

平成16年度国土施策創発調査

# 鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を 中心とした地域づくりに関する調査報告書

## 概要版

平成17年3月

国土交通省九州運輸局

熊 本 県

# 1. 調査概要

## (1) 調査の目的

熊本都市圏は熊本県の経済、行政活動の中心地域として急速に発展し、圏域内の人口は増加の傾向にある。特に東部方面では人口の増加傾向が顕著であり、市街地の急速な拡大とともに、渋滞の多発、沿道環境の悪化、路線バス利用者の著しい減少、通勤・私用目的で著しく増加した自動車分担率、鉄道の低い利用率といった状況が発生、熊本都市圏の交通課題となっている。

本調査は、既存ストックである熊本電鉄の機能強化による活性化方策の効果を検証するとともに、合わせて、熊本市や西合志町における公共交通を中心としたまちづくりの推進を図ることを目的に実施するものである。

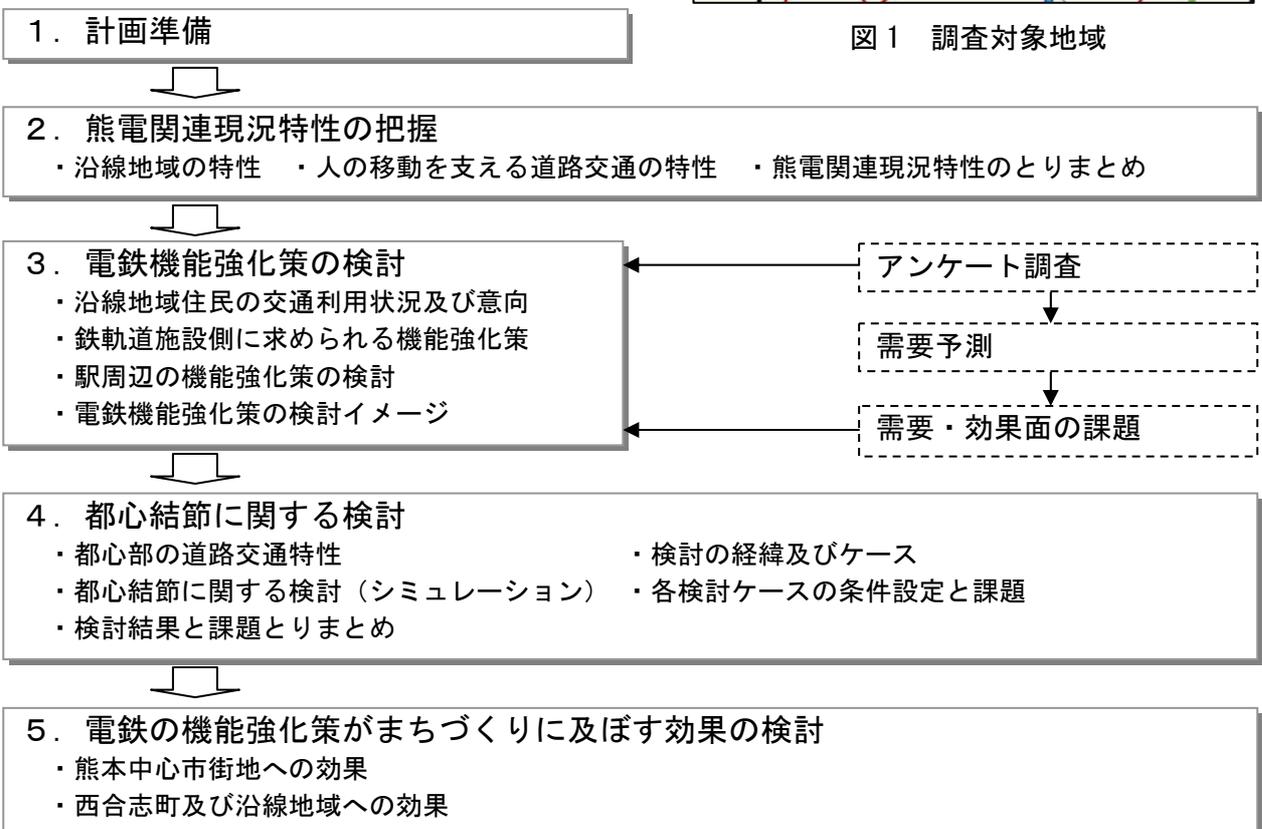
## (2) 調査対象地域

本調査は、熊本電鉄（藤崎宮前駅～御代志駅間）、市電沿線及びバス路線（同駅間）を調査の対象とする。



図1 調査対象地域

## (3) 調査フロー



；別途調査

なお、本調査においては、「鉄軌道、中心市街地の活性化による公共交通を中心とした地域づくりに関する検討委員会」（委員長：溝上章志 熊本大学工学部教授）を開催し検討を進めた。

