

- ◆ 熊本県にとって望ましい公共交通の姿を明らかにする「マスタープラン」として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等に基づき、県・市町村・交通事業者等と協議のうえ、策定するもの。(国の補助を受ける場合には対象となる系統等を本計画に位置付ける必要あり。)
- ◆ 現行計画(令和3年度～令和7年度)の期間満了に伴い、現行計画において不足していた「各モードに求められるサービス水準の設定」や「異なるモード間の連携」、「行政による投資方針」の観点を明確化するほか、『くまもと新時代共創基本方針・総合戦略』に位置付けられた渋滞解消や地域の移動手段の確保、「交通連合」の実現に係る取組み等を反映し、新たな計画としてとりまとめるもの。

対象地域 熊本県全域
※県域をまたいで運行する鉄道、路線バス等については関連する県と連携。

計画期間 令和8年4月～令和13年3月(5年間)

将来の地域社会のビジョンと目指す公共交通網の姿～「くまもと新時代共創基本方針・総合戦略」との関係～

①こどもたちが笑顔で育つ熊本

- こども・若者が不自由なく通学・通勤でき、子育て世代も安心して利用できる公共交通
- 障がいの有無、年齢等の違いに関わらず、全ての人が円滑に移動できる公共交通

②世界に開かれた活力あふれる熊本

- 製造業や農林畜水産業等の成長や渋滞の解消に資する、人やビジネス等のスムーズな交流を支える公共交通
- 国内外の観光客の多様なニーズに応え、県内の各地に訪れることができる公共交通

③いつまでも続く豊かな熊本

- 人口減少が見込まれる中でも、将来にわたって安定的かつ継続的に利用できる公共交通
- 熊本の宝である自然環境にも優しく、魅力ある地域づくりの土台となる公共交通

交通の利便性・持続可能性を高め、誰一人取り残されず、マイカーに頼らずに、行きたいときに、行きたいところへ不自由なくアクセスできる社会

計画の目標

- 各類型について、それぞれ以下のサービス水準を実現することを目標とする。

都市圏
幹線

- 「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」の実現に向けて公共交通への転換を促すべく、終日ダイヤを意識せずに移動できる水準の運行

● 便/日

地域
幹線

- 通学・通勤需要を満たすべく、朝夕を中心に不便を感じない水準の運行

● 便/日
※朝夕の時間帯は●分毎

コミュニティ

- 日常生活に必要な機能(商業、医療、教育等)に適時にアクセスできる環境の整備(各地域のニーズや生活圏を踏まえた目標を設定)

● 便/日
又は
●分以内配車

- 併せて、次期計画期間中に、県の支援の下、各地域において関係市町村、事業者、住民等で協議し、路線別のサービス水準を設定する想定。

KGI・KPI

KGI

公共交通分担率 : 2倍
各市町村が設定する交通空白地の数 : 0

KPI

公共交通のサービス水準(ゾーン・モード別) :
公共交通に従事する運転士数(専業、兼業別) :
交通事業者保有車両の平均車齢(モード別) :
公共交通に対する公的資金投入額(5年間の累積) :
県内路線における九州MaaSチケットの利用者数(販売数):
公共交通に対する満足度 :

計画の基本的な方針

①
県内の既存の
交通資源の総点検と
最高効率での
活用の追求

- 県内の活用可能な既存の車両等をすべて洗い出し、情報を整理する
- 目標の実現に向けて、事業者や業界の垣根を越えた資源の融通をはじめ、資源の最高効率での活用を追求する

