

熊本都市圏都市交通マスタープラン（素案）に関するパブリックコメントの結果について

令和8年（2026年）3月5日

熊本都市圏都市交通マスタープラン（素案）について、県民の皆様からご意見を募集したところ、下記のようなご意見をいただきました。ありがとうございました。なお、公表にあたっては、取りまとめの都合上、ご意見を案件ごとに集約させていただきました。

記

- 意見募集期間 令和7年（2025年）12月26日～令和8年（2026年）1月26日
- 意見募集結果の公表日 令和8年（2026年）3月5日
- ご意見の提出状況
ご意見を提出された方の人数 20名
ご意見の件数（まとめごと） 63件
- 提出されたご意見と、それに対する協議会の考え方 別紙記載のとおり
※いただいたご意見は、趣旨を要約させていただいております。また、同内容のご意見は一項目として取りまとめさせていただきました。
(内訳)
【対応1（補足修正）】
ご意見を踏まえて素案を補足修正または追加記載したもの 4件
【対応2（既記載）】
既にご意見の趣旨、考え方を盛り込んでいる、あるいは同種の記載をしているもの 31件
【対応3（説明・理解）】
協議会としての考えを説明し、ご理解いただくもの 9件
【対応4（事業参考）】
素案には盛り込めないが、事業実施段階で考慮すべき事として今後の参考とするもの 16件
【対応5（その他）】
素案に対する意見ではないが、意見として伺ったもの 3件
- 意見募集結果資料の入手方法
熊本県ホームページ及び熊本市ホームページに掲載しており、熊本市都市政策課窓口でも閲覧できます。

お問合せ先（熊本都市圏総合交通計画協議会 事務局）

熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課 電話番号 096-333-2524

熊本市 都市建設局 都市政策部 都市政策課 電話番号 096-328-2502

提出されたご意見とそれに対する協議会の考え方

NO	項目	ご意見等の内容	協議会の考え方	対応内訳
公共交通の利便性向上に関するご意見				
1	概要版 P5	各社ごとにまちまちな時刻表の様式を統一してもらいたい。 ショッピングモールや商店街などでは最寄り駅・最寄りバス停の時刻表を掲示してもらいたい。 コスト的に無理であれば、前述の統一様式の時刻表を見られるサイトに誘導する 2D バーコードを掲示してもらいたい。	素案（P4）に記載のとおり、現在、バスロケーションシステムや MY バス時刻表の導入といった利用しやすい環境整備を進めております。 今後も引き続き、デジタル技術を活用した利便性の向上を目指し、事業者間で連携して取り組んでまいります。	既記載
2		都市圏交通の改善には、バスレーンの確保・バス定時性の確保・バスの大幅増便など、税金を投入してバス利便性の向上に早急に取り組んでいただきたい。	素案（P35,36）に記載のとおり、バスレーン〔専用、優先〕の整備、公共交通優先信号(PTPS)、幹線バスの増便・増結〔連節バス〕など、公共交通の強化方針の1つである機能強化の取組みを進めてまいります。 また、素案（P56）に記載のとおり、必要な財政的支援や投資を行ってまいります。	既記載
3	概要版 P4	バス網再編成については、サクラマチ一極集中をやめて、バス会社5社の地域ごとに完全分担制としなければ競合している路線では、バス1台あたりの利用客が少ないことが見られる。	本計画では、中心市街地と拠点を結ぶ交通需要の多い方向を基幹公共交通軸8軸として設定しており、これらの軸は、素案（P29）に示すとおり、将来にわたり持続的に整備・構築する必要がある公共交通ネットワークとして位置付けています。素案（P37）に記載のとおり、バス路線網の再編に取り組みながら、輸送資源の効率化、再分配を実施し、熊本都市圏全体で移動しやすい環境の整備を進めてまいります。	既記載
4	素案 P47-50	バス及び市電の本数増加や、市電の車両数増、旧型車両の全体入替など。 市電とバスの連携強化。例えば、一定時間内乗継放題など。 JR 及び市電、バスのリンク強化。駅及び電停、バス停からの乗継の円滑化を実現する路線設計、便数増。 市電の快速便導入。	素案（P47）に記載のとおり、公共交通の機能強化として、バスや市電の増便・増結を進めていく必要があり、積極的な投資による輸送力強化を進めます。 また、素案（P38）に記載のとおり、持続可能な公共交通の確保として、運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援や車両購入に係る公的支援を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考

