

熊本都市圏総合交通計画協議会

第6回委員会

(2) 熊本都市圏都市交通マスタープランの作成にあたって

2) 作成の基本的な考え方、骨子案

熊本都市圏 都市交通マスタープラン 目次（案）	1
1. 都市交通マスタープランとは	4
2. 都市圏交通の現状と将来の見通し	12
3. 都市圏の交通ネットワークの将来像	26
4. 将来の交通体系の考え方	35
5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）	38
6. 今後の取り組み、7. 巻末資料	40

令和7年6月27日（金）

熊本都市圏 都市交通マスタープラン 目次（案）

現行（2016年） 目次

1. 都市交通マスタープランとは

- 都市交通マスタープランの位置づけ
- パーソントリップ調査とは
 - 調査の目的
 - 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策
- これまでの取り組み成果と課題
 - バス
 - 鉄軌道
 - 道路

2. 都市圏交通の現状と将来の見通し

- 都市圏の人口の動向
 - 熊本都市圏の人口構成の変化予測
 - 市町村別の将来の人口予測
(現行なし)
(現行なし)
(現行なし)
- 都市圏交通の現状と主な課題
 - 地域間の交通流動
 - 増加する高齢者交通
 - 公共交通の利用者や各自治体の取り組み状況
 - 自動車分担率の増加と渋滞の発生
 - 自動車交通の将来見通し（新規施策を講じない場合）
(現行なし)
(現行なし)
(現行なし)

骨子案目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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
 - 1.2.1 調査の目的
 - 1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策
- 1.3 これまでの取り組み成果と課題
 - 1.3.1 公共交通
 - 1.3.2 道路

2. 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
 - 2.1.1 熊本都市圏の人口構成の変化予測
 - 2.1.2 市町村別の将来の人口予測
- 2.2 都市圏を取り巻く開発動向
 - 2.2.1 世界的半導体企業の進出
 - 2.2.2 広域的な先端企業群の集積・誘導
「くもとサイエンスパーク構想ビジョン」
- 2.3 都市圏交通の現状と主な課題
 - 2.3.1 慢性化する交通渋滞
 - 2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷
 - 2.3.3 過度な自動車依存の進行
 - 2.3.4 都市圏北東部の急速な開発
 - 2.3.5 広域交通の増加
- 2.4 都市圏交通課題のまとめ

熊本都市圏 都市交通マスタープラン 目次（案）

現行（2016年） 目次

3. 都市圏の交通ネットワークの将来像

■ 都市圏の将来像

（現行なし）

- 多核連携型の都市圏構造
- 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

■ 多核連携の将来イメージ

（現行なし）

（ 〃 ）

（ 〃 ）

（ 〃 ）

■ 交通ネットワークの将来像

- 公共交通ネットワーク
- 道路ネットワーク

4. 将来の交通体系の考え方

■ 公共交通再生の必要性

■ 交通政策の転換

- 制度の転換
- 配分の転換
- 意識の転換

■ 連携と分担

- 関係市町村等の広域連携
- 土地利用と交通の連携
- 住民との協働・連携

■ ベストミックスの構築

■ 公共交通の段階的整備

骨子案目次

3. 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

- 3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像
- 3.1.2 多核連携型の都市圏構造
- 3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて
- 3.1.4 多核連携の将来イメージ

3.2 交通ネットワークの将来像

- 3.2.1 公共交通ネットワーク
- 3.2.2 道路ネットワーク

3.3 都市交通における目標

- 3.3.1 公共交通の目標
- 3.3.2 道路の目標

4. 将来の交通体系の考え方

4.1 公共交通再生の必要性

4.2 交通政策の転換

4.3 連携と分担

4.4 ベストミックスの構築

4.5 公共交通の段階的整備

熊本都市圏 都市交通マスタープラン 目次（案）

現行（2016年） 目次

5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）

■公共交通の整備方針

- バス施策
- 鉄軌道施策
- コミュニティ交通
- 公共交通の利用促進施策

■道路の整備方針

- 2環状11放射道路網の形成促進
- 交差点改良による交通円滑化
- 基幹公共交通軸形成と一体となった道路整備

■まちなか交通の整備方針

- 歩行空間のネットワーク形成
- 歩行者交通、自転車交通及び公共交通のネットワーク形成
- 熊本城周辺エリアと熊本駅周辺エリアのネットワーク強化
- さらに安全で快適に歩きやすいまちなかへ

■公共交通の主な提案施策

- 基幹公共交通施策一覧
- 公共交通の利用促進に必要な施策一覧

■道路の主な提案施策

- 2環状11放射道路網
- 2環状11放射の将来道路計画

■提案施策に期待される効果

6. 今後の取り組み

■アクションプランの策定

7. 巻末資料

- 協議会・幹事会名簿
- 用語集

骨子案目次

5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）

5.1 公共交通の整備方針

5.2 道路の整備方針

5.3 まちなか交通の整備方針

5.4 公共交通の主な提案施策

5.5 道路の主な提案施策

5.6 提案施策に期待される目標値

6. 今後の取り組み

6.1 アクションプランの策定

7. 巻末資料

- 7.1 協議会・幹事会名簿
- 7.2 用語集

1. 都市交通マスタープランとは

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

1.1 都市交通マスタープランの位置付け

- 「都市交通マスタープラン」の概要。
- 都市交通マスタープランの目標年次を概ね20年後と設定。
- 策定主体は「熊本都市圏総合交通計画協議会」及びその説明。



▲熊本都市圏

都市交通マスタープラン

◎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年後の目指すべき都市構造に対応した交通体系のあり方
- 交通網の形成過程と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
マスタープラン
都市計画区域
マスタープラン)

都市交通
マスタープラン

道路
道路整備プログラム
道路協議会

公共交通
地域公共交通
計画



本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

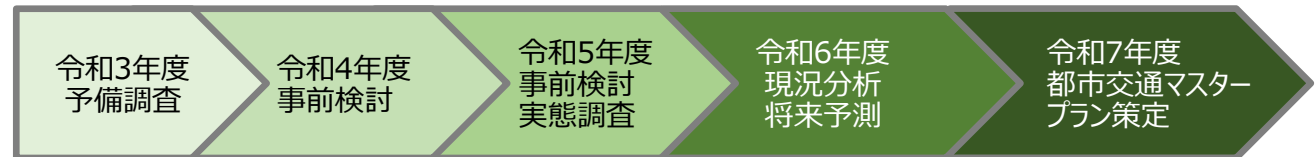
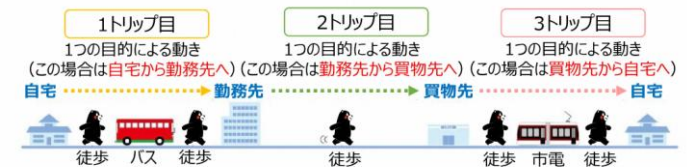
1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

1.2 パーソントリップ調査とは

1.2.1 調査の目的

■ パーソントリップの概要及び今回パーソントリップ調査の概要。



本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

■熊本都市圏における、これまでに4回（昭和48年、昭和59年、平成9年、平成24年）のパーソントリップ調査の内容及び提案施策。

	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> <ul style="list-style-type: none"> ・船場神水線、野口清水線、本荘御幸線 等 	道路 <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 	道路 <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 	道路 <ul style="list-style-type: none"> ・2環状線11放射道路網<環状道路> <ul style="list-style-type: none"> ・（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> <ul style="list-style-type: none"> ・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> <ul style="list-style-type: none"> ・豊肥本線と熊本電鉄を結ぶ鉄道 	公共交通 <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） 	公共交通 <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 	公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・基幹公共交通8軸の整備<熊本市電> <ul style="list-style-type: none"> ・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> <ul style="list-style-type: none"> ・既存区間の機能強化（運行本数 等） <路線バス> <ul style="list-style-type: none"> ・乗換拠点整備（各方面） 等

（出典：各回都市交通マスタープラン）

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

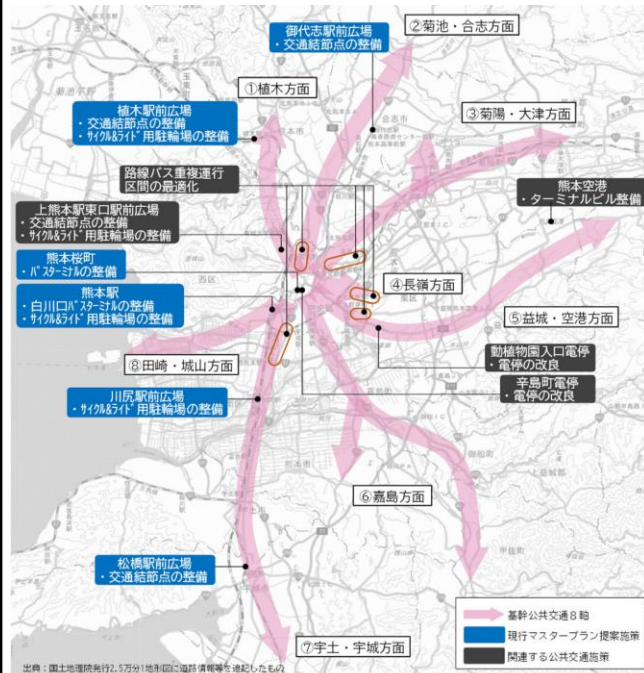
1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.1 公共交通

■ アクセス改善に向け、桜町バスターミナルや熊本駅白川口駅前広場等の交通結節点整備や駐輪場整備、利用促進等に向けた電停の改良、バスロケーションシステム、IC共通定期券導入等の施策を進めており、一定の効果が確認されている。



▲基幹公共交通8軸の実施済み施策位置図

電停の改良（バリアフリー化）（幸島町電停）



（出典：熊本市圏総合交通戦略協議会資料）

サイクル＆ライト用の駐輪場整備（熊本駅）



桜町バスターミナルの整備（2019.9完成）



（出典：熊本市圏総合交通戦略協議会資料）

御代志駅の整備（2022.10完成）

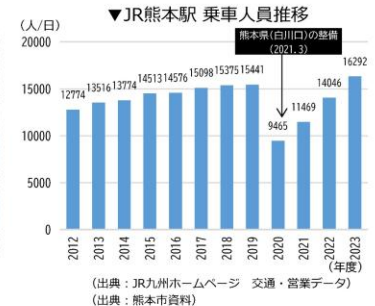


（出典：熊本県）

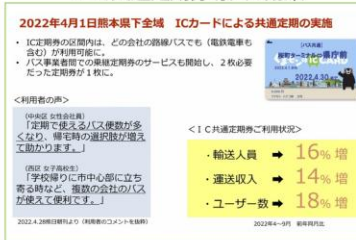
熊本駅（白川口）の整備（2021.3完成）



（出典：熊本市圏総合交通戦略協議会資料）



▼IC共通定期券導入の効果



（出典：熊本地域乗合バス事業共同経営に関する状況報告（2023年3月））

バスロケーションシステムの導入



本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

1.3 これまでの取り組み成果と課題

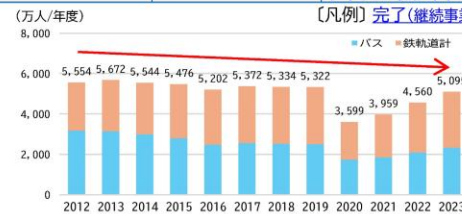
1.3.1 公共交通

- 自動車から公共交通への転換を促すような「市電延伸」や「熊本電鉄と市電の上熊本・水道町結節・相互乗入」、「幹線バスの優先・専用レーンの導入」など、公共交通の機能向上を目的とした施策は実現に至っていない。
- 公共交通の利用者減少、運転士不足等の影響により各方面で減便が進んでいる。
- こういった理由から、施策効果は限定的であり、都市圏全体の公共交通利用は減少傾向にある。

