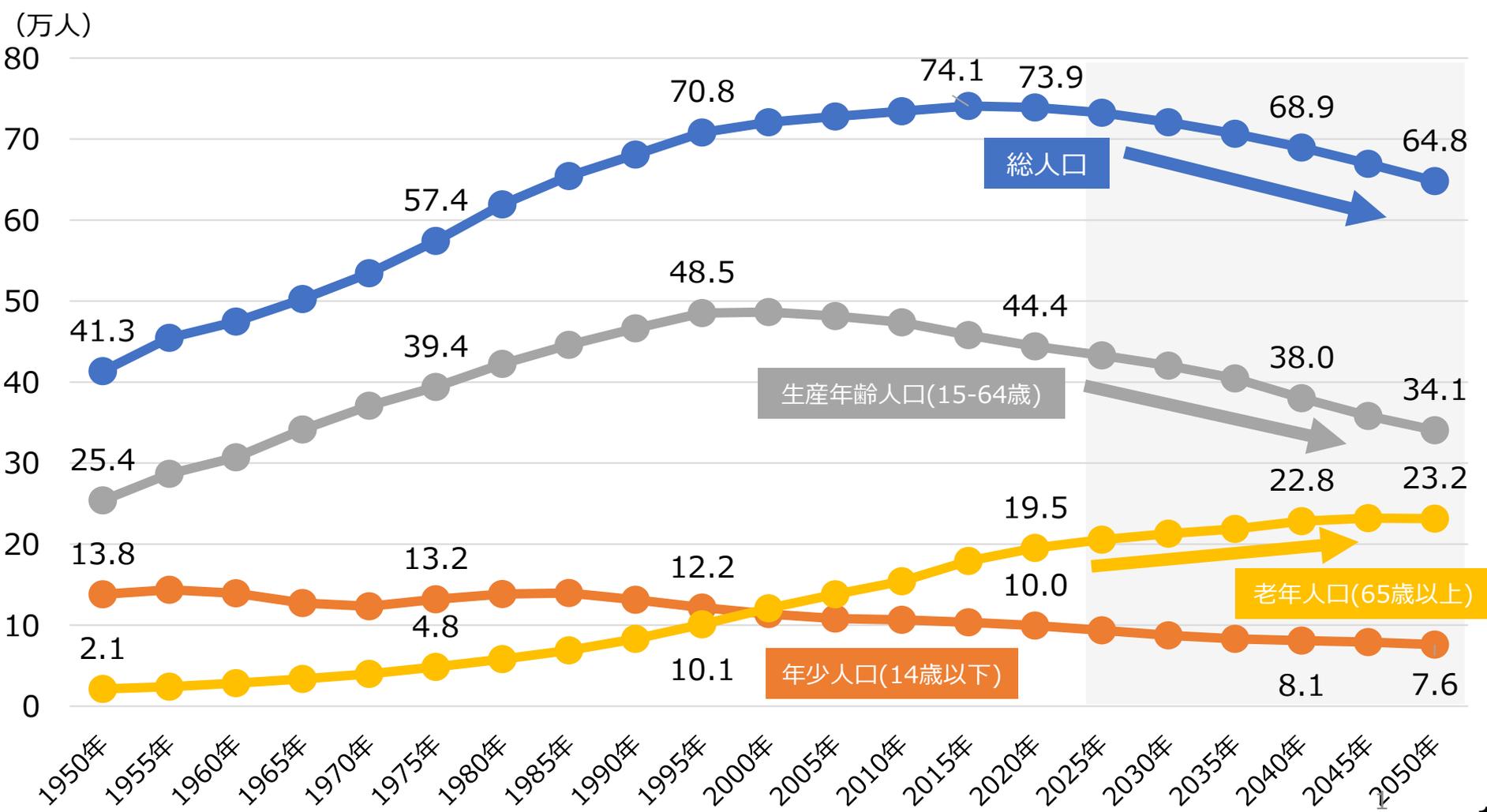


資料1

# 地域公共交通の現状と課題について

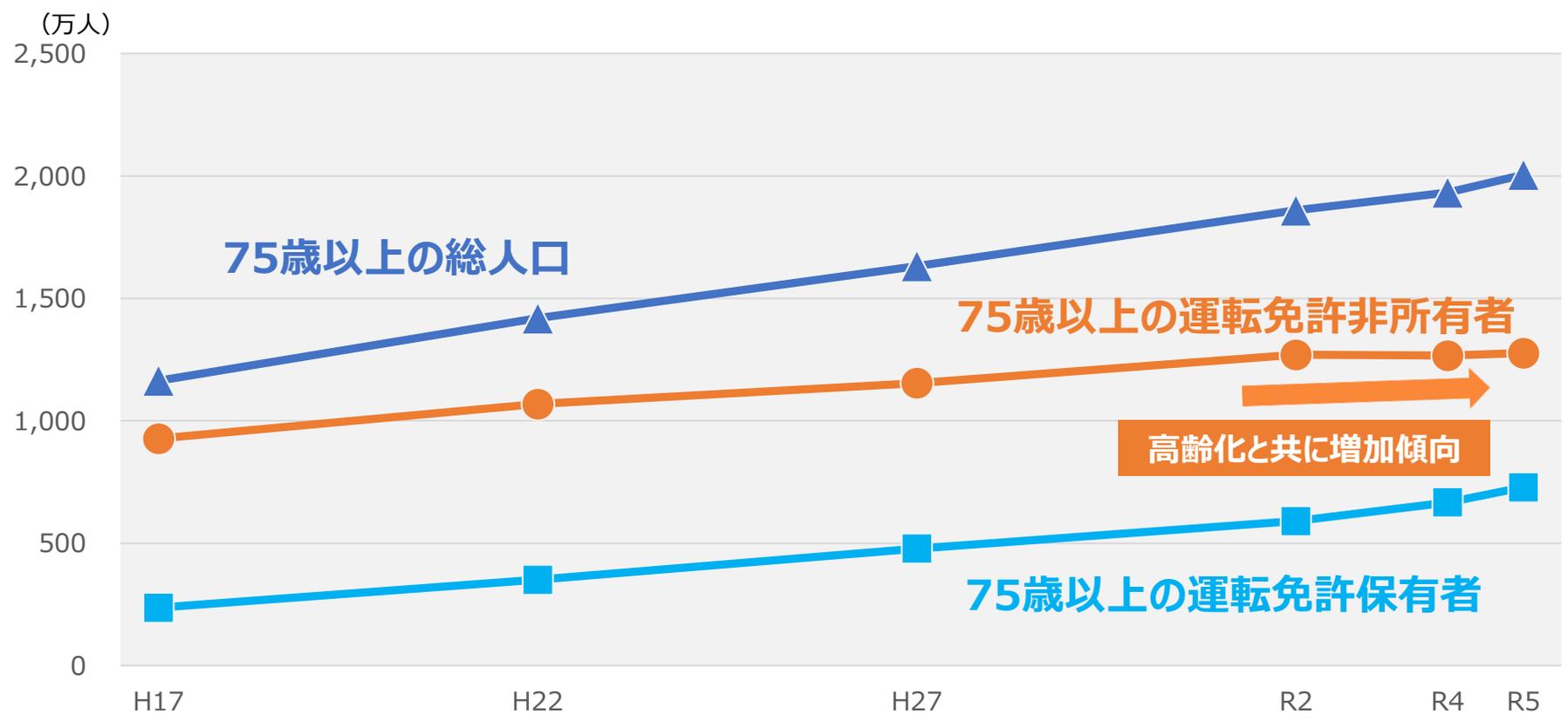
# 地域公共交通の現状 | 熊本市の人口推移

■ 熊本市の人口は2020年の国勢調査において、調査開始以来初めての人口減少となった。  
■ 今後も人口減少が見込まれており、移動の総量も減少が見込まれる。



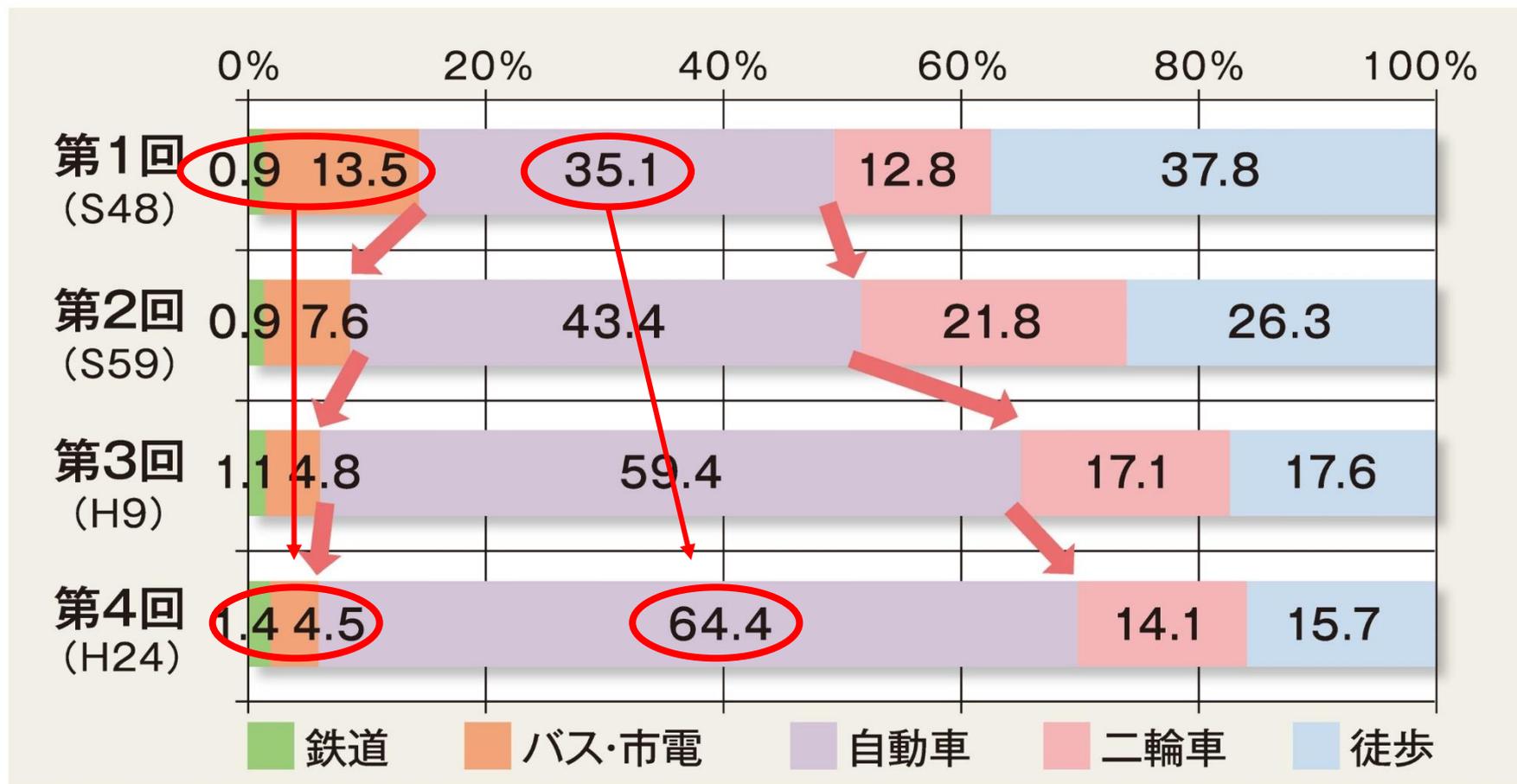
(出所) 1950年から2020年までは、総務省統計局「国勢調査結果」、2025年以降は社人研推計準拠より作成

- 75歳以上（後期高齢者）の人口は増加しており、運転免許保有者も増加している。
- 一方、運転免許を持たない75歳以上の人口も増えており、移動手段を持たない交通弱者の増加が想定される。



(出所) 警察庁「運転免許統計」、総務省統計局「国勢調査」「人口推計」より本市作成  
 注1) R5、R4の75歳以上の総人口は「人口推計」より9月15日現在、H17～R2は「国勢調査」より10月1日現在の数値  
 2) 運転免許所有者数は各年末の数値  
 3) 75歳以上の運転免許非所有者は「75歳以上の総人口」と「75歳以上の運転免許保有者」の差

- 自動車の普及に伴い、昭和48年から平成24年の約40年間で自動車分担率は倍増しており、熊本都市圏交通の約2/3が自動車利用となっている。



(出所) 熊本都市圏PT調査

- 自動車分担率の増加を背景に、交通渋滞が常態化しており、主要渋滞箇所数については、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位となっている不名誉な状況。