5	概要版 P5	公共交通への転換を促すために、バス停、駅といった区別ではなく地域の間を並走する全ての公共交通機関を使えるゾーン定期券(仮称)制度を導入できないものか。	素案 (P36) に記載のとおり、利用促進に向けた料金施策に取り組むことで住民が使いたくなる公共交通の実現に取り組んでまいります。 加えて、素案 (P38) に記載のとおり、交通モードの垣根を超えた運行経費の一括管理や路線・ダイヤ・運行の一元的な調整や設定を可能とする体制である「交通/運輸連合」の創設に向けた検討を進めてまいります。	既記載
6	素案 P33	交通事業者の経営効率化とあるが、熊本県内のいずれの事業者も経営の効率化は極限まで進められており、そのことが運転士不足やサービス低下、トラブル等の遠因となり、県民の利用を遠ざけている。単なる民間事業者への赤字補填ではなく、運賃策や必要な運行に対する車両や軌道整備、人件費などへの投資を望みたい。その実現のため「運輸連合」などの取り組みで、行政が県内の交通に積極的に関与し、県民の利用に資す公共交通を道路整備と同様に積極的に投資・整備する環境を整備されたい。	素案 (P38) に記載のとおり、持続可能な公共交通の確保として、運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援や車両購入に係る公的支援を進めてまいります。 加えて、素案 (P38) に記載のとおり、交通モードの垣根を超えた運行経費の一括管理や路線・ダイヤ・運行の一元的な調整や設定を可能とする体制である「交通/運輸連合」の創設に向けた検討を進めてまいります。	既記載
今後の取組みに関するご意見				
7	素案 P8	現在の熊本都市圏の交通の悪化し続ける状況は、P8 に記載されたとおり、「前回の都市交通マスタープランに掲げた施策の進捗管理が十分でなかったこと」に起因している。きれいな計画を策定しても、確実に実行しなければ、意味をなさない。	素案 (P53) に記載のとおり、計画の実施状況を客観的かつ継続的に把握するモニタリング機関の設置を行い、計画の進捗や施策の評価を住民の皆さまに共有しながら、効果の発現に向け、関係者が一体となって計画を推進してまいります。	既記載
8	全体	案に対する一般意見募集を 1 回行うだけでなく、案の提示と意見の募集は新たな意見が出なくなるまで繰り返すべき。	素案 (P53) に記載のとおり、計画の推進においては、モニタリングを通じて達成状況を継続的に把握し、その成果を公表するとともに、進捗管理を行いながら、住民や企業の皆さまのご意見を踏まえて取り組んでまいります。	説明・理解
9	素案 P47	道路の 4 車線化については利便性向上の観点から有効であるが、実現までに時間を要するため、事業の優先順位を明確にした上で取り組む必要がある。	素案 (P53) に記載のとおり、交通ネットワークの段階的な整備においては、短期(5 年間)、中期(10 年間)の目標像を設定し、必要な施策を総合的に整理することとしております。頂いたご意見を踏まえ、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考

10	素案 P53	実行計画（アクションプラン）において、短期・中期の目標像、実施主体、整備スケジュール、効果検証を明確化し、利用者視点で実装していただきたい。次の数十年・数百年の熊本のインフラのために、必要であれば地方債の活用も含めて、「皿を割る」意思決定を具体化し、確実に前進させてほしい。	素案（P53）に記載のとおり、実行計画については、短期(5年間)、中期(10年間)の目標像を設定し、必要な施策を総合的に整理することとしており、行政や交通事業者などの関係者が連携して策定してまいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
11	素案 P37,53	課題整理（渋滞の深刻化、公共交通サービス低下等）は妥当であるが、対策が行政視点の漸進的改善に見え、利用者視点でのドラスティックな改善になっていないと感じる。熊本の都市構造は放射末端部の車依存が強く、公共交通拡充も「自宅から公共交通」前提では転換が進みにくいので、車社会を前提にしたハイブリッド型（車→パークアンドライド→高速公共交通）を標準解として位置づけ、実行計画（アクションプラン）で整備量・配置・運用まで具体化すべき。	素案（P43、P44）に記載のとおり、すべての人に自宅から公共交通への転換を一律に求めるのではなく、地域特性に応じた交通手段の選択が重要であると考えております。 特に市街地部への移動については、パークアンドライドやサイクルアンドライドの施設整備による結節強化に加え、コミュニティ交通やフィーダーバスの導入による公共交通との連携強化を進めることで、さらなる公共交通への転換を図る必要があると考えております。頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
12	素案 P31	公共交通に対する 2 倍の数値目標、またそれに伴う渋滞に関連する半減の数値目標を大いに評価。 具体的な政策と実行、効果に期待する。	素案（P56）に記載のとおり、各主体の役割を明確にした上で、目標達成に向け、関係者が一体となって計画を推進してまいります。	既記載
交通弱者の都市交通への関わり方に関するご意見				
13	素案 P37	「コミュニティバスによる連携強化」「投資による輸送力の強化」に賛成である。高齢のため、自動車免許を返納し、自宅近くにバス停がないため、外出機会がかなり減り、体力・気力・認知力の低下が起こっている。まだ買い物や興味あることへの参加意欲はあり、高齢者の生きる力を維持させるためにも、狭い道を通行できるコミュニティバス運行の拡大や、各スーパーの買い物送迎車への支援などをご考慮いただきたい。	素案（P31）に記載のとおり、都市圏の交通の将来像として「誰もが移動しやすいまちへ」を掲げています。 その将来像の実現に向けて、素案（P35）以後に記載のとおり、公共交通の「機能強化」「結節強化」「連携強化」などの取組みを進めてまいります。	既記載
14	素案 P4	今後更に、高齢者や障がい者等を含め全ての人が利用し易い環境整備を進めて行くことが必要。	これまで、市電電停のバリアフリー化やバリアフリーマスタープランの策定など、利便性向上に向けた取組みを進めてまいりました。 今後も引き続き、都市圏で活動されるすべての人に対し利用しやすい公共交通の環境整備を進めてまいります。	既記載

15	素案 P21	将来の見通しに、「都市圏全体の総人口は 109.4 万人から 104 万人と 5.4 万人減少する中 65 歳以上の人口は 29.8 万人から 35 万人と 5.2 万人増加し、構成比は 27.2%から 33.7%に 6.5%増加するため今後、高齢者や障がい者等交通弱者への対応や利用促進を図る必要がある」といった内容を追記してほしい。	素案 (P21) に、増加する高齢者や体の不自由な方の移動に関する懸念を将来の見通しとして記載しております。	既記載
16	素案 P24	熊本都市圏の多核連携のあるべき将来イメージに、「高齢者、障がい者等も移動しやすい公共交通、道路空間のポンチ絵」を追記してほしい。	素案 P24 について、多核連携のあるべき将来イメージに車椅子の方も追加しました。	補足修正
17	素案 P30	3.2.5 に「高齢者や障がい者等の交通弱者の移動円滑化の推進」についての記載を追加してほしい。	本計画では、素案 (P25) に記載のとおり、高齢者や障がいのお持ちの方、子育て世代なども含めた、都市圏で活動される全ての方を対象とし、交通ネットワークの将来像を示しております。	既記載
18	素案 P31	誰もが移動しやすいまちを目指すなら、計画の目標として「ノンステップバス車両の導入数」等の目標設定は出来ないか。	将来像の実現に向けては、ご指摘の「ノンステップバス車両の導入」も含め、様々な方が公共交通を利用しやすい環境づくりが必要と考えております。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
19	素案 P32	実現を目指す将来の姿に「高齢者、障がい者などの交通弱者を含め全ての方が移動しやすいまちになります。」を追記し、ポンチ絵として、ノンステップ車両や車いすでの歩道の快適な通行のようなものを表現してほしい。	素案 (P32) のポンチ絵に記載のとおり、高齢者、障がい者などの交通弱者も含めた全ての都市圏で活動される方々を想定し、実現を目指す将来の姿としております。	既記載