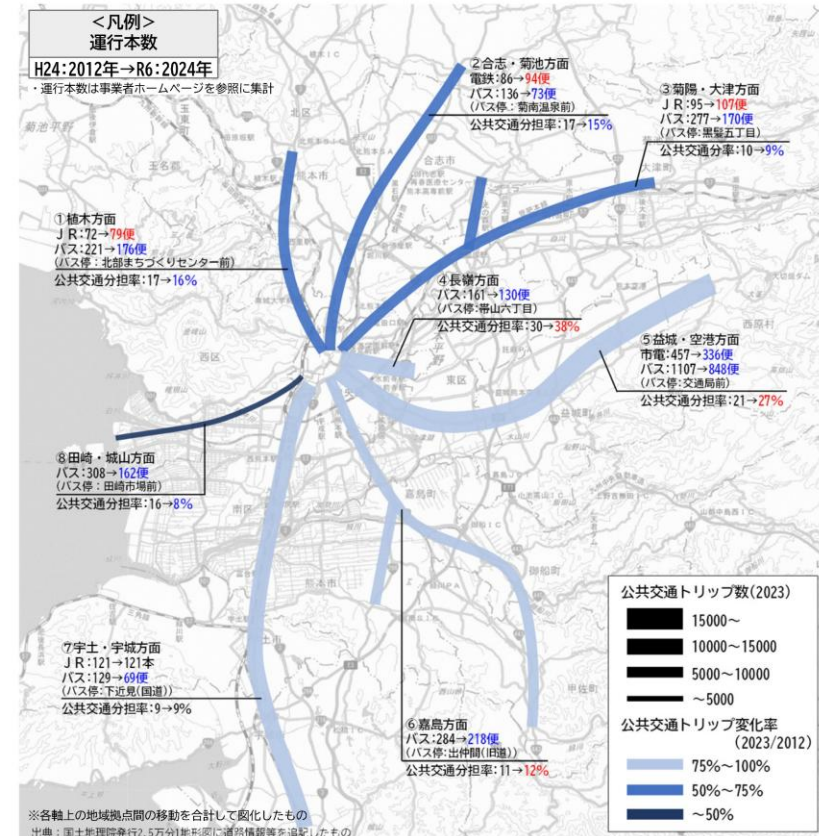
▼基幹公共交通 施策一覧

提案施策	方面	概要
アクセス改善	①③⑦	駅前広場、パーク&ライド、サイクル&ライド等
既存区間の強化	②/電鉄	運行本数、料金収受の円滑化等
新駅設置	⑤⑧/市電	多面編成化、軌道敷への自動車乗り入れ抑制等
電鉄・市電結節・相互乗入	③	竜田口～武蔵塚、三里木～原水
市電延伸	②	上熊本・水道町結節
	⑤	健軍町～沼山津～益城～空港方面（(主)熊本高森線の改良）
	⑥	辛島町～南熊本方面（R266の改良）
	⑧	田崎橋～田崎市場～西区役所方面（(都)熊本駅城山線の整備）
幹線バス	全	公共交通優先信号等、優先・専用レーン、快速バス等
乗換結節点整備	全	①植木、②御代志、③楠、④小峯、⑤健軍、⑥嘉島、⑦川尻、⑧小島
新たなインフラの活用	①	熊本西環状道路を活用した快速バス
公共交通の利用促進等に必要な施策	広域交通拠点と公共交通の連携強化	交通センター、熊本駅の整備等、ICカード、乗換検索システム、ロケーションシステム、共通路線図・時刻表、低床車両の導入等
	公共交通システムの機能強化	パーク&ライド、サイクル&ライド等
	他の手段との連携	

【凡例】完了(継続事業中含む)



▲公共交通利用者数の推移 (出典：熊本市資料)



▲放射軸上の公共交通トリップ数と運行本数の変化

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

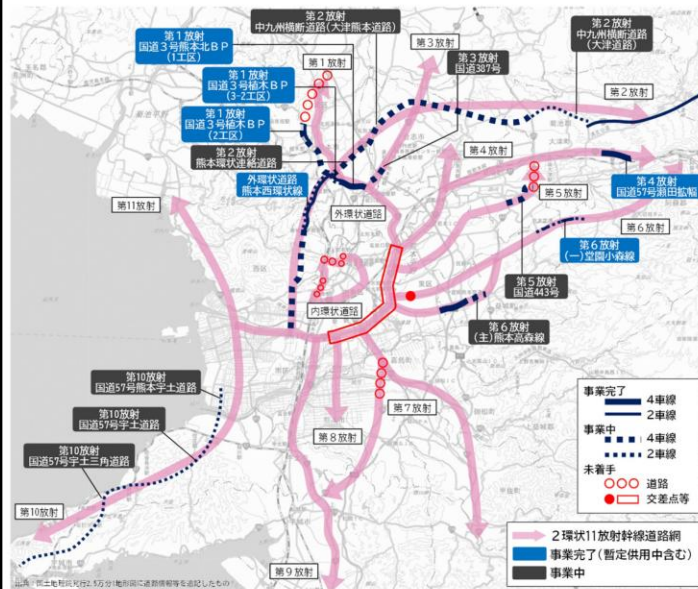
1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.2 道路

- 第1放射道路、外環状道路に位置付けられる熊本西環状道路（花園工区）、国道3号熊本北バイパス1工区4車線、国道3号植木バイパス3-2工区（2/4車線）の整備が完了し、朝ピーク時間帯の所要時間短縮効果を発現している。
- 第4放射道路の国道57号瀬田拡幅4車線化も完了し、阿蘇地域と熊本都市圏を結ぶ重要なネットワークの構築により、都市圏内外の広域的な交流が期待できる。



▲ 2環状11放射道路の事業完了及び事業中施策位置図

国道3号（熊本北バイパス）
（2023.2完成）



（都）熊本西環状線（花園工区）
（2017.3完成）



国道57号（瀬田拡幅）
（2020.10完成）

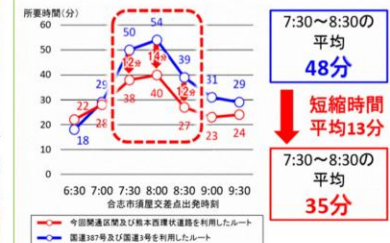


（主）熊本高森線（広崎地区）
（2024.4完成）



▼ 植木バイパス・熊本北バイパス
・熊本西環状道路の整備効果

合志市須屋交差点～熊本市役所間の
所要時間変化



※実走調査日：R6.2.15（木）
（出典：国土交通省 記者発表資料）

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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

1.2.1 調査の目的

1.2.2 過去の都市交通マスタープランの主な提案施策

1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.1 公共交通

1.3.2 道路

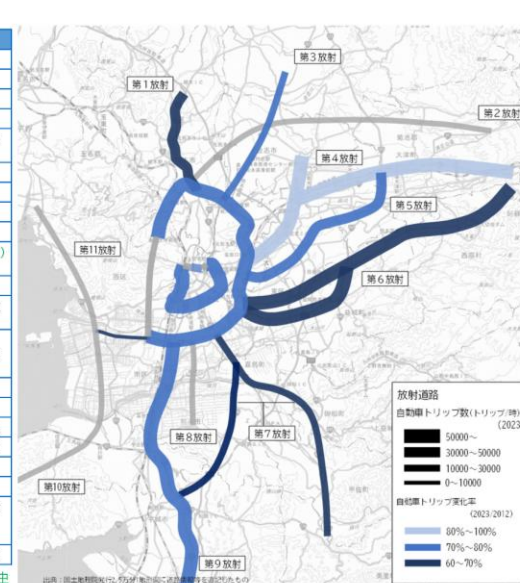
1.3 これまでの取り組み成果と課題

1.3.2 道路

- 日あたりの2環状11放射上のトリップ数は、全方面で減少していることが確認されるが、朝ピーク時のトリップ数に着目すると増加している方面が確認され、混雑時旅行速度は、第3、6、10・11、外環状道路で減少している。
- 道路事業の多くが事業中であることや公共交通のサービス向上による手段転換が図られていないことが想定され、依然として交通渋滞が発生していると考えられる。

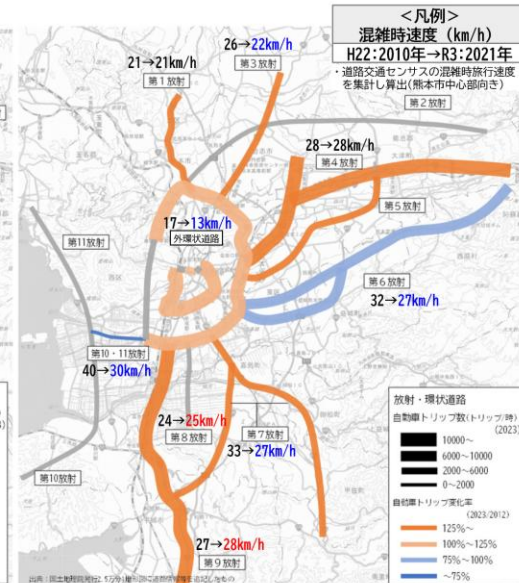
▼幹線道路 施策一覧		
路線名	概要	
内環状道路	(都)上熊本弓削線(築園町～坪井)	
	(都)上熊本細工町線(細工町付近)	
	(都)池田町花園線(上熊本2丁目付近)	
	(都)手取本町清水線(坪井付近)	
外環状道路	熊本西環状道路	花園工区・池上工区の整備促進 砂原工区の整備
	国道57号熊本東BP	主要交差点の立体化
	国道3号熊本北BP	1工区の整備促進
第1放射	国道3号	植木BP1工区の整備 植木BP2・3工区の整備促進
第2放射	中九州横断道路	中九州横断道路(熊本市～大津町) 中九州横断道路(大津町以東)
第3放射	熊本環状連絡道路	熊本環状連絡道路の整備促進
第4放射	国道387号	合志市須原～合志市御代志の改良
第5放射	国道57号 (一)住吉熊本線	瀬田拡幅の整備促進 合志市幾久富～菊陽町津久礼の改良
第6放射	国道443号 (主)熊本益城大津線 (一)堂園小森線	菊陽町壺手～大津町室の改良 自衛隊交差点のクランク解消 益城町小谷～益城町杉堂の改良
第7放射	(主)熊本高森線	益城町古閑～益城町寺道の改良
第8放射	国道266号	城南町千町～嘉島町鯉の改良
第9放射	国道3号	(第10放射と同)
第10放射	熊本天草幹線道路	熊本宇土道路、宇土道路の整備促進 熊本天草幹線道路の整備
第11放射	有明海沿岸道路Ⅱ期	有明海沿岸道路Ⅱ期の整備促進

〔凡例〕完了(暫定供用中含む)、事業中



※は、未整備区間または地域拠点の無い放射軸
※各軸上の地域拠点間の移動を合計して図化したもの
※環状道路は地域拠点間において環状利用が想定されるベアを抽出、ベア間のトリップ数を集計

▲放射軸上の自動車トリップ数(日)の変化



※は、未整備区間または地域拠点の無い放射軸
※各軸上の地域拠点間の移動を合計して図化したもの
※環状道路は地域拠点間において環状利用が想定されるベアを抽出、ベア間のトリップ数を集計

▲放射軸上の自動車トリップ数(朝ピーク1時間平均)と
中心部方面への混雑時旅行速度の変化

2. 都市圏交通の現状と将来の見通し

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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

