

熊本市公共交通協議会

第1回交通結節点機能強化部会

～上熊本駅周辺の交通結節機能強化等について～

1. 交通結節点機能強化部会について
2. 交通結節機能強化対策 検討概要
3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について
4. 市電延伸事業について

令和5年8月7日

熊本市 都市建設局 交通政策部 移動円滑推進課

1. 交通結節点機能強化部会について

1. 目的

持続可能で利便性の高い公共交通網を形成するため、中心部と各地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の特性に応じた機能強化及び各軸上の乗換拠点における各交通手段間の連携にハードとソフトの両面から取り組むことで、円滑に移動できる公共交通ネットワークを構築するもの。

2. 部会における検討概要

<現状>

- 公共交通軸上の乗換拠点において、利用者が来た電車にすぐ乗れない等、交通機能が飽和状態の箇所がある。
- そのような中、空港アクセス鉄道の整備やTSMCの熊本進出など熊本都市圏の経済状況の変化に伴う人流の変化が見込まれる。
- 熊本市の主要渋滞箇所は政令市でワースト1位であり、これ以上交通渋滞を悪化させないよう、今後公共交通が果たすべき役割はより一層重要となるため、利便性の向上等に取り組んでいく必要がある。
- 市民や観光客があらゆる交通手段で円滑に移動できる交通環境の提供や、観光や商業等のその他のサービスとの連携による地域経済の活性化などにより、公共交通利用者の増加を図り、持続可能な公共交通の確立に向けたMaaSの取り組みを推進中。



< 課題 >

乗換拠点の利便性向上により公共交通の利用促進を図る

< 対策 >

交通結節点機能強化イメージ



2. 交通結節機能強化対策 検討概要

2. 1 現在の取組み

検討内容

- ・新水前寺駅周辺や上熊本駅周辺など本市の主要な交通結節点について、空港アクセス鉄道やTSMC進出等の社会環境の変化による交通機能への影響を踏まえ、各交通モードが連携し、各拠点間をスムーズに行き来できるような仕組みを検討
- ・検討にあたっては、公共交通やまちづくり等様々な観点から交通結節機能強化に資するソフト対策及びハード対策の両面から検討

取組み状況

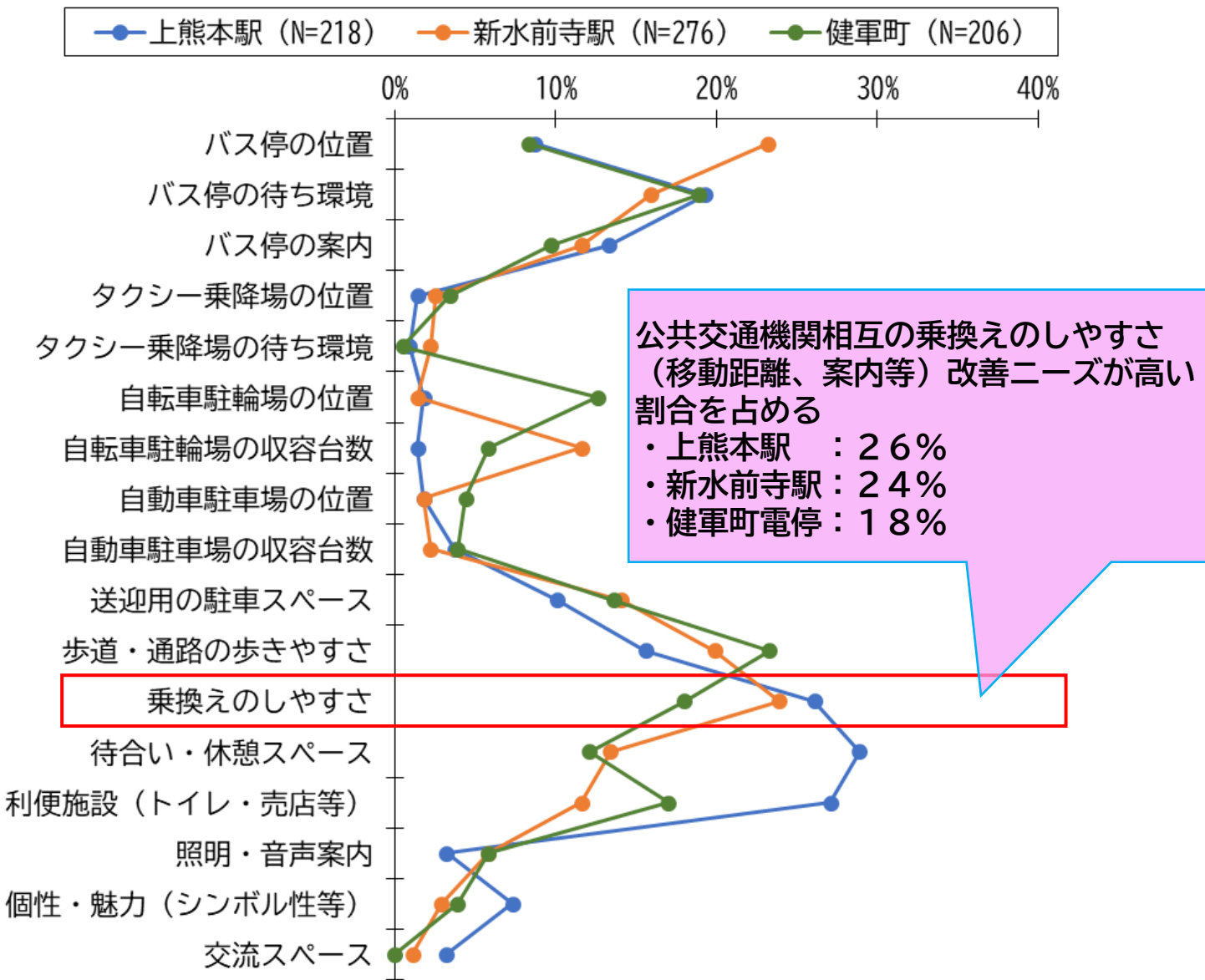
- ・各交通結節点の利用者に対し、利用実態及び改善ニーズを把握するためのアンケート調査を実施（アンケート回収数：700人 実施期間：R4. 10. 31～R4. 11. 14）

調査対象：各交通結節点における鉄道駅、電停、バス停利用者

調査方法：○Webを活用したアンケート調査を実施し、それぞれの鉄道駅、電停、バス停等に、URL及びQRコードを記載した調査協力依頼ポスターを掲出

○主に高齢者を対象に、乗車待ち客へのヒアリングを実施
- ・周辺自治体との連携に向けた協議
- ・各交通事業者との意見交換（交通局、共同経営推進室、JR九州、熊本電鉄） 等

▼利用者からの改善ニーズ



資料：利用者アンケート調査（2022年11月実施、Webアンケート調査・ヒアリング調査）
※サンプル数に対する指摘率を示す（改善ニーズは最大3つまで回答可）

<新水前寺駅周辺>

J Rから市電への乗換えにおける積み残し改善に向けた検討を実施



新水前寺駅前電停混雑状況

各交通モード間の乗換え利便性強化について関係機関と協議中

<健軍町電停周辺>

市電延伸を見据え、健軍町電停周辺の結節機能強化の検討を実施



健軍町電停混雑状況

市電延伸の検討と合わせ、乗換え利便性強化を検討予定

<上熊本駅周辺>

駅周辺地域の特性や利用者ニーズを踏まえた検討に加え、関連する鉄軌道駅へのアクセス等も含めた広域的な視点での検討を実施



上熊本駅

交通結節機能強化策の方向性について
本日議論

2. 2 本日は議論頂きたい点について

■本日は議論いただきたい点 ⇒ 上熊本駅周辺交通結節機能強化対策の方向性について

上熊本駅は、ＪＲ鹿児島本線と熊本電鉄菊池線、市電、路線バス、シェアサイクル、タクシーの公共交通機関が接続する唯一の交通結節点であり、県内各方面へのアクセスが可能な利便性及びポテンシャルの高い交通結節点である。これを踏まえ、交通結節機能強化にあたっては、**以下の方針で検討を行う。**

