

熊本都市圏総合交通計画協議会

第 6 回委員会

(1) これまでの協議会について

1) 全体・協議スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・	1
2) 総合交通体系調査とは・・・・・・・・・・・・・・・・	2
3) これまでの総合都市交通体系調査の概要・・・・・・・・	3
4) 第 5 回パーソントリップ調査実施概要・・・・・・・・	4
5) 第 5 回パーソントリップ調査結果概要・・・・・・・・	5
6) 都市交通にて対応すべき課題（案）・・・・・・・・	10
7) 都市圏の将来像（案）・・・・・・・・・・・・・・・・	11
8) 将来予測・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	12
● 前回委員会・幹事会でいただいた主なご意見 （第 5 回委員会、第 7・8 回幹事会等）・・・・・・・・	13

令和 7 年 6 月 27 日（金）

2 これまでの協議会について

1) 全体・協議スケジュール

- 令和7年度の都市交通マスタープラン策定に向け協議会を設置。
- これまでは主に令和5年度の実態調査、令和6年度の現況分析・都市圏の将来像について審議を実施。

<div>令和3年度 予備調査</div> <div>令和4年度 事前検討</div> <div>令和5年度 事前検討・実態調査</div> <div>令和6年度 現況分析・将来予測</div> <div>令和7年度 都市交通マスタープラン策定</div>				
年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
主な内容	・これまでの都市交通MP ・実態調査の背景と目的 ・調査方法等	・調査票の設計 ・調査実施 ・調査結果中間とりまとめ	・調査結果 ・現況分析 ・都市圏の将来像 ・将来予測	・都市交通マスタープラン策定 現況分析 都市圏の将来像 将来予測 幹線道路網計画の検討 公共交通網計画の検討 都市交通計画の策定
実施協議会	・第1回委員会 (令和4年7月) ・第1回幹事会 (令和4年12月) ・第2回委員会 (令和4年12月) ・第2回幹事会 (令和5年3月)	・第3回幹事会 (令和5年5月) ・第3回委員会 (令和5年7月) ・第4回幹事会 (令和6年1月)	・第5回幹事会 (令和6年5月) ・第4回委員会 (令和6年5月) ・第6回幹事会 (令和6年11月) ・第5回委員会 (令和6年12月) ・第7回幹事会 (令和7年3月)	・第8回幹事会 (令和7年5月) ・第6回委員会 (令和7年6月) ・第9回幹事会 (令和7年8・9月予定) ・第10回幹事会 (令和7年10月予定) ・第7回委員会 (令和7年10月予定) ・第11回幹事会 (令和7年11月予定) ・第8回委員会 (令和7年11月予定) ・第12回幹事会 (令和8年2月予定) ・第9回委員会 (令和8年2月予定)

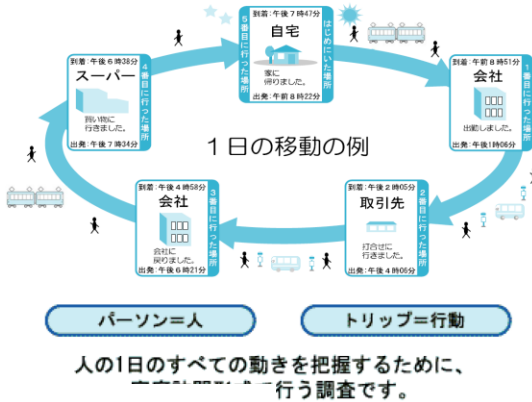
2. これまでの協議会について

2) 総合交通体系調査とは

- パーソントリップ調査は、自転車・バス・自動車・鉄道等の交通手段別の人の動きを定量的に把握するもの。
- 公共交通計画や道路交通計画等、様々な計画策定で必要となる基礎データとなる。

パーソントリップ調査

調査圏域内から無作為に抽出した調査対象者からある1日の移動の情報を調査票により収集



Who	どのような人が
Why	どのような目的で
Where	どこからどこへ
When	どのような時間帯に
How	どのような交通手段を利用しているか

※1日1人1回調査票を配布します。

1年目

現況分析・将来予測

交通機関分担率や地域間の流動量等の交通特性値を算出し、交通実態の定量的な把握・分析を実施。

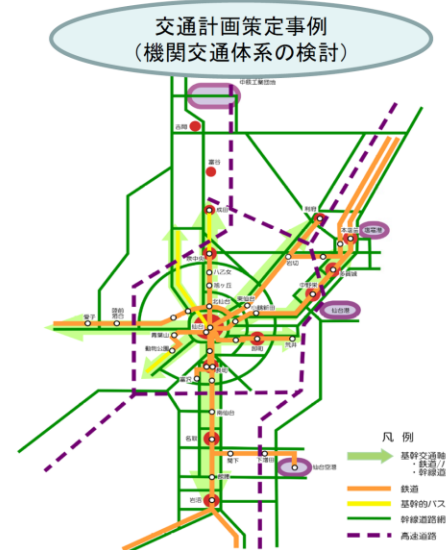


資料) 熊本都市圏PT調査(熊本県)

2年目

施策提案・都市交通マスタープラン策定

将来交通量や土地利用計画を検討し総合的な交通計画を策定。さらに、上位計画にそった個別計画の策定や見直しの実施。



資料) 仙台都市圏PT調査(宮城県、仙台市)

3～4年目

総合交通戦略策定

2. これまでの協議会について

3) これまでの総合都市交通体系調査の概要

		第1回	第2回	第3回	第4回
実地調査年		S48	S59	H9	H24
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
主な提案施策	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 等 <長期的構想> ・船場神水線、野口清水線、本荘御幸線等 	<ul style="list-style-type: none"> ・西回り道路（仮称）、熊本駅池上線、保田窪菊陽線、御領秋津線、国道3号（植木、富合工区）、国道57号（大津～阿蘇間） 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・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：（都）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> ・（都）上熊本弓削線、（都）池田町花園線、熊本西環状道路、国道57号熊本東バイパス 等 <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 等
	公共交通	<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> ・豊肥本線と熊本電鉄を結ぶ鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅の設置（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（鹿児島本線、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 等） ・市電のLRT化 ・熊本電鉄の高機能化（車両のLRV化） ・相互乗り入れ（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 等 	<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 等） ・延伸（益城・空港方面、田崎城山方面等） <熊本電鉄> ・既存区間の機能強化（運行本数 等） <路線バス> ・乗換拠点整備（各方面） 等

2. これまでの協議会について

4) 第5回パーソントリップ調査実施概要

- 熊本市を中心とする5市6町1村に対し、郵送配布、Web回収形式で調査を実施した。
- 本体調査は市町村別の目標サンプルを十分に確保でき、付帯調査についても高い回収率となった。