②
投資による
供給力の強化、
利便性及び
持続可能性の向上

- 交通基盤や人材、新技術等に対する投資を通じて「負のスパイラル」からの脱却を図り、既存の資源では不足する供給力の強化、さらなる利便性や持続可能性の向上を図る

③
上記の実現に
向けた公共交通の
運営体制等の整備、
必要な財源の確保

- 上記の取組みを戦略的に推進するための運営及び支援体制を整備する
- 上記の投資を安定的に実施するための財源確保の方策を検討する

目標達成のために実施する事業のイメージ

- 県内交通事業者の車両・人員等の保有・運用状況の確認
- 行政、福祉、教育機関等が保有する車両の確認
- あらゆる交通モードに関するデータベースの整理
- 幹線・コミュニティ交通の分類の精査とダウンサイジング指標の設定
- 各交通モードの位置づけや役割分担の再精査
- 複数路線間・モード間におけるダウンサイジング・利便性向上の取組み支援
- 共同経営の深化(車両・人員・営業所等の共有化、運用の標準化等)
- 異業種間での共創の推進
- 幹線バスの利便性向上に向けた公的支援
- コミュニティ交通の導入や利便性向上に向けた公的支援
- 南阿蘇鉄道、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道の再構築の推進
- JR肥薩線の復興の推進
- JR豊肥本線の輸送力強化
- 空港アクセス鉄道の整備の推進
- 都市圏の渋滞解消に向けた施策の推進
(セミコンテクノパーク周辺の路線新設、バス専用レーンの整備、公共交通の利用促進等)
- 運転士等の人材確保及び待遇改善に関する支援
(執務環境の改善、県外からの移住者の雇用、採用イベント、兼業の解禁等に対する支援)
- 自動運転技術や新たな移動サービスの導入に向けた検討
- 「九州MaaS」のチケット造成の推進と県内交通のサブスク化の検討
- 共同経営の深化(再掲)
- 交通連合の創設に向けた制度設計の推進
- 市町村の交通施策への伴走支援(路線別のサービス水準の設定支援を含む)
- 市町村の担当職員の公共交通に係る知識やノウハウの向上、人材育成支援
- 交通税等の公共交通運営のための財源確保策の調査・研究

都市交通マスタープランの策定状況について

都市交通マスタープラン素案の概要

令和7年(2025年)12月11日
熊本県都市計画課

熊本都市圏都市交通マスタープランの策定状況について

① 熊本都市圏の都市交通マスタープランとは

■学識者、交通事業者、経済界、行政等で構成される「熊本都市圏総合交通計画協議会」が、熊本都市圏における将来の望ましい交通体系の実現に向けて策定する中長期的な将来ビジョンであり、今年度中の策定を予定。概ね20年後を目標年次としたあるべき都市構造とそれを支える交通ネットワークの在り方、実現するための施策を提案。

② パーソントリップ調査とは

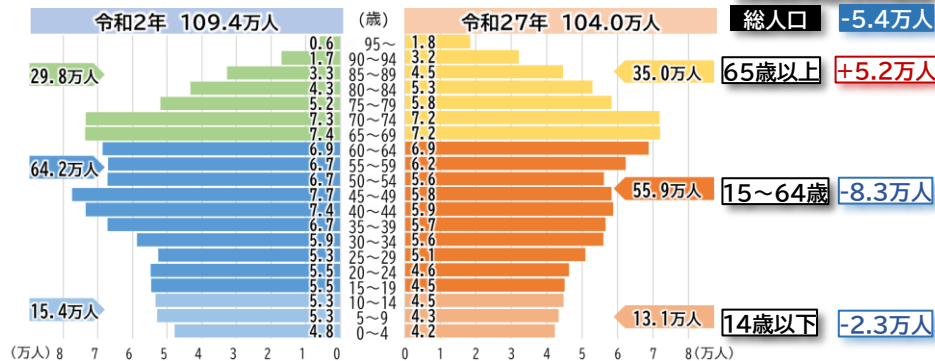
- 日常生活の中で、誰が、いつ、どこに、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて、都市圏住民を対象にアンケート調査を行い、1日のすべての移動をとらえるもの。
- 今回は、令和5年(2023年)10月から11月に実態調査を行い、約1.7万世帯、約3万人分の交通行動を把握。

③ 都市圏交通の現状と課題

(1) 都市圏人口の動向

■都市交通マスタープランの目標年次である令和27年の熊本都市圏人口は、令和2年と比較して約5.4万人減少すると見込まれている。

令和2年からの増減
総人口 -5.4万人

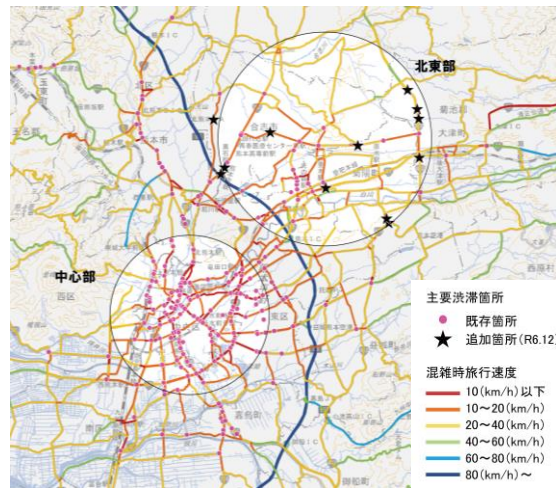


▲ 熊本都市圏の将来の人口予測 (年齢階層別での人口構成の変化)

