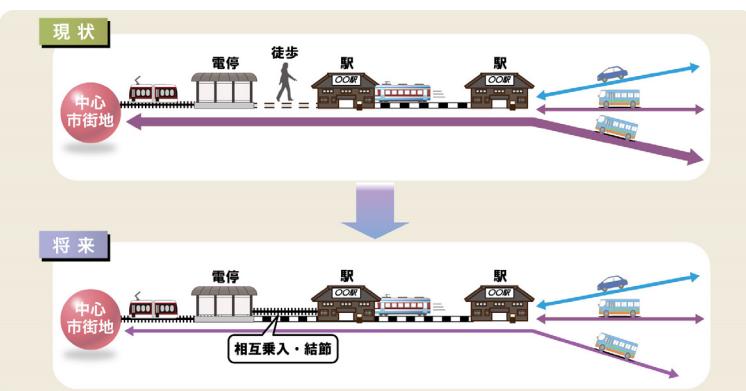
(出典:熊本市資料 多両編成車両のイメージ)

(2) 結節強化

- 複数の交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上やパークアンドライドやサイクルアンドライドのための施設整備など、結節機能の向上を推進します。これにより、自動車から公共交通への利用転換を図ります。

- ・既存交通モードの結節(熊本電鉄と市電の相互乗入・結節)
- ・ダイヤ調整(乗り継ぎ時間の短縮)
- ・パークアンドライド・キスアンドライド・サイクルアンドライド など

■ 既存交通モードの結節(電鉄と市電の相互乗入・結節)



■ サイクルアンドライド



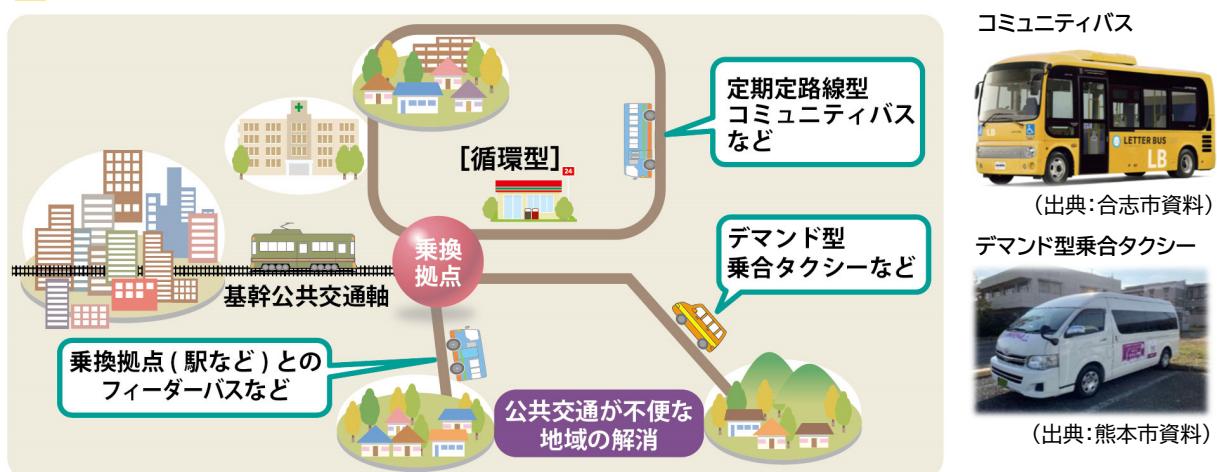
(出典:熊本市資料)

(3) 連携強化

- 熊本都市圏全体で移動しやすい環境を整備するため、バス路線網の再編やコミュニティ交通による空白地域への対応に取り組みながら、車両や運転士といった限られた輸送資源の効率化、再配分を実施します。併せて、運転士不足を補うための新技術の導入や、官民が連携した時差出勤の推進などの取組みを進め、これらを組み合わせて展開することで、誰もが利用しやすい交通ネットワークの構築を図ります。

- ・コミュニティバス・自動運転バス
- ・公共交通が不便な地域への対応(フィーダーバス、デマンドバス)
- ・時差出勤、交通手段の変更(交通の分散・手段の変更)
- ・MaaS(Mobility as a Serviceの略、公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス)など

■ 連携強化(コミュニティバスや公共交通が不便な地域への対応など)

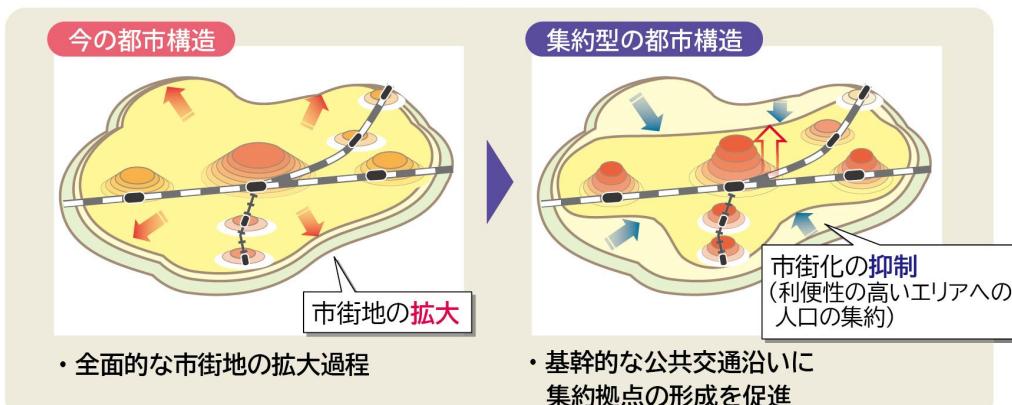


(4) 土地利用との連携

- 公共交通の利用を広げるためには、利便性の高いエリア(例えば居住誘導区域や主要な公共交通路線の沿線)に都市機能や居住を誘導していくことが重要です。こうしたエリアへの適切な誘導を通じて、土地利用と公共交通の利用促進を連動させることで、公共交通の持続可能な運営につなげます。

- ・都市機能・居住の誘導(立地適正化計画との連携強化・広域的な立地適正化計画の検討)

■ 土地利用との連携



※高さは人口をイメージしたものです

(5) 持続可能な公共交通の確保

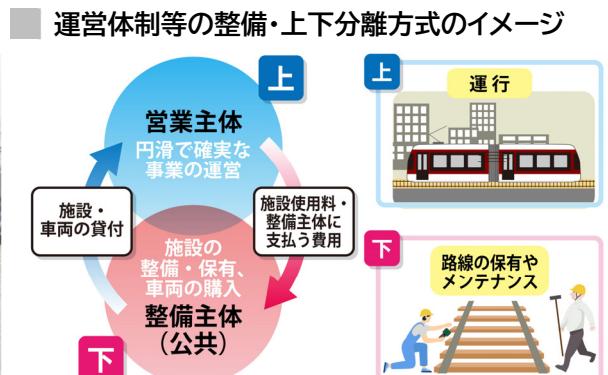
- 定時性・速達性の向上を図るための走行環境整備（ハード施策）に加え、運転士や車両の確保に向けた経営環境の改善（ソフト施策）を支援します。
- 運転士不足の解消に向けた具体的な人材確保策として、交通事業者が実施する免許の取得支援や採用・広報活動に要する経費等に対して支援を行い、事業者の採用力強化と人材の定着促進を後押しします。

・投資による輸送力の強化
(運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援、幹線バスの運行・車両購入などに係る公的支援)

- また、個々の交通事業者の取組みには限界があることを踏まえ、バス・鉄道・市電などの交通モードの垣根を超えた運行経費の一括管理や路線・ダイヤ・運賃の一元的な調整や設定を可能とする体制である「交通/運輸連合」の創設に向けた検討を進め、公共交通の利便性や持続可能性の向上を目指します。
- さらに、自動運転技術やデジタル技術の活用を通じた効率的なサービス提供と利便性向上を図るとともに、ライドシェアの導入・活用を検討します。

・運営体制などの整備
(交通/運輸連合の創設に向けた制度設計の推進、複数の交通モードの運行情報を一元的に提供)
・交通資源の最高効率での活用
(交通モード間における資源の共有・再配置)

- 自動運転技術やデジタル技術の活用では、自動運転バスの導入に向けた実証実験が進められています。将来の本格導入にあたっては、走行環境の整備や理解促進など、ハード・ソフト両面の対策が不可欠です。
- 「運営体制等の整備」では、例えば、「上下分離方式」という「運行と施設管理の役割を分離」する運営方式により、自治体などの公的主体がインフラを整備・維持し、事業者が運行に専念する体制を築くことで、財政負担の明確化と効率的な運営の両立が可能となります。



4.2.3 道路の強化方針

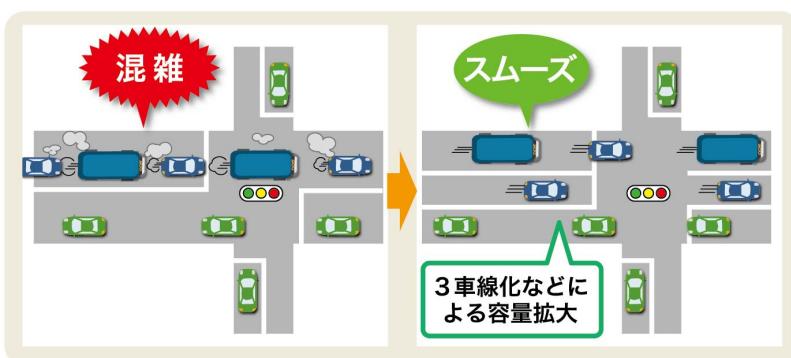
(1) 交通の円滑化

- ボトルネックとなっている箇所の改良や信号制御の最適化といった局所的な対応に加え、都市計画道路を含む都市内道路の強化により、中心部の交通混雑の緩和を図ります。
- さらに、交通需要マネジメントの観点から、時差出勤やルートマネジメントの導入などのソフト施策を展開することで、交通量の分散とピーク時の混雑緩和を進めます。
- これらハード・ソフト両面からの取組みにより、公共交通と調和した、快適で円滑な交通環境の実現を目指します。

■ 交差点改良による交通の円滑化



■ 都市内道路の強化(容量拡大)



