

## 都市圏交通の現状と将来の見通し

- 2.1 都市圏人口の動向
- 2.2 都市圏の人の動きの変化
- 2.3 都市圏を取り巻く社会情勢の変化
- 2.4 都市圏交通の現状と主な課題
- 2.5 都市圏交通の現状のまとめと将来の見通し

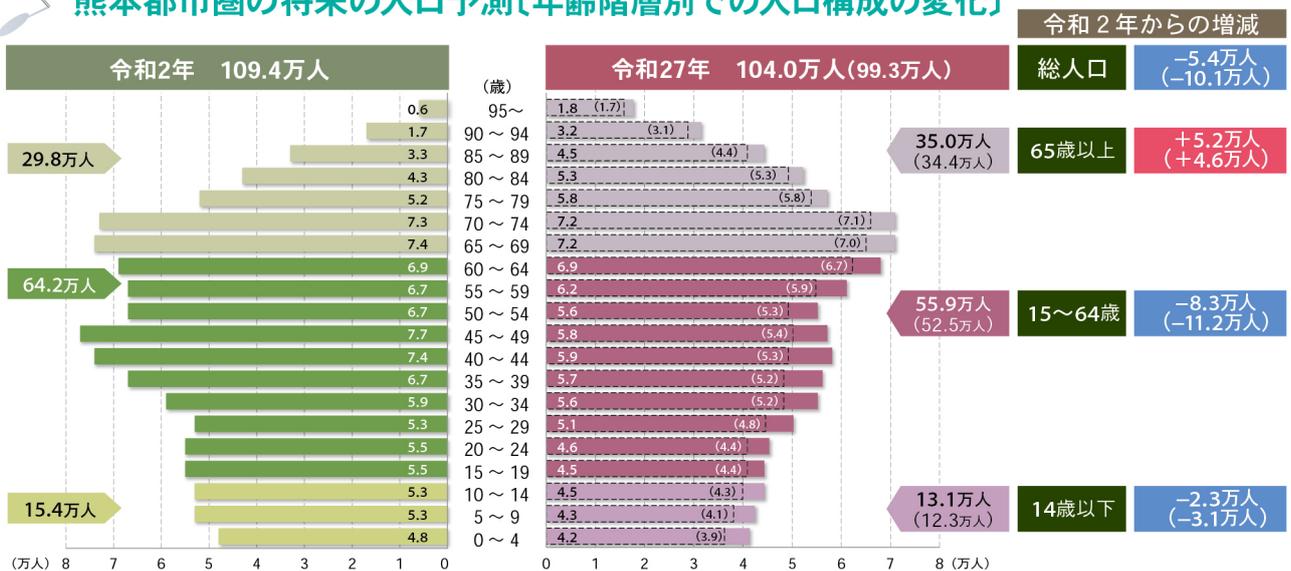


## 2.1 都市圏人口の動向

### ▶ 熊本都市圏及び市町村別の将来人口構成の変化予測

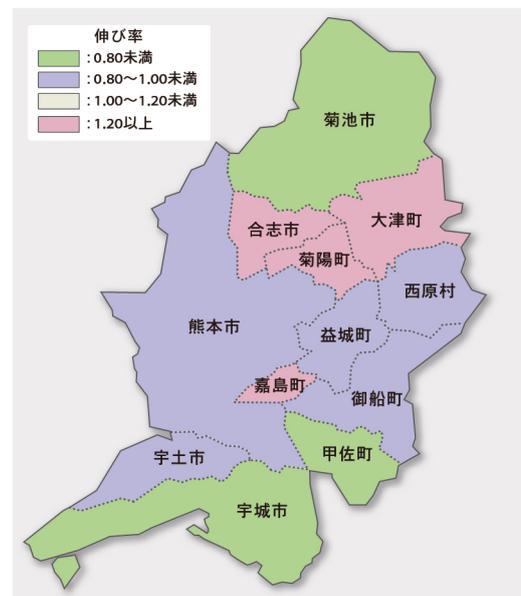
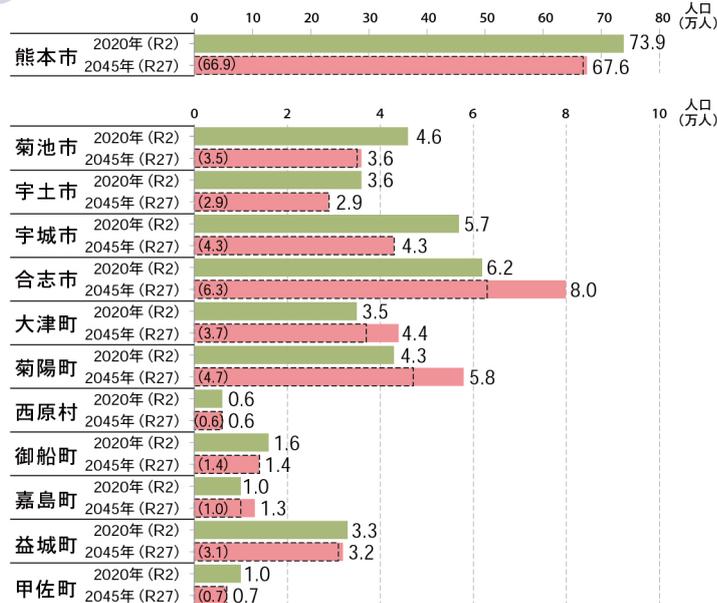
- 都市交通マスタープランの目標年次である令和27年(2045年)の熊本都市圏人口は、熊本県の独自推計において、令和2年(2020年)と比較して約5.4万人減少すると見込まれており、年齢構成では65歳以上の高齢者が約5.2万人増加する一方で、15歳以上64歳以下の生産年齢人口は約8.3万人減少すると予測されています。
- 熊本都市圏全体での人口減少が進行すると予測される一方で、合志市、菊陽町、大津町、嘉島町では人口増加が見込まれています。

### 熊本都市圏の将来の人口予測〔年齢階層別での人口構成の変化〕



※ ( )内及び [ ] : 令和27年は国立社会保障・人口問題研究所[日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計]の公表値