(2) 慢性化する交通渋滞

■県内には主要渋滞箇所が多数存在しており、その中でも熊本市は、3大都市圏を除く政令指定都市でワースト1位である。

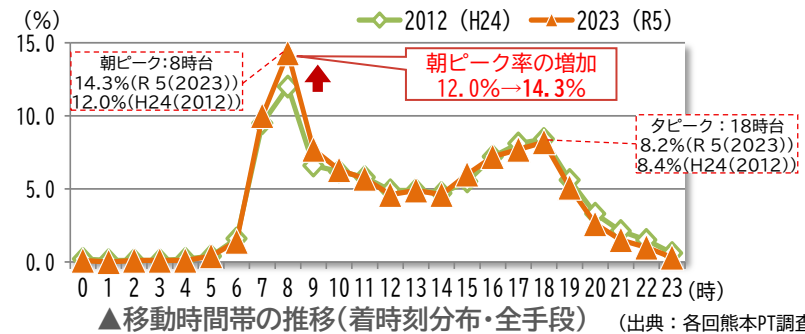
■また、都市圏北東部では、新たに12箇所が渋滞箇所として追加。



▲ 熊本市周辺の主要渋滞箇所

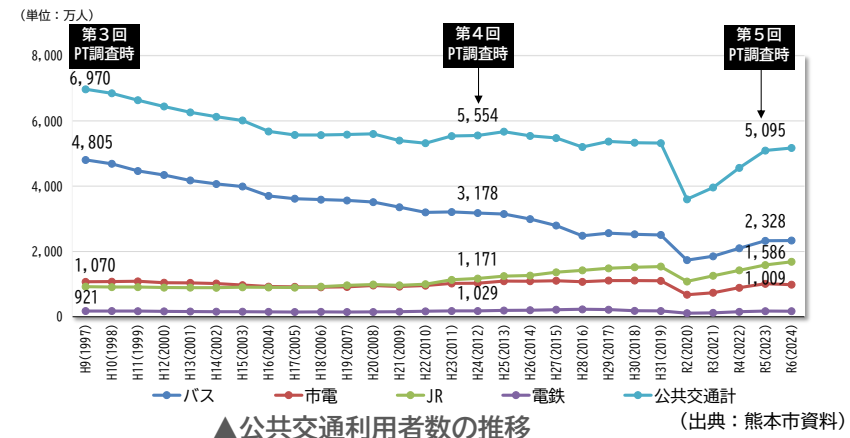
(出典: 【主要渋滞箇所】 令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会資料 (令和6年12月)
【混雑時旅行速度】 令和3年度 一般交通量調査結果WEBマップ)

■渋滞が発生している主な要因は、朝の時間帯への交通集中(朝ピーク率の増加)が考えられる。



(3) 公共交通のサービスの低下・利用低迷

■公共交通利用者数は、コロナ禍以降増加し、回復傾向であるが、第4回PT調査時に比べ減少している。



(4) その他の都市圏交通課題

■その他に「過度な自動車依存の進行」「都市圏北東部の急速な開発」「広域交通の増加」が都市圏交通の課題としてあげられる。

熊本都市圏都市交通マスタープランの策定状況について

4 将来交通計画

(1)都市交通の将来像 都市圏の成長とともに、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、誰もが移動しやすいまちへ