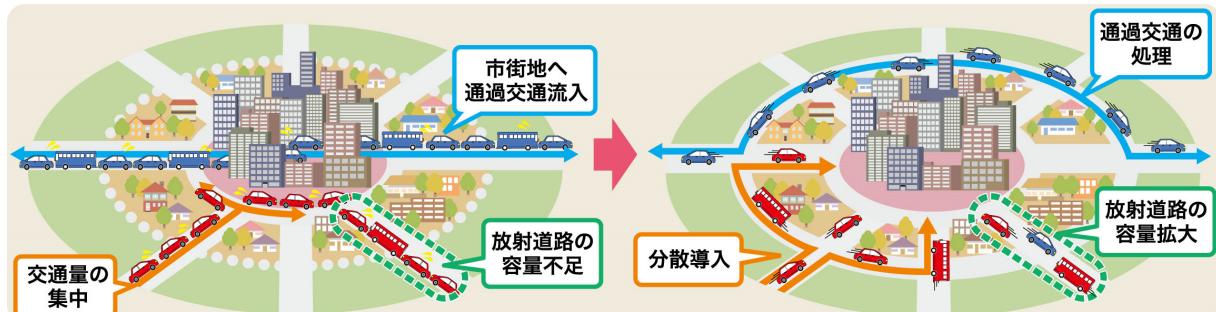
■ 交通需要マネジメント (時差出勤)



(2) 拠点間の連携強化

- 環状道路の強化により地域内の拠点間をつなぐとともに、放射道路の整備によって都心部と各拠点・交通結節点との迅速なアクセスを確保し、道路ネットワークの充実を図ります。これにより、公共交通との連携を一層高め、多核連携型の都市圏構造の形成を力強く支えていきます。

■ 環状・放射道路網の強化

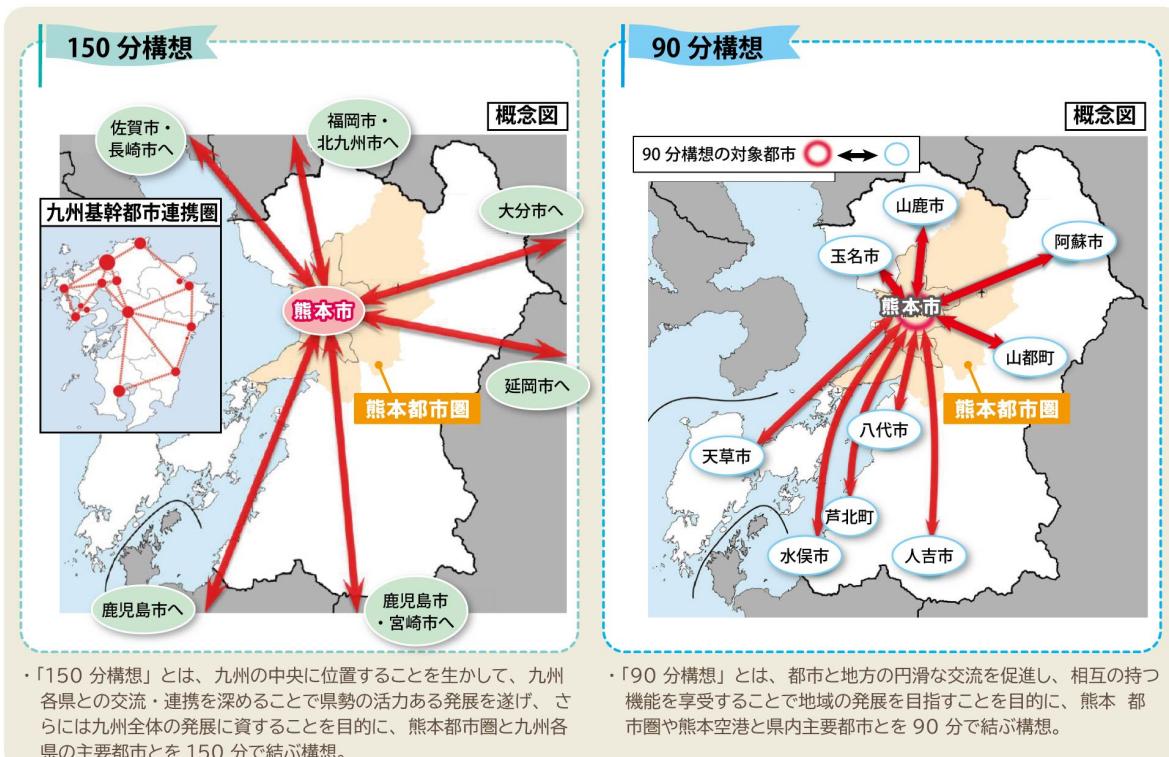


(3) 都市間の連絡強化

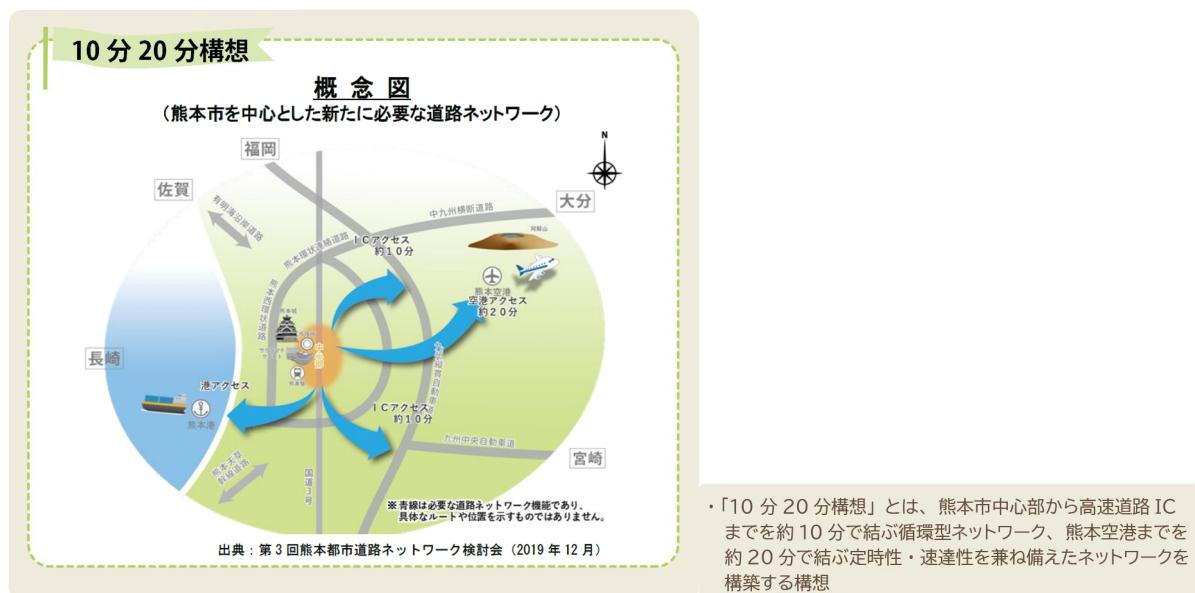
- 広域交通ネットワークを形成し、熊本都市圏と周辺都市との交流を迅速かつ確実に支えます。さらに、高規格道路の整備・活用により物流の効率化を図るとともに、災害時における代替ルートを確保します。

■ 都市間の連絡強化

(150・90分構想)



(10分・20分構想)



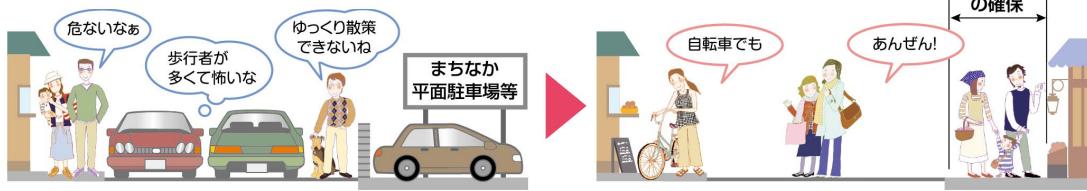
(出典：熊本県新広域道路交通計画 2021年6月 熊本県・熊本市)

4.2.4 まちなか交通の強化方針

(1) 歩行者ネットワークの形成(ウォーカブル)

- 人を中心の空間としてニーズやポテンシャルの高いエリアや、それらを結ぶ歩行者軸において、バリアフリー化による歩行空間の整備や、緑・オープンスペースの確保による歩行空間の拡充を進めます。こうした取組みを通じて、沿道店舗との連携も図りながら、居心地の良い人を中心のウォーカブルな空間を構築します。

■ 歩行者の安全性と快適性の向上



※商用車や荷捌き車両の進入は許可制など



(2) 自転車を利用しやすい環境の整備

- 熊本市自転車活用推進計画を踏まえ、自転車走行空間の整備や駐輪場の機能強化を進め、自転車を安全かつ快適に利用できる環境を構築します。

■ 自転車走行空間の整備や駐輪場の機能強化



(出典:熊本市自転車活用推進計画 R3.3)

(3) 公共交通の利用促進

- MaaSなどの新たなモビリティサービスや、自動運転バス・小型モビリティなど次世代モビリティを導入し、公共交通との乗り継ぎの利便性を高めます。



(出典:熊本市資料 自動運転バスの実証運行について)

(4) 駐車場の適正化

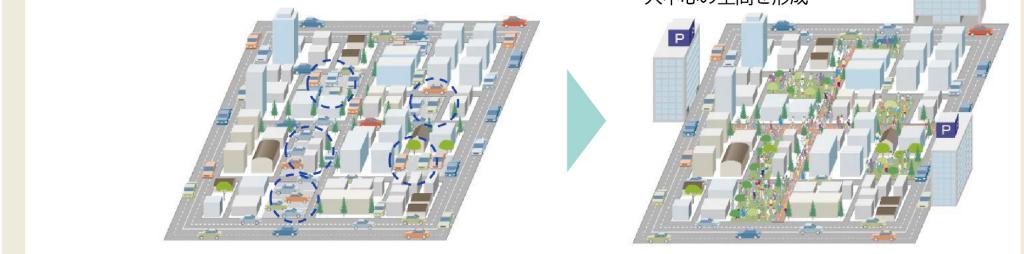
- 熊本市まちなか駐車場適正化計画を踏まえ、駐車場の総量や配置を適正化し、自動車と歩行者の交錯を抑えることで、交通の円滑化と歩行者の安全性・快適性の向上につなげます。

