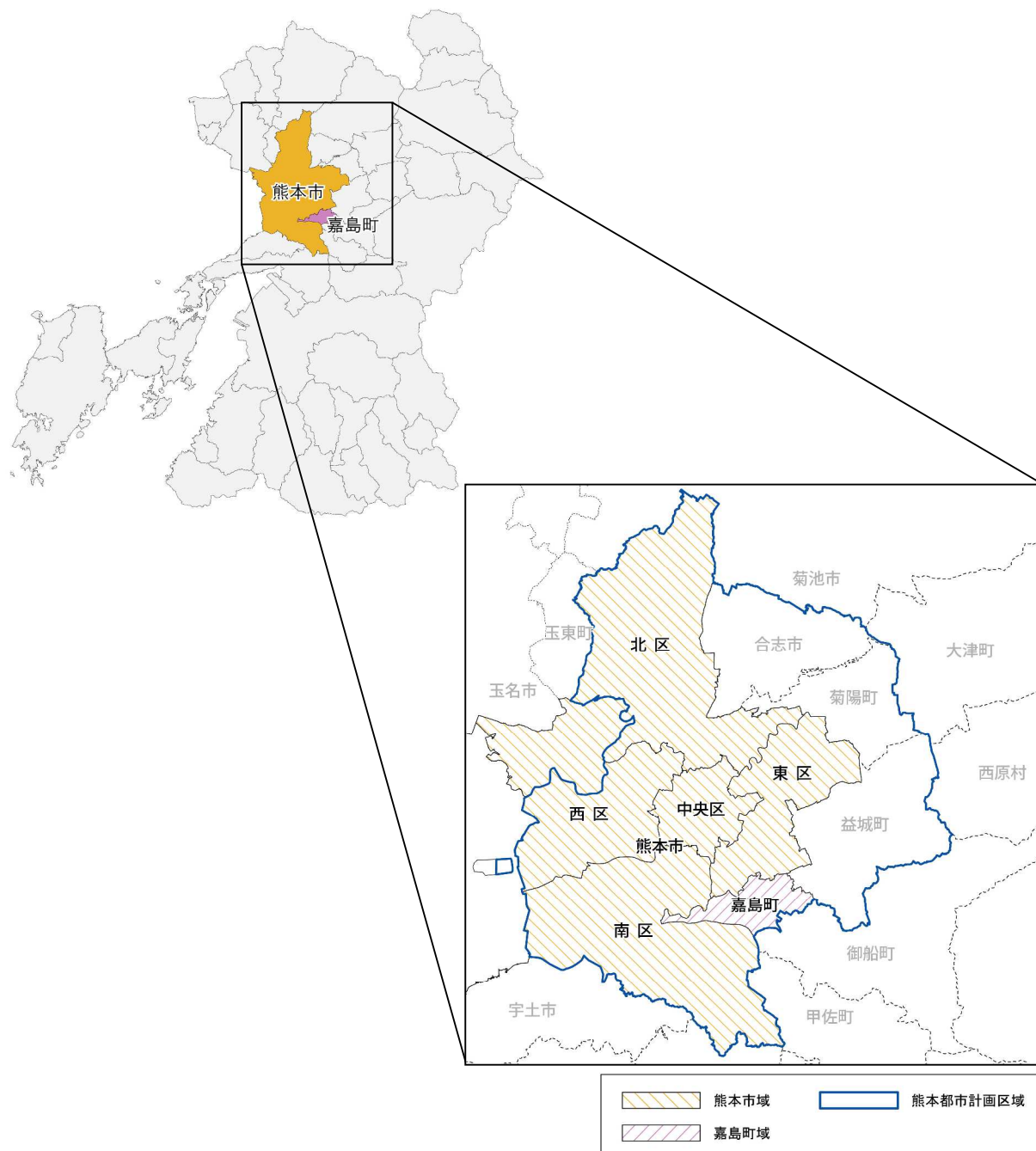


第2章 地域の現状等

- 1 地勢・地理
- 2 社会状況・経済状況

(1) 熊本市及び嘉島町の位置

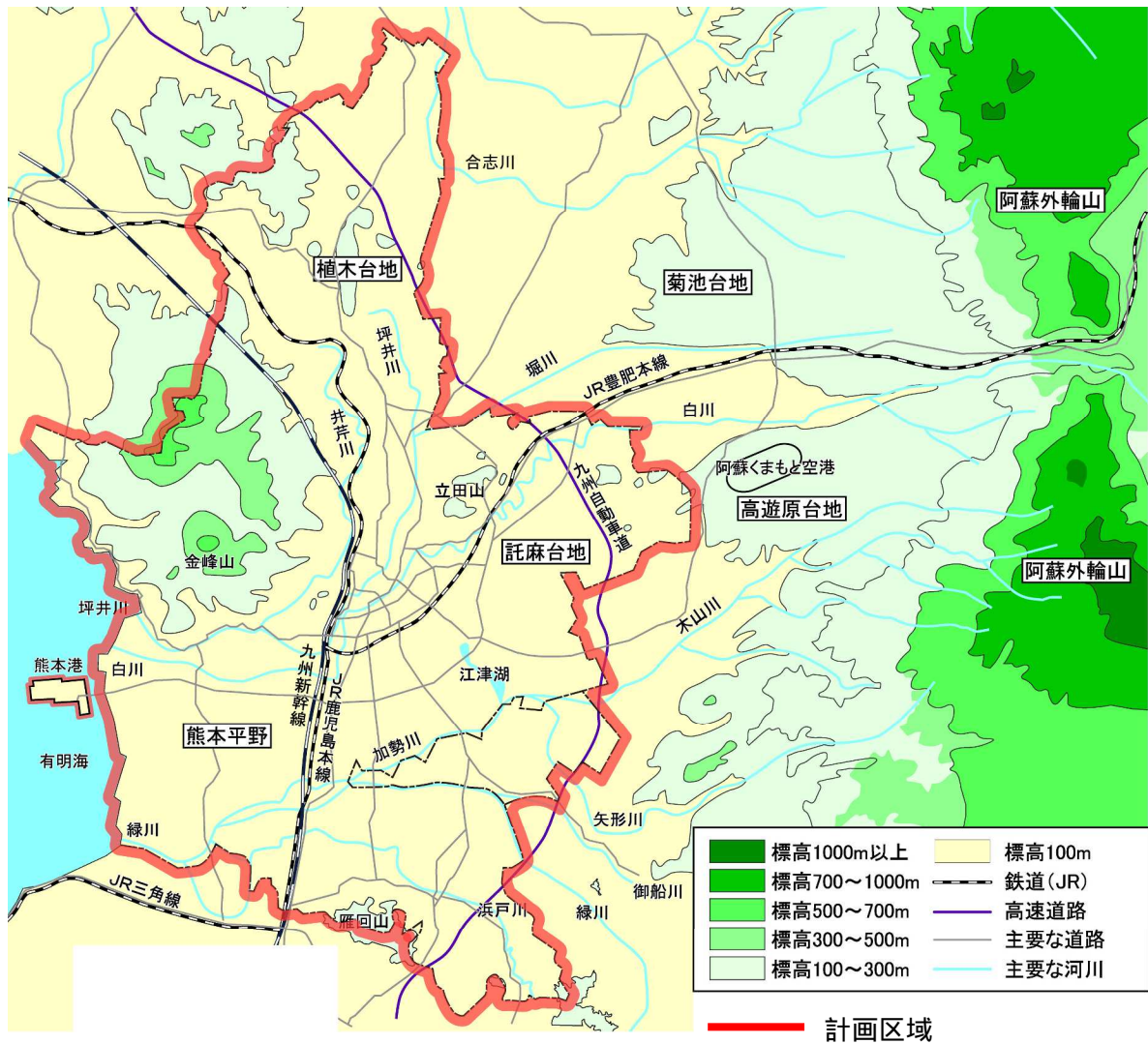
- ・熊本市は九州の中央、熊本県の北西部に位置しています。また嘉島町は、熊本市の南東部に位置しています。
- ・熊本市および嘉島町は、近隣の合志市、菊陽町、益城町と熊本都市計画区域を形成しています。