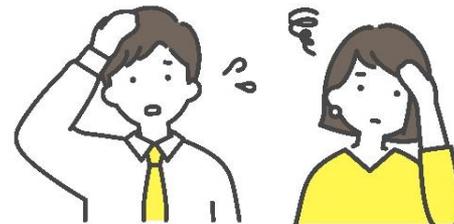
熊本市は・・・

渋滞箇所数  
全国ワースト1位！※

IC～市役所アクセス時間  
福岡市の約4倍！

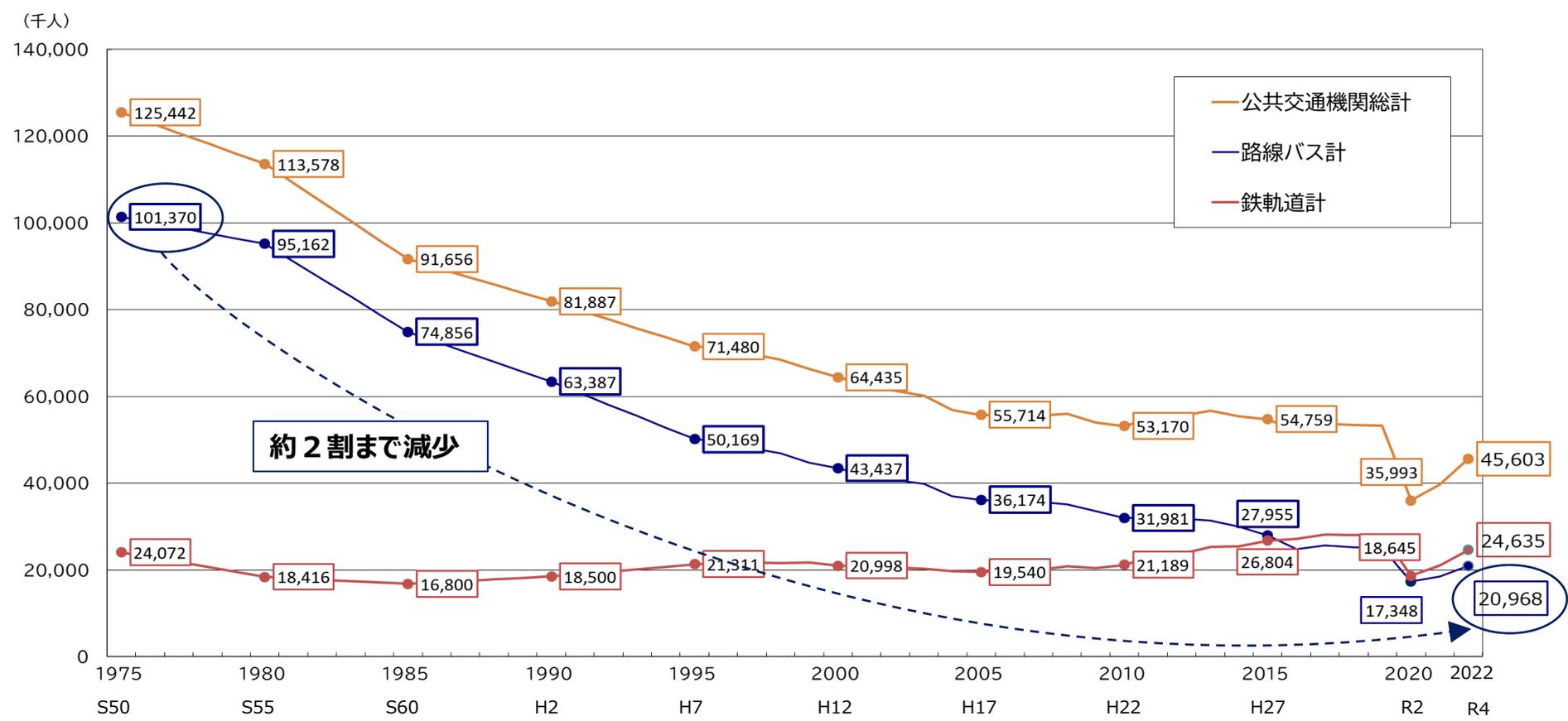
一人あたりの渋滞損失額

 熊本市民  
約17～24万円/年

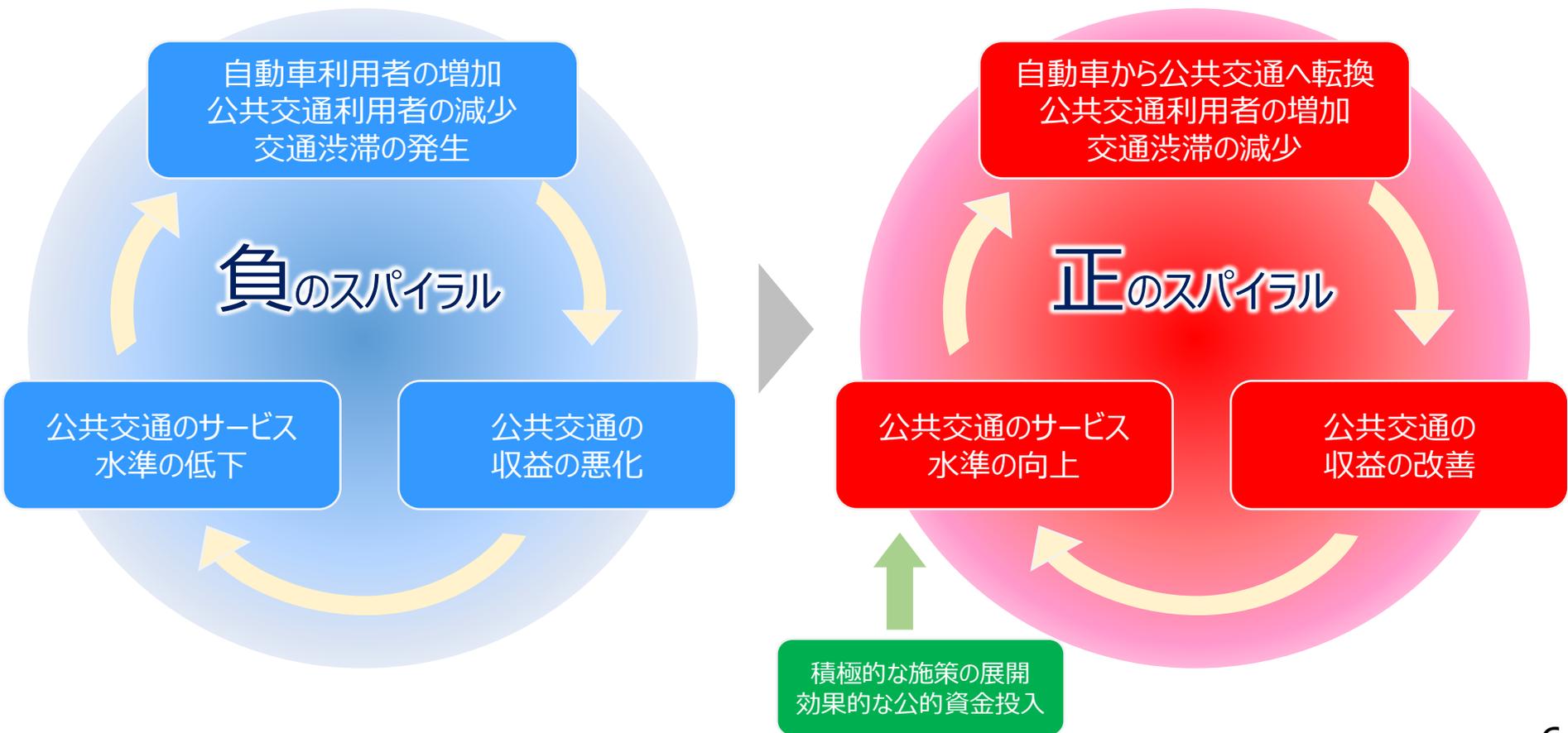


※大都市圏にある東京都区部、大阪市、名古屋市を除いた政令指定都市で集計

- 公共交通の利用者は年々減少しており、特に路線バスの利用者はピーク時(昭和50年代)の約 1 / 5となっており、大幅に減少している。
- 鉄軌道は、概ね横ばいで推移しており、近年は微増傾向であったが、コロナ禍の影響で減少し、令和4年度（2022年度）時点ではコロナ禍前の水準まで回復していない。



- 公共交通利用者数の減少、事業者の経営悪化、サービス水準の低下が負のスパイラルとなり、自動車利用数の増加により交通渋滞も深刻化している。
- 人口減少・超高齢社会の到来や環境問題等へ対応するためには、持続可能で利便性の高い公共交通で結ばれたまちづくりが必要である。



# 政策立案のプロセスと政策内容 | 公共交通に関する取組の経緯



## バス交通のあり方 検討協議会

### 《平成20年度設置》

- 【委員構成】計27名
- ・学識
  - ・市議会議員
  - ・バス事業者社長
  - ・環境・福祉関係者
  - ・公募市民
  - ・関係行政機関 など