(2)計画の目標

評価指標	現状 令和5年(2023年)	目標値
【目標】公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、基幹公共交通軸の輸送力の向上		
年間の公共交通利用者数(鉄道・市電・バス)	約5,095万人	2倍
公共交通手段分担率	5.2%	2倍
【目標】渋滞改善と旅行速度の向上		
主要な渋滞箇所数	246箇所	半減
渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間*1	約257万時間/年	半減
ピーク時における自動車の平均旅行速度	18.6km/h	20km/h以上
【目標】拠点・都市との結節・連携		
県内・県外主要都市との移動時間 (中心部との最大時間*2)	県外:中心部～大分市	150分
	約182分	
	県内:中心部～天草市	90分
	約128分	
広域交通結節点や中心部との移動時間	道路:中心部～IC	10分
	道路:中心部～空港	20分
【目標】土地利用との連携		
居住誘導区域の人口密度*3	約62人/ha	維持
【目標】温室効果ガスの削減		
運輸部門における年間のCO2排出量 (2013年度比削減率)	約180万トンCO ₂	27%減

*1:朝ピーク時の平均旅行速度が20km/h未満となる区間を対象に算出した都市圏全体での総損失時間

*2:県外は、熊本市中心部から福岡市・長崎市・大分市・宮崎市・鹿児島市までの道路での所要時間が最大となる都市

県内は、熊本市中心部から阿蘇市・山鹿市・玉名市・山都町・八代市・人吉市・水俣市・芦北町・天草市までの道路での所要時間が最大となる都市

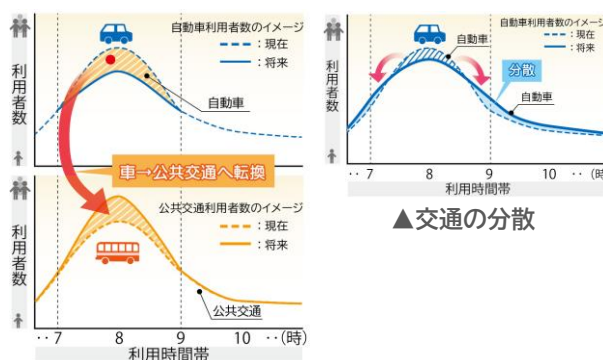
*3:都市圏内で「立地適正化計画」を策定された自治体(熊本市、菊池市、宇城市、益城町)による居住誘導区域内人口による加重平均値

(3)将来交通計画の方針

■自動車やバスの「流れ」を良くし、公共交通への「転換」を促し、交通を「分散」させる取組みを公共交通施策と道路施策の両輪で進めていく。

■これまでどおり、地域ごとの交通特性に応じ公共交通と自動車交通を適切に選択するベストミックスに加え、時間帯に応じた公共交通と自動車のスマートな交通手段の選択も推進。

公共交通と自動車交通のスマートな選択



(4)主な提案施策(詳細は次ページ)