熊本市及び嘉島町の位置

(2) 地勢

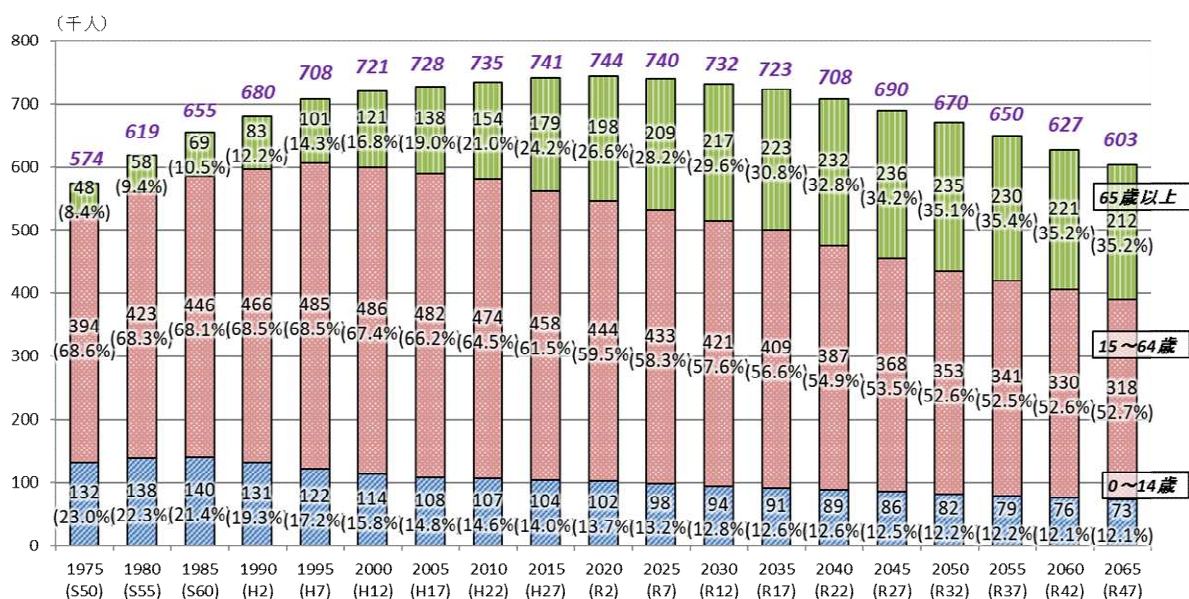
- ・熊本市は、金峰山を主峰とする複式火山帯と、これに連なる立田山等の台地からなり、東部は阿蘇外輪火山群によってできた丘陵地帯であり、西南部は白川の三角洲で形成された低平野からなっています。



熊本市の地勢図

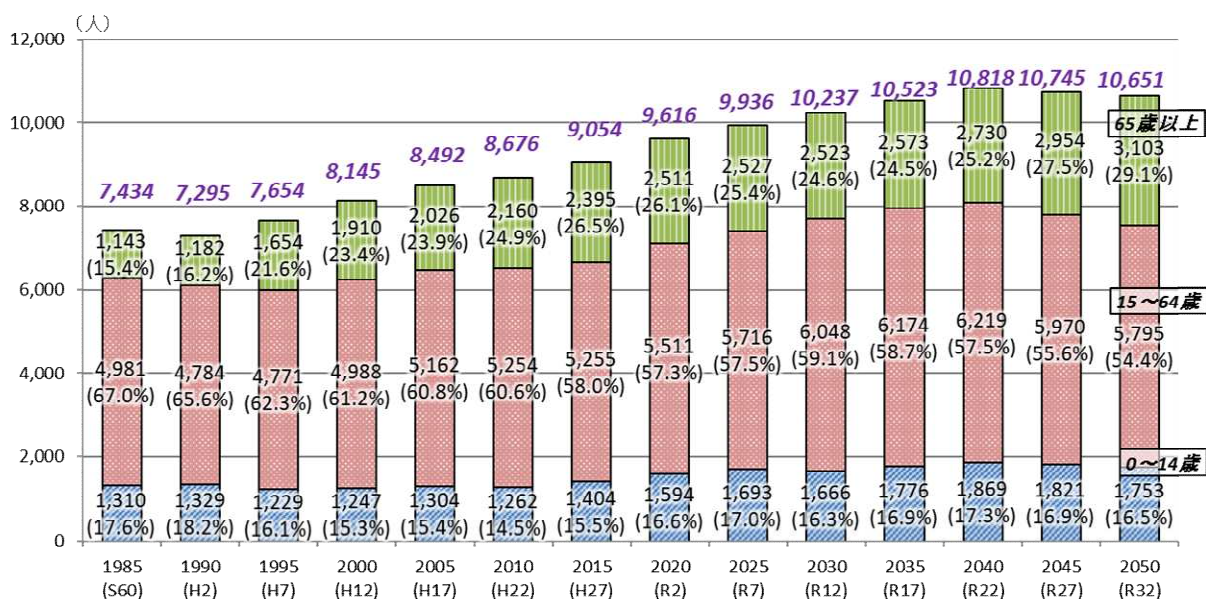
(1) 人口動向と将来人口

- ・熊本市の人口は現在に至るまで増加してきました。しかし、熊本市の人口推計結果によりますと、将来的に人口は減少していく見込みです。この中で65歳以上の人口が増加し、経済活動を主に支える15歳～64歳までの人口が大きく減少する見込みです。
- ・嘉島町の人口推計結果によりますと、65歳以上人口は熊本市と同様の傾向ですが、15歳～64歳人口、14歳以下の人口が令和22年度までは増加する傾向となっており、全体的には令和22年度以降に減少していく見込みです。



