

1 調査名称：熊本都市圏都市交通戦略プラン策定調査

2 調査主体：熊本県

3 調査圏域：熊本都市圏（3市8町1村と2市の一部）

4 調査期間：平成19年度～平成20年度

5 調査概要：「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」は、平成13年に提案された「熊本都市圏都市交通マスタープラン」の交通施策について、重点的、効率的な展開・実施を図るための「行動計画」として平成15年6月に策定・公表し、その進捗状況についても、毎年公表してきたところである。

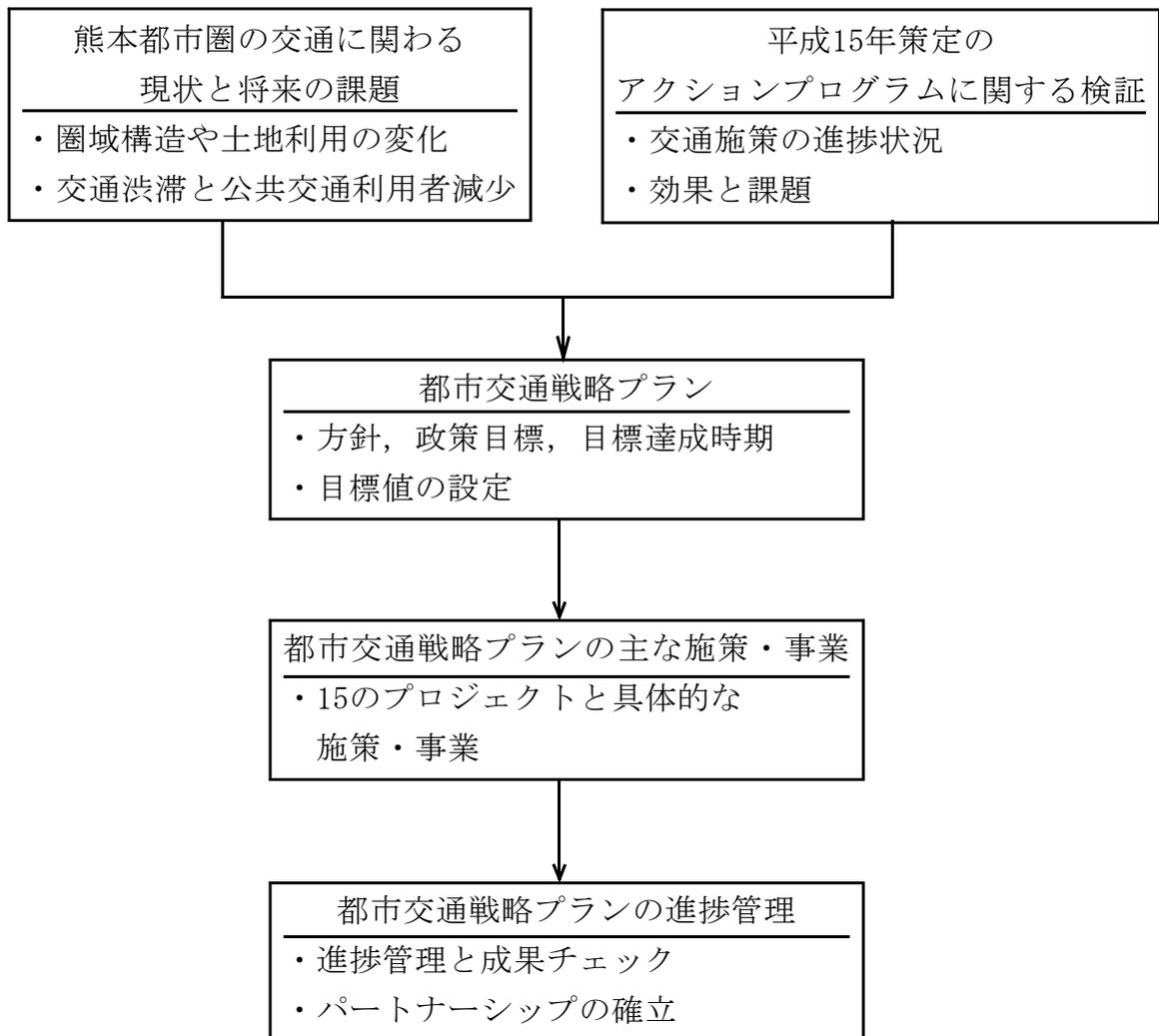
そこで、計画策定時から概ね5年目にあたる平成20年度に事業の効果を確認し、課題を明らかにするとともに、人口減少や超高齢化の進展、公共投資額の減少など社会情勢が大きく変化する中、さらなる交通政策の重点的・効率的な展開を図るため、平成15年策定のアクションプログラムを更新し、都市交通戦略プランを策定した。

<調査成果>

1 調査目的

平成15年6月に策定した「熊本都市圏都市交通アクションプログラム」の政策目標の達成状況から見た課題や、超高齢化の進展による社会保障費の増大や、三位一体改革の推進により、交通施設への投資額が低下する等の社会情報の変化により、今後の見通しが不透明な状況にあることを踏まえ、交通施策の重点的・効率的な戦略展開を図ることを目的として、H15年策定のアクションプログラム更新版としての位置付けで都市交通戦略プランを策定した。

2 調査フロー



3 調査圏域図



【熊本都市圏の対象圏域】

- ・ 熊本市を中心とした3市8町1村と2市の一部が対象圏域。
熊本市 宇土市 合志市 宇城市の一部（旧不知火町，旧松橋町）
菊池市の一部（旧泗水町） 城南町 植木町 大津町 菊陽町 西原村
御船町 嘉島町 益城町 甲佐町

