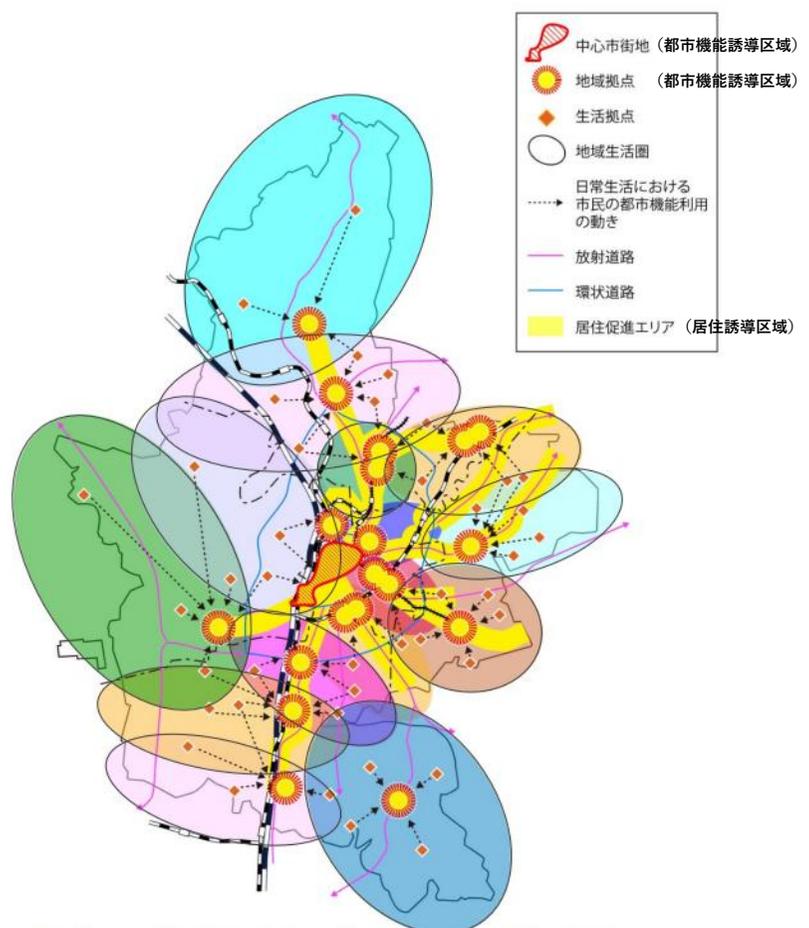


1. 本市が目指す多核連携都市とは？
2. 本市を取り巻く現状
3. 多核連携都市に向けた主な取組み
4. これまでの取組みの効果
5. 本市の都市交通の現状を変えるには？

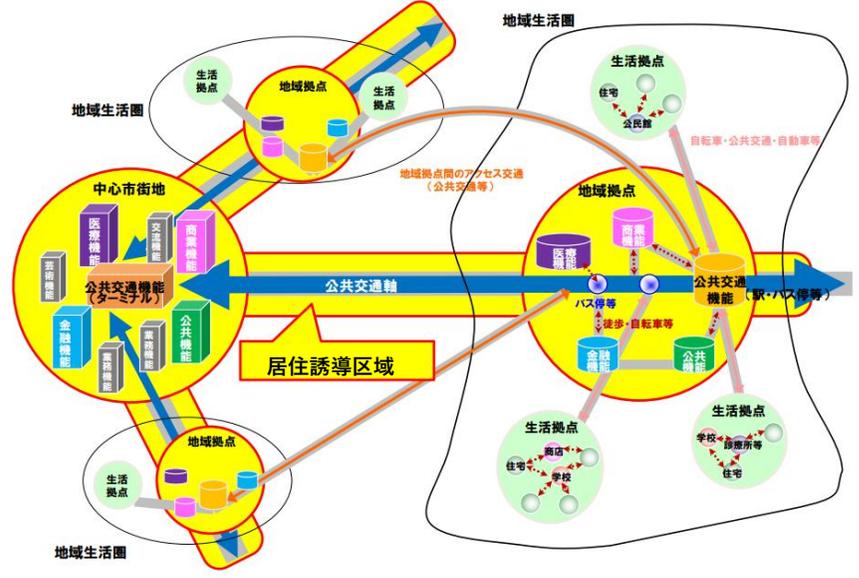
1. 本市が目指す多核連携都市とは？

- ✓ H28.4月に「多核連携都市」を実現するための実行計画として熊本市立地適正化計画を策定。
- ✓ 中心市街地と15箇所の地域拠点を利用性の高い公共交通で結び、日常生活サービス機能を維持・確保するとともに、公共交通軸沿線等の人口密度を維持することにより、人口減少下においても日常生活サービス機能や地域コミュニティなどを積極的に確保していくことを目指している。

▼多核連携都市づくりのイメージ(全体)



▼多核連携都市づくりのイメージ(抜粋)



