資料２

第１回　熊本都市圏総合交通戦略協議会

令和８年１０月７日

協議会事務局

目次

１．熊本都市圏総合交通戦略（AP）の概要及び現行APの振り返り

（１）APの概要

（２）現行APの振り返り

２．次期APの検討フロー及びスケジュール案

（１）MPとAPの関係

（２）次期APの構成

（３）検討フロー及びスケジュール

３．AP策定に向けた方針案

（１）MPや現行APで整理した課題への対応方針

（２）戦略目標の設定方針

（３）施策体系の構築方針

（４）評価指標・数値目標の考え方

1．熊本都市圏総合交通戦略（AP）の概要及び現行APの振り返り

（1）APの概要　－APと関連計画との関係－

「熊本都市圏総合交通戦略（AP）」は、現行APでの課題もふまえ、熊本都市圏の第５回熊本都市圏パーソントリップ調査に基づいて検討・策定された「熊本都市圏 都市交通マスタープラン（令和８年３月）」における、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を戦略的に推進するための具体的な取り組み方を示す実行計画として、令和８年度中に策定予定。

次期総合交通戦略（AP）と関連計画との関係

将来の都市構造
○都市計画区域マスタープラン
○市町村都市計画マスタープラン

現状課題をふまえて交通政策の方向性を明示

熊本都市圏 都市交通マスタープラン
（令和８年３月策定）

MPの都市の将来像の実現に向け、実施する施策・事業を具体化し、関係者が連携して計画的に推進

現行APにおける課題もふまえて次期APを策定

熊本都市圏総合交通戦略
（平成30年11月策定）

熊本都市圏総合交通戦略
（令和８年度策定予定）
＊交通ネットワークの整備に関する実行計画

整合・連携

関連計画等

【道路】
○道路整備プログラム
○熊本県渋滞対策協議会 等

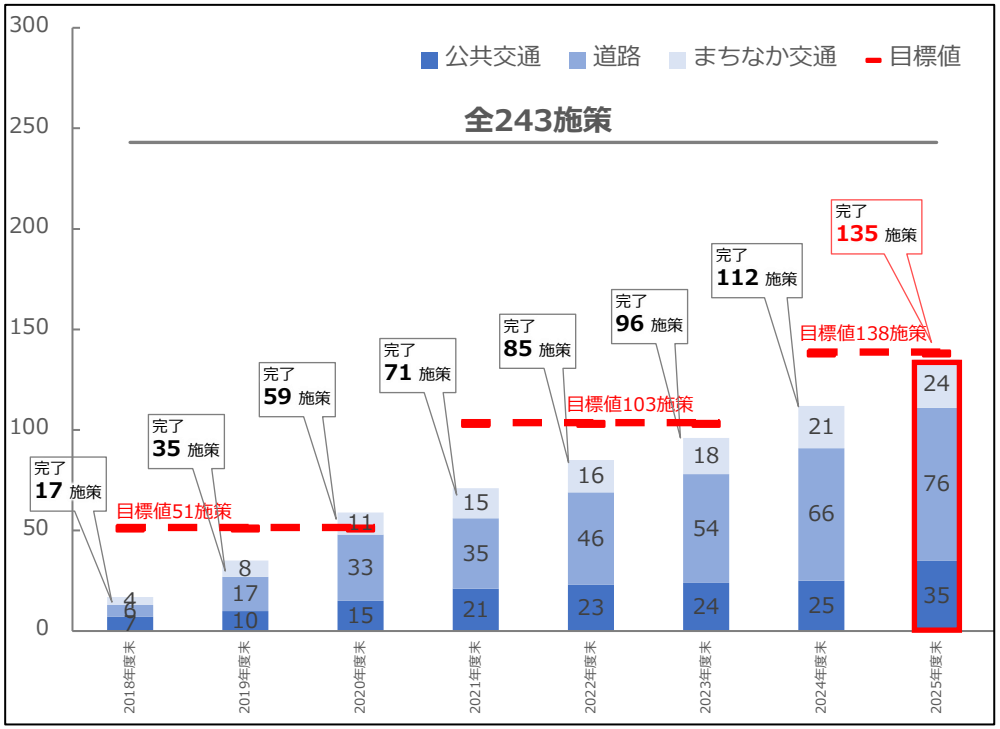
【公共交通】
○地域公共交通計画　等

【まちなか交通】
○自転車活用推進計画
○中心市街地活性化基本計画　等

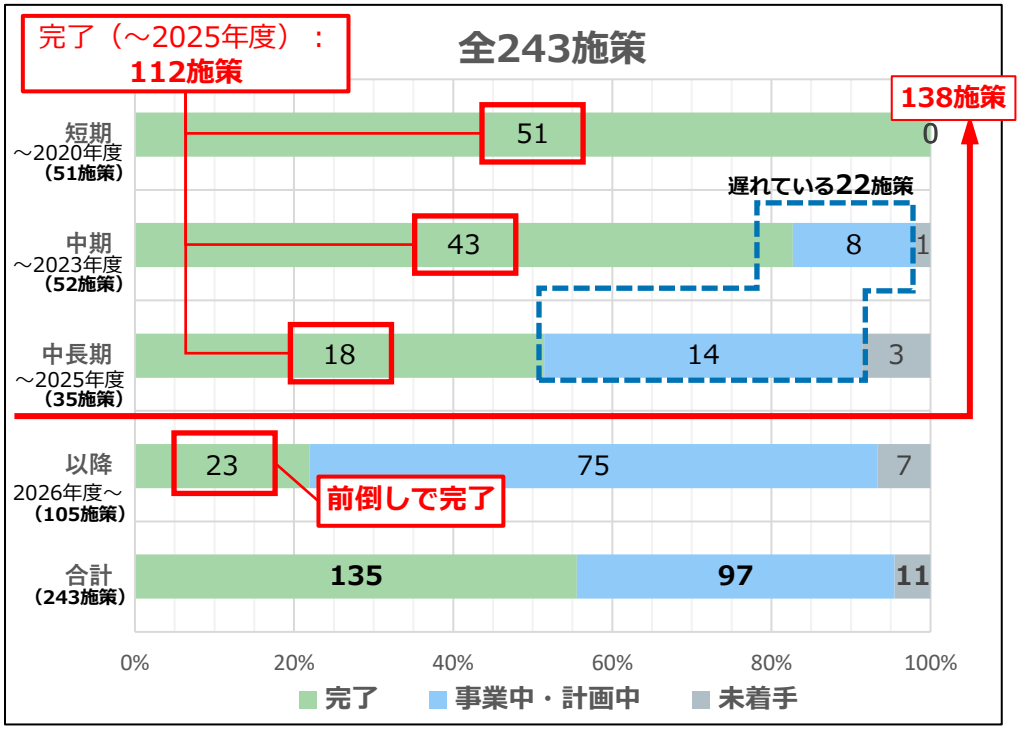
1．熊本都市圏総合交通戦略（AP）の概要及び現行APの振り返り

（2）現行APの振り返り　－施策の進捗状況－

- 2025年度（令和７年度）末時点で、実施施策は**243施策**。2025年度末に完了予定の**138施策**のうち**112施策**が完了。2026年以降に完了予定の**23施策**を前倒しで完了した結果、完了施策数は**135施策**となり、完了率は**98%**※となっている。（図-1,2参照）
  ※完了率＝完了施策数 ÷ 2025年度までの完了予定施策数
- 完了施策のうち、短期**51施策**、中期**43施策**及び中長期**18施策**が**完了**、**2026年以降の23施策を前倒し完了**（図-2参照）
- 中期・中長期施策のうち、**22施策**が予定よりも**遅れている**（図-2参照）
- 未完了施策のうち、事業中・計画中が**97施策**、**未着手が11施策**（図-2参照）