20	概要版 P4	将来交通計画について、ノンステップバスの普及、低床電車の導入増、JR 駅のハード面でのバリアフリー、合理的配慮が抜けている。これでは、障がい者の社会参加がどのように考えられているのか見えない。また、居住誘導とあるが、ここでも「バリアフリー」という言葉が出ていない。すべてを含んで考えられているかもしれないが、障がい当事者からすると、自分たちの存在を忘れられてマスタープランが考えられているしか取れない。	素案 (P33) について、以下のとおり修正しました。 「基幹公共交通軸の強化・効率化を図り、フィーダーバスやコミュニティ交通などと効果的に連携する交通体系を構築することで持続可能な都市交通を実現するとともに、 高齢者や障がい者、子育て世代など、全ての利用者が安心して利用できるようバリアフリーに配慮した移動手段を確保する必要があります。 」	補足修正
21	素案 P33	公共交通の計画策定方針に「高齢者、障がい者を含め自らの意思で目的地へ移動できる環境を整備するため、歩行者空間の整備やノンステップ車両の導入促進等により歩行環境の向上に努める」といった内容を追記してほしい。		補足修正
22	素案 P33	公共交通に「中心市街地や生活圏の歩道について、更なるバリアフリー化を推進し、誰もが移動しやすい道路環境を整備することが必要」といった内容を追記してほしい。	素案 (P41) に記載のとおり、ウォークアブル推進のため「歩行者軸のバリアフリー化による歩行区間の整備」などの取組みを進めてまいります。	既記載
23	素案 P33	まちなか交通に、「歩行者ネットワークの形成」においては特に高齢者、障がい者、子育て世代等がウォークアブルになることが重要といった内容を追記してほしい。	素案 (P34,41) にお示しする「ウォークアブル」は、高齢者や障がい者、子育て世代のみならず、都市圏で活動される全ての方々を対象としています。	既記載
24	素案 P37	連携強化の提案施策に「ノンステップ車両の導入推進」を追記してほしい。	素案(P38)に記載の「車両購入費などに係る公的支援」には、ノンステップバスの導入も含んでおります。	既記載
25	素案 P53	モニタリング機関において、設置主体と構成メンバーに「障がい当事者等」は追記してほしい。	素案 (P53) にお示しする「住民代表」は、高齢者や障がい者、子育て世代なども含めた全ての都市圏で活動される方々を対象としています。	既記載
26	素案 P56	各主体の役割の住民に「障がい当事者も公共交通を積極的に利用するプレイヤーとして公共交通の環境整備に協力します」といった内容を追記してほしい。	素案 (P56) にお示しする「住民」は、高齢者や障がい者、子育て世代なども含めた全ての都市圏で活動される方々を対象としており、公共交通を支える最も大切な担い手であると考えております。	既記載

交通の安全で円滑な対策に関するご意見			
27	<p>【信号機の交通状況に応じた最適制御について】</p> <p>熊本は渋滞がひどいことで全国的に有名になっており、その要因の一つは信号機の制御にあるのではないかと思う。</p> <p>交通量の多い交差点は都市圏に数多くあるが、交差点の各方向の交通量は365日一律ではない。曜日、時間帯、天候などで混雑する方向が異なる。また、隣接する信号機とのシンクロも大事な要素。交通状況に応じた信号機の制御を行うことで渋滞の軽減が多少なりとも図れるはず。</p> <p>AIが発達した現在、最適な制御を行うことは可能だと思う。それにより車の発進停止の機会を減らせればCO₂削減にもつながる。</p>	<p>素案（P39）に記載のとおり、「ボトルネック箇所の改良」や「信号制御の最適化」といった局所的対策に加え、「都市計画道路の整備」などを進め、交通混雑の緩和に向けて、道路管理者と交通管理者が連携して取り組んでまいります。</p>	既記載
28	<p>【交差点付近での右折車線追加に伴う直進車線のずれについて】</p> <p>国道3号の藤崎宮前などに見られる車線では、直進している車は意図的に進行方向をずらさないと隣の車線にはみ出してしまふ。その場所に不慣れな人にとっては危険な状況である。特に雨の夜は車線の区画線が見えにくいいため車線のずれを察知することは困難。こういった場所では、ドライバーが容易に視認できるようにするために車線境界線に点滅装置を導入すべきではないか。予算的に難しいのであれば、せめて視認しやすい立体的な反射板を設置していただきたい。</p>	<p>素案（P56）の行政の役割にも記載していますが、公共交通や道路の安全性を確保することは重要であり、頂いたご意見も踏まえ、道路管理者と交通管理者が一体となって、取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>	事業参考
29	<p>熊本市電併用区間の交差点では、朝夕の通勤時間帯および雨天時に慢性的な渋滞の発生や市電接触事故が起きているため、交差点において右折の禁止や軌道敷、車道に可動式ポールを設置するなど社会実験を実施し、効果を検証してみたい。</p>	<p>素案（P39）に記載のとおり、「ボトルネック箇所の改良」や「信号制御の最適化」といった局所的対策に加え、「都市計画道路の整備」などを進め、交通混雑の緩和に向けて、道路管理者と交通管理者が連携して取り組んでまいります。</p> <p>また、行政の役割として、公共交通や道路の安全性を確保することが重要であると認識しており、頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>	事業参考