4 調査成果

1. 熊本都市圏の交通に関わる現状と将来の課題

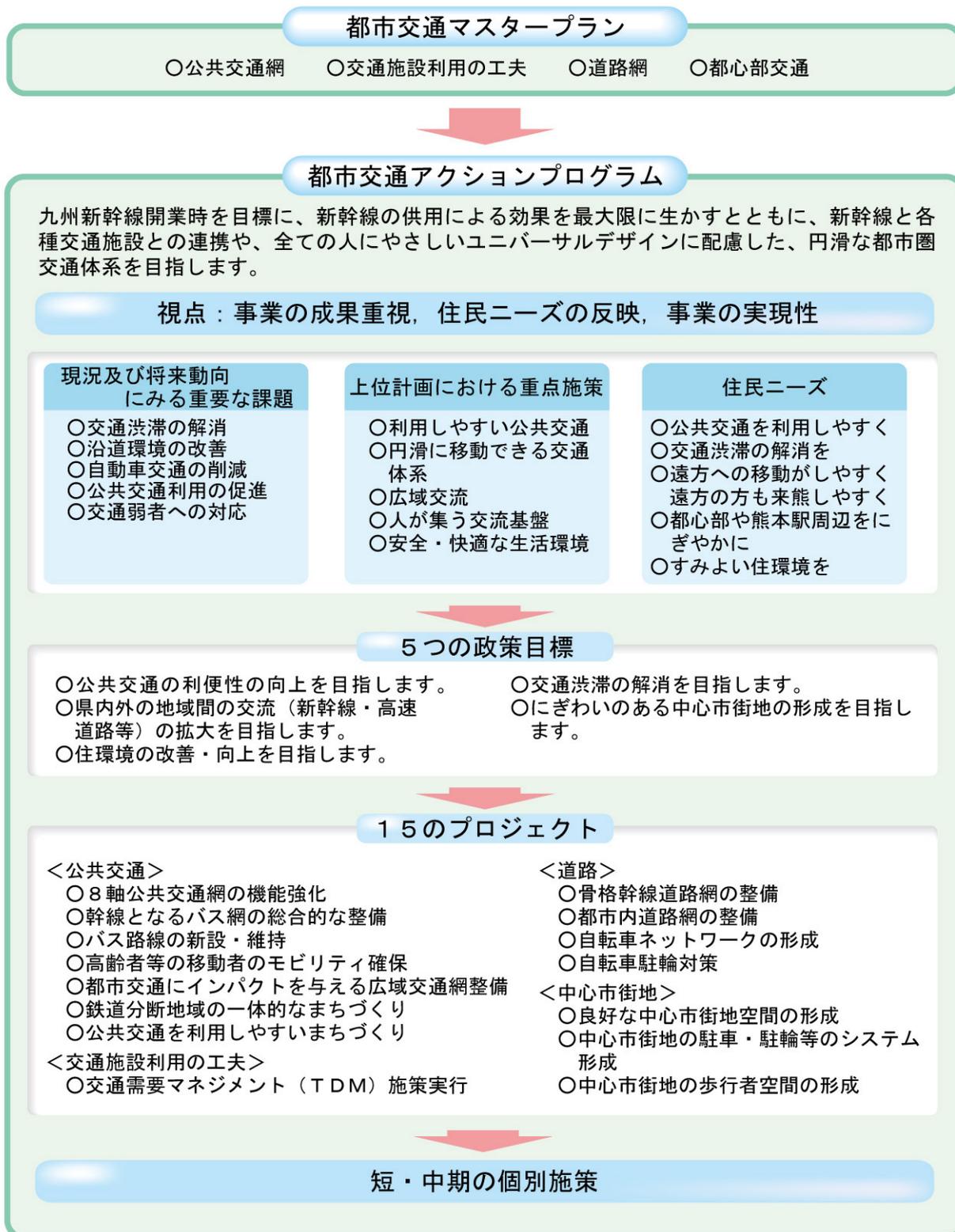
<p>① 熊本都市圏の各市町村間の交流は強くなり都市圏が一体化</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・ 熊本市を中心とした活発な交流（高まる熊本市への通勤依存率） ・ 政令市への移行の取り組み（H20富合町合併、城南町、植木町等と合併協議） ・ 都市間競争の生き残りをかけ、都市圏ビジョン策定（H19） 																														
<p>② 中心市街地の歩行者が減少しにぎわいが低下</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地の外延化が急激に拡大 ・ 中心市街地外の大店舗立地が増加（H10→H19で大規模小売面積約2倍） ・ 顕著な中心市街地の歩行者減少 <div data-bbox="817 770 1369 1142" style="text-align: center;"> <p>中心市街地歩行者数</p> <p>(千人/日)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年</th> <th>平日 (千人/日)</th> <th>休日 (千人/日)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H9</td> <td>412.8</td> <td>449.1</td> </tr> <tr> <td>H10</td> <td>400</td> <td>460</td> </tr> <tr> <td>H12</td> <td>390</td> <td>410</td> </tr> <tr> <td>H15</td> <td>382.6</td> <td>415.0</td> </tr> <tr> <td>H16</td> <td>340</td> <td>360</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>320</td> <td>360</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>300</td> <td>320</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>290</td> <td>297.8</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>271.4</td> <td>297.8</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年	平日 (千人/日)	休日 (千人/日)	H9	412.8	449.1	H10	400	460	H12	390	410	H15	382.6	415.0	H16	340	360	H17	320	360	H18	300	320	H19	290	297.8	H20	271.4	297.8
年	平日 (千人/日)	休日 (千人/日)																												
H9	412.8	449.1																												
H10	400	460																												
H12	390	410																												
H15	382.6	415.0																												
H16	340	360																												
H17	320	360																												
H18	300	320																												
H19	290	297.8																												
H20	271.4	297.8																												
<p>③ 自動車交通依存度の高まりと慢性的な交通渋滞の発生</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・ 年々依存度を増す熊本都市圏の自動車分担率（S48年 35% → S59年 43% → H9年 59% 熊本都市圏PT調査） ・ 熊本都市圏に集中する交通渋滞（県内37箇所の渋滞ポイントのうち8割以上の30箇所が都市圏に集中、H17新渋滞対策プログラム） 																														
<p>④ 公共交通利用者の減少とサービス水準低下の悪循環の進行が懸念</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・ 特に利用者減少が顕著なバス利用者（H13年 43百万人/年 → H18年36百万人/年 と5年間で約17%減少） ・ バス事業者の実車走行キロは5年間で約9%減少 																														
<p>⑤ 高齢者の事故対策や地球温暖化対策の視点からも多様な交通手段の確保が重要</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・ 増加の一途を辿る高齢者の交通事故件数・割合 ～高齢者第一当事者～（S62年 398件(3.9%) → H19年 1781件(14.7%)） ・ 地球温暖化の原因となるCO₂運輸部門の排出量は高いレベル（H17年度熊本市の運輸部門のCO₂排出量は対H2年度比約19%増） 																														
<p>⑥ 厳しい財政状況と公共投資額の減少</p>																														
<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会保障費の増大や三位一体改革による地方交付税の大幅削減により地方財政は悪化 ・ H8年以降、公共投資額は減少の一途（H20年県土木部の投資的経費予算は対H8年で4割弱減少） 																														