図－1　各年度における完了状況



図－2　目標期間における進捗状況

1．熊本都市圏総合交通戦略（AP）の概要及び現行APの振り返り

（2）現行APの振り返り　－成果指標の達成度について－

- 総合交通戦略の最終年度である2025年度を目標年度とし、都市交通について**平常時と防災の視点から「15」の評価指標**を設定した。
- **公共交通、道路、まちなか交通の区分**ごとに、各指標の推移を確認するとともに、評価を実施した。
- **「15」**項目の評価指標について検証した結果、**８項目で目標を達成**し、達成率は**約５割**であった。

	区分	成果指標	策定時点の値	目標値	実績値	達成度
			2015年（H27）	2025年（R7）	2025年度(R7) 最終年度	○：達成 ▲：ほぼ達成 ×：未達成
平常時の視点	公共交通	1 公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率	83.9%	83.9%	85.7%	○
	公共交通	2 公共交通機関の年間利用者数	55,436千人	54,708千人	51,580千人	×
	公共交通	3 日常的に公共交通機関を利用する住民の割合	47.5%	50.0%	33.6%	×
	道路	4 渋滞時における自動車の平均旅行速度	23.1km/h	28.0km/h	20.6km/h	×
	道路	5 インターチェンジの日平均出入交通量	490百台/日	520百台/日	591百台/日	○
	まちなか交通	6 中心市街地の通行量	695,892人	758,000人	657,228人	×
	まちなか交通	7 自転車駐輪場における日当たり平均利用台数	5,250台/日	5,250台/日	2,565台/日	×
	公共交通・まちなか交通	8 JR熊本駅の乗降客数	29,114人 /日	33,114人/日	34,478人/日	○
	公共交通・道路・まちなか交通	9 都市機能が充実して安全・快適と感じる住民の割合	47.2%	47.2%	44.4%（R5）	×
	公共交通・道路・まちなか交通	10 死傷事故件数	4,578件/年	減少	2,214件/年	○
防災の視点	公共交通	11 公共交通事業者によるBCPの策定又は既存BCPの強化の数	0社	6社	4/6社	×
	道路	12 九州主要都市間ダブルネットワーク確保（放射、環状道路の整備延長）	—	18.5km	19.59km	○
	道路	13 緊急輸送道路の防災機能の強化（無電柱化延長）	—	8.0km	13.48km	○
	道路	14 緊急輸送道路の防災機能の強化（橋梁耐震化数）	—	耐震化した橋の増加	22橋	○
	公共交通・まちなか交通	15 広域交通拠点の防災機能の強化箇所数	0箇所	3箇所	3箇所	○

１．熊本都市圏総合交通戦略（AP）の概要及び現行APの振り返り

（２）現行APの振り返り　－現行APの課題－

現行総合交通戦略の課題については、本年３月に策定した「熊本都市圏都市交通マスタープラン」において整理した課題に加え、以下の課題が考えられる。

- **成果指標と施策の対応関係が不明確**
- **パーソントリップ調査結果の活用が不十分**
- **公共交通への投資・利用促進が不十分**
- **ＰＤＣＡ機能・推進体制の見直しが必要**

＜都市交通マスタープランで整理した課題＞

- 行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化
- 基幹公共交通軸の強化につながる「線」の施策の着実な推進
- 施策の進捗状況や効果発現状況のモニタリングと、関係機関や住民へのモニタリング結果の情報共有
- 社会情勢の変化に伴い計画される新たな施策と都市交通マスタープランの施策との整合性の確認・調整

1．熊本都市圏総合交通戦略（AP）の概要及び現行APの振り返り

（２）現行APの振り返り　－第５回熊本都市圏総合交通戦略協議会（書面開催）のご意見－

ご意見	対応方針案
• 令和８年熊本地震の発災に際して、益城町の県道熊本高森線４車線化等で防災機能の向上に資する道路を整備できていたことは特筆すべき。 • 令和８年熊本地震の発災時に、公共交通事業者によって策定が進められていたBCPが効果を発揮できたのか、確認が望まれる。 • 施策の完了率が100%を上回る項目も見受けられるが、成果指標の達成率（特に交通渋滞）が低い点については、次期戦略策定に向けて重要な課題と認識すべき。 • 進捗状況では、実施主体が熊本市の施策に「未着手」が多いように思われ、今後に期待したい。	ご意見をふまえ、防災機能の向上に資する交通施策の効果や、災害時における公共交通の運行継続に関する取組について整理し、次期総合交通戦略の策定に向け検討してまいります。
• 報告内容が全体的に施策の進捗状況(Output)を示しており、施策の成果(Outcome)に関する指標の評価(P.25以降)についての目標未達成要因と対応方策について、より詳細に分析する必要があると思われる。 • 施策数が243というのは多すぎるため施策を絞り込むとともに重要度や優先順位を設定する必要があるのではないかと思われる。 • 完了した施策は対象から除外していくことも検討すべきではないかと思われる。 • 新たな総合交通戦略（アクションプラン）の策定に際しては、以上の事柄を踏まえていただきたい。	ご意見をふまえ、成果指標と施策の関係性の整理や施策の重点化・優先順位付けについて、次期総合交通戦略の策定に向け検討してまいります。

2．次期APの検討フロー及びスケジュール案

（1）MPとAPの関係

- MP：「何を目指すか」「そのためにどのような施策が必要か」を示す**中長期的なビジョン**
- AP：MPで掲げられた目標の達成に向け、「誰が、いつ、何を実施するか」を明確にし、将来像の実現に向けて**施策・事業を着実に推進するための実行計画**

項目	マスタープラン（MP）＊1	総合交通戦略（AP）＊2
計画の位置付け	将来の望ましい交通体系の実現に向けた**中長期的な将来ビジョン**	将来の望ましい交通体系の実現に向けて**実施プログラムを定める計画**
計画の目的	現状課題をふまえて交通政策の**方向性を明示**する	MPの都市の将来像の実現に向け、**実施する施策・事業を具体化**し、関係者が連携して**計画的に推進**する
計画期間	概ね20年程度	概ね10年程度
計画の主な内容	あるべき都市構造、交通ネットワークのあり方、実現するための施策	現状・課題、都市が目指す将来像、実施区域、目標、**施策・事業、実施プログラム、推進体制**
事業化・実施の考え方	将来の都市交通体系の実現に必要な施策について**例示**する	**実施主体が中心**となり、**事業費や効果等の経済効率性をふまえながら**、実施時期や役割分担を整理し、**実施施策として位置付ける**
実施主体の扱い	**関係者の役割分担に関する基本的な考え方**を示す	個々の施策・事業毎に**いつ、だれが、何を実施するか**を明確に示す
協議会の構成員	行政、学識経験者、交通管理者、交通事業者、経済界	行政、学識経験者、交通管理者、交通事業者
数値目標の設定	20年後のあるべき都市構造を見据えた**スローガン**	**戦略目標を測る指標として数値化**

＊参照１：熊本都市圏都市交通マスタープラン，熊本都市圏総合交通計画協議会，令和８年３月
＊参照２：都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（令和４年改訂版），国土交通省 都市局，令和４年５月

2．次期APの検討フロー及びスケジュール案

（2）次期APの構成

総合交通戦略（AP）は、マスタープラン（MP）に示された将来像や計画目標の実現に向け、施策・事業を具体化し着実に推進するための実行計画として位置付けられる。APでは、MPや現行APで整理した課題への対応方針をふまえ、国の手引きに基づき、目標、施策、事業及び評価指標等を体系的に整理する。APの構成項目は、概ね以下のとおりとする。

構成案	記載内容案
（1）熊本都市圏総合交通戦略とは	APの位置づけや役割等の計画策定の基本的な考え方
（2）熊本都市圏交通の将来像	パーソントリップ調査結果を基に、熊本都市圏の現状・課題、社会情勢の変化をふまえた、熊本都市圏が目指す交通体系とその考え方
（3）戦略目標	MPの将来像及び計画目標の実現に向けて設定する戦略目標とその考え方
（4）施策体系	戦略目標の達成に向けて推進する施策・事業の体系及び相互の関係性
（5）実施プログラム	各施策を具体化する事業内容や実施主体、実施時期等
（6）評価指標・数値目標	戦略目標の達成状況を評価するための指標及び数値目標
（7）推進体制	APを着実に推進するための関係主体の役割分担や連携体制
（8）モニタリング・進捗管理	APの進捗状況を継続的に把握・評価し、改善につなげるためのモニタリング・進捗管理の考え方