熊本市の年齢別人口推計

資料) 国勢調査、R2以降の人口は熊本市人口ビジョン

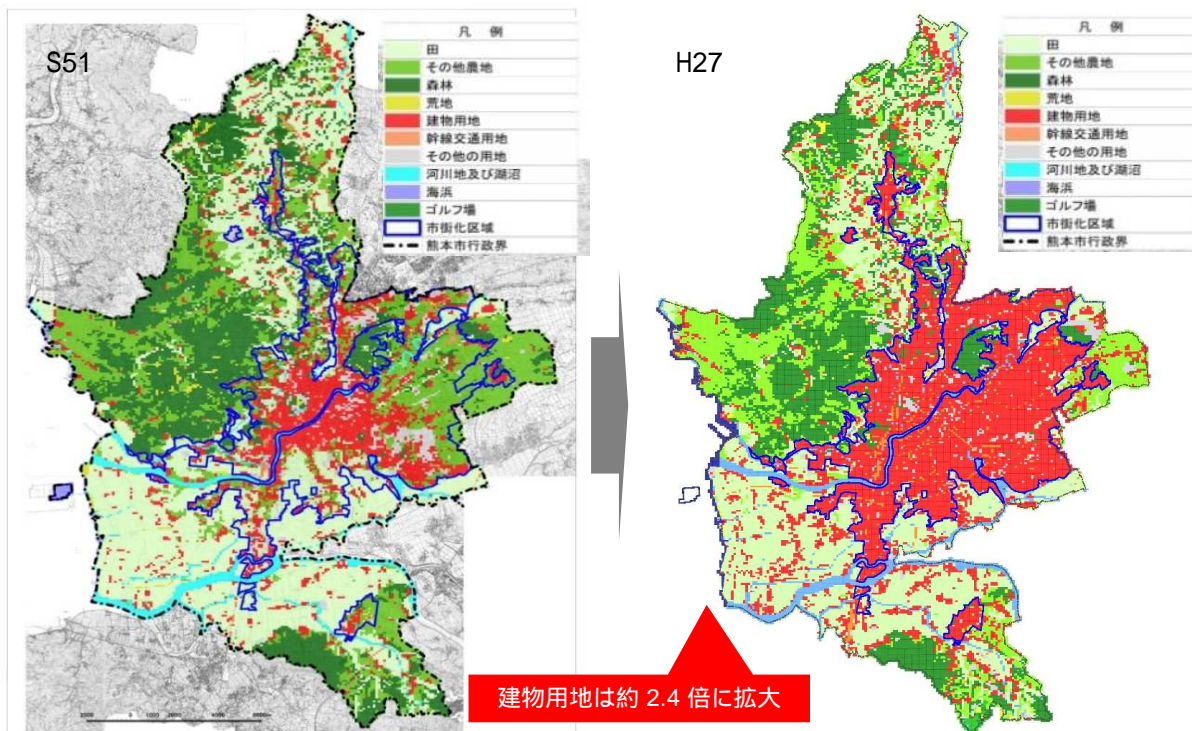


嘉島町の年齢別人口推計

資料) 国勢調査、R2以降の人口は嘉島町人口ビジョン

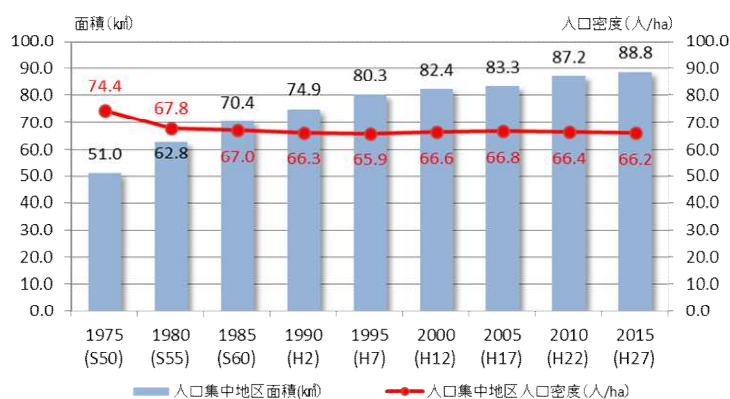
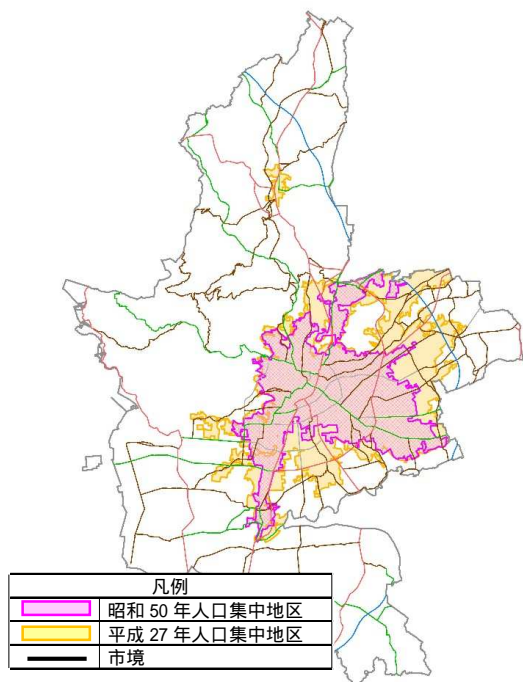
(2) 土地利用状況