## 熊本市公共交通協議会

### 《平成24年度設置》

- 【委員構成】計32名
- あり方検討協議会委員  
+  
鉄道事業者、マスコミ関係者等

#### ＜グランドデザインの3本柱＞

- ・基幹公共交通軸の機能強化
- ・バス路線網の再編
- ・コミュニティ交通の導入

### 《平成27年度》

協議会に**法定協議会としての役割を付加・拡充**

これまでの協議・検討内容等を踏まえ、**地域公共交通網形成計画(2016-2025)**を策定

#### ＜施策展開の基本的な考え方＞

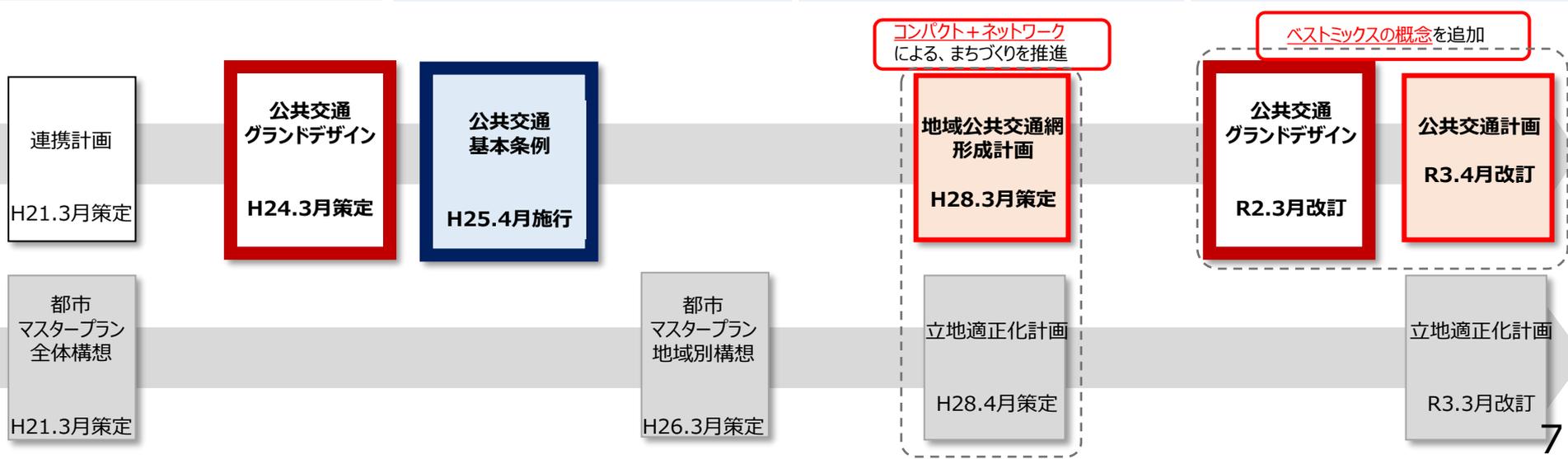
- ・基幹公共交通の機能強化
- ・バス路線網の再編
- ・コミュニティ交通の導入
- ・公共交通の利用促進
- ・メイン、サブターミナルの整備

### 《令和元、2年度》

R2.3月にグランドデザインを改訂し、熊本都市圏都市交通マスタープランで提示された**ベストミックスの概念を追加**

また、社会状況の変化や活性化法改正の趣旨等を踏まえ、計画中間見直し時の**R3.4月に地域公共交通計画へ改定**

- ・ベストミックスの構築を追加



### 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。

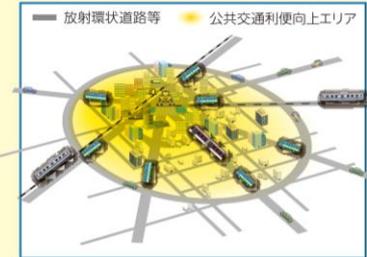
### バス路線網の再編



▲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。

### ベストミックスの構築



■ 放射環状道路等    ■ 公共交通利便向上エリア

▲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



平成24年3月策定/令和2年3月改訂

《公共交通ネットワークの将来像》

## 参画と協働で築く 公共交通を基軸とした 多核連携のまちづくり

【具体的な取組方針】

- 基幹公共交通軸の強化
- バス路線網の再編
- 公共交通空白・不便地域の解消

公共交通と自動車交通の  
**ベストミックス**を構築

また、市街地部に**公共交通利便向上エリア**を設定し、公共交通を主体とした交通体系の構築を進める。

【目的】 公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現

平成25年3月制定

公共交通の維持及び充実に関する責務を規定

**市民・事業者の責務**  
公共交通を積極的に利用  
公共交通の担い手としての自覚

**行政の責務**  
総合的な施策の立案及び実施  
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**  
公共交通の利便性向上  
市が実施する施策に協力

【条例の基本施策】

○ **公共交通ネットワークの強化**  
① 基幹公共交通の機能強化  
② わかりやすく効率的なバス路線網の構築  
③ 基幹公共交通を中心とした公共交通機関の相互連携

○ **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  
② 自家用車や自転車との乗継利便性の向上  
③ 公共交通事業者等が行う利用促進策に対する支援

○ **公共交通空白地域及び不便地域等への対応**  
① 公共交通空白地域における移動手段の確保  
② 公共交通不便地域及び準不便地域において、地域が主体的に行う移動手段確保に向けた取組みに対する支援

【今後の具体的施策】

① **基幹公共交通の機能強化**  
・バス・鉄軌道の輸送力向上  
・幹線にバス優先レーン導入検討  
② **バス路線網の構築**  
・共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築  
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（熊本駅バスターミナル整備）

① **公共交通の走行環境及び利用環境の改善**  
・時刻表、路線図の統一  
・乗換地点の改善（電停改良、バス停等の改善）  
② **自動車及び自転車との乗継利便性向上**  
・パーク＆ライド、サイクル＆ライドの整備  
③ **公共交通事業者等による利用促進策への支援**  
・公共交通利用の啓発（小学校でのバス体験乗車など）

① **公共交通空白地域への対応**  
・コミュニティ交通の導入（デマンドタクシー）  
② **公共交通不便地域等への対応**  
・地域主体のコミュニティ交通の導入への支援

熊本地域公共交通計画

【地域公共交通網の将来像】



平成28年3月策定 ⇒ 令和3年4月改訂

施策展開 (基本的な考え方)

**(1) 基幹公共交通の機能強化**

- 超低床車両 (多両編成車両) の導入
- JRとの結節強化
- 市電延伸の検討
- バス専用レーン等の導入検討
- ボトルネック交差点の改良
- 路面電車ネットワークの拡充
- 熊本市電における上下分離方式の導入
- 路面電車ネットワークの拡充
- 熊本市電における上下分離方式の導入

など

**(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**

- 広域交通拠点の形成

など

**(3) バス路線網の再編**

- 共同経営を中心とした持続可能なバス路線網の再構築
- ダウンサイジングの実施
- 輸送資源を活用した交通体系の効率化

など

**(4) コミュニティ交通の導入**

- 乗合タクシーの導入
- AIデマンドタクシーの導入

など

**(5) 公共交通の利用促進**

- 電停改良 (バリアフリー化)
- スマート電停の導入
- バス停ベンチ設置
- 交通事業者と連携した利用促進
- バスロケーションサービスの導入
- バス共通定期の販売
- バス・電車無料の日

