

熊本都市圏交通実態調査について

(目次)

1 熊本都市圏総合都市交通体系調査の概要	1
(1)これまでの総合都市交通体系調査.....	2
(2)現在のマスタープランの概要.....	4
(3)総合交通戦略の進捗状況.....	6
(4)今回調査の背景及び目的.....	7
(5)今回調査の計画課題や状況変化.....	8
2 実態調査の概要	14
(1) 調査対象エリア (案).....	15
(2) 目標サンプル数の考え方 (案).....	16
3 今後のスケジュール	18
(1) 今後のスケジュール.....	19

令和4年 7月7日
熊本県、熊本市

1 熊本都市圏総合都市交通体系 調査の概要

(1) これまでの総合都市交通体系調査

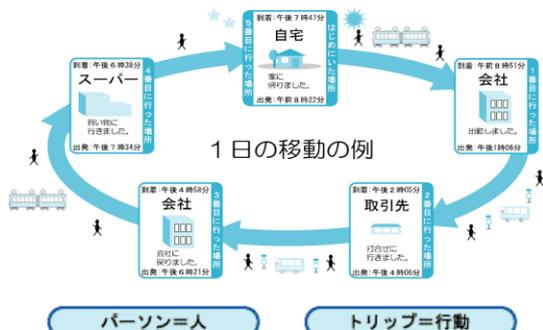
1) パーソントリップ調査とは

- パーソントリップ調査は、自転車・バス・自動車・鉄道等の交通手段別の人の動きを定量的に把握するもの。
- 公共交通計画や道路交通計画など、様々な計画策定で必要となる基礎データとなる。

【(例) 都市交通マスタープラン策定までの流れ】

パーソントリップ調査

調査圏域内から無作為に抽出した調査対象者からある1日の移動の情報进行调查票により収集



人の1日のすべての動きを把握するために、行う調査です。

Who	どのような人が
Why	どのような目的で
Where	どこからどこへ
When	どのような時間帯に
How	どのような交通手段を利用しているか

1年目

現況分析・将来予測

交通機関分担率や地域間の流動量等の交通特性値を算出し、交通実態の定量的な把握・分析を実施。

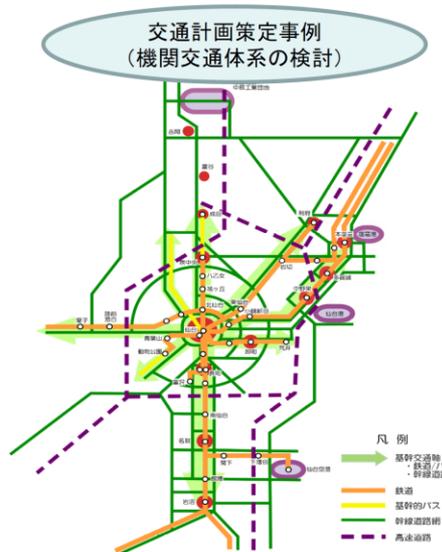


資料)熊本都市圏PT調査(熊本県)

2年目

施策提案・都市交通マスタープラン策定

将来交通量や土地利用計画を検討し総合的な交通計画を策定。さらに、上位計画にそった個別計画の策定や見直しの実施。



資料)仙台都市圏PT調査(宮城県、仙台市)