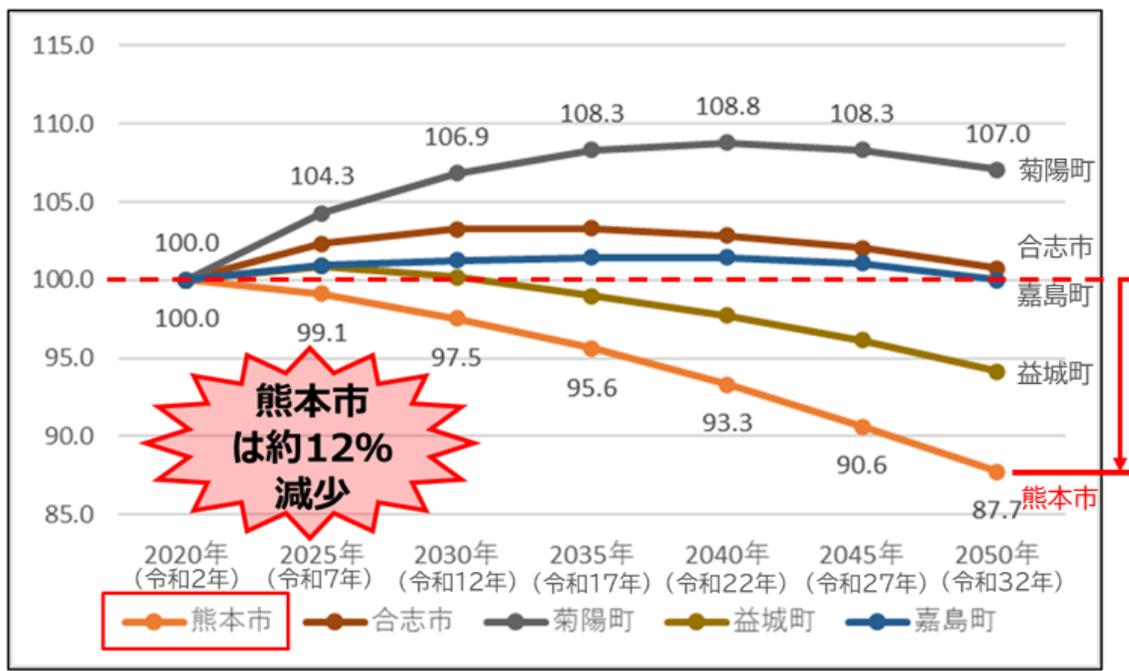
- ※都市機能誘導区域の設定
 - 1) 中心市街地 (4 1 5 ha)
 - 2) 地域拠点 (主要な鉄軌道駅やバス停から概ね 800m 圏)
- ※居住誘導区域の設定
 - 1) 都市機能誘導区域
 - 2) 公共交通軸沿線
 - ・全ての鉄軌道 (J R、市電、熊本電鉄)・・・半径 500m 圏
 - ・運行本数 75 本以上のバス路線・・・半径 300m 圏

※生活拠点は位置を示すものでなく、地域生活圏内にある生活拠点と地域拠点の関わり方を示すもの

2.熊本市を取り巻く現状・人口減少・超高齢社会の進行

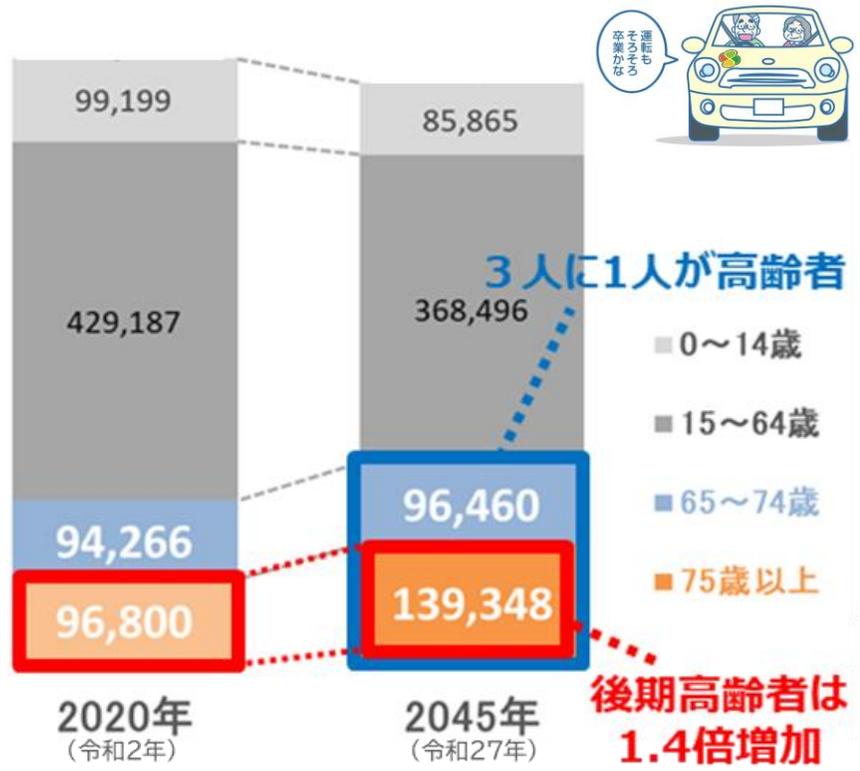
- ✓本市人口の将来推計は、令和2年(2020年)から令和32年(2050年)にかけて人口は約12%減少。
⇒熊本都市計画区域の**その他地域**と比較しても減少幅が大きい。
- ✓令和27年(2045年)には**3人に1人が高齢者**。後期高齢者数も令和2年(2020年)の**1.4倍**に達する見込。
⇒今後更なる**高齢化と運転免許の自主返納が進む**ことで、公共交通の需要は高まると考えられる。

