

③高齡化率

- ・西合志町の高齡化率（65歳以上の人口割合）は16.6%と、全国及び熊本県と比較して低いものの、熊本電鉄沿線での高齡化は進んでおり、特に、新須屋駅や御代志駅周辺では、高齡化率が30%以上となっている。
- ・一方、御代志駅以北では高齡化率が20~30%と熊本電鉄沿線と比べて高くなっている。

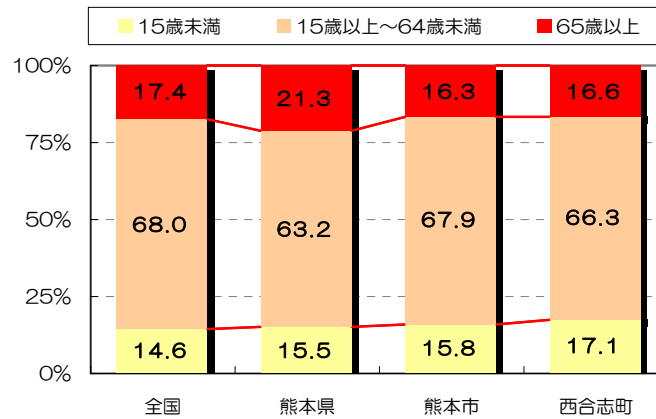


図 2-4 全国及び熊本県内の人口構成（H12年）

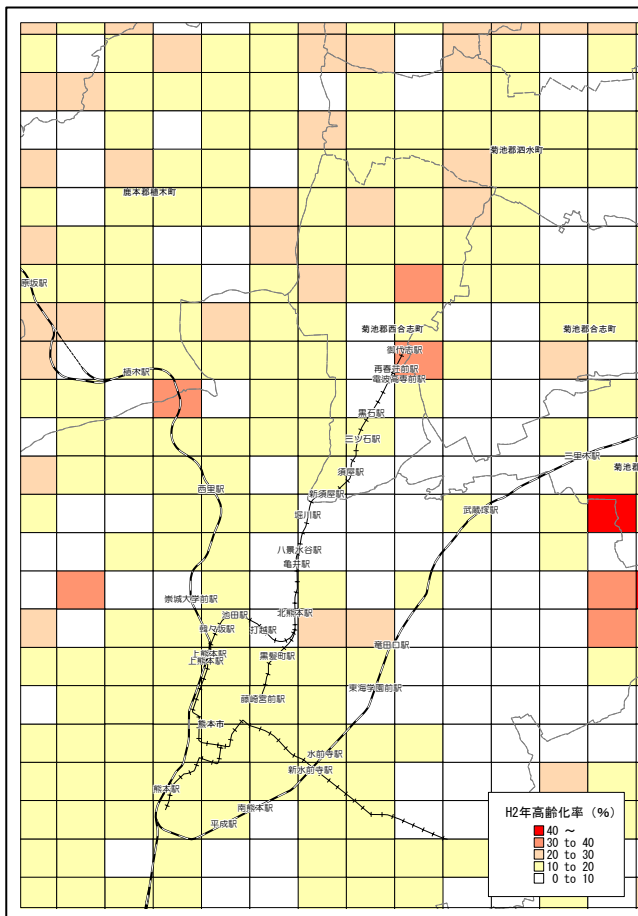


図 2-5 熊本電鉄沿線の高齡化率（H2年）

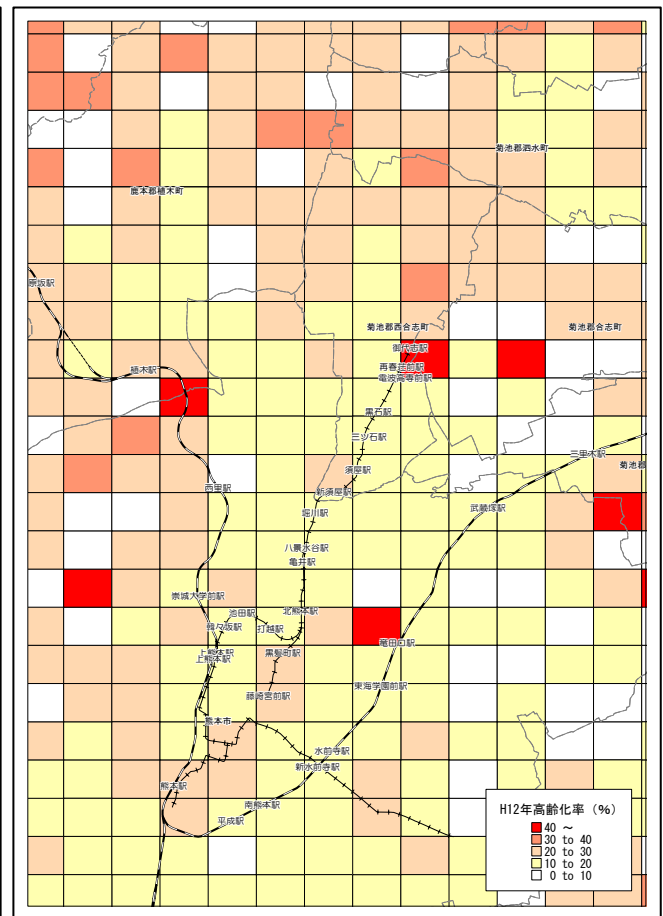


図 2-6 熊本電鉄沿線の高齡化率（H12年）

資料：国勢調査

(2) 沿線住民の流動特性

① 周辺市町村から熊本市及び熊本市中心部への人の動き

- ・ 周辺市町村から熊本市内全体への人の動きは、S59年からH9年までの14年間で約5割増加しており、特に、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の動きが多くなっている。
- ・ 周辺市町村から熊本市中心部（市役所周辺）への人の動きでは、14年間で概ね1割程度減少している。

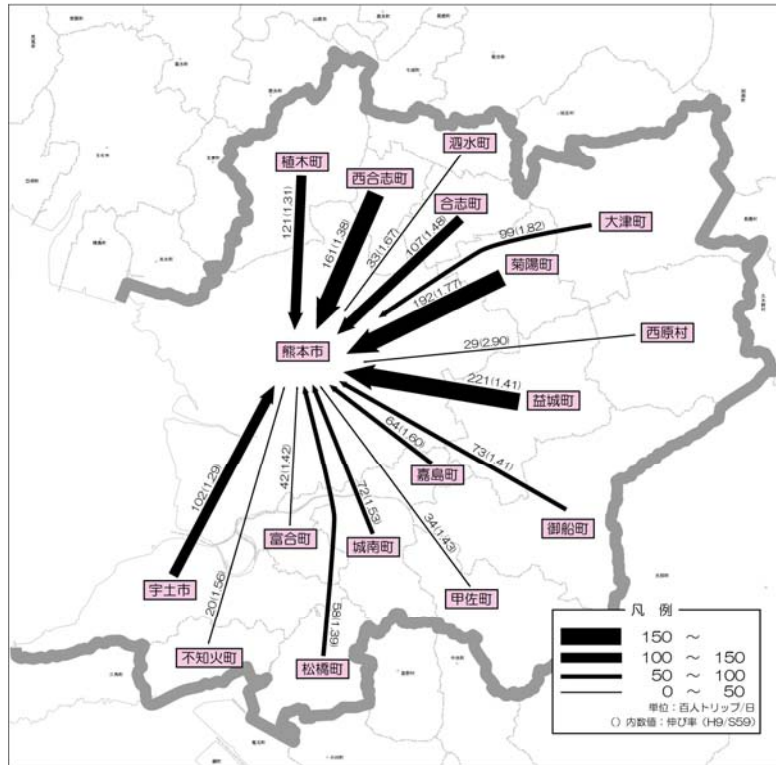


図 2-7 周辺市町村から熊本市への人の動き (全目的一全手段)