【公共交通】基幹公共交通軸の8方面を基本とし、阿蘇くまもと空港アクセス鉄道、豊肥本線の輸送力強化、バスレーンの整備等を位置づけ

【道路】2環状11放射の骨格幹線軸を基本とし、中九州横断道路、熊本西環状道路、都市圏3連絡道路等の高規格道路の整備、セミコン関連の道路整備、時差出勤等を位置づけ

(5)提案施策に期待される効果

公共交通を使った移動が快適になります



朝の通勤時間帯でも、快適に移動できます



○熊本駅から阿蘇くまもと空港までの所要時間

現在	バスで約60～80分 (朝夕渋滞時)	将来	約55～75分
	鉄道で「-」		約40分

○熊本市中央区からセミコンまでの所要時間

現在	鉄道とバスで約47分	将来	約42分
	鉄道運行間隔 約12～15分		約10～12分

○都市圏の各方面から熊本市中心部までの所要時間

現在	自動車で約35分	将来	約30分
----	----------	----	------

○朝ピーク時の自動車の平均旅行速度

現在	約19km/h	将来	20km/h以上
----	---------	----	----------

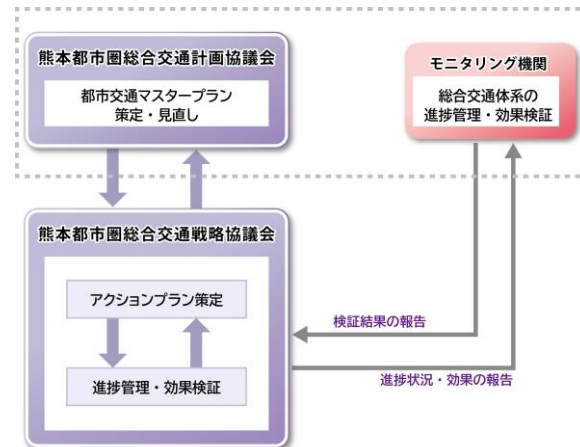
○熊本市中央区からセミコンまでの所要時間

現在	自動車で約43分	将来	約38分
----	----------	----	------

5 モニタリングによる計画の推進

■提案された施策を踏まえ、具体的な取組みを示す実行計画であるアクションプランを策定。

■モニタリング機関が、計画の実施状況を客観的かつ継続的に把握し、社会情勢の変化に柔軟に対応した計画の修正・改善や新たな提案を行う体制を構築する。



熊本都市圏都市交通マスタープランの策定状況について

4 将来交通計画





(4) 主な提案施策(公共交通)

■将来の交通体系の実現に向けた提案施策は以下のとおり。道路整備プログラムや地域公共交通計画などの個別計画と整合を図りつつ、今後策定する実行計画において、実施主体や実施時期を整理した上で実施施策として位置付けます。また、事業の具体化に当たっては、事業費や効果などの経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって実現に向けて取り組む。


強化方針	公共交通階層・方面		主な提案施策
機能強化	鉄軌道	③菊陽・大津	阿蘇くまもと空港アクセス鉄道 豊肥本線の増便・増結、行違い化、同時進入化、複線化 豊肥本線の新駅設置 (原水駅～三里木駅間、武蔵塚駅～竜田口駅間)
		⑤益城・空港	市電延伸(東町線、健軍町～益城)
		⑥嘉島	市電延伸(辛島～南熊本)
		⑧田崎・城山	市電延伸(田崎橋～西区役所)
		⑤益城・空港 ⑧田崎・城山	市電の増便、増結〔3両編成導入〕
	幹線バス・ 接続バス	全方面	バスレーン〔専用・優先〕の整備 幹線バスの増便、増結〔接続バス〕 速達性を高める交通システムの構築 〔公共交通優先信号(PTPS)〕 利用促進に向けた料金施策〔利用者の運賃負担軽減〕 高規格道路などを活用した快速バス運行
結節強化	鉄軌道	⑤益城・空港 ⑥嘉島	豊肥本線との結節強化(新水前寺駅・南熊本駅)
		②合志・菊池	熊本電鉄・市電の結節(水道町) 熊本電鉄・市電の相互乗入(上熊本)
	共通	全方面	ダイヤ調整〔乗り継ぎ時間の短縮〕 他の交通手段との結節強化 〔駅前広場、バス停設置、パークアンドライド、サイクルアンドライドなど、モビリティハブ化など〕
連携強化	幹線バス・ 接続バス	②合志・菊池 ③菊陽・大津	拠点アクセス〔BRT〕 〔御代志駅と北東部地域のアクセス〕
		③菊陽・大津	拠点アクセス〔セミコンアクセスバス〕 (原水駅・菊陽町新駅・肥後大津駅)
		⑤益城・空港	拠点アクセス〔空港アクセスバス〕 (西原村～空港～益城町)
		⑥嘉島	直通バス運行(桜町 BT～南熊本)
	フィーダーバス・ コミュニティ交通	全方面	フィーダーバス 〔鉄軌道の駅・電停、主要バス停へのアクセス強化〕 コミュニティバス・デマンドバスなどとの連携強化
			交通の分散〔時差出勤・交通手段の変更〕 MaaS〔公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス〕
土地利用 との連携	共通	全方面	都市機能の誘導、居住の誘導〔立地適正化計画との連携強化〕
持続可能な 公共交通の 確保	共通	全方面	投資による輸送力の強化 〔幹線バスの利便性向上に向けた公的支援、 運転士などの人材確保及び待遇改善に関する支援〕 運営体制などの整備 〔交通/運輸連合の創設に向けた制度設計の推進、 複数の交通モードの運行情報を一元的に提供〕 交通資源の最高効率での活用 〔交通モード間における資源の共有・再配置〕