▼熊本都市計画区域人口の将来推計



※2020年の人口を100とした場合

▼本市の年齢別人口推移

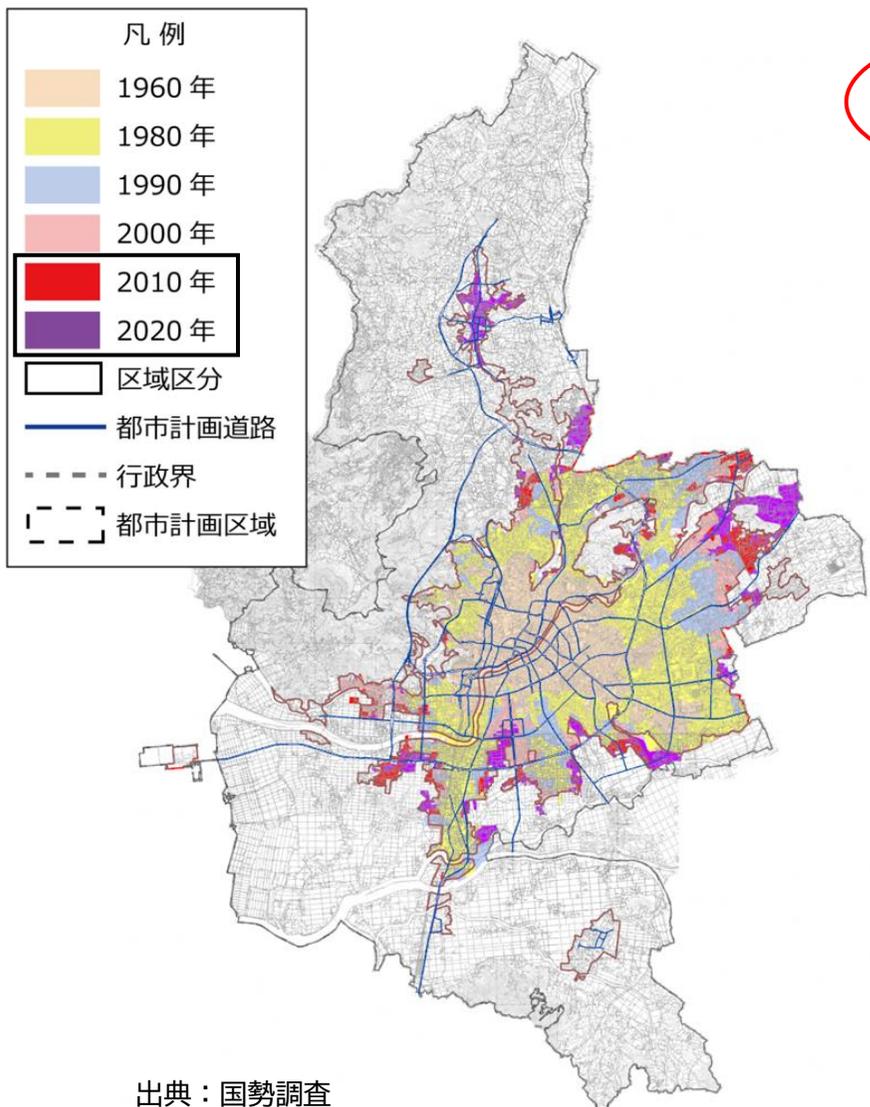


※日本の地域別将来推計人口 (社人研) より

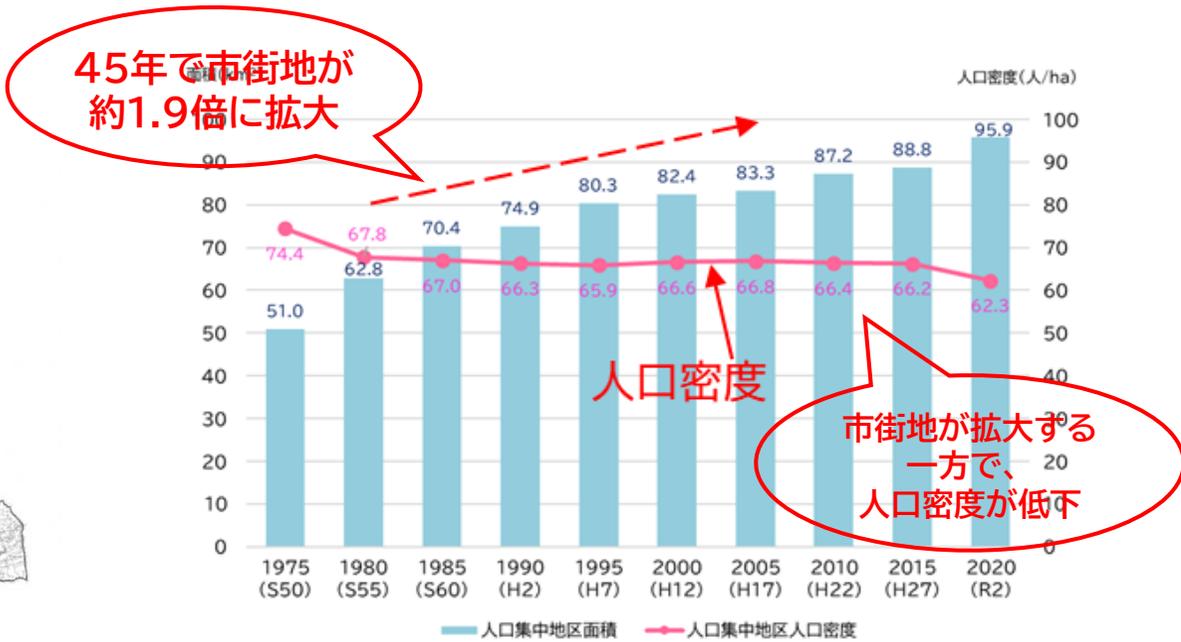
2.熊本市を取り巻く現状・市街地の拡大、スポンジ化の進行

- ✓ 市街地は郊外へ拡大しており、人口密度は減少傾向。
- ✓ 居住誘導区域内に空家の半数以上が存在しており、都市のスポンジ化が進行。

▼DID地区(人口集中地区)の変遷



▼DID地区(人口集中地区)の面積と人口密度の推移



▼各区域の面積と市内における空家等の件数

	市域		
	市域	市街化区域	
		市街化区域	居住誘導区域
面積 (ha)	39,032	10,795	5,912
割合	100%	28%	15%
空家等の件数 (件)	3,698	3,162	1,924
割合	100%	86%	52%

出典：国勢調査

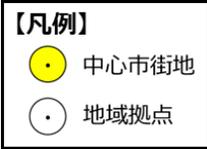
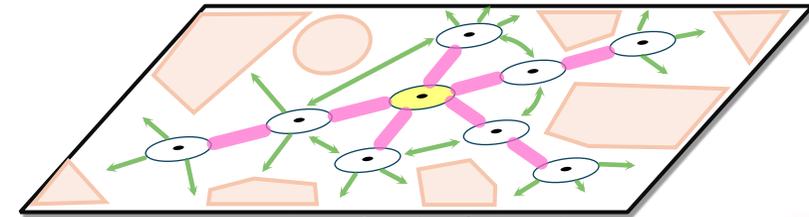
※「空家等」とは…概ね1年間を通して、住居や店舗として使われていない建物とその敷地のこと。
ただし、国や自治体が管理しているものは除く。

2.熊本市を取り巻く現状・ ・公共交通ネットワーク

基幹、地区間、地域内公共交通の3層に階層化したネットワークを構成

▼各モードの輸送人員（R6年度実績）

交通モード	日当たり輸送量 (人/日)	年間輸送量 (万人/年)	備考
①JR九州	46,100人	2,836万人	市内：17駅、約40km
②熊本電鉄	4,700人		全線：18駅、約13km
③熊本市電	26,900人	2,335万人	全線：35電停、約12km
④路線バス	64,000人		バス停数：約9,400箇所 路線長：約3,500km