3~4年目

総合交通戦略策定

(1) これまでの総合都市交通体系調査

2) これまでの総合都市交通体系調査の概要

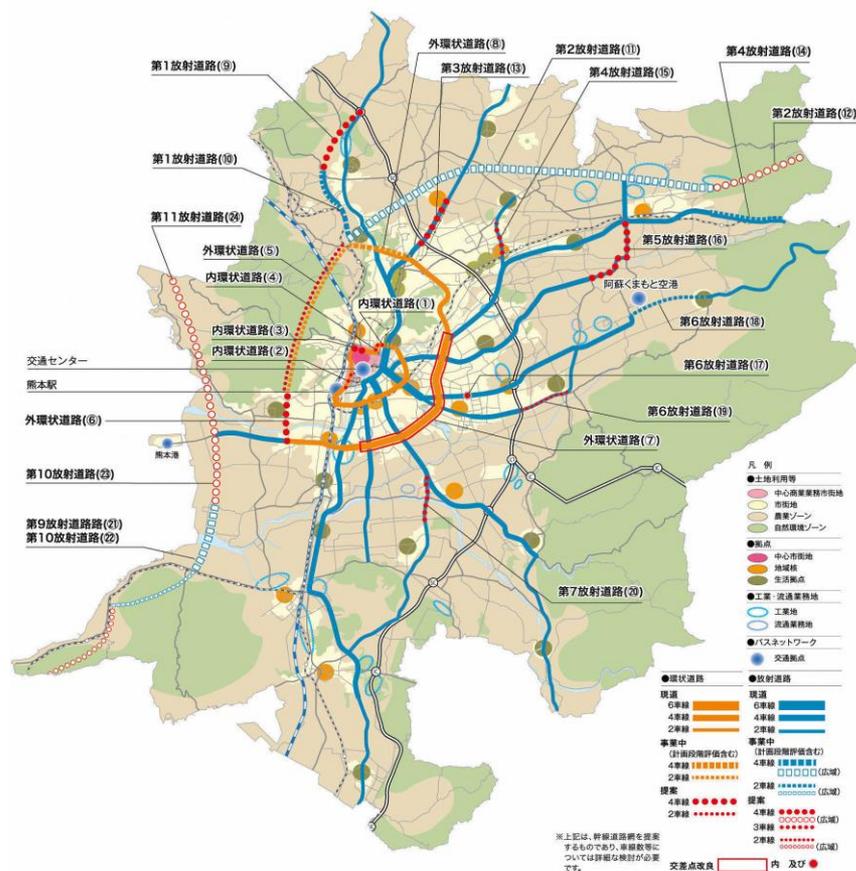
	第1回	第2回	第3回	第4回
実地調査年	S48	S59	H9	H24
調査地域	熊本市を中心とする 1市9町	熊本市を中心とする 2市18町1村	熊本市を中心とする 2市14町1村	熊本市を中心とする 5市6町1村
都市圏人口	約57万人	約87万人	約98万人	約104万人
主な提案施策	道路 <ul style="list-style-type: none"> ・都市内幹線道路： <ol style="list-style-type: none"> ①九州縦貫道 ②熊本北バイパス ③熊本東バイパス ④菊陽バイパス ・都市内幹線街路： <ol style="list-style-type: none"> ⑤近見沖新線 ⑥熊本駅北部線 ⑦熊本駅新外線 ⑧新外秋津線 など <長期的構想> <ul style="list-style-type: none"> ・船場神水線、野口清水線、本荘御幸線 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・西回り道路（仮称）、熊本駅池上線、保田窪菊陽線、御領秋津線、国道3号（植木、富合工区）、国道57号（大津～阿蘇間） など 	<ul style="list-style-type: none"> ・骨格幹線道路：熊本環状道路、熊本天草幹線道路、中九州横断道路、有明海沿岸道路 ・幹線道路網・街路：(都)上熊本細工町線、春日池上線、(仮)新水前寺帯山線 	<ul style="list-style-type: none"> ・2環状線11放射道路網 <環状道路> <ul style="list-style-type: none"> ・(都)上熊本弓削線、(都)池田町花園線、熊本西環状道路、国道57号熊本東バイパス など <放射道路> <ul style="list-style-type: none"> ・国道3号植木バイパス、中九州横断道路、熊本天草幹線道路、有明海沿岸道路 など
	公共交通 <ul style="list-style-type: none"> ・熊本駅～都心部、東部地区の専用軌道化 ・バスターミナル（熊本駅、水前寺駅通り、健軍付近） ・バスターミナルを中心とするバス路線網の再編 ・水前寺駅のターミナル化 <長期的構想> <ul style="list-style-type: none"> ・豊肥本線と熊本電鉄を結ぶ鉄道 	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅の設置（東海学園前駅、近見駅、熊本工大前駅、新水前寺駅(市電との乗り継ぎ利便性向上含む)、弓削駅、楠駅） ・市電の地下化（交通局前～熊本駅前、水道町前～藤崎宮前） ・連続立体化（鹿児島本線、豊肥本線） ・ターミナル（熊本駅、神水） 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな基幹公共交通ネットワークの整備（熊本空港方面、熊本港方面、帯山・長嶺方面 など） ・市電のLRT化 ・熊本電鉄の高機能化（車両のLRV化） ・相互乗り入れ（JR・熊本電鉄・市電） ・バス専用レーン、公共交通優先信号、バス接近表示システムの整備 ・乗り継ぎ割引制度の導入 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹公共交通8軸の整備 <熊本市電> <ul style="list-style-type: none"> ・既存区間の機能強化（多両編成化 など） ・延伸（益城・空港方面、田崎城山方面 など） <熊本電鉄> <ul style="list-style-type: none"> ・既存区間の機能強化（運行本数 など） <路線バス> <ul style="list-style-type: none"> ・乗換拠点整備（各方面）