駐車場の適正化

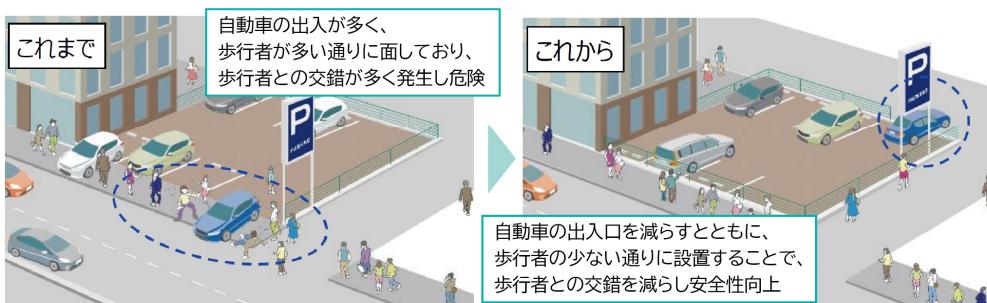
集約駐車施設の整備促進

- まちなかに点在する附置義務駐車場や平面駐車場
- 自動車交通のまちなかへの流入

- 附置義務駐車場等の集約による、土地の有効活用
- 自動車交通を外縁部へ誘導し、人中心の空間を形成



歩行者に配慮した駐車場の構造



(出典:熊本市まちなか駐車場適正化計画 R4.3)

4.2.5 ベストミックスの強化方針～公共交通と自動車交通のスマートな選択～

- 熊本都市圏においては、慢性的な交通渋滞や公共交通サービスの低下といった課題の改善に向け、地域ごとの交通特性に応じ公共交通と自動車交通を適切に選択することで、過度に自家用車に依存することなく、誰もが移動しやすい都市交通体系の最適化、いわゆるベストミックスを進めてきました。
- しかし、現状の地域ごとの交通手段分担率を見ると、市街地部(概ね外環状道路内となる5km圏)との移動では、この10年で自動車分担率が高くなり、周辺部・郊外部でも自動車への依存が続いている。また、熊本都市圏の渋滞は特に朝夕のピーク時間帯に集中していることも特徴です。
- 現状、慢性的な交通渋滞や公共交通のサービス低下は依然として改善しておらず、今後は、ベストミックスとして、スマートな交通手段の選択を更に推進していく必要があります。
- そのためには、地域ごとの交通特性をより細やかに分類するとともに、時間帯に応じた公共交通と自動車のスマートな交通手段の選択を推進することで、よりよい都市交通を実現していきます。

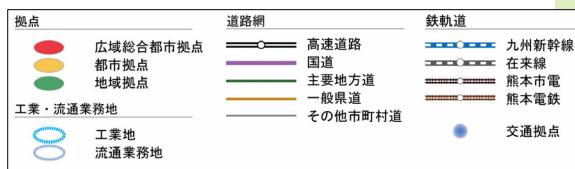
ベストミックスの強化方針～公共交通と自動車交通のスマートな選択～

- 地域ごとのスマートな交通手段の選択
- 時間帯に応じたスマートな交通手段の選択

<地域ごとのスマートな交通手段の選択>

- 熊本都市圏にお住まいの方々の移動のスタイルは、「市街地部」「周辺部」「郊外部」の3つの地域に分けて考えることができます。

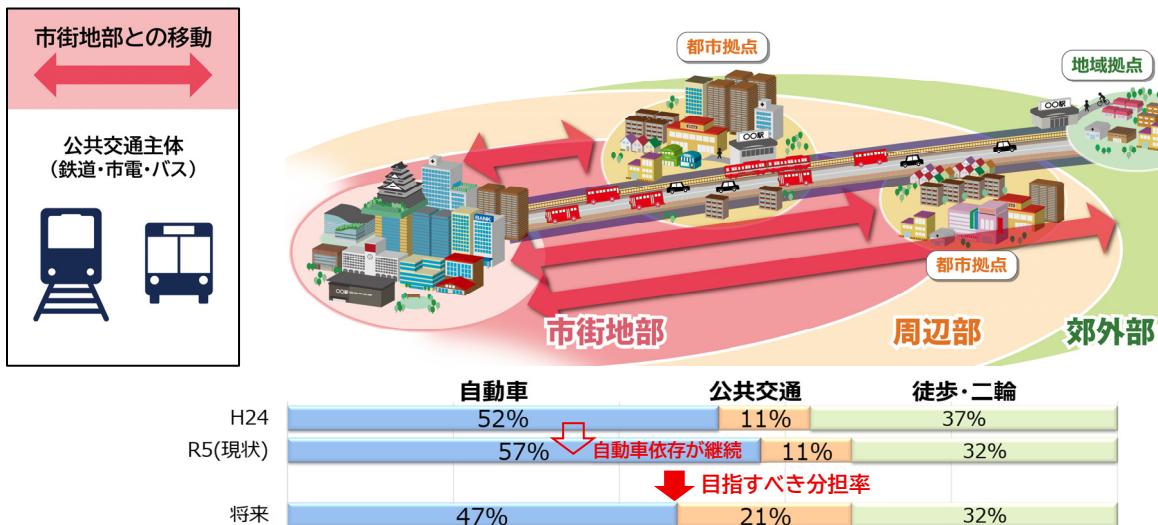
市街地部	・中心※から概ね5km以内の圏内 (概ね外環状道路内)
周辺部	・中心から概ね15km以内の圏内 (市街地部除く、概ね熊本都市計画区域内)
郊外部	・中心から概ね15km以上の圏域 (概ね熊本都市計画区域外)



※中心とは、熊本市中心市街地活性化基本計画 熊本県熊本市 R5.4 で示される中心市街地

- 鉄軌道やバスなどの公共交通、自動車、コミュニティ交通などは、それぞれの地域において利便性が異なります。例えば、市街地部へは鉄軌道やバスによる基幹公共交通が充実しており、公共交通を中心とした移動が便利です。一方、周辺部や郊外部では、公共交通と自動車を適切に使い分けるとともに、コミュニティ交通を選択することも必要です。
- このように、地域ごとの特性に応じて交通手段を選ぶことで、より快適で効率的な移動が可能となり、適切な選択は交通渋滞の緩和にも寄与します。これからの都市交通づくりにおいては、公共交通と自動車をバランスよく選択できる仕組みを整えることが重要であり、このことで渋滞の緩和や公共交通サービスの向上が図られ、より住みやすい都市の形成につながります。

■市街地部との移動：公共交通を中心とした移動



■周辺部との移動：公共交通と自動車をうまく使い分ける移動



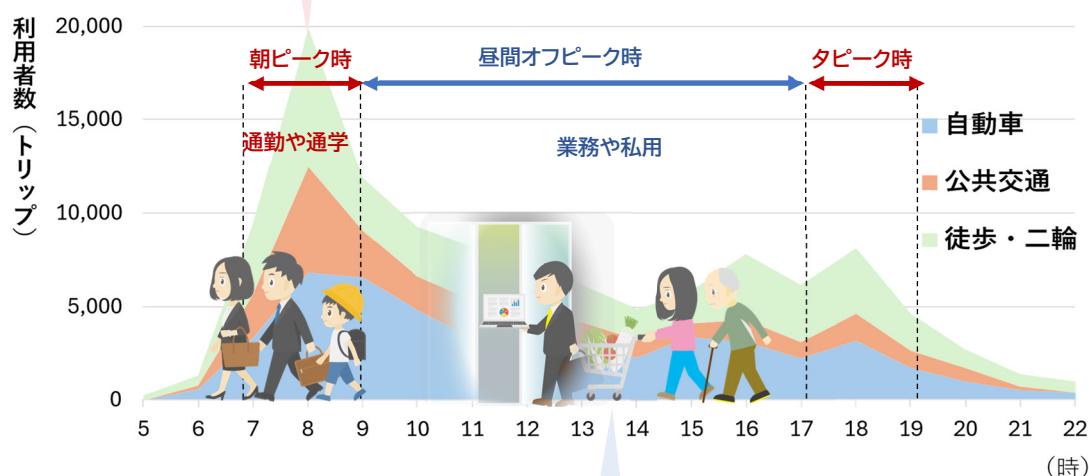
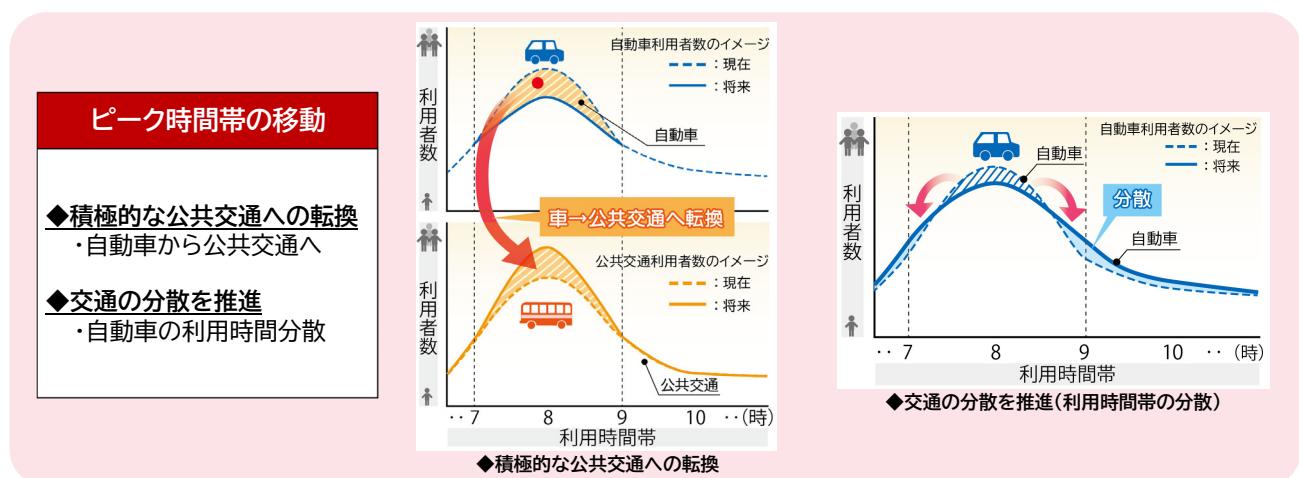
■郊外部の移動：自動車とコミュニティ交通を選択できる移動



出典:H24・R5(現状)は各回熊本PT調査(上図の矢印に該当する各関連トリップを対象とした交通手段分担率)
将来はR5(現状)の第5回PT調査を基に、公共交通(バス・鉄道)のトリップ数を2倍とし、全て自動車から転換すると仮定した場合の推計結果