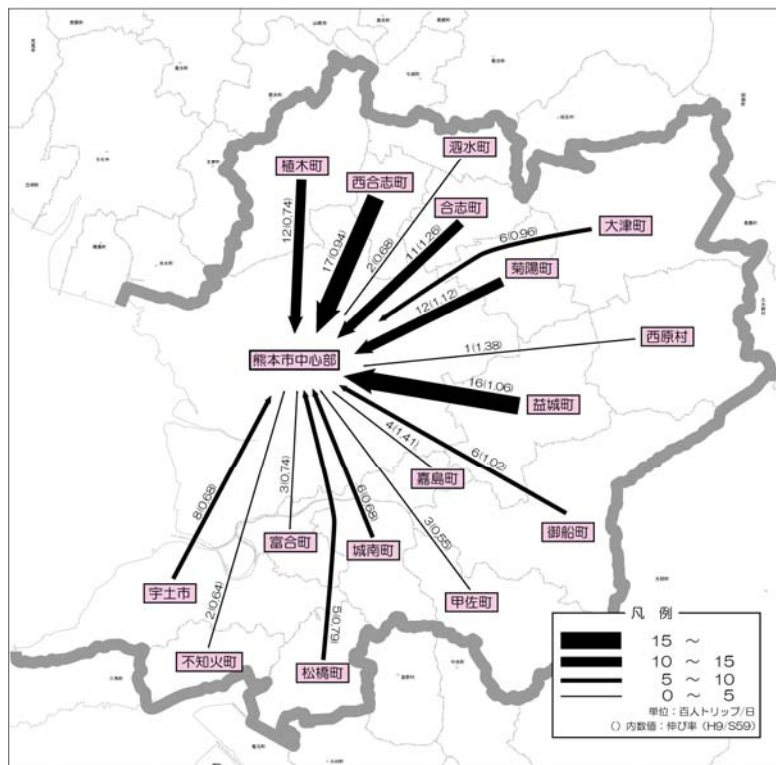


図 2-8 周辺市町村から熊本市中心部への人の動き (全目的一全手段)

資料：第2～3回熊本都市圏PT調査

②西合志町から熊本市中心部への移動目的・手段別割合の推移

- ・西合志町から熊本市中心部への移動目的は、通勤が約5割と最も多く、次いで私用が多くなっている。
- ・熊本市中心部への移動手段は、自動車が約6割を占め、次いで鉄道、バスの順となっており、S59年と比べ、自動車利用者の増加が顕著に見られる。
- ・熊本市中心部への移動手段を目的別に見ると、通勤、私用、業務目的では自動車が5割以上を占めており、鉄道は通勤、通学、私用目的で2~3割程度を占めている。

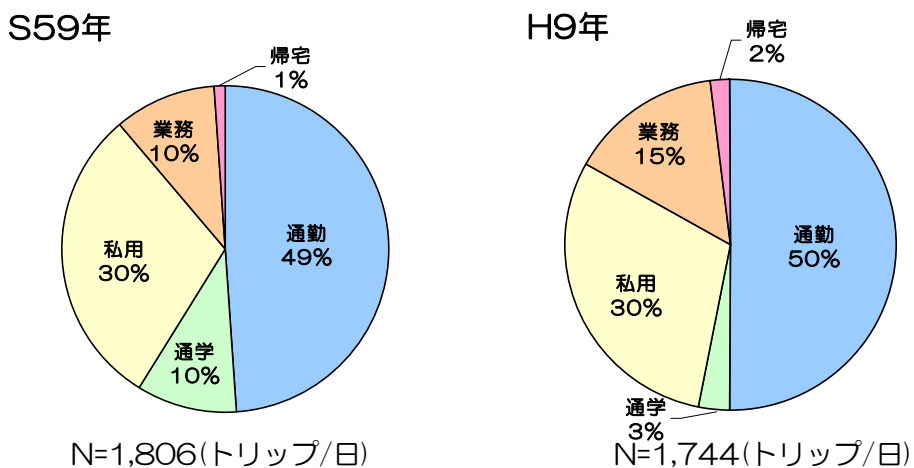


図 2-9 移動目的別割合

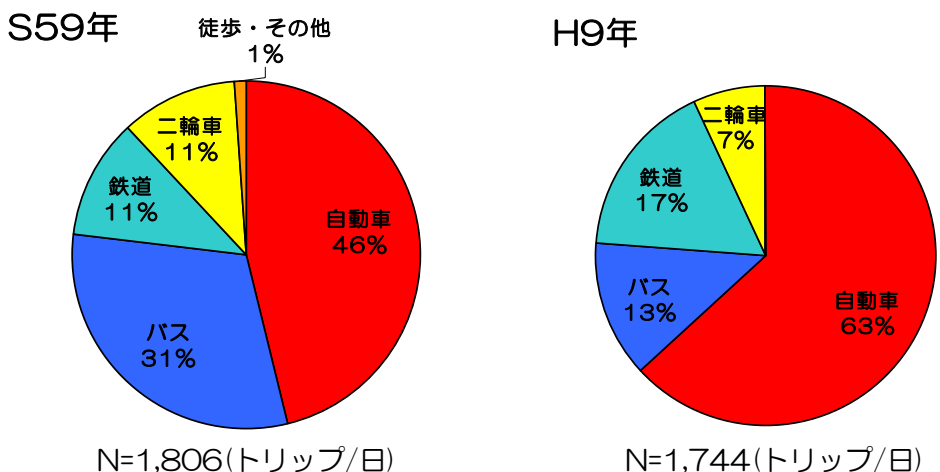


図 2-10 移動手段別割合

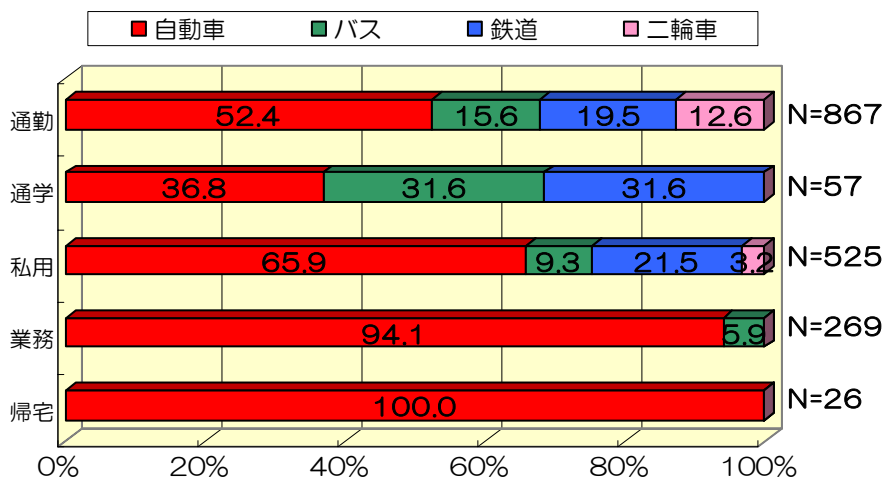


図 2-11 移動目的別手段の割合 (H9年)