- ・熊本市の市街地は、自家用車利用の普及に支えられる形で市街地は拡大を続け、豊かな自然があり比較的地価が安価な農村部まで広がっていきました。
- ・このような中で、人口集中地区（D I D 地区）の面積は昭和50年から平成27年にかけて増加した一方で、人口集中地区の人口密度は低下傾向にあります。



熊本市の市街地の推移

資料) 土地利用 3 次メッシュデータ (S51 の市街化区域は現時点)



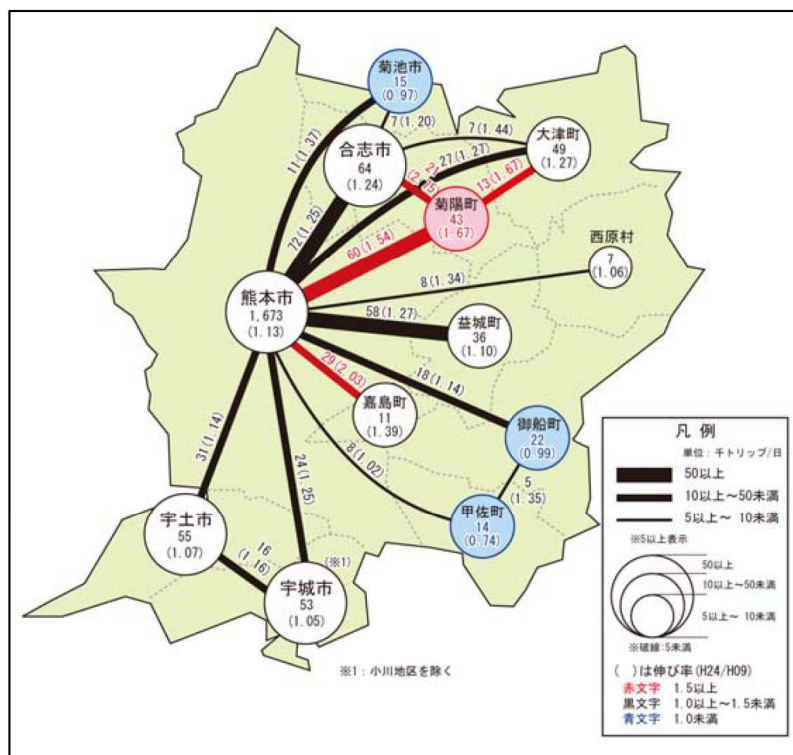
熊本市の人口集中地区の面積と人口密度の変化

資料) 国勢調査

(3) 交通特性

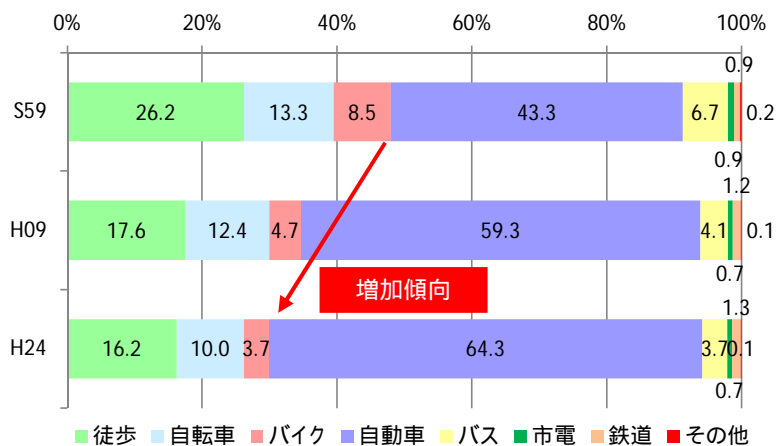
1) 熊本都市圏の自治体単位で見た移動特性

- ・平成24年度に実施した熊本都市圏パーソントリップ調査によると、熊本都市圏内では1日あたり約272万回の移動（トリップ）が発生しています。
- ・市町村間の移動では、熊本市と合志市、菊陽町、益城町、宇土市、嘉島町との結びつきが強く、特に菊陽町と嘉島町では結びつきが強くなっていきます。
- ・この約272万回の移動に関する主な交通手段は、自動車約64%、バス3.7%、鉄道1.3%、軌道0.7%となっています。
- ・都市圏交通の約3分の2が自動車利用となっており、朝のピーク時間帯などに交通渋滞が恒常化しています。



都市圏交通流動（全目的全手段、H9,H24）

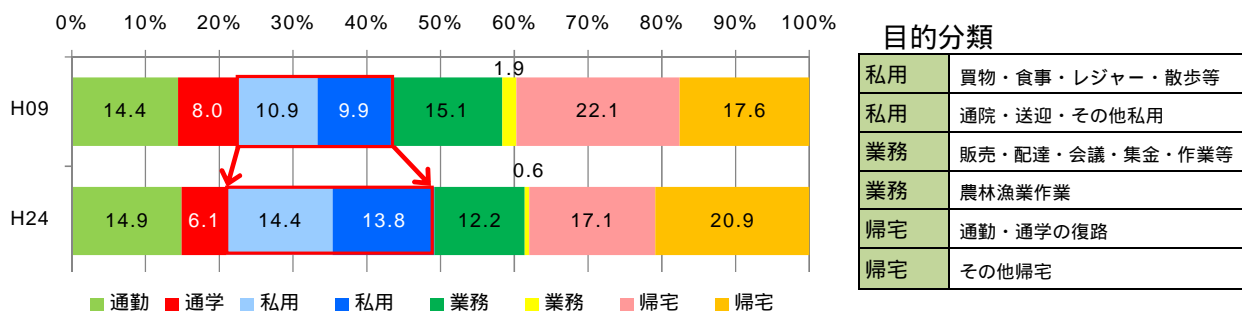
資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果



代表交通手段別トリップ数の推移

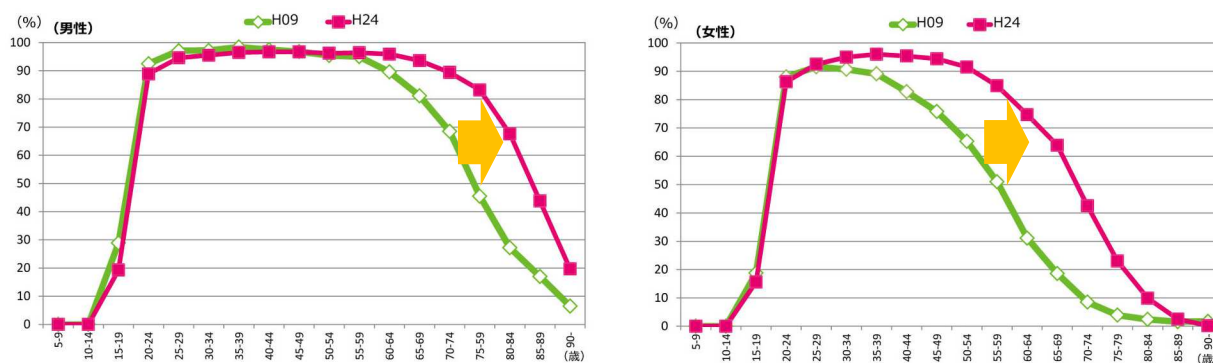
資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