## 2. 熊電関連現況特性の把握

熊本電鉄沿線及びその周辺地域の現況特性を既存資料等により以下のように整理した。

### 沿線地域の特性

#### <人口・人の移動>

堀川～御代志駅周辺地区で人口が増加、特に三ツ石～御代志駅周辺地区では人口伸び率が1.5以上（H12/H2）。

菊池市など、以前に電鉄が廃止された区間の沿線や熊本市中心部（藤崎宮前駅周辺）では人口が減少傾向にある。

沿線地域の人口密度は、須屋・新須屋・堀川・八景水谷駅周辺で高く、5,000人/km<sup>2</sup>のエリアが連担。

沿線でも高齢化が進んでおり、特に新須屋駅・御代志駅周辺の高齢化率は30%以上。

パーソントリップ調査からみた人の流動では、熊本市内全体への流入は、植木町や西合志町、合志町などの都市圏北部や、菊陽町や益城町などの都市圏東部からが多い。

#### <移動目的・手段>

沿線地域から熊本市中心部への移動目的は、通勤が最も多く、次いで私用が多い。

熊本市中心部への移動手段は、自動車が約6割を占め、以前に比べ分担率の増加が著しい。

熊本市中心部への目的別移動手段は、自動車が通勤、私用、業務目的の5割以上を占め、鉄道は通勤、通学、私用目的の2～3割程度を占めている。

### 沿線地域周辺の道路交通特性

#### <バス運行ルート>

山鹿・七城・菊池・旭志方面からは、電鉄線に沿った国道387号や国道3号を經由して、熊本市中心部へ向かうバスが運行されている。

合志町や熊本市北部からは、堀川駅前を通過するバスも運行されている。

熊本電鉄は6時～20時の運行であるが、菊池方面から熊本駅及び交通センターへ向かうバスは6時～23時の間に54本/日運行されている。

#### <公共交通機関分担率・輸送人員>

熊本都市圏の自動車分担率は59.3%（H9）で14年前（S59）に比べ16%増加、市電・バスの機関分担率は減少、各公共交通機関の輸送人員は減少傾向にある。

#### <熊本電鉄利用特性>

駅別乗車人員は、人口密度の高い地域やバス路線と結節している駅で多い。

乗降客は、起終点の藤崎宮前駅では乗車が降車の70%と、双方向で利用されていない。

#### <道路交通特性>

熊本電鉄と並行する国道387号や（主）熊本菊鹿線は2車線道路であるが、（主）熊本菊鹿線の交通量は10年間（H12/H2）で約2倍に増加。

混雑時の旅行速度は、国道3号の熊本市清水町～室園町間で10km/h以下、（主）熊本菊鹿線の熊本市清水本町～菊池郡西合志町須屋間では20km/h以下と低くなっている。

熊本都市圏北部から中心部への交通が集中する国道3号の交通量は6万台/日を超え混雑が著しく、混雑度が2.0を超えている区間もみられる。

### 現況特性とりまとめ

- 1) 熊本電鉄沿線地域では人口が増加、通勤などを目的とした多くの人々が熊本市に流入してきており、熊本市北部とその周辺道路の交通量は増加している。
- 2) 熊本都市圏北部から熊本市中心部への主要なアクセス道路である国道3号には、熊本電鉄沿線地域を通過する国道387号も合流するため、自動車交通の集中に伴う著しい混雑が発生している。
- 3) 西合志町など熊本電鉄沿線地域から熊本市中心部への移動手段は、自動車が中心となっており、代替手段である熊本電鉄等が有効に利用されていない。
- 4) 熊本電鉄では駅別の乗降客数に格差が見られ、電鉄の最終電車が20時台であるためバス交通が補完するなど、鉄道（多くの人を一度に運べる、道路の混雑の影響を受けない等）のメリットが活かしきれていない。