道路空間の活用に関するご意見				
30	素案 P47	拠点アクセスとしての BRT の充実には賛成であるが、バスレーンの整備などにより、自家用車よりも早く到着できる、あるいは快速性が実感できるといった明確なメリットがなければ、利用は進まないと考える。	素案（P35）に記載のとおり、公共交通の速達性を向上させるためには、自動車と公共交通などの複数の交通手段が共存する道路空間の使い方そのものを見直すことが必要と考えております。 頂いたご意見を踏まえ、道路空間の活用を進めてまいります。	既記載
31	素案 P36,37	都市高速や高規格道路を整備するなら、単なる自動車道路ではなく、将来の公共交通（LRT/BRT/鉄道）とパークアンドライドを内包する複合回廊として、用地・構造段階から「拡張可能な予備空間（幅員・構造余裕）」の確保を必須にしてほしい。朝夕ピークは専用車線（1～2車線）をバス専用運用とするなど、道路空間活用の転換を最初から織り込むべき。	素案（P35）に記載のとおり、公共交通の速達性・定時性を向上させるためには、道路空間の使い方そのものを見直すことが必要であり、自動車と公共交通など複数の交通手段が共存する観点から、道路空間の活用を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
32	素案 P35,36	国道 3 号（長六橋～近見交差点）および電車通り（水前寺～水道町）はバス停車・右折滞留で車線機能が失われ、渋滞が構造化している。渋滞が極めて深刻である以上、6車線化、主要交差点改良（可能なら立体化）、公共交通優先（バスレーン+信号制御等）を一体で重点プロジェクト化してほしい。	素案（P35）に記載のとおり、バスレーンの整備や公共交通優先信号の導入などを、公共交通の速達性・定時性向上に向けた必要な施策として提案しております。 これらを進めるためには、道路空間の使い方そのものを見直すことが必要であり、自動車と公共交通をはじめとする複数の交通手段が共存できるよう、道路空間の活用を進めてまいります。	既記載
33	素案 P35	道路整備にあたっては、整備に伴い自動車利用を促し、さらなる交通混雑を招くことを留意し、環境保護、渋滞対策の両面から、4.2.2.で提案されている以下の取組みを最優先で実施し「車の利用増大を伴わない」道路整備をめざしていただきたい。 ・公共交通を優先するバス専用レーンや交差点、信号制御の実現 ・歩行者や自転車の通行空間の確保	素案（P35）に記載のとおり、公共交通の速達性・定時性を向上させるためには、道路空間の使い方そのものを見直すことが必要であり、自動車と公共交通をはじめとする複数の交通手段が共存できるよう、道路空間の活用を進めてまいります。	既記載

ベストミックス、多核連携、土地利用に関するご意見				
34	素案 P44	周辺部との移動について、公共交通と自動車交通をうまく使い分ける移動ではなく、はっきりと自動車を使わせないことが重要。	子育て世代の方の日常生活での移動や物流交通などは、自動車での移動が不可欠となる場面も多いものと認識しています。そのため、素案（P44）に記載のとおり、地域や時間帯に応じた交通手段の選択を進めることが重要であると考えております。このうち周辺部との移動については、公共交通が充実している地域を中心に、自動車から公共交通への転換を促進するため、公共交通のさらなる強化を進めてまいります。	既記載
35	素案 P47-50	道路の利便性の向上は控える。なぜなら、道路の利便性が高くなることで、車利用率も増加すると思われるから。策定内容が叶えば熊本がさらに魅力的になるかと思うので、実現していただけることを期待している。	将来像である「誰もが移動しやすいまちへ」の実現に向け、素案（P33）に記載のとおり、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まいります。	既記載
36	素案 P45	全体に「車で利用する県民の姿」を受け入れてしまっている印象がある。過大な車利用を抑制し、県民のライフスタイルを転換するために「公共交通や自転車、歩行を中心に、自動車を使う必要性が低下する」ような提案を行っていただきたい。 ・周辺部との移動→公共交通を中心に移動し、先の拠点で移動が可能となるようなコミュニティ交通やシェアライドの提供など ・郊外部への移動→車以外の移動が選択でき、かつそれが制約を伴わない状況（本数が少なすぎる、行けない地域がある）を生まないようにする ・「時間帯に応じたスマートな交通の選択」は、裏を返せば「移動の時間を気にしなくてはいけない生活」である。「車の所有を必要としない環境の整備」も提案されたい。都市圏では公共交通の整備がすすめば「時間を気にせず移動できる環境」が実現する。また、郊外部では、進む高齢化に対し、自動車を手放しても暮らし続けられるまちの実現につながる。	素案（P46）に記載のとおり、ベストミックスの推進に向けては、行政や交通事業者が使いやすい公共交通サービスを提供することを前提とした上で、利用者の意識や行動の転換が必要であると考えております。 また、素案（P31）に記載のとおり、本計画では都市圏の交通の将来像として「誰もが移動しやすいまちへ」を掲げています。 この将来像の実現に向けては、素案（P35）以降に記載のとおり、公共交通の「機能強化」「結節強化」「連携強化」などの取組みを進めるとともに、地域ごとや時間帯ごとに適した交通手段を選択できる環境を整えることで、よりスマートで持続可能な交通体系の実現を図ってまいります。	既記載
37	素案 P24	多核連携のイメージにおいて、各拠点の移動については公共交通が主軸となるよう望みたい。自動車が生活圏内の買い物や送迎などの短距離から拠点間移動まで、あらゆるシチュエーションで利	素案（P24）に記載のとおり、多核連携の都市構造とは、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	既記載