2.1.1 熊本都市圏の人口構成の変化予測

2.1.2 市町村別の将来の人口予測

2.2 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.4 都市圏交通のまとめ

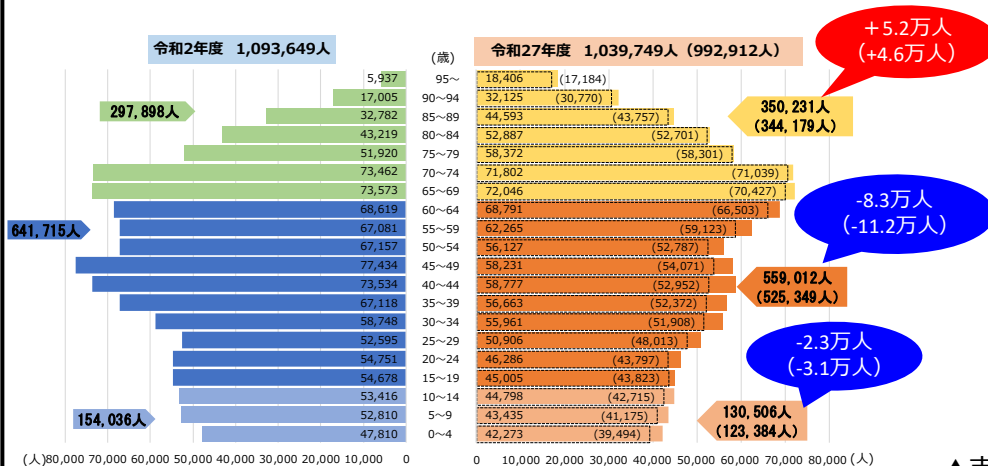
2.1 都市圏人口の動向

2.1.1 熊本都市圏の人口構成の変化予測

- 目標年次である20年後の都市圏の人口は、令和2年から約5.4万人全体で減少すると予測。
- 年齢構成別では、65歳以上の高齢者が約5.2万人増加、生産年齢人口が約8.3万人減少。

2.1.2 市町村別の将来の人口予測

- 都市圏全体の人口減少は進行するが、都市圏北東部の合志市、菊陽町、大津町、嘉島町では人口増加する予測。



▲熊本都市圏の人口構成の変化予測

▲市町村別の将来の人口予測(R27/R2)

(出典：令和2年度は国勢調査 令和27年度は国立社会保障・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。
() 内は、令和27年度は国立社会保障・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

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.2.1 世界的半導体企業の進出

2.2.2 広域的な先端企業群の集積・誘導「くまもとサイエンスパーク構想ビジョン」

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.4 都市圏交通のまとめ

2.2 都市圏を取り巻く開発動向

2.2.1 世界的半導体企業の進出

■ TSMCの進出を契機とした熊本県内の経済成長に関する概要。



(出典：熊本県資料)

2.2.2 広域的な先端企業群の集積・誘導「くまもとサイエンスパーク構想ビジョン」

■ 熊本県が目指す理想の姿を実現するための「くまもとサイエンスパーク構想ビジョン」に関する概要。



(出典：熊本県「くまもとサイエンスパーク推進ビジョン」)

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

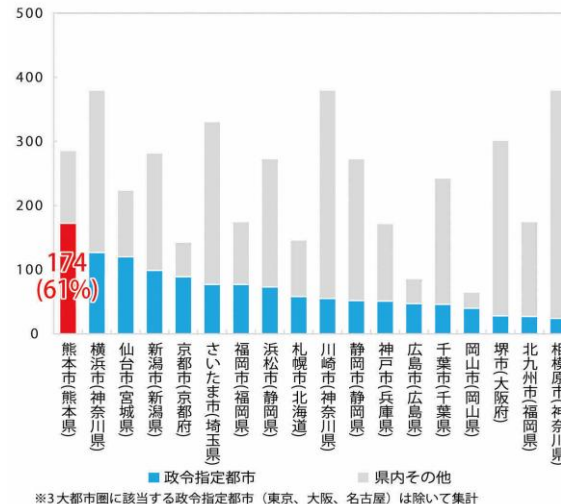
2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

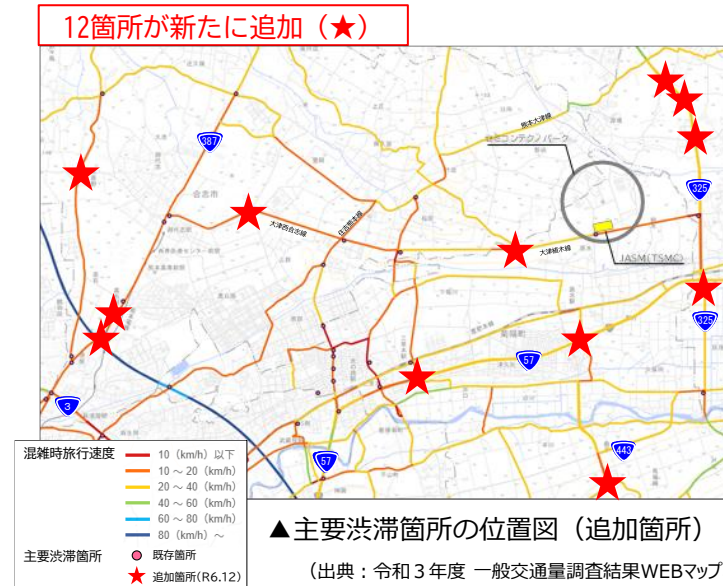
- 県内は渋滞箇所の多く存在し、その多くが熊本市に集中している。
- 北東部の急速な開発の影響を受け、新たな主要渋滞箇所が追加されている。



▲全国政令指定都市の主要渋滞箇所
(県全体に対する割合)

(出典：熊本河川国道事務所事業概要)

※ただし、熊本市の値は、令和6年度第2回熊本県・熊本市調整会議資料を基に事務局で加筆



本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

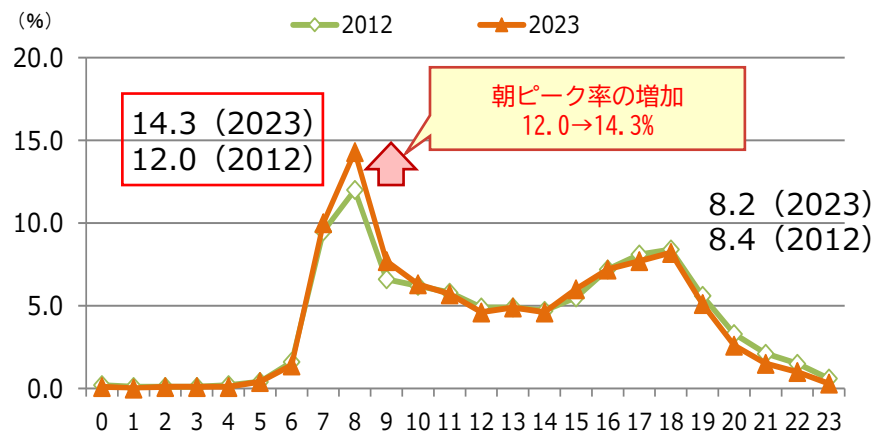
2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

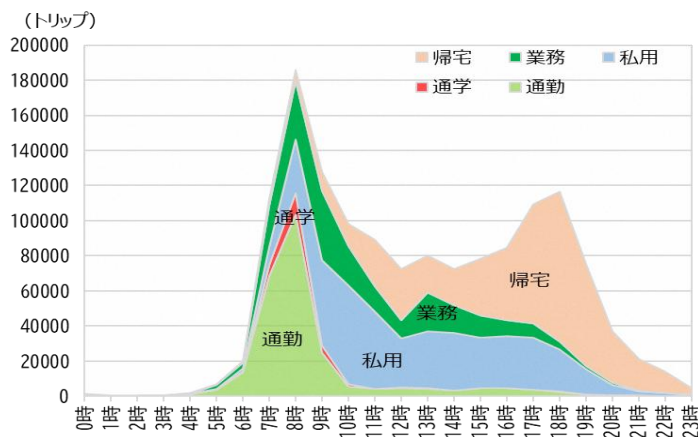
2.3.1 慢性化する交通渋滞

■ 渋滞が発生している原因として、朝ピーク率の上昇及び送迎交通が考えられる。



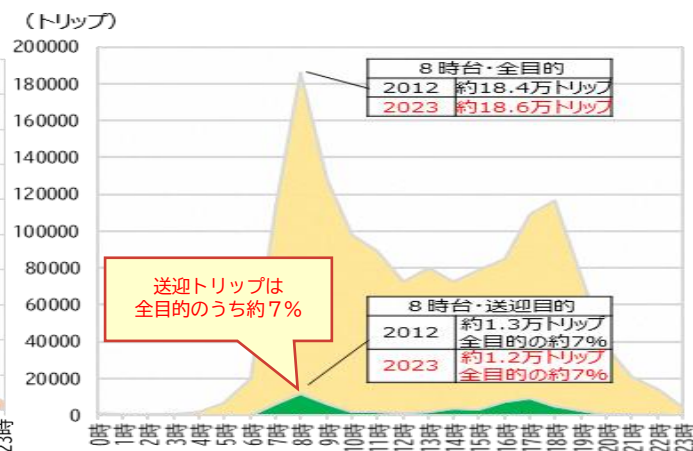
▲移動時間帯の推移 (着時刻分布・全手段)

(出典：各年熊本PT調査)



▲時間帯別・目的別トリップ (着時刻分布・自動車)

(出典：第5回熊本PT調査)



▲時間帯別の送迎トリップ (着時刻分布・自動車)

(出典：第5回熊本PT調査)

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

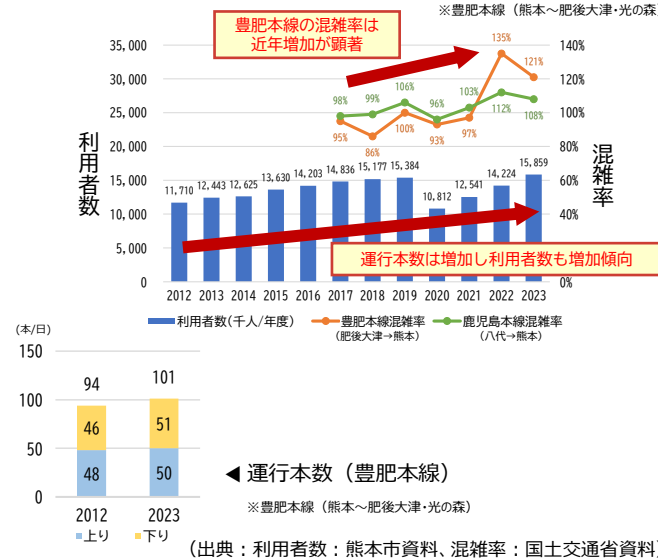
2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

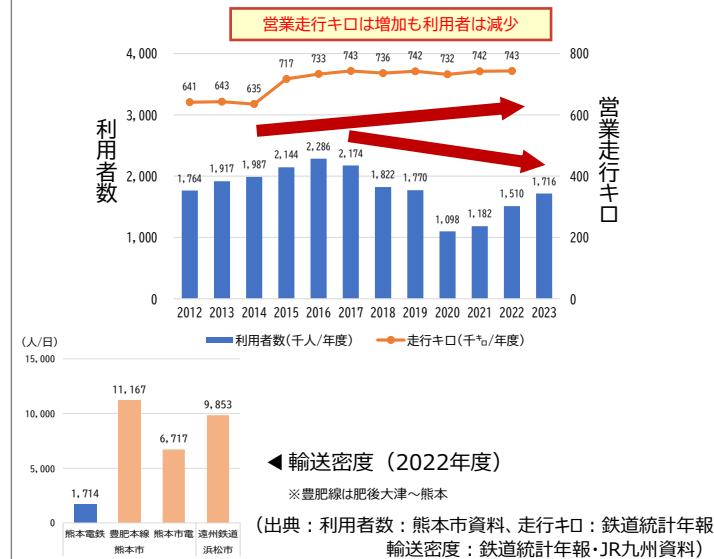
2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