「求められる機能」

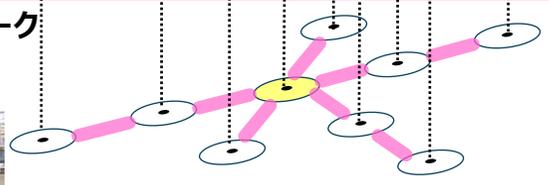
- 定時性
- 速達性
- 大量輸送

「基幹」公共交通NW

・中心市街地と地域拠点、乗換拠点を結ぶネットワーク

- ・鉄道（JR、電鉄）
- ・軌道（市電）
- ・幹線バス

①JR九州 ②熊本電鉄 ③熊本市電

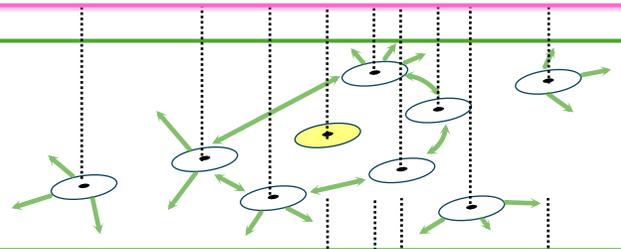


「地区間」公共交通NW

・地域拠点と生活拠点を結ぶネットワーク

- ・支線バス

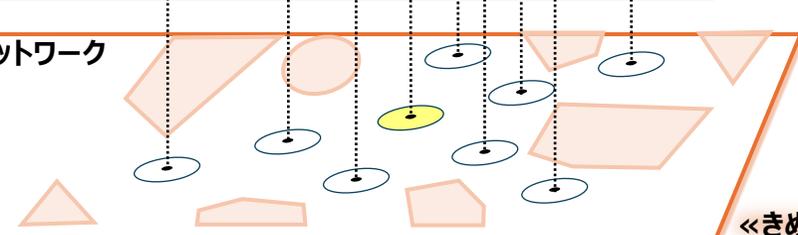
④路線バス



「地域内」公共交通NW

・上記2つではカバーできない地域におけるネットワーク ・主に地域内の移動手段を担う交通機関

- ・乗合タクシー
- ・AIデマンドタクシー



- 継続性
- 柔軟性

「きめ細やかなサービス」

2.熊本市を取り巻く現状・ ・公共交通の負のスパイラル加速

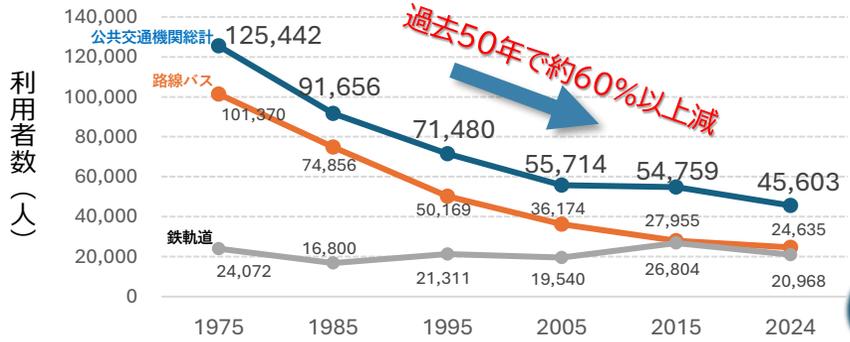
✓公共交通の不便さ(便数減、車より遅い、遅れる等)と過度な自家用車依存による**①公共交通利用者数の減少**が、**②事業者の収支悪化**、**③深刻な運転士不足**も相まって**④減便等のサービス低下**を招いている。
 ✓この**サービス低下**が**⑤更なる利用離れ**を引き起こす『**負のスパイラル**』に陥っている。