2. 都市交通アクションプログラムの取り組みと検証

(1) 平成15年策定の都市交通アクションプログラムについて

① 計画の体系

以下の計画の体系のもと、5つの政策目標を達成すべく、個別施策を実施した。



② アクションプログラムの政策目標

都市交通マスタープランにおける緊急性の高い課題をもとに、交通現況及び将来動向からみた重要な課題や上位計画における重点的施策を踏まえ、住民の満足度の向上を目的として設定している。

熊本都市圏の都市交通アクションプログラムの施策を実行することにより得られる成果(アウトカム)を重視した目標を、以下のように提案している。

<政策目標>

政策目標1：公共交通の利便性の向上を目指します。

政策目標2：交通渋滞の解消を目指します。

政策目標3：県内外の地域間の交流(新幹線・高速道路等)の拡大を目指します。

政策目標4：にぎわいのある中心市街地の形成を目指します。

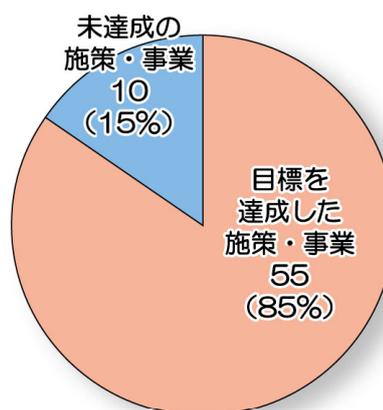
政策目標5：住環境の改善・向上を目指します。

(2) 政策・事業の進捗状況（平成20年3月末現在）

① 短期の施策・事業の達成状況

アクションプログラムで、短期（平成19年度を完了目標）として位置付けていた施策・事業の約8割にあたる55の施策・事業で目標を達成している。

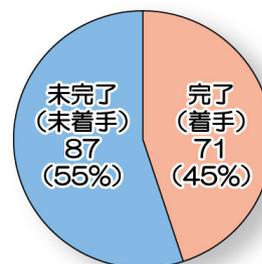
未達成事業についても、1～3年後の完了を見込んでいる。



▲ 短期の施策・事業の達成状況

② 全施策・事業の進捗状況

アクションプログラムに位置付けられた169の施策・事業から、「別途検討課題※(11施策・事業)」を除いた158の施策・事業のうち、約4割にあたる71の施策・事業で完了(着手)している。