- 公共交通（JR、熊本電鉄、市電、バス）の利用者数や営業走行キロを整理。
- JR以外は、2012年と比較して利用者数が減少。

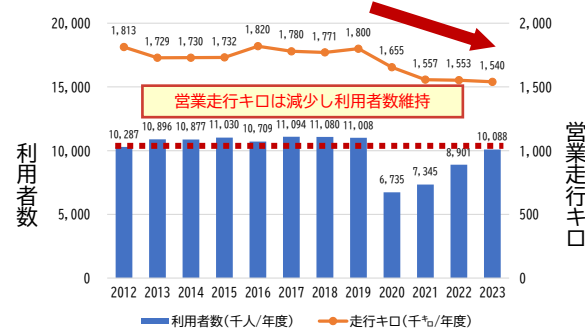
JR 利用者: 15,859千人+35% 運行本数: 101本 +7%



熊本電鉄 利用者: 1,716千人-3% 走行キロ: 743千キロ/年 +16%



市電 利用者: 10,088千人-2% 走行キロ: 1,540千キロ/年 -15%



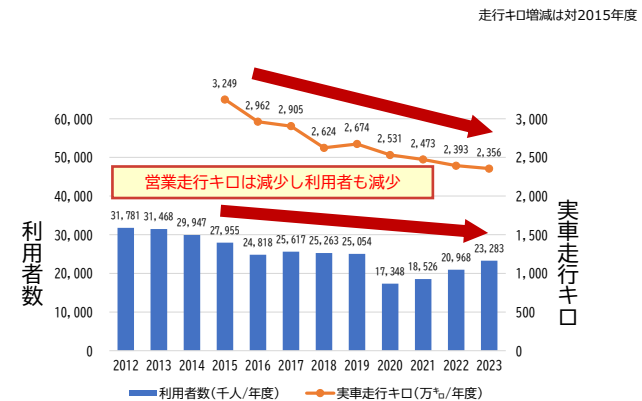
混雑状況 (健軍町電停)



混雑状況 (新水前寺駅前電停)

(出典: 利用者数: 熊本市資料、走行キロ: 熊本市交通局事業年報)

バス 利用者: 23,283千人-27% 走行キロ: 2,356千キロ/年 -27%



(出典: 利用者数: 熊本市資料、走行キロ: 共同経営推進室資料)

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

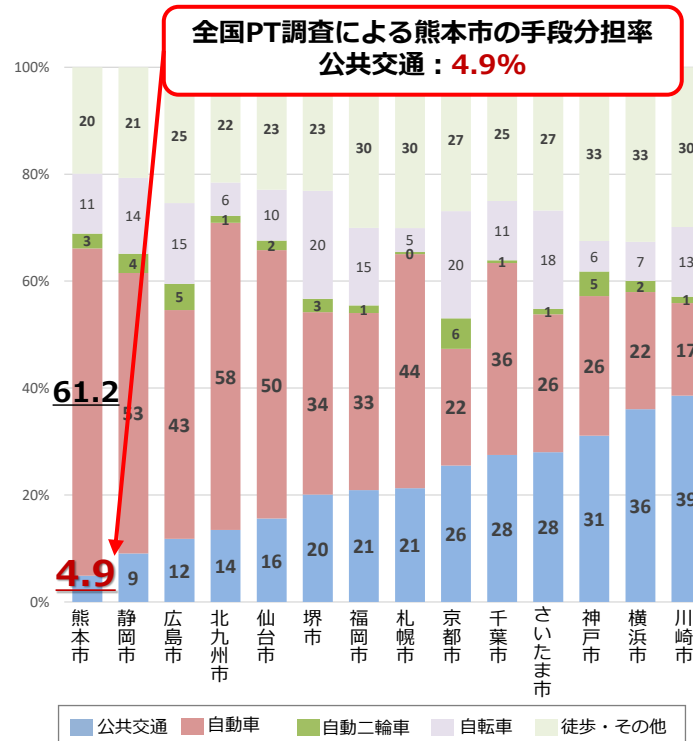
2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

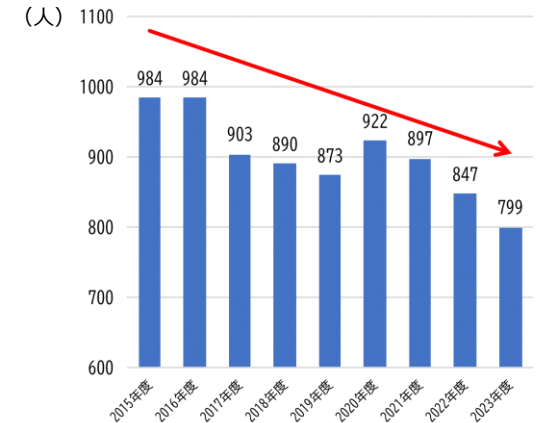
2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

- 公共交通における手段分担率が低く、既存の公共交通が十分に利用されていない。
- バスや熊本電鉄運転士が減少している。
- 公共交通利用者の増加、公共交通サービスの維持や安心・安全の確保に向けた、インフラ整備や投資が課題。



▲政令指定都市の公共交通分担率比較

(出典：2021年（R3）全国都市交通特性調査（※））
 (※) 3大都市圏に該当する政令指定都市（東京都区部・大阪市・名古屋市）は除く
 また、相模原市、浜松市、新潟市、岡山市は調査対象都市に該当しない



▲バス運転士数の推移（共同経営5社計）

(出典：共同経営推進室
 熊本県内路線バス事業に関するデータ公表について（2024年10月）)

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

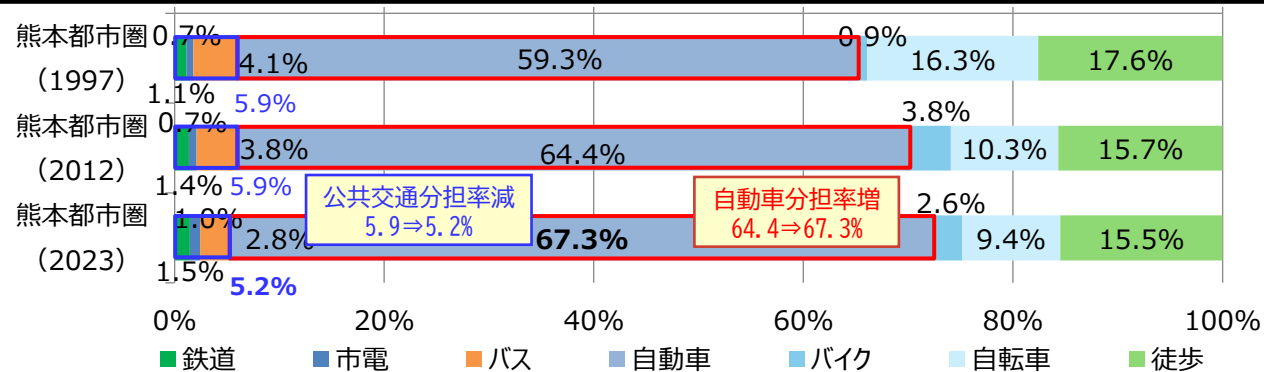
2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

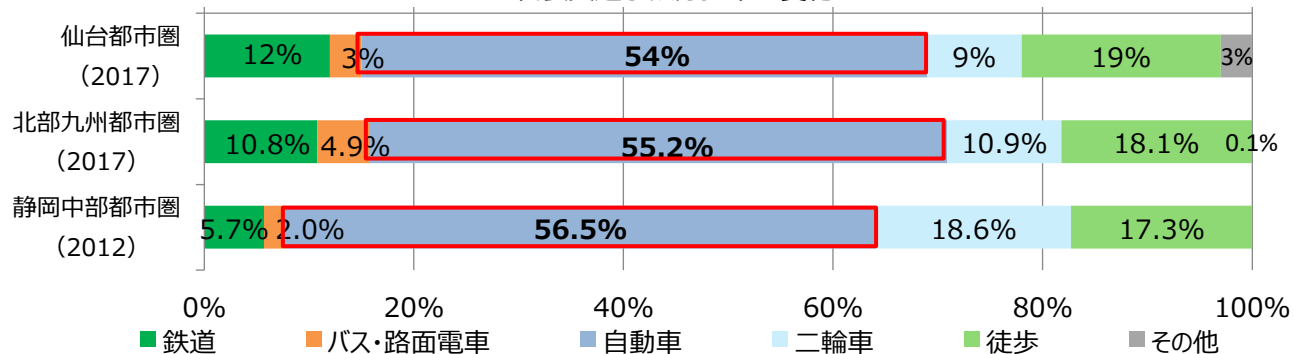
2.3.3 過度な自動車依存の進行

- 熊本都市圏全体で、自動車分担率が上昇しており、自動車への依存が進行。
- 他都市圏と比較した結果、熊本都市圏の自動車分担率は高い。
- 環境負荷の観点からも、温室ガス総排出量が全国と比較して高い。



▲代表交通手段分担率の変化

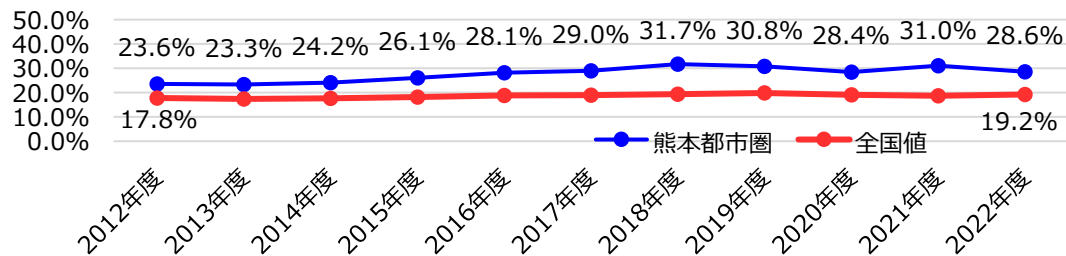
(出典: 第5回熊本PT調査)



▲他都市圏※の交通手段分担率

(出典: 都市計画ハンドブック)

※他都市圏: 全国都市交通特性調査(R3)の対象となっている市を対象に、可住地人口密度が熊本市と同程度の政令指定都市を含む都市圏を選定



▲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(熊本都市圏)

※2020年度はコロナ禍の移動制限による減 (出典: 部門別CO2排出量の現況推計 環境省)