■ 公共交通網計画図

土地利用

-  中心商業業務市街地
 市街地
 農業ゾーン
 自然環境ゾーン

提点

-  広域総合都市拠点
 都市拠点

工業・流通

- 工業地
流通業務地

清致編

- 高速道路
 国道

- 一般県道
— その他市町村道

鉄軌道

- 九州新幹線
在来線
熊本本線

- 交通抛点

400 416 34 11-

- 鐵道 版訊

● ● ● ●

- | 軌道 | 既設 |
|----|----|
| | |

11/11/11

- パス

● ● ● ●

- ### 結節強化

-

運携強化

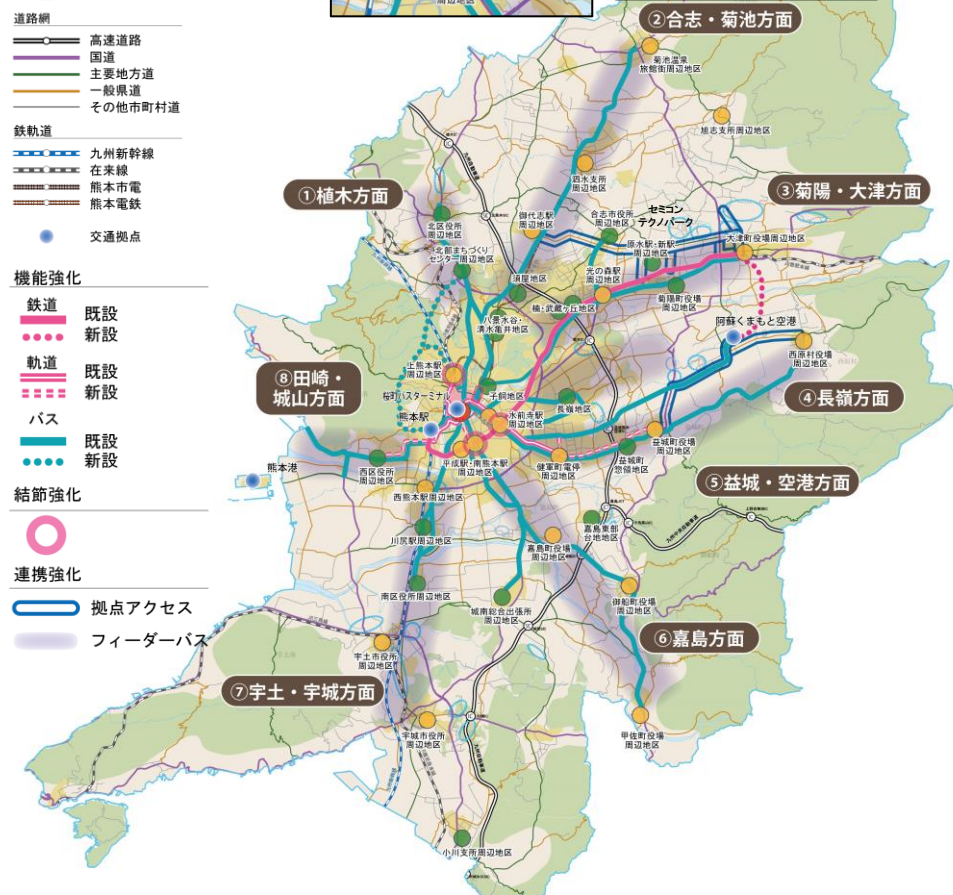
-  拠点アクセス

- 

■ 中心部



■ セミコン周辺



※主な提案施策のうち太字の記載は、今回の提案施策です。

菊池南部地域における交通渋滞対策（令和 6 年度整備）の効果検証結果について

1 概要

菊池南部地域において令和 6 年度に実施した

- ・ 信号機の集中制御化
- ・ 光ビーコン等の整備

の効果を検証したもの

2 対象路線

- ① 県道大津西合志線 + 県道大津植木線（日本たばこ産業前交差点 ～ 翔陽高校入口交差点）
- ② 町道南方大人足線（南方交差点～セミコン入口交差点）
- ③ 県道熊本大津線 + 県道大津植木線（日本たばこ産業前交差点 ～ 佃交差点 ～ 福原交差点）
- ④ 県道辛川鹿本線（石坂交差点～佃交差点）
- ⑤ 国道 5 7 号（弓削交差点～室第 1 交差点）