### 3. 電鉄機能強化策の検討

#### (1) 鉄軌道施設側に求められる機能強化策

鉄軌道施設側に求められる機能強化策は、西合志町、熊本電鉄により実施されたアンケート調査の自由回答欄から、熊本電鉄の鉄軌道サービスに関するニーズを抽出し、熊電沿線地域の鉄軌道サービスに対し求められる機能に対する強化策を以下のように整理した。

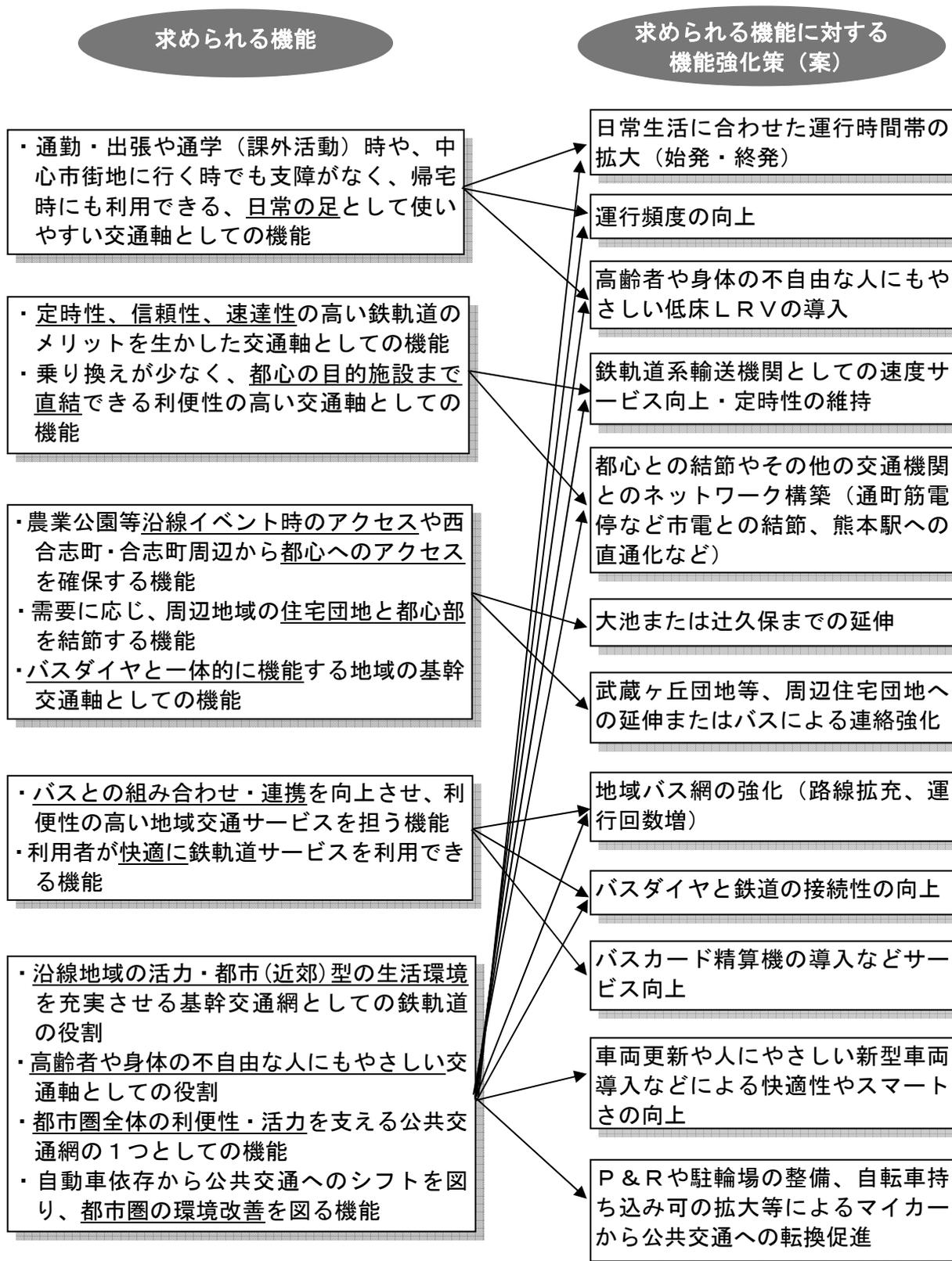


図2 求められる機能に対する強化策

(2) 駅周辺に求められる機能強化策

駅周辺の機能強化策の検討は、西合志町、熊本電鉄により実施されたアンケート調査の自由回答欄から、熊本電鉄の駅周辺へのニーズを抽出し、これらに対し求められる機能を検討した。さらには、駅周辺に求められる機能への対応可能性を探ることを目的に現地調査を行い、駅周辺機能強化面の問題点・課題を抽出し、これらに対する改善の方向性（案）について整理した。