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

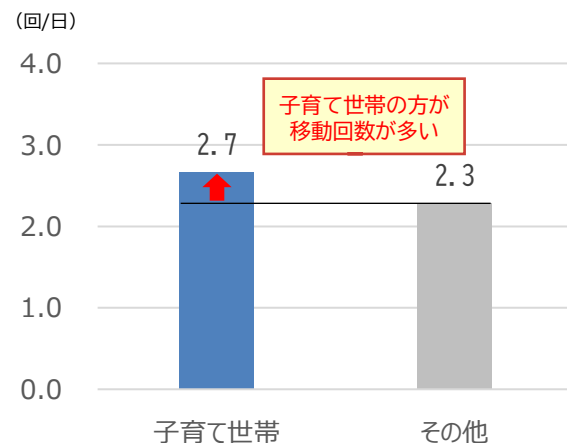
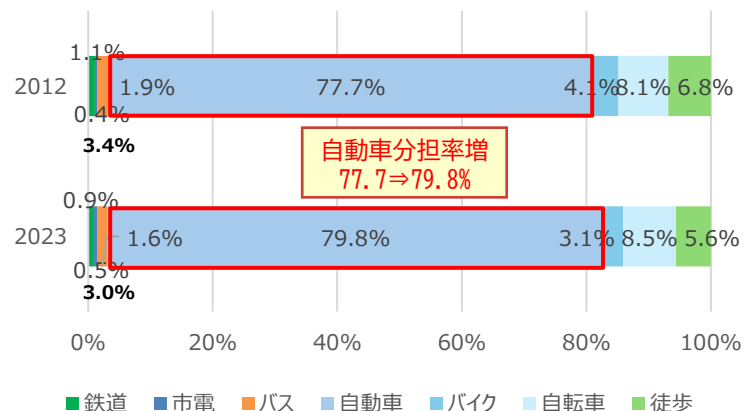
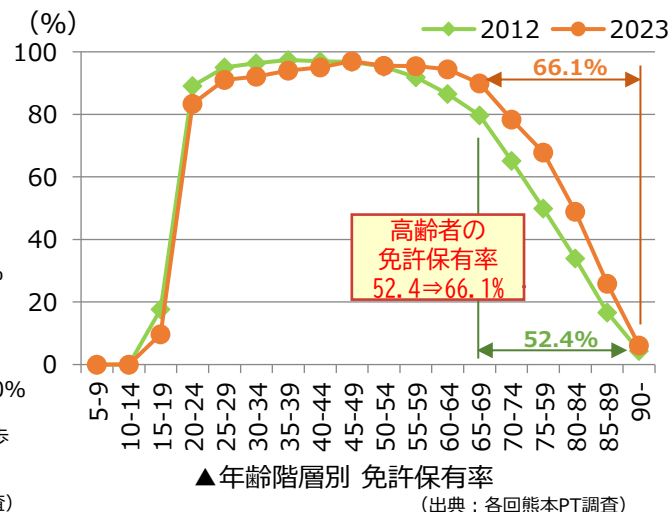
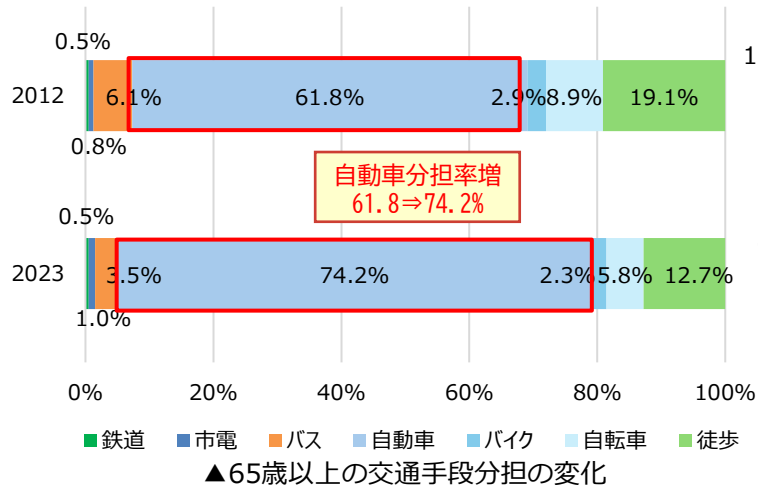
2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

2.3.3 過度な自動車依存の進行

- 65歳以上の高齢者においては、自動車分担率及び免許保有率が高く、自動車依存が進行している。
- 子育て世帯も、自動車分担率が高く、移動回数が多い状況。



※子育て世帯：世帯人員が2人以上かつ18歳未満を含む世帯

※子育て世帯：世帯人員が2人以上かつ18歳未満を含む世帯
※その他：世帯人員が2人以上かつ18歳未満を含まない世帯

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.3.1 慢性化する交通渋滞

2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

2.3.3 過度な自動車依存の進行

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

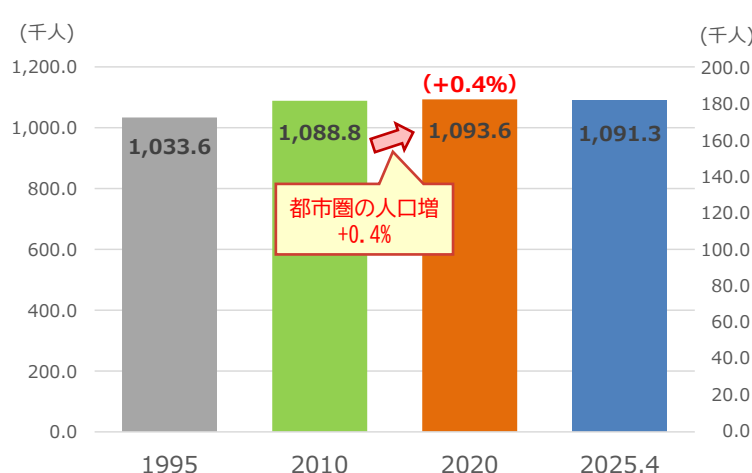
2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

■ 近年、都市圏及び都市圏北東部の居住人口が増加傾向。

■ 現在の企業進出状況を踏まえ、今後の企業進出による開発を想定し、土地利用と連携した交通環境の整備が課題。



▲都市圏居住人口

(出典：各年国勢調査)

※2025.4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、転出者数等及び世帯の増減数を加減することにより算出したもの
(熊本県HP: <https://www.pref.kumamoto.jp/site/jinko/225133.html>)

▲都市圏北東部の居住人口

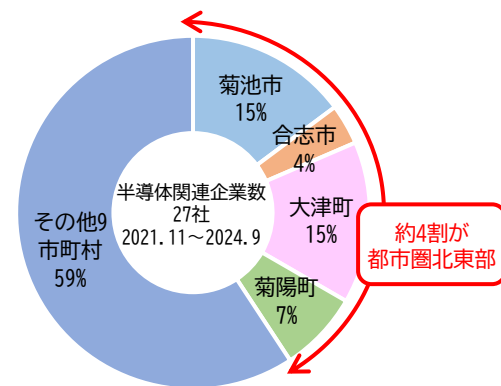
(出典：各年国勢調査)

※2025.4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、転出者数等及び世帯の増減数を加減することにより算出したもの
(熊本県HP: <https://www.pref.kumamoto.jp/site/jinko/225133.html>)



▲半導体関連企業の状況

(出典：熊本県)



▲TSMC進出発表以後に進出した半導体関連企業

(出典：熊本県資料 (2021.11~2024.9))

※全60企業のうち、進出先非公表の企業33社を除く
※都市圏北東部：合志市、菊陽町、大津町、菊池市

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

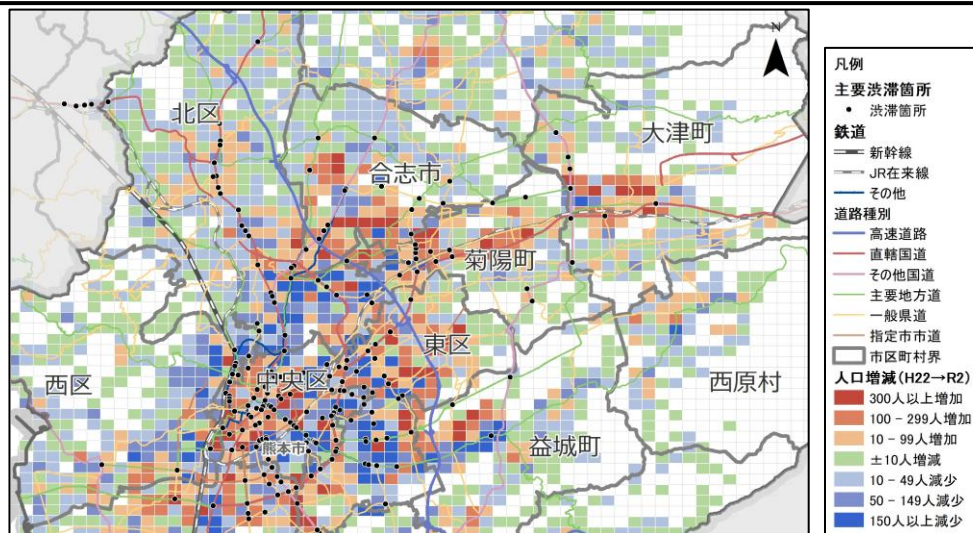
- 2.3.1 慢性化する交通渋滞
- 2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷
- 2.3.3 過度な自動車依存の進行

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

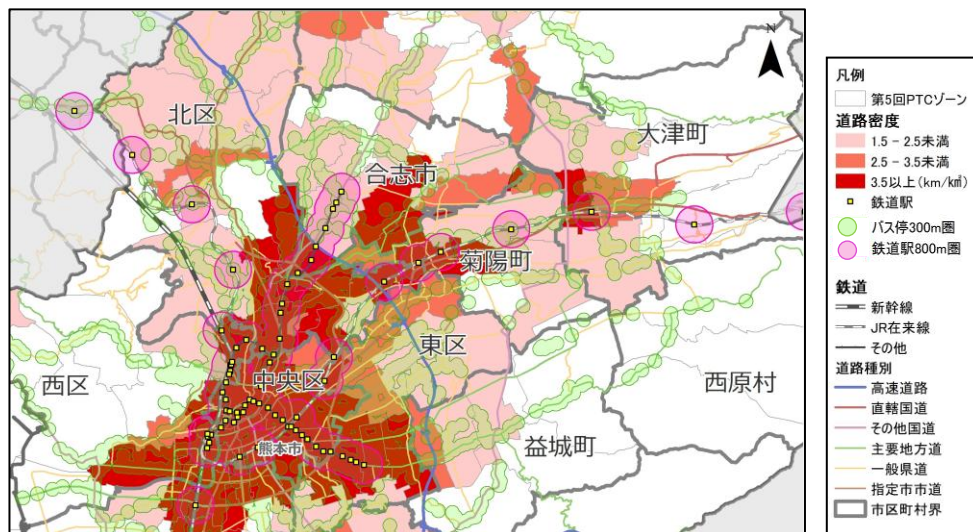
- 2.3.5 広域交通の増加
- 2.4 都市圏交通のまとめ

2.3.4 都市圏北東部の急速な開発

■ 居住人口の増減や道路密度網の現状を踏まえると、土地利用と公共交通サービスや道路整備の連携が課題。



▲ 居住人口増減 (出典：国勢調査)



▲ 道路網密度

(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)等より整理
道路幅員5.5m以上の改良済延長を対象に算出
国勢調査、国土数値情報・GTFSデータ等より整理)

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

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

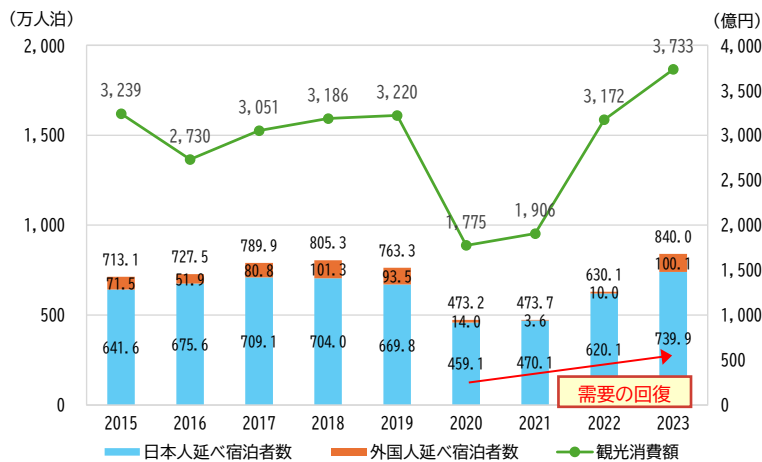
2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

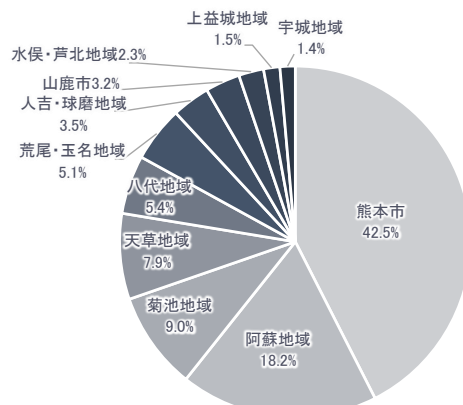
2.3.5 広域交通の増加

観光

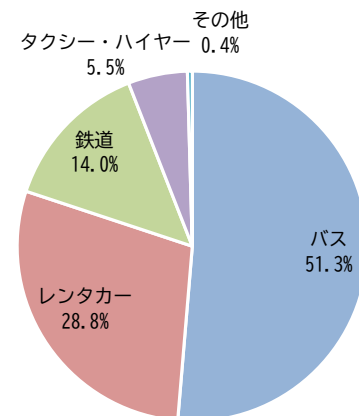
- 日本人及び外国人観光客の需要回復や増加が見込まれており、ともに宿泊者数は熊本市、阿蘇市が多く、都市圏と観光地をつなぐ交通も必要。
- 熊本県内での外国人観光客の移動手段は、バス、レンタカーが多い状況。