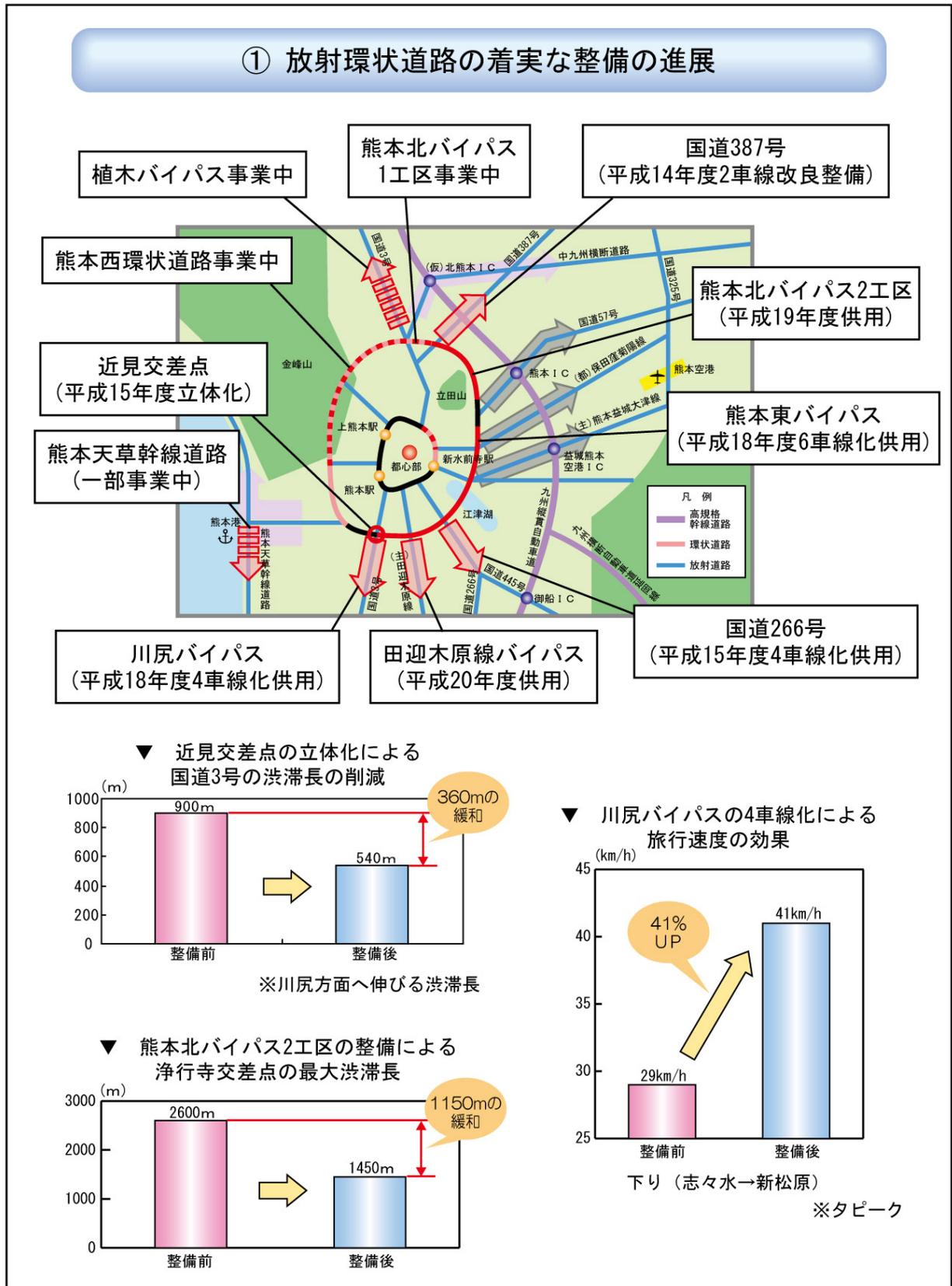


▲ 全施策・事業の進捗状況

※ 事業フレーム（主体、事業範囲・規模、スケジュール等）は定まっていないが、事業の必要性について共通認識を得て、関係機関及び関係事業者間で検討中の施策・事業

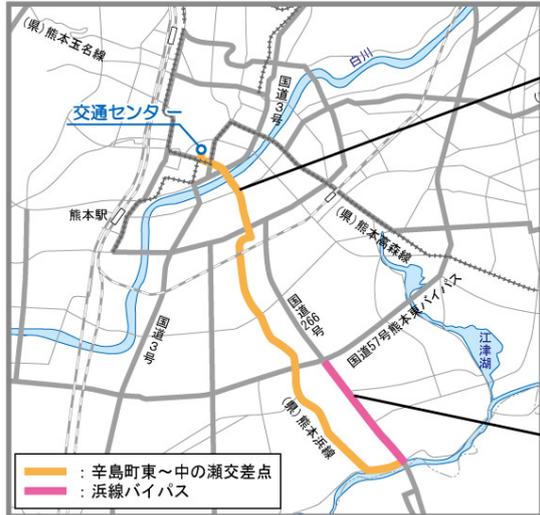
(3) 代表的な施策の効果

様々な交通施策を組み合わせ、効果の高い施策の推進を行った。

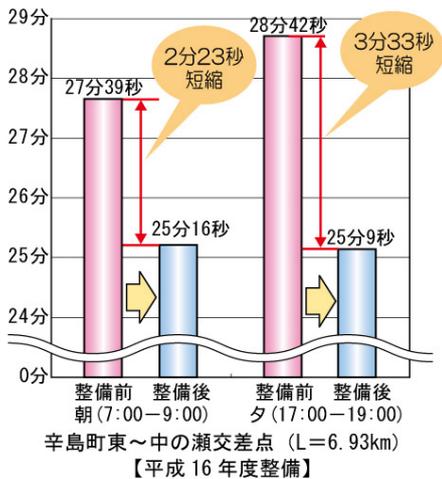
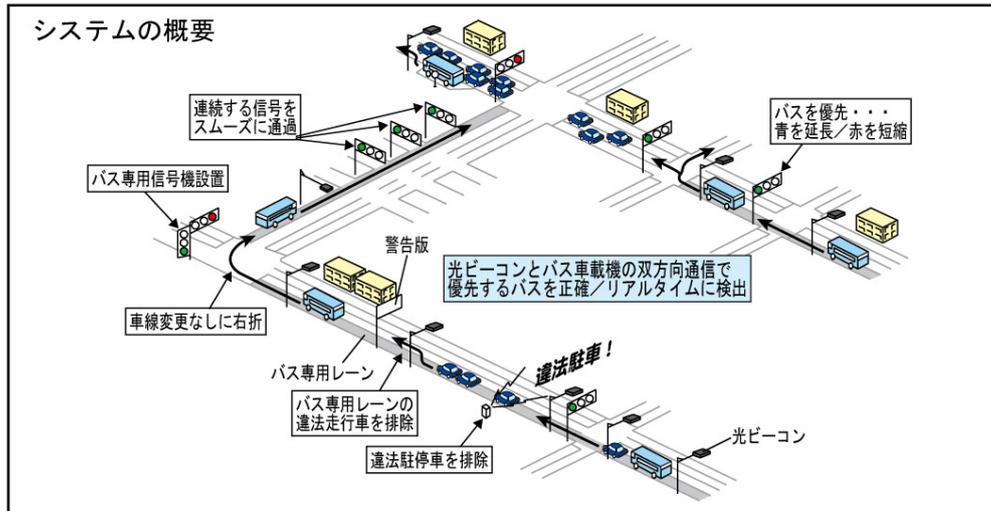