2．次期APの検討フロー及びスケジュール案

（3）検討フロー及びスケジュール案

第１回協議会での審議範囲

MPや現行APで整理した課題への対応方針

●令和８年10月7日実施

第1回協議会（作り方を決める）

MP・現行APの課題への対応と、それをふまえた次期APの基本方針についての審議

①協議会の設立

- 協議会規約（案）

②APの構築方針

- 戦略目標の設定方針
- 施策体系の構築方針
- 評価指標、数値目標の考え方

施策・事業の収集
（9月下旬～10月中旬）

AP期間中に着手予定の施策・事業の収集

③戦略目標の設定

⑤評価指標・数値目標の設定

④施策体系の整理

⑥モニタリング・進捗管理方法の設定

●令和８年11月下旬実施

第2回協議会（骨子を示す）

APの骨子についての審議

⑦APの骨子とりまとめ

●令和９年３月上旬実施

第3回協議会（計画案を示す）

AP案についての審議

⑧APのとりまとめ

3．AP策定に向けた方針案

（1）MPや現行APで整理した課題への対応方針

MPや現行APで整理した課題について、次期APでの対応方針案を以下に示す。

区分	課題	次期APでの対応方針（案）
MP	行政や交通事業者などの関係機関の役割を明確化	施策・事業ごとに戦略目標及び評価指標との対応関係を整理し、各実施主体が担う役割と目標達成に向けた取組を明確化する
	基幹公共交通軸の強化につながる「線」の施策の着実な推進	基幹公共交通軸の強化につながる施策・事業を整理し、エリアや時間帯ごとの特性をふまえながら、関連する施策・事業の進捗を一体的に管理する
	施策の進捗状況や効果発現状況のモニタリングと、関係機関や住民へのモニタリング結果の情報共有	戦略目標ごとに設定した評価指標に基づき、実施主体による施策の進捗・効果を把握するとともにモニタリングを実施し、適切な時期にモニタリング結果を関係機関及び住民へ公表する
	社会情勢の変化に伴い計画される新たな施策と都市交通マスタープランの施策との整合性の確認・調整	AP策定後の施策の追加・変更に適切に対応できるよう、MPとの整合性の確認方法や必要な調整、AP改定の手順を明確化する
現行AP	成果指標と施策の対応関係が不明確	成果指標の達成に向けて施策・事業の効果を把握・検証するための手法を設定するとともに、MPの将来像・計画の目標と、APの戦略目標、施策・事業、成果指標との関係を体系的に整理する
	パーソントリップ調査結果の活用が不十分	パーソントリップ（PT）調査結果を用いて戦略目標の検討及び数値目標設定の根拠整理に反映する
	公共交通への投資・利用促進が不十分	公共交通ネットワークの維持・強化に向けた投資と利用促進策を一体的に整理し、対象エリアや時間帯、実施主体、実施時期を記載する
	PDCA機能・推進体制の見直しが必要	協議会の役割や施策の見直しルールを設定するとともに、実施主体による施策の進捗・効果を把握したうえでモニタリングを実施し、その結果をふまえたPDCAサイクルによる継続的な改善を図る

3．AP策定に向けた方針案

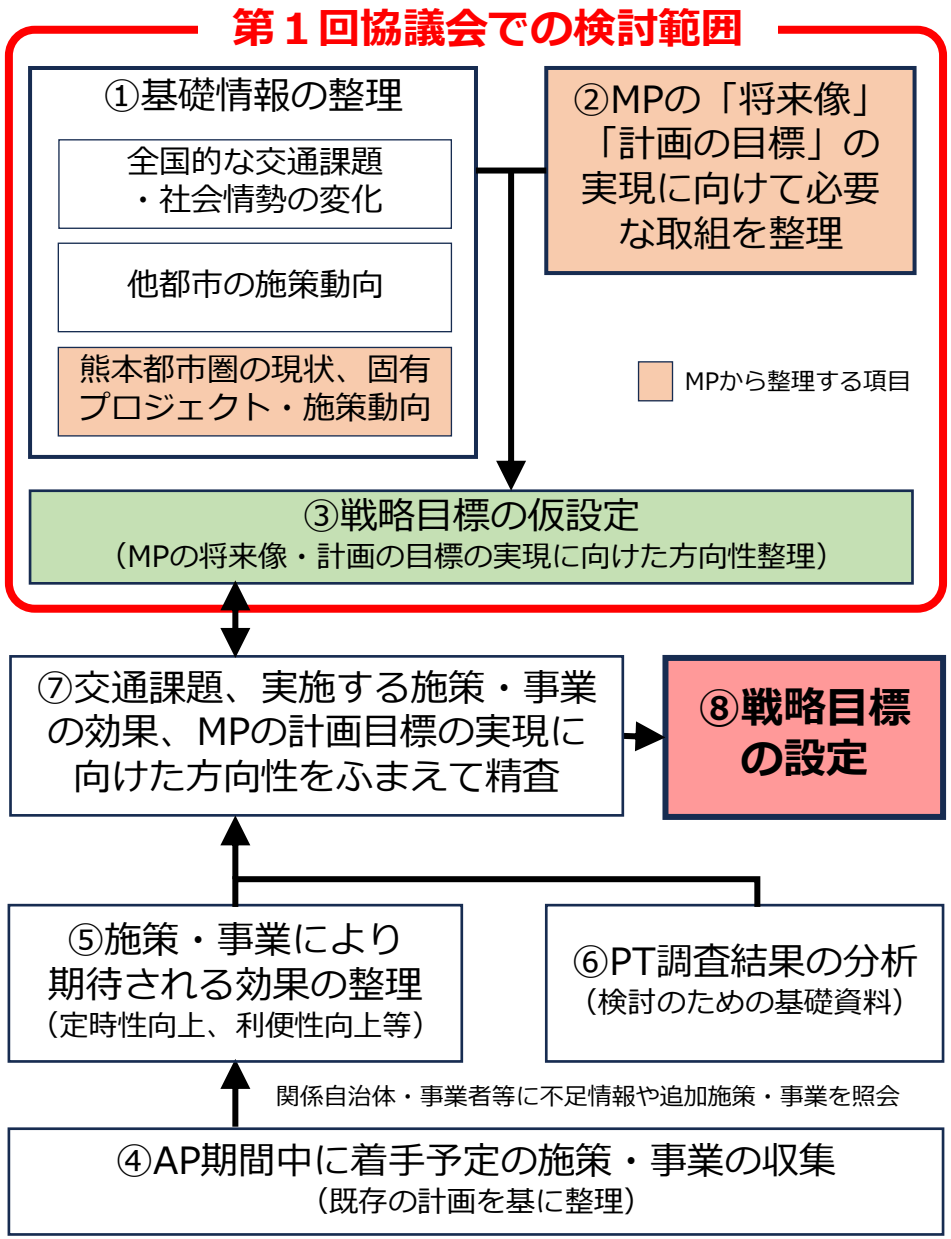
（2）戦略目標の設定方針　－設定手順－

戦略目標は、MPにおける**「都市圏交通の将来像」「計画の目標」**をふまえ、PT調査結果の分析や、AP期間（令和８～17年度）に着手予定の施策・事業を反映し、AP期間での実現を目指して具体化したものとする。

【戦略目標の設定手順】

- 基礎情報の整理及びMPの将来像・目標の実現に向けた必要な取組の整理をふまえ、戦略目標を仮設定する。
- 既存の計画から、AP期間中に着手予定の施策・事業を収集し、施策事業の実施により期待される効果を整理する。（関係自治体・事業者等への照会も実施）
- PT調査結果や、戦略目標を仮設定した際に整理した方向性もふまえ、最終的な戦略目標を設定する。