上熊本駅周辺交通結節機能強化対策検討方針

上熊本駅周辺の現状と課題の分析を行い、**上熊本駅のポテンシャル発揮（公共交通への転換）に繋がる**交通結節機能強化対策を検討

※参考（検討の背景）

《まちづくり政策上の位置づけ》

■第2次熊本市都市マスタープラン

⇒「地域拠点」として位置づけ

⇒本市における北西部の玄関口として交通結節機能等を強化し、都市機能の維持・確保を図る

《交通政策上の位置づけ》

■熊本都市圏都市交通マスタープラン

⇒「地域核」として位置づけ

⇒植木方面や合志・菊池方面等の都市圏北西部をサービスする基幹公共交通軸上に位置

《市長マニフェスト》

【3. 暮らしに活力と勢い、そして落ち着きのある熊本市の実現 064】

■熊本都市圏の交通結節点において、ＪＲ、市電、電鉄、バス、シェアサイクル等の様々な交通モードの結節機能を強化して、周辺エリアの再開発などのまちづくりと連携しながら利便性を向上させます。特に上熊本駅は、TSMCの進出や合志市御代志地区の土地区画整理事業等、熊本都市圏北部エリアでの環境の変化を踏まえ、市電と電鉄、ＪＲがスムーズに乗り換えられるよう接続環境の改善に取り組み、熊本駅、桜町バスターミナルに次ぐ熊本都市圏の重要交通拠点として、更なる機能強化を図ります。【任期中実現】

3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

3. 1 上熊本駅周辺の現状と課題

現状と課題①

- <現状>**
- JR鹿児島本線連続立体交差化に伴い、2015年3月にJR上熊本駅新駅舎が整備された。その後、東口駅前広場（2017年6月）及び西口駅前広場（2018年3月）が供用され、2023年3月には西口駅前広場に接続する都市計画道路（上熊本駅西口線）の供用が開始されたが、東口駅前広場に交通が集中している。
 - 西口駅前広場が供用されているが、東口駅前広場に比べて利用が少なく、駐停車スペースが有効に活用されていない。（未使用のバス停車スペース（1台分）あり）
- <課題>**
- 東西駅前広場の機能分担（西口駅前広場の有効活用）

▼上熊本駅における交通施設配置の状況

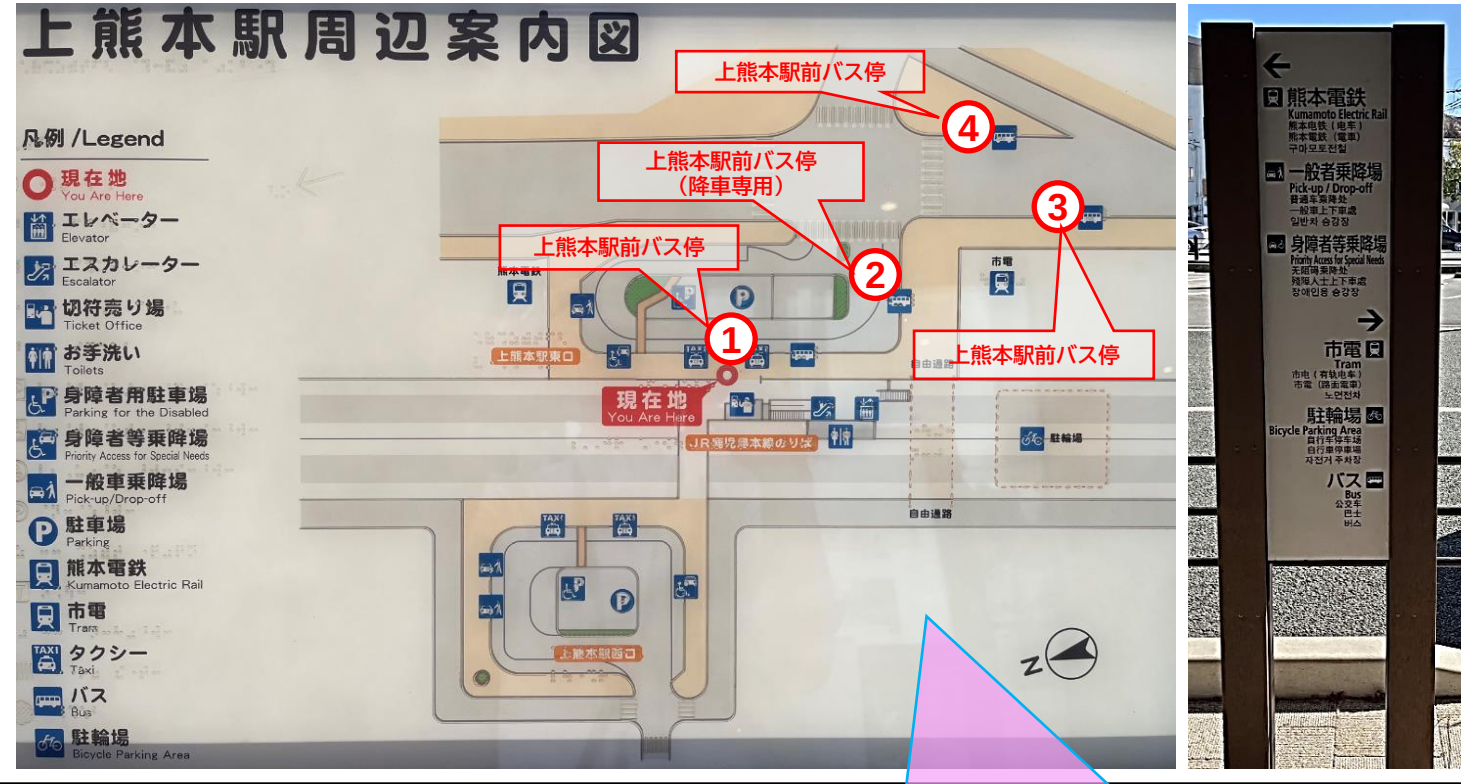


出典：PLATEAU VIEW（国土交通省 <https://plateauview.mlit.go.jp/>）を加工して作成

現状の課題②

- <現状>**
- バス停が4箇所に分散しているが、JR改札出口付近や駅前広場において、バス乗り場等の案内誘導が少なく、利用者からは乗り場がわかりにくいとの声が挙がっている。（バス停④は発着本数が最も多い一方、JRとの乗換えにあたっては車道横断が生じる。）
- <課題>**
- 行先など乗換え案内情報提供の充実

▼現在の上熊本駅周辺案内図及び案内標識



- ・バス停、電停等の位置を示しているが、行先案内はなくわかりにくい
- ・「上熊本駅前バス停」が複数あり、バス停に行かなければ行先がわからない

3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

3. 1 上熊本駅周辺の現状と課題

現状と課題③

<現状>

- 上熊本駅と結節しているJR植木駅には、ゆうゆうバスが結節しているが、通勤通学に適した時間帯の運行が少ない。
- JR植木利用者の駅端末利用交通手段分担率は、約4割が自動車利用であり、公共交通による駅へのアクセス手段に乏しいため、朝夕の送迎により駅周辺で混雑が発生している。