■調査の概要

- 調査地域：熊本市を中心とする5市6町1村※（熊本都市圏）

※宇土市、宇城市、菊池市を全域に拡大

- 調査時期：令和5年(2023年)10月～11月

- 調査地域世帯数：約51万世帯

調査地域人口：約109万人

- 抽出率：2.4%

- 対象者：熊本都市圏内の約4.9万世帯
(令和5年7月1日時点の住基台帳無作為抽出)

- 調査方法：郵送配布・郵送回収（Web回答併用）

- 目標回収率：25.0%

- 有効回収率：30.7% [14,970世帯]

- 有効サンプル数：29,818 [サンプル率2.9%]

■本体調査サンプル取得状況（市町村別）

	熊本市	宇土市	合志市	大津町	菊陽町	西原村
サンプル率	3.0%	2.4%	2.9%	2.8%	2.7%	2.4%
目標サンプル率	2.4%					
	御船町	嘉島町	益城町	甲佐町	宇城市	菊池市
サンプル率	2.9%	2.8%	2.5%	2.8%	2.4%	2.5%
目標サンプル率	2.4%					

■調査実施地域：5市6町1村



■付帯調査回収率：16歳以上対象 (普段の生活などに関する調査)

	都市圏計
配布数	90,063
回収数（郵送）	18,534
回収数（Web）	9,282
回収数（総数）	27,816
有効回収率	30.8%

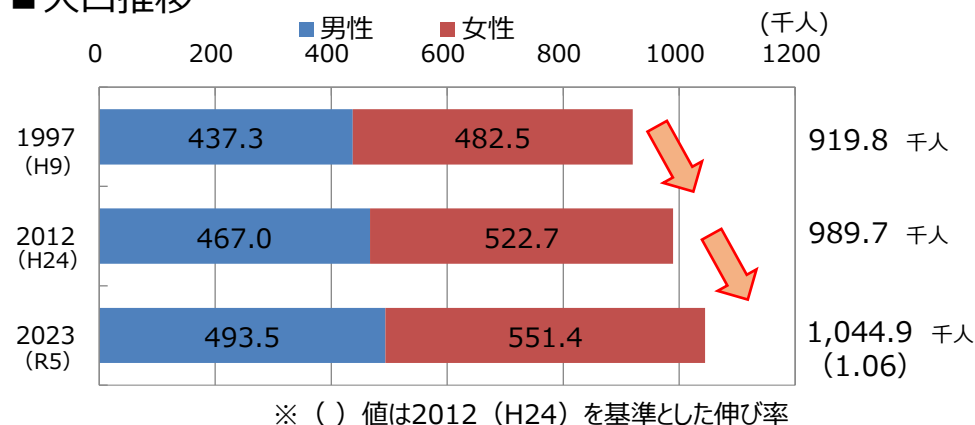
2. これまでの協議会について

5) 第5回パーソントリップ調査結果概要

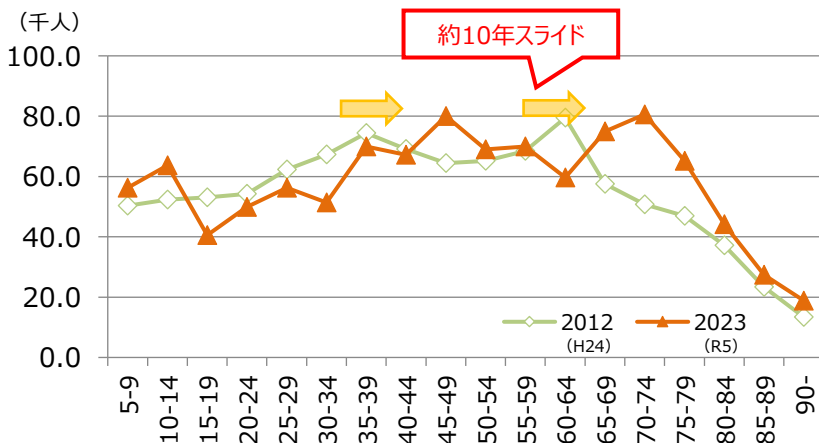
<人口構成>

- 都市圏総人口（5歳以上）は前回調査の2012年（H24）から1.06倍と増加している。
- 年齢別人口分布の推移は、前回調査から約10年スライドした分布である。