- ・目的別のトリップ構成は、通勤目的が14.9%と最も多く、次いで買物・食事・レジャー等の私用が14.4%と多くなっていますが、平成9年と比較して私用目的の割合が大きく増加し、通学や業務目的の割合が減少しています。
- ・また、高齢者の免許保有率や外出率は増加傾向にあり、将来に渡ってますます増加することが予想されます。



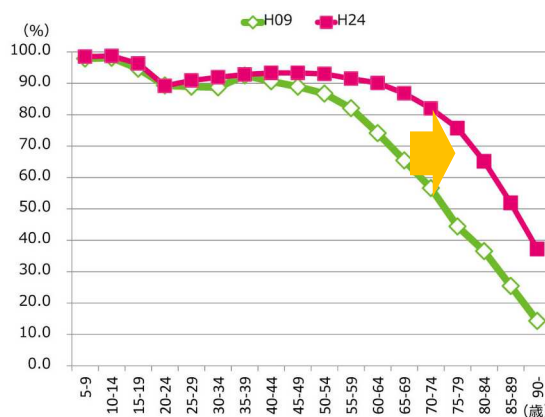
目的別のトリップ構成

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果



免許保有率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

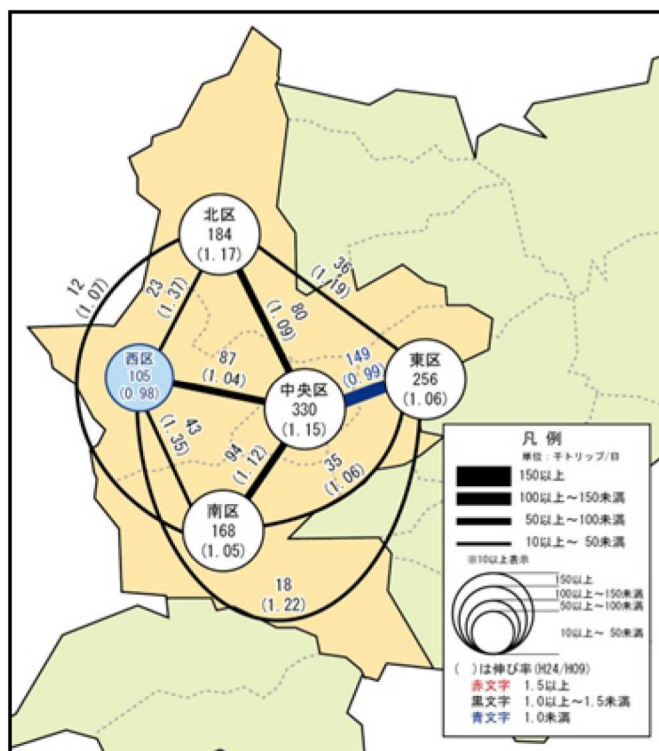


外出率の推移

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

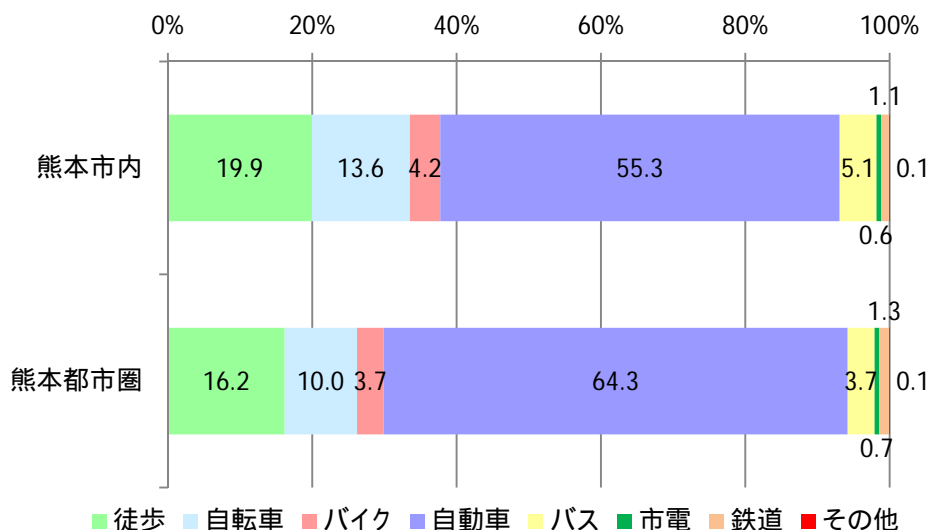
2) 熊本市内で完結する移動の特性

- ・熊本市内で完結する移動は全体の約60%に当たる約167万トリップであり、主な交通手段は、自動車が約55%、バスが約5%、鉄道が約1.1%、軌道が約0.6%となっています。
- ・熊本都市圏全体と比較すると、徒歩や自転車、バスの分担率が高く、自動車の分担率は低い状況です。