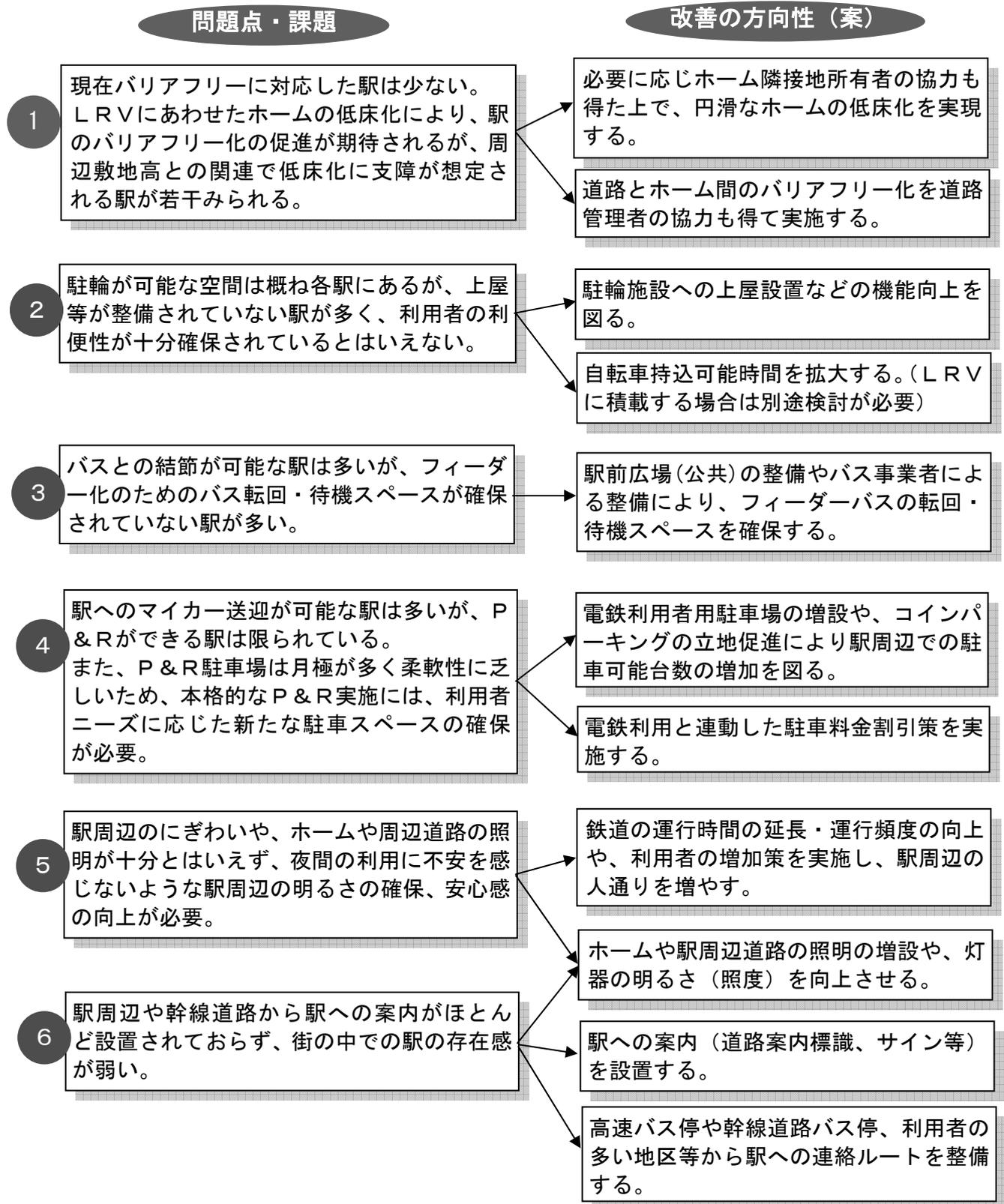


図3 駅周辺に求められる機能と改善の方向性

(3) 電鉄機能強化策(案)の検討

鉄軌道施設側の機能強化策や、駅周辺の機能