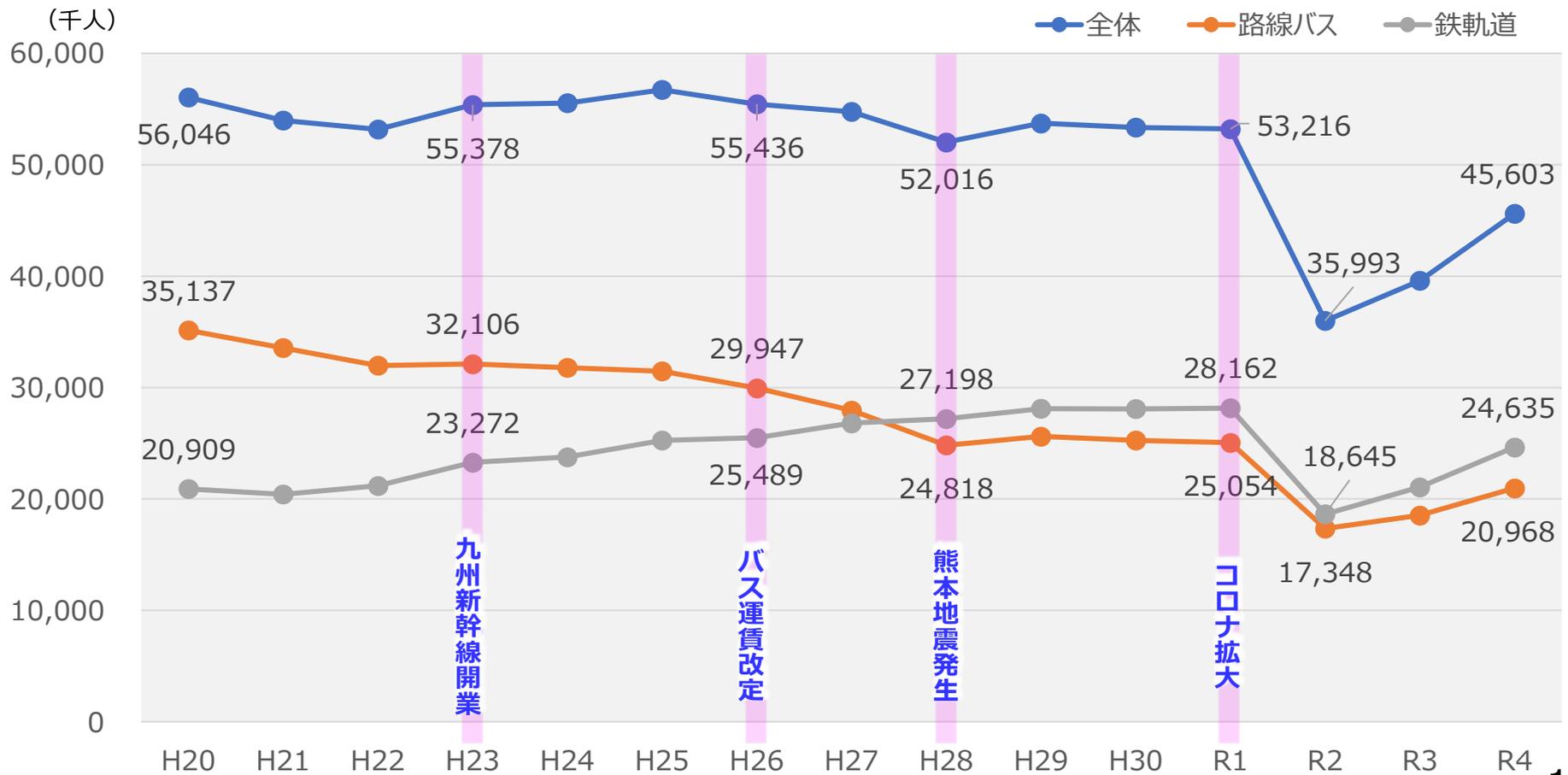
など

**(6) ベストミックスの構築**

総合的な交通戦略の推進(道路施策等との連携)

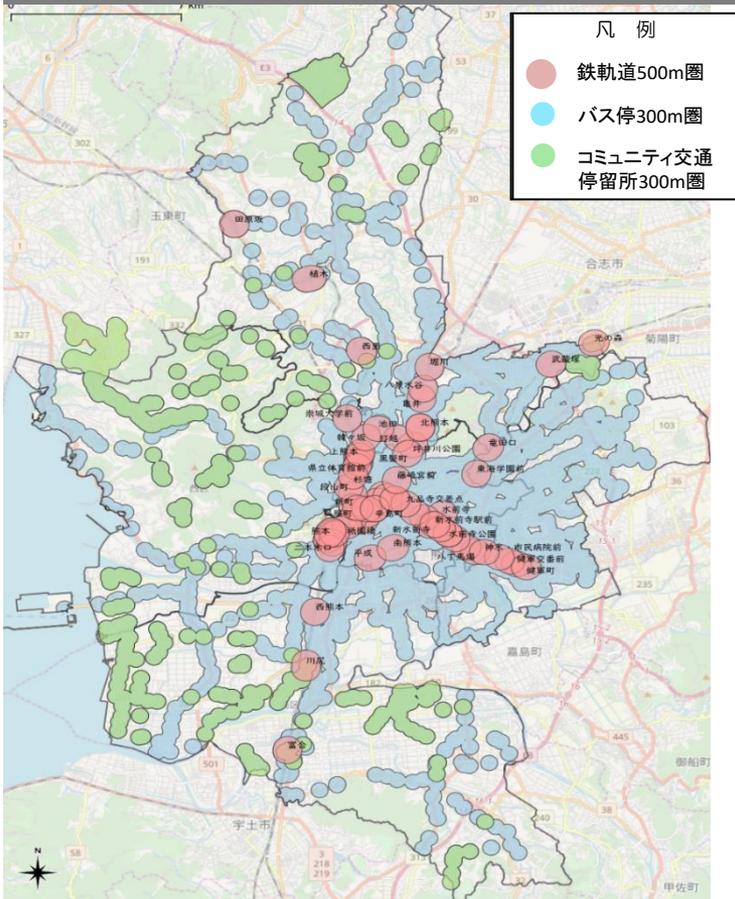
# 成果と課題 | 公共交通利用者数について (H20~R4)

- 鉄軌道については、九州新幹線開業を契機に微増傾向であったが、コロナ感染拡大により大幅に減少した。
- 路線バスについては、利用者減少に歯止めが掛からない状況であったが、SAKURAMACHI開業(R1.9)を転機に対前年同月比微増傾向に転じるなど明るい兆しが見えていたものの、鉄軌道同様、コロナ感染拡大により大幅に減少した。
- 様々な施策を講じているが、利用者増への転換は図れていない状況である。



- 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率については、コミュニティ交通の導入により、地域公共交通計画策定時と比較して増加している。
- 公共交通が整備された都市基盤が維持されていると言えるが、今後も運転免許を持たない移動困難者が増えていくことが予想されるため、引き続き各取組を進めていく必要がある。