- 住民の日常の移動に欠かせない公共交通が衰退してしまう
- 自家用車利用が増加し、更なる交通渋滞の悪化

移動しにくく、暮らしにくいまち

①公共交通機関の利用者数の推移

✓公共交通利用者数は**右肩下がり**

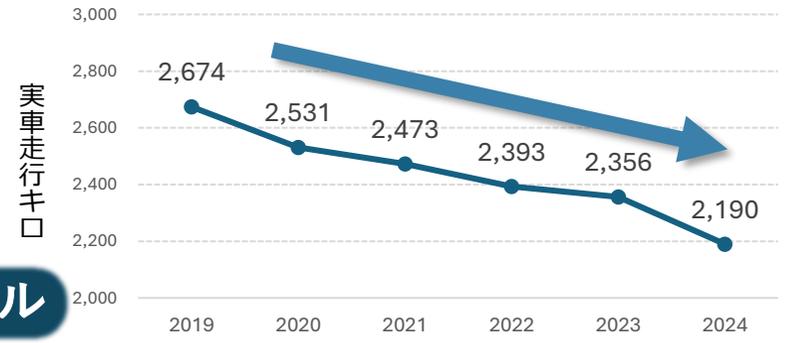


⑤更に利用者減少

負のスパイラル

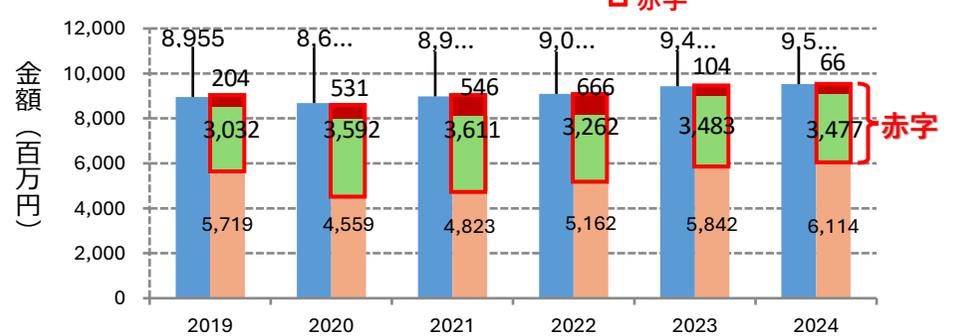
④バス走行キロの推移

✓運転士不足等により、バス路線廃止や減便が相次ぐ等**運行サービスが加速度的に低下**



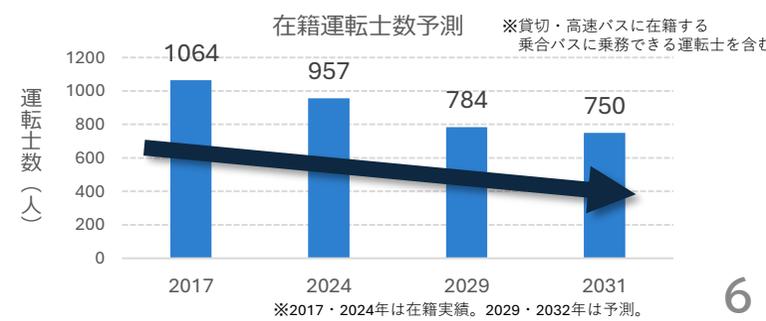
②路線バス事業5社の収支の推移

✓バス事業者は**慢性的な赤字状態**



③バス運転士数の推移

✓このままでは、運転士は**約5年後、約200人減少**の恐れ



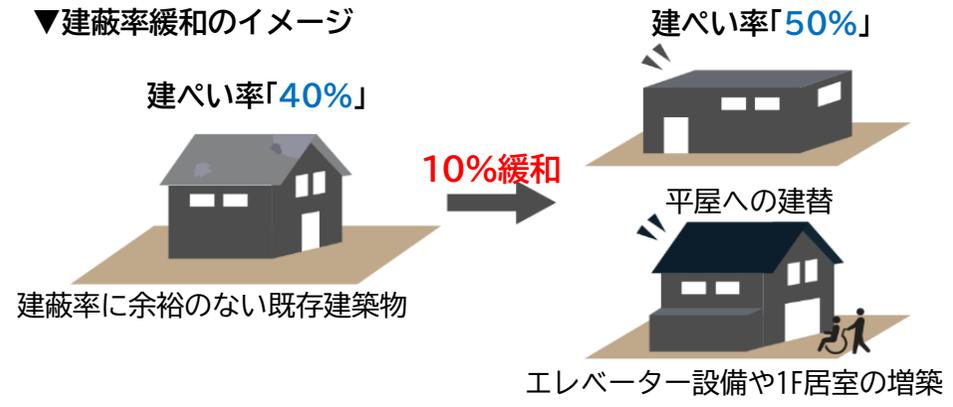
3. 多核連携都市に向けた主な取組み・・・土地利用、住宅

①土地利用

●用途地域の変更(R3.11月)

居住誘導区域内の第1種低層住専の建蔽率を緩和(40%⇒50%)
平屋への建替やバリアフリー設備の増築を容易にし居住を促進

▼建蔽率緩和のイメージ



②住宅

●空き家バンク制度(R2.12月～)

空き家の売買・賃貸を希望する所有者と不動産事業者をマッチングさせ、空き家を流通促進

<R7.3月時点の実績>

- ・空き家バンク登録事業者 **53** 社 (R6年度 +11社)
- ・空き家所有者からの物件登録申込 **48** 件 (R6年度 + 8件)
- ・成約済み件数 **23** 件 (R6年度成約 + 5件)



出典: 第2次熊本市空家等対策計画令和6年度(2024年度)進捗状況報告(R7.3.18)

●老朽空き家除却補助(R6.8月～)

ブロック塀の傾き、隣地への樹木の越境など、問題のある空き家の所有者へ、解体費用を助成。
危険な空家等になる前の解決を図る。(最大40万円の除却補助)

<R7.3月時点の実績>

- ・交付決定数 **49** 件 (R6年度 +49件)



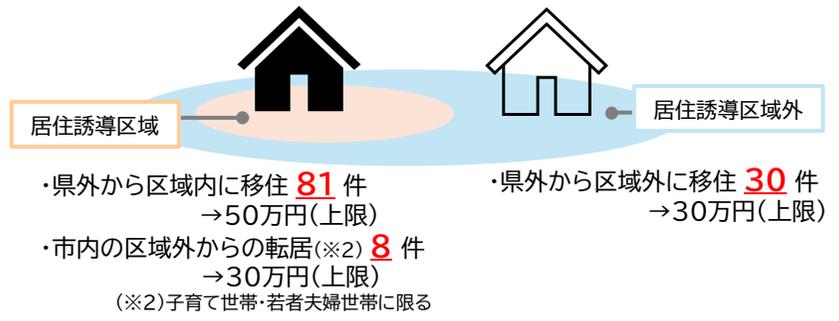
出典: 第2次熊本市空家等対策計画令和6年度(2024年度)進捗状況報告(R7.3.18)

●熊本市移住者及び転居者向け中古住宅購入補助金

県外からの移住や市内の居住誘導区域外の居住者の転居を促進ため、『熊本市移住者及び転居者向け中古住宅購入補助金(※1)』を創設。
空き家の発生抑制及び定住人口の増加を図る。

(※1)熊本市移住者向け補助はR2年度開始、市内の区域外からの転居者向け補助はR5年度より開始。

【補助実績】(R8.2.4時点)