<課題>

- JR植木駅へのアクセス性強化

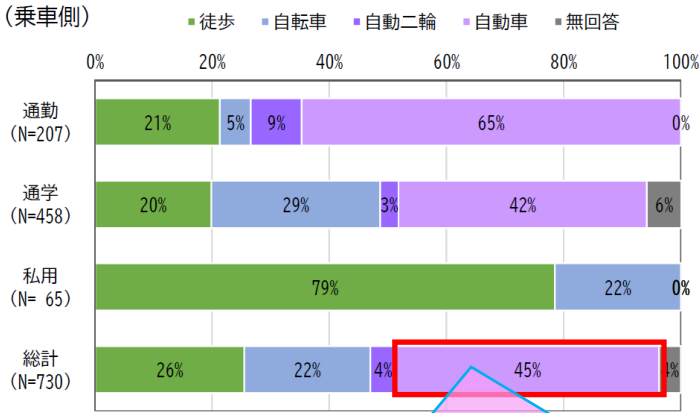
▼ゆうゆうバス（植木循環ルート）時刻表

時刻表 ※平日のみ運行 令和元年(2019年)10月1日現在									
停留所	道の駅すいかの里 → 植木駅前 → 田原坂ニュータウン → 道の駅すいかの里								
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	
① 道の駅すいかの里			9:19	10:21	11:32	13:18	14:18	15:18	
② 上岩野			9:20	10:22	11:33	13:19	14:19	15:19	
③ 植木駅前	7:17	8:28	9:22	10:24	11:35	13:21	14:21	15:21	
④ 植木病院・かがやき館前	7:18	8:29	9:23	10:25	11:36	13:22	14:22	15:22	
⑤ 北沢役所前	7:19	8:30	9:24	10:26	11:37	13:23	14:23	15:23	
⑥ 植木五丁目	7:20	8:31	9:25	10:27	11:38	13:24	14:24	15:24	
⑦ 植木三丁目	7:21	8:32	9:26	10:28	11:39	13:25	14:25	15:25	
⑧ 植木	7:22	8:33	9:27	10:29	11:40	13:26	14:26	15:26	
⑨ 植木一丁目	7:23	8:34	9:28	10:30	11:41	13:27	14:27	15:27	
⑩ 植木宮の前	7:24	8:35	9:29	10:31	11:42	13:28	14:28	15:28	
⑪ 徳田住宅下	7:27	8:38	9:32	10:34	11:45	13:31	14:31	15:31	
⑫ 植木駅前	7:29	8:40	9:34	10:36	11:47	13:33	14:33	15:33	
⑬ 鬼塚入口	7:31	8:42	9:36	10:38	11:49	13:35	14:35	15:35	
⑭ 大和五町内	7:31	8:42	9:36	10:38	11:49	13:35	14:35	15:35	
⑮ 田原坂ニュータウン	7:32	8:43	9:37	10:39	11:50	13:36	14:36	15:36	
⑯ ショッピングセンター前	7:33	8:44	9:38	10:40	11:51	13:37	14:37	15:37	
⑰ 田原坂ニュータウン入口	7:34	8:45	9:39	10:41	11:52	13:38	14:38	15:38	
⑱ 萩池	7:35	8:46	9:40	10:42	11:53	13:39	14:39	15:39	
⑲ 徳井小学校前	7:36	8:47	9:41	10:43	11:54	13:40	14:40	15:40	
⑳ 萩池	7:37	8:48	9:42	10:44	11:55	13:41	14:41	15:41	
㉑ 植木宮の前	7:39	8:50	9:44	10:46	11:57	13:43	14:43	15:43	
㉒ 植木一丁目									
㉓ 植木									
㉔ 植木三丁目	7:42	8:53	9:47	10:49	12:00	13:46	14:46	15:46	
㉕ 植木五丁目	7:43	8:54	9:48	10:50	12:01	13:47	14:47	15:47	
㉖ 北沢役所前	7:45	8:56	9:50	10:52	12:03	13:49	14:49	15:49	
㉗ 植木病院・かがやき館前	7:46	8:57	9:51	10:53	12:04	13:50	14:50	15:50	
㉘ 植木駅前	7:48	8:59	9:53	10:55	12:06	13:52	14:52	15:52	
㉙ 上岩野			9:54	10:56	12:07	13:53	14:53	15:53	
㉚ 道の駅すいかの里			9:57	10:59	12:10	13:56	14:56	15:56	