熊本市内交通流動（全目的全手段、H9, H24）

資料）第4回熊本都市圏PT調査結果

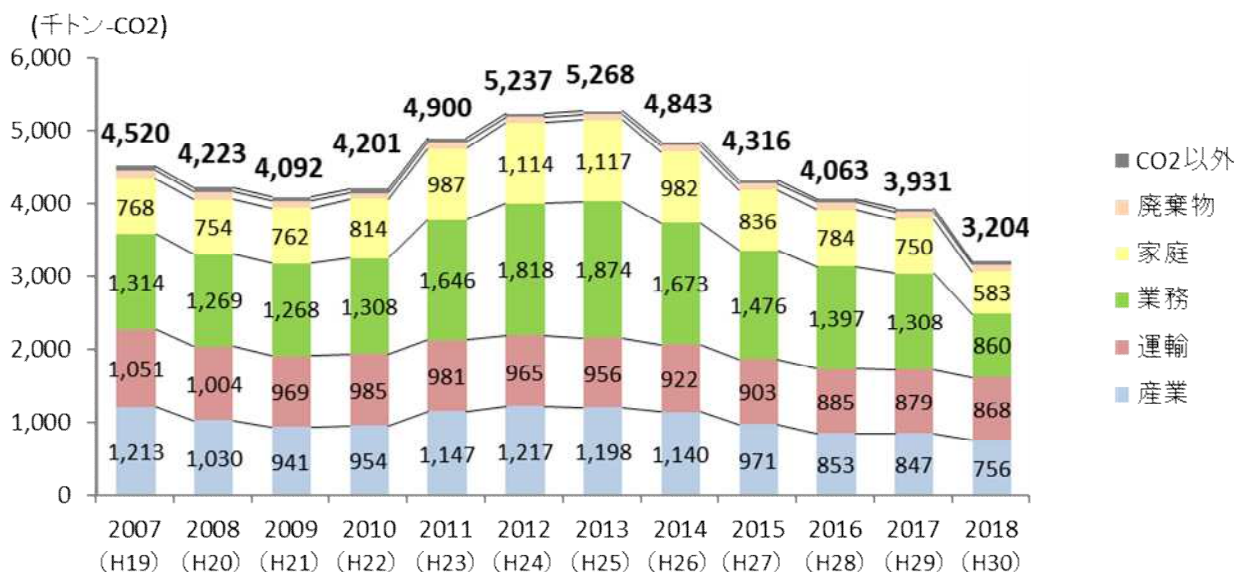


熊本市内交通流動の代表交通手段別トリップ

資料）第4回熊本都市圏PT調査結果

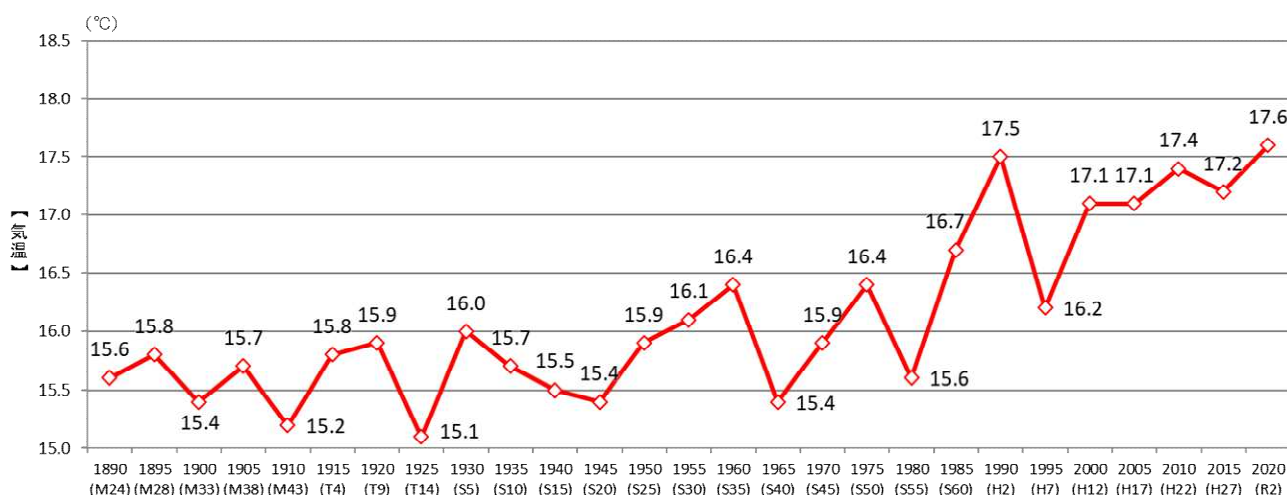
(4) 環境負荷の推移

- ・今日、温暖化をはじめとする地球環境問題が深刻化しています。今後は、大気汚染や、温室効果ガス削減など、環境問題に的確に対応し、将来に向けて良好な都市環境を保全していくことが必要になります。
- ・熊本市の温室効果ガス排出量の推移を見てみますと、総量としては近年減少傾向にあります。なお、運輸部門の排出量は全体の約1/4を占めている状況ですが、車両の燃費向上などに伴い微減しています。
- ・また熊本市の平均気温は、この100年間で約2℃上昇しており、このような状況が続けば、地球温暖化への影響が懸念されます。



熊本市における温室効果ガス排出量の推移

資料) 温室効果ガス排出量(確定値)について(熊本市)

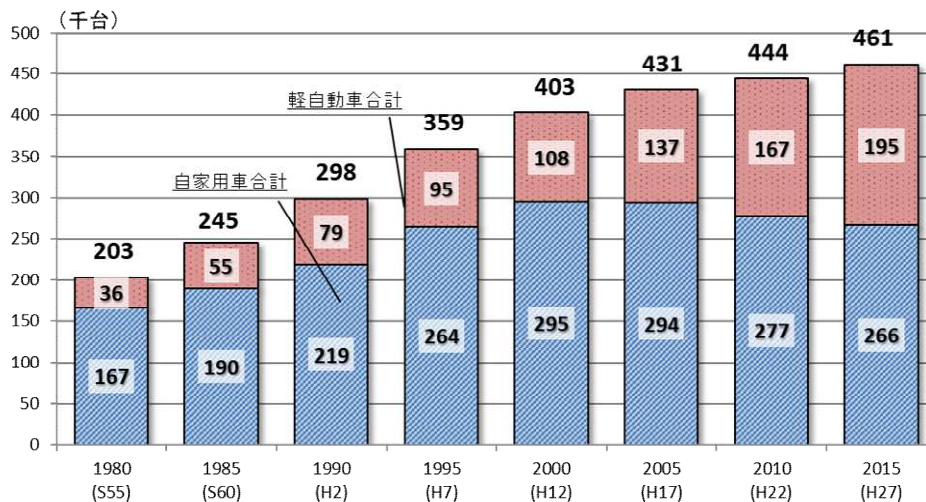


熊本市における平均気温の推移

資料) 熊本地方気象台の観測データ

(5) モータリゼーションの進展

- ・ 熊本市の自動車登録台数の推移を見てみると、昭和55年から平成27年にかけて自動車登録台数は2倍以上となっています。
- ・ 自動車利用の増加により、熊本都市圏の幹線道路や主要交差点において慢性的な交通渋滞が発生しています。