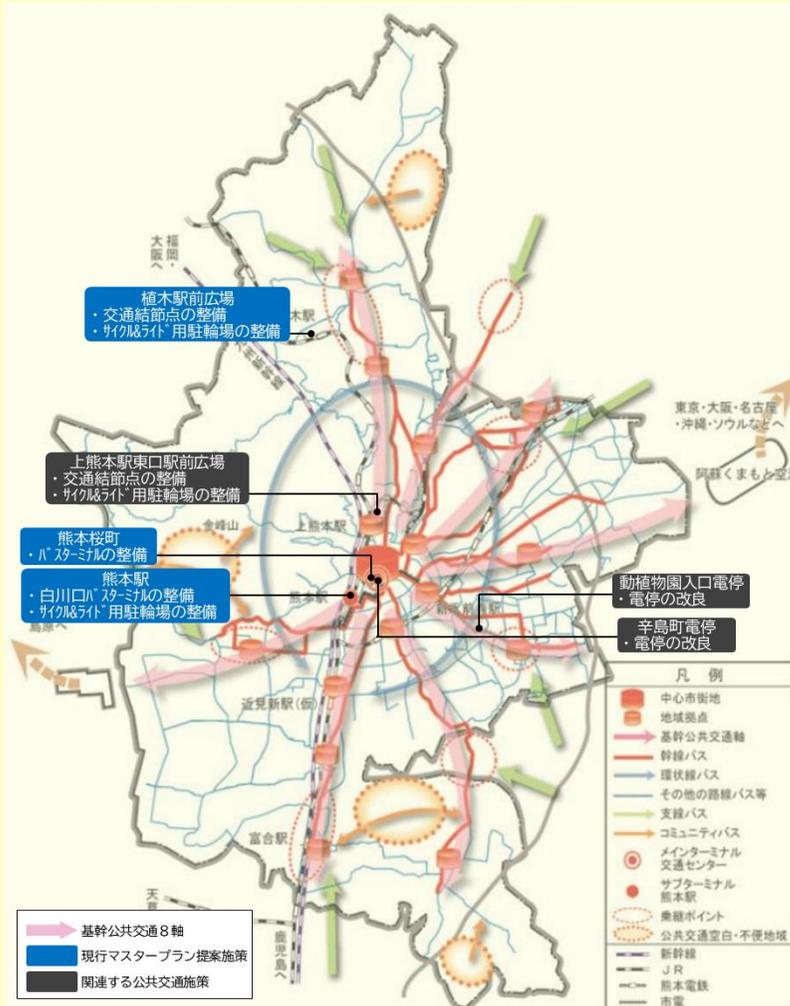


3. 多核連携都市に向けた主な取組み・ ・公共交通

③公共交通

- ✓ インフラ整備：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**
- ✓ 利用促進施策：**バスロケーションシステム**や**共通定期券導入(バス、私鉄)**、**バス均一運賃区間の設定**
⇒これまで軸を意識した機能強化策に取り組めていない。

▼基幹公共交通8軸の実施済み施策



①交通結節点整備(インフラ施策)

▼桜町バスターミナルの整備(R1.9完成)



(出典:熊本都市圏総合交通戦略協議会資料)

▼熊本駅(白川口)の整備(R3.3完成)



(出典:熊本都市圏総合交通戦略協議会資料)

②利用促進施策(ソフト施策)

▼IC共通定期券の導入(R4.4~)

2022.4.1(金) NEW
共通定期券 START
通勤・通学がとっても便利に!
1枚で乗れる共通定期券

＜IC共通定期券ご利用状況＞

- ・輸送人員 → **16%増**
- ・運送収入 → **14%増**
- ・ユーザー数 → **18%増**

2022年4～9月 前年同月比

＜利用者の声＞

〔中央区 女性会社員〕
「定期で使えるバス便数が多くなり、帰宅時の選択肢が増えて助かります。」

〔西区 女子高校生〕
「学校帰りに市中心部に立ち寄る時など、複数の会社のバスが使えて便利です。」

2022.4.28朝日新聞より〔利用者のコメントを抜粋〕

(出典:IC共通定期券サービス開始のお知らせ。)

▼バス200円均一運賃エリアの設定(R5.10~)



3. 多核連携都市に向けた主な取組み・ ・ ・ 駐車場

④ 駐車場

● 低未利用地からの土地利用転換(財政支援)

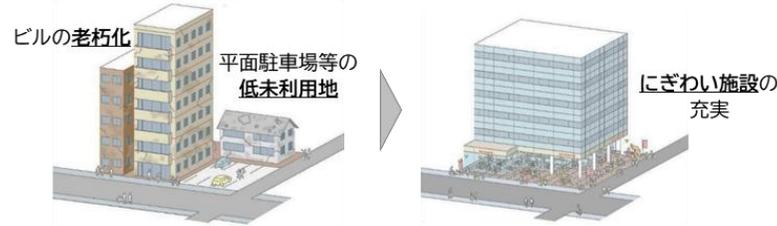
・ 中心市街地における駐車場や空き地などの低未利用地を、賑わいに貢献する施設へ転換することを促進するため、店舗やカフェ、宿泊施設などを備えた建築物への建て替え費用を補助。

<R7.9月時点の実績>
平面駐車場等の減少数
9箇所

▼ 具体的なイメージ

まちの防災力・活力の低下

災害に強く、まちの活力を生む建築物への建替え

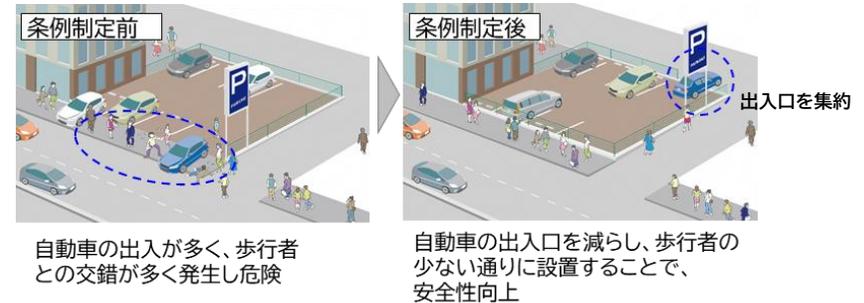


● 小規模駐車場構造の整序化

・ 歩行者が安全で快適に通行し滞在できる空間の整備を目的として、駐車マス面積50㎡以上の施設の新設・改築にあたり、工事着手30日前までの市への届出が義務付けられた。

<R7.9月時点の実績>
届出件数 **15**件

▼ 具体的なイメージ



● 附置義務台数の緩和

・ 附置義務台数を2分の1に緩和し、さらに公共交通利用促進の取り組み(※)による追加緩和を可能にすることで、**土地・建物の有効活用を促進し、街の賑わい創出を図る。**

(※) 買い物に応じた運賃サービス、シェアサイクルポートの設置等

<R7.9月時点の実績>
緩和による駐車場の減少数 **30**台
(公共交通利用促進:0件)

※算定対象面積3,000㎡の事務所ビルの場合

条例改正前

10台分の整備が必要
(原単位300㎡)

条例改正後

5台分の確保が必要
(原単位600㎡で試算)



余ったスペースを
備蓄倉庫等へ
有効活用



● 駐車場を附置する位置の緩和

・ これまで建物の敷地内に整備を義務付けていた駐車場を、市が指定する集約駐車施設または外縁部の立体駐車場等(※)に確保することを可能にすることで、**自動車の流れが外縁部に誘導され、まちなかを歩きやすくする。**