■人口推移



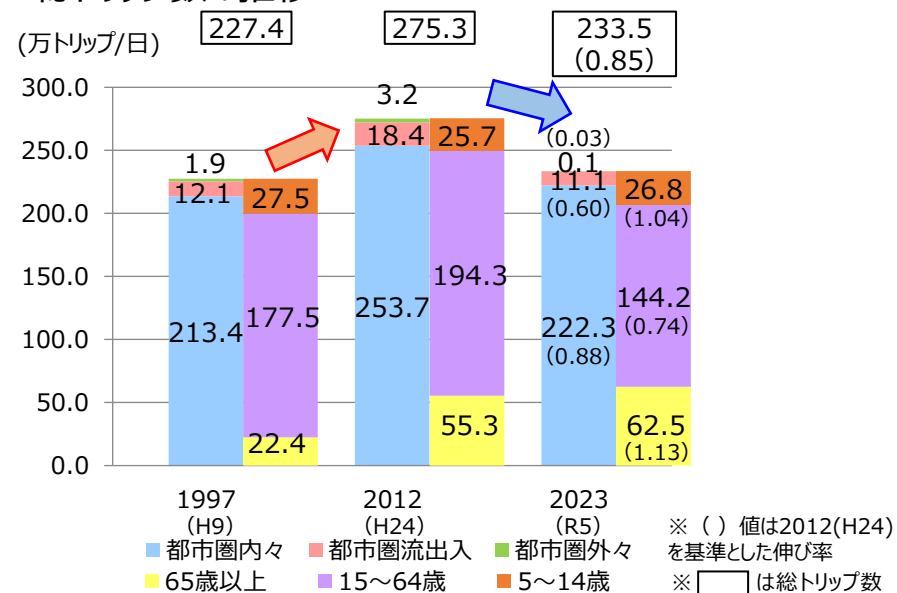
■年齢別人口分布の推移



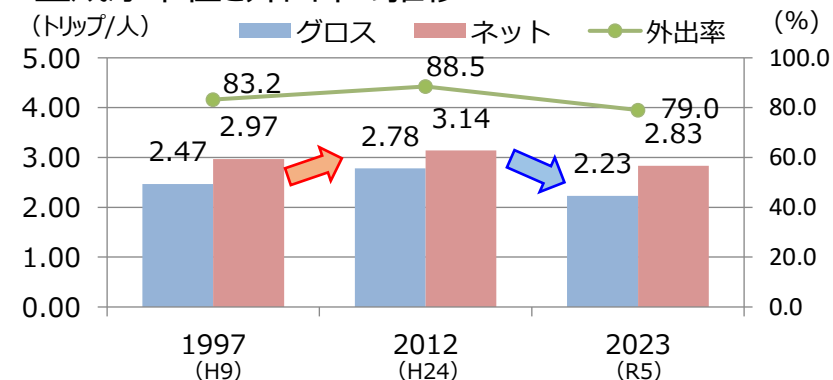
<トリップ数・生成原単位・外出率>

- 総トリップ数、生成原単位、外出率は全て、前回調査の2012年（H24）から減少している。

■総トリップ数の推移



■生成原単位と外出率の推移



2. これまでの協議会について

5) 第5回パーソントリップ調査結果概要

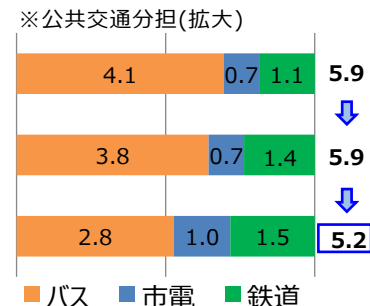
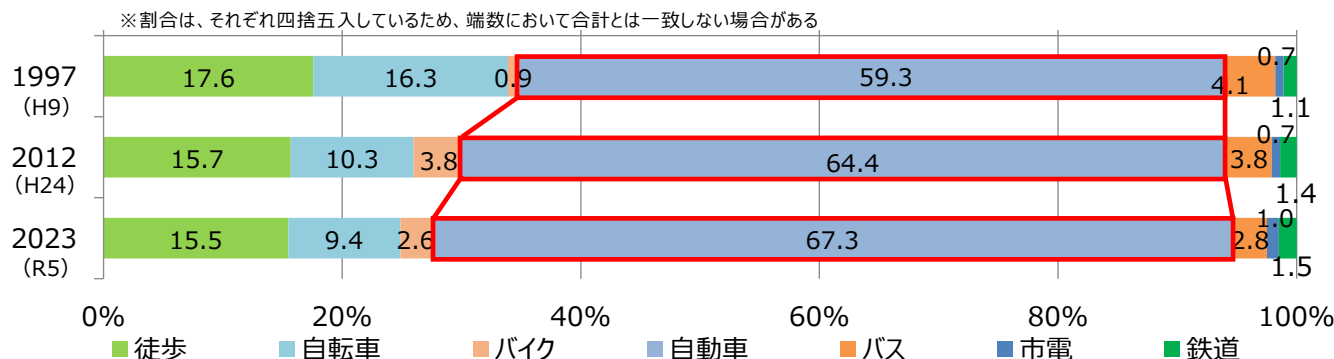
<代表交通手段別トリップ構成>

○代表交通手段では、自動車分担率が増加しており、公共交通分担率は減少している。

■ 代表交通手段別トリップ構成

注) 代表交通手段は複数手段を利用している場合は下記優先順位で代表となる手段を設定

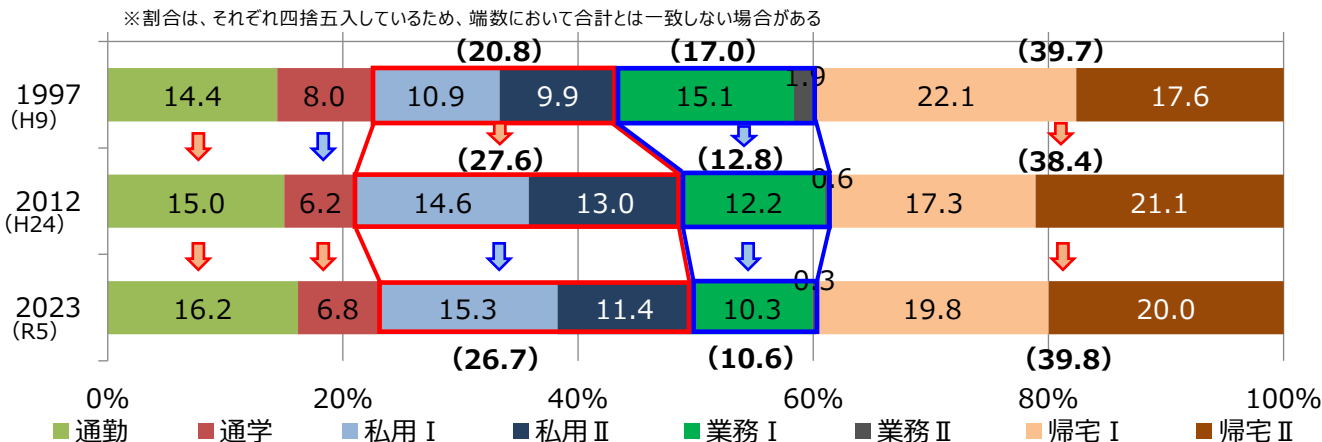
①鉄道 (JR・電鉄) ⇒ ②市電 ⇒ ③バス ⇒ ④自動車 ⇒ ⑤バイク ⇒ ⑥自転車 ⇒ ⑦徒歩