### 市町村別の将来の人口予測〔令和27年(2045年)/令和2年(2020年)〕



(出典: 令和2年は国勢調査 令和27年は国立社会保障・人口問題研究所[日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計])

※熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、嘉島町、益城町、大津町は熊本県の独自推計値を採用

※熊本県の独自推計とは「社会増減」の移動率を近年の開発動向を反映して推計方法

( )内及び [ ] : 令和27年は国立社会保障・人口問題研究所[日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計]の公表値

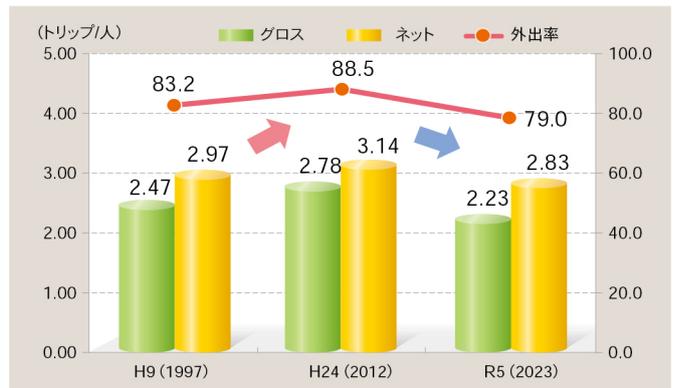
## 2.2 都市圏の人の動きの変化

- 熊本都市圏の人の動きとして、総トリップ数は平成9年(1997年)から平成24年(2012年)では約21%増加していましたが、平成24年(2012年)から令和5年(2023年)では約15%減少して、生成原単位もグロス・ネット・外出率も減少傾向となっています。
- 代表交通手段分担では、自動車の分担率が増加し、公共交通や徒歩・自転車は減少しています。
- 目的構成では私用I・IIや業務I目的が減少し、通勤・通学目的の占める割合が増加しています。