公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率

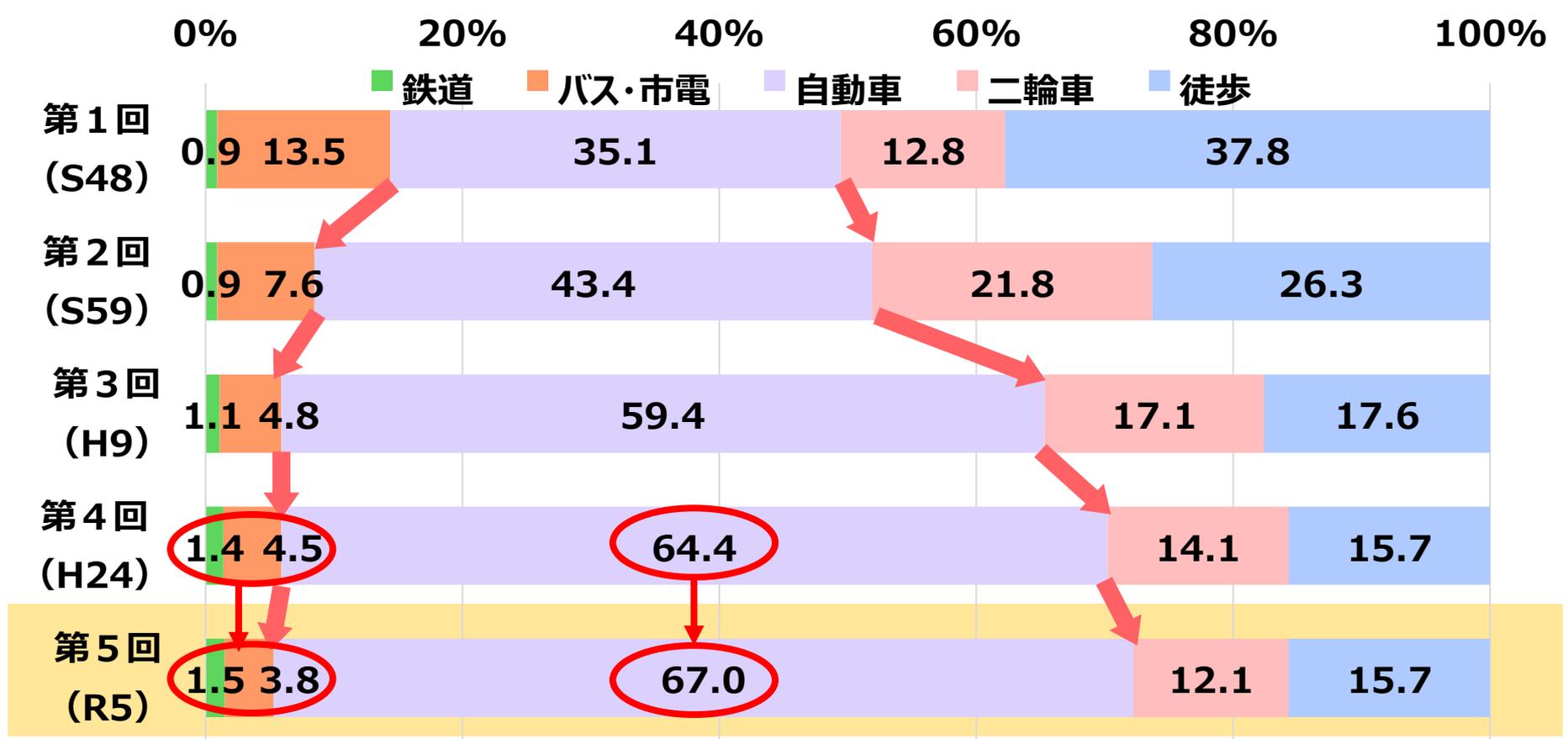


<公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率>

✓「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内の居住人口の熊本市総人口に対する割合を用いて算出した率

目標	計画策定時 (H27年度)	直近実績値 (R5年度)
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%

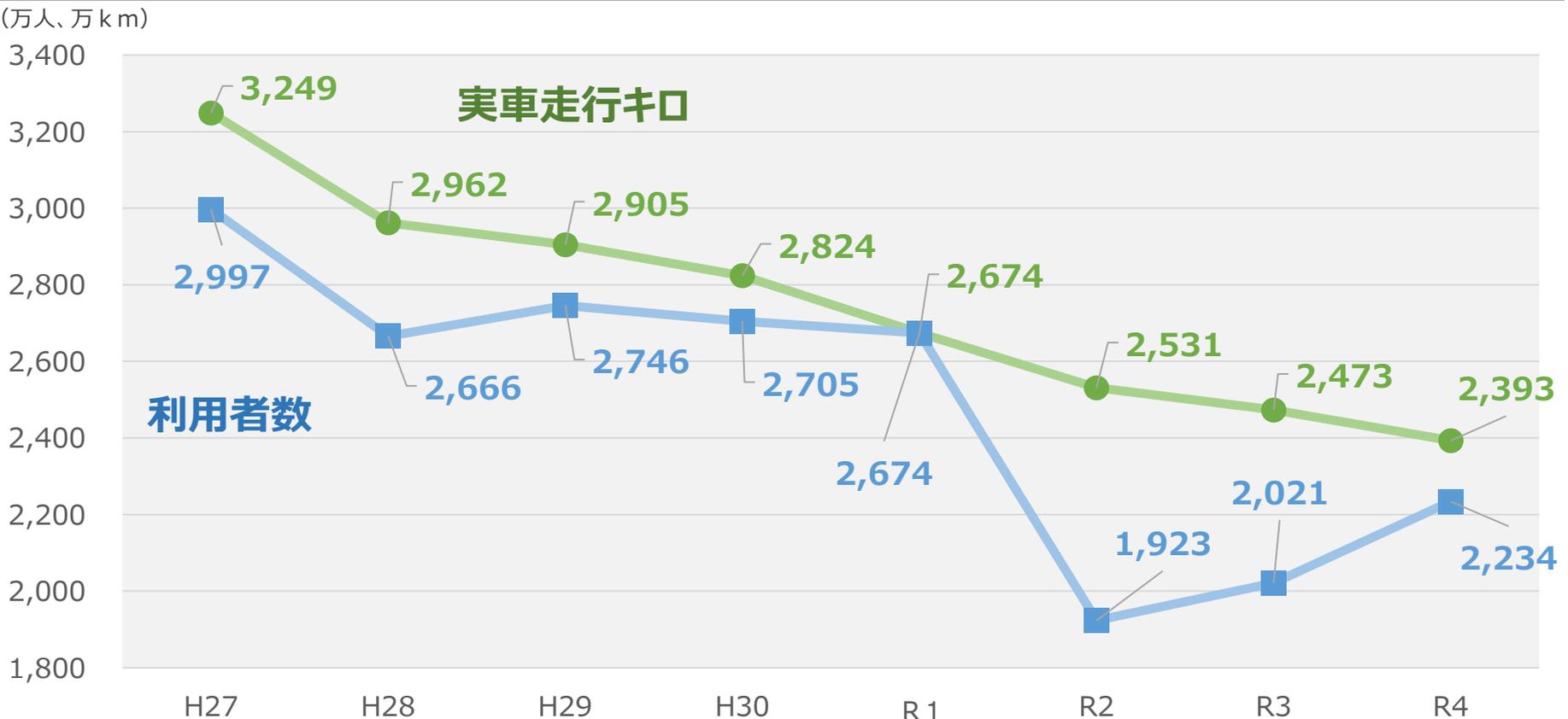
- 直近のパーソナルトリップ調査（R5）における熊本都市圏の公共交通分担率は5.3%となっており、前回調査（H24）より、0.6ポイント減少した。
- 一方、自動車の分担率は2.6ポイント増加しており、自動車から公共交通への転換を図っていく必要がある。



(出所) 熊本都市圏PT調査より本市作成

- 路線バス利用者数は年々減少し、直近7年間（H27→R4）で約25%減少している。
- 路線の廃止や減便などから、バスのサービス水準も低下し、実車走行キロは7年間（H27→R4）で約26%減少している。
- 特に、R2年度はコロナ禍の影響で落ち込みが大きく、以降もコロナ禍前までは回復していない。