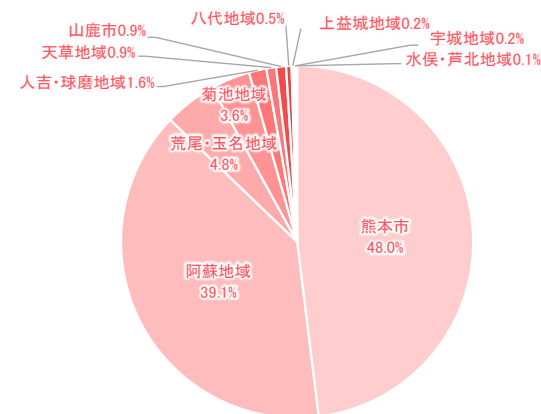
▲熊本県の延べ宿泊者数と観光消費額の推移
(出典：令和5年（2023年）熊本県観光統計表）



▲延べ宿泊者数における地域別構成比（日本人）[年間]
(出典：令和5年（2023年）熊本県観光統計表）



▲外国人観光客の熊本県内での移動交通手段
(出典：FF-Data（訪日外国人流動データ）2023年）



▲延べ宿泊者数における地域別構成比（外国人）[年間]
(出典：令和5年（2023年）熊本県観光統計表）

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向

2.3 都市圏交通の現状と主な課題

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

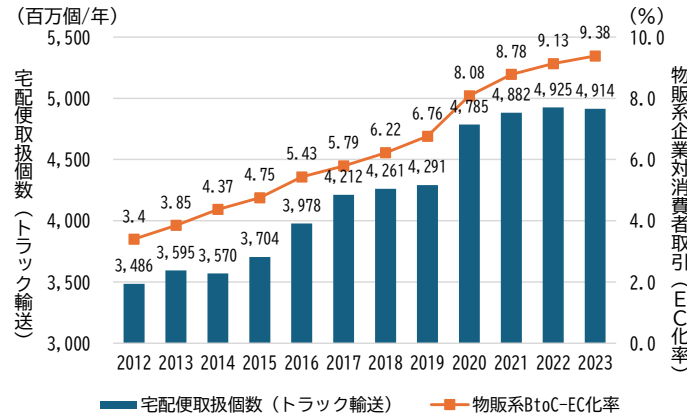
2.3.5 広域交通の増加

2.4 都市圏交通のまとめ

2.3.5 広域交通の増加

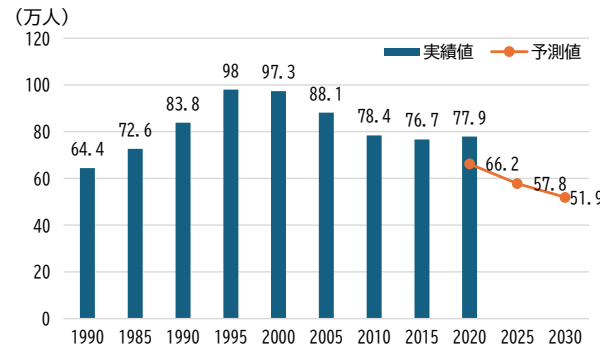
物流

- 物販の通信販売や宅配便取扱個数が増加傾向である一方、トラックドライバーが減少傾向。
- 物流拠点（港湾や空港）と高速道路 IC 等の交通拠点間のアクセス機能の強化といった広域交通への対応が課題。



▲通信販売と宅配便取扱個数の変化

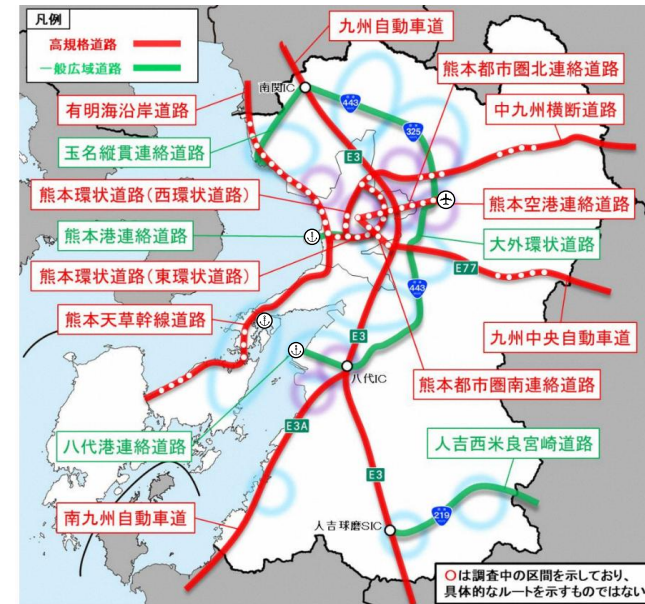
（出典：宅配便等取扱個数の調査/国土交通省、電子商取引実態調査/経済産業省）
 ※物販系企業対消費者取引(BtoC)EC化率：物販系分野における企業と消費者間の取引のうち、電子商取引（EC）が占める割合のこと



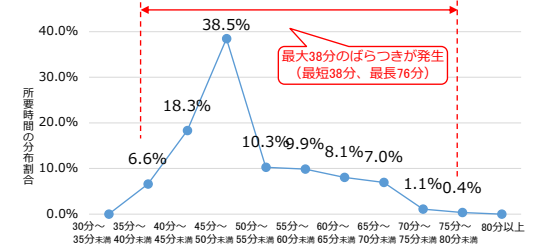
▲トラックドライバー就業者数の変化

（出典：内閣府資料、予測値「ロジスティックコンセプト2030」）

▼物流拠点（港湾や空港）と高速道路 IC 等の交通拠点間のアクセス機能の強化



（出典：熊本県新広域道路交通計画）



▲所要時間のばらつき

（くまもとと田崎市場～阿蘇くまもとと空港）

（出典：「第2回熊本都市圏3連絡道路有識者委員会」より抜粋）

本文目次

1. 都市交通マスタープラン

- 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 これまでの取り組み成果と課題

2. 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 都市圏を取り巻く開発動向
- 2.3 都市圏交通の現状と主な課題

2.4 都市圏交通のまとめ

2.4 都市圏交通のまとめ

<都市圏交通のまとめ>

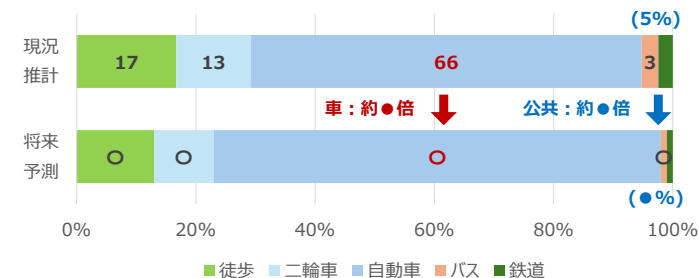
- 将来、人口減少と高齢化社会の進行による、自動車依存の懸念。
- 公共交通のサービス低下により、交通手段の選択肢が減少。
- 都市圏北東部の開発など、地域の実情に応じた交通体系の構築が必要。
- 都市圏内外からの観光や物流の増加が見込まれる中、交通拠点間のアクセス機能強化が必要。

都市圏交通の現状	課 題
慢性化する交通渋滞	①主要幹線道路（放射・環状道路）における交通渋滞 ②朝ピーク率の増加及び重なる送迎交通
公共交通のサービス低下・利用低迷	③道路空間再構築等の既存ストックの活用による新たな公共交通空間の確保 ④適切な維持管理・公共交通投資が可能な新たな制度設計
過度な自動車依存の進行	⑤高齢者・子育て世帯等の安全安心な移動手段の確保 ⑥環境負荷の軽減
都市圏北東部の急速な開発	⑦都市圏北東部の急速な開発に伴う交通環境整備の遅れ
広域交通の増加	⑧回復する観光需要を支える広域交通インフラ整備の遅れ ⑨物流市場の拡大を支える広域交通インフラ整備の遅れ

新規施策などを講じないまま将来を迎えた場合の都市圏交通の見通し

例えば、公共交通サービス低下や自動車依存が進行した場合・・・

- ピーク時の自動車速度低下、渋滞悪化・発生（自動車分担率の増大）
- 多様な交通手段の移動選択性が低下（公共交通分担率の低下）などが発生



交通手段分担率の変化 (イメージ)

※「将来予測」はイメージで将来予測結果を基に検討

3. 都市圏の交通ネットワークの将来像

本文目次

3. 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

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

3.1.2 多核連携型の都市圏構造

3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

3.1.4 多核連携の将来イメージ

3.2 交通ネットワークの将来像

3.3 都市交通における目標

3.1 都市圏の将来像

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

上位計画における将来像

- 上位計画である熊本都市圏に位置する都市計画区域マスタープランで示された将来像を以下の通り。
- 「人」、「（豊かな）自然」、「産業」、「文化」、「活力」といった観点が多く盛り込まれており、これを踏まえ、都市づくりの基本理念を整理。

上位計画（熊本県の方針）	基本理念
熊本県都市計画区域マスタープラン基本方針	豊かな「もり」と共生する持続可能で 活力ある エコ・コンパクトな都市づくり
上位計画（法定計画）	基本理念
熊本都市計画区域マスタープラン	豊かな自然と歴史を活かし、活力あるエコ・コンパクトな都市づくり
宇土・宇城広域都市計画区域マスタープラン	人と自然、産業、文化が調和した安全・安心で魅力ある宇土・宇城広域圏
菊池都市計画区域マスタープラン	豊かな水と緑、光あふれる田園文化のまち
大津都市計画区域マスタープラン	人と自然と産業が調和した安全・安心で活力ある都市（まち）
御船都市計画区域マスタープラン	自然と文化を次世代へつなぐ安全安心な田園・交流都市

本文目次

3. 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

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

3.1.2 多核連携型の都市圏構造

3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

3.1.4 多核連携の将来イメージ

3.2 交通ネットワークの将来像

3.3 都市交通における目標

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

都市づくりの基本方針

「人と自然、産業、文化が調和した活力あるエコ・コンパクトな都市づくり」

考え方

■ 多核連携の都市構造を将来像とし、その実現に取り組んでいくことを基本的な考え方とします。

都市交通の将来像

「圏域の成長と共に、公共交通の利便性と利用を高めて渋滞を減らし、誰もが移動しやすい交通まち熊本」

考え方

■ 車の流れを「円滑」にし、公共交通への「転換」を促し、ピーク時の交通を「分散」させる取り組みをしっかりと進めていくこととし、地域の実情に応じた交通体系を構築することを基本的な考え方とします。