資料：第 2~3 回熊本都市圏 PT 調査

③沿線地域から熊本市中心部への移動目的・手段の割合

- ・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。
- ・沿線地域から熊本市中心部への移動手段は、自動車が最も多いが、西合志町の須屋地区や御代志地区では鉄道が1～3割を占めている。
- ・また、御代志駅から2km程度離れた西合志町の野々島地区や合志町の豊岡地区でも、自動車、バスの他に鉄道利用者が1割程度見られる。

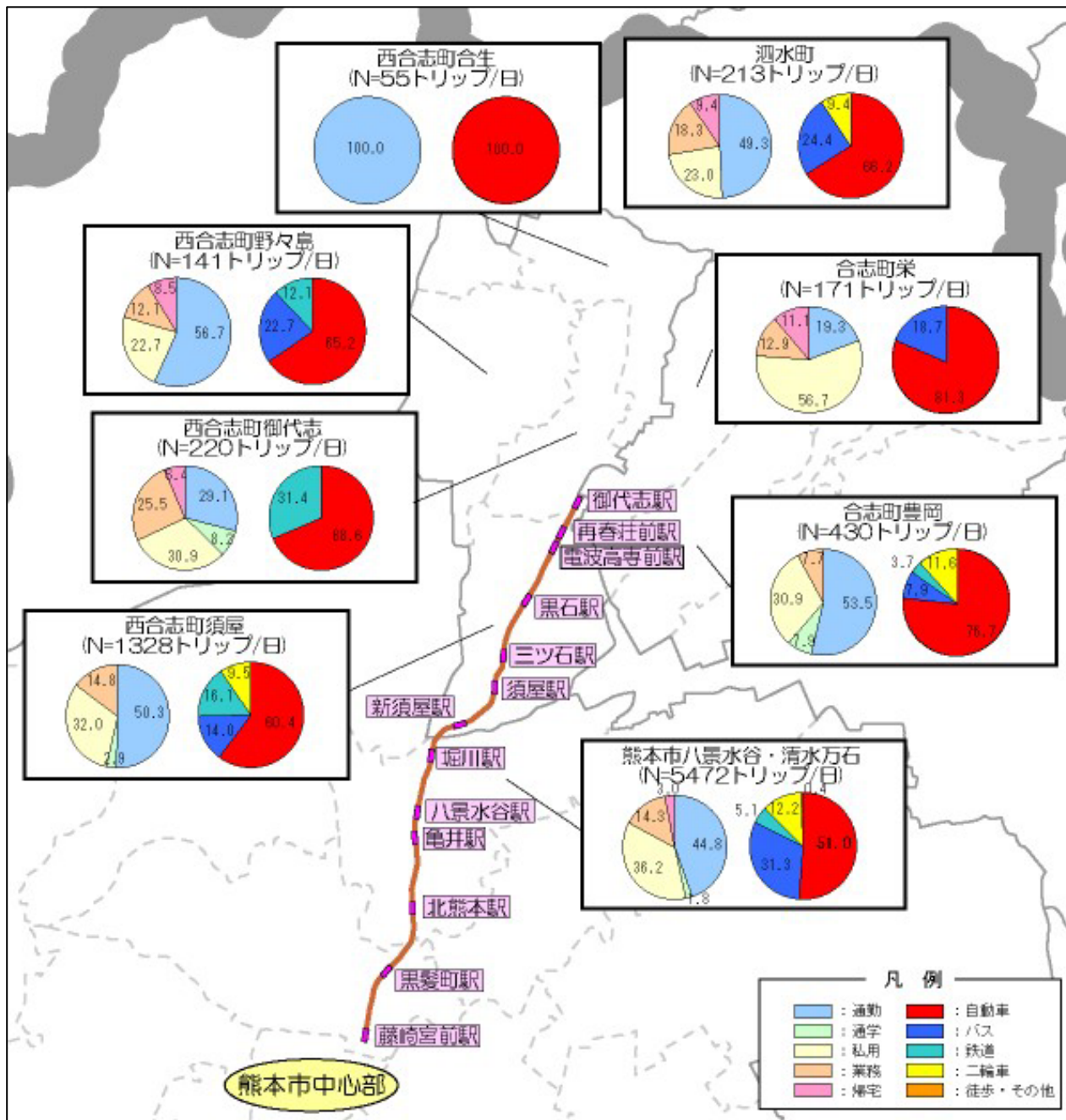


図 2-12 沿線地域の熊本市中心部への移動目的・手段別割合 (H9年)

資料：第3回熊本都市圏PT調査

2-2 人の移動を支える道路交通の特性

(1) 公共交通の特性

熊本電鉄及び熊本電鉄バスを主な対象として、その運行状況や利用状況等について分析を行った。

① 路線網

- ・熊本電鉄と並行して、山鹿・七城・菊池・旭志方面から、国道 387 号と国道 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。
- ・さらには、合志町（泉ヶ丘団地、永江団地）や熊本市北部（新地団地、楠団地）から、堀川駅前（主）熊本菊鹿線）を通過するバスも運行されている。