MPの目標達成に向け、実施施策や交通課題をふまえた実効性の高い戦略目標を設定



図－３　戦略目標の設定フロー（案）

3．AP策定に向けた方針案

（2）戦略目標の設定方針　－基礎情報の整理－

MPの「計画の目標」の実現に向けてAPの戦略目標を設定するにあたり、基礎情報として全国における交通課題・社会情勢の変化、他都市における交通施策の方向性、熊本都市圏交通の現状及び固有プロジェクト・施策動向について整理した。

区分	整理内容	整理結果
【整理項目１】 **全国における交通課題・社会情勢の変化**	全国における交通課題や社会情勢の変化を整理	・人口減少・少子高齢化の進展 ・公共交通利用者の減少 ・運転士不足の深刻化（2024年問題への対応） ・交通インフラの老朽化 ・脱炭素社会への対応 ・DX・MaaS等の新たなモビリティの進展 ・災害の激甚化・頻発化 ・物流需要の増加・物流効率化への対応
【整理項目２】 **他都市の交通計画等における施策の方向性**	他都市の総合交通計画、地域公共交通計画等にて設定されている施策の方向性を整理	・公共交通ネットワーク維持 ・公共交通利用促進 ・交通結節機能強化 ・TOD、コンパクトシティ形成 ・広域交通ネットワーク強化 ・モーダルシフト推進
【整理項目３】 **熊本都市圏交通の現状及び固有プロジェクト・施策動向**	熊本都市圏の将来交通体系に影響を与える現状や固有プロジェクト・施策動向を整理	**■熊本都市圏交通の現状** ・慢性化する交通渋滞 ・公共交通サービスの低下・利用低迷 ・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 **■固有プロジェクト・施策動向** ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道 ・熊本都市圏3連絡道路 ・セミコン関連交通対策 ・オフピーク通勤の推進 ・共同経営による公共交通再編 ・多核連携型都市圏構造の推進

＊整理項目１参照：令和6年版 交通政策白書（R6.6）、地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第4版）（R5.10改訂）
＊整理項目２参照：富山市地域公共交通計画（R6.3）、福岡市総合交通戦略（H27.3）、第2次宇都宮市総合交通戦略（R6.6）、札幌市総合交通計画（R2.3改訂）
＊整理項目３参照：熊本都市圏都市交通マスタープラン（R8.3）

3．AP策定に向けた方針案

（2）戦略目標の設定方針　－MPから抽出した必要な取組の整理－

MPで示された計画の目標をふまえ、その実現に向けて必要となる提案施策・事業を整理した。

区分	整理内容	整理結果	
		MPの計画の目標	提案施策・事業
【整理項目４】 MPから抽出した必要な取組	MPの計画の目標の実現に向けて必要な提案施策を整理	公共交通手段の確保	・幹線バス・支線バス再編 ・市電の延伸 ・MaaS導入 ・パークアンドライド推進 ・サイクルアンドライド推進 ・キスアンドライド推進 ・モビリティハブ整備 ・フィーダー交通整備 ・コミュニティ交通導入 ・デマンド交通導入 ・運賃負担軽減
		定時性・速達性の確保	・空港アクセス鉄道整備 ・バス優先レーン・専用レーン整備 ・快速バス運行（高規格道路活用） ・PTPS（公共交通優先信号）整備 ・ダイヤ調整
		基幹公共交通軸の輸送力の向上	・バス、市電の増便・増結 ・豊肥本線の輸送力強化 ・運転士確保支援 ・交通事業者支援 ・交通資源の共有・再配置 ・運営体制の見直し
		渋滞改善と旅行速度の向上	・交差点改良による交通の円滑化 ・都市内道路強化（容量拡大） ・都市計画道路整備 ・信号制御の最適化 ・環状、放射道路（国道等）の強化 ・交通需要マネジメント推進 ・オフピーク通勤の推進 ・ルートマネジメント
		拠点・都市との結節・連携	・熊本西環状道路 ・中九州横断道路 ・熊本天草幹線道路 ・熊本都市圏３連絡道路
		土地利用との連携	・居住誘導推進 ・都市機能誘導 ・TOD推進 ・拠点形成・拠点機能強化 ・ウォーカブル空間整備 ・まちなか駐車場の適正化
		温室効果ガスの削減	・公共交通利用促進 ・モーダルシフト推進 ・自転車利用促進 ・自転車利用環境整備

＊参照：熊本都市圏都市交通マスタープラン（R8.3）

3．AP策定に向けた方針案

（2）戦略目標の設定方針　－方向性の整理と戦略目標の仮設定－

12・13ページで整理した内容をふまえ、AP期間において対応が求められる施策の方向性を整理し、戦略目標の仮設定を行った。

整理項目１～４の内容から導かれる施策の方向性	戦略目標案（仮設定）
公共交通利用者の減少や自動車依存の進行に対応するため、基幹公共交通軸の輸送力・定時性・速達性を向上させるとともに、多様なモビリティとの連携や利用環境の改善により、自動車から公共交通への利用転換を促進することが必要	**【戦略目標１】** 基幹公共交通軸の強化による公共交通利用への転換促進
高齢化の進展や運転士不足、公共交通空白地域等への対応を図るため、高齢者や免許非保有者の移動手段を確保し、誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通ネットワークを維持・確保することが必要	**【戦略目標２】** 誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保
TSMC進出等に伴う交通需要増加や慢性的な交通渋滞に対応するため、交差点改良や都市内道路の強化、環状・放射道路網（国道等）の強化、交通需要マネジメント等により道路交通の円滑化や拠点間の連携強化を図ることが必要	**【戦略目標３】** 都市圏交通の円滑化と拠点間連携の強化
高規格道路の整備により、都市圏内外の円滑な移動や都市間連携を支える広域交通ネットワークの形成・強化を図ることが必要	**【戦略目標４】** 高規格道路を軸とした広域交通ネットワークの形成・強化
多核連携型都市圏構造の実現に向け、土地利用と交通の連携を強化し、拠点形成や居住誘導等を通じて、公共交通を利用しやすく持続可能な都市構造の形成を進めることが必要	**【戦略目標５】** 土地利用と交通の連携による持続可能な都市構造の形成
脱炭素社会の実現や環境負荷の低減に向け、自動車への過度な依存を抑制し、公共交通や自転車等の環境負荷の少ない交通手段への転換を促進することが必要	**【戦略目標６】** 環境負荷の少ない交通手段への転換