<時間帯に応じたスマートな交通手段の選択>

- 私たちの毎日の移動は時間帯によって目的や手段が大きく異なります。例えば、市街地部への通勤や通学は朝のピーク時間帯に集中する一方で、営業や打合わせなどの業務、買い物や娯楽、通院などの私用は、主に朝のピークを過ぎた時間帯(昼間オフピーク時)に行われます。
- 現在の熊本都市圏では、市街地部への移動の多くが自動車によって行われており、特に朝のピーク時間帯における自動車利用が顕著です。
- こうした状況を踏まえ、ピーク時の混雑を緩和するために、可能な限り公共交通を利用するとともに、移動時間の分散などの工夫が求められます。また、昼間の時間帯では、自動車が必要な場面もありますが、公共交通の利用が可能な場合には、公共交通への転換を図ることが重要です。
- 時間帯に応じて、最も効率的かつ快適な交通手段を選択できる仕組みを整えることで、渋滞の緩和や公共交通サービスの向上につながり、より住みやすい都市の形成が進んでいきます。



(出典:第5回PT調査:市街地部を目的地とした全目的・時間帯別)



4.2.6 ベストミックスの推進に向けた意識・行動の転換

- 熊本都市圏が抱える交通課題に対応するためには、「スマートな交通手段の選択」という新たな考え方を踏まえ、さまざまな取組みを適切かつ効率的に進めることが求められます。
- 使いやすい公共交通サービスを行政や交通事業者が改善することを前提に、利用者に対して公共交通を利用することの意義やメリットを明確に示すことで意識や行動の変化を促していくとともに、一人一人の行動の転換がもたらす効果を実感することで、更なる行動の変化につなげていくことが必要です。
- 例えば、住民には、環境負荷の少ない移動手段となる公共交通を選択する意義を共有し、日常的な利用行動の定着を図ります。また、経済活動を牽引する企業には、公共交通の利用やオフピーク通勤を推奨し、それを実践する企業を優遇する仕組みを設けるなど、地域社会全体での意識転換を図ることが必要です。
- 加えて、公共交通を利用しやすい環境を整備するための投資や道路空間の再配分の重要性を理解してもらえるような社会へと転換させていくことも重要です。

ベストミックスの推進に向けた意識・行動の転換

- 意識の醸成と行動転換の促進
- 公共交通への投資・道路空間活用の転換への社会的理解



4.3 公共交通の主な提案施策

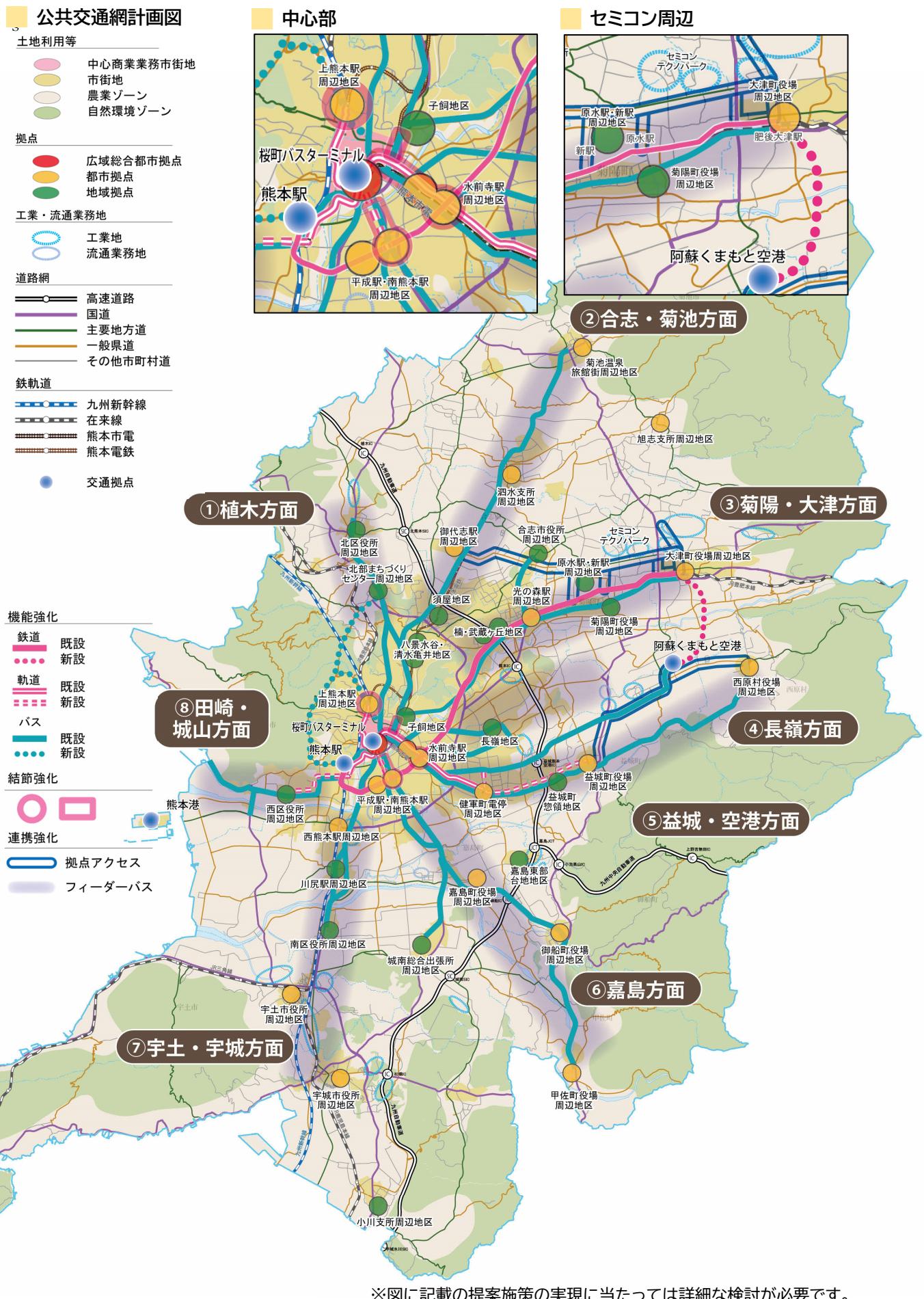
■ 主な提案施策

将来の交通体系の実現に向けた提案施策は以下のとおりです。道路整備プログラムや地域公共交通計画などの個別計画と整合を図りつつ、今後策定する実行計画において、実施主体や実施時期を整理した上で実施施策として位置付けます。また、具体的に事業を検討する段階では、事業費や効果などの経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって実現に向けて取り組みます。

■ 基幹公共交通施策一覧

強化方針	公共交通階層・方面	主な提案施策	
機能強化	鉄軌道	③菊陽・大津	阿蘇くまもと空港アクセス鉄道 豊肥本線の増便・増結、行違い化、同時進入化、複線化 豊肥本線の新駅設置 (原水駅～三里木駅間、武藏塚駅～竜田口駅間)
		⑤益城・空港	市電延伸(東町線、健軍～益城町)
		⑥嘉島	市電延伸(辛島～南熊本)
		⑧田崎・城山	市電延伸(田崎橋～西区役所)
		⑤益城・空港	市電の増便、増結〔3両編成導入〕
		⑧田崎・城山	
	幹線バス・連節バス	全方面	バスレーン〔専用・優先〕の整備 幹線バスの増便、増結〔連節バス〕 速達性を高める交通システムの構築 〔公共交通優先信号(PTPS)〕 利用促進に向けた料金施策〔利用者の運賃負担軽減〕 高規格道路などを活用した快速バス運行
結節強化	鉄軌道	⑤益城・空港 ⑥嘉島	豊肥本線との結節強化(新水前寺駅・南熊本駅)
		②合志・菊池	熊本電鉄・市電の結節(水道町) 熊本電鉄・市電の相互乗入(上熊本)
	共通	全方面	ダイヤ調整〔乗り継ぎ時間の短縮〕 他の交通手段との結節強化 〔駅前広場、バス停設置、パークアンドライド、サイクルアンドライドなど、モビリティハブ化など〕
	幹線バス・連節バス	②合志・菊池 ③菊陽・大津 ③菊陽・大津 ⑤益城・空港 ⑥嘉島	拠点アクセス〔BRT〕 (御代志駅と北東部地域のアクセス) 拠点アクセス〔セミコンアクセスバス〕 (原水駅・菊陽町新駅・肥後大津駅) 拠点アクセス〔空港アクセスバス〕 (西原村～空港～益城町) 直通バス運行(桜町BT～南熊本)
連携強化	フィーダーバス・コミュニティ交通	全方面	フィーダーバス 〔鉄軌道の駅・電停、主要バス停へのアクセス強化〕 コミュニティバス・デマンドバスなどとの連携強化
	共通	全方面	交通の分散〔時差出勤・交通手段の変更〕 MaaS〔公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス〕
	土地利用との連携	共通	都市機能・居住の誘導〔立地適正化計画との連携強化・広域的な立地適正化計画の検討〕
持続可能な公共交通の確保	共通	全方面	投資による輸送力の強化 〔運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援、幹線バスの運行・車両購入などに係る公的支援〕 運営体制などの整備 〔交通/運輸連合の創設に向けた制度設計の推進、複数の交通モードの運行情報を一元的に提供〕 交通資源の最高効率での活用 〔交通モード間における資源の共有・再配置〕