		用されていることが、自動車分担率の高止まりと、市街地、郊外問わない渋滞に繋がっていると考えられる。また、地域拠点内での生活移動などにおいても車の利用が小頻度にとどまることが、交通量の削減、道路建設・維持コストの削減、高齢者などの無理な運転による事故などの減少につながると考える。	た骨格的な連携軸によって結ばれた都市構造であると考えられています。 このような多核連携の都市構造を目指すことで、誰もが移動しやすいまちの実現を図ります。	
38	素案 P35	集約型の都市構造とあるが、「多核連携」という都市機能の分散を目指す取り組みと合わせ、都市内、拠点間双方で車以外の移動手段を提供しないと、結果的に拠点間移動の車がそのまま都市に入り込む、都市の車がそのまま拠点間に移動してしまうなど、現在の県民の移動スタイルの変化が生まれず、効果が低いものになると思われる。都市計画の際に本マスタープランとの協調が十分に行われ「人の移動をどうするか」が検討されるような姿を要望する。	多核連携型の都市構造は、都市機能が無秩序に分散させるものではなく、役割を持った都市拠点・地域拠点へ機能を集約し、それらを公共交通を中心とした連携軸で結ぶ構造であると認識しております。 その上で、素案（P23）に記載のとおり、多核連携型の都市構造を実現するためには、立地適正化計画に基づく土地利用や居住誘導を進めることが重要です。 また、素案（P37）に示すとおり、公共交通の利便性が高いエリアへ都市機能や居住を誘導することで、持続可能な都市づくりを進めてまいります。	既記載
公共交通の提案施策に関するご意見				
39	素案 P47	<p>【機能強化/鉄軌道 ③菊陽・大津】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道白紙撤回、SRT 導入 ・既存の道路活用、車線を増やす、SRT 導入 ・JR 空港駅に 600 億円も投入するのであれば他に金をかけて熊本市内の交通渋滞を解消すべき。 <p>【結節強化/鉄軌道 ②合志・菊池】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・熊本電鉄市電の結節（水道町） ・バス電車共通道路の導入 ・藤崎宮前で市電がドッキング <p>【連携強化/幹線バス・連節バス ③菊陽・大津】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点アクセス（セミコンアクセスバス） ・東京エレクトロン・ソニー・TSMC・ホンダ 4 社による朝夕の連節バスの共同購入・共同運行 ・既存の道路活用、車線を増やす、SRT もしくは連節バスを朝夕の出勤退勤時に走らせる、熊本県は連節バスの購入費を補助、東京エレクトロン・ソニー・TSMC・ホンダが共同運用、ホン 	素案（P47）に記載のとおり、熊本電鉄・市電の結節、相互乗入、市電延伸、セミコンアクセスなどの施策を提案しております。 公共交通においては「機能強化」「結節強化」「連携強化」「土地利用との連携」に加え「持続可能な公共交通の確保」を強化方針として掲げ、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まいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考

		<p>ダがバスの維持管理</p> <p>【土地利用との連携】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 植木駅前の雑木林の買収 ・植木駅前の駐輪場 停留所 駐車場設置 (雑木林跡地を利用して駐車場、駐輪場、停留所を整備) <p>【機能強化/鉄軌道 ⑤益城・空港】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市電延伸 (東町線 健軍一益城町) ・SRT による東町益城同時接続 (健軍・市民病院・益城間にバス優先道路を整備し、SRT を導入) <p>【機能強化/鉄軌道 ⑥嘉島】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市電延伸 (辛島町 南熊本) 連節バス or SRT の導入 (主) 玉名熊本線、(都) 手取本町坪井線、国道 266 号、国道 3 号を活用した SRT 環状を整備) 		
40		<p>市電の二車線化は今の熊本市には渋滞を加速させる重大な要因であるため、二車線の中央に支柱を建設しモノレール化を推奨する。健軍から熊本駅、上熊本駅までの道路がもう一線車道を増やすことができる事により渋滞解消の手段になり、幾つもの交通トラブルも解消されるものと確信している。</p>	<p>素案 (P47、49) に記載のとおり、計画の目標達成に向けた施策を提案させていただいております。</p> <p>既存ストックである市電を有効に活用することで、公共交通ネットワークの形成を効果的に進められると考えています。また、市電は上下移動の負担が小さいことから、多様な利用者にとって使いやすい交通手段であると認識しています。</p> <p>現在の熊本都市圏においては、渋滞解消に向けて、車の「流れ」を良くする取組み、公共交通へ「転換」する取組み、交通を「分散」させる取組みを、短期、中期、長期に分けて進めております。</p> <p>引き続き、渋滞解消に向けて対策を進めてまいります。</p>	説明・理解
41	素案 P47	<p>熊本電鉄と市電の相互乗り入れ (上熊本) については、現状では北熊本での乗り換えが必要であり、相互乗り入れによる利便性向上の効果には疑問を感じている。</p>	<p>素案 (P47) に記載のとおり、熊本電鉄と市電の相互乗り入れなどの提案施策につきましては、具体的に事業を検討する段階で、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取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>	事業参考
42	素案 P47	<p>水道町は都心結節の要衝であり、素案でも結節強化 (パークアンドライド等を含む結節機能の強化) が重要とされている以上、結</p>	<p>素案 (P47) に記載のとおり、熊本電鉄と市電の結節やパークアンドライドなどについては、計画の目標達成に向けた必</p>	説明・理解