3．AP策定に向けた方針案

（2）戦略目標の設定方針　－方向性の整理と戦略目標の仮設定－

MPの計画の目標をふまえ、APの戦略目標を仮設定するまでの考え方について以下のように整理した。

MPの計画の目標	基礎情報の整理（12・13ページ参照）				施策の方向性（14ページ参照）		APの戦略目標案（仮設定）
	【整理項目１】全国における交通課題・社会情勢の変化	【整理項目２】他都市の交通計画等における施策の方向性	【整理項目３】熊本都市圏交通の現状及び固有プロジェクト・施策動向	【整理項目４】MPから抽出した必要な取組	施策の方向性の考え方	導かれる施策の方向性	
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	・公共交通利用者の減少 ・運転士不足の深刻化 ・DX・MaaS等の新たなモビリティの進展	・公共交通利用促進 ・交通結節機能強化 ・モーダルシフト推進	・公共交通サービスの低下・利用低迷 ・過度な自動車依存の進行 ・共同経営による公共交通再編	幹線バス・支線バス再編／市電の延伸／MaaS導入／パークアンドライド推進／サイクルアンドライド推進／キスアンドライド推進／モビリティハブ整備／フィーダー交通整備／コミュニティ交通導入／デマンド交通導入／運賃負担軽減／空港アクセス鉄道整備／バス優先レーン・専用レーン整備／快速バス運行／PTPS整備／ダイヤ調整	「移動手段の確保」「サービスレベル向上」「輸送力強化」に関する取組を一体化し、公共交通の競争力向上と利用促進の観点で整理	公共交通利用者の減少や自動車依存の進行に対応するため、基幹公共交通軸の輸送力・定時性・速達性を向上させるとともに、多様なモビリティとの連携や利用環境の改善により、自動車から公共交通への利用転換を促進することが必要	**【戦略目標１】** 基幹公共交通軸の強化による公共交通利用への転換促進
	・人口減少・少子高齢化の進展 ・運転士不足の深刻化	・公共交通ネットワーク維持	・公共交通サービスの低下・利用低迷 ・共同経営による公共交通再編	バス、市電の増便・増結／豊肥本線の輸送力強化／運転士確保支援／交通事業者支援／交通資源の共有・再配置／運営体制の見直し	基幹公共交通の強化とは別に、高齢者や交通弱者を含む地域の日常移動を支える取組として整理	高齢化の進展や運転士不足、公共交通空白地域等への対応を図るため、高齢者や免許非保有者の移動手段を確保し、誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通ネットワークを維持・確保することが必要	**【戦略目標２】** 誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保
渋滞改善と旅行速度の向上	・物流需要の増加・物流効率化への対応 ・交通インフラの老朽化	・交通結節機能強化	・慢性化する交通渋滞 ・都市圏北東部の急速な開発 ・セミコン関連交通対策 ・オフピーク通勤の推進	交差点改良による交通の円滑化／都市内道路強化（容量拡大）／都市計画道路整備／信号制御の最適化／環状、放射道路（国道等）の強化／交通需要マネジメント推進／オフピーク通勤の推進／ルートマネジメント	都市圏内部の交通処理能力向上と交通需要マネジメントを一体で整理	TSMC進出等に伴う交通需要増加や慢性的な交通渋滞に対応するため、交差点改良や都市内道路の強化、環状・放射道路網の強化、交通需要マネジメント等により道路交通の円滑化や拠点間の連携強化を図ることが必要	**【戦略目標３】** 都市圏交通の円滑化と拠点間連携の強化
拠点・都市との結節・連携	・災害の激甚化・頻発化 ・物流需要の増加・物流効率化への対応	・広域交通ネットワーク強化 ・交通結節機能強化	・広域交通の増加 ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道 ・熊本都市圏3連絡道路	熊本西環状道路／中九州横断道路／熊本天草幹線道路／熊本都市圏３連絡道路	都市圏内部の交通と区分し、都市圏内外を結ぶ広域交通軸の形成・強化として整理	高規格道路の整備により、都市圏内外の円滑な移動や都市間連携を支える広域交通ネットワークの形成・強化を図ることが必要	**【戦略目標４】** 高規格道路を軸とした広域交通ネットワークの形成・強化
土地利用との連携	・人口減少・少子高齢化の進展	・TOD、コンパクトシティ形成	・多核連携型都市圏構造の推進	居住誘導推進／都市機能誘導／TOD推進／拠点形成・拠点機能強化／ウォーカブル空間整備／まちなか駐車場の適正化	交通施策と都市構造形成を一体的に進める施策群として整理	多核連携型都市圏構造の実現に向け、土地利用と交通の連携を強化し、拠点形成や居住誘導等を通じて、公共交通を利用しやすく持続可能な都市構造の形成を進めることが必要	**【戦略目標５】** 土地利用と交通の連携による持続可能な都市構造の形成
温室効果ガスの削減	・脱炭素社会への対応	・モーダルシフト推進	・過度な自動車依存の進行	公共交通利用促進／モーダルシフト推進／自転車利用促進／自転車利用環境整備	脱炭素社会の実現に向けた交通行動変容施策として整理	脱炭素社会の実現や環境負荷の低減に向け、自動車への過度な依存を抑制し、公共交通や自転車等の環境負荷の少ない交通手段への転換を促進することが必要	**【戦略目標６】** 環境負荷の少ない交通手段への転換

3．AP策定に向けた方針案

（2）戦略目標の設定方針　－ MPの計画の目標と戦略目標（仮設定）の対応整理－

仮設定した戦略目標について、MPの将来像及び計画の目標との対応関係を整理した。

MPで整理されている内容		APで示す内容					
		戦略目標案（仮設定） MPの「計画の目標」を実現するためにAP期間で目指す施策の方向性					
将来像	計画の目標 20年後に実現したい状態	【戦略目標１】 基幹公共交通軸の強化による公共交通利用への転換促進	【戦略目標２】 誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保	【戦略目標３】 都市圏交通の円滑化と拠点間連携の強化	【戦略目標４】 高規格道路を軸とした広域交通ネットワークの形成・強化	【戦略目標５】 土地利用と交通の連携による持続可能な都市構造の形成	【戦略目標６】 環境負荷の少ない交通手段への転換
都市圏の成長と共に、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	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	○	○	○		○	○
	渋滞改善と旅行速度の向上	○		○	○		○
	拠点・都市との結節・連携			○	○		
	土地利用との連携		○			○	○
	温室効果ガスの削減	○		○		○	○