※主な提案施策のうち太字の記載は、今回の提案施策です。



4.4 道路の主な提案施策

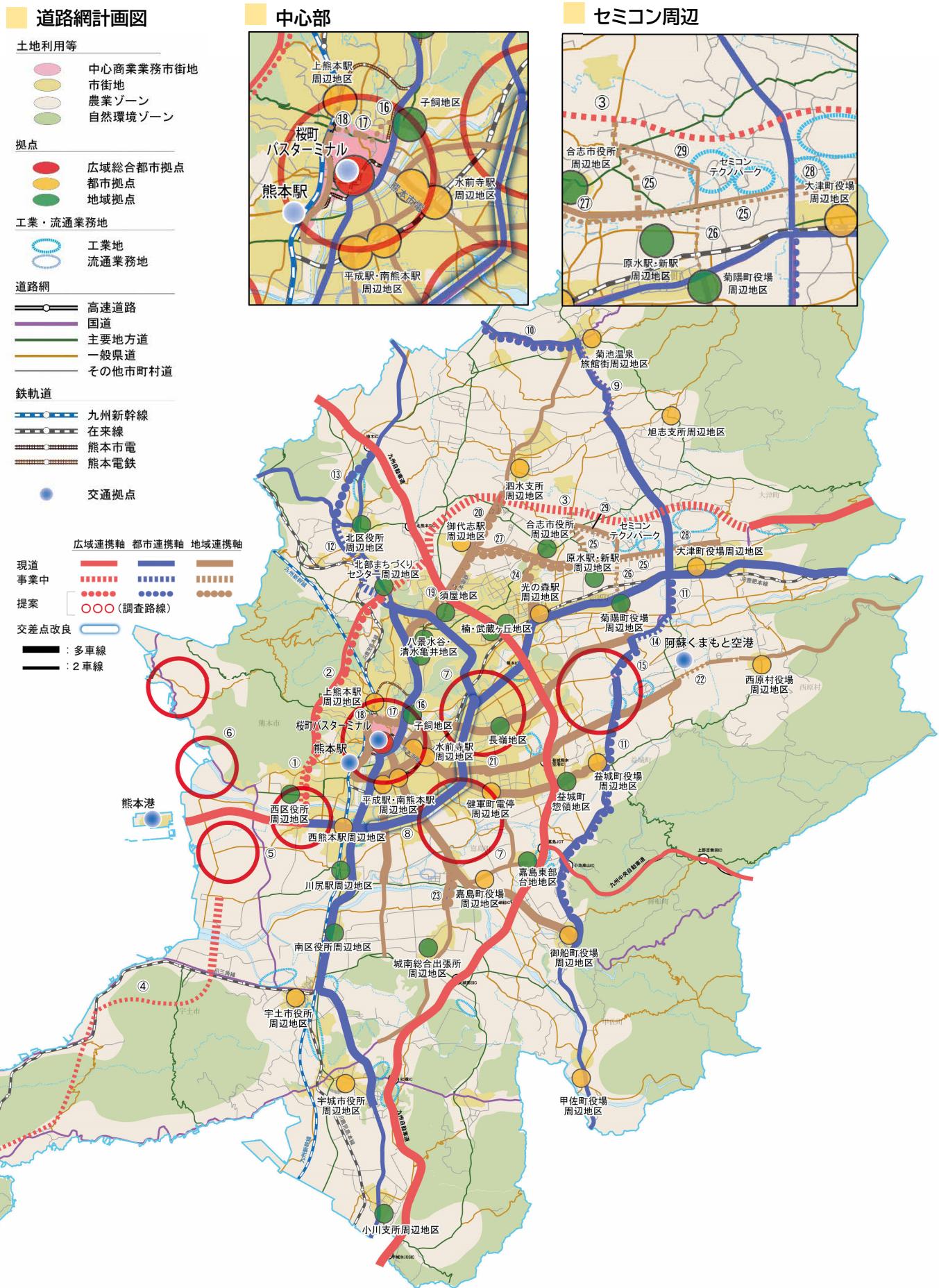
■ 主な提案施策

将来の交通体系の実現に向けた道路分野の提案施策は以下のとおりです。道路整備プログラムや地域公共交通計画などの個別計画と整合を図りつつ、今後策定する実行計画において、実施主体や実施時期を整理した上で実施施策として位置付けます。また、事業の具体化に当たっては、事業費や効果などの経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって実現に向けて取り組みます。

■ 主な道路施策一覧

強化方針	道路階層・機能		主な提案施策
都市間の連絡強化	広域連携軸	外環状道路	① 熊本西環状道路(砂原工区)の整備 ② 熊本西環状道路(4車線化)の整備
		放射道路	③ 中九州横断道路(大津道路、大津熊本道路、熊本環状連絡道路)の整備 ④ 熊本天草幹線道路(熊本宇土道路、宇土道路、宇土三角道路)の整備 ⑤ 熊本天草幹線道路の整備 ⑥ 有明海沿岸道路の整備
			⑦ 熊本都市圏北連絡道路・熊本都市圏南連絡道路 熊本空港連絡道路の整備
			⑧ 国道57号の主要交差点の立体化
			⑨ 国道325号(菊池拡幅)の整備 ⑩ 国道325号(4車線化)の整備 ⑪ 国道443号(4車線化)の整備
			⑫ 国道3号(植木バイパス2・3工区)の整備 ⑬ 国道3号(植木バイパス1工区)の整備
		その他	⑭ 国道443号(空港北拡幅)の整備 ⑮ 国道443号(4車線化)の整備
拠点間の連携強化	地域連携軸	外環状道路	⑯ (都)坪井龍田陳内の整備 ⑰ (都)手取本町坪井線の整備 ⑱ (都)池田町花園線の整備
		内環状道路	⑲ 国道387号(須屋工区)の整備 ⑳ 国道387号(4車線化)の整備 ㉑ (主)熊本益城大津線の自衛隊前交差点のクランク解消 ㉒ (一)堂園小森線(小谷工区、布田工区)の整備 ㉓ 国道266号の改良 ㉔ (一)住吉熊本線(多車線化)の整備
			㉕ (主)大津植木線(福原工区、原水工区)の整備 ㉖ (一)新山原水線(原水工区、原水2工区)の整備 ㉗ (一)大津西合志線(4車線化)の整備 ㉘ (都)三吉原北出口線の整備 ㉙ (都)竹迫第二テクノ線の整備 など
		放射道路	㉚ 都市計画道路の整備
		共通	㉛ 未着手の都市計画道路の整備
		交差点改良(主要交差点)	㉜ 渋滞交差点などの主要交差点の改良 (右折レーンの設置・延伸、信号制御の最適化、立体交差)
		交通の分散	㉝ 時差出勤・交通手段の変更
		経路の分散	㉞ ルートマネジメント (既存インフラの活用：西環状道路利用への誘導)
交通の円滑化	共通	セミコン関連	㉟ 時差出勤・交通手段の変更

※主な提案施策のうち太字の記載は、今回の提案施策です。

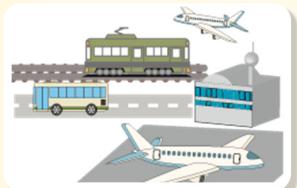


※図に記載の提案施策の実現に当たっては詳細な検討が必要です。

4.5 提案施策に期待される効果

■定時性・速達性の確保や輸送力向上により、公共交通の利便性が高くなります。

○熊本駅から阿蘇くまもと空港までの所要時間

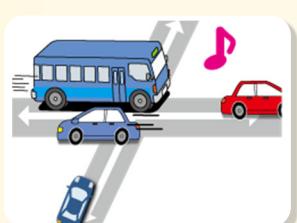


○熊本市中央区からセミコンまでの所要時間



■公共交通サービスの向上と道路整備との連携により、朝の通勤時でも快適に移動できるようになります。

○都市圏の各方面から熊本市中心部までの所要時間



○朝ピーク時の自動車の平均旅行速度



○熊本市中央区からセミコンまでの所要時間



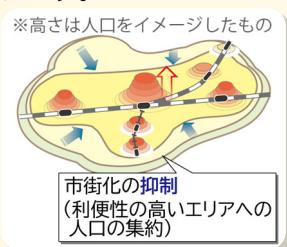
■高規格道路の整備・活用により熊本都市圏と周辺都市とが移動しやすくなります。

○熊本市中心部からの所要時間



■土地利用と公共交通の利用促進を一体的に進めることで、公共交通利用の増加によるサービス向上が期待でき、誰もが安心して暮らせる都市の形成へつながります。

○朝の通勤時（都市圏の基幹公共交通8軸）の分担率



■負のスパイラルから正のスパイラルに転換させることで、現状の悪化を防ぎ、地域ごとや時間帯ごとの公共交通と自動車の双方が便利になります。

- 人口減少が進む中でも誰もが安心して暮らせる都市を形成するためには、「多核連携型の都市圏構造」を前提に、都市づくりと交通計画を一体的に進めていくことが重要です。
- これらの取組みを着実に推進することで、地域の悪循環(負のスパイラル)から好循環(正のスパイラル)へと転換し、誰もが移動しやすく暮らしやすいまちの実現につながります。



【期待される効果の前提条件など】

- ・現在の数値は、令和5年時点及びその近年での数値（統計値や調査結果などによる算出値）
- ・都市圏の人口は、現在は令和5年人口（令和2年の国勢調査を住民基本台帳人口で補正したもの）、将来は2章で示した令和27年の独自推計の将来人口を設定
- ・負のスパイラルは、令和27年将来人口のもと、公共交通（鉄道・市電・バス）の運行本数が現在の半分に低下した将来を交通需要予測モデルにより推計した値
- ・将来（正のスパイラル）は、提案施策が実行された場合を交通需要予測モデルにより推計した値
- ・幹線バスの増便は現在の約1.5倍の本数を設定、料金は半額の運賃を設定
- ・都市機能の誘導、居住の誘導は、誘導区域における目標の密度まで集約（立地適正化計画の策定自治体における目標の密度）
- ・市電の増便、増結は、現状のダイヤを踏襲し、その全便に対し、3両編成導入、基幹公共交通8軸全部にバスレーンを整備

※熊本市中心部とは、熊本市中心市街地活性化基本計画で示されるエリア

分析上、基幹公共交通8軸の起点は、北区役所、菊池市役所、大津町役場、長嶺地区、西原村役場、嘉島町役場、宇城市役所、城山地区に設定



第5章

今後の取組み

- 5.1 アクションプランの策定
- 5.2 モニタリングによる計画の推進
- 5.3 関係者一体となった計画の推進

第5章 今後の取組み

5.1 アクションプランの策定

- 都市交通マスタープランは、熊本都市圏の交通における現状や課題、将来見通しを踏まえた上で、将来の都市像や交通体系のあり方を示し、熊本都市圏の交通ネットワークの望ましい将来像を住民に広く提示するものです。
- この将来像を実現するためには、都市交通マスタープランで提案された施策を踏まえ、具体的な取組みを示す実行計画(アクションプラン)を策定し、戦略的に施策を推進していくことが必要です。
- 実行計画では、交通ネットワークの段階的な整備において、短期(5年間)や中期(10年間)の目標像を設定し、必要な施策を総合的に整理します。また、各市町村の道路の整備に関するプログラムや地域公共交通計画など個別の実行計画との整合を図りつつ、実施主体や整備スケジュールを明確にするとともに、具体的な事業の検討段階では、事業費や効果などの経済効率性などの検証も行い、事業の実現に向け関係者が一体となって取り組みます。

5.2 モニタリングによる計画の推進

- 実行計画においては、地域住民に対して交通ネットワークの形成過程や事業に対する理解を得ることが重要です。
- そのため、達成状況を継続的に観測するとともにその成果を広く住民に公表し、併せて、意見聴取も踏まえた検証を重ねることで、適切な進捗管理につなげていくこととします。