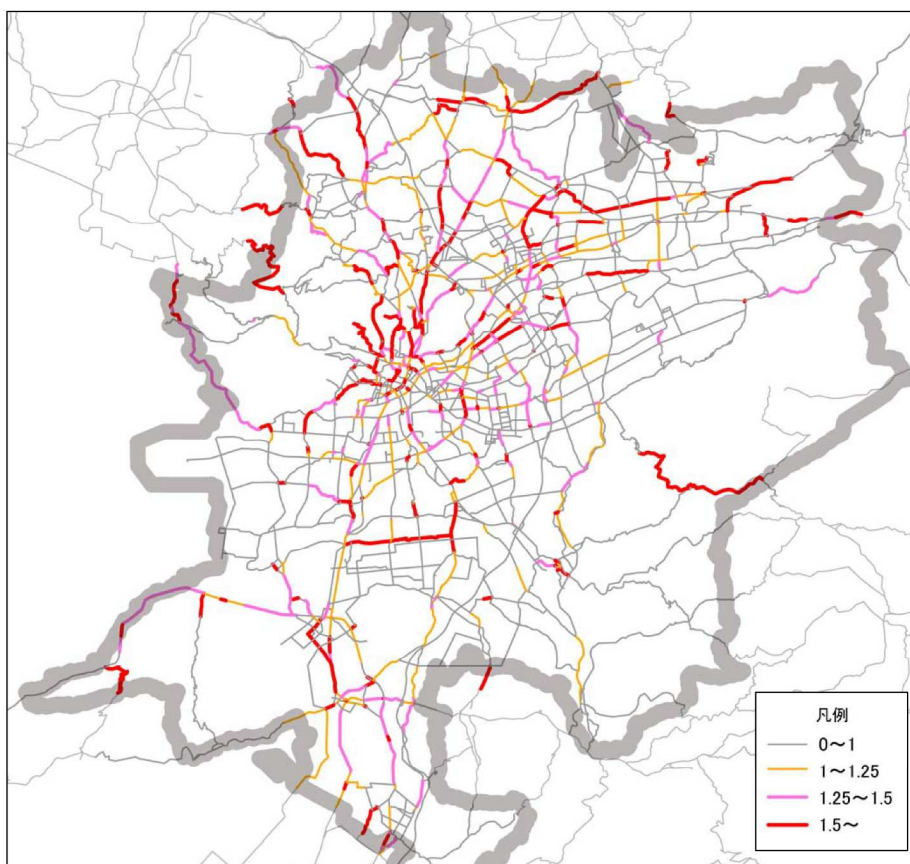


熊本市の自動車登録台数の推移

資料) 軽自動車：市区町村別軽自動車車両数（社団法人全国軽自動車協会連合会）

自家用車：市区町村別自動車保有車両数（財団法人自動車検査登録情報協会）

WEB 熊本市統計書



現況の混雑度の状況

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

- ・市街地拡大や自動車登録台数の増加等に伴う自動車利用の増加は今後も見込まれ、現在、事業中の熊本西環状道路などの道路整備完了後においても、市街地部や主要な放射環状道路では混雑解消に至らないことが予測されます。
- ・日常生活等における過度な自動車依存の進展は、公共交通利用者数の減少傾向の加速化と公共交通が持続できない社会の到来を招くことが懸念されます。
- ・また、現に高齢者の自動車利用の増加により、高齢者が第1当事者となる交通事故は増加している状況にあります。
- ・このような事態を招かないためにも、過度な自動車依存から脱却し、持続可能な公共交通網の形成を図っていくことが重要です。



凡 例

- 一般道 10km/h未満
- 一般道 10～20km/h未満
- 一般道 解消区間

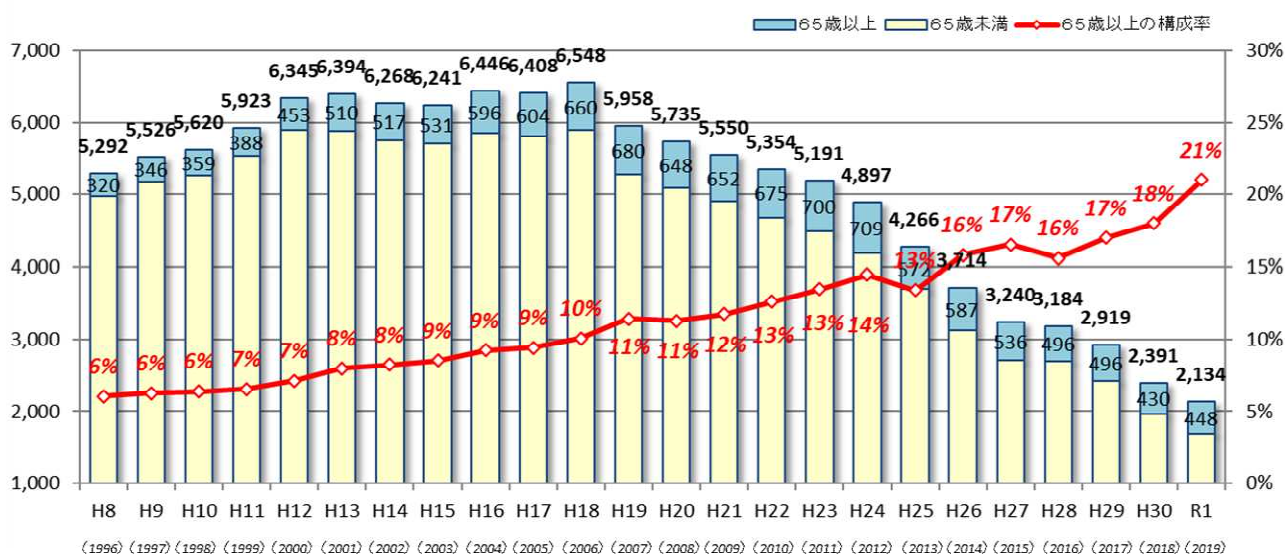
(出典：国土交通省資料及び将来H47OD 表・事業化ネット推計値(※) / 現況再現値を基に作成)

※事業化ネット：

現況道路網に、事業中路線や熊本市圏交通アクションプログラム及び道路整備プログラムなどに位置付けられている計画路線、並びに、計画段階評価実施中路線より構成された道路網のこと。