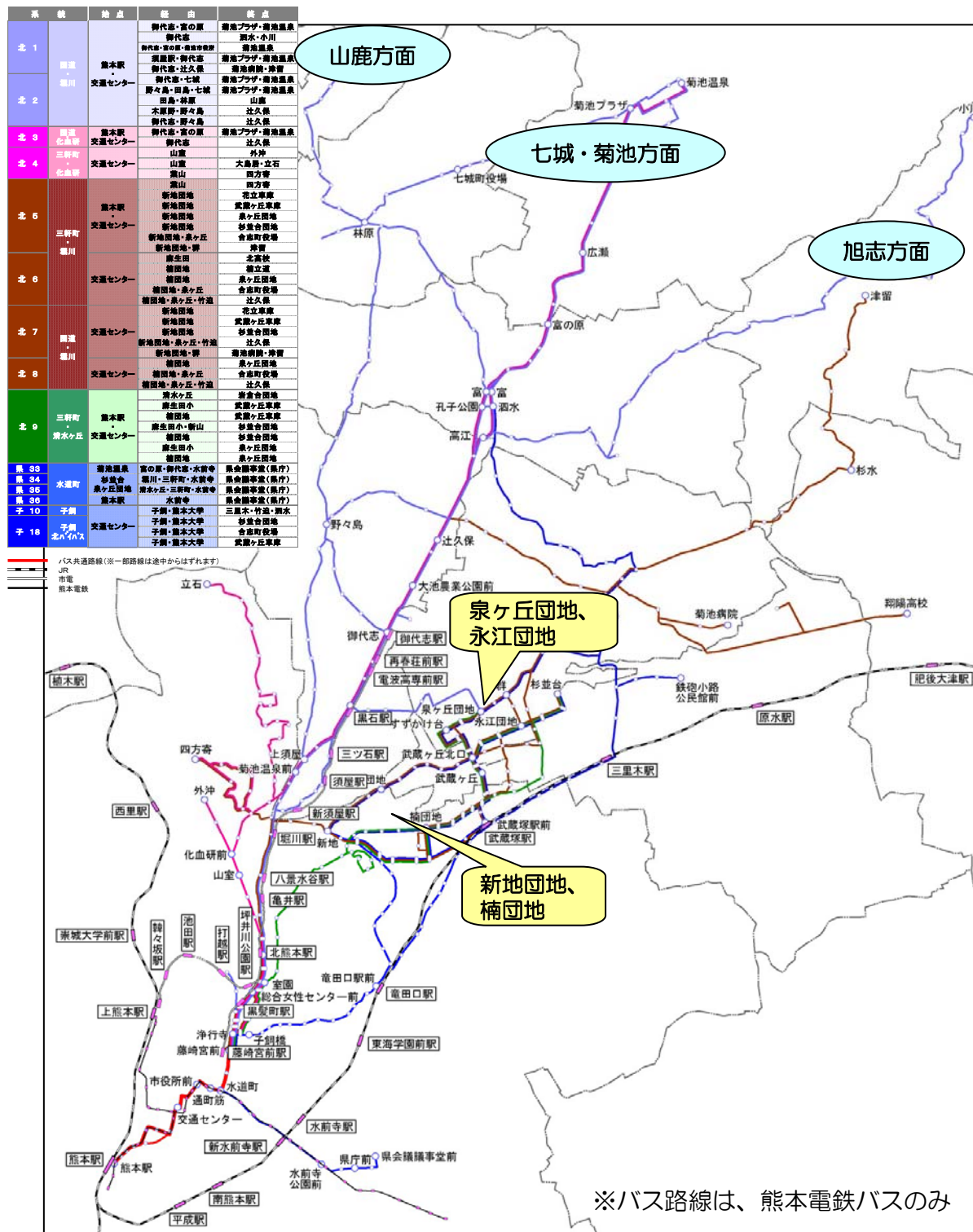


図 2-13 公共交通機関の路線網

②運行状況

- ・熊本電鉄は6時～20時の運行にあり、朝夕ピーク時で15分間隔（4本/時）、昼間時では30分間隔（2本/時）で運行されているのに対して、市電は平均3～5分間隔で運行されている。
- ・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、朝ピーク時の7時台で最大6本/時運行されている。
- ・また、熊本電鉄と交差するバス路線として、合志町の杉並台方面（泉ヶ丘、武蔵ヶ丘）を出発し、堀川駅を経由するバス路線があるが、平均5～6本/時の運行となっている。

（熊本電鉄の平日の運行状況）

始点	終点	総運行本数	備考欄
御代志駅	藤崎宮前駅	38(北熊本駅着3本含)	7,17時台に最大4本、8,16,19時台各3本、その他2本
藤崎宮前駅	御代志駅	38(北熊本駅発2本含)	7,8,17,18時台に最大4本、16時台各3本、その他1or2本

・運行時間

御代志駅始発；6:55、藤崎宮前駅終発；20:25

※藤崎宮前駅～北熊本駅間のみの運行は除く

（市電の平日の運行状況）

- ・朝ピーク時（8時～9時）；片方向最大22本運行
- ・昼間時は片方向16～18本運行

（熊本電鉄バスの平日の運行状況） ※熊本電気鉄道株式会社資料より一部抜粋

始点	経由	終点	総運行本数	備考欄
熊本駅	堀川・新地団地	杉並台・泉ヶ丘・武蔵ヶ丘	19	8,17時台に最大3本
交通センター			64	8時台に最大8本
杉並台・泉ヶ丘・武蔵ヶ丘	堀川・新地団地	熊本駅	16	7時台に最大7本
		交通センター	69	10,15,17時台に最大5本

・運行時間（三軒町・堀川・新地団地経由；泉ヶ丘方面行）

水道町バス停終発；23:21

始点	経由	終点	総運行本数	備考欄
熊本駅	御代志・富の原	菊池温泉・菊池プラザ	30	16,17時台に最大3本
	飛田バイパス		12	8～19時の各時間帯1本
	菊池市役所		3	9,11,13時台に各1本
	須屋駅		0	0
交通センター	御代志・富の原	熊本駅	9	8時台に最大3本
	飛田バイパス		0	0
	菊池市役所		0	0
	須屋駅		1	21時台に1本
菊池温泉・菊池プラザ	御代志・富の原	交通センター	28	7時台に最大4本
	飛田バイパス		13	6～18時の各時間帯1本
	菊池市役所		3	8,10,12時台に各1本
	須屋駅		0	0
	御代志・富の原	交通センター	9	6,14,22時台に最大2本
	飛田バイパス		0	0
	菊池市役所		0	0
	須屋駅		1	6時台に1本

・運行時間（堀川・御代志・富の原経由；菊池プラザ・菊池温泉方面行）

水道町バス停終発；23:36（洒水止）

③利用状況

・手段分担率

- ・熊本都市圏のH9年の自動車分担率は59.3%であり、14年前（S59年）に比べ16%増加している。
- ・また、熊本都市圏の自動車分担率は、他都市圏と比較しても高くなっており、自動車依存型の都市である。
- ・それに対し、市電・バスの分担率は減少している。