5.2.1 モニタリング機関の設置

- 計画の実施状況を客観的かつ継続的に把握し、社会情勢の変化に柔軟に対応した計画の修正・改善や新たな提案を行う体制として、熊本都市圏総合交通計画協議会を母体とした組織(モニタリング機関)を設置します。
- この組織は、行政、外部有識者、関係団体で構成され、計画の進捗管理や施策の評価・助言を行う専門的な役割を担います。

■設置主体と構成

- ・設置主体：行政(道路・交通・都市など)
- ・構 成：行政(道路・交通・都市など)、交通管理者、交通事業者、経済界(企業)、学識経験者(シンクタンクなど)、住民代表 など

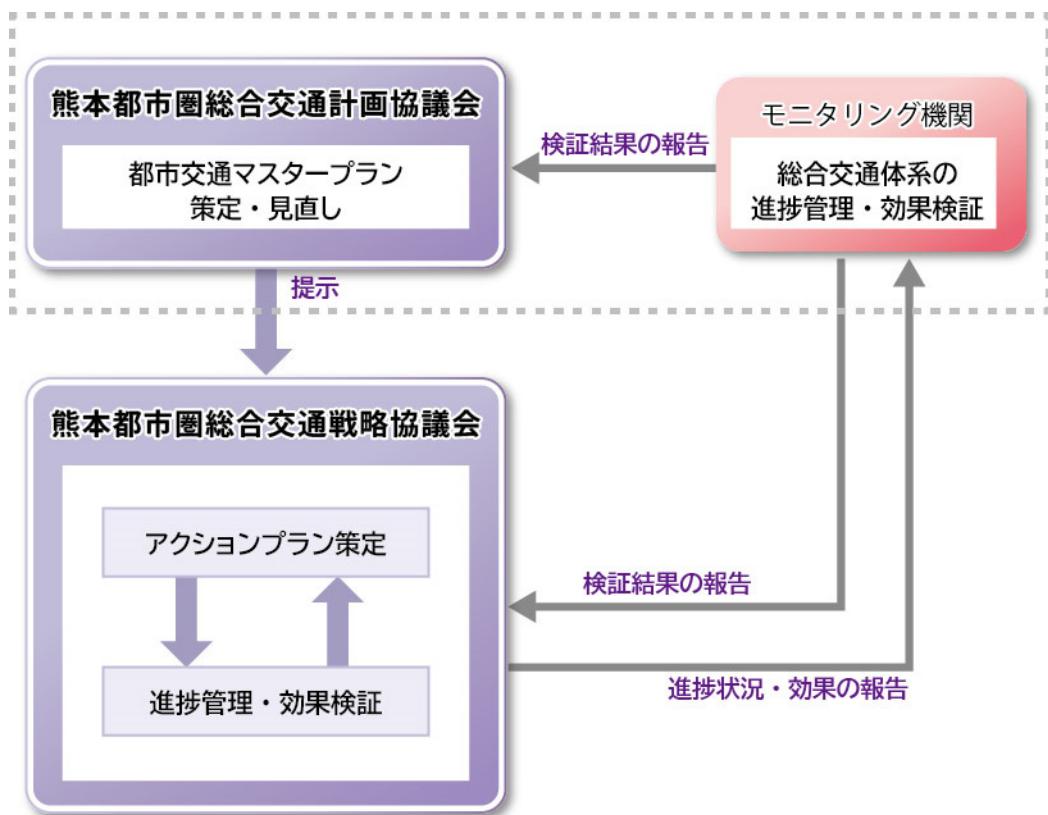
■役割

- ・進捗指標(KPI)の設定
- ・データの観測と共有データベース化
- ・実施状況の評価(例：達成度、遅延理由、改善点)
- ・調査・ヒアリングの実施
- ・マスタープランの改定を要する社会情勢の変化などの把握

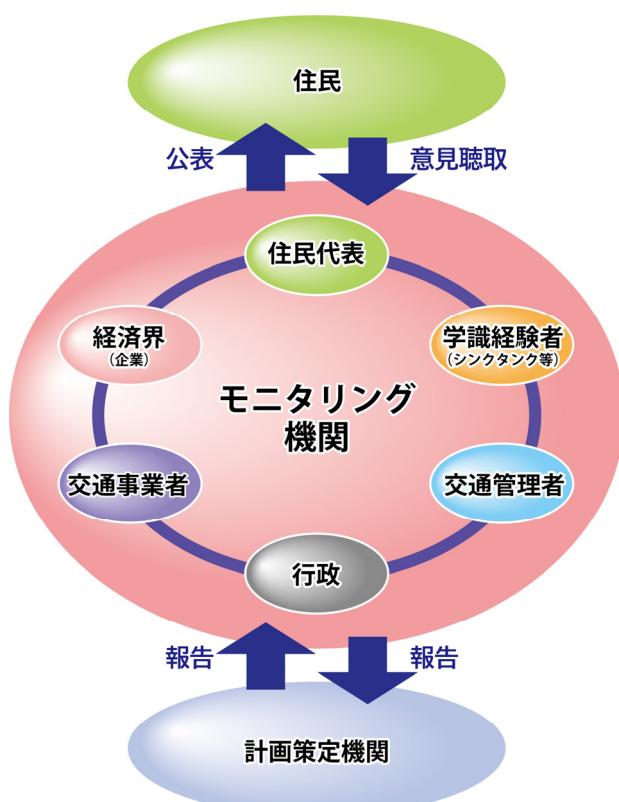
■運営方法

- ・年数回の定例会議
- ・分科会方式による専門テーマごとの分析

■ モニタリングの仕組みの例



■ モニタリング機関のイメージ



5.2.2 定期的な達成状況の公表による進捗管理

- 計画の進捗や成果を住民・関係者に分かりやすく共有し、説明責任を果たすことで、透明性と信頼性の向上を図ります。また、住民や関係者からのフィードバックを得る機会を確保することを目的に、定期的な達成状況の公表を実施します。
- 計画の進捗状況の公表では、例えば、公共交通の分担率や利用者数と自動車のピーク時旅行速度など、交通手段ごとの使われ方を様々なデータでモニタリングし、客観的な指標として提示します。
- こうしたモニタリングにより、各施策の進捗や効果を検証・評価することが可能となり、それらを住民・関係者に分かりやすく共有することで透明性と信頼性の向上が期待されます。また、課題や改善点を関係者間で共有することで、必要に応じた計画見直しの円滑化を図ることができます。

■公表時期と頻度

- 概ね半年～1年に1回

■公表内容

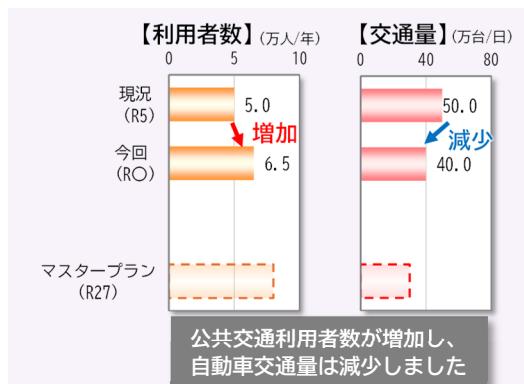
- KPI や目標値の達成状況(達成率)
- 前年度との比較、傾向分析
- 進捗が遅れている施策の理由と対応策

■公表方法

- 行政ホームページやオープンデータとして公開
- 広報誌・プレスリリース(SNS などの発信)

■公表内容(達成状況の評価)

●公共交通利用者数と自動車交通量の変化



●ピーク時の平均旅行速度の変化



■公表方法

●協議会ホームページの活用



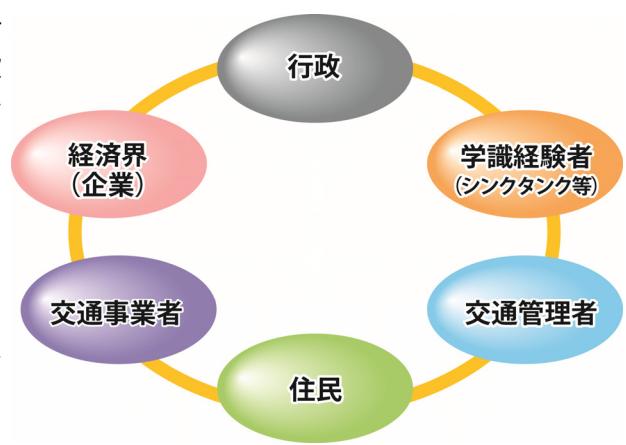
●自治体広報誌（市政だよりなど）の活用



5.3 関係者一体となった計画の推進

5.3.1 各主体の役割

- 持続可能で利便性の高い交通体系の実現には、行政・交通事業者・企業・住民などが、それぞれの役割を果たし、互いに連携し取り組むことが重要です。
- 特に、公共交通に関しては、行政や交通事業者が利便性と安全性の高い公共交通を安定的に提供することが必要であり、それには必要な投資や将来を見据えた人材育成も重要です。加えて、住民の利用拡大が、将来の公共交通を持続可能にする大きな力となります。
- 今回のマスタープランに基づき、各主体で取組みの方向性を共有しつつ関係者が一体となって計画を推進していくことが不可欠です。



■関係者となる主体

■各主体の役割

主体	役割
行政	<ul style="list-style-type: none"> 住民や事業者、周辺自治体や国・県などと連携しながら、都市圏全体を見据えた交通やまちづくりの計画を立て、実際に施策を実施します。その中で、公共交通や道路の安全性・持続性を確保し、利便性を高める役割を担い、必要な財政的支援や投資を行っていきます。 また、公共交通の重要性やスマートな交通手段の選び方を分かりやすく伝え、利用を促進・啓発することで、住民の意識を高めていくことも大切です。
交通管理者 (警察)	<ul style="list-style-type: none"> 交通管理者として、信号機や道路標識などの安全施設の整備を行います。 交通の安全と円滑を図るために、信号制御の最適化、交通規制の実施や交通安全教育を行っていきます。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を支える交通事業者は、地域の暮らしを支える大切な役割を担います。 運行の利便性や快適さを追求するとともに、誰もが安心して利用できるよう、安全性の確保やサービス内容や利用方法をわかりやすく伝える役割があります。
学識経験者 (シンクタンクなど)	<ul style="list-style-type: none"> 行政や交通事業者、企業、住民などが進める取組みに対して、都市交通に関する専門的な知識や経験をもとに、客観的で公平な立場から助言を行います。 具体的には、地域にふさわしい交通の仕組みや方針の決定に向けた支援などを行います。
経済界 (企業)	<ul style="list-style-type: none"> 地域の産業や雇用を支える公共交通の維持・発展に協力します。 地域の一員として、公共交通の重要性を理解し、社員の通勤や業務移動における公共交通利用の促進やオフピーク通勤の実施など、行政と連携した取組みを進めます。
住民	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を支える最も大切な担い手であり、公共交通への様々な施策実施による意義とメリットを踏まえ、公共交通を積極的に利用していくプレイヤーとしての役割を担います。