(2) 現在のマスタープランの概要

熊本都市圏の交通ネットワークの将来像として、公共交通は「放射8方向の基幹公共交通軸」、道路は「2環状11放射道路網」を形成することとしている。

【公共交通網ネットワーク：放射8方向の基幹公共交通軸】

【道路ネットワーク：2環状11放射の骨格幹線道路網】

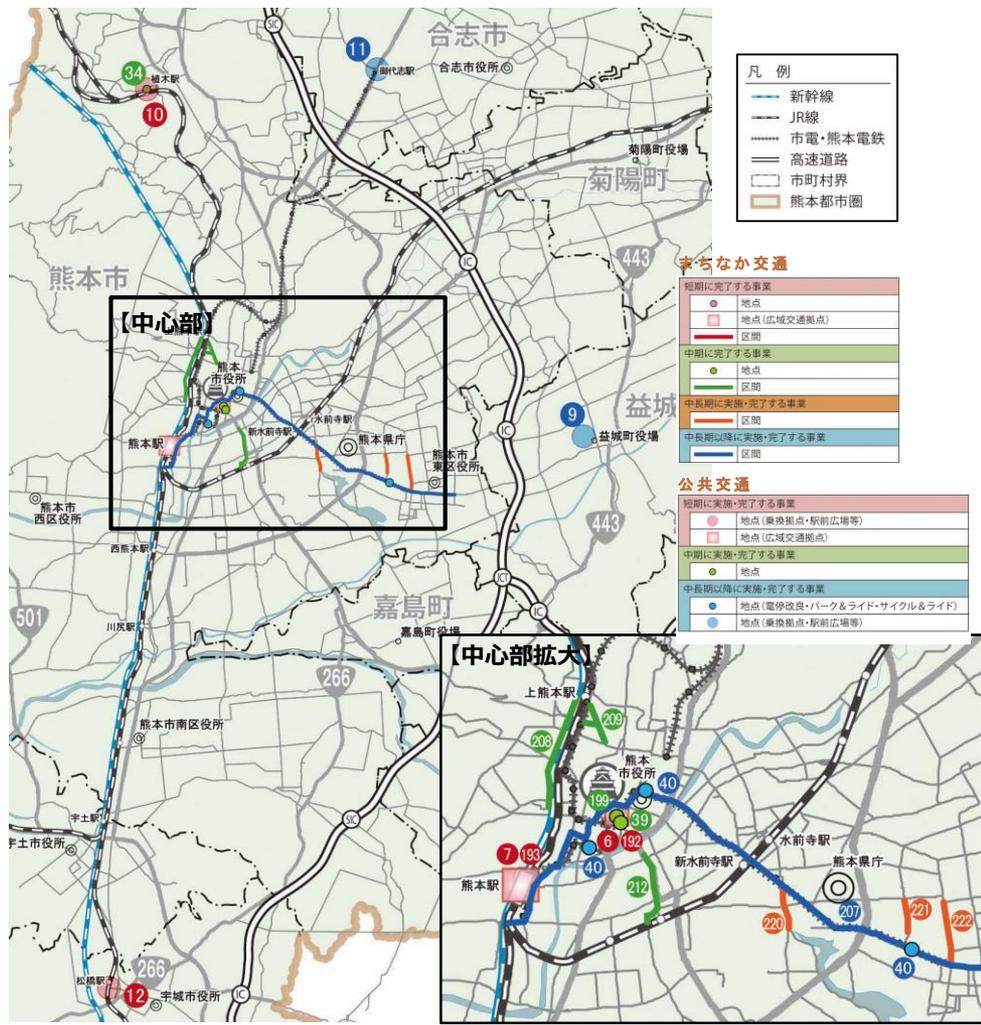
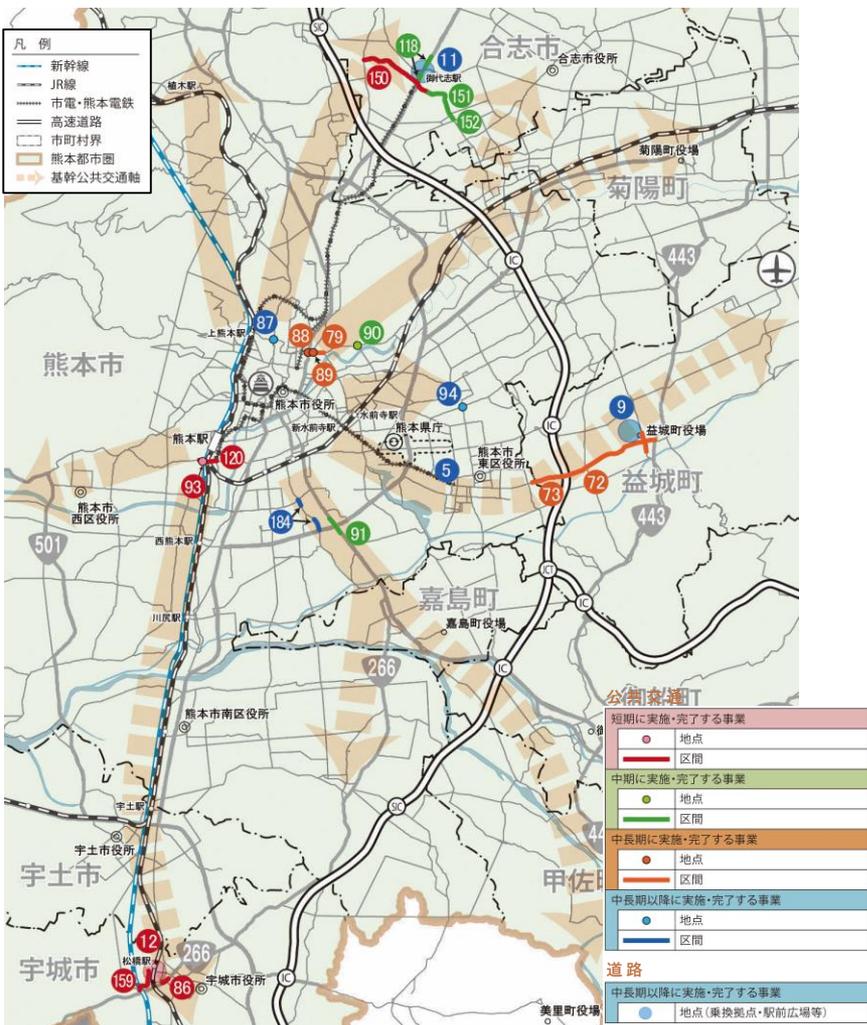