② 国道266号4車線化と、(県)熊本浜線 (8軸公共交通網) の公共車両優先システム (PTPS) 導入, バスレーンのカラー舗装化 (ハード, ソフトの組み合わせ)

▼ 都市圏内の公共車両優先システムの整備区間



国道266号浜線バイパス
4車線化



▲ PTPSの整備によるバスの所要時間短縮効果 (平成18年2月との比較)

(4) 政策目標の達成状況から見た今後重点的に実施すべき課題

政策目標別に設定している成果指標から政策目標の達成状況を見ると、特に「公共交通利便性の向上」「にぎわいのある中心市街地の形成」に関しては、平成15年以降、成果指標が悪化している。

① 公共交通利便性の向上

○依然として続く公共交通利用者の減少

- ・熊本駅、新水前寺駅等の交通結節点の利便性の向上
- ・熊本電鉄の中心部へのアクセス向上策等の利便性の向上
- ・路面電車の輸送能力の向上や交通結節点での利便性の向上
- ・利便性の高いバス路線網の再編や交通結節点での利便性の向上
- ・交通行動の見直しに対する住民・企業、交通事業者、行政の連携

② 交通渋滞の解消

○自動車の走行性は改善しているが、朝ピーク時で30km/hの低い旅行速度となっている方面が多い

- ・2環状11放射道路の整備の推進
- ・渋滞箇所の重点的な対策実施
- ・公共交通への利用者の転換、TDM施策の実施

③ 県内外の地域間の交流の拡大

○広域交通拠点である熊本駅の乗車人員の減少

○横軸となる道路の未整備による、九州の中央に位置する地域的な優位性を発揮できない状況

- ・九州新幹線整備の推進、熊本駅周辺の基盤整備
- ・高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備の推進
- ・広域交通拠点（空港、駅、高速IC）へのハード・ソフトでのアクセス性の向上