本文目次

3. 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

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

3.1.2 多核連携型の都市圏構造

3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

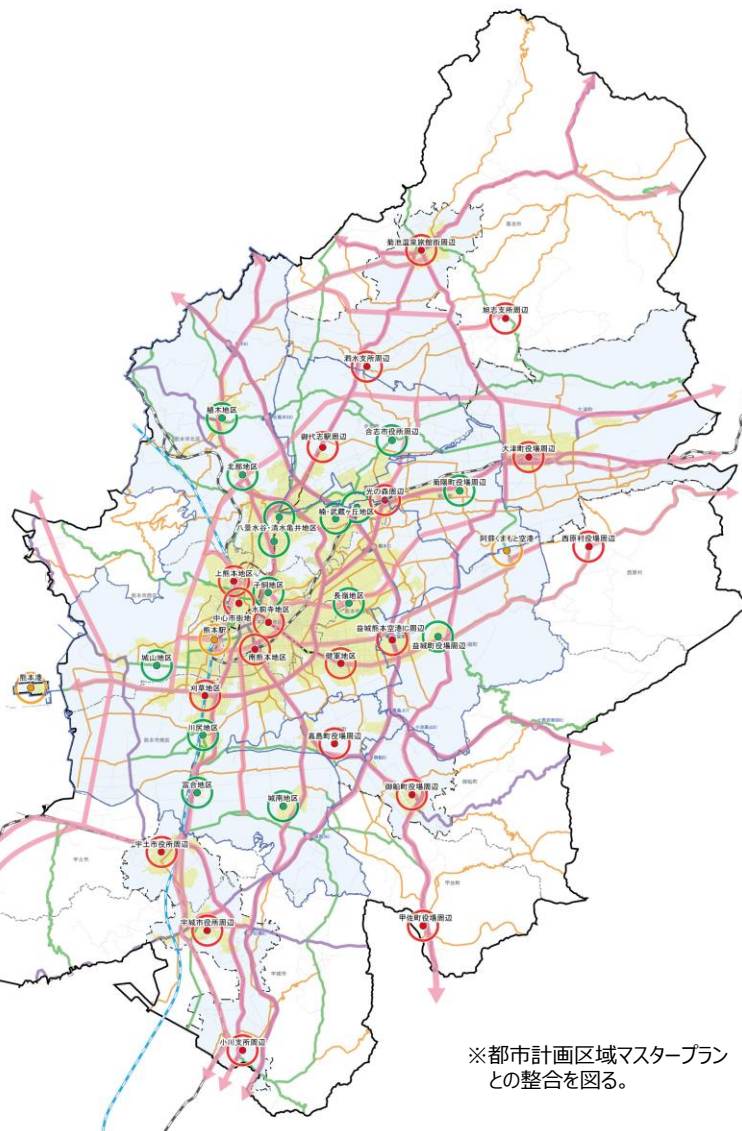
3.1.4 多核連携の将来イメージ

3.2 交通ネットワークの将来像

3.3 都市交通における目標

3.1.2 多核連携型の都市圏構造

■熊本都市計画区域マスタープラン（目標年次令和17年（2035年））等の上位計画との整合を踏まえ、「多核連携の都市構造」を目標。



▲多核連携型の都市圏構造

本文目次

3. 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

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

3.1.2 多核連携型の都市圏構造

3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

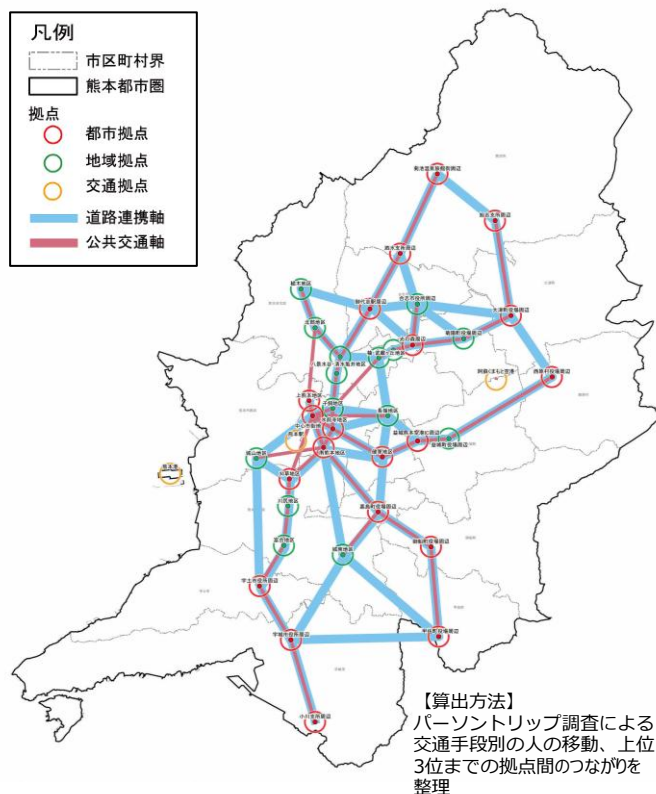
3.1.4 多核連携の将来イメージ

3.2 交通ネットワークの将来像

3.3 将来交通における目標値

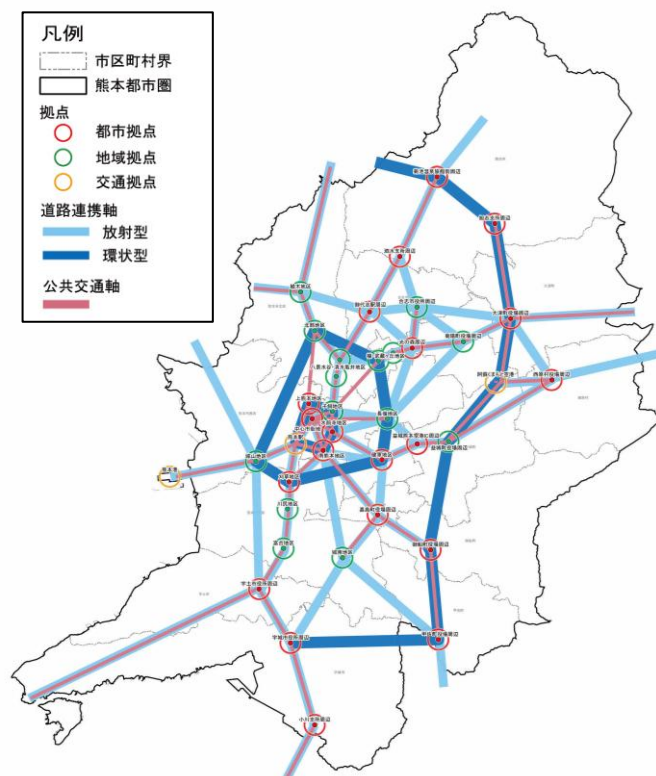
3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

- パーソントリップ調査による人の移動を交通手段別に把握し、拠点間でどのような動きがあるかを整理したうえで、現況の道路・公共交通のつながりを把握。
- 現況の道路・公共交通のつながりに追加して、関連する構想や計画等を拠点間で把握。
- 自動車、公共交通利用トリップの各拠点の上位3拠点間流動を把握し、現況の拠点間のつながりを整理。
- 新広域道路交通計画や地域公共交通等の関連計画における拠点間の構想、計画や現況の交通施設等を把握し、現況の道路交通、公共交通のつながりに追加して将来の拠点間のつながりを整理。



▲PT調査から見える拠点間のつながり（現況）

（出典：第5回熊本PT調査）



▲公共交通、道路に関する構想や計画等を踏まえた拠点間のつながり（将来）

（出典：第5回熊本PT調査）

3. 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

3.1.1 都市づくりの基本方針と都市交通の将来像

3.1.2 多核連携型の都市圏構造

3.1.3 多核連携型の都市圏構造の形成に向けて

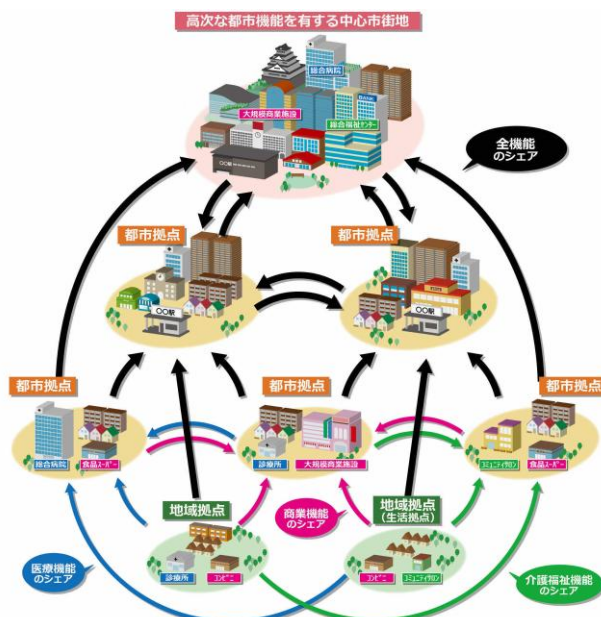
3.1.4 多核連携の将来イメージ

3.2 交通ネットワークの将来像

3.3 都市交通における目標

3.1.4 多核連携の将来イメージ

■ 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交通軸で連絡され、必要な時に必要な都市サービスを楽しむ環境を示した多核連携の将来イメージ図。



▲都市機能の補完イメージ



▲熊本都市圏の都市機能配置イメージ



▲熊本都市圏の多核連携イメージ

本文目次

3. 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

3.2.1 公共交通ネットワーク

3.2.2 道路ネットワーク

3.3 都市交通における目標

3.2 交通ネットワークの将来像

3.2.1 公共交通ネットワーク

- PT調査から判明した公共交通を利用する人の動きや県地域公共交通計画、県・市調整会議等の関連計画の内容を踏まえ、時間軸を考慮し、将来的な骨格となる公共交通ネットワークを構築。
- 現行計画 8 軸の強化を図るのか、新たに追加するのか将来予測結果を基に検討。

以下に示す図はイメージであり、今後、提案施策の詳細検討により、更新されていくものです。

【短期イメージ】

車から公共交通への転換を促す取り組みの推進を想定したイメージ図

【熊本都市圏全体で対応する施策】

- 公共交通の利便性向上及び利用促進：
公共交通利用促進キャンペーン、利便性の高い料金施策ほか
- 公共交通の輸送力強化と基盤整備：新水前寺駅バスベイ設置、豊肥本線の増便・増結、駅の改良ほか
- 集中する時間の分散：時差出勤・在宅勤務等の取組推進
- 集中する場所の分散：既存道路ネットワークの利活用

【中期イメージ】

現行都市交通マスタープランの提案施策及び事業化区間の完成を想定したイメージ図

【熊本都市圏全体で対応する施策】

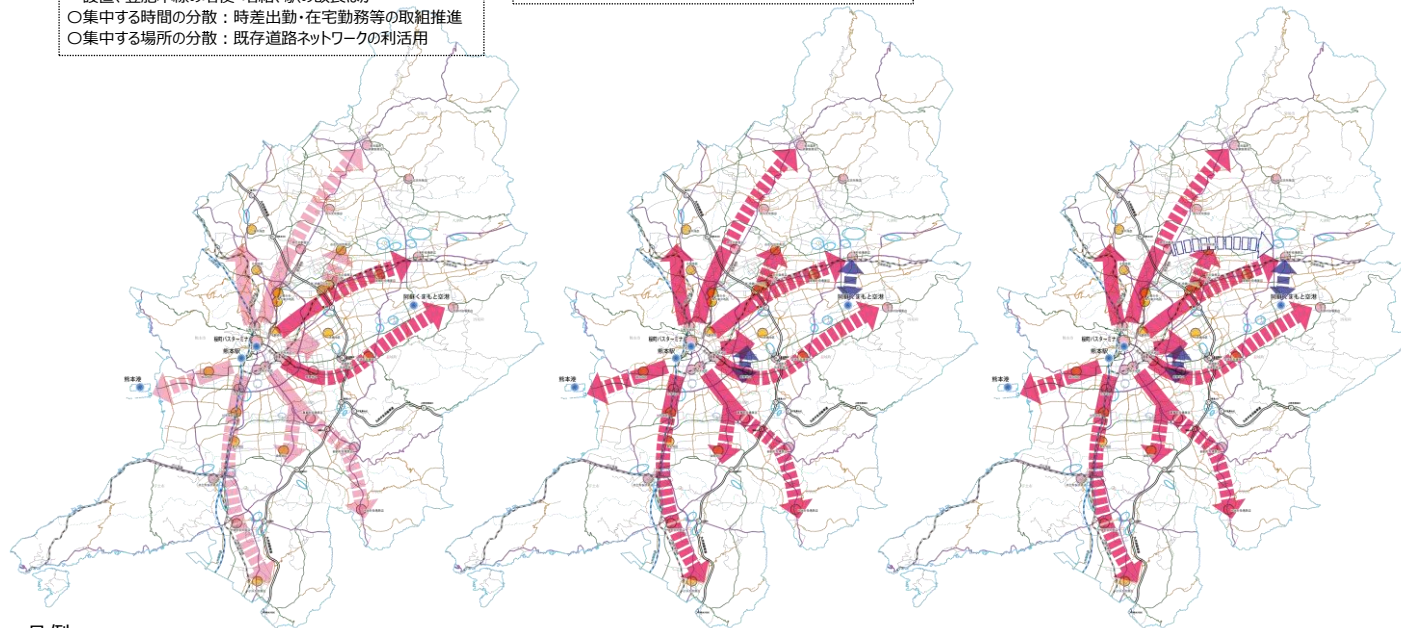
- 公共交通の輸送力強化と基盤整備：
阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備、豊肥本線の速達性向上や複線化、バス優先/専用レーン、熊本市電の輸送能力向上や延伸 ほか