(2) 現在のマスタープランの概要

「マスタープラン」の実行計画である、「熊本都市圏総合交通戦略（アクションプラン）（H30.11）」に基づく施策について、関係者が連携して計画的に推進している。

連携パッケージ施策位置図（公共交通×道路）

連携パッケージ施策位置図（公共交通×まちなか交通）



(3) 総合交通戦略の進捗状況

- 総合交通戦略に基づく施策は、毎年、関係機関とともに進捗状況を確認。
- 短期施策及び総合交通戦略の完了後、成果指標の達成状況を確認しながら評価。

記号の説明

- : 管理、評価の実施
- ※ : 必要に応じて実施
- ◎ : 開催
- △ : 必要に応じて開催

【熊本都市圏総合交通戦略施策の進捗管理表】

西暦	都市交通 マスター プラン (2015年～ 2035年)	Plan	Do (事業の実施)				Check			Action	作業 部会	協議会
		総合交通 戦略	短期	中期	中長期	以降	進捗管理 (施策)	成果指標 管理	評価	見直し・ 改善		
2015年度	策定											
2016年度												
2017年度												
2018年度		策定										
2019年度							●			●※	△	△
2020年度							●			●※	△	△
2021年度							●			●※	△	△
2022年度							●	●	●	●※	◎	◎
2023年度							●			●※	△	△
2024年度							●			●※	△	△
2025年度							●			●※	△	△
2026年度		次期戦略					●	●	●	●	◎	◎
以降												

(3) 今回調査の背景及び目的

背景

- 第4回調査から約10年が経過し、
 - ・人口減少や高齢化の進展、慢性的な交通渋滞などの継続的な課題
 - ・熊本地震で大きな交通環境の変化が生じたことによるマスタープランの進捗状況の確認や交通の防災機能強化への対応
 - ・交通に関する施設整備（熊本駅周辺整備、サクラマチクマモト等）、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う新しい生活様式、ICT等の新技術、様々な計画の策定（新広域道路交通計画、大空港構想Next Stage等）などの社会情勢の変化により交通状況に大きな変化が生じている。

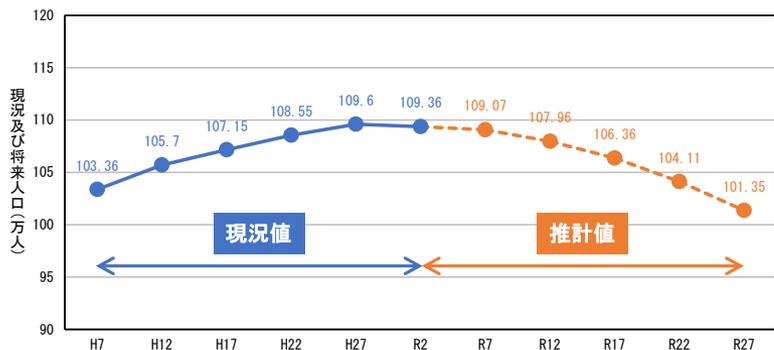
目的

- 将来の都市圏交通のあり方を提案するにあたり、現況分析・将来予測及び現在のマスタープランの検証を行い、社会情勢の変化に対応した施策の見直しを行うため、交通実態を把握するための調査を実施するもの。

(4) 今回調査の計画課題や状況変化

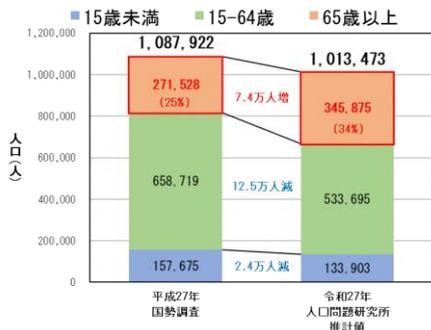
1) 人口減少・少子高齢化の進展

- 令和2年には減少。将来的にも減少
- 高齢化率の増加（7.4万人増）



(資料) 各年国勢調査/国立社会保障・人口問題研究所

▲ 熊本都市圏の現況及び将来人口



(資料) 各年国勢調査/国立社会保障・人口問題研究所
※令和27年は推計値

▲ 熊本都市圏の年齢層別人口の推移

2) 高齢者の運転免許証自主返納

- 県内高齢者の運転免許証自主返納申請者数は増加傾向



区分	～64歳		65歳～		合計	
	申請取消者数	経歴証明書交付件数	申請取消者数	経歴証明書交付件数	申請取消者数	経歴証明書交付件数
H20年	6	0	85	6	91	6
H21年	11	0	173	72	184	74
H22年	16	1	502	163	518	164
H23年	41	4	799	221	840	225
H24年	77	53	1,271	698	1,348	751
H25年	96	70	1,527	1,002	1,623	1,072
H26年	140	99	1,995	1,344	2,135	1,443
H27年	165	120	2,773	1,788	2,938	1,908
H28年	167	113	3,492	2,341	3,659	2,454
H29年	219	169	4,594	2,991	4,813	3,160
H30年8月	93	60	3,481	2,240	3,574	2,300