④ にぎわいのある中心市街地の形成

○中心市街地のにぎわいの低下

- ・熊本駅周辺の市街地整備の推進
- ・中心市街地への公共交通等のアクセス性の向上
- ・中心市街地活性化基本計画の推進

⑤ 住環境の改善・向上

○交通事故発生件数の増加

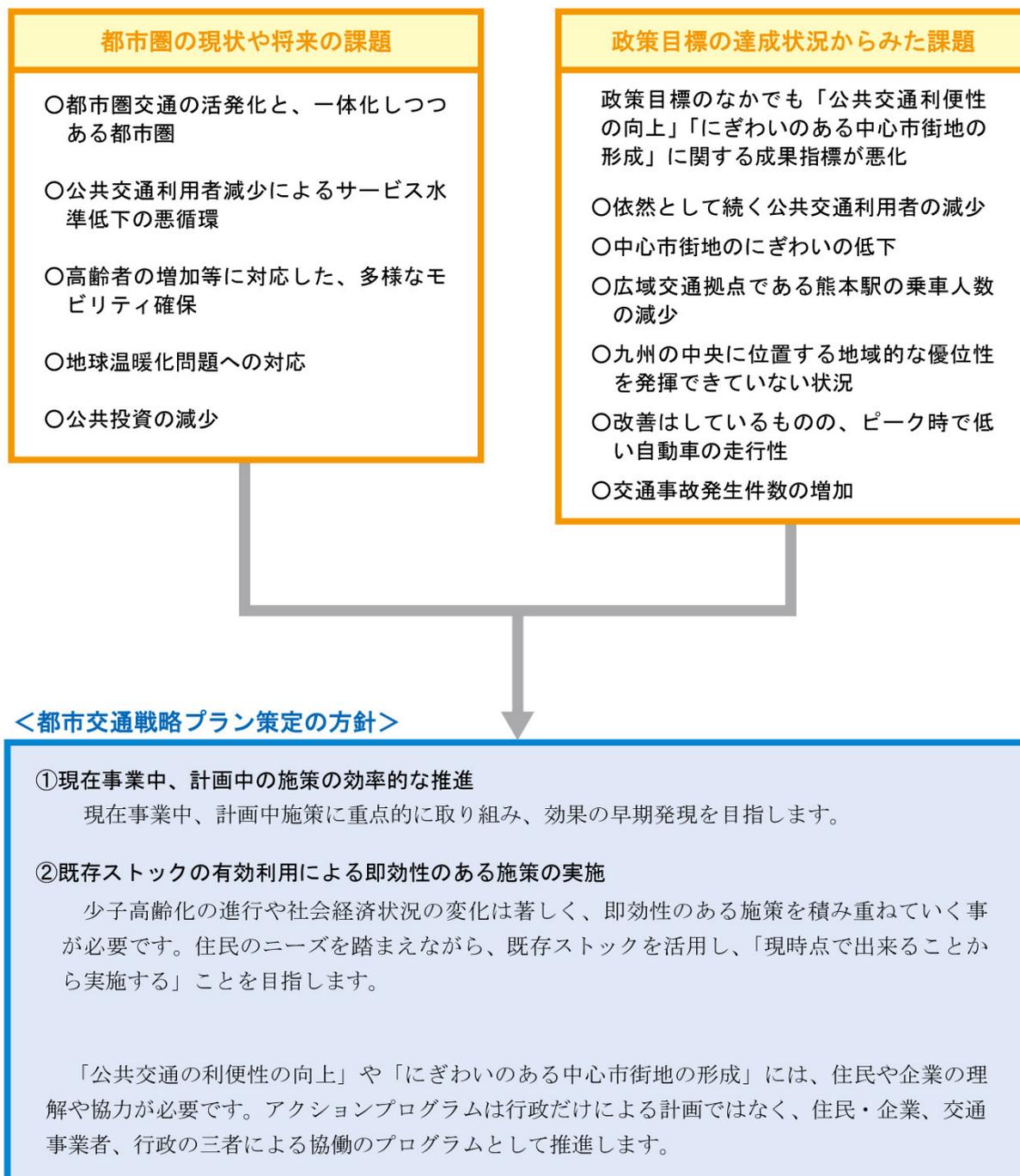
○CO₂排出量の社会的削減要求（地球温暖化の進行）

- ・幹線道路整備による生活道路への通過交通の削減
- ・歩行者、自転車の交通安全対策の実施
- ・CO₂排出量削減のための公共交通利用促進施策

3. 都市交通戦略プラン

(1) 都市交通戦略プラン策定の方針

「都市圏の現状や将来の課題」, 「政策目標の達成状況からみた課題」を踏まえ、「①現在事業中, 計画中の施策の効率的な推進」と「②既存ストックの有効利用による即効性のある施策の実施」をアクションプログラム更新版としての都市交通戦略策定の方針とする。



(2) 目標達成時期

平成15年策定のアクションプログラムは、平成19年が短期施策の目標年となっている。

平成19年度末進捗状況及び目標達成状況を踏まえ、都市交通戦略プランの目標達成時期について以下のとおり設定を行う。

都市交通戦略プラン（アクションプログラム平成20年度更新版）

【中期A】：連立完成時までに成果が見えるもの

【中期B】：連立完成時までに着手するもの

【継続実施施策】：継続的な施策のフォローアップを通して、その改善を図る必要性のある施策

【実施検討施策】：これまでの別途検討課題の検討成果や見直し方針を踏まえ、今後実施を前提として検討する施策で、実施可能となった段階で都市交通戦略プランに追加するもの

※補足説明事項

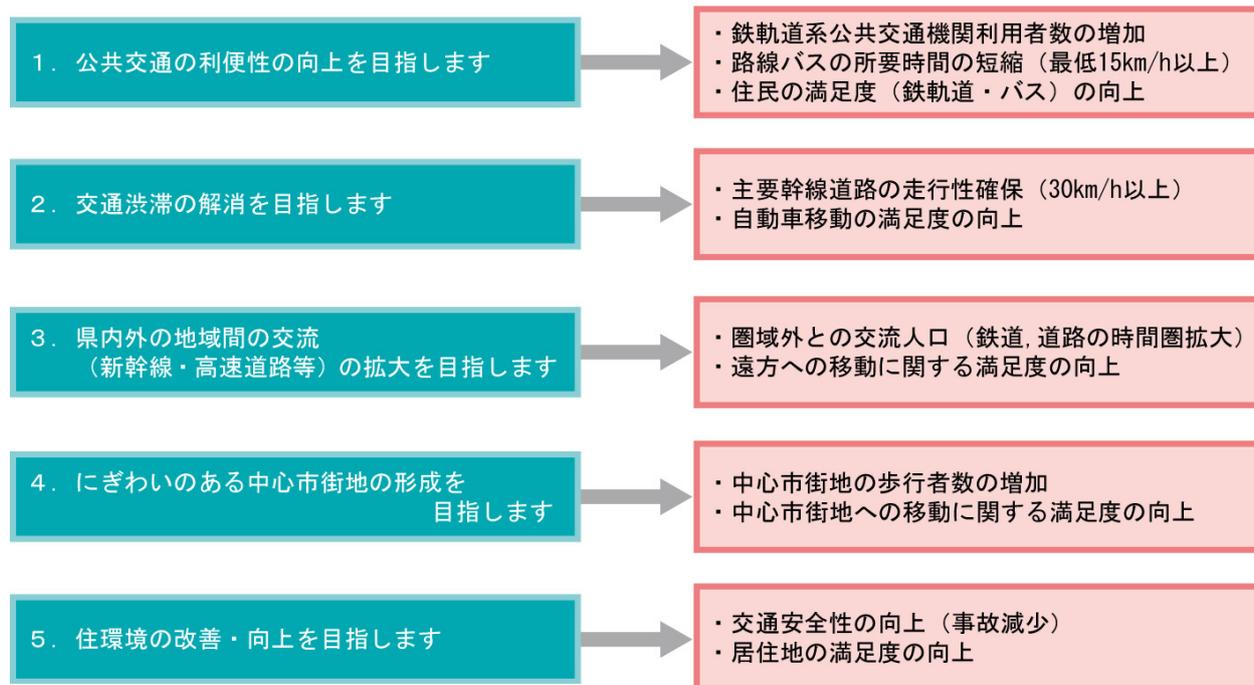
「連立完成時」の意味は、連続立体交差事業を含む関連事業の竣工時期（平成28年度予定）を考慮した。