### 熊本都市圏総トリップ数の推移



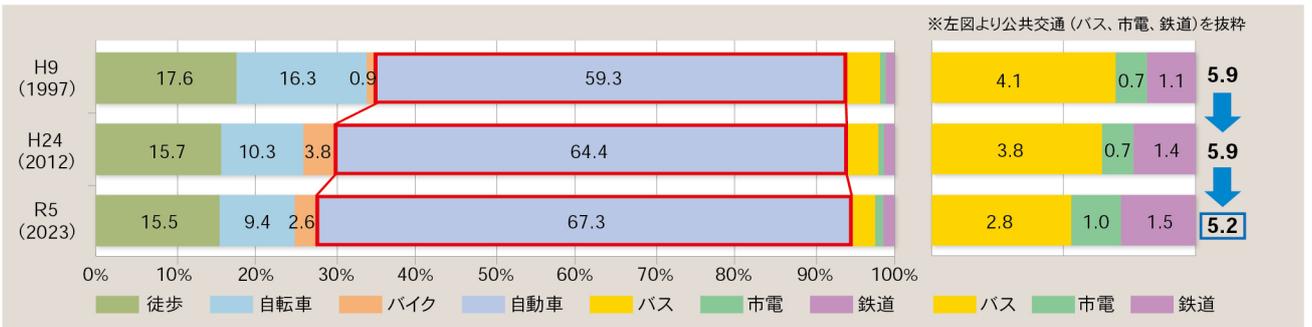
### 生成原単位(1日あたりの移動回数)と外出率の推移



(出典:各回熊本PT調査)

トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位
生成原単位	ある地域に居住する人が行う1人1日あたりの平均トリップ数
グロス	人口1人あたりのトリップ数
ネット	外出人口1人あたりのトリップ数
外出率	外出人口が全人口に占める割合

### 代表交通手段分担率の推移



(出典:各回熊本PT調査)

### 目的構成の推移



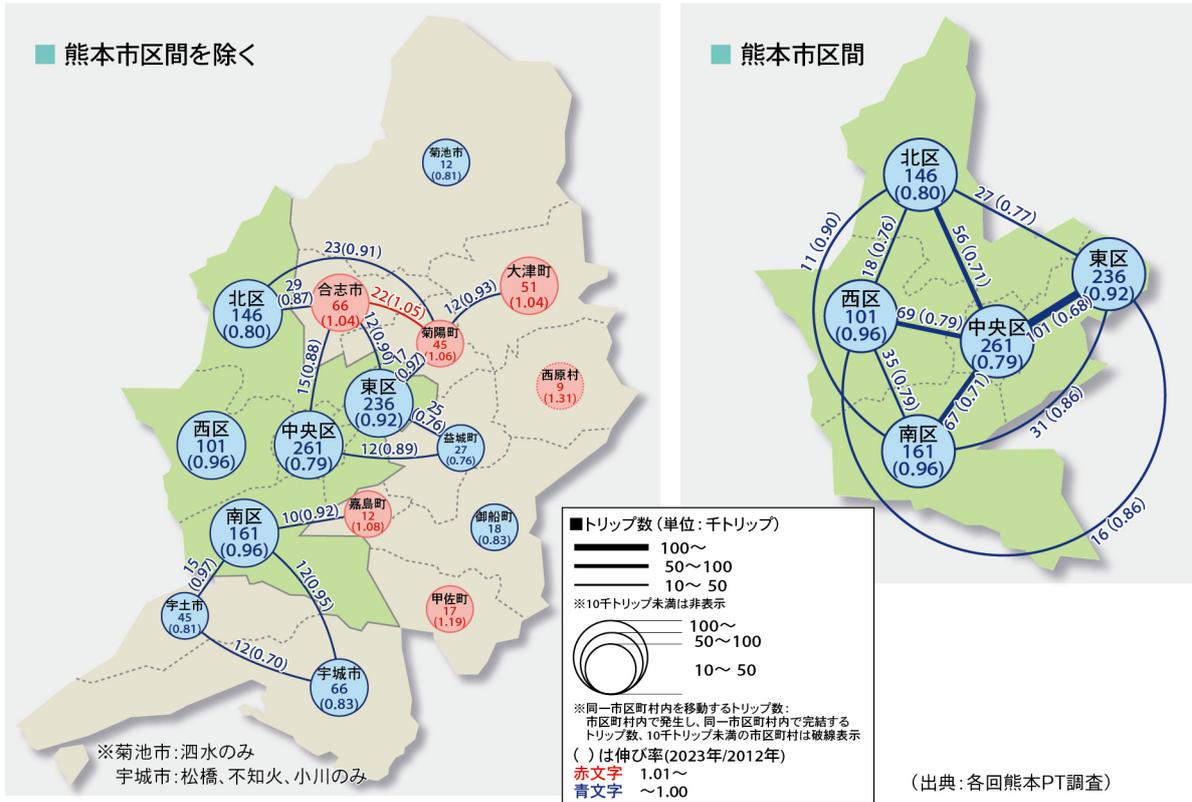
※割合はそれぞれ四捨五入しているため、端数においては合計とは一致しない場合がある