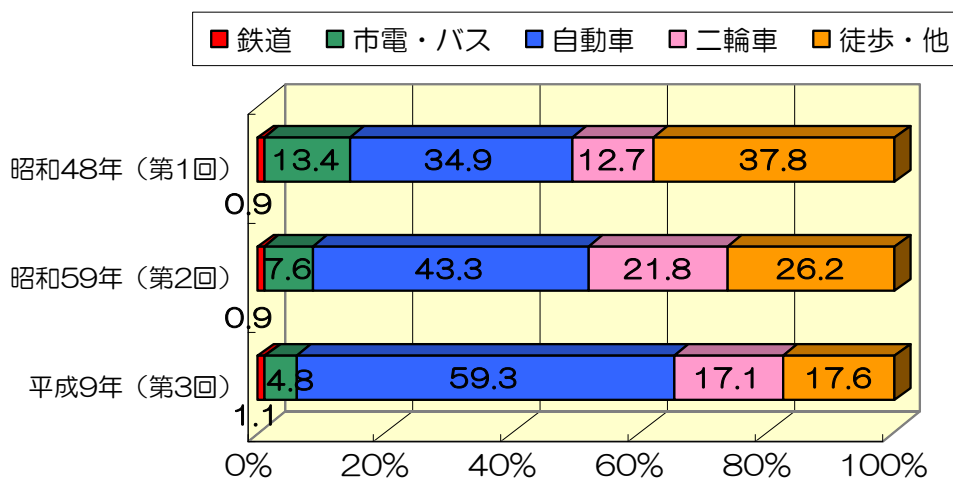


図 2-14 熊本都市圏における手段別構成比

資料：第1～3回熊本都市圏PT調査

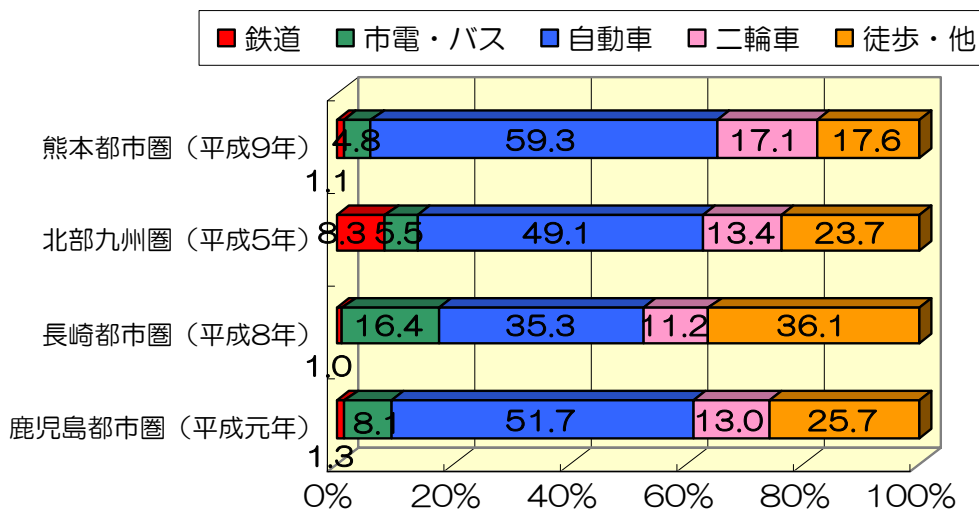


図 2-15 都市圏別の手段別構成比

資料：各都市圏PT調査

・輸送人員

- ・熊本都市圏の各交通機関の輸送人員は減少傾向にある。
- ・そのような中、熊本電鉄の平成 15 年度輸送人員の実績は、平成 14 年度に比べてわずかに増加している。

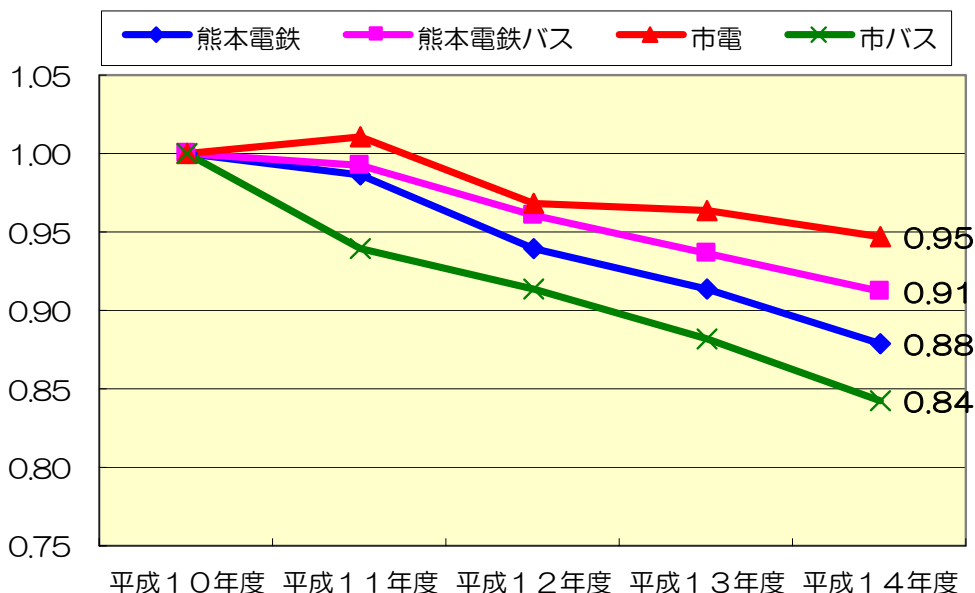


図 2-16 各交通機関の輸送人員の推移(平成 10 年度を 1.0 とした場合)

資料：熊本県統計年鑑（平成 15 年度版）
熊本電気鉄道株式会社

表 2-1 各交通機関の輸送人員の実績

(単位：千人)

	熊本電鉄	熊本電鉄バス	市電	市バス
平成 10 年度	1,747	7,174	10,759	18,677
平成 11 年度	1,722	7,125	10,868	17,555
平成 12 年度	1,641	6,891	10,418	17,067
平成 13 年度	1,596	6,716	10,366	16,472
平成 14 年度	1,536	6,546	10,182	15,746
平成 15 年度	1,543	6,404		

資料：熊本県統計年鑑（平成 15 年度版）
熊本電気鉄道株式会社

・ 駅別の利用者数（熊本電鉄）

- ・ 熊本電鉄の駅別の 1 日平均乗車人員は、起終点である藤崎宮前駅や御代志駅の他、須屋駅や堀川駅など、人口分布が高い地域やバス路線と結節している駅で多くなっている。
- ・ 一方、乗降のバランスで見ると、熊本市中心部に近い駅では降車が乗車よりも多く、その他の駅では乗車が降車よりも多くなっている。（並行するバス路線の影響、特に、運行時間帯の差が乗降のバランスに格差が生じる（行きは電車で帰りはバス）要因と考えられる。）