(3) 政策目標及び評価指標

政策目標及び評価指標は平成15年アクションプログラム策定時の指標を基本として、以下のよう
に設定した。

= 政策目標 =

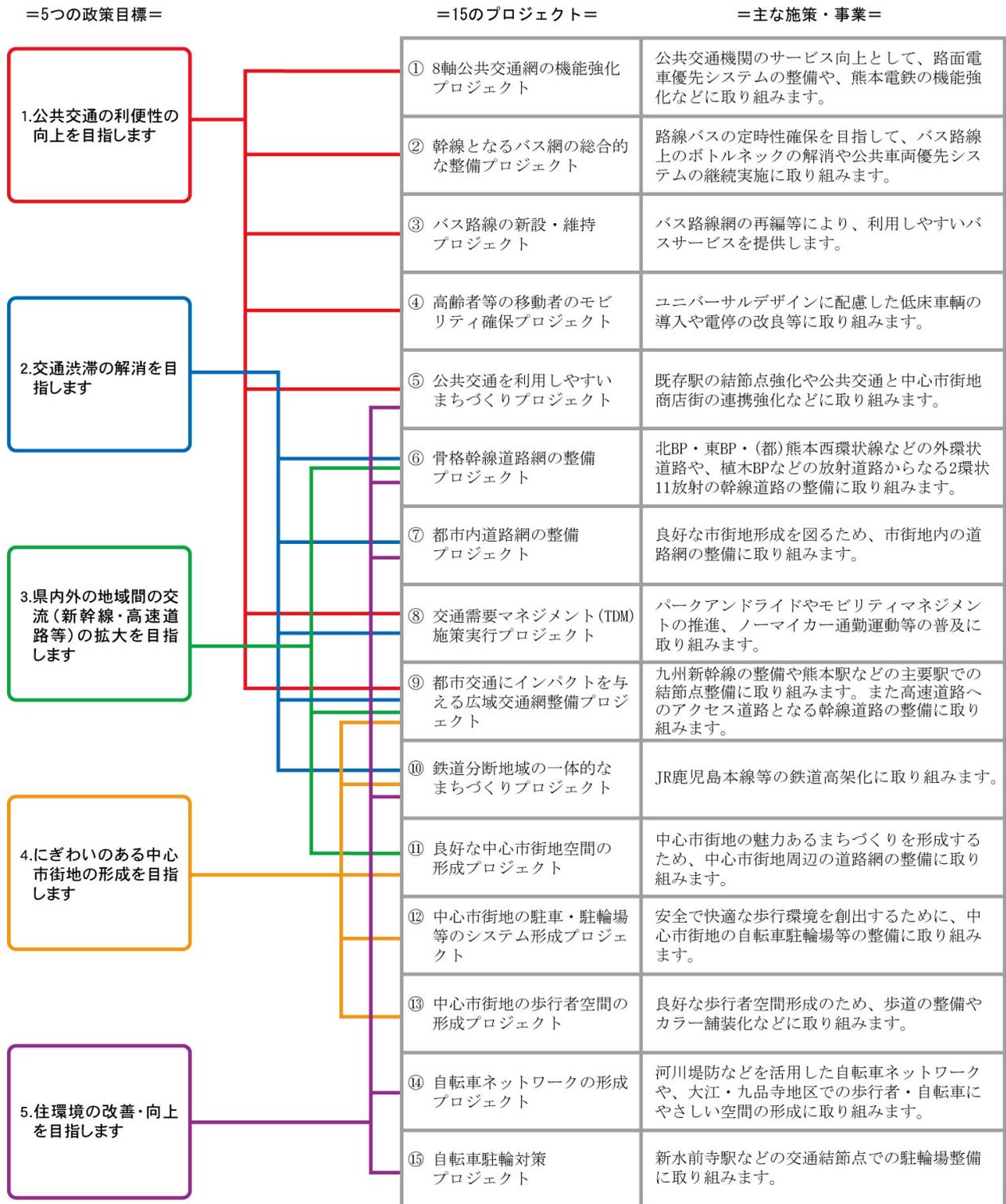
= 主な評価指標（目標） =



4. 都市交通戦略プランの主な施策・事業

(1) 都市交通戦略プランの体系について

都市交通戦略プランにおいても、H15アクションプログラムと同様に5つの政策目標に従い15のプロジェクトを推進する。



中心市街地における 都市交通施策プロジェクトのイメージ

★は、既存ストックの有効活用を図る施策のイメージ

凡例
 橙：継続実施施策
 青：中期A施策
 緑：中期B施策
 紫：実施後施策

① 8 軸公共交通網の機能強化プロジェクト
 【路面電車優先システム】★
 ・ 中心部における路面電車の走行性を向上させ、定時性確保を図り、公共交通利用を促進



⑦ 都市内道路網整備プロジェクト
 【中心部の道路網整備】
 ・ 国道3号や、通町筋等の中心部交通の削減を図る中心市街地の道路整備

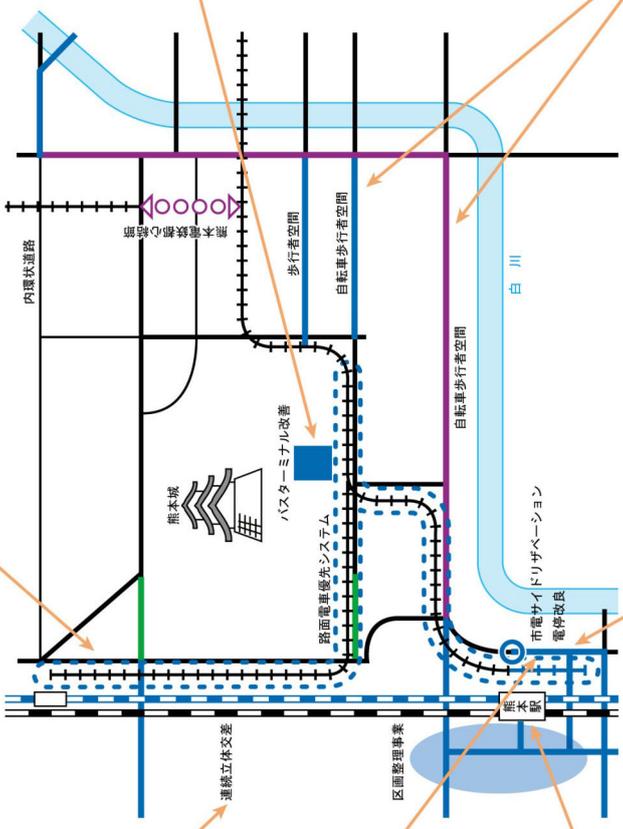
⑩ 鉄道分断地域の一体的なまちづくりプロジェクト
 【J/R連続立体化】
 ・ 踏切での渋滞を解消し、鉄道によるまちの分断をなくし、一体的なまちづくりを推進