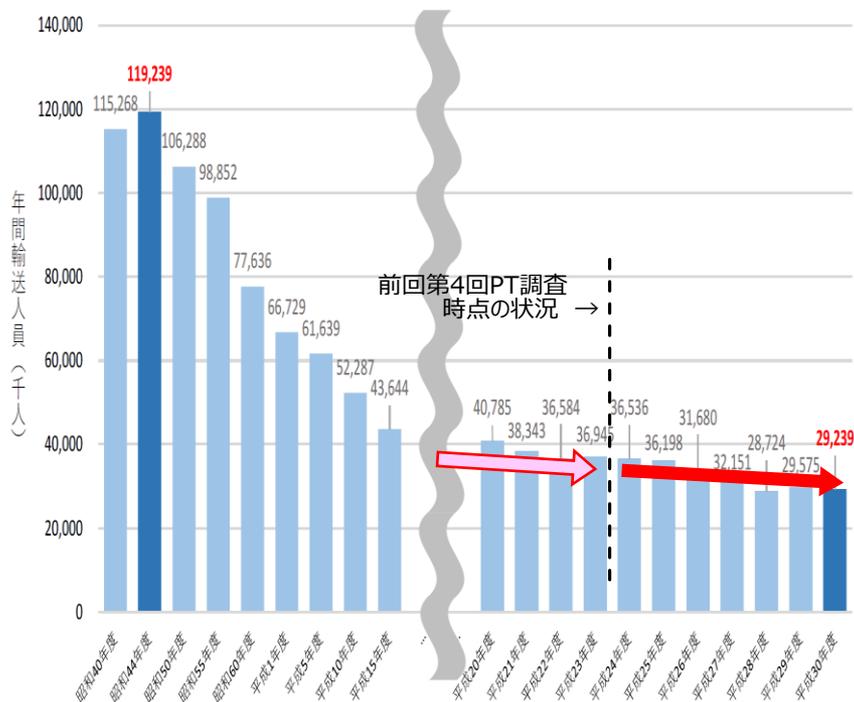
(資料) 高齢者の運転免許証自主返納(H30)より (熊本県警察本部運転免許課)