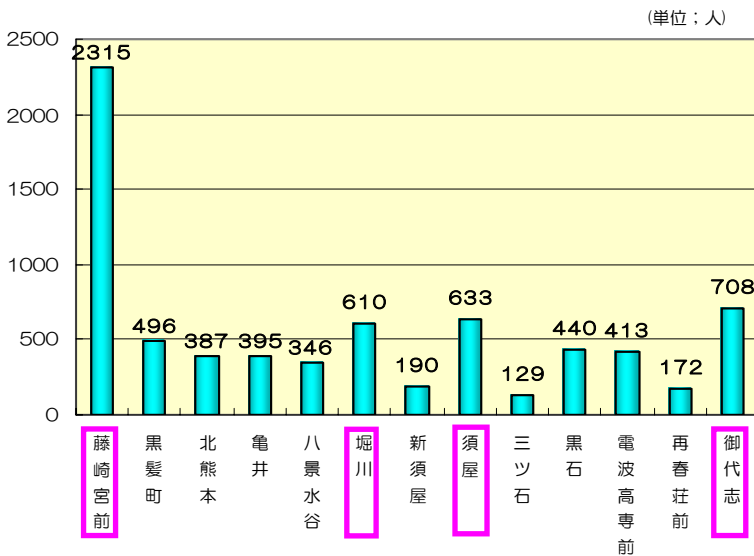


図 2-17 駅別の 1 日平均乗降人員（平成 15 年度）

資料提供：熊本電気鉄道株式会社

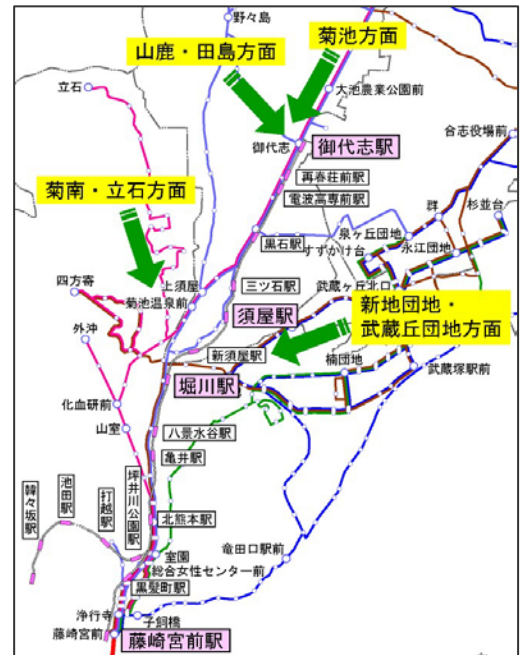


図 2-18 熊本電鉄周辺のバス路線網

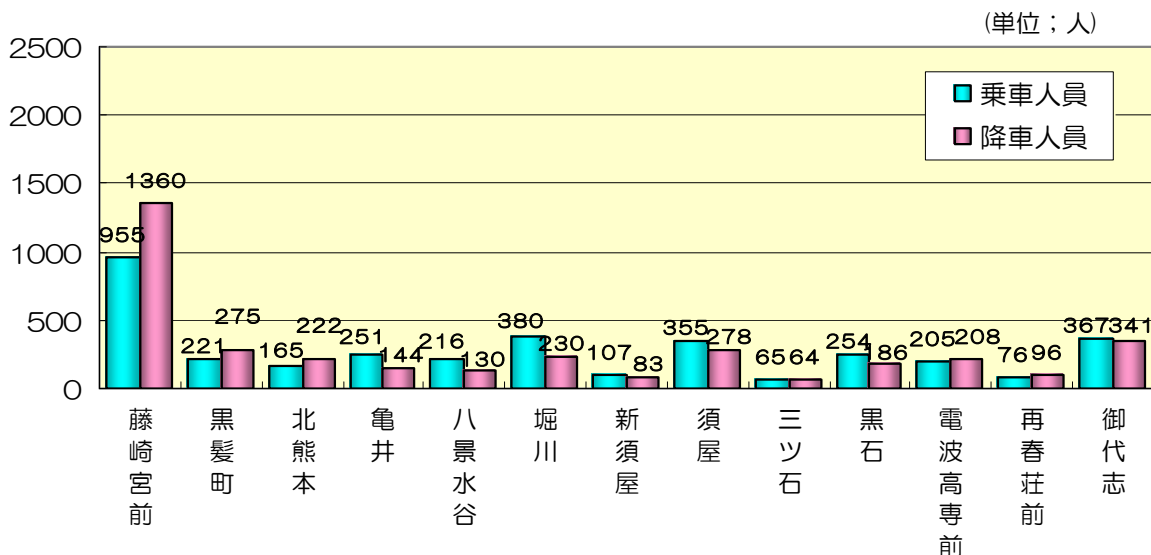


図 2-19 駅別の 1 日平均乗降別人員（平成 15 年度）

資料提供：熊本電気鉄道株式会社

(2) 道路交通の特性

熊本電鉄沿線やその周辺（熊本都市圏北部）の道路網における交通量や混雑の状況を把握・整理する。

①道路交通網

- ・熊本電鉄の御代志駅～新須屋駅間は国道 387 号と、新須屋駅～北熊本駅間は（主）熊本菊鹿線と並行しているが、これらの道路は 2 車線となっている。
- ・また、新須屋駅周辺では、国道 3 号北バイパスが交差する計画となっている。

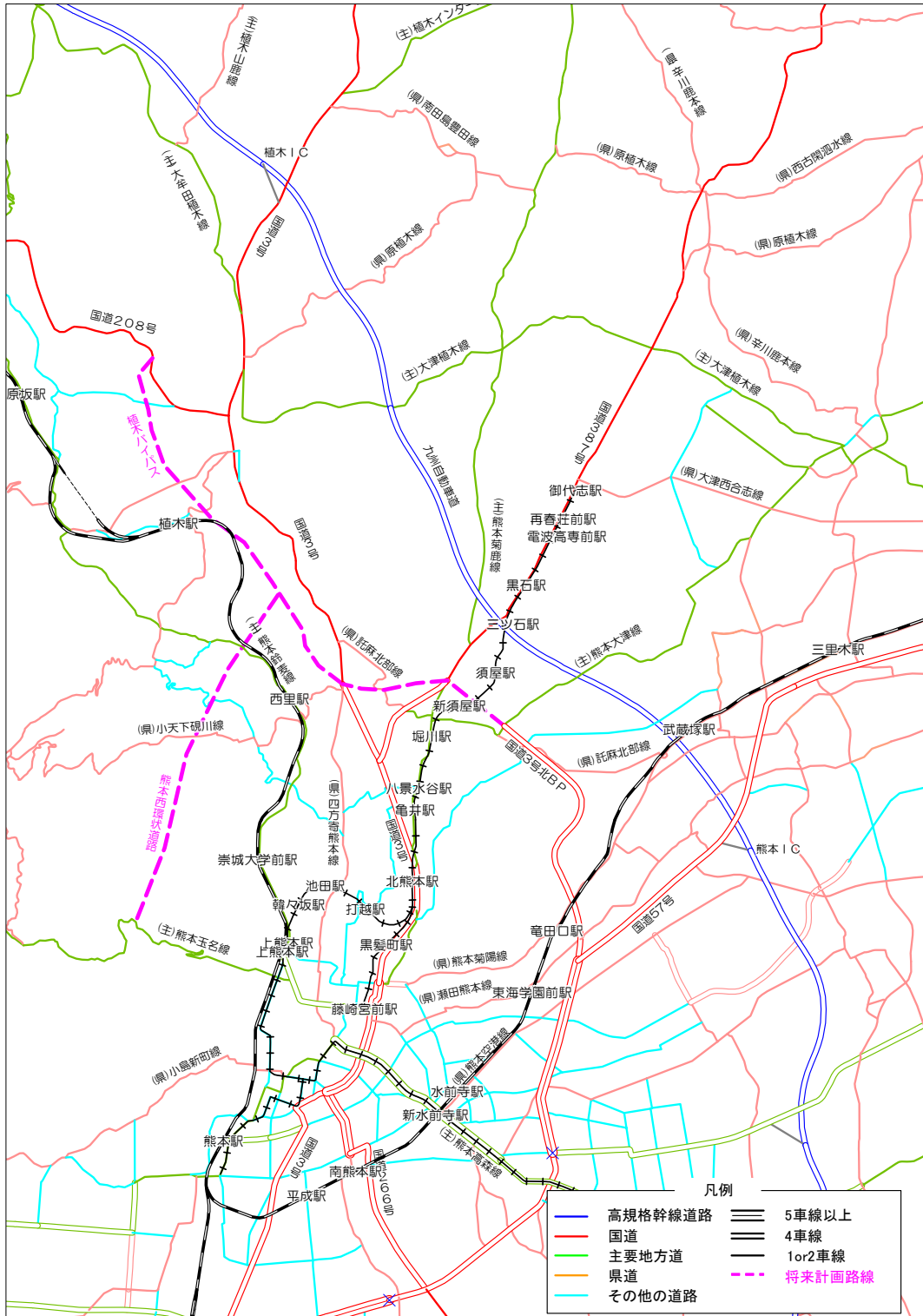
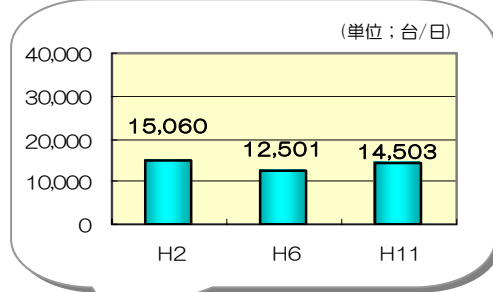
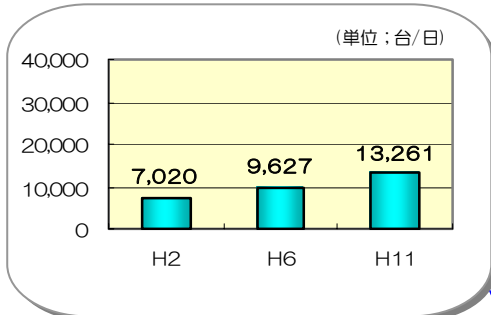