3．AP策定に向けた方針案

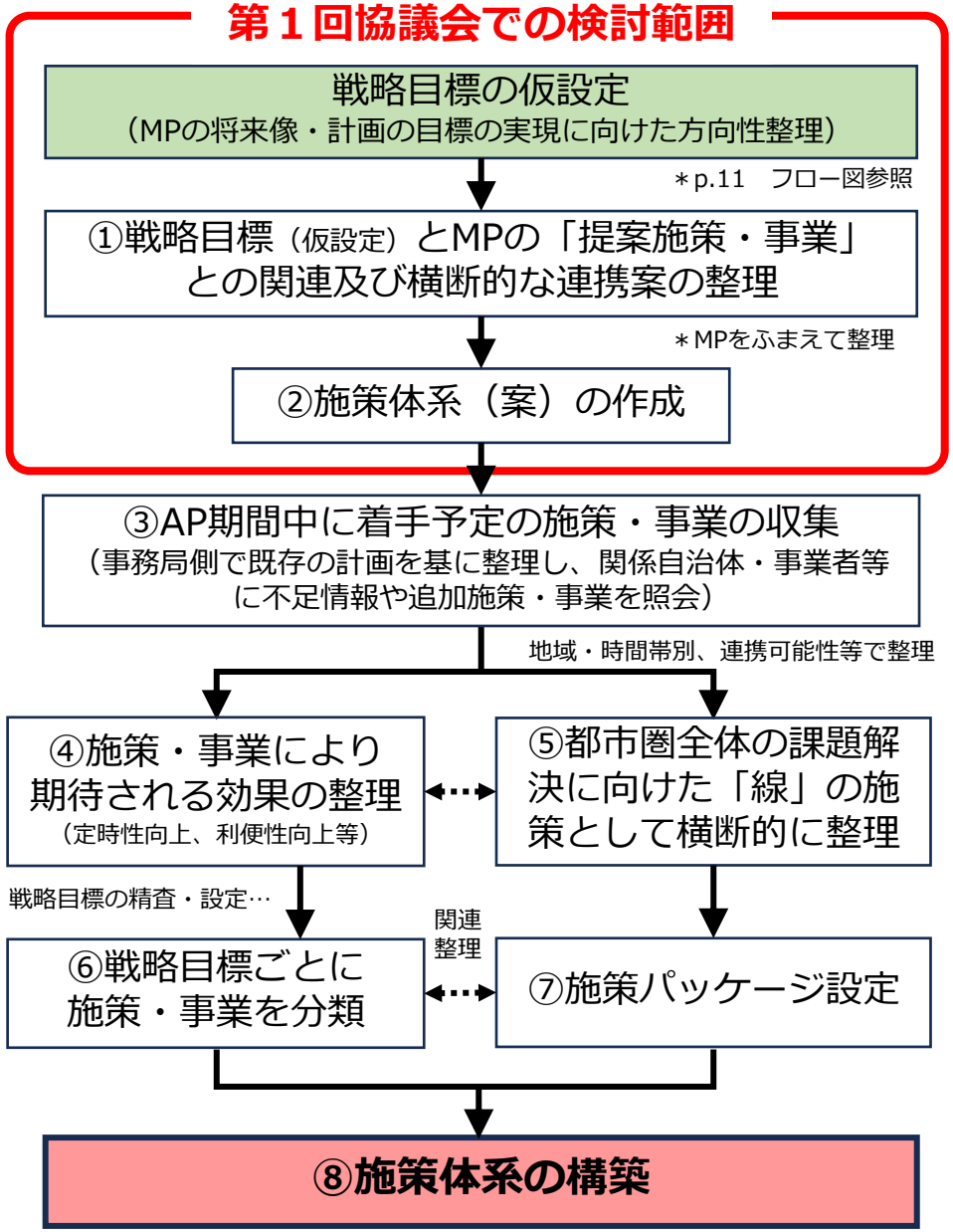
（3）施策体系の構築方針　－構築手順－

施策体系は、戦略目標、施策・事業、施策パッケージの関係性を整理し、都市圏全体の課題解決や政策効果の発現に向けた取組を体系的に示すものとする。

【施策体系の構築手順】

- 仮設定した戦略目標を基に、MPの提案施策・事業との関連及び横断的な連携案を整理し、施策体系（案）を作成する。
- 既存の計画から、AP期間中に着手予定の施策・事業を収集し、施策事業の実施により期待される効果を整理する。（関係自治体・事業者等への照会も実施）
- 施策・事業を戦略目標ごとに分類するとともに、都市圏全体の課題解決に向けた「線」の施策として横断的な連携施策を整理して施策パッケージを設定し、施策体系を構築する。

戦略目標毎に施策・事業を体系化するとともに都市圏全体の課題解決に向けた施策を横断的に組み合わせ、相乗効果を発揮する「線」の施策として施策パッケージとして整理することで実効性の高い施策体系を構築



図－４　施策体系の構築フロー（案）

3．AP策定に向けた方針案

（3）施策体系の構築方針　－戦略目標と施策・事業の対応整理－

15ページで整理した内容をふまえ、施策・事業を横断的に組み合わせ、「線」の施策としてパッケージ化を行った。下表に施策体系案を示す。

戦略目標（仮設定） AP期間で目指す施策の方向性	施策例 戦略目標を達成するための取組の柱	事業例 具体的な取組	施策パッケージ例 都市圏全体の課題解決に向けて横断的に実施する「線」の施策
【戦略目標１】 基幹公共交通軸の強化による公共交通利用への転換促進	公共交通ネットワークの再編・強化	幹線バス・支線バス再編／市電の延伸	公共交通優先型パッケージ 渋滞の影響を低減し、公共交通の定時性・速達性を向上させることで、自動車から公共交通への利用転換を促進
	公共交通の利用環境向上	MaaS導入／モビリティハブ整備／フィーダー交通整備／パークアンドライド推進／サイクルアンドライド推進／キスアンドライド推進	
	公共交通の定時性・速達性向上	空港アクセス鉄道整備／バス優先レーン・専用レーン整備／快速バス運行（高規格道路活用）／PTPS（公共交通優先信号）整備／ダイヤ調整	
	基幹公共交通の輸送力強化	バス、市電の増便・増結／豊肥本線の輸送力強化	
【戦略目標２】 誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保	地域の移動手段の確保	コミュニティ交通導入／デマンド交通導入／運賃負担軽減	
	公共交通サービスの持続性確保	運転士確保支援／交通事業者支援／交通資源の共有・再配置／運営体制の見直し	
【戦略目標３】 都市圏交通の円滑化と拠点間連携の強化	道路ネットワークの機能強化	都市内道路の強化（容量拡大）／都市計画道路整備／環状・放射道路網（国道等）の強化	
	交通マネジメントの推進	交差点改良による交通の円滑化／信号制御の最適化／交通需要マネジメント推進／オフピーク通勤の推進／ルートマネジメント	
【戦略目標４】 高規格道路を軸とした広域交通ネットワークの形成・強化	都市圏内外の広域連携強化	熊本西環状道路／中九州横断道路／熊本天草幹線道路	公共交通沿線への集約・利用促進パッケージ 居住・都市機能を公共交通沿線へ誘導し、公共交通を利用しやすい都市構造を形成
	高規格道路ネットワークとの接続強化	熊本都市圏３連絡道路	
【戦略目標５】 土地利用と交通の連携による持続可能な都市構造の形成	拠点集約型都市構造の形成	居住誘導推進／都市機能誘導	
	拠点と交通の連携強化	TOD推進／拠点形成・拠点機能強化	
	安全で快適に歩行できる空間形成	ウォーカブル空間整備／まちなか駐車場の適正化	
【戦略目標６】 環境負荷の少ない交通手段への転換	公共交通への利用転換促進	公共交通利用促進／モーダルシフト推進	
	自転車利用環境の向上	自転車利用促進／自転車利用環境整備	

3．AP策定に向けた方針案

（3）施策体系の構築方針　－地域別・時間帯別の施策・事業の整理－

18ページの整理に加え、MPで設定されている「ベストミックスの強化方針」（地域/時間帯に応じたスマートな交通手段の選択）の考え方に基づき、地域別・時間帯別に施策・事業を整理する。

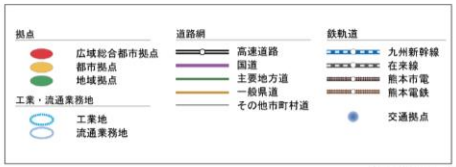
地域については、MPで整理されている分類に基づき、「市街地部」「周辺部」「郊外部」の３つに分類する。

時間帯については、特にピーク時に必要となる施策・事業をピックアップする。

＜地域の分類の考え方＞

（MPで整理されているエリア分類）

市街地部	・中心※から概ね5km以内の圏内 （概ね外環状道路内）
周辺部	・中心から概ね15km以内の圏内 （市街地部除く、概ね熊本都市計画区域内）
郊外部	・中心から概ね15km以上の圏域 （概ね熊本都市計画区域外）





※中心とは、熊本市中心市街地活性化基本計画 熊本県熊本市 R5.4 で示される中心市街地

市街地部　**周辺部**　**郊外部**

＜施策・事業の分類（例）＞

アクティビティ

施策	事業
公共交通 ネットワークの 再編・維持	幹線バス・支線バス再編
	空港アクセス鉄道整備
	市電延伸・増便・増結
	豊肥本線の輸送力強化・新駅設置
	⋮

：市街地部の事業

：周辺部の事業

：郊外部の事業

●● ：（赤枠）ピーク時に該当する事業

3．AP策定に向けた方針案

（4）評価指標・数値目標の考え方　－設定手順－

【評価指標・数値目標の設定手順】

①ロジックモデル※の整理

- 計画の将来像・目標と施策体系との関連性を整理する。
- 将来的に目指したい状態（アウトカム）を整理したうえで、施策体系とアウトカムを接続するアウトプット（施策の直接的な成果）を設定する。