▲ 熊本県の運転免許証自主返納申請者数の推移

(4) 今回調査の計画課題や状況変化

3) 路線バス利用者の減少

● 路線バス利用者は長期間にわたって減少傾向

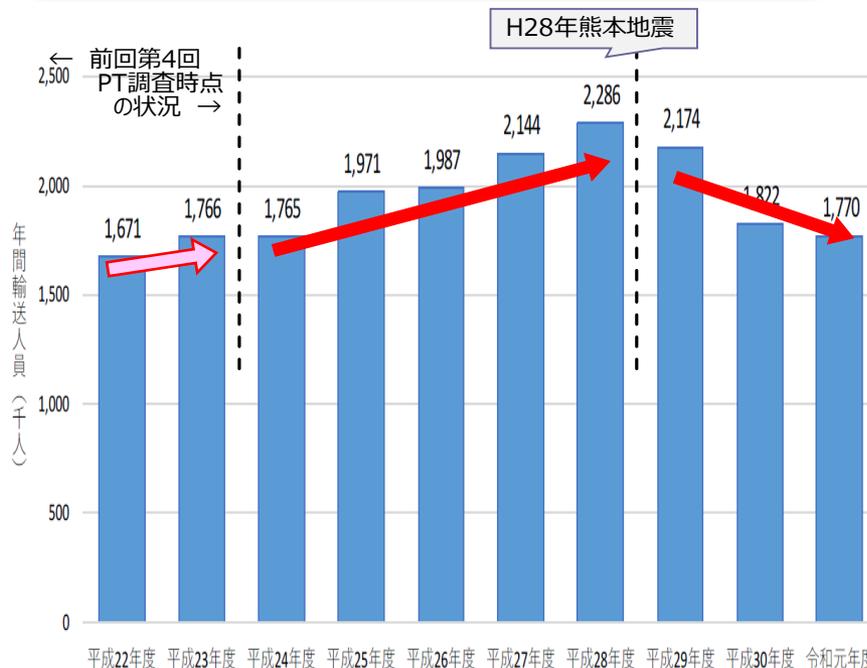


▲ 熊本県の乗合バス年間輸送人員の推移

(資料)熊本県地域公共交通計画 (R4.3) (九州運輸要覧) より

4) 鉄道利用者の減少

● 熊本地震後の利用者の減少



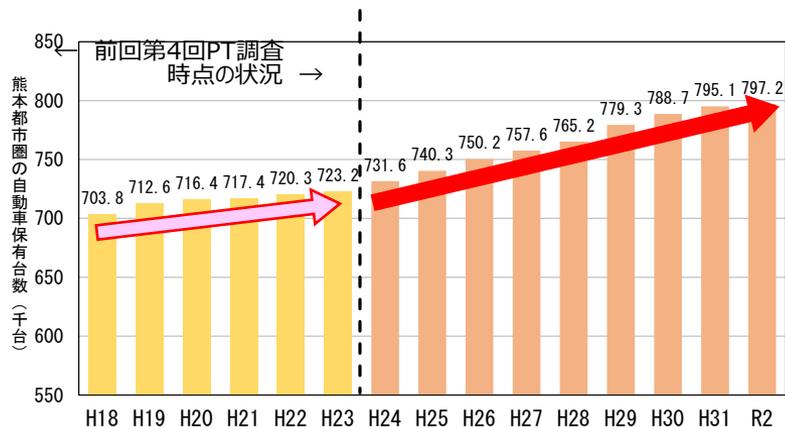
▲ 熊本電気鉄道の年間輸送人員の推移

(資料)熊本県地域公共交通計画 (R4.3) (九州運輸要覧、熊本電気鉄道) より

(4) 今回調査の計画課題や状況変化

5) 自動車需要の増加

●自動車所有台数の増加



(資料)自動車保有車両数、軽自動車車両数 ※熊本都市圏の合計

▲熊本都市圏の自動車所有台数の変化

6) 熊本市中心部の慢性的な交通渋滞

- 県内渋滞箇所の大部分が熊本市に集中
- 熊本市の渋滞箇所数は全国の政令指定都市でワースト1位

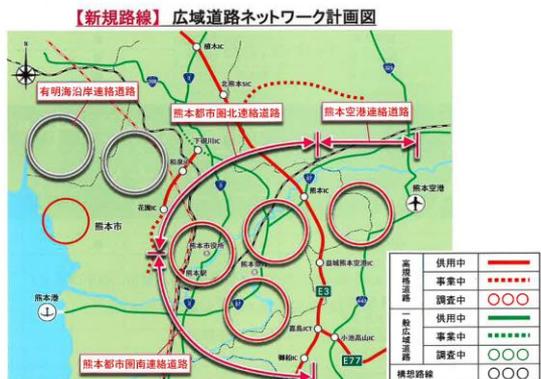


(資料)熊本都市道路ネットワーク検討会資料、熊本県交通渋滞対策協議会資料 (R3.8.27) より

(4) 今回調査の計画課題や状況変化

8) 新たな計画の策定

●新広域道路交通計画の策定



(資料) 熊本県新広域道路交通計画(2021年6月)

9) 大規模な産業立地動向

●菊池南部地域での大規模企業の進出

国内初！TSMC進出決定!!
半導体関連企業の集積が進む、熊本の未来

熊本県は、スタートアップやベンチャー企業、起業家層にやさしい環境が整えられており、暮らしが豊かになっている。熊本県は、産業革命の波が押し寄せる中、TSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。

2024年までに稼働予定!

さまざまな波及効果に期待!

- 新たな雇用の創出**
 - 熊本県において約1700名を新規雇用
 - 新たな企業進出に伴う雇用の創出
- 地場企業等の活性化**
 - 新規取引の創出、取引額の増加
 - 地場企業等の技術力向上
 - 新たな商品の創出
- 定住人口・交流人口の増加**
 - 国内外から優秀な人材が熊本へ
 - 県民に誇りを持って生活の場を熊本で暮らす
 - 移住決定を後押しした良質な生活環境

熊本は世界有数の半導体関連企業の集積地。TSMCの進出を機に、さらなる発展を遂げる。

(資料)熊本県広報紙「県からのたより」

第二原水工業団地に TSMCとソニーグループが工場建設を発表

熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。

熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。

熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。熊本県は、国内初となるTSMCの進出により、半導体産業の集積が進む。

(資料)広報 きくよう

(4) 今回調査の計画課題や状況変化

○現マスタープランで目指す、“住民意識の転換”、“関係市町村の広域連携”、“地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築”による交通体系(ベストミックス)を継承しながら、新たな社会情勢を捉えた交通体系の構築が**必要**。

前回PT以降も継続的な課題

都市交通の課題

- 運転免許証自主返納後の高齢者移動手段の確保
 - ・高齢ドライバーによる交通事故の増加
- 路線バス利用者の減少
 - ・マイカーより長い所要時間
 - ・渋滞、アクセス時間、待ち時間
- 公共交通機関利用者の減少
 - ・少ない公共交通への転換希望者
- 鉄道利用者が減少
 - ・熊本地震後の低迷
- 自動車利用者の増加
 - ・免許保有者の増加
 - ・市街地の郊外化
- 熊本市中心部の慢性的な交通渋滞
 - ・政令指定都市ワースト1位のDID内旅行速度
- 都市圏北東部の交通需要増加
 - ・人口増加地域の偏り

近年の社会的潮流

- H28熊本地震からの創造的復興対応
- 移動困難者等（高齢者中心）の増加
- 中心市街地の衰退
- 観光交流の増進
- 新たな計画等の策定
- 都市圏北東部への大規模企業の進出
- ICT等新技術の進展
- 新型コロナへの対応（新生活様式）

計画課題

●本格的な人口減少・高齢化への対応

●高齢者等の交通手段確保

●公共交通機関の利用促進

●渋滞緩和

○TSMC等新たな産業立地動向への対応

○新広域道路交通計画との整合

○空港アクセスの改善

○ICT等を活用した交通体系検討(MaaS、ウォークプル等)