		<p>節機能を単に“地上の乗換”にとどめず、立体・一体型のターミナルとして再定義してほしい。</p> <p>具体的には、快速バス（空港・郊外方面の速達系統等）を地上に降ろさず、水道町周辺において、鶴屋（本館・東館）を都市更新（建替え・改修）の機会として活用し、建物を貫通させる形でバスが直接乗り入れる「バスターミナル（バスセンター）」を内包させる構想を検討してほしい。</p>	<p>要な施策として提案しております。</p> <p>引き続き、自動車から公共交通への転換を図るため、結節強化等に向けて、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	
43	素案 P37	<p>熊本市電の LRT 化や輸送力増強を検討するのであれば、水道町において「鉄道（市電/LRT）と快速バスが同一結節点に“乗り入れ”できる立体動線（同一建物内の上下階、または建物直結のデッキ・地下通路）を設計要件に入れるべきです。単なる近接停留所の“徒歩乗換”ではなく、バスの降車→数十メートル以内で改札・ホーム（または安全な同一レベルの乗換）に到達できるレベルの一体性を目指してほしい。</p> <p>鶴屋側にも、東館の稼働状況や本館の老朽化等を踏まえれば、都市更新のタイミングで公共（交通機能）が安定テナントとして入ることで、長期的に収入の安定化に資する可能性があり、社会全体としても、老朽更新を単独で行うより、都心交通結節の再編と一体で進める方が合理的。</p> <p>このような水道町・鶴屋一体型ターミナルが成立すれば、都心への自動車流入を抑えつつ、郊外からの速達公共交通を都心中枢に直結でき、渋滞・遅延の構造改善に資します。</p> <p>結節強化を、利用者目線で「劇的に使いやすい」形に具体化する提案として、検討項目に明記してほしい。</p>	<p>素案（P47）に記載のとおり、市電の延伸や増便・増結や熊本電鉄と市電との結節（水道町）については、計画の目標達成に向けた必要な施策として提案しております。</p> <p>引き続き、自動車から公共交通への転換を図るため、結節強化等に向けて、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	説明・理解
44	素案 P35,36	<p>市電延伸を行うなら、幹線上で「線」として通し、結節（P&R 等）とセットで高速・定時性・輸送性を成立させる設計を求める。電車通りについても、将来を見据えた高架化等の選択肢を含め、「線の容量」を引き上げる議論を開始すべき段階である。</p>	<p>素案（P36）に記載のとおり、市電延伸や増結、増結による輸送力強化については、計画の目標達成に向けた必要な施策として提案しております。</p> <p>今後、具体的に事業を検討する段階においては、事業費や整備効果等の経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	既記載

45	素案 P37	<p>公共交通への転換を実際に起こすには、幹線（鉄道・バス）だけでなく、最後の 1～2km（ラストワンマイル）の移動のしやすさが決定的。素案でも、結節強化としてパークアンドライド／サイクルアンドライド等の施設整備により、自動車から公共交通への利用転換を図るとしている。</p> <p>さらに、これまでの施策としてサイクル&ライド駐輪場の整備が挙げられている。</p> <p>この方針を「使えるレベル」に引き上げるため、以下を具体施策として明記してほしい。</p> <p>主要な駅・バス停・パークアンドライド設備に、大規模かつ実用的な自転車駐輪場（サイクル&ライド）を整備。具体的には、屋根付き・防犯性（見通し／監視／施錠）・出入口動線（車や歩行者と分離）・短時間利用と定期利用の両対応等を標準仕様化し、結節点ごとに必要台数を確保。既にサイクル&ライド駐輪場整備が進んでいる事例（上熊本駅、川尻駅、熊本駅、植木駅、新水前寺駅等）を、都市圏全体の「標準解」として拡大してほしい。</p> <p>・水道町の鶴屋を中核とした「地上に降ろさない」総合結節点（バス+鉄道の乗り入れ）を構想する際には、結節点の屋内（または全天候空間）に、ライドシェア／シェアサイクル／電動キックボード等（例：チャリチャリ、LUUP、その他今後参入するサービス）の大規模な乗換ポート（乗り換え置き場）を配置。雨天時や夜間でも迷わず、安全に乗り換えできる導線（サイン、待機スペース、混雑時の滞留管理）をセットで設計し、都心の最後の一手を結節機能として最初から内包させるべき。</p>	<p>素案（P37）に記載のとおり、公共交通への転換を図るためには、公共交通そのものの機能強化に加え、パークアンドライドやサイクルアンドライド等による結節機能の強化が重要であると考えております。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>	事業参考
46		<p>素案に概ね賛成。新しく開通した西環状道路が大変便利で助かるので、そのように環状道路や都市高速など信号のない道路が増えるといいなと思う。塾の講師をしていると、「通学しづらい」という理由で進学先が絞られてしまう中学生に多く出会うため、県立高校には特に公共交通機関を充実させて欲しい。</p>	<p>素案（P31）に記載のとおり、都市圏の交通の将来像として「誰もが移動しやすいまちへ」を掲げており、その対象には学生も含まれています。</p> <p>将来像の実現に向けては、素案（P35）以降に記載のとおり、公共交通の「機能強化」「結節強化」「連携強化」などの取組みを進めてまいります。</p>	既記載