<目的別トリップ構成>

○目的別トリップでは、通勤、通学、帰宅目的が増加、私用、業務目的が減少している。

■ 目的別トリップ構成



※目的分類

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

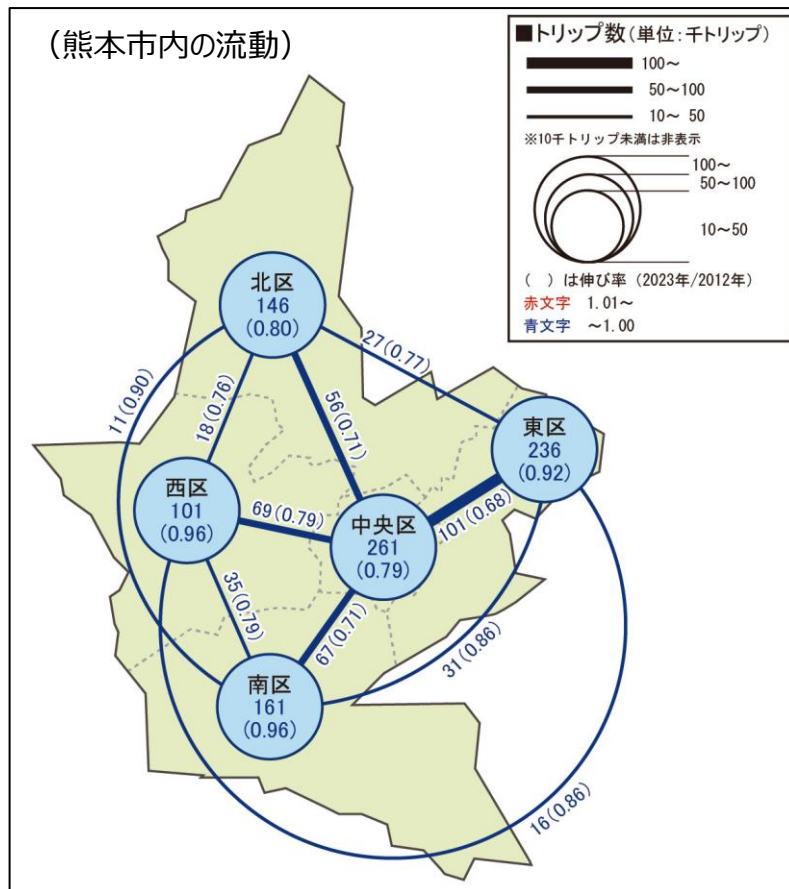
5) 第5回パーソントリップ調査結果概要

<市町村間の流動>

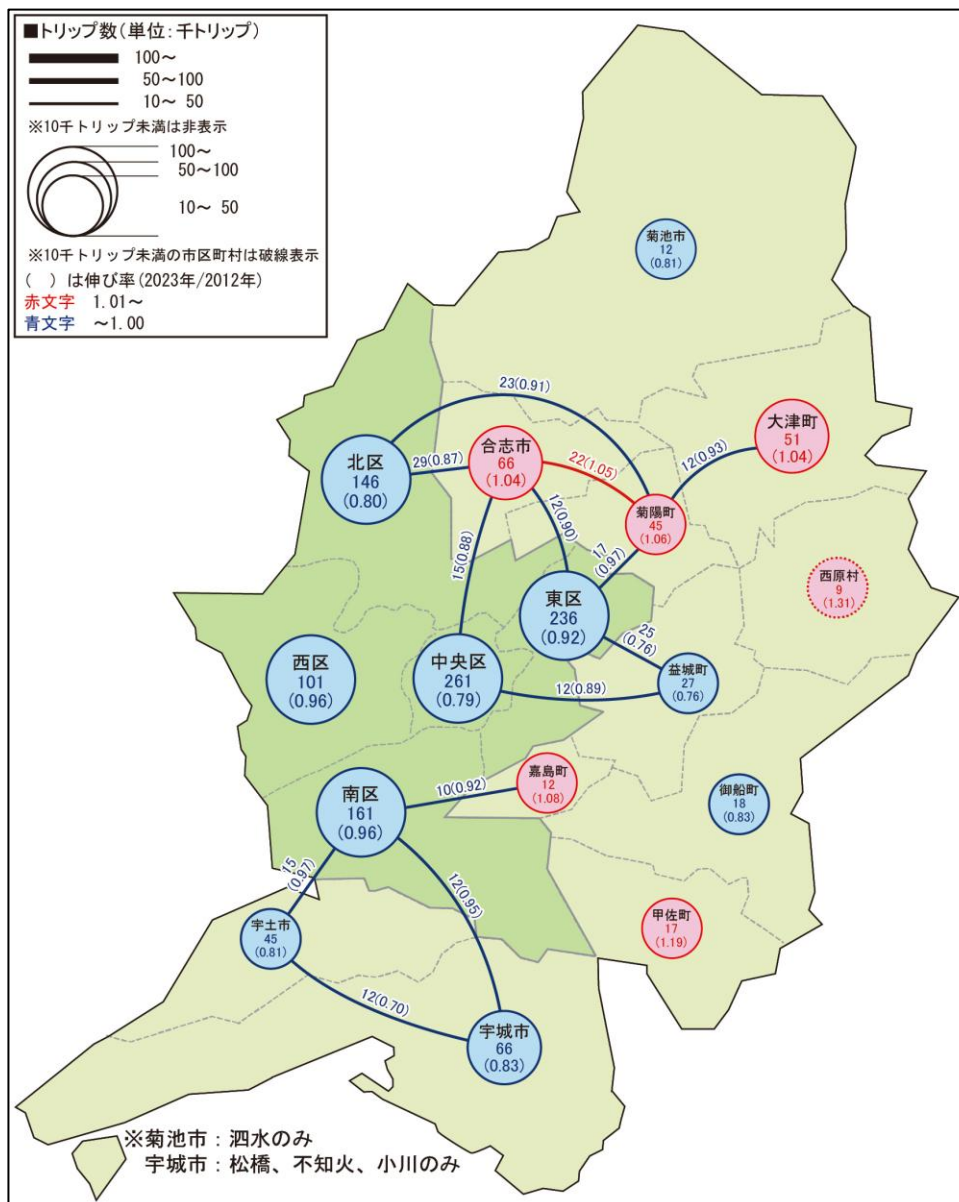
- 熊本市の内々流動についても、全体的に減少している。
- 市町村間の流動では、全体的に減少しているものの、北東部関連流動に増加が見られる。

■熊本市内の流動の変化

(熊本市内の流動)