(※) 建築物の敷地から概ね500m以内の位置

<R7.9月時点の実績>
附置義務駐車場台数の減少数 **32**台

条例改正前



原則、建物敷地内に整備

条例改正後



建物内に駐車場を整備する必要がないため、土地の有効活用が可能。



市が指定する集約駐車施設または外縁部の立体駐車場(概ね500mまで)に確保

4. これまでの取組みの効果・ ・ ・土地利用、住宅

- ✓ 居住誘導区域の人口密度は、**緩やかな減少傾向**。
- ✓ 土地利用や住宅支援等による居住誘導施策は、**個人等への直接的な支援**。
 ⇒ 多額の予算を伴うことから、支援の拡大や継続性には、**財政的に限界**。
 ⇒ その他施策の選択肢は限られている。

① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保

目標年次：令和27年

評価指標	目標値	H27	R1	R2	R3	R4	R5	R6
誘導施設が充足している 地域拠点数（区域）	16	13	13	13	13	13	13	13

※ R5: 拠点数に変動はなし
 ※ R6: 13

② 居住誘導区域における人口密度の維持（住民基本台帳より）

目標年次：令和27年

評価指標	目標値	H27	R1	R2	R3	R4	R5	R6
居住誘導区域の人口密度 （人/ha）	60.8	60.7	60.4	60.4	60.3	60.2	60.2	60.2

※ R5: 人口密度は緩やかに減少傾向
 ※ R6: 60.2

4. これまでの取組みの効果・・・公共交通

✓公共交通の利用者数はコロナ禍（R1～R3年度）で大幅に減少した後、回復の兆しは見られるものの、依然としてコロナ禍前の水準には戻っていない。

③ 公共交通ネットワークの充実

目標年次：令和27年

評価指標	目標値	H27 (策定時)	R1 (H30実績)	R2 (R1実績)	R3 (R2実績)	R4 (R3実績)	R5 (R4実績)	R6 (R5実績)
公共交通機関の 年間利用者数（千人）	56,000	55,436	53,342	53,216	35,993	39,594	45,603	50,950
市内人口（人） (毎年10月住基データ)	—	734,711	733,467	733,313	732,543	731,833	731,493	731,691

運転士不足→不便な公共交通→過度な自家用車依存→**渋滞悪化**→更に公共交通が不便

(便数減、車より遅い、遅れる等)

(更に、便数減、車より遅い、遅れる等)

公共交通が選択されない

▼主要渋滞箇所数(政令市)

《県×市トップ会談》

“自動車を1割削減” “渋滞を半減” “**公共交通を2倍**”
～自家用車から公共交通への利用転換～



出典：FNNプライムオンライン

縣市連携で公共交通の利用者2倍を目指す

※3大都市圏(東京、大阪、名古屋)に該当する指定都市は除いて集計 資料：国土交通省

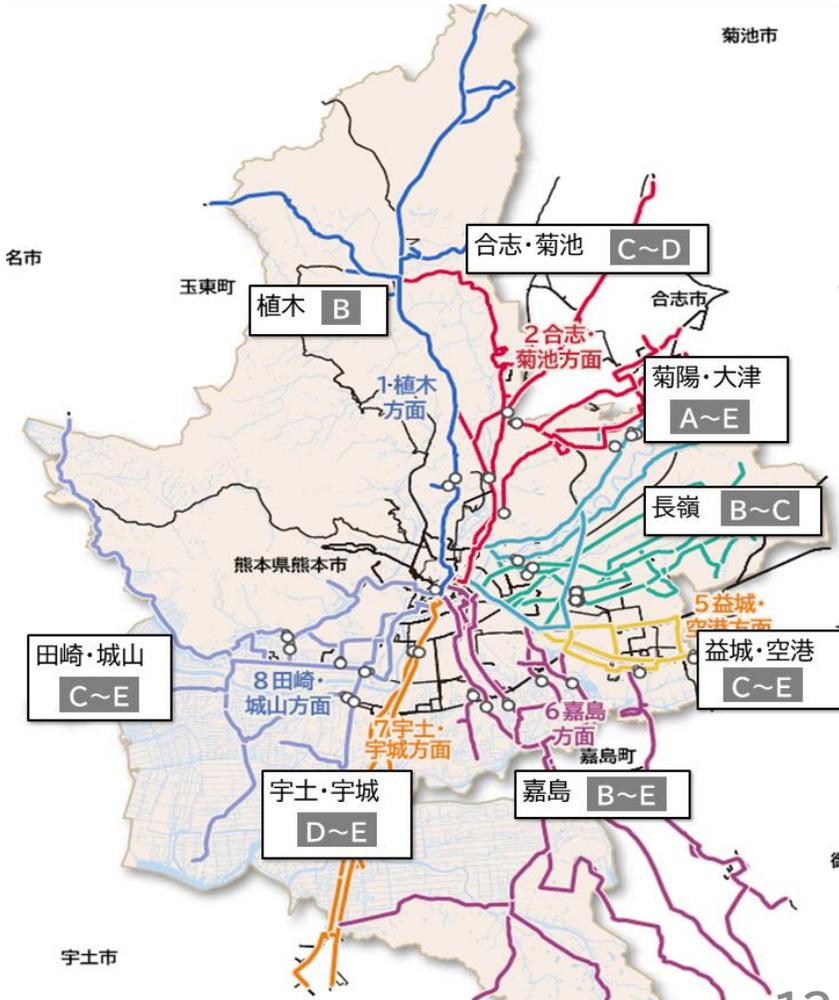
5. 本市の都市交通の現状を変えるには？・・・本市が目指すサービス水準(運行回数)

- ✓ 国の公共交通計画アップデートガイダンスを参考に、幹線バスの現状サービスを、以下の6つの区分(A'~E)にランク分け。
- ✓ 将来、運行計画を具体化する段階においては、交通モードの現状や沿線人口、輸送状況(輸送人員や輸送密度等)などを踏まえ、各軸ごとに運行回数(1ランクUP、2ランクUP、現状維持)を設定。