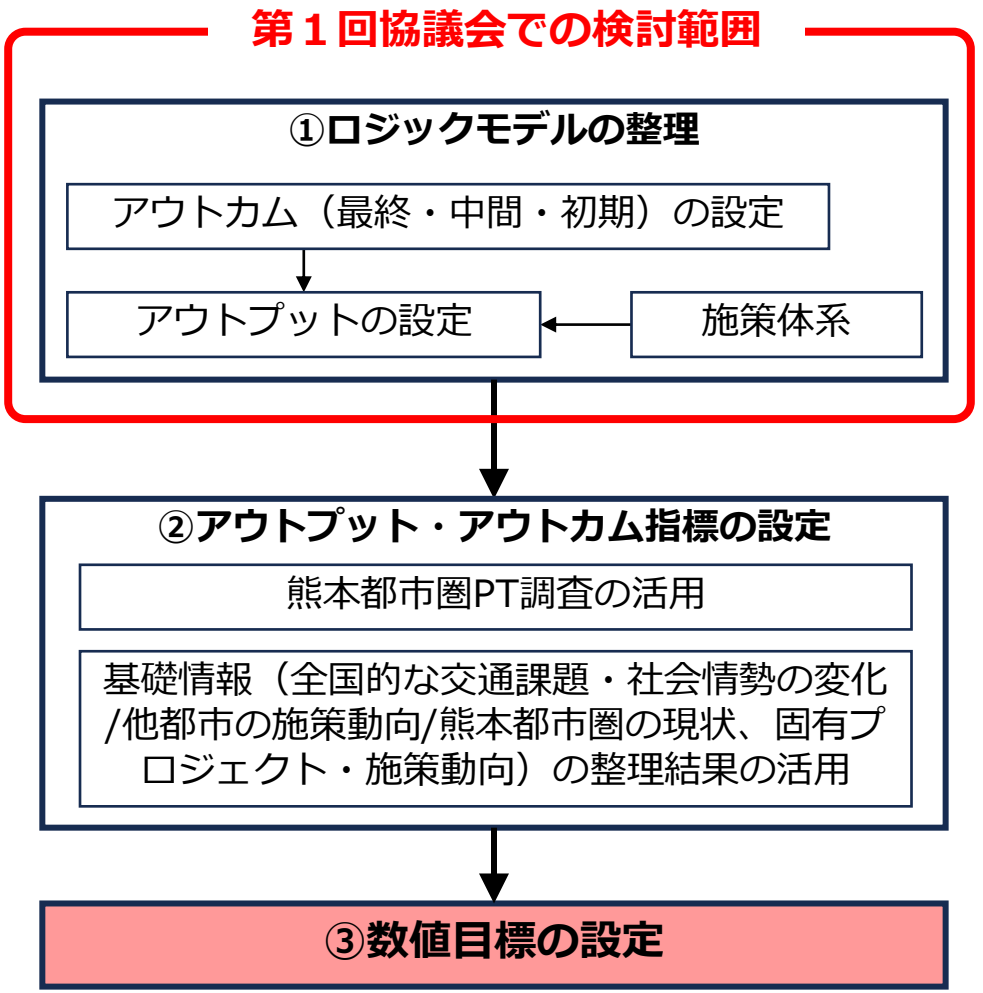
②アウトプット・アウトカム指標の整理

- ①で整理したアウトプット・アウトカムを測るための指標を設定する。
- 指標設定の際は、熊本都市圏PT調査や基礎情報の整理結果を活用する。

③数値目標の設定

- 現状値を把握したうえで、過去の実績推移や将来予測等の根拠を基に数値目標を設定する。

MPの将来像・計画の目標と施策・事業の関係性、
評価指標の関係性を明確にしたうえで
PT調査等を活用して評価指標・数値目標を設定



図－５　評価指標・数値目標の設定手順（案）

※ロジックモデル

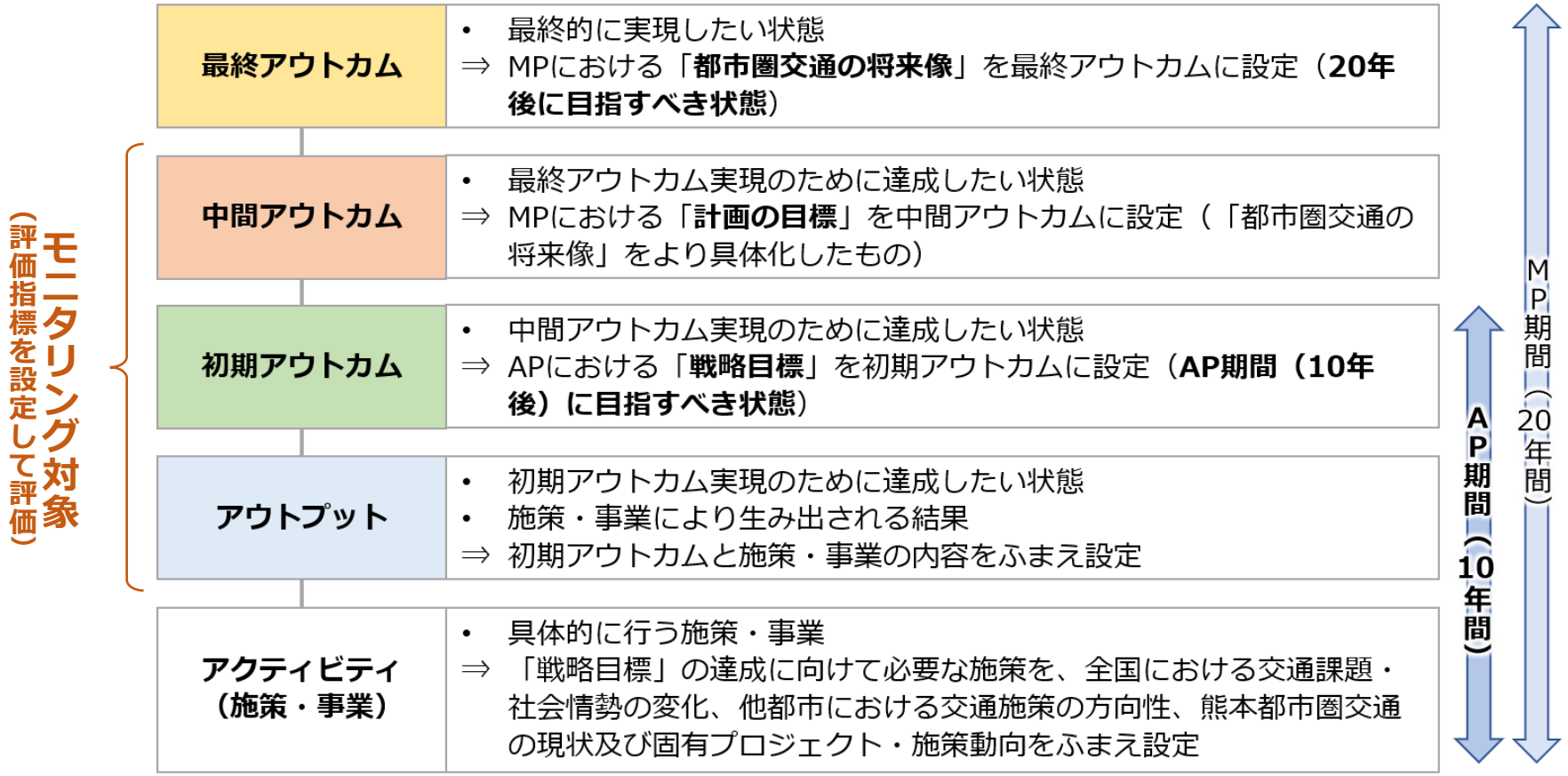
- 事業や組織が最終的に目指す変化・効果の実現に向けた道筋を体系的に図示化したもの。

3．AP策定に向けた方針案

（4）評価指標・数値目標の考え方　－ロジックモデルの整理－

MP期間が20年間、AP期間が10年間であることをふまえ、施策の実行により長期的に現れる変化や効果（最終アウトカム・中間アウトカム）についてはMPにおける「都市圏交通の将来像」「計画の目標」を設定し、中期的な変化や効果（初期アウトカム）についてはAPにおける「戦略目標」を設定する。

最終アウトカムの実現に向けた中間段階（アウトプット～中間アウトカム）を将来像実現に向けたモニタリング対象と位置づけ、評価指標を設定し評価する。



3．AP策定に向けた方針案

（4）評価指標・数値目標の考え方　－ロジックモデルを活用した評価指標・数値目標設定－

中間アウトカム指標については、MPにおける「計画の目標」の達成状況を測る「評価指数」を指標に設定し、MPで設定されている「目標値」を数値目標に設定する。

初期アウトカム指標については、熊本都市圏パーソントリップ調査の結果を積極的に活用し、評価指標を設定する。

アウトプット指標については、交通課題・社会情勢の変化、他都市の交通計画等における評価の考え方、熊本都市圏固有のプロジェクト・施策動向等もふまえ、評価指標を設定する。