■市区町村間の流動の変化

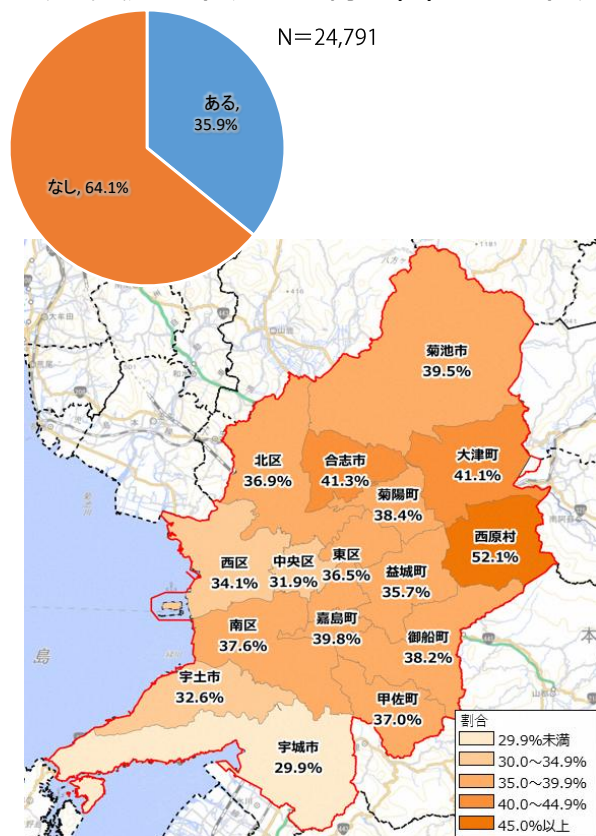


5) 第5回パーソントリップ調査結果概要

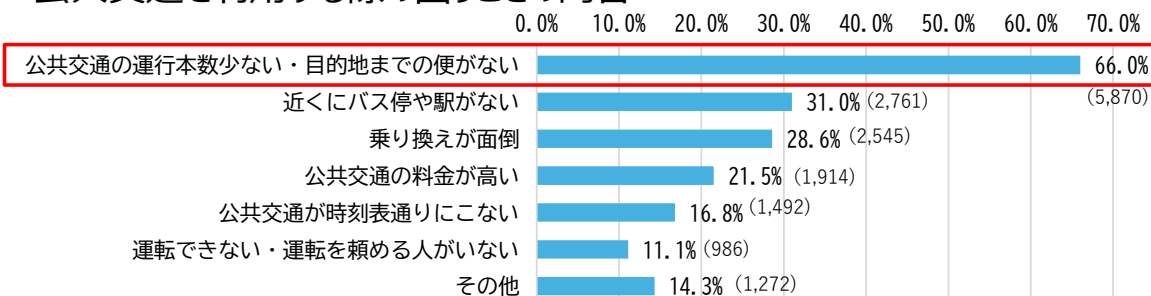
<付帯調査：公共交通を利用する際の困りごと>

- 公共交通を利用する際の困りごとがある人の割合は約4割であり、地区別では、熊本市周辺部において割合が高い。
- 困りごとの具体的内容は、「公共交通の運行本数が少ない・目的地までの便がない」が多い。
- 年齢別でみると、若年層は「公共交通の料金が高い」が、高齢層は「運転できない・運転を頼める人がいない」が多い。

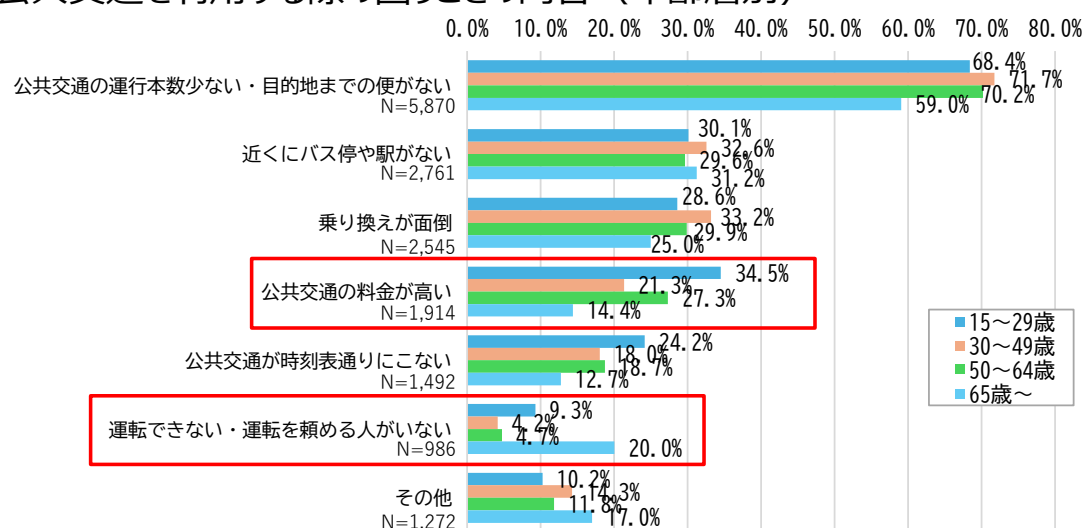
■ 公共交通を利用する際の困りごとの有無



■ 公共交通を利用する際の困りごとの内容



■ 公共交通を利用する際の困りごとの内容（年齢層別）

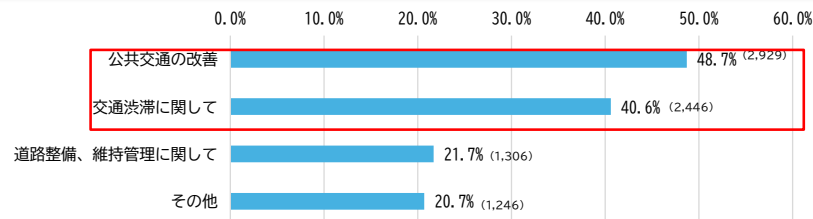


5) 第5回パーソナルトリップ調査結果概要

<付帯調査：熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題について>

○熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題は、「公共交通の改善」が約5割と最も多く、「交通渋滞に関して」が約4割、「道路整備、維持管理に関して」が約2割である。

■ 熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題について



① 公共交通の改善に関する意見



バスの増便と、近隣へのバス停の設置を希望します。電車は中心市街地へ飲食に向かう際、重宝しています。これ以上、**運賃の値上げにならないことを希望**します。深夜運行があるとありがたいです。
(50代女性 合志市)

熊本県は車がないと移動が大変です。**地下鉄や路面電車などで市内やあちこちへ乗り換えなしで移動できたら良い**と思います。
(60代男性 菊陽町)



合志市としては、**熊本電鉄とJR・市電の乗り換えがスムーズにできると公共交通手段での移動がしやすくなります**。
(40代男性 合志市)

バスの料金がもう少し安くなって欲しいです。
(10代女性 益城町)



高齢化率が進展する中で**公共交通機関が統廃合されるのは不便さを増し外出頻度の減少につながると**思います。福祉の観点から、**町内巡回バスの便数を増やし、運行路線を増やしてほしい**と思います。また、**高齢者だけでなく子供への対応としても大事**と考えています。
(30代女性 菊陽町)

② 交通渋滞の解消に関する意見



朝、夕ピーク時は**国道3号や熊本西環状道路の渋滞により通行しづらい**状況です。**細街路を通行せざるを得ないため、安全性が心配**です。また、**細街路から幹線道路に流入し渋滞を悪化させていないか**気になっております。
(30代女性 熊本市南区)



公共交通機関（バス）を利用しても、**渋滞にまき込まれて、到着時間が読めない**です。バスの到着を待ちたりバス停まで行く時間を考えると、**自家用車の方が市街地には早く到着するため、夕ピーク時は自家用車を利用することが多い**です。
(40代男性 嘉島町)



セミコンテクノパークでは、**朝夕の渋滞がひどいため、公共交通機関がより便利になったり、道路工事等で交通状況が改善したりすると大変ありがたい**と感じています。
(20代女性 菊陽町)



特に**朝夕の出勤、帰宅時に熊本市内の渋滞がひどい**です。それに伴い**バスの遅延が当たり前**のようにあります。
(40代女性 御船町)



バスは定刻通りに運行するべきと考えており、そのためには**バス専用レーンの整備が必要**と考えています。
(40代男性 熊本市南区)

③ 道路整備、維持管理に関する意見



信号交差点がない**熊本西環状道路のようなバイパスを整備**してもらいたいです。TSMC立地後、**ストレスが大きい状況**です。
(30代男性 合志市)

道路が狭いため、**自転車での移動がしづらい**です。自転車と自動車とが分離されていないため、**通勤・帰宅時は非常に危険な状況**です。
(40代男性 熊本市中央区)