私用I	買物・食事・レジャー・散歩等
私用II	通院・送迎・その他私用
業務I	販売・配達・会議・集金・作業等
業務II	農林漁業作業
帰宅I	通勤・通学の復路
帰宅II	その他帰宅

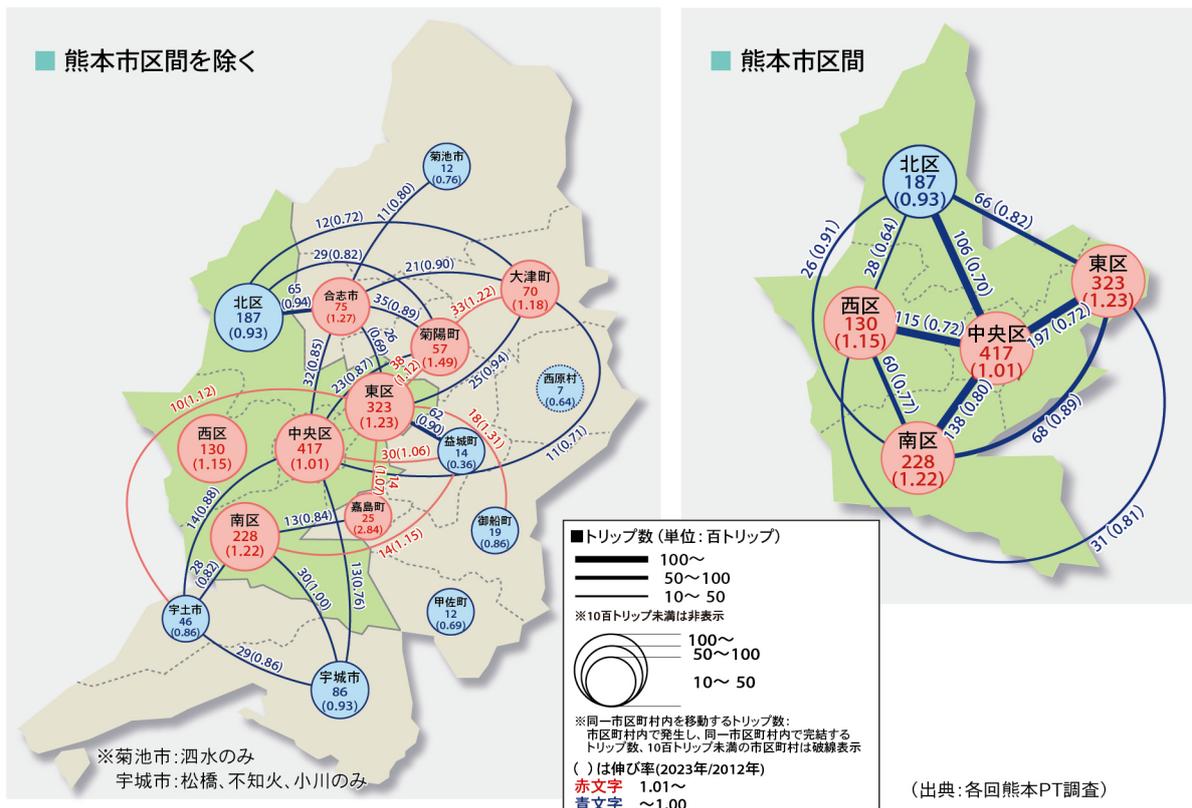
(出典:各回熊本PT調査)