※すいかの里開館が9時のため、1、2便目は植木駅前発着

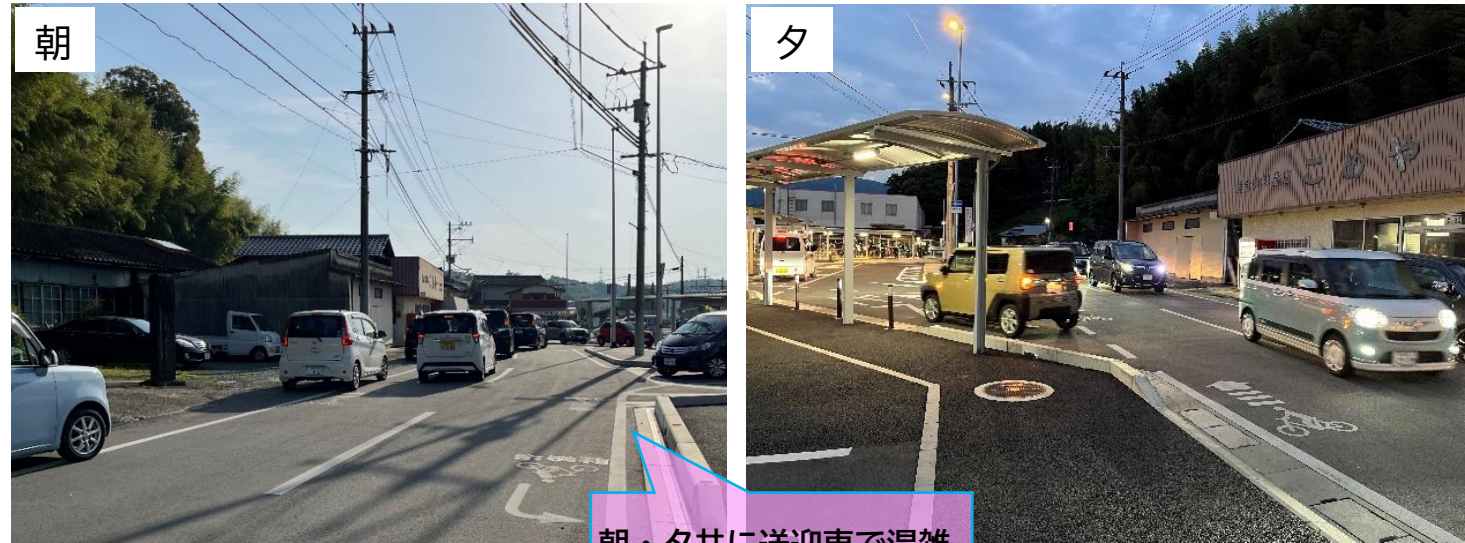
通勤通学に適した時間帯の運行が少ない

▼JR植木駅利用者の駅端末利用交通手段分担率



約4割が自動車利用（送迎利用が多い）

▼植木駅周辺の混雑状況（令和5年5月11日（木）朝・夕ピーク時）



朝・夕共に送迎車で混雑

現状と課題④

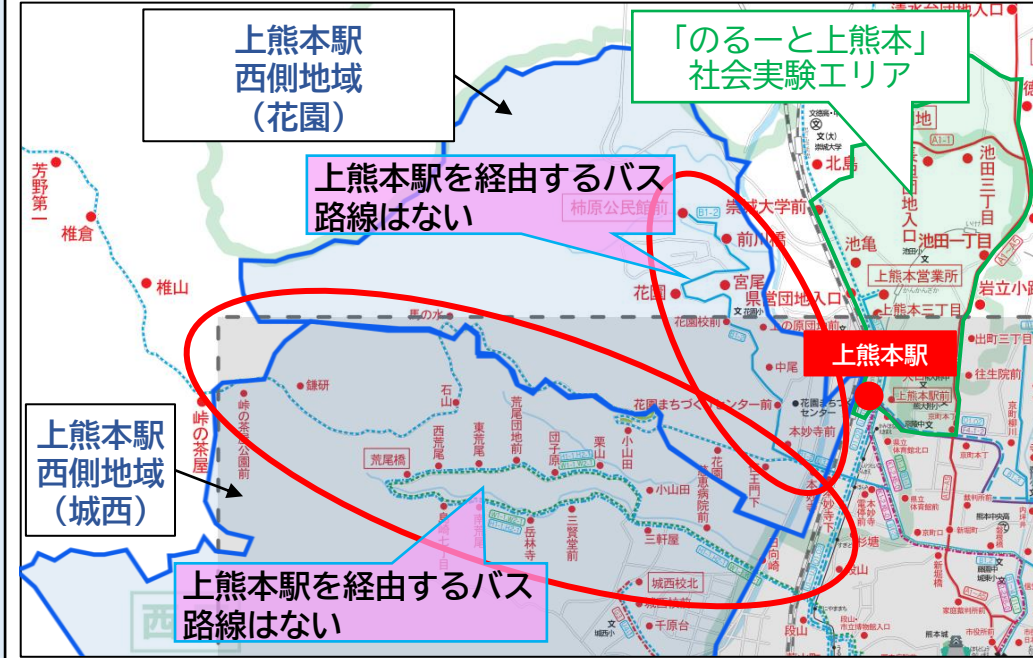
<現状>

- 上熊本駅の西側地域は、路線バスが運行しているが、上熊本駅を経由していない。
- 上熊本駅西口線が令和5年3月に共用開始し、西口駅前広場へのアクセス性が向上したものの、上熊本駅西側地域から上熊本駅にアクセスする公共交通機関はない。
- 現在、上熊本・池田地区において(株)タクルーによるグリーンスローモビリティを活用したAIデマンドタクシー導入の社会実験「のるーと上熊本」を実施中。

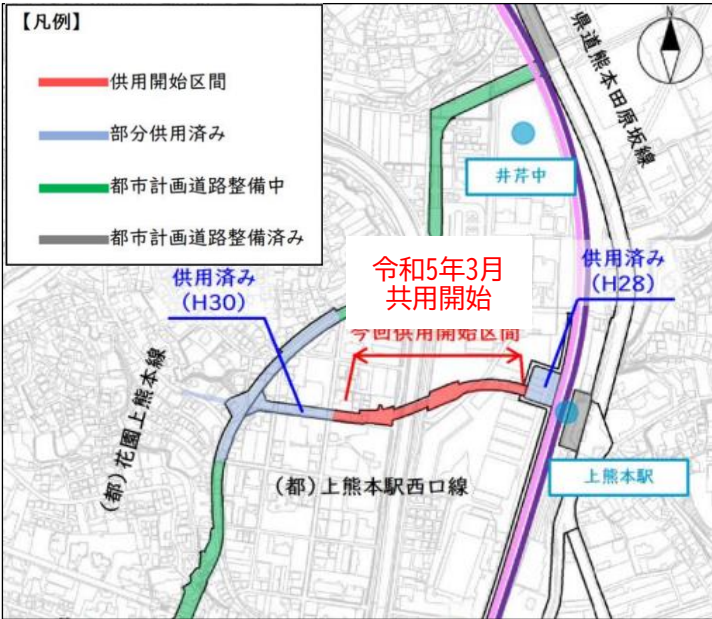
<課題>

- 上熊本駅へのアクセス性強化

▼上熊本駅西側地域のバス路線（熊本市バスガイドマップ2023より）及び「のるーと上熊本」社会実験エリア



▼上熊本西口線の共用開始



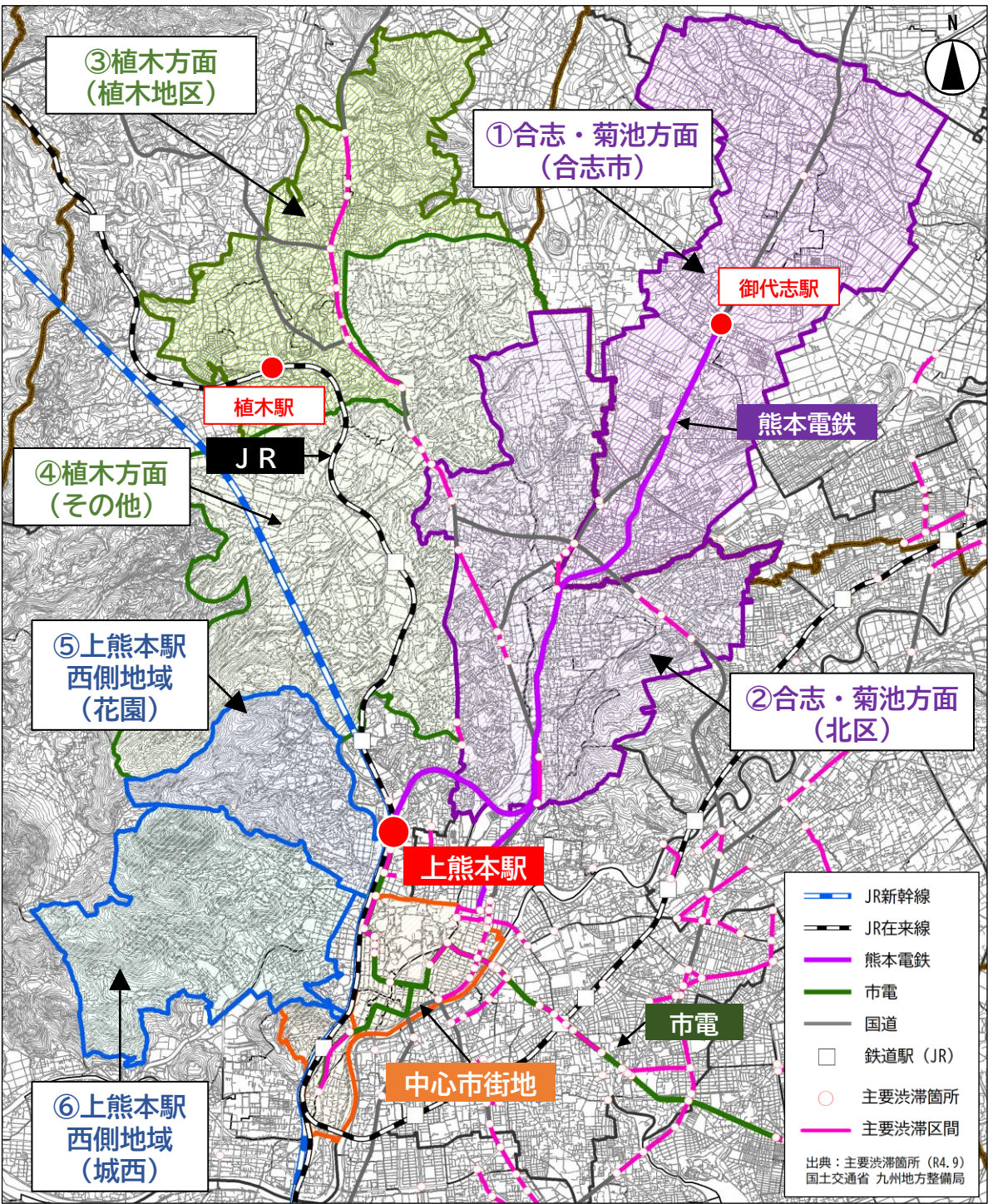
3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