④ その他に関する意見



住宅地の道路でスピードの出すぎが多いのではないかと思います。**子供、老人の歩行者を考えて運転して頂きたい**と思います。
(80代男性 合志市)



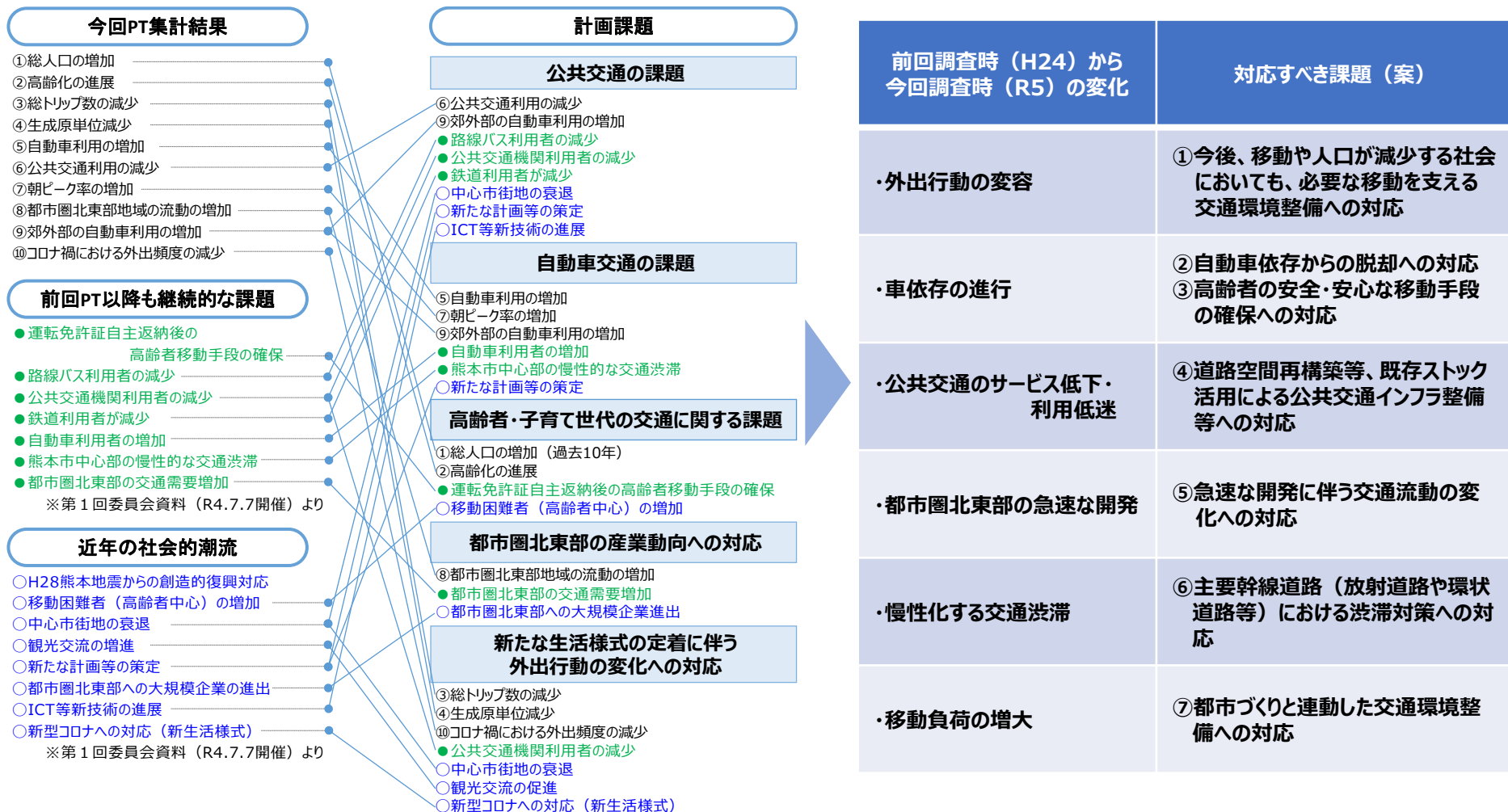
駅やバス乗り場の近くに駐車場があったら使いやすいです。
(40代女性 大津町)



2. これまでの協議会について

6) 都市交通にて対応すべき課題（案） ～現況分析より～

○一般集計・付帯調査集計の結果や、継続的な課題・近年の社会的潮流等から整理した計画課題に対して分析を実施し、都市交通において対応すべき課題（案）を整理した。



2. これまでの協議会について

7) 都市圏の将来像（案）

●エコ・コンパクトシティ ～多核連携の集約型都市圏構造～

- 都市計画区域マスタープランの基本方針等において、国の考え方である「コンパクト・プラス・ネットワーク」をもとに、人口減少・高齢社会の到来に備え、「エコ・コンパクトシティ」の形成を基本的な考え方とし、具体的な都市像として「多核連携の集約型都市構造」の形成を位置付ける。

都市づくり（都市構造）の方向性

エコ・コンパクトシティ

市街地に諸機能を集約し、**災害に強く、経済交流活動が活発で地球環境にやさしいまちづくり**

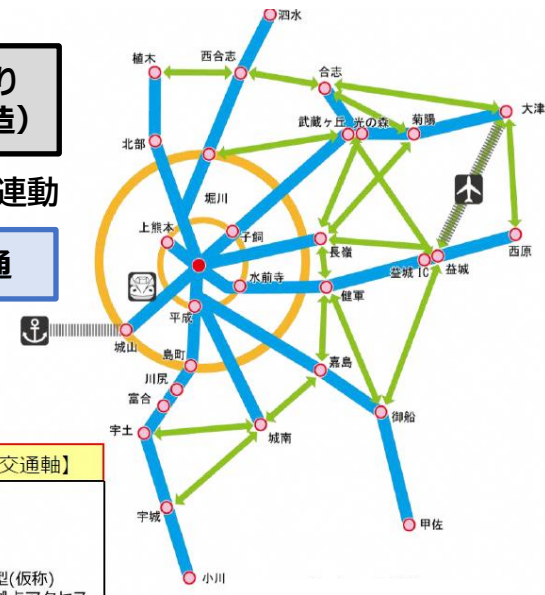
多核連携の集約型都市構造

中心市街地とその周辺の核となる市街地が公共交通や幹線道路で相互に結ばれ**連携し、円滑に移動できる**都市構造

都市づくり
(都市構造)