5.3.2 各主体の取組みの方向性

- 関係者が一体となって計画を推進していくためには、各主体で取組みの方向性を共有した上で進めていくことが重要です。公共交通を中心とした持続可能な交通体系を構築していくため、各主体が共通の目標に向かって取組みを進めていくことが大きな力となります。

【行政】

- ◆自治体間および自治体内の関係部局連携による都市交通の確保、将来を見据えた人材の育成
- ◆複数自治体による拠点機能の共有と活用

- 広域連携軸や都市連携軸に代表されるように道路や公共交通は自治体の境界を越えて機能するインフラです。そのため、各種計画の策定、整備、維持管理においては、同じ道路空間の中で公共交通施策や道路施策を一体的に進める必要があります。これには、自治体間や自治体内における道路部局や公共交通部局などの連携が不可欠であり、さらに、計画部門や工事部門などあらゆる部署において、人材の育成や技術の継承が重要です。
- 公共交通の拠点は単一の自治体だけではなく、周辺地域の住民にとっても重要な役割を果たします。例えば健軍は熊本市の拠点であると同時に、益城町、御船町、西原村の住民にとっても公共交通を利用するうえで重要な拠点です。
- このような拠点を十分に活かすためには、熊本市だけでなく周辺自治体も含めた広域的な視点で連携し、施策検討を進めることが重要です。

【交通管理者（警察）】

- ◆安全で円滑な通行の実現に向けた交通環境の整理

- 交通事故の防止や混雑時の円滑な通行を実現するためには、交通ルールの遵守を促す取組みが重要です。例えば、地域住民に対して、交通規制や交通ルールなどに関する交通安全教育を行うことにより、円滑に通行できる環境を整えます。
- 自動車や公共交通による事故を防止するため、交通安全施設の整備などを進めるとともに、関係機関との連携を踏まえた交通管理者としての取組みを展開していきます。

【交通事業者】

- ◆公共交通の利便性向上と持続可能なシステムの構築
- ◆安定的なサービス提供のための連携強化と人材基盤の強化

- 公共交通の利便性を高めるためには行政と連携・協力し、輸送力や定時性、乗り継ぎのしやすさなどを改善しながら、公共交通を持続可能により良い社会システムにしていく必要があります。
- 地域の暮らしや経済を支える存在として、運賃制度や交通拠点の整備などを行政と一緒に進め、誰もが安心して利用できる環境づくりを目指します。
- 交通事業者においては、全国に先駆けて「共同経営推進室」を立ち上げ、重複する路線の整理や共通定期券の導入などに取り組み、公共交通サービスの改善による利便性向上や経営の安定化について成果を上げています。今後は、路線バスや鉄軌道、タクシーなど、異なる交通手段を横断した運賃制度や乗り継ぎの仕組みを整え、より良い公共交通を目指していく必要があります。
- 一方、インシデントの発生や減便、路線廃止など、安心かつ安定的なサービス提供の観点では、交通事業者各社ごとの経営努力のみではその責務を果たしていくことが困難となってきています。そのため、異なる交通手段間の連携はもとより、行政との連携も深め、交通事業者がサービス提供に専念できる運営体制づくりが求められます。
- さらに、近年深刻化する運転士不足への対応として、若手人材の確保・育成や、働きやすい職場環境の整備、地域と連携した人材定着支援など、持続可能な運行体制の構築に向けた取組みも重要です。公共交通の安定的な運行を支える人材基盤の強化は、地域の移動手段の確保と交通サービスの維持に直結する課題であり、今後の重点施策として位置づける必要があります。

【学識経験者(シンクタンクなど)】

◆専門知識を活かした交通施策への助言・熊本都市圏の交通改善への提言

- 公共交通や道路交通に関する専門的な知識を活かし、協議会などの場において施策の妥当性や改善点について助言を行います。
- 行政と連携しながら、国内外の先進事例や最新の技術動向を踏まえた議論を重ね、中立的な立場から地域にとって有益な課題の気づきや改善の方向性を提示します。
- こうした取組みにより、熊本都市圏の交通をより持続可能で質の高いものへと導くための改善策や新たなアプローチを提言していきます。

【経済界（企業）】

◆公共交通利用促進の支援と渋滞対策に寄与する通勤環境の見直し

- 公共交通の重要性を理解し、通勤や出張など日常の業務活動において積極的に公共交通を活用することは、渋滞の緩和や環境負荷の軽減に貢献するものと期待されます。行政と歩調を合わせることで、地域全体の交通環境の改善に寄与する大きな力となります。
- 行政や交通事業者が進める公共交通利用促進の取組みに協力し、従業員が通勤に公共交通を活用できるような支援が求められます。企業が率先して関わることで、地域全体に利用拡大の流れが生まれ、熊本都市圏の活力維持と交通の持続可能性につながります。
- また、渋滞により失われる時間や環境への負荷は、社会全体にとって大きな損失です。これを軽減するために、行政と企業が連携し、通勤時間の分散(オフピーク通勤の推進)や駐車場の見直しなど、公共交通の利用促進に取り組むことが大切です。
- さらに、渋滞による損失時間や環境への負荷といった社会的コストを企業も適切に分担する新たな仕組みを、行政とともに議論し、整えることも求められます。

【住民】

◆公共交通の積極的な利用促進による自動車依存の抑制と持続可能な交通環境構築への協力

- 住民一人ひとりが、公共交通の大切さを理解し、地域の交通を支えるため、日常生活の移動においてバスや電車などを利用できる環境にある方は、積極的に公共交通を利用することが大切です。
- また、自動車に過度に依存しないように心がけてもらうことも必要です。多くの人が公共交通を使うことで、サービスの維持・向上が図られ、次世代にわたって都市圏全体の暮らしやすさや環境の改善につながります。
- 例えば、混雑を避けた通勤・通学が可能な方がその行動を実践するだけでも、都市圏全体の快適性向上につながります。もちろん、身体の不自由な方の移動や子どもの送迎など、自動車の利用が不可欠な場面もあります。だからこそ、公共交通への転換やオフピーク通勤に取り組むことが重要であり、その積み重ねが、将来にわたって公共交通を維持・発展させる大きな力となります。



卷末資料

- 協議会・幹事会 名簿
- 用語集

巻末資料

■ 協議会・幹事会 名簿

協議会

学識	会長	柿本 竜治（熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センター教授）
	副会長	羽藤 英二（東京大学大学院工学系研究科教授）
	顧問	溝上 章志（熊本学園大学経済学部教授）
委員	円山 琢也（熊本大学大学院先端科学研究所教授）	
	国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所長	
	国土交通省九州運輸局熊本運輸支局長	
	熊本県企画振興部交通政策・統計局長	
	熊本県土木部道路都市局長	
	熊本県警察本部交通部長	
	熊本市政策局長	
	熊本市都市建設局長	
	熊本市交通事業管理者	
	九州旅客鉄道株式会社熊本支社副支社長	
熊本市	一般社団法人熊本県バス協会長	
	熊本経済同友会（まちづくり委員会委員長）	
関係団体	熊本商工会議所 常議員	

幹事会

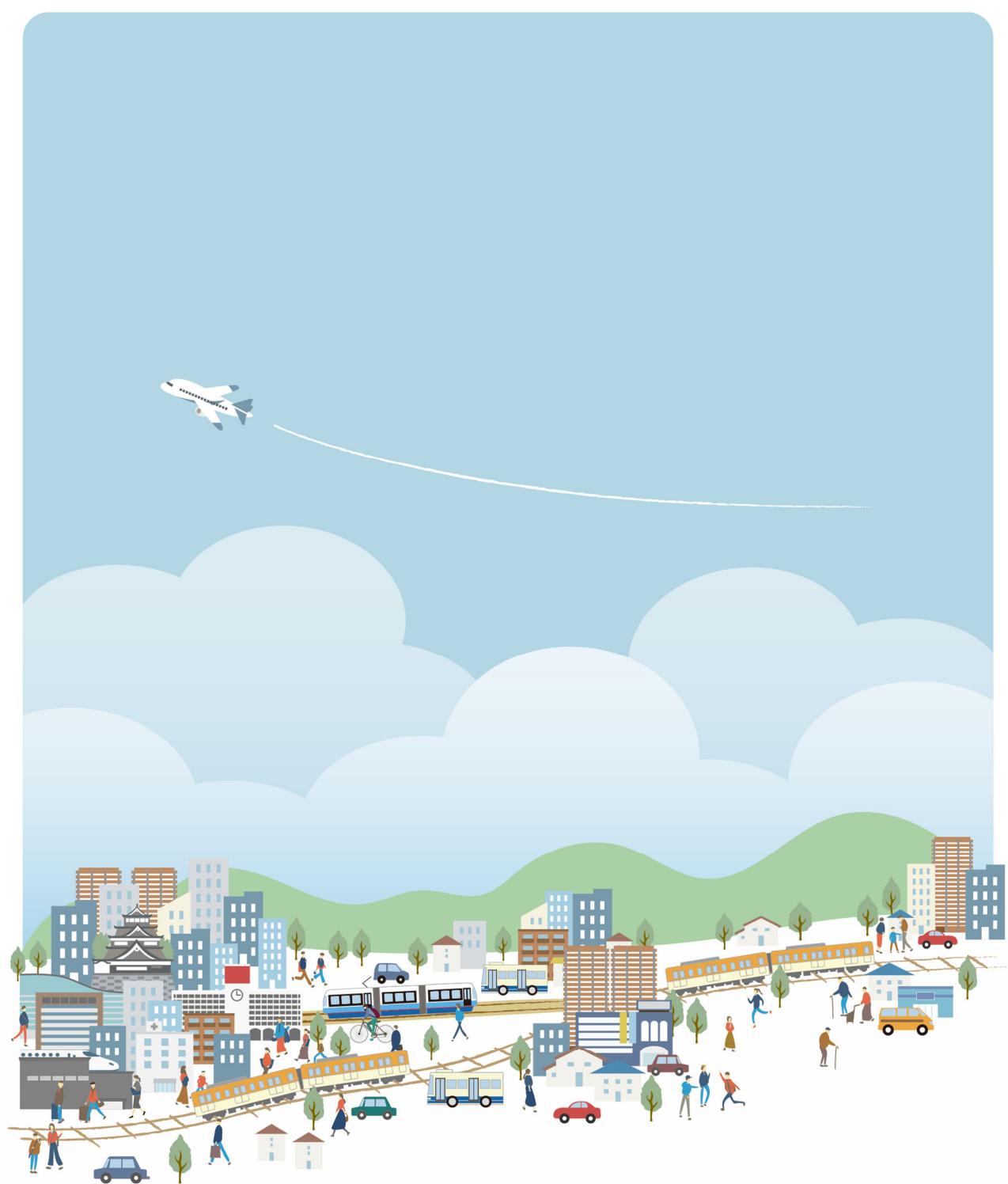
学識	幹事長	円山 琢也（熊本大学大学院先端科学研究所教授）
	本間 里見（熊本大学大学院先端科学研究所教授）	
	小葉 武史（熊本学園大学経済学部教授）	
	星野 裕司（熊本大学くまもと水循環・減災研究教育センター教授）	
	橋本 淳也（熊本高等専門学校准教授）	
国	国土交通省九州地方整備局熊本河川国道事務所計画課長	
	国土交通省九州運輸局熊本運輸支局首席運輸企画専門官	
	熊本県企画振興部交通政策・統計局交通政策課長	
県	熊本県土木部道路都市局道路整備課長	
	熊本県土木部道路都市局都市計画課長	
	熊本県警察本部交通規制課長	
熊本市	熊本市政策局総合政策部長	
	熊本市都市建設局都市政策部長	
	熊本市都市建設局交通政策部長	
	熊本市都市建設局土木部長	
	熊本市交通局次長	
市町村	菊池市建設部都市整備課長	
	宇土市建設部都市整備課長	
	宇城市土木部都市整備課長	
	合志市市長公室企画課長	
	大津町総務部総合政策課長	
	菊陽町総務部総合政策課長	
	西原村総合政策課長	
	御船町建設課長	
関係団体	嘉島町企画情報課長	
	益城町企画財政課長	
	甲佐町企画課長	
	九州旅客鉄道株式会社熊本支社営業運輸課長	
	一般社団法人熊本県バス協会乗合バス業務委員会委員長	
	熊本経済同友会事務局長	
	熊本商工会議所 理事 事務局長	