3. 2 現状の課題③、④の詳細な分析

「現状と課題③、④」の詳細な分析

- 「現状と課題③、④」の詳細な分析にあたり、PT調査のCゾーン区分をもとに以下の①～⑥のエリアを設定
 - ・上熊本駅と結節する鉄軌道沿線地域として「①合志・菊池方面（合志市）」、「②合志・菊池方面（北区）」、「③植木方面（植木地区）」、「④植木方面（その他）」
 - ・上熊本駅に近接する地域として「⑤上熊本駅西側地域（花園）」、「⑥上熊本駅西側地域（城西）」

▼上熊本駅周辺地域及び同駅と結節する鉄軌道沿線地域（①～⑥エリア）



これら①～⑥のエリアを発着する自動車の交通需要等を分析し、

- ・「現状と課題③」該当エリア：「③植木方面（植木地区）」
- ・「現状と課題④」該当エリア：「⑤上熊本駅西側地域（花園）」
「⑥上熊本駅西側地域（城西）」

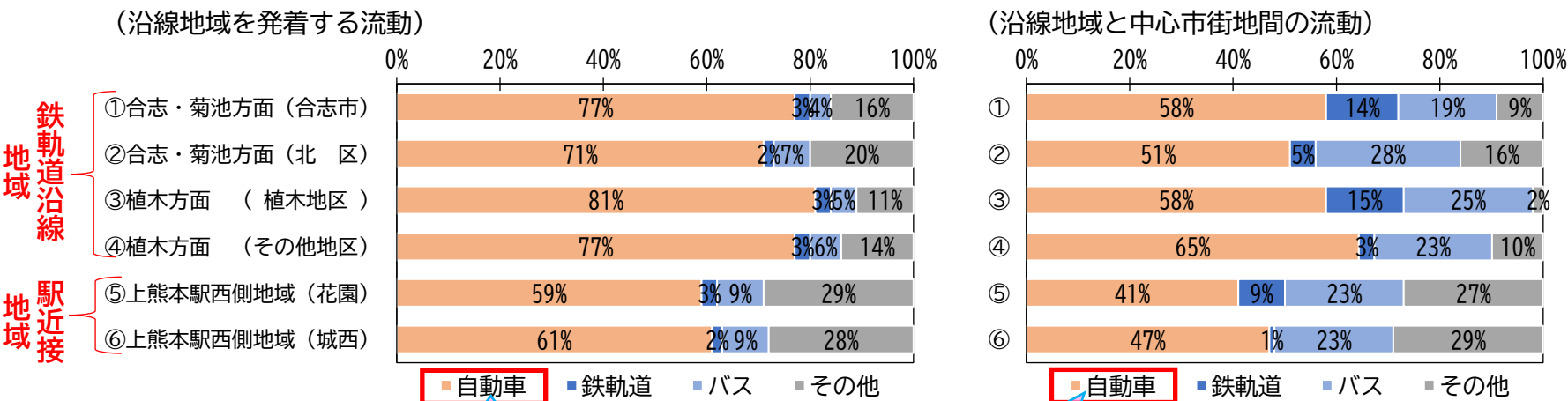
が、上熊本駅のポテンシャル発揮（公共交通への転換）に繋がるエリアであるかの検証を行った。

（分析1）各検討対象エリアを発着する自動車の交通需要について

- ・鉄軌道沿線または駅近接地域であるものの、自動車分担率が高い状況にある。
- ・これら沿線地域から中心市街地方向に向かう放射軸上には、主要渋滞箇所・区間が存在。特に「③植木方面（植木地区）」において広い範囲で主要渋滞箇所・区間が見られる。