都市交通



【熊本都市圏内交通軸】

凡 例

- 放射型
- 環状型
- 拠点連携型(仮称)
- 広域交通拠点アクセス

▲都市圏連携イメージ

●公共交通の再生と幹線機能強化とそれを支える都市内街路の再構築

～（公共交通×道路交通）施策連携～

- 上位計画における都市圏の都市交通の将来像を踏まえた公共交通と道路交通の施策連携による都市交通の再構築を方向性（案）と位置付ける。

都市圏の課題

- ①今後、移動や人口が減少する社会においても、必要な移動を支える交通環境整備への対応
- ②自動車依存からの脱却への対応
- ③高齢者の安全・安心な移動手段の確保への対応
- ④道路空間再構築等、既存ストック活用による公共交通インフラ整備等への対応
- ⑤急速な開発に伴う交通流動の変化への対応
- ⑥主要幹線道路（放射道路や環状道路等）における渋滞対策への対応
- ⑦都市づくりと連動した交通環境整備への対応

公共交通ネットワークの再生



幹線道路の機能強化
(環状・放射)
都市内街路の再構築
(選択と集中)

2. これまでの協議会について

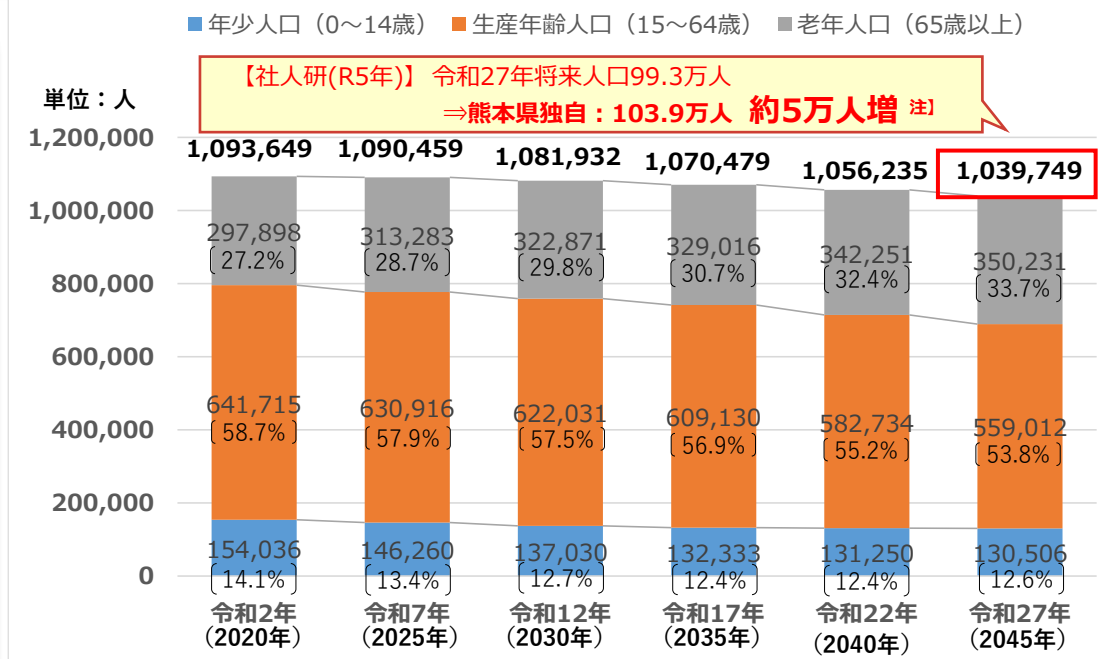
8) 将来予測

<将来目標年次>

- 今回の都市圏総合交通マスタープランの目標年次は、計画策定年次から**概ね20年後の令和27年（2045年）**に設定。

<将来人口フレーム>

- PT調査結果は、公共交通の利用者や自動車交通量の将来推計等に活用され、そのデータが事業の採算性の参考資料や都市計画決定の基礎資料となることから、**説明性の高い人口設定が必要**
- 将来人口フレームは、令和2年国勢調査人口をもとに推計された人口問題研究所が公表する**将来推計人口（中位推計）**を基本に、近年のTSMCの進出に伴う半導体関連企業の進出状況を考慮し、**一部の自治体については、熊本県独自の移動率を設定した推計値**を採用。
- 令和27年（2045年）における熊本都市圏全体の将来人口フレームは右の通り定める。



▲熊本都市圏の年齢階層別将来人口フレーム

(出典：令和7年～令和27年 日本の地域別将来推計人口（令和5年推計） 国立社会保障・人口問題研究所 令和2年 国勢調査）

※開発計画フレームは精査中のため、見込んでいない状況

※熊本県独自移動率は、住民基本台帳(R3.10.1～R6.10.1)を基に設定

(熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、嘉島町、益城町、大津町で熊本県の独自移動率を採用)

<将来予想におけるシナリオ設定>

- 現行の「熊本都市圏 都市交通マスタープラン」の公表直後に、「平成28年熊本地震」が発生し、計画策定時の想定が大きく変化。また、新型コロナウイルス発生による移動制限等、想定外の状況が発生。
- 不確定な将来の変化に対応した計画立案を行うため、いくつかの社会変化を想定した分析を予定。

2. これまでの協議会について

● 第5回委員会でいただいた主なご意見

主なご意見【第5回委員会】	対応案
● 現況分析について	
<ul style="list-style-type: none"> ・生成原単位は減少しているが、物流は増えると考えられる。 ・若者の公共交通の利用は増えている。道路の使い方、投資の仕方を見直す必要がある。 	<p>物流の現状を把握し、広域交通の観点から交通体系のあり方を検討する。</p> <p>公共交通の利用促進に向けて、道路空間の活用方法や投資のあり方について、提案施策の中で検討を行う。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・計画課題については供給者側の課題を挙げないと計画に結びつかないため、供給者側、事業者側の課題も挙げていくべきである。 	<p>供給側である交通事業者等の現状と課題を把握したうえで、ヒアリングを実施しながらマスタープランの策定を進める。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・マスタープランを作るという長期的な対策だけでなく、短期的な今起きている問題に対して行う施策の根拠データとして活用するとよい。 ・オフピーク通勤が適切な業種について検討した上で、データに基づいて政策が適切な方向に向かうようにしっかり調整することが重要である。 	<p>短期・中期的な施策の効果を十分に検討したうえで、マスタープランの策定を進める。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・10年前のPT調査の際も課題が出て、対応した政策に取り組んできた。その振り返りを行って欲しい。 	<p>現行のマスタープランに掲げられた提案施策の取り組み状況と、今回のPT調査結果で得られた成果を振り返りとして整理する。</p>
● 都市圏の将来像について、将来予測について	
<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化のためには、歩行者が増えるというシナリオ（ゾーン20等の車道減少）も必要ではないか。 ・菊陽町等については、物の動きの設定が重要ではないか。 ・物の動きはアクティビティモデルでは十分に対応しきれないのではないか。 	<p>まちなか交通の視点から、中心市街地の歩行者環境の改善など交通の在り方を検討する。</p> <p>物流については、広域交通の観点から交通体系のあり方を検討する。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・物流については、サイエンスパーク構想やTSMCの工場、サプライチェーンの工場等の立地が進むと考えられる。今後、県でピックアップする工業団地でどれ程立地するかを含めて把握しながら考えていくとよい。 	<p>北東部の急速な開発や物流の現状を把握したうえで土地利用と連携した交通体系のあり方を検討する。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・郊外部は公共交通網自体を維持することが課題となっている中で、都市圏全体で見たときに市町村ごとではなく、広域自治体である県として果たす役割についても意識していただければと考えている。 	<p>本協議会は、市町村をまたぐ公共交通の計画を議論する場であることを意識したうえで、関係機関の役割を明確化していく。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・どんな都市にするか、そのために何をするかということが必要。熊本県は先陣を切ってそういった思考を見せてもらいたい。 	<p>社会情勢の変化を踏まえた、都市圏の目指す将来像を示す。</p>