《路線バス等サービス水準(運行回数)》

ランク	朝 6~8時台	日中 9~15時台	夕 16~18時台	夜 19時台~	運行回数	現状における 路線例	
幹線	A+	6分間隔 (10回/時)	7~8分間隔 (8回/時)	7~8分間隔 (8回/時)	120回/日 以上	長嶺 (帯山・灰塚)	
	A	6分間隔 (10回/時)	10分間隔 (6回/時)	7~8分間隔 (8回/時)	100回/日 以上	益城・空港 (東部まちセン)	
	B	7~8分間隔 (8回/時)	15分間隔 (4回/時)	10分間隔 (6回/時)	15分間隔 (3回/時)	75回/日 以上	合志・菊池 (八景水谷)
	C	10分間隔 (6回/時)	20分間隔 (3回/時)	15分間隔 (4回/時)	30分間隔 (2回/時)	50回/日 以上	宇土・宇城 (旧道)
	D	15分間隔 (4回/時)	30分間隔 (2回/時)	20分間隔 (3回/時)	40分間隔 (1.5回/時)	30回/日 以上	菊陽・大津 (供合)
	E	20分間隔 (3回/時)	60分間隔 (1回/時)	30分間隔 (2回/時)	最低限	20回/日 以上	嘉島 (浜線バイパス)
支線	幹線系統に該当しない運行系統 ※地域の実情に応じた運行回数を確保 ※路線バスorダウンサイジングバス					河内温泉線や 西里線など	
コミュニティ交通	乗合タクシー・AIオンデマンド交通など 地域の実情に応じた運行回数を確保					チョイソコ等	

【現況ランク区分】サービス水準(運行回数)



5.本市の都市交通の現状を変えるには？・・・②運行面、財政面で行政がより積極的に関与

■増便等のサービス改善には、運転士の待遇改善・確保、運行の効率化が必要

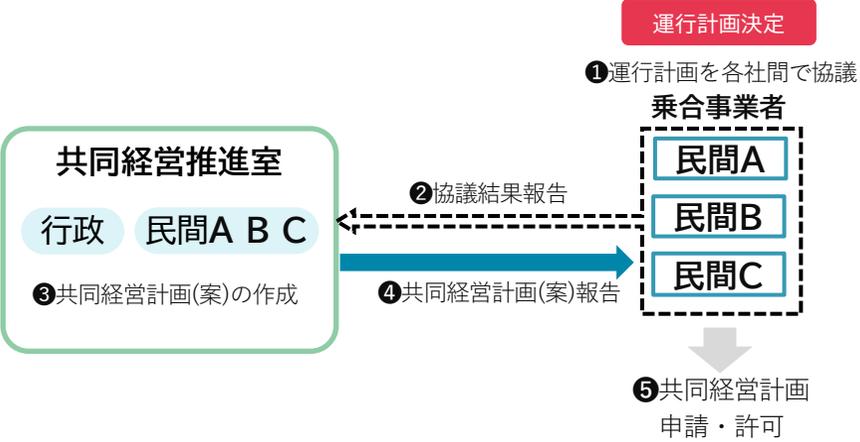
■解決の方向性

全体最適を図るための、**新たなマネジメント組織(新たな協調体制)の構築**

【現状のスキーム】

- ◇共同経営推進室 (バス5社と行政で組織)
 - ・運行計画は、各社間で協議し、それぞれが決定。
 - ・重複路線の再編や共通定期券の導入など一定の成果。
 - ⇒取組みは、調整可能なものに限られており、個別最適に留まっている。
 - ・慢性的な赤字体質。
 - ⇒事業者の経営努力だけでは、運転士の待遇改善や運行の効率化は困難。

- ◇行政
 - ・路線維持のための運行補助 (赤字補填)。
 - ⇒深刻な運転士不足により、路線維持もままならない
 - ・運行計画には関わらず。



【目指したい姿(イメージ)】

- ◆行政
 - ・事業者が運転士の待遇改善等を図り、質の高いサービスを提供できるように、行政が財政面で積極的に関与。
 - ・赤字補填から投資へ
 - ⇒公金の使い方を転換。
- ◆新たなマネジメント組織 (交通事業者と行政で組織)
 - ・運行計画は、新たなマネジメント組織で一元的に決定・提供。
 - ⇒決定等にあたっては、行政が主導して各者の利害調整を行うことで、個別最適を排した全体最適な設計を実現。
 - ⇒またダウンサイジング化等の運行の効率化により運転士を確保
 - ・運行方式を見直し。
 - ⇒現状、運賃収入を原資に事業者が個別に運行。赤字運行。
 - ⇒新たな組織が事業者に運行を委託。運行経費に公金投資。事業者は赤字が発生せず運行に専念。運転士の待遇改善に投資。



5.本市の都市交通の現状を変えるには？・・・新たな組織で取り組みたいこと(イメージ)

1. 公共交通ネットワーク全体を最適化

①公共交通ネットワーク全体の再編

- ・重複路線の調整、ダイヤを等間隔に設定
- ・乗客数に見合った車両サイズに切替 (ダウンサイジング)



効果

- ・大型バスの運転士数に余裕が生まれることで、減便等を回避(路線維持)
- ・効率化により確保したバス運転士で、その他路線を増便

②運行方式の見直し

- ・不採算路線でも運行を保証
- マネジメント組織が事業者に運行を委託。運行経費を負担。
財源は、行政の公的投資と運賃収入
運行事業者に赤字が発生しない仕組み

効果

- ・不採算路線でも、地域に必要な移動手段を確保

③利用しやすい運賃体系へ見直し

- ・共通運賃の導入
- ゾーン運賃：制限時間内にゾーン内で何度乗り継いでも追加料金なし
均一運賃：制限時間内なら何度乗り換えても追加料金なし
- ・共通定期券の導入 (バス、市電等)

効果

- ・わかりやすい、料金的な負担感がない、乗換えが苦にならない

④情報発信の一元化

- ・運行情報やルート案内などをマネジメント組織が一元的に提供

効果

- ・利用者の状況に応じて、自由に移動経路を選択できる
- ・運行情報等を調べる負担が軽減

2. 運転士の安定的な確保

⑤運転士の安定的確保

- ・公的投資拡充等により、事業者は赤字構造から脱却。
安定的な収入確保により、新たな運転士確保等へ投資
- ・採算性の低い路線でも運行を継続

新たな運転士確保

行政支援の在り方見直し ～積極的な公的投資へ～

新たな設備投資等