▼沿線地域を発着する流動の交通手段分担率（H24PT調査結果）

※各沿線地域の内々流動及び帰宅目的を除いて集計



各エリアにおいて、鉄軌道沿線または駅近接地域でありながら自動車分担率が高く、6～8割程度を占める

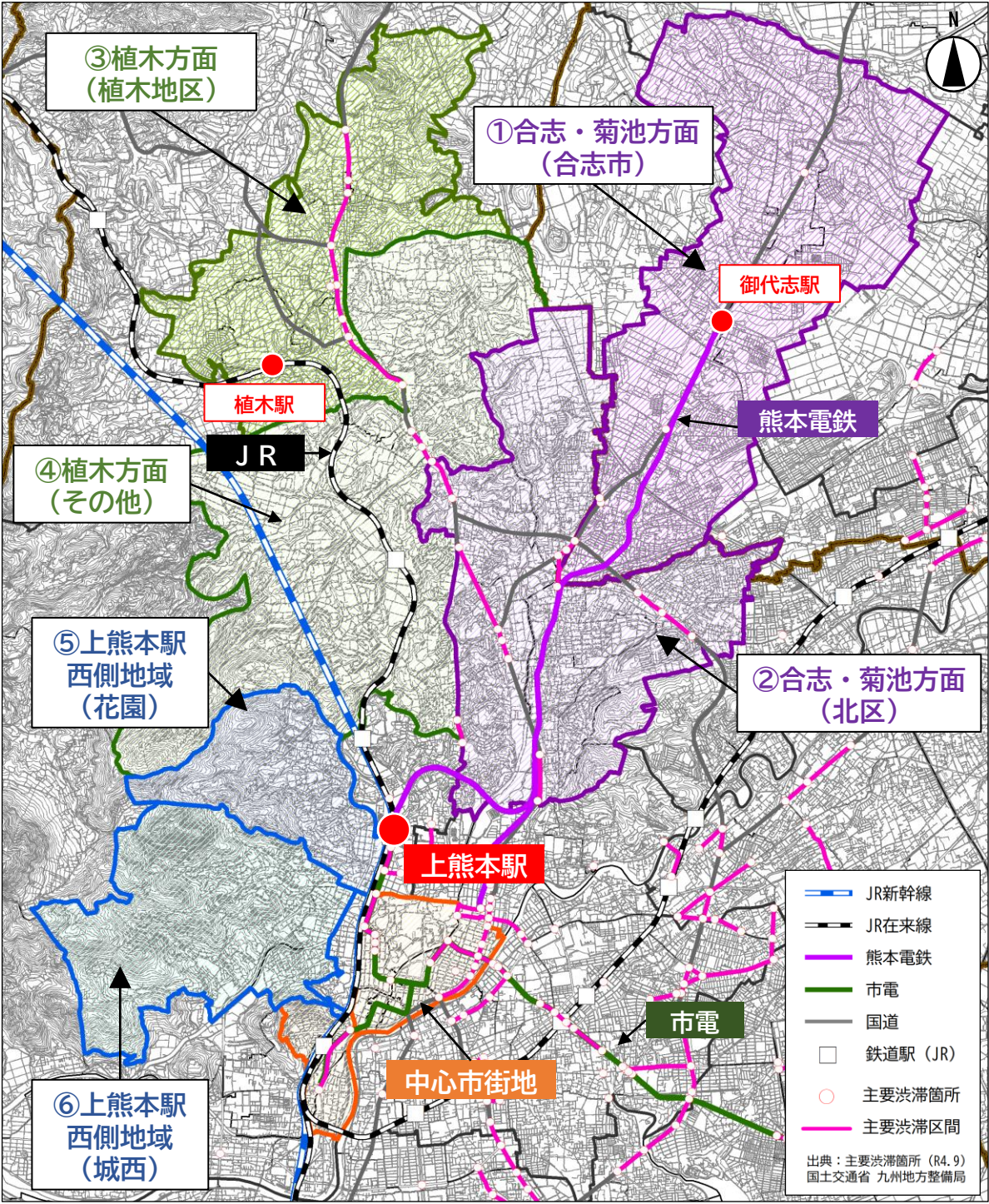
中心市街地間の発着においても自動車分担率が高く、4～7割程度を占める

3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

3. 2 現状の課題③、④の詳細な分析

現状の課題③、④の詳細な分析

▼上熊本駅周辺地域及び同駅と結節する鉄軌道沿線地域（①～⑥エリア）



(分析2) 各検討対象エリア内の鉄軌道について

- ・「①合志・菊池方面（合志市）」、「②合志・菊池方面（北区）」地区内には、熊本電鉄が存在。始発駅である御代志駅の利用者は、藤崎宮前駅での乗降利用が最も多い。
- ・「③植木方面（植木地区）」、「④植木方面（その他）」地区内には、JR鹿児島本線が存在。地区内の最も北側にある植木駅の利用者は、上熊本駅での乗降利用が最も多い。

▼御代志駅（熊電）利用者の交通流動 (帰宅目的を除く)

■乗車駅・降車駅（トリップ/日）		
	流動量	構成比
藤崎宮前	185	62%
北熊本	28	9%
上熊本	25	8%
黒髪町	16	5%
黒石	15	5%
韓々坂	13	4%
新須屋	12	4%
不明	4	1%
総計	298	100%

- ・藤崎宮前駅での乗降利用が最も多い
- ・上熊本駅での乗降利用は3番目に多いが、全体の8%に留まる

▼JR植木駅利用者の交通流動 (帰宅目的を除く)

■乗車駅・降車駅（トリップ/日）		
	流動量	構成比
熊本	140	19%
川尻	26	4%
二日市	13	2%
玉名	250	34%
崇城大学前	26	4%
上熊本	254	34%
新水前寺	23	3%
竜田口	7	1%
総計	739	100%

- ・上熊本駅での乗降利用が最も多い

(分析1)、(分析2)の結果、下記のとおり整理。

「③植木方面（植木地区）」

- ⇒中心市街地方向に向かう放射軸上において広い範囲で主要渋滞箇所・区間が見られる
- ⇒JR植木駅利用者の上熊本駅乗降が最も多い

「⑤上熊本駅西側地域（花園）」、「⑥上熊本駅西側地域（城西）」

- ⇒上熊本駅に近接していながら自動車分担率が高い

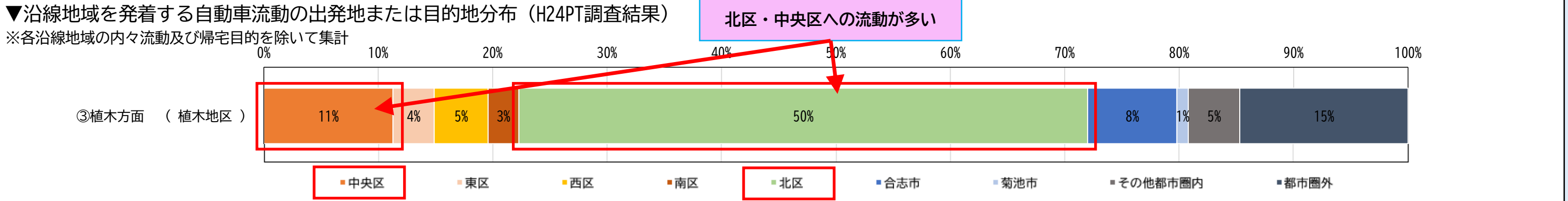
上記3つのエリアは、自動車分担率が高く、上熊本駅のポテンシャル発揮（公共交通への転換）に繋がるエリアであると考え、さらに詳細に自動車の交通需要を分析

3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

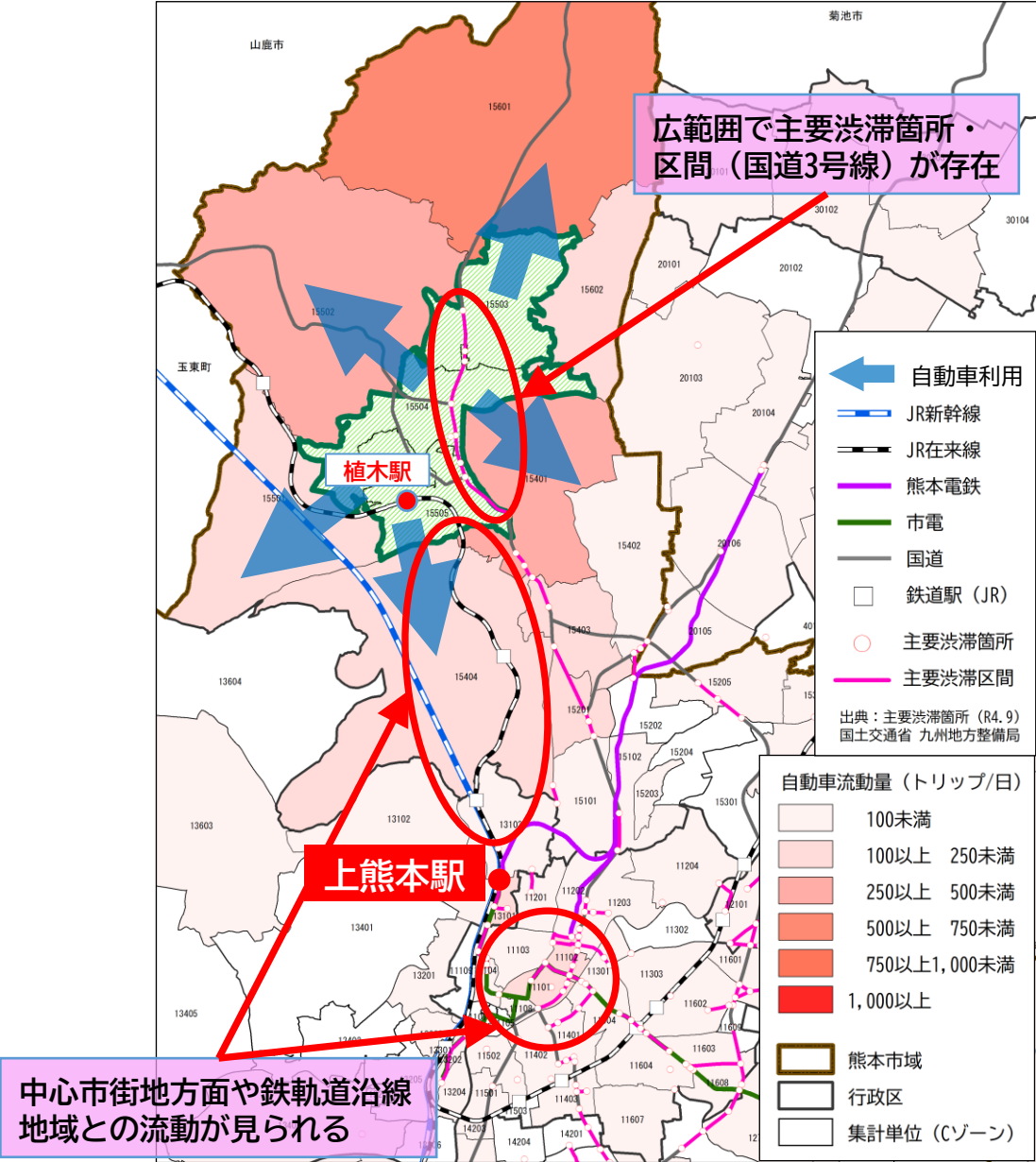
3. 2 現状の課題③、④の詳細な分析

現状の課題③、④の詳細な分析 「③植木方面（植木地区）」について

- 「③植木方面（植木地区）」を発着する自動車流動の出発地または目的地は北区・中央区への流動が多い。
 - 中心市街地方面や鉄軌道沿線地域との流動が見られる。
- ⇒JR植木駅利用者は、上熊本駅での乗降利用が最も多いことから、JR植木駅へのアクセス性を強化することで、上熊本駅のポテンシャル発揮（公共交通への転換）に繋がる