○アフターコロナにおける交通体系検討

※ ●継続的な課題
○新たな課題

計画課題に対応する施策展開の視点

土地利用

- 人口減少・少子高齢・地球環境問題とエネルギー制約を踏まえたエコ・コンパクトシティの実現と、各地域核の都市機能を補完する都市の形成

公共交通・道路

公共交通

- 公共交通への利用転換
- 関係市町村の広域連携
- 土地利用と交通の連携
- 新モビリティ、サービスの導入による利用促進

道路

- 道路ネットワークの構築
- 道路空間の再配分

自転車交通

- 新たなサイクルサービスの導入での自転車利用の促進

まちなか・拠点の交通

- 歩いて楽しめるまちなか空間形成
- 拠点間ネットワークの形成

●集約型都市圏構造を実現するための拠点形成支援の在り方

●バス路線網の再編

●バス専用レーンの設置検討

●新たなコミュニティ交通の導入

●時間帯も踏まえたタクシーによる乗合サービスの導入

●鉄軌道のサービス向上

●新広域道路交通計画の推進

●新広域道路交通計画と連携した道路網の構築

●2環状11放射道路の整備推進

●時間帯や属性も踏まえたオフピーク施策の推進

●表示形式の変更など新たなソフト的対策の実施

●シェアサイクルの充実

●まちなか駐輪場の配置再編

●駅駐輪場の収容台数見直し

●時間帯、距離帯も踏まえた矢羽根型路面標示の展開

●歩行者利便増進道路の活用

●グリーンスローモビリティの導入検討

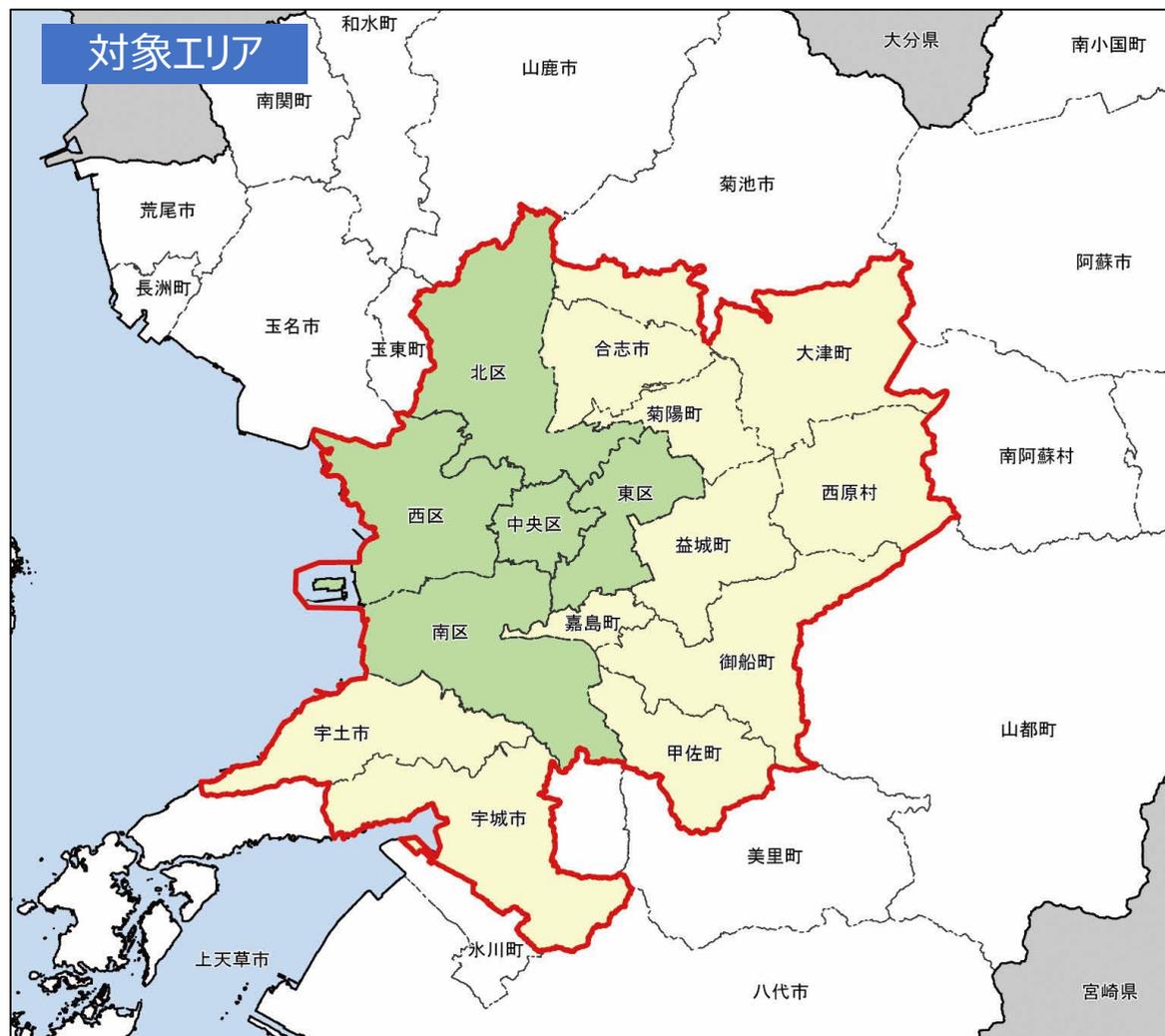
●新たな手法を用いた歩いて楽しめるまちなか空間の形成

●地域拠点の拠点性維持、拡充

2 実態調査の概要

(1) 調査対象エリア (案)