事業中の道路の完成後に残る朝ピーク時低速度区間の将来予測（市街地部分）

資料）熊本都市圏都市交通マスタープラン

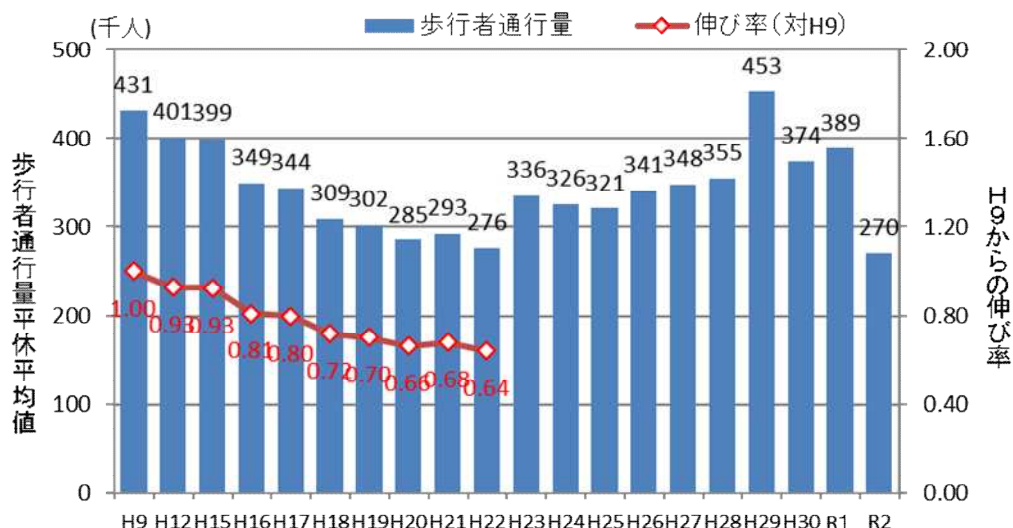


熊本市、嘉島町における事故件数の推移（第一当事者年齢）

資料）熊本県警提供資料

(6) 商業に関する動向

- ・中心市街地の歩行者交通量は平日・日曜ともに近年は上昇傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。
- ・熊本市及び嘉島町における大型商業施設の立地状況によると、平成8年以降中心市街地から離れたエリアへの大型商業施設の立地が進んでおり、郊外的大型商業施設等の立地により、中心市街地への買物依存率が減少しています。



中心市街地の歩行者通行量の推移

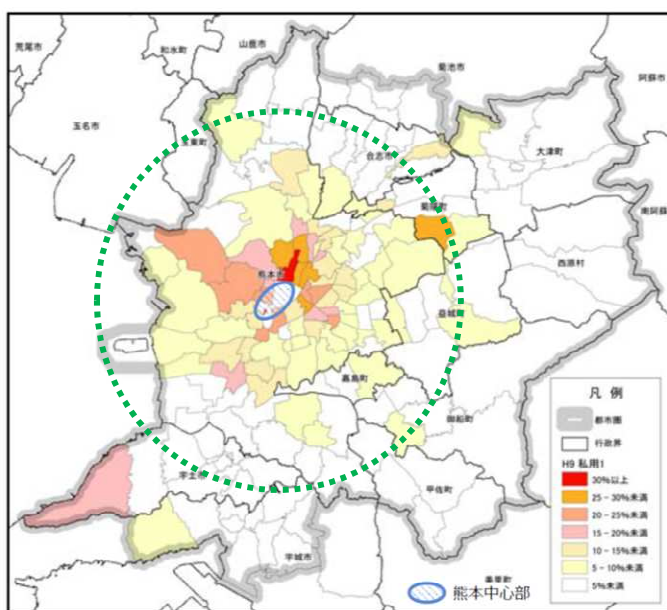
平成23年度より調査時期及び計測方法が変更

平成25年度より熊本駅西口（新幹線口）出口が調査地点として追加

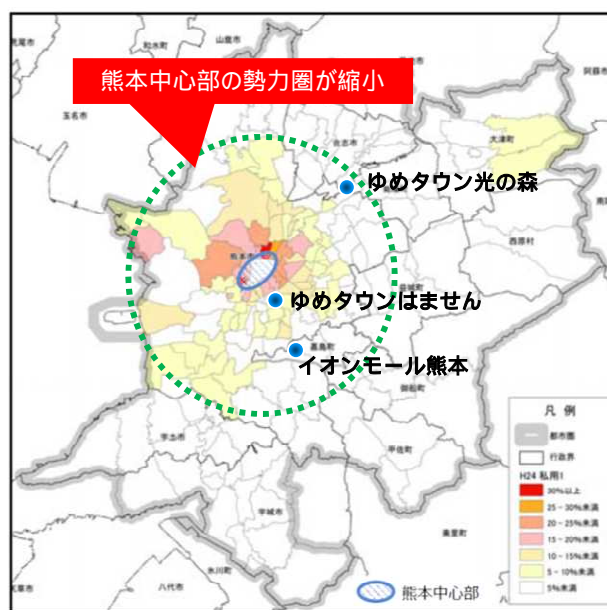
平成29年度は調査日において大型イベントが開催されていたため通行量が増加

中心市街地内の調査地点における平日と休日の平均値

資料) 令和2年度商店街通行量調査結果報告書



▲ 熊本中心部への私用1(買物等)目的依存率(H9)



▲ 熊本中心部への私用1(買物等)目的依存率(H24)

熊本市中心部への私用1(買物等)目的依存率

資料) 第4回熊本都市圏PT調査結果

●: H9以降に郊外等に立地した主な大型商業施設

熊本地震時の公共交通の状況

「平成28年熊本地震」が発生し、県内に甚大な被害が出ました。熊本都市圏においても、主要な幹線道路の寸断などの影響により渋滞が発生し、都市機能が低下するなど、改めて、災害発生時にも機能する交通ネットワークの整備の重要性が認識されました。

熊本地震の際の市電については、レール等に被害が生じたものの、優先して復旧を行い、3日後には運行を再開しました。道路の寸断や救急・救助車両の増加により、激しい交通渋滞が発生するなかにおいても、一定の定時性を確保でき、市民生活や復旧ボランティア活動において多くの方に利用されました。

また、熊本都市圏の鉄道については、約1週間後には全区間で運行が再開しており、バスについては、運行本数の減少や遅延の多発が続くなど道路の交通規制等により長期間にわたり地震の影響を受けました。

大きな災害の経験を踏まえ、災害時にも持続可能な公共交通ネットワークを維持するためには、事業継続計画（BCP）の策定など防災力向上にむけた対策が重要です。



道路の亀裂



市電レールの破断