47		<p>熊本電鉄の軌道はJRと同じ幅。現在御代志まで軌道があるので、それを延伸し空港アクセス鉄道につなげてほしい。</p> <p>菊陽町を通りTSMC近辺に駅を設け、藤崎宮駅と上熊本駅に人を逃がすのです。できれば、JR九州と提携し、特急を走らせれば、上熊本～熊本空港までは20分はかからない。</p>	<p>素案(P17、P47)に記載のとおり、今後進展する北東部の急速な開発動向を踏まえ、御代志駅と北東部地域を結ぶ拠点アクセスの確保が必要であると考えております。</p> <p>引き続き、基幹公共交通軸の強化・効率化を図る連携強化に向けて、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	説明・理解
48		<p>市電延伸絶対反対。</p> <p>信用乗車制度断固反対。</p> <p>南熊本快速バス不要。</p> <p>無人自動運転バス不要。</p>	<p>素案(P47)に記載のとおり、熊本市電の延伸や自動運転バスなどについては、計画の目標達成に向けた必要な施策として提案しております。</p> <p>引き続き、公共交通の利便性を向上させる機能強化や連携強化に向けて、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	説明・理解
49	素案P47, 48	<p>P47の機能強化の箇所、鉄軌道は具体的な方面まで考えられているのに対し、バスレーン整備や幹線バスの増便増結等について、具体的な方面が考えられていないことに少し疑問を感じた。勿論全方面整備できることが一番良いとは思いますが、どうも浅く検討しているだけに見える。主要渋滞箇所、バスの遅延時間、また熊本市のバス機能強化検討部会等を参考にして、優先的に整備する箇所を明確化するべき。例えば、現在取り組み始めた④長嶺方面(産業道路)や、③菊陽・大津方面の2方面では特に取組み、他の地域でも導入を検討するといったように書けるのではないか。</p>	<p>素案(P47、P48)に記載のとおり、バスレーンの整備や増便・増結については、基幹公共交通軸8軸の全方向において提案しております。</p> <p>具体的な内容については、地域公共交通計画等の個別計画と整合を図りつつ、検討段階において事業費や整備効果等の経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	既記載
50	素案P44, 47, 48, 49, 50	<p>今回の提案は半導体ブームの影響で菊陽周辺の内容が多く盛り込まれているが、他の地域、特に熊本市東区や、都市圏の南部において、公共交通分担率増や渋滞解消を目指す具体的な施策が少ないのではないかと感じた。</p> <p>熊本市東区は人口が非常に多く、主要渋滞箇所も広く分布し、健軍長嶺間のように放射方向に対して垂直に通る道路が狭く入り組み、バスの便が比較的良いが自動車分担率が高いなど、個人的に課題が多いと感じている。しかし、都市計画道路の整備も殆どなく、公共交通施策も益城や空港へのアクセス整備のおまけという印象を強く感じた。</p> <p>また、都市圏の南部の宇土市や宇城市では、人口減少が進むなか</p>	<p>素案(P47)に記載のとおり、都市圏南部については、バスレーンの整備や、連携強化に向けたフィーダーバス・コミュニティバス等を施策として提案しております。</p> <p>各方面において目指すべき公共交通分担率を踏まえ、具体的な内容については、地域公共交通計画等の個別計画と整合を図りながら、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p> <p>頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>	事業参考

		松橋熊本間のバスの路線が廃止され、交通の状況が大きく変化しました。P44 で周辺部との移動について目標を立てたのであれば、各方面で、地域の状況を踏まえた施策が提案されてほしいと感じた。		
道路の提案施策に関するご意見				
51	素案 P49	【都市計画道路整備】 白川護岸沿いに高架橋による専用自動車の建設 (護岸に高架橋を建設する)	素案 (P49) に記載のとおり、都市間の連絡強化を目的に、都市を縦横断する高規格道路の整備を提案しております。 また、都市内交通の円滑化に向け、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まいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
52	素案 P49	合志市須屋で、日常的な交通渋滞に悩まされている。 TSMC が来ても、何も我々の生活にメリットはなく、渋滞と地域住民としてのトラブルが増えているだけ。その中で、今回、国道 387 号の 4 車線化並びに、大津西合志線の 4 車線化が計画に上がったことは、嬉しい限り。早期の開通を期待したい。	素案 (P49) に記載のとおり、今後の実施にあたっては、道路整備プログラム等の個別計画と整合を図りつつ、具体的な事業検討の段階において、事業費や整備効果等の経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって取り組んでまいります。	既記載
その他提案施策に関するご意見				
53	素案 P47	基幹公共交通施策一覧に「新交通システムの導入等の研究・検討」を追記してほしい。	素案 (P38) において、自動運転技術やデジタル技術の活用等を記載しております。	既記載
54	素案 P35,39	素案 P35 の公共交通の機能強化や P39 の交通の円滑化の部分についてバスレーン設置や右折レーン延長に賛成であるが、事故防止や自転車の円滑な通行のため通学利用の多い道路については自転車レーンの設置も検討してほしい。	素案 (P41) に記載のとおり、熊本県・熊本市自転車活用推進計画を踏まえ、自転車走行空間等の整備を進めてまいります。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考

55	素案 P34	<p>4.2.1 計画の策定方針「まちなか交通」にくわえ、「郊外交通」の項目は必要でないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部の過度な自動車依存からの脱却を目指す。 ・高齢者、学生の利用を中心としたコミュニティ交通整備から、県民すべてが利用しやすい公共交通づくりへと転換する。 ・単なる「交通空白域の解消」ではなく、県民の利用を促す利便性の高い交通を整備する。 ・駅やバス停の整備、自宅や勤務先から、生活の実用に堪えうるアクセスを提供する（コミュニティバス、デマンド交通、シェアサイクル、パークアンドライドなど） ・ロードサイド大型商業施設の公共交通の乗り入れに対する配慮、周辺の道路交通に与えている負荷に対する応分の賦課の検討。 ・幹線道路整備は、そこに流入／流出する生活道路の交通量増大という副作用もあることを認識し、生活空間における歩行者・自転車保護、自動車の交通規制を強化する。 	<p>素案（P44）に記載のとおり、地域や時間帯に応じて交通手段を選択できる環境づくりが重要であると考えており、特に郊外部では、コミュニティ交通と自動車の双方を利用できる環境を整える必要があると認識しております。この考え方のもと、素案（P37）に記載のとおり、熊本都市圏全体で移動しやすい環境を整備するため、コミュニティ交通やフィーダーバスも含めた公共交通の連携強化等を進めてまいります。頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>	事業参考
56	全体	<p>将来像、将来交通計画（方針、提案施策）について、なぜそうするか根拠となる、他の代替案との比較評価結果を示すべき。</p>	<p>将来像や将来交通計画の方針については、近年の都市圏の皆さまの移動の実態や社会情勢の変化、関係自治体の上位・関連計画等を踏まえて設定しております。</p> <p>提案施策は、交通課題の解決に向けて事業化されている施策（事業）や検討が進められている施策（事業）、今後検討が必要と考えている施策（事業）等を計画方針に応じて整理しております。</p> <p>そのため、素案（P47、P49）に記載のとおり、具体的な事業を検討する段階においては、事業費や整備効果等の経済効率性を確認しながら、関係者が一体となって取り組んでまいります。</p>	説明・理解
57	素案 P21,51	<p>将来の見通しや、提案施策に期待される効果については、検証可能なように、その算出方法と算出根拠のデータを公開すべき。</p>	<p>算出方法や根拠については、本計画とあわせて公表を予定している参考資料において記載することとしております。</p>	説明・理解