■ 用語集

ア	朝ピーク率	1日の内で「一番混む時間帯（朝ラッシュ時）」の利用者数が、全体（1日あたり）の利用者数に対してどのくらいの割合を占めているか、を意味する。
	インフラ	“インフラストラクチャー（Infrastructure）”の略で、道路・バス停・駅・水道・電気など、生活を支える“基盤となる設備”のこと。
	ウォーカブル	「歩きやすい」「歩きたくなる」といった意味で、人を中心のまちづくりや空間を指す。「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組合せた造語。
	エコ・コンパクトな都市づくり	環境と調和し、コンパクトに都市機能や居住を集約することで、持続可能で活力ある都市を目指す都市づくりの考え方。
	オフピーク通勤	朝の通勤ラッシュ（混雑のピーク時間）を避けて通勤すること。つまり、多くの人が一斉に動く時間をずらして出勤すること。
カ	カーシェア	自分で車を所有しなくとも、必要なときだけ“みんなで車を共同利用する”サービス。買い物や送り迎えなど、短時間だけ使いたいときに便利です。
	キスアンドライド	「ちょっとだけ車を停めて、人を降ろす（または迎えに行く）」こと。この“送る（キス）→降ろす→すぐ発車（ライド）”という流れから、アメリカなどで「Kiss and Ride」と呼ばれるようになった。
	居住誘導区域	都市計画の中で、今後も人が住み続けるように誘導（促す）エリアとして定められた区域のこと。国の「立地適正化計画制度（2014年：都市再生特別措置法改正）」に基づく考え方で、人口減少時代に、まちをコンパクトに保つための仕組みである。
	公共交通優先信号（PTPS）	（PTPS：Public Transportation Priority System）バスや路面電車などの公共交通車両が、信号でスムーズに通れるように制御する交通システムのこと。信号機と車両が通信して、バスの遅れを減らし、定時運行を助ける仕組み。
	交通モード	自動車、バス、鉄軌道、自転車、徒歩などの交通手段のこと。
	交通/運輸連合	複数の交通事業者（バス・鉄道・タクシーなど）や行政が、地域全体の交通を一体的に運営・調整するために設ける仕組みのこと。特にドイツやフランスで成熟した制度。交通事業者は、路線やダイヤの調整により運行が効率化し、行政支援のもとで安定した経営が可能になる。利用者は、バス会社が違っても共通ICカードや定期券で乗り継ぎができ、使いやすく信頼できる交通になる。
	コミュニティ交通	公共交通が不便な地域において、生活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。
サ	サイクルアンドライド	自転車で最寄りの駅やバス停まで行き、そこから電車やバスなどの公共交通に乗り換える移動方法のこと。
	SUMP（サンプ）	（SUMP：Sustainable Urban Mobility Plans）持続可能な都市モビリティ計画。都市の移動（モビリティ）を、環境や安全、暮らしやすさなどの観点から総合的に改善していくための、新しい都市交通の考え方。データにもとづく目標設定、都市圏全体を視野に入れた統合的な検討、住民や関係者が関わる仕組みづくり、モニタリングによる継続的な見直しなどが特徴。
	シェアサイクル	まちの複数のポートと言われる場所にある専用の自転車を、好きな場所で借りて、好きな場所に返せるサービス。
	主要渋滞箇所	最新の交通データや地域の利用者の実感・意見をもとに、渋滞対策協議会が特定した、地域全体として渋滞を実感している箇所を指す。「渋滞が多発・速度低下が著しい」区間で、例えば混雑時（朝・夕ラッシュ）に平均旅行速度が20km/h以下になるような区間も、選定の対象。また「交通量・渋滞損失時間（人・時間）など客観データ」+「道路利用者・関係者からの意見（パブリックコメントなど）」を併せて抽出される。
	上下分離方式	鉄道や路面電車などの公共交通で、「施設を所有する主体」と「運行を行う主体」を分けて運営する仕組みのこと。鉄道や路面電車などの運営で、線路や駅などの設備は行政などが持ち、運転やサービスは交通事業者が行う仕組み。費用を分担して、地域の交通を守りやすくする考え方である。
	シンクタンク	専門家が集まり、調査・分析・提案を行う“知恵の研究所”のような組織。交通やまちづくりについて、データ分析を行い、その結果に基づいた提案を行う。
	スパイラル	ある出来事が次の出来事につながり、その流れがくり返されながら段階的に変化していく様子を表す言葉。例えば、交通の便利さが上がる→利用者が増える→サービスが充実する…のような好循環を「正のスパイラル」、悪循環を「負のスパイラル」と言う。
	生成原単位（グロス・ネット）	1日あたりの移動回数（トリップ数）のことで、人口の変化とは別に、個人または世帯あたりでどれだけ移動するかを示す指標。

タ	代表交通手段	1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
	デマンドバス・タクシー	予約があるときだけ走る“呼べるバス・タクシー”的こと。路線が固定されておらず、利用者の希望に合わせて近くまで迎えに来たり、目的地付近まで運ぶ。公共交通の空白地域などで運行。
	都市計画区域	自然的・社会的条件、人口、産業、土地利用、交通量等の現況とその推移を考慮して、一体の都市として、総合的に整備し、開発し及び保全する必要のある区域として指定された区域。
	都市計画道路	都市における円滑な移動や沿道アクセスを確保する交通機能のほか、都市防災機能、都市環境形成機能、収容空間機能、市街地形成機能を有し、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的として都市計画に定める道路のこと。
	トリップ	人がある地点から他の地点へ目的を持って移動すること。トリップを交通目的の内容により区分するとき目的トリップと称し、交通手段により区分するとき手段トリップと呼ぶ。
ハ	パークアンドライド	「郊外の駐車場に自家用車を停め、そこから公共交通（鉄道・バスなど）に乗り換えて都心へ向かう仕組み」のこと。
	バスロケーションシステム	走行中のバスの現在位置や運行状況をリアルタイムで把握・配信するシステムのこと。利用者・運行管理者の双方にメリットがあり、全国の多くの自治体・バス事業者で導入が進んでいる。熊本都市圏では「バスきたくまさん（ https://km.bus-vision.jp/kumamoto/view/searchStop.html ）」が該当する。
	バリアフリー	高齢者や障がい者の行動・生活上の障害を取り除くための施策もしくは取り除いた環境のこと。バスや鉄道の車両、歩道等において、段差、階段、出入口、通路などが配慮の対象となる。
	フィーダーバス・路線	鉄道や幹線バスなどの幹線的な公共交通機関との乗り継ぎを確保するため、住宅地や郊外部などから駅・主要バス停までのアクセスを担う支線系統のバス・路線をいう。
マ	MaaS（マース）	(MaaS : Mobility as a Service) 公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスを、ITを活用してまとめて検索、予約、決済できるサービス。
	モニタリング	まちの交通状況や利用者数などを、定期的に“見える化して確認する”こと。良い・悪いの変化を早めにつかみ、必要な改善につなげるために行います。
	モビリティ	人や物が移動すること、またはその移動を支える交通手段・サービス全般をいう。
	モビリティハブ	バス・電車・自転車・タクシーなど、いくつかの移動手段を“ひとつの場所で乗り換えやすくした拠点”。駅前広場や地域の中心などに整備し、便利でスムーズな移動を実現します。
ラ	立地適正化計画	人口減少・高齢化社会に対応して、まちのコンパクト化を進めるための都市計画。2014年（平成26年）の都市再生特別措置法改正により制度化され、全国の市町村が策定できる。熊本都市圏では熊本市、菊池市、宇城市、益城町が策定済み。（2025年（令和7年）3月末時点）
	ルートマネジメント	既存のインフラ（道路）を有効活用するため、交通需要の分散を図るソフト施策の一つ。





熊本都市圏総合交通計画協議会

○お問い合わせ・ご意見は

熊本県土木部道路都市局都市計画課

TEL 096-383-1111(代表) E-mail:toshikeikaku@pref.kumamoto.lg.jp

熊本市都市建設局都市政策部都市政策課

TEL 096-328-2111(代表) E-mail:toshiseisaku@city.kumamoto.lg.jp