3 検証期間・内容

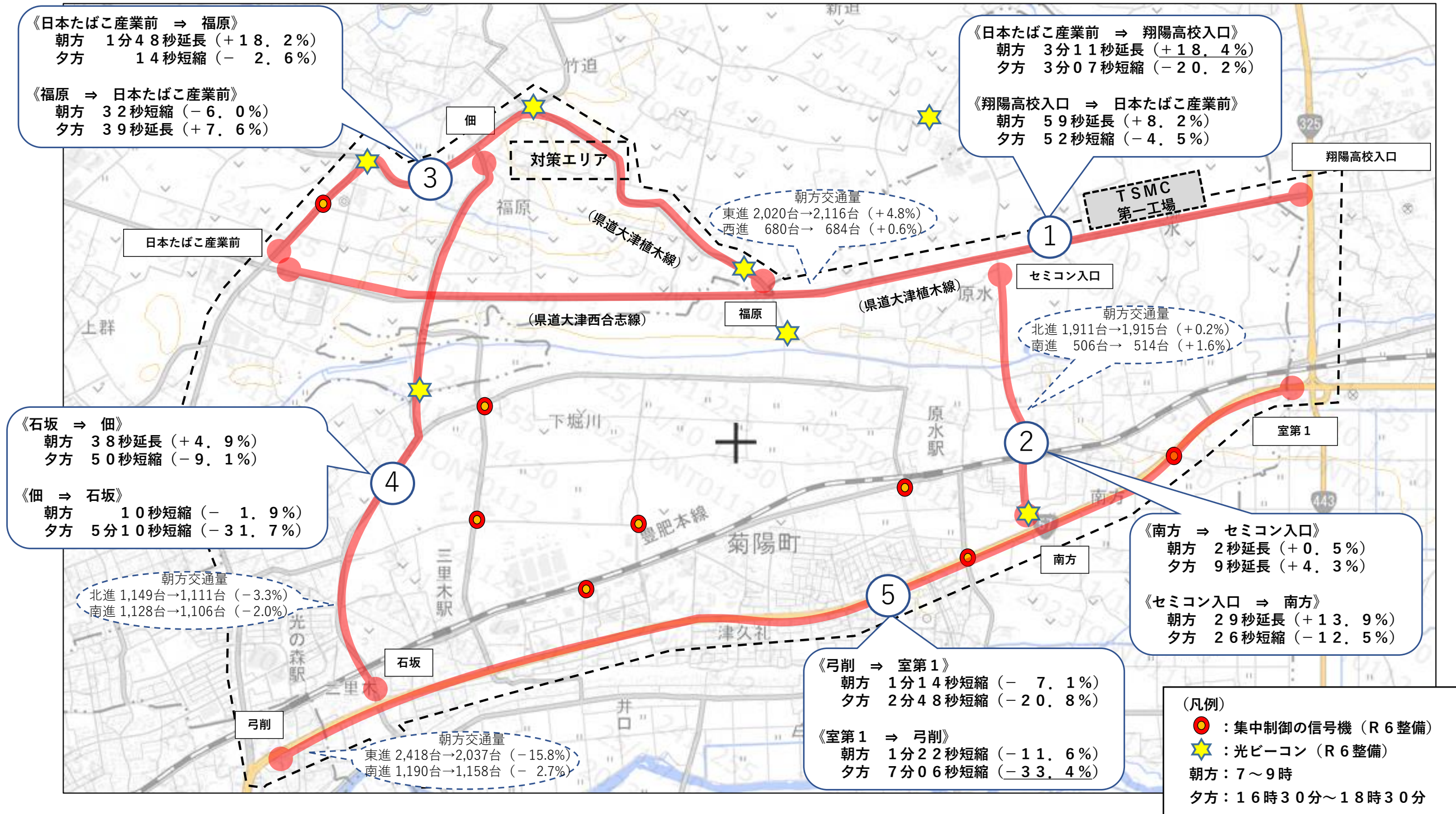
- ・ 検証期間

令和 7 年 2 月から同年 9 月までの間

- ・ 検証内容

整備の前後におけるそれぞれ任意の 1 日において、朝方及び夕方で往路・復路の実走行を複数回行い、所要時間の平均値を比較

菊池南部地域における交通渋滞対策（令和6年度整備）の効果検証結果について



- ◎ 5路線20種類の計測のうち6割（12種類）で所要時間が短縮するなどの効果を確認
- ◎ 交通の量や流れ、渋滞時間の変化などの要因が複雑に影響
- ◎ 県道大津植木線の交通量増加への対応が課題