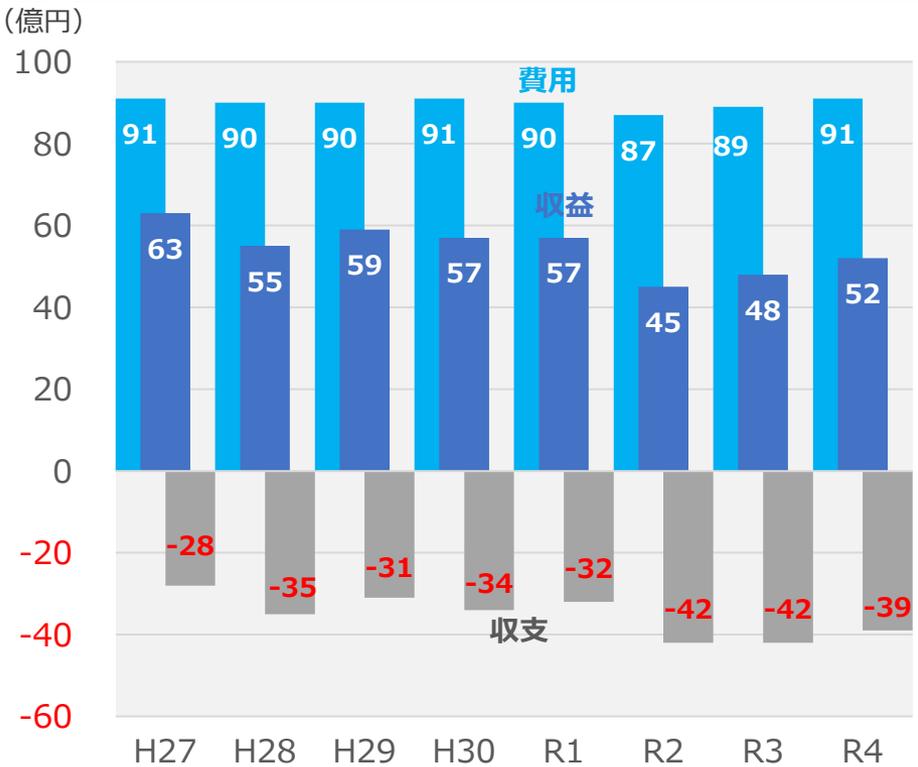
## バス利用者数と実車走行キロの推移



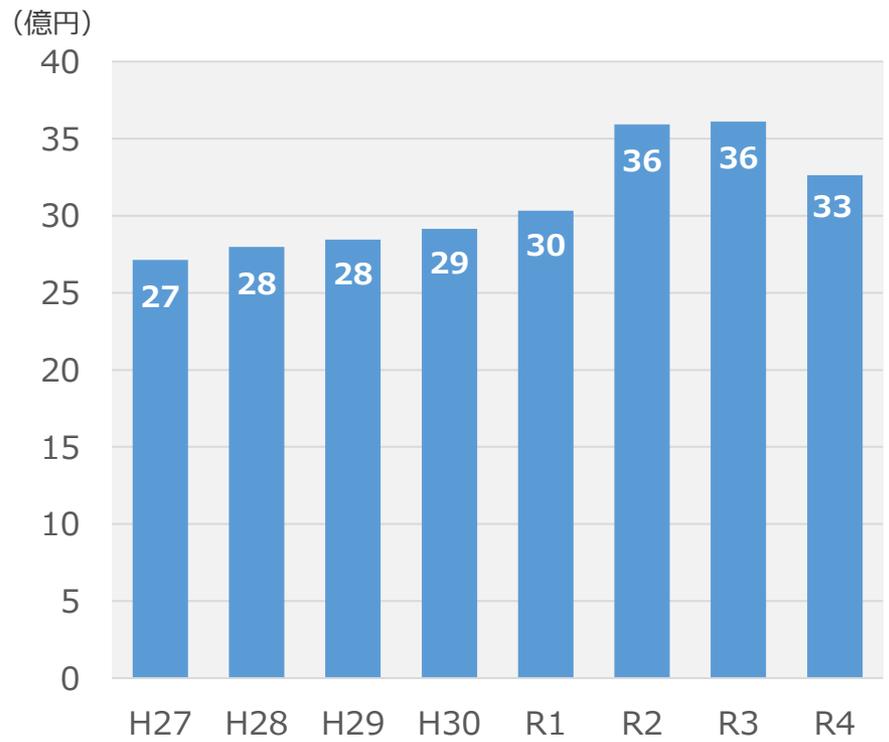
【データ】5社合計 ※九州産交バスは、高速バス・空港リムジンバス等を除く数値。

- バス事業者は、利用者減少に伴う経常収支の悪化により、ヒトやモノに投資ができない状態となっている。
- また、バス事業者の経営悪化に伴い、行政からの支援額も増加している。
- これまで、行政からの補助で補えない部分は他の事業の利益で内部補填していたが、コロナ以降は他事業も赤字となり、交通事業者の経営は厳しい状況。そのため、これまで同様、独立採算制を前提とした事業者間の競争原理に基づく枠組みでは公共交通を維持するのが困難。