【長期イメージ】

将来の骨格を想定したイメージ図
(将来予測結果を踏まえて検討を予定)

【熊本都市圏全体で対応する施策】

- 持続可能な公共交通の維持



凡例

公共交通ネットワークの将来像	第5回パーソントリップ調査に基づく公共交通利用者の移動特性、及び熊本県・関係市町村の公共交通に関する構想や計画を踏まえて設定される新たな幹線軸	鉄軌道	道路網	拠点	工業・流通業務地
→ 基幹公共交通軸		九州新幹線	高速道路	都市拠点	工業地
→ 基幹公共交通軸（対策）		在来線	国道	地域拠点	流通業務地
→ 基幹公共交通軸（検討）		熊本市電	主要地方道		
□□□ 公共交通検討区間		熊本電鉄	一般県道		
			その他市町村道		

▲ 骨格となる公共交通ネットワーク（イメージ）

本文目次

3. 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

3.2.1 公共交通ネットワーク

3.2.2 道路ネットワーク

3.3 都市交通における目標

3.2.2 道路ネットワーク

- PT調査から判明した自動車交通を利用する人の動きや熊本県新広域道路交通計画、県・市調整会議等の関連計画の内容を踏まえ、時間軸を考慮し、将来的な骨格となる道路ネットワークを構築。
- 現行計画（2環状11放射軸）を基に、将来予測結果を踏まえ、骨格軸を検討。

以下に示す図はイメージであり、今後、提案施策の詳細検討により、更新されていくものです。

【短期イメージ】

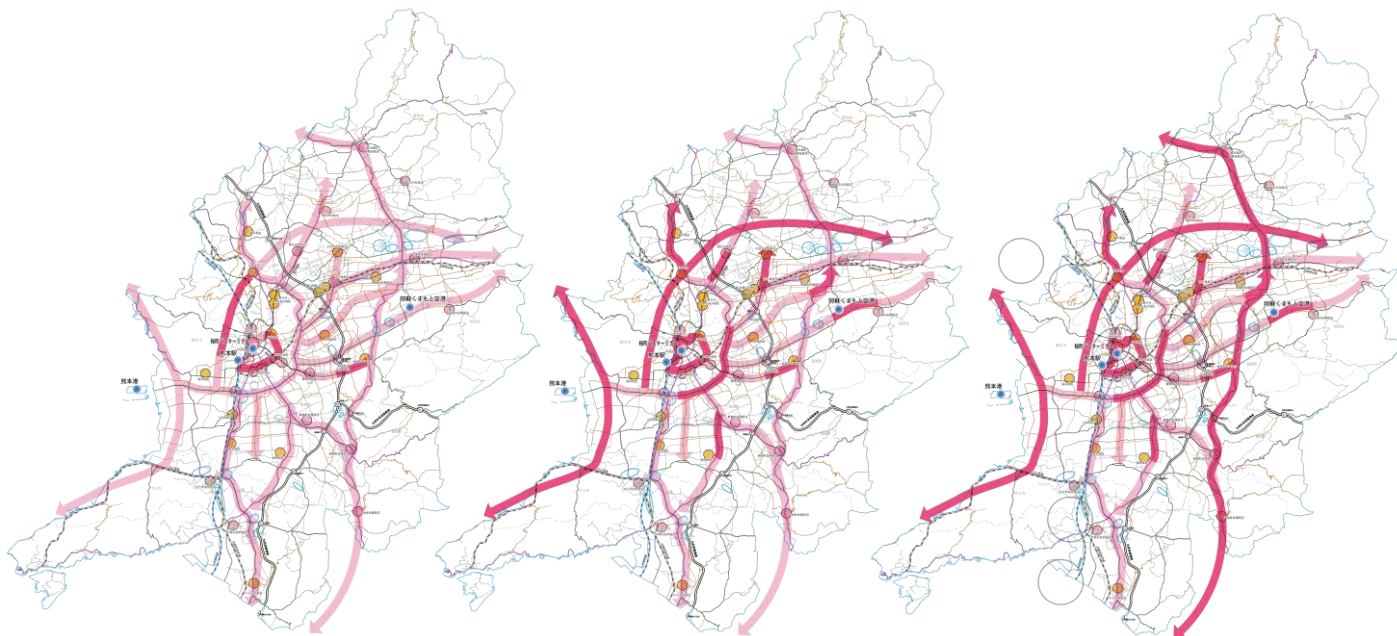
〔事業中区間の完成を想定したイメージ図〕

【中期イメージ】

〔現行都市交通マスタープランの提案施策及び事業化区間の完成を想定したイメージ図〕

【長期イメージ】

〔将来の骨格を想定したイメージ図（将来予測結果を踏まえて検討を予定）〕



凡例

道路ネットワークの将来像		鉄軌道	道路網	拠点	工業・流通業務地
<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路ネットワーク 調査・構想路線 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路ネットワーク（対策） 第5回パーソナリティ調査に基づく自動車利用者の移動特性、及び国や熊本県の道路・街路網に関する構想や計画を踏まえて設定される新たな幹線軸 	<ul style="list-style-type: none"> 九州新幹線 在来線 熊本市電 熊本電鉄 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路 国道 主要地方道 一般県道 その他市町村道 	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点 地域拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 工業地 流通業務地

▲骨格となる道路ネットワーク（イメージ）

本文目次

3. 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

3.3 都市交通における目標

3.3.1 公共交通の目標

3.3.2 道路の目標

3.3 都市交通における目標

3.3.1 公共交通の目標

3.3.2 道路の目標

目標	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	都市圏北東部の急速な開発	過度な自動車依存の進行	広域交通の増加
		渋滞対策	サービス向上	地域課題	適切な機関分担	連絡性
公共交通	①基幹公共交通軸の輸送力の向上					
	②定時性の確保					
	③速達性の確保					
	④多様なモードとのシームレスな連携					
	⑤広域交通拠点との結節					
道路	⑥自動車旅行速度の向上					
	⑦都市拠点や交通拠点までの所要時間の短縮					
	⑧渋滞の改善					
	⑨広域都市間の連絡時間短縮					
	⑩自動車による温室効果ガス削減					

凡例

■：主な対応



▲都市交通における目標により実現を目指す住民の移動イメージ

4. 将来の交通体系の考え方

本文目次

4. 将来の交通体系の考え方

4.1 公共交通再生の必要性

4.2 交通政策の転換

4.3 連携と分担

4.4 ベストミックスの構築

4.5 公共交通の段階的整備

5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）

5.1 公共交通の整備方針

5.2 道路の整備方針

5.3 まちなか交通の整備方針

5.4 公共交通の主な提案施策

5.5 道路の主な提案施策

5.6 提案施策に期待される目標値

4.1 公共交通再生の必要性

- 土地利用の政策と連携しながら、地域公共交通の維持・充実を推進する必要がある。
- 運転士不足、公共交通利用者の減少、公共交通サービス低下など、近年の情勢の変化に対応する。**
- 財政的な制約を踏まえ、優先的に進める施策を「選択」して「集中的」に進める。**

4.2 交通政策の転換

- 利便性の高い公共交通を実現し維持するためには、**従来の赤字補填ではなく、公共交通への積極的な投資や、デジタル技術を活用した効率的な運行（MaaSやオンデマンド運行、自動運転など）を促進する。**
- 配分の転換として、多様な交通手段が安全・円滑に共存できるよう道路空間の再配分を実施する。
- 意識の転換として、公共交通の利用に向けた一人ひとりの意識と行動の転換に加え、環境配慮に対する意識の転換の必要性についても理解を深める。

4.3 連携と分担

- 土地利用と交通の連携として、将来望ましい都市構造の実現と住民の移動の利便性を確保するため、土地利用と交通の相互の連携が必要である。
- 住民との協働・連携として、**住民や企業が交通課題を認識し、それぞれの立場でできる（手段転換・オフピーク通勤など）取組を実施し、モニタリング結果を共有**することで、関係者の協働、連携の必要性を深める。
- 渋滞がもたらす外部不経済を適切に内部化するため、多様な主体が連携して対応する仕組みを検討する。**

4. 将来の交通体系の考え方

4.1 公共交通再生の必要性

4.2 交通政策の転換

4.3 連携と分担

4.4 ベストミックスの構築

4.5 公共交通の段階的整備

5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）

5.1 公共交通の整備方針

5.2 道路の整備方針

5.3 まちなか交通の整備方針

5.4 公共交通の主な提案施策

5.5 道路の主な提案施策

5.6 提案施策に期待される目標値

4.4 ベストミックスの構築

- 中心市街地、市街地部、周辺部、郊外部といった地域ごとの交通特性に応じて交通体系を見直し、**渋滞対策、広域的な移動（観光、物流）や交通弱者等にも配慮**したうえで、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、多様な手段が選択できる都市交通体系の構築を進める。

4.5 公共交通の段階的整備

- 公共交通網の再生・充実は、長期的なスパンの中で、段階的に取組を進めていく。
- **限られた財源や地域の実情を踏まえ、現実的な優先順位に基づく段階的な整備が必要**である。
- **整備を計画的かつ着実に進めるには、進捗管理や調整、評価など継続的なマネジメントが重要**であり、その組織体制についても言及する。

5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）

本文目次

4. 将来の交通体系の考え方

4.1 公共交通再生の必要性

4.2 交通政策の転換

4.3 連携と分担

4.4 ベストミックスの構築

4.5 公共交通の段階的整備

5. 将来交通計画（整備方針、主な提案施策）

5.1 公共交通の整備方針

5.2 道路の整備方針

5.3 まちなか交通の整備方針

5.4 公共交通の主な提案施策

5.5 道路の主な提案施策

5.6 提案施策に期待される目標値

5.1 公共交通の整備方針

- 公共交通施策を「バス施策」「鉄軌道施策」に区分し、それぞれの整備方針を提示する。

5.2 道路の整備方針

- 幹線道路網の整備や交通円滑化、基幹公共交通と一体的な道路整備、及び地域特性に応じた道路の整備方針を提示する。

5.3 まちなか交通の整備方針

- 歩きたくなる快適な歩行空間や、利用しやすい自転車走行空間、交通結節点の整備方針を提示する。

5.4 公共交通の主な提案施策

- 今回の提案施策の内容を一覧表で方面別に整理するとともに、視覚的に分かりやすく図示する。

5.5 道路の主な提案施策

- 今回の提案施策の内容を一覧表で方面別に整理するとともに、視覚的に分かりやすく図示する。

5.6 提案施策に期待される目標値

- 今回提示する目標について、効果や成果を測定する指標を設定し、目標値を示すとともにその変化を説明する。（例：公共交通分担率2倍）

6. 今後の取り組み

7. 巻末資料

6. 今後の取り組み

6.1 アクションプランの策定

6.1 アクションプランの策定

- 行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確にし、各施策の進捗状況を着実に管理・実行していく。

7. 巻末資料

7.1 協議会・幹事会 名簿

7.2 用語集

7.1 協議会・幹事会 名簿

7.2 用語集