58	素案 P50	地図上の大きな赤丸が何を表すのかが、少し分かりにくい。調査路線でルートが不確定なことから丸を大きく描かれていると思うが、最初に見た際、都市拠点・地域拠点のようなものかと思う。	赤丸で表現した区間は、都市間の連絡強化を目的とした有明海沿岸道路、熊本天草幹線道路および都市圏連絡道路を示したものです。これらの路線はいずれも現在調査中であり、具体的な路線位置を特定して示すことができないため、このような表現としております。	説明・理解
その他のご意見				
59	素案 P30	2.4 道路ネットワークの将来像は 3.2.4 では。	素案 P30 を修正します。	補足修正
60	素案 P9	合志市の将来人口推計は県の独自推計においても高い水準にあるが、長期的には人口減少局面に入ることが見込まれており、将来の人口動態も見据えた持続可能な整備計画であるべきだと考える。	素案 (P9) に記載のとおり、合志市の人口は令和 27 年 (2045 年) にかけて増加が見込まれておりますが、社会情勢の変化等を踏まえ、今後も継続的に動向を把握していく必要があると考えております。 頂いたご意見については、今後の施策検討の参考とさせていただきます。	事業参考
61	素案 P47,49	阿蘇くまもと空港は「駅位置 (導線)」最優先+駐車場動線の即効改善空港アクセス強化を進めるなら、駅はターミナル直下相当 (地下・デッキ直結等) とし、降雨時でも迷わず最短導線となる設計は最優先である。 また、増便や機材大型化により駐車場が混雑しているため、駐車場出口ゲートの増設、立体駐車場のゲート運用見直し、敷地出口における滞留対策 (例: 左折流動の改善等) など、即効性のある改善を早期に実施してほしい。	素案 (P18) に記載のとおり、阿蘇くまもと空港の利用者数は増加傾向にあります。 本計画では、「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」を都市交通の将来像としており、観光客も含め、阿蘇くまもと空港までの公共交通の利便性向上は重要であると考えております。 頂いたご意見については、関係機関へ情報共有させていただきます。	その他
62	素案 P47	阿蘇くまもと空港アクセス鉄道ですが、私は肥後大津駅からではなく、原水駅等から分岐して、免許センターや運動公園・競技場などを経由して、利便性を高める方がよいのではないかと考える。 新駅を作り、そして県営野球場の移転も将来実施すれば、周辺地域がますます利便性が高まると予想する。	阿蘇くまもとアクセス鉄道のルートについては、複数のルート比較検討結果に基づき、概算事業費や事業効果等を踏まえ、最も事業効果が高いと評価された案が採用されているものと認識しております。	その他

63	素案 P47,49	<p>阿蘇くまもと空港のターミナル機能強化（チェックイン・スポット・手荷物受取の処理能力）、空港アクセス改善（鉄道・道路）と同時に、到着・出発時の混雑ボトルネックを解消するため、ターミナル機能（処理能力）の強化も都市交通マスタープランの重要な前提条件として扱うべき。</p> <p>現地利用者として、以下の課題を毎回体感している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際線について、チェックインカウンター数が不足しており、繁忙時間帯には長蛇の列となっている。特に、出発時刻が近い複数便が重なる場合に、十分に処理できていないように見受けられる。今後の需要増を見据え、カウンター増設、セルフ手荷物預け機の導入、動線再配置等により、国際線のチェックイン処理能力を増強してほしい。 ・国内線について、特に羽田便で遅延が発生し便の重なりが生じると、スポット（駐機場）が不足し、誘導路上での待機が増える場面が見受けられる。これは定時性・安全運用の観点からも望ましくない。ボーディングブリッジ（PBB）の増設を含め、スポット能力の増強を検討してほしい。 ・到着時の手荷物引取所（回転台）は常に混雑しており、便が重なった場合に、回転台の数だけでなく、待機する旅客のための空間面積も不足していると感じます。回転台増設、待機スペース拡張、動線整理等により、到着ピーク時の処理能力と安全性（混雑緩和）を確保してほしい。 <p>上のターミナル機能強化は、空港アクセス鉄道や道路整備の効果（利用者増・便数増）を受け止めるための前提条件である。アクセス改善と一体で、ターミナル側の処理能力増強も計画として明記していただきたい。</p>	<p>素案（P18）に記載のとおり、阿蘇くまもと空港の利用者数は増加傾向にあります。</p> <p>本計画では、「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」を都市交通の将来像としており、観光客も含め、阿蘇くまもと空港までの公共交通の利便性向上は重要であると考えております。</p> <p>頂いたご意見については、関係機関へ情報共有させていただきます。</p>	その他
----	--------------	---	--	-----