2. これまでの協議会について

● 第7回幹事会でいただいた主なご意見

主なご意見【第7回幹事会】	対応案
● 現況分析について（都市圏の現状と課題）	
<ul style="list-style-type: none"> ・市電の安全性や維持管理の問題等も踏まえ、公共交通への投資を強く打ち出すべき。 ・マスタープランに公共交通サービス向上に対する積極的投資を書き込むことができれば、事業者との協力・調整も進め易くなる。 ・特に公共交通について、運転士不足・サービス低下の原因分析を行い、次の施策に繋げる。出来ることをしっかりした上で、制度上の課題について国にも必要なことを要求していくことも重要である。 	<p>利便性の高い公共交通の実現と維持に向けて、従来の“赤字投資”の考え方を見直し、公共交通への積極的な投資が可能となるよう、新たな制度設計も含めた方策を検討する。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・道路だけでなく公共交通も急速な開発地域に対する対応が必要である。 	<p>北東部の急速な開発の現状を把握したうえで土地利用と連携し、地域の実情に応じた交通体系のあり方を検討する。</p>
● 現行都市交通マスタープランの振り返り	
<ul style="list-style-type: none"> ・行政が計画した土地利用政策が都市構造の変化を招き、渋滞や公共交通の利用低下に影響を与えたことは反省すべき。 	<p>土地利用と連携し、地域の実情に応じた交通体系のあり方を検討し、熊本地震、コロナ、半導体関連企業の集積による社会情勢の変化にも柔軟に対応できるようにする。</p>
● 都市圏の将来像について	
<ul style="list-style-type: none"> ・マスタープランでは徒歩や自転車等のモードも含め、より包括的な交通施策を提案すべき。 	<p>徒歩や自転車といった日常的な移動手段も含めて、多様なモビリティを対象とした包括的な交通施策の検討を進める。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通マスタープラン策定後も継続的にモニタリングを行い、議論する場を設けることが重要である。 	<p>効果的な計画の推進が必要であることを踏まえ、新たなマスタープランの策定を進める。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・観光客誘致の観点から訪問者にとっても移動しやすい交通環境を整える必要がある。 	<p>観光の現状を把握し、広域交通の観点から交通体系のあり方を検討する。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・道路計画と公共交通計画を重ねて示し、両者の関連性を明確にすべき。 	<p>道路計画と公共交通計画を重ね、関連性を把握したうえで、都市圏交通の将来像について検討を進める。</p>

2. これまでの協議会について

● 第8回幹事会でいただいた主なご意見

主なご意見【第8回幹事会】	対応案
●作成の基本的な考え方、骨子案	
<ul style="list-style-type: none"> ・マスタープランの目標に「車を1割削減し、渋滞が半減するという強烈なメッセージ、キーワード、キャッチフレーズといった具体的な内容を記載して欲しい。 ・分析を行ったうえで、様々な場面で使える数値目標を具体的に示す必要がある。 	<p>住民にわかりやすい目標を示し、具体的な数値目標を設定する。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・現行マスタープランを参考にすると同じことの繰り返しになるので、可能な限りやり方を変更する必要があるのではないか。 ・市町村をまたぐ公共交通計画が検討できるのはこの協議会であるため、しっかり議論する必要がある。 ・都市交通マスタープランの20年が長いのではないか。 ・マスタープラン公表時に、住民とずれが生じるため、短期対策を目に見える形でしっかり記載するべき。 ・10年前と比べて渋滞が減った箇所もあると思うが、渋滞が課題として残っている中で、解消できるのかということを期待してみてもらふプランになることが大事である。 ・全体的に将来的な内容が記載されていない（夢やチャレンジしたい新しい事）。 	<p>現行マスタープランを踏襲するのではなく、熊本市圏の現状（渋滞や公共交通利用者減少）や社会情勢の変化を踏まえ、関係機関や住民にわかりやすく新たなマスタープランを示していくことを検討する。その中で、短期、中期対策も目に見える形で示すように検討する。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・気持ち的には公共交通を利用したいが、使いたくても使えない状況であったり、バスは時間がかかる。 ・提案施策を検討するうえで、他都市（神戸市）の事例を参考にしてみてもどうか。 ・提案施策は、根拠をしっかりと示したうえで、住民に納得してもらい、公共交通へ投資をする必要がある。 	<p>他都市の事例も参考にしながら、公共交通を利用しやすくなるような交通環境の整備を検討する。提案施策については、住民にわかりやすく根拠を示す。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・数値目標をモニタリングできる仕組みを作り、住民の気持ちを高める必要がある。 ・短期的な施策としてモニタリング結果といった情報を共有するべきだ。 ・マスタープランの実行性をどう高めていくかが課題である。 ・交通に関する様々なデータについては、データベースを共通化することを検討していく必要がある。 ・都市交通マスタープランでも、パーソントリップ調査以外のデータを示す必要がある。 ・原因として、学校（先生・生徒送迎）が深く関係しているのではないかと考えているため、春休みや夏休みの検証をぜひしてもらいたい。 ・主体間での情報共有に加え、ビジョン・姿勢を含めた共有が必要である。 ・現行マスタープラン作成までに、具体的な数字を用いた評価結果をどんどん示していく必要がある。 ・公共交通のサービスレベルアップに向けて、いろいろな体制を作っていければいい。 	<p>マスタープランの実効性を高めるため、行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化したうえで、設定した目標値に向けてモニタリングを実施し、関係機関や住民にしっかりと発信できるような体制を検討する。また、モニタリング結果やその他様々な交通データを共有できるような仕組みも併せて検討する。</p>
●需要予測のシミュレーション	
<ul style="list-style-type: none"> ・運行品質や便数など、ターゲットによって重視すべき内容が異なるということに関するヒントが得られることが重要である。 	<p>利用者ターゲットに応じて運行品質や便数など重視すべき要素が異なることを踏まえ、それぞれの需要特性に対応したシミュレーションを行い、的確な施策の検討を進めていく。</p>