図 2-20 熊本都市圏の道路交通網

②利用交通量

- ・熊本電鉄沿線地域の道路の交通量は、国道 387 号（泗水町上高江）や国道 387 号（西合志町黒石）では、ほとんど変化がないものの、（主）熊本菊鹿線（西合志町木原野）では、約 2 倍（H11/H2）に増加している。
- ・また、熊本市中心部に近い国道 3 号（熊本市清水町室園）では、60,000 台/日以上交通量となっている。

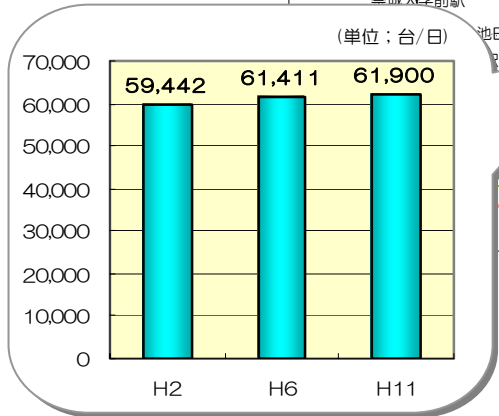
（主）熊本菊鹿線（菊池郡西合志町木原野）



国道 387 号
（菊池郡泗水町上高江）



国道 3 号
（熊本市清水町室園）



国道 387 号
（菊池郡西合志町黒石）

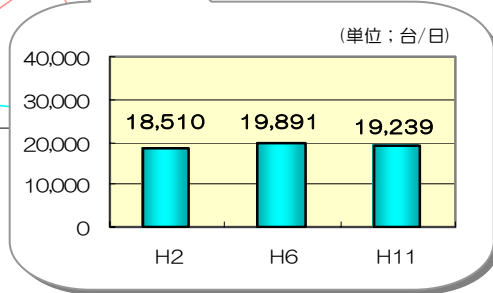


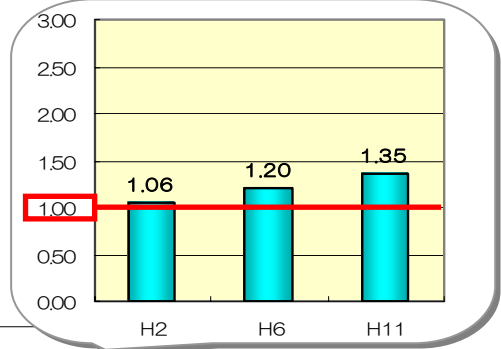
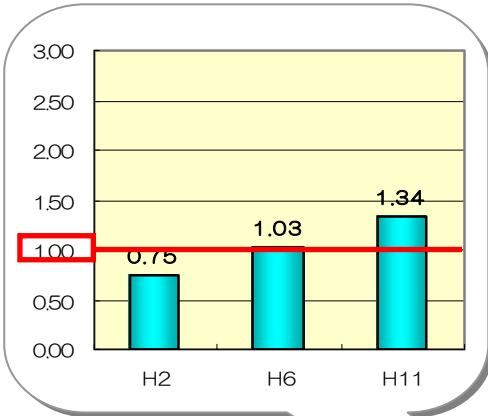
図 2-21 平日 24 時間交通量（全車）の地点別推移

資料：道路交通センサス調査結果

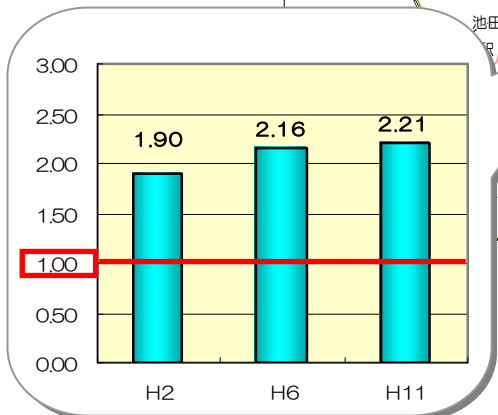
③混雑度

- ・熊本電鉄沿線地域の道路の混雑度は、下図の4地点全てで交通需要が交通容量を上回っており（混雑度 1.0 以上）、（主）熊本菊鹿線（西合志町木原野）や国道 387 号（泗水町上高江付近）では上昇傾向にある。
- ・特に、国道 3 号（熊本市清水町室園）では混雑度が 2.0 を超えており、著しい交通混雑が発生している。

（主）熊本菊鹿線（菊池郡西合志町木原野）



国道 3 号
（熊本市清水町室園）



国道 387 号
（菊池郡西合志町黒石）

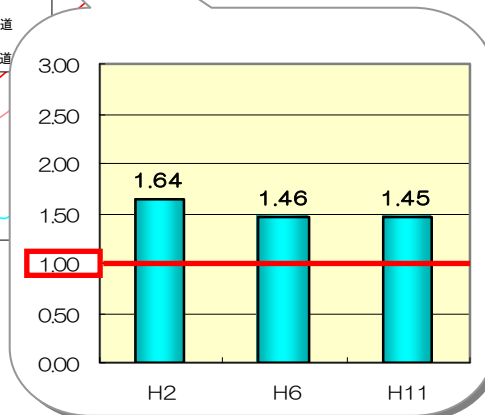


図 2-22 平日混雑度の地点別推移

資料：道路交通センサス調査結果

④混雑時旅行速度

- ・混雑時の旅行速度は、国道 3 号の熊本市清水町～室園町間が 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 以下となっており、熊本電鉄沿線やその周辺地域から熊本市中心部へ向かう道路の旅行速度の低下が著しい。