初期アウトカム指標とアウトプット指標の数値目標は、現状値や過年度の推移を押さえたうえで、中間アウトカム指標の数値目標と両にらみで考えて設定する。

＜指標設定と数値目標設定考え方＞

指標の種類	指標設定の考え方	数値目標設定の考え方
中間アウトカム指標	• MPで「計画の目標」ごとに示されている「評価指数」を設定	• MPで示されている「目標値」を設定 例）【評価指標】年間の公共交通利用者数(鉄道・市電・バス) → 【数値目標】2倍
初期アウトカム指標	• 概ね10年間のスパンで実施されている熊本都市圏PTデータを積極的に活用 **⇒p.23**	• 熊本都市圏PT調査や各自治体・事業者等が整理しているデータ等を活用しながら、現状値や過年度からの推移を把握 • 現状値・推移を押さえたうえで、中間アウトカム指標の数値目標と両にらみで考え、数値目標を設定する。
アウトプット指標	• 交通課題・社会情勢の変化、他都市の交通計画等における評価の考え方、熊本都市圏固有のプロジェクト・施策動向も考慮 **⇒p.24**	

3．AP策定に向けた方針案

（4）評価指標・数値目標の考え方　－パーソントリップ調査の活用－

熊本都市圏パーソントリップ調査については、初期アウトカム指標（APにおける戦略目標の評価指標）の設定の際に活用する。初期アウトカムの内容に応じて、以下の視点での活用を想定する。

＜初期アウトカムの内容と熊本都市圏PTデータの活用方法（案）＞

初期アウトカムの内容		評価指標（案）	活用が想定されるPTデータの項目
カテゴリ	視点		
公共交通	全体	公共交通手段分担率	代表交通手段
	年齢	高齢者の公共交通分担率	年齢　×　公共交通分担率
	目的	通勤・通学時の公共交通分担率	目的　×　交通手段
	困りごと	公共交通に困りごとのある人の割合	公共交通を利用する際の困りごとの有無
		「公共交通の運行本数が少ない・目的地までの便がない」「近くにバス停や駅がない」等の回答割合	公共交通を利用する際の困りごとの内容
自動車（道路）	全体	自動車分担率	代表交通手段
	年齢	生産年齢（15～64歳）人口の自動車分担率	年齢　×　交通手段
歩行者・自転車・市街地活性化	全体	歩行者・自転車交通量	代表交通手段
	目的	私事活動（特に買物）における徒歩・自転車分担率	私事活動　×　交通手段
	年齢	高齢者の外出率	年齢　×　外出率
広域交通ネットワーク	―	熊本市中心市街地部の公共交通による流入・流出交通量	移動トリップ　×　交通手段
その他	―	公共交通料金支払いに関するデジタル化状況	「モバイル端末で行うこと」の「決済（公共交通支払い）」の割合

3．AP策定に向けた方針案

（4）評価指標・数値目標の考え方　－基礎情報をふまえた評価指標案の整理－

全国における交通課題・社会情勢の変化、他都市の交通計画等における施策の方向性、熊本都市圏交通の現状及び固有プロジェクト・施策動向もふまえ、評価指標を設定する。

＜評価指標（案）＞

区分	指標設定の参考とした内容	評価指標案
全国における交通課題・社会情勢の変化	・人口減少・少子高齢化 ・公共交通利用者の減少 ・運転士不足の深刻化 ・交通インフラの老朽化 ・脱炭素社会への対応 ・DX・MaaS等の新たなモビリティの進展 ・災害の激甚化・頻発化 ・物流需要の増加・物流効率化への対応	・公共交通サービス圏人口 ・公共交通利用者数 ・運転士数 ・道路・橋梁等の健全度 ・運輸部門CO_2排出量 ・MaaS利用者数 ・災害時代替経路確保率 ・物流拠点への平均所要時間
他都市の交通計画等における施策の方向性	・公共交通ネットワーク維持 ・公共交通利用促進 ・交通結節機能強化 ・TOD、コンパクトシティ形成 ・広域交通ネットワーク強化 ・モーダルシフト推進	・公共交通サービス圏人口カバー率 ・公共交通分担率 ・公共交通沿線人口 ・居住誘導区域人口密度 ・広域拠点間平均移動時間 ・自動車分担率
熊本都市圏交通の現状及び固有プロジェクト・施策動向	・慢性化する交通渋滞 ・公共交通サービスの低下・利用低迷 ・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 ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道 ・熊本都市圏3連絡道路 ・セミコン関連交通対策 ・オフピーク通勤の推進 ・ウォーカブル推進	・主要渋滞箇所数 ・公共交通利用者数 ・自動車分担率 ・セミコン方面通勤交通の公共交通分担率 ・空港アクセス公共交通分担率 ・豊肥本線利用者数 ・ピーク時平均旅行速度 ・セミコン周辺主要路線の平均旅行速度 ・オフピーク通勤実施率 ・歩行者通行量

3．AP策定に向けた方針案

（4）評価指標・数値目標の考え方　－ロジックモデルを活用した評価指標設定－

前ページまでの内容をふまえ、最終アウトカム・中間アウトカムとのつながりのイメージを整理した。

オレンジ字：中間アウトカム指標
（MPでの「評価指数」に対応）

緑字：初期アウトカム指標
（APでの戦略目標の評価指標）

青字：アウトプット指標
（戦略目標を達成するまでの中間指標）

最終アウトカム	中間アウトカム	初期アウトカム（案）	アウトプット（案）	施策（案）
都市圏の成長と共に、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	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）** ・**公共交通手段分担率**	【戦略目標１】 基幹公共交通軸の強化による公共交通利用への転換促進 ・★公共交通機関の年間利用者数（万人/年） ・★公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率（%） ・★公共交通手段分担率（%） ・★通勤・通学時の公共交通分担率（%） ・★公共交通に困りごとのある人の割合（%） ・★自動車分担率（%） ・★歩行者通行量（人/日）　等	公共交通の運行本数の増加 ・公共交通の運行本数（本/日）	公共交通ネットワークの再編・強化 **（事業例）市電の延伸**
	渋滞改善と旅行速度の向上 ・**主要な渋滞箇所数** ・**渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間** ・**ピーク時における自動車の平均旅行速度**		公共交通の定時性向上 ・公共交通の定時運行率（%）	公共交通の利用環境向上 **（事業例）パークアンドライド推進**
	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)** ・**広域交通結節点や中心部との移動時間**		公共交通の速達性向上 ・主要区間における公共交通移動所要時間（分）	公共交通の定時性・速達性向上 **（事業例）空港アクセス鉄道整備**
	土地利用との連携 ・**居住誘導区域の人口密度**		基幹公共交通軸の輸送力向上 ・バス・市電の運転士数（人）	基幹公共交通の輸送力強化 **（事業例）バス、市電の増便・増結**
	温室効果ガスの削減 ・**運輸部門における年間CO_2排出量(2013年度比削減率)**	【戦略目標２】 誰もが安心・安全に移動できる地域公共交通の維持・確保 ・★公共交通にアクセスしやすい区域の人口カバー率（%） ・★高齢者の外出率（%） ・★高齢者の公共交通分担率（%） ・★公共交通に困りごとのある人の割合（%） ・★公共交通サービス圏人口カバー率（%）　等	公共交通へのアクセス性向上 ・交通結節点の利用者数（人/日）	地域の移動手段の確保 **（事業例）デマンド交通導入**
			公共交通サービス圏の拡大 ・デマンド交通導入地区数（地区）	
			公共交通利用環境の向上 ・MaaS利用者数（人/月or人/年）	公共交通サービスの持続性確保 **（事業例）運転士確保支援**
			公共交通サービスの持続性向上 ・運転士数（人）	

★：他の計画の成果指標より
★：PT調査結果をふまえた評価指標案より
★：基礎情報をふまえた評価指標案より