▼「③植木方面（植木地区）」を出発地とする自動車流動の目的地分布（帰宅目的を除く）

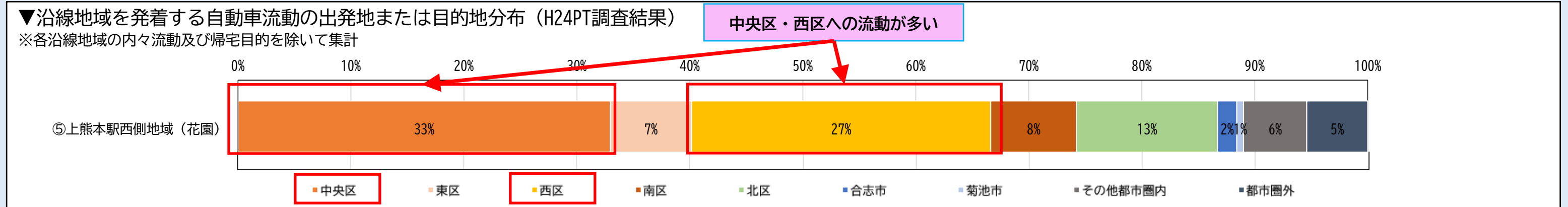


3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

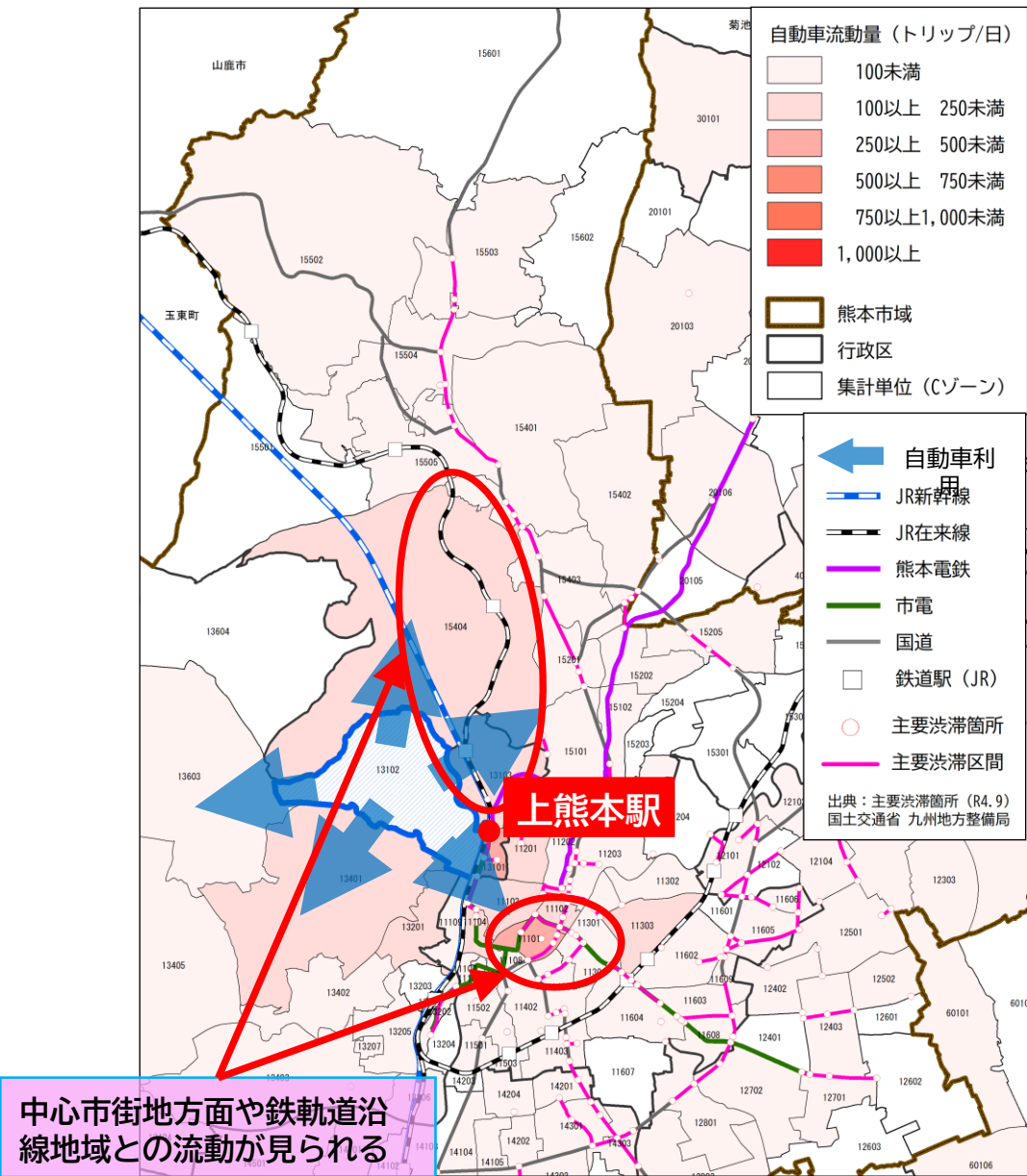
3. 2 現状の課題③、④の詳細な分析

現状の課題③、④の詳細な分析 「⑤上熊本駅西側地域（花園）」について

- 「⑤上熊本駅西側地域（花園）」を発着する自動車の出発地または目的地は中央区・西区への流動が多い。
 - 中心市街地方面や鉄軌道沿線地域との流動が見られる。
- ⇒上熊本駅へのアクセス性を強化することで、上熊本駅のポテンシャル発揮（公共交通への転換）に繋がる