① 8 軸公共交通網の機能強化プロジェクト
 【市電サイドリガベーション】
 ・ 路面電車の走行性向上及び乗降者の利便性・安全性を確保



① 1 良好な中心市街地空間の形成プロジェクト
 【熊本駅周辺整備】
 ・ 九州新幹線開業に合わせて、熊本の玄関口として、鉄道・市電・バスの結節点強化を図るとともに、駅前周辺が一体となったまちづくりを推進

② 幹線となるバス網の総合的な整備プロジェクト
 【バスターミナル改善】
 ・ 中心市街地の核として、公共交通のターミナルとしての利便性向上・機能強化を図り、中心市街地の拠点としてのにぎわいを創出



③ 中心市街地の歩行者空間の形成プロジェクト
 【歩行者空間整備】★
 ・ 遊路空間の有効利用を図り、荷捌き施設及び歩道拡幅による安心・快適な歩行者空間を整備



④ 自転車ネットワークの形成プロジェクト
 【歩行者自転車空間整備】★
 ・ 歩行者と自転車の混在を解消し、安全で快適な歩行者自転車空間を形成
 ・ 自転車ネットワークの形成による利便性向上・利用促進を図る



⑦ 中心市街地の駐車・駐輪場等のシステム形成プロジェクト
 【駐輪場整備】★
 ・ 来街者の利便性を向上させる駐輪場を整備



④ 高齢者等の移動者のモビリティ確保プロジェクト
 【電停改良】★
 ・ ユニバーサルデザインに配慮した電停の拡幅整備

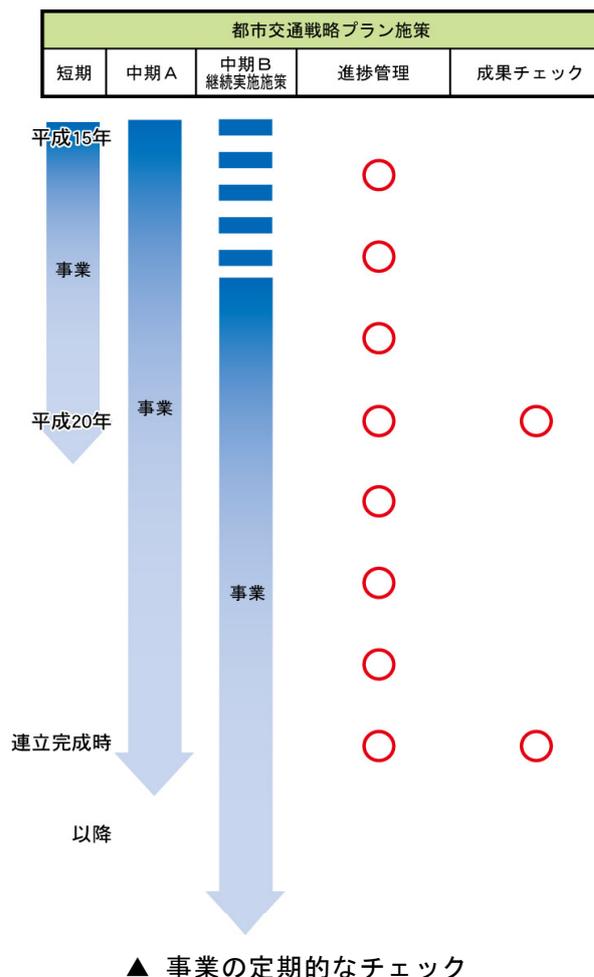


5. 都市交通戦略プランの進捗管理

(1) アクションプログラムの進め方

都市交通戦略プランの施策・事業の進捗管理を定期的に行い、目標年の連立完成時には施策・事業の成果チェックを行う。

また、各時点の社会情勢やニーズを踏まえて弾力性をもった見直しを行う。



(2) パートナーシップの確立

都市交通戦略プランの実行にあたっては、自動車の利用方法の見直しや公共交通機関の利用などについて、多くの住民・企業の理解と協力が必要である。

今後の交通政策を実効性の高いものとするために、住民・企業、交通事業者、行政がパートナーシップのもとで、それぞれの役割と責任を認識し、連携を図りながらの取り組みを推進するとともに、様々な機会を捉えて積極的に情報発信を行い、各関係者の相互理解と協力関係を深めて行く。

◆ 関係機関相互の理解と協力によるパークアンドライドの実践例（光の森駅）

関係者	具体的な取り組み
住民	中心市街地への自家用車通勤から、郊外部駅でのパークアンドライド（自宅から駅までは自家用車、駅から勤務先へは鉄道利用等）への積極的な転換（環境問題への意識高揚）
大規模店舗（企業）	駐車場の提供、駐車料金サービスの工夫等（定期券利用者で商品券5000円/月購入者に平日6:30~24:30まで無償提供 H18年開始 50台 → H20年 100台に拡大）
交通事業者	新駅整備（JR豊肥本線光の森駅）
行政	駅前広場整備、パークアンドライド施策広報等の協力及び支援