路線バス事業の経常収支の推移

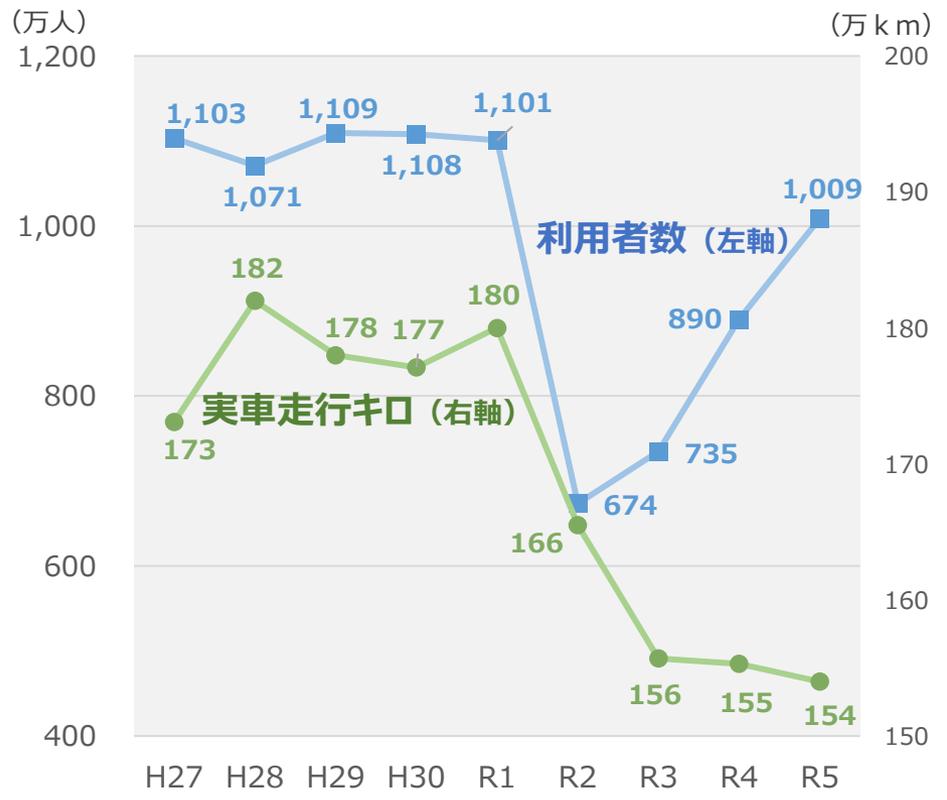


路線バス事業に対する行政支援額の推移

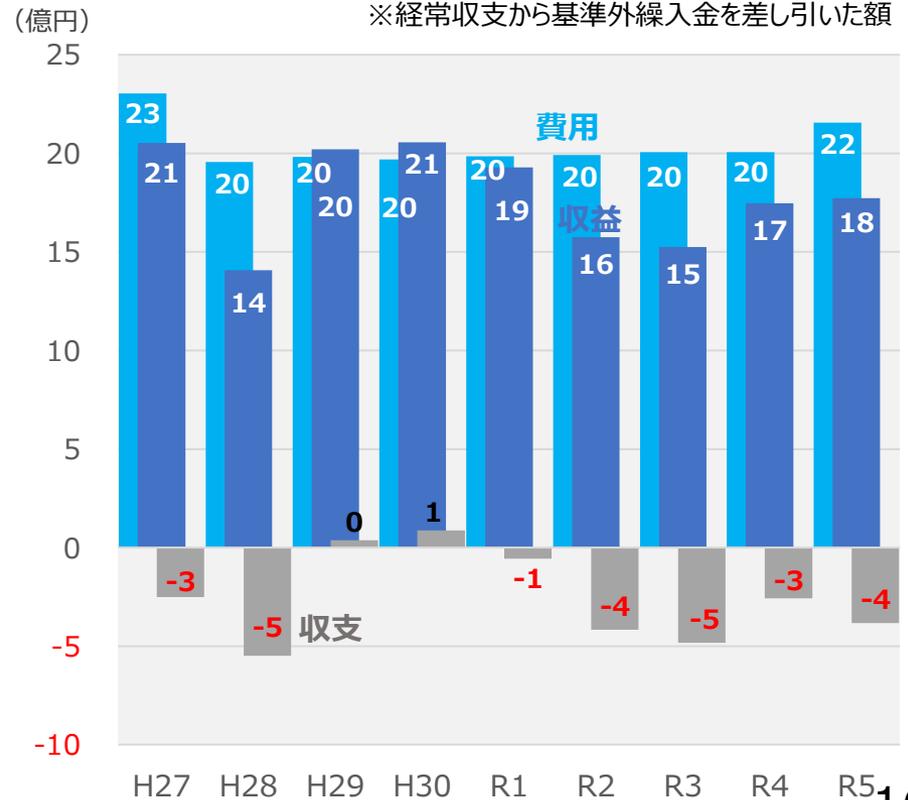


- 市電利用者数は、宿泊を伴う観光客の増加や、新水前寺駅前の結節等の効果が次第に現れており、利用者は微増傾向であったが、コロナ禍の影響で6割近くまで大きく減少した。その後、利用者数は回復しつつあるが、コロナ前の水準までまだ至っていない。
- 利用者減少に伴い収支も悪化している。令和5年度から運賃を180円に改定しているが、物価高騰等により費用も増加しており、収支（基準外繰入金を除く）は赤字となっている。

## 市電の利用者と実車走行キロの推移

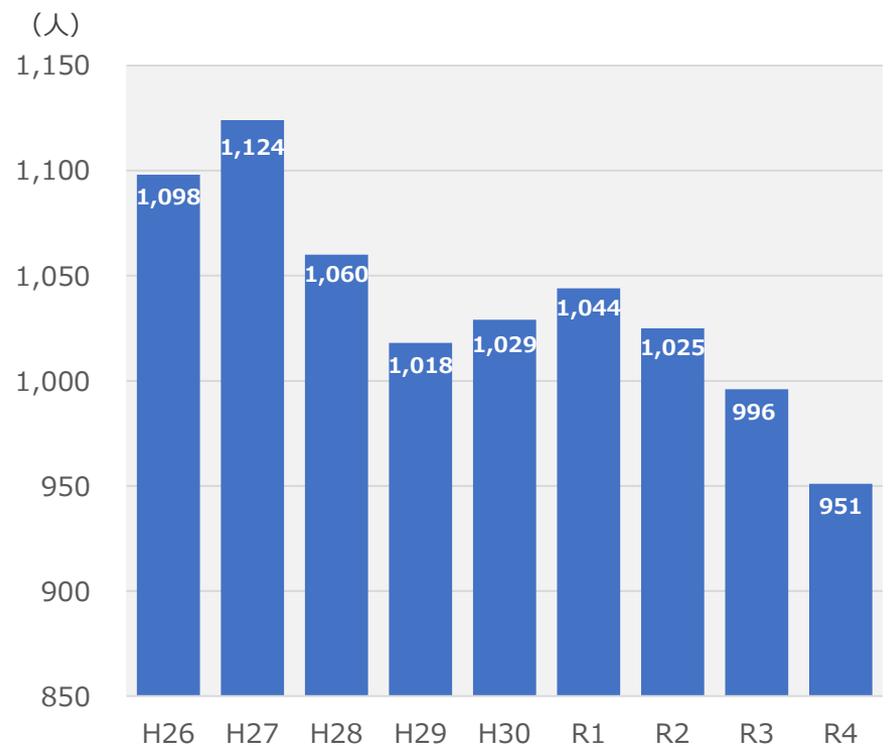


## 市電事業の経常収支※の推移



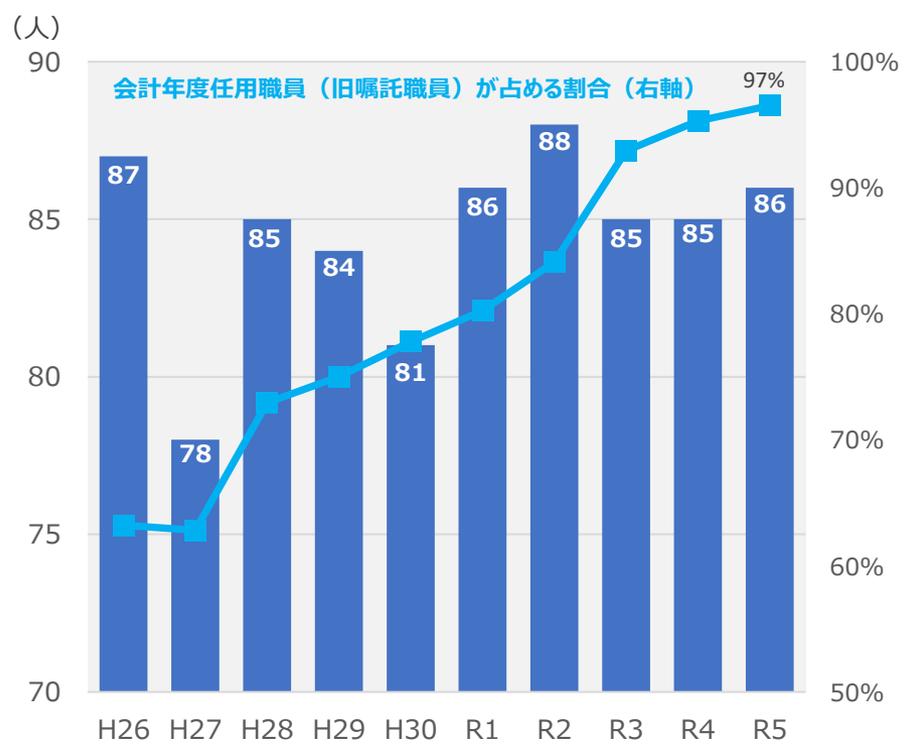
- 熊本地震以降、バスの運転士不足が深刻化している状況。
- また、バス事業者の推計では、今後10年間でさらに約2割の運転士が減少していく見込みであり、路線バスの維持が更に難しくなってくる事が予想される。
- 市電は、運転士の約97%を会計年度任用職員が担っている状況であり、職員の雇用環境を安定化させ持続安定的に運転士を採用できるように、上下分離方式の導入を目指している。

### 路線バス5社の在籍運転士数の推移



※一部の高速バス・貸切バスの運転士を含む

### 熊本市電の在籍運転士数の推移



### 本市における地域公共交通の課題（まとめ）

- 公共交通利用者の減少 → 交通事業者の経営悪化、公共交通サービスの縮小
- 運転士不足の深刻化 → 公共交通サービスの縮小
- 超高齢社会の突入 → 移動手段を持たない高齢者の増加
- 自動車分担率の増加 → 交通渋滞の慢性化

目指す公共交通の将来像（地域公共交通計画より）

「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」

- ✓ 目指す公共交通の具体的な将来像を明らかにしつつ、様々な関係者と連携・協力していくことが必要
- ✓ 行政の役割について改めて検討し、公共交通に対して一層関与を深めていくことが必要