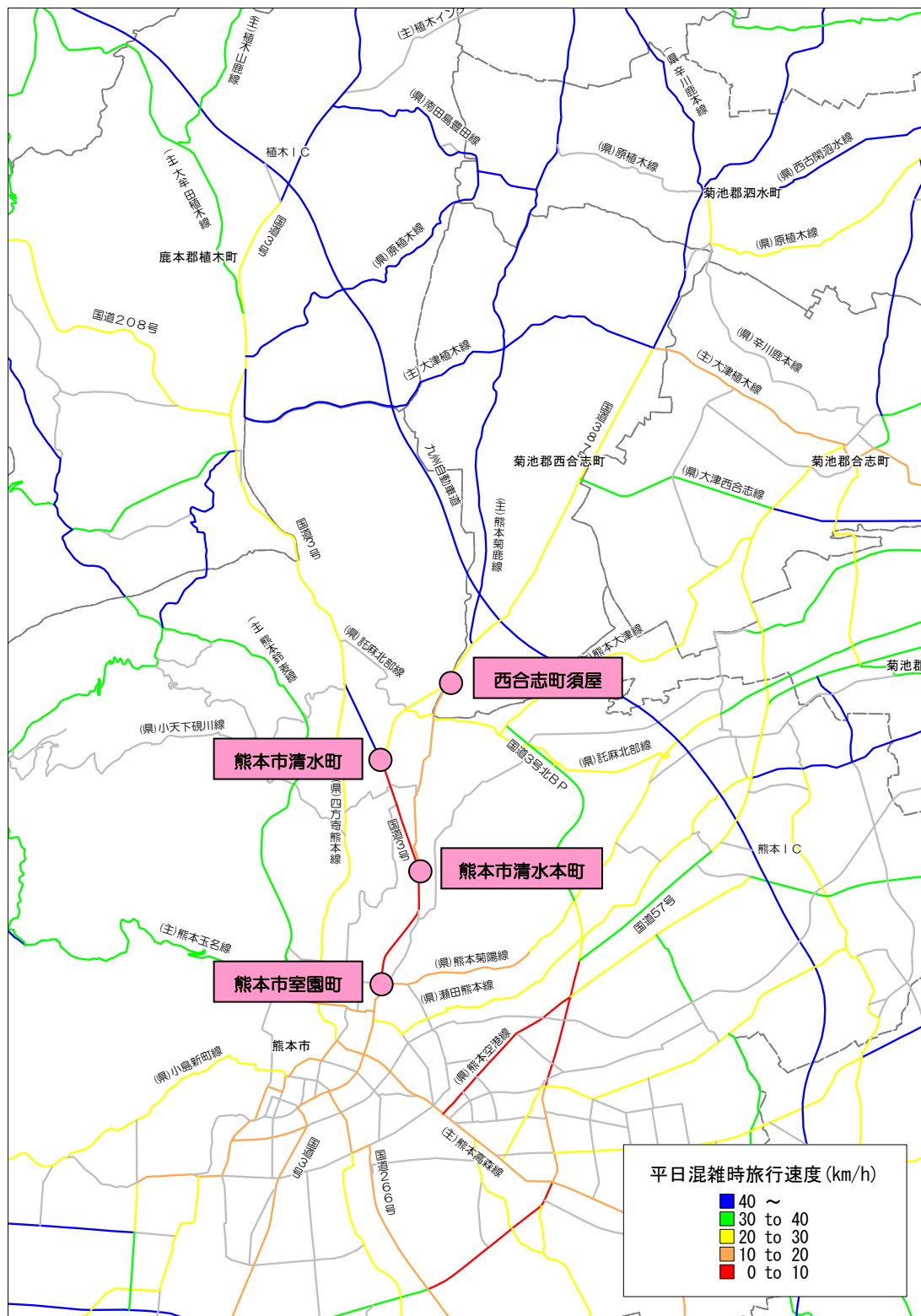


図 2-23 平日混雑時旅行速度

資料：H11 年度道路交通センサス調査

⑤主要渋滞ポイント

・熊本電鉄沿線やその周辺地域から熊本市中心部へ向かう道路では、浄行寺交差点や南坪井交差点、水道町交差点が主要渋滞ポイントとなっており、特に中心部への入口にあたる浄行寺交差点では、約3km近くの渋滞が発生している。

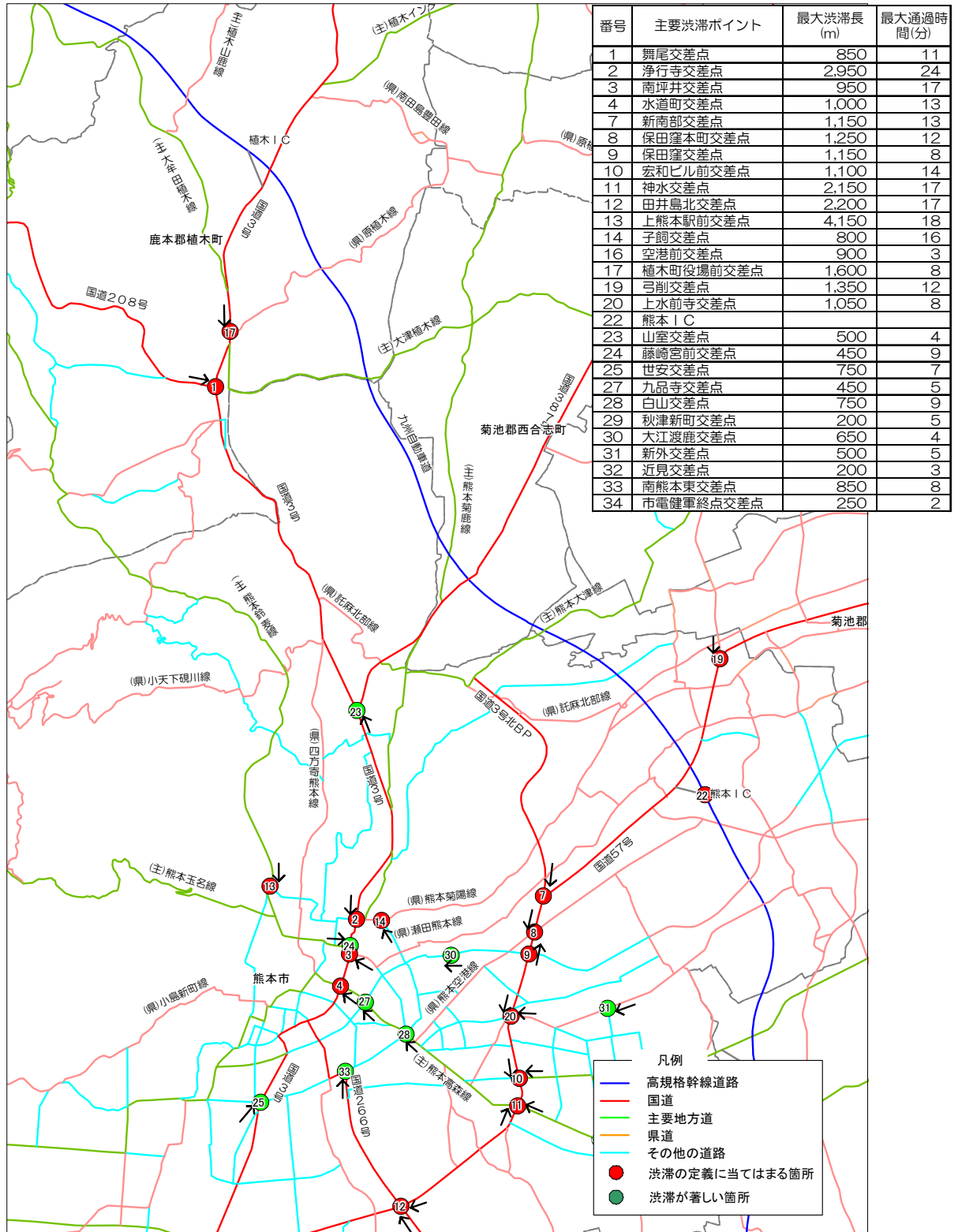


図 2-24 主要渋滞ポイント

資料：熊本県第3次渋滞対策プログラム