強化に関する検討結果に加え、位置的な検討を踏まえ、電鉄機能強化策(案)を以下のように整理した。

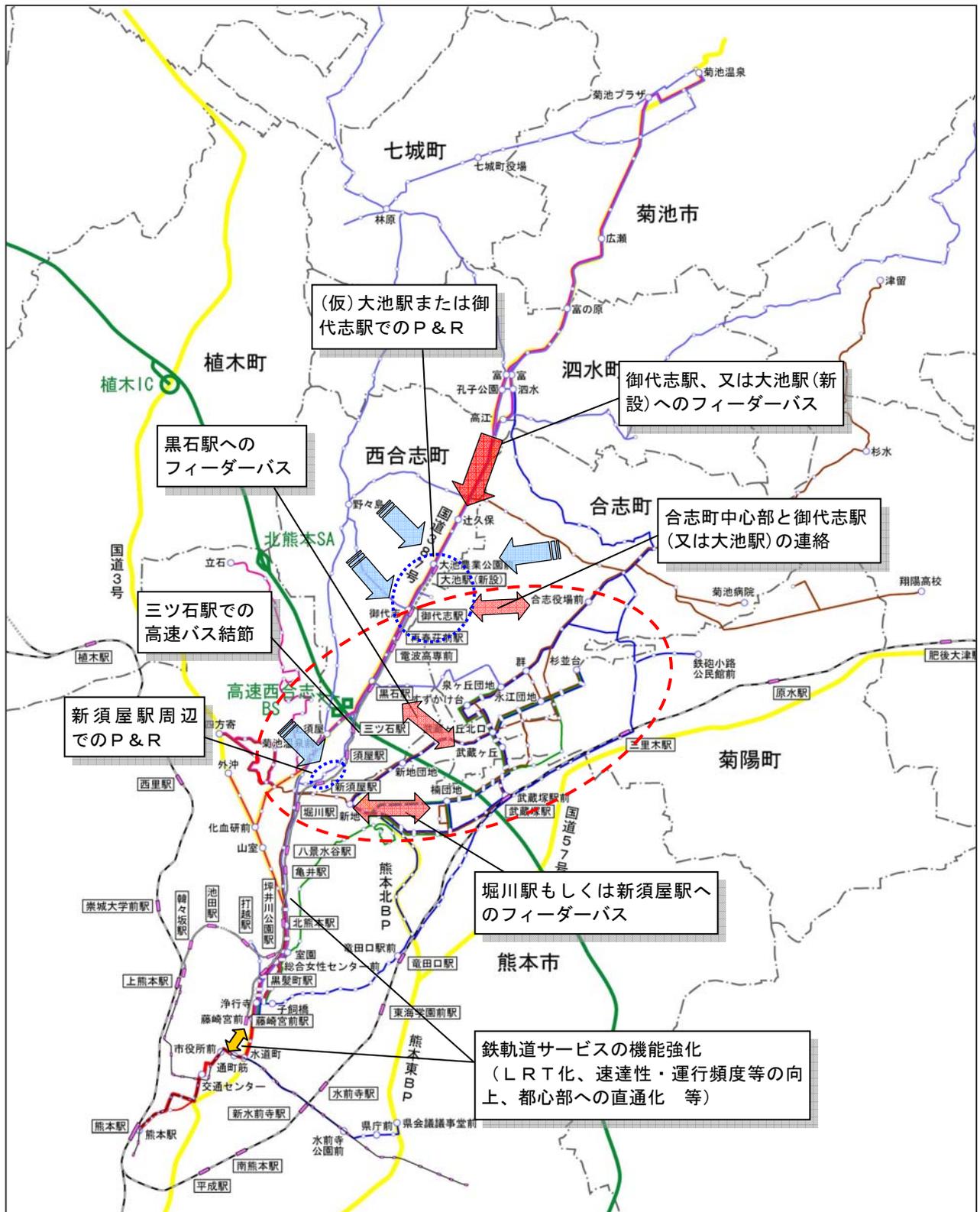


図4 電鉄機能強化策(案)