▼ 「⑤上熊本駅西側地域（花園）」を出発地とする自動車流動の目的地分布（帰宅目的を除く）

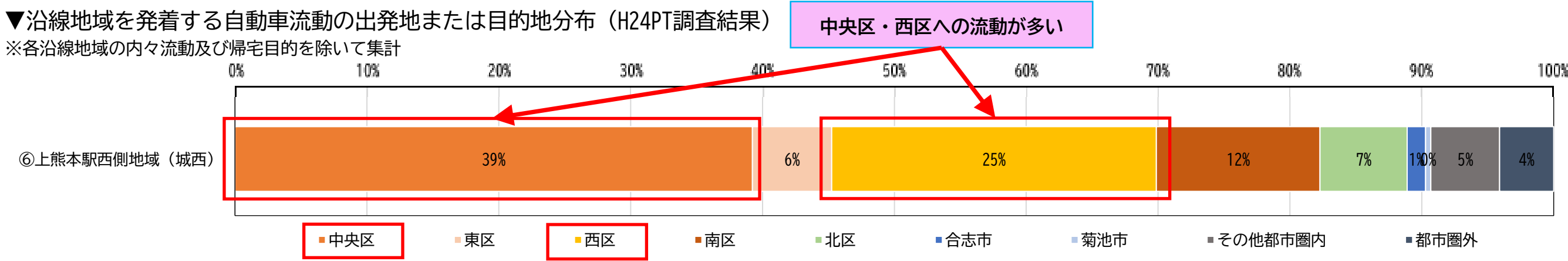


3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

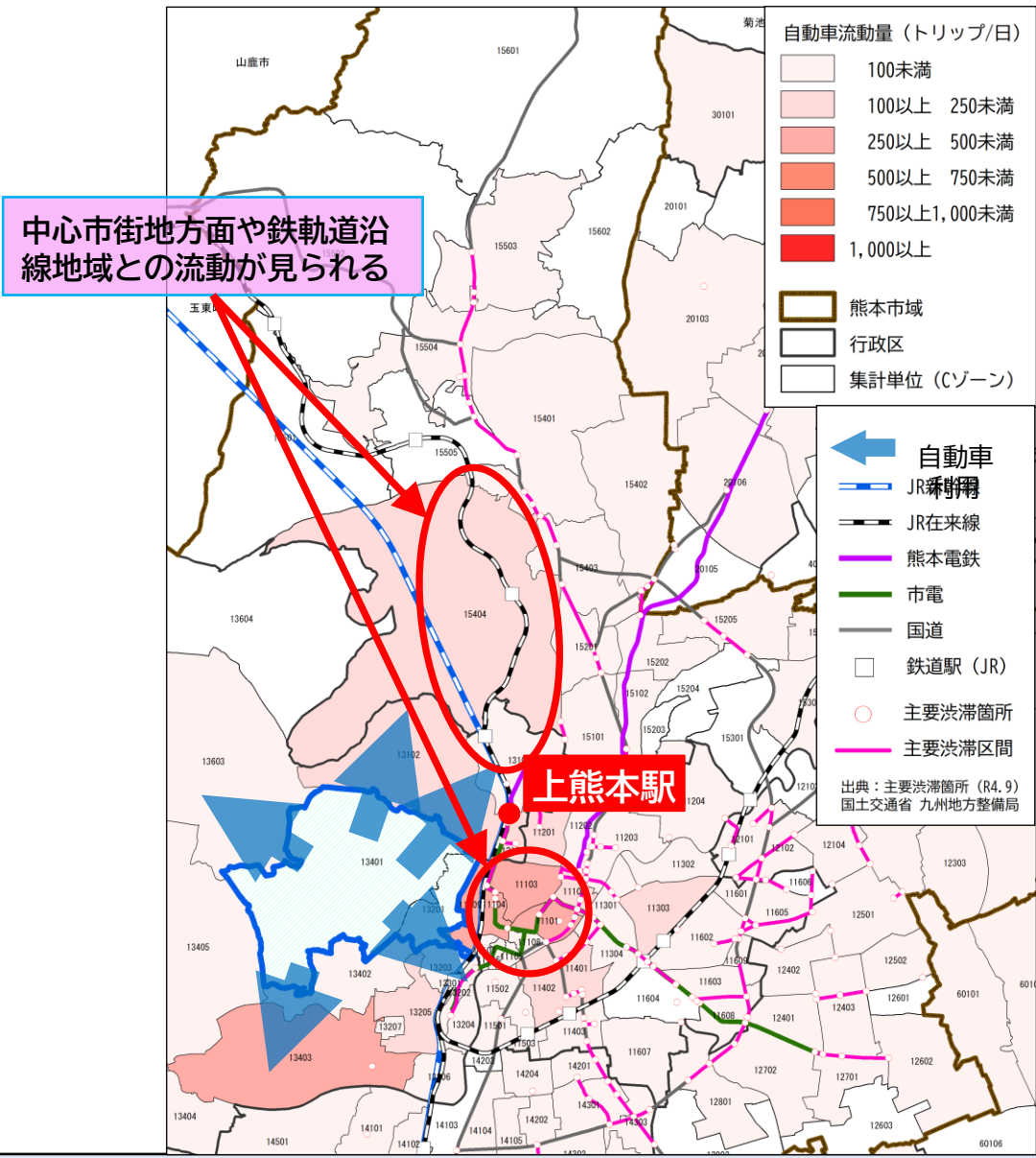
3. 2 現状の課題③、④の詳細な分析

現状の課題③、④の詳細な分析 「⑥上熊本駅西側地域（城西）」について

- 「⑥上熊本駅西側地域（城西）」を発着する自動車の出発地または目的地は中央区・西区への流動が多い。
 - 中心市街地方面や鉄軌道沿線地域との流動が見られる。
- ⇒上熊本駅へのアクセス性を強化することで、上熊本駅のポテンシャル発揮（公共交通への転換）に繋がる



▼「⑥上熊本駅西側地域（城西）」を出発地とする自動車流動の目的地分布（帰宅目的を除く）



3. 上熊本駅周辺の結節機能強化について

3. 3 交通結節機能強化対策案

「③植木方面（植木地区）」への対策案

■植木駅へのアクセス性強化に取り組むことにより、公共交通の利用促進を図る。

⇒ゆうゆうバスの運行見直し（朝夕時間帯の通勤・通学対応）

⇒AIデマンドタクシーなど新たなモビリティの導入

※新たなモビリティ導入エリア及び車両については、地域の実情（地形、ニーズ等）応じ検討



▲ AIデマンドタクシー

「⑤上熊本駅西側地域（花園）、⑥上熊本駅西側地域（城西）」への対策案

■上熊本駅西側地域から上熊本駅へのアクセス性強化に取り組むことにより、公共交通の利用促進を図る。

⇒グリーンスローモビリティなど新たなモビリティの導入

⇒駅西側地域を含むタクルーとの共同社会実験の協議検討

※新たなモビリティ導入や社会実験のエリア及び車両については、地域の実情（地形、ニーズ等）応じ検討



▲ グリーンスローモビリティ

4. 市電延伸事業について

1. 交通結節点機能強化部会での検討事項

- 市電延伸事業は、本市の東部方面に位置する既存の「健軍町電停」から「市民病院前」への延伸を計画しており、区役所等の公共施設や商業施設、医療機関、学校等へのアクセス性の向上や渋滞緩和効果が大きく見込めることから、非常に整備効果の高い事業である。
- 今後、市電延伸を見据えた乗換拠点の機能強化および各交通手段の連携に向けた利用促進策についての検討を行う。

2. 市電延伸の概要

- 実施設計から中断していた市電延伸の今後の整備方針の内部検討において、課題を整理する中で、複線案に加え、一部単線案を整理。
- 一部区間に限定した単線化により、市電延伸後においても必要な輸送力を確保しつつ、地域への影響や事業費を低減させ、事業期間の短縮が可能と想定。



3. 今後の展開

＜市電延伸を見据えた部会での具体検討事項＞

- 乗換拠点の機能強化および各交通手段の連携に向けた利用促進策についての検討を実施
 - ① 健軍町電停における市電とバスの対面乗換
 - ② 健軍町電停・(仮)市民病院前電停等における各交通手段との結節強化
・コミュニティ交通 ・サイクル&ライド ・パーク&ライドなど



▲市電延伸イメージ（市民病院前）



▲対面乗換



▲AIデマンドタクシー



▲サイクル&ライド（チャリチャリ）