- ・ 実態調査の対象エリアは、前回の調査対象エリアを基本とし、熊本市との結びつき（通勤・通学の割合等）の強い5市6町1村とする。
⇒前回（第4回）調査と同じエリア

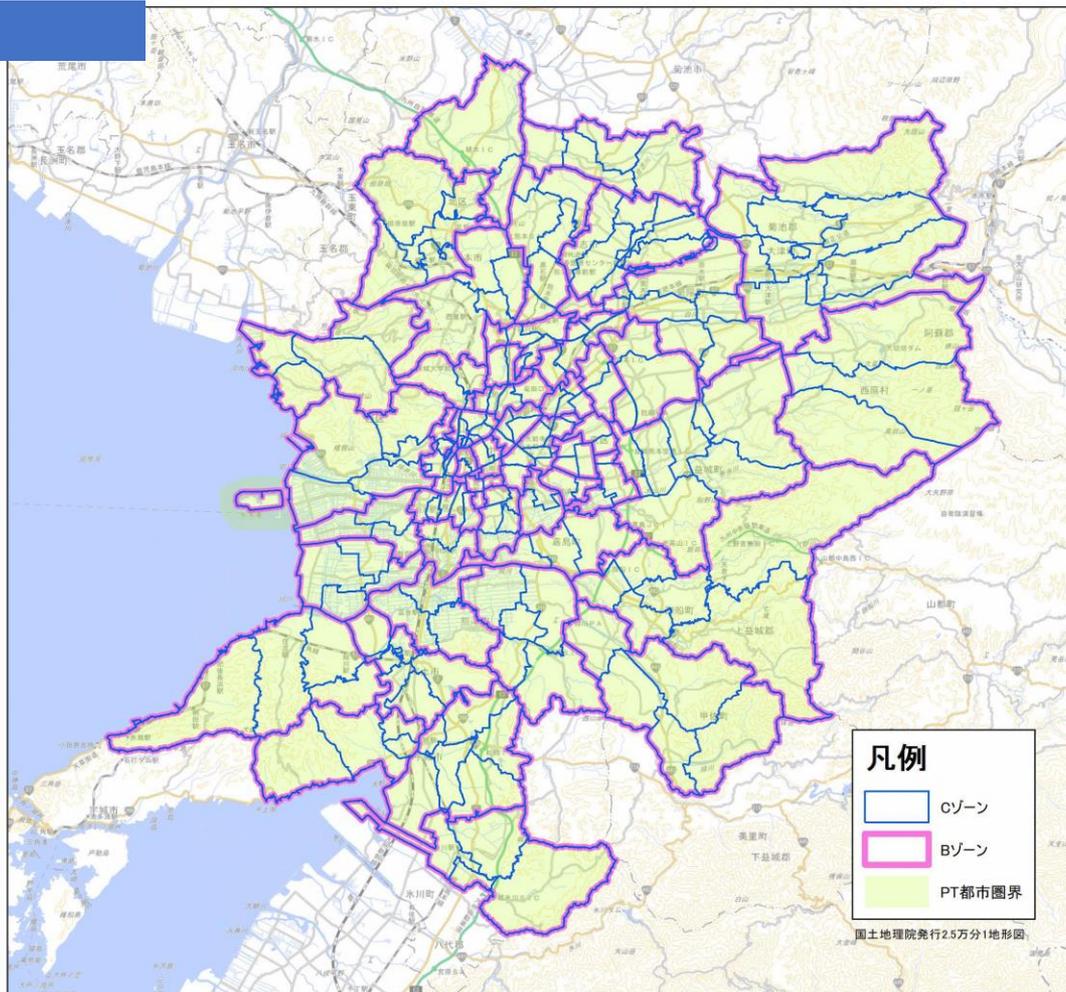


(2) 目標サンプル数の考え方 (案)

●ゾーン設定

- ・Bゾーン数は、平成27年度道路交通センサスBゾーンと整合する。
- ・Cゾーン数は、前回と同様とする（熊本駅、熊本空港、セミコン、本田技研を単独ゾーンとして設定）。

ゾーン設定



(2) 目標サンプル数の考え方 (案)

抽出率の設定

● 抽出率設定の基本的な考え方

ゾーン数や調査に求める精度、調査に係るコストを総合的に勘案して設定



目標サンプル数 = 調査対象者数 (R2国勢調査 5歳以上人口) × 抽出率



調査票の配布数は、目標サンプル数に回収率を考慮して決定

3 今後のスケジュール

(3) 今後のスケジュール

全体スケジュール



令和4年度のスケジュール

	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R5.1月	2月	3月
調査票の設計	→								
調査票印刷等				→					
実態調査					→				
集計・マスターデータ作成						→			
協議会 (委員会・幹事会)	委	← 幹事会 →		委					委