- 全目的の地域間流動も全体的に減少していますが、合志市～菊陽町間の移動や、合志市、大津町、菊陽町、嘉島町、甲佐町、西原村内々の移動は増加しています。
- 通勤目的に着目すると、大津町～菊陽町や菊陽町～熊本市東区間や、熊本市北区を除く各区内々の移動が増加していることが確認できます。

### 地域間流動特性:全目的・全手段(令和5年(2023年)/平成24年(2012年))



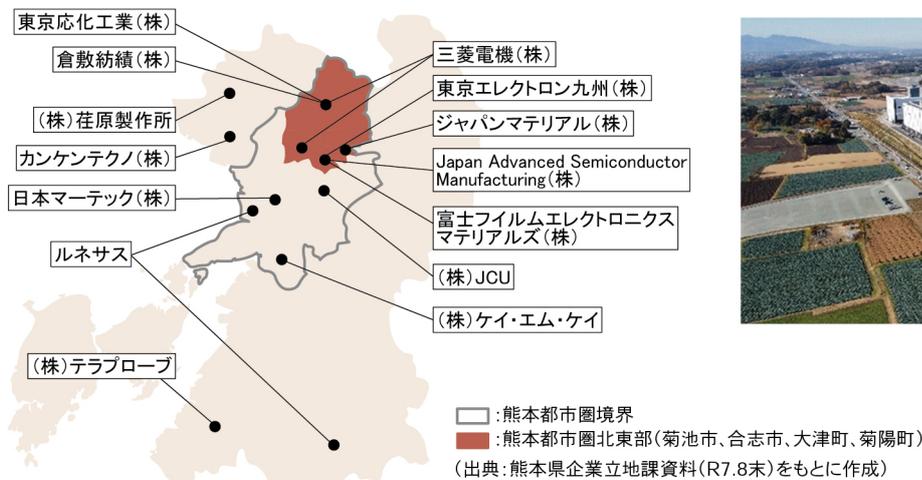
### 地域間流動特性:通勤目的・全手段(令和5年(2023年)/平成24年(2012年))



## 2.3 都市圏を取り巻く社会情勢の変化

- 世界的半導体企業の熊本県進出を契機に、地域経済への波及効果も大きく見込まれており、熊本県が推進する産業成長・創出施策と「くまもとサイエンスパーク構想」による環境調和型まちづくりが熊本都市圏で計画されています。
- 国の経済安全保障と地方創生を両立する開発動向に対応して、将来の都市交通体系の整備を計画的かつ確実に実施することが重要となっています。
- このような状況から、熊本都市圏北東部をはじめ熊本市内への居住ニーズが高まっていますが、公共交通の利便性が高いエリア(居住誘導区域など)以外での居住の増加も見られることから、熊本都市圏の持続可能な都市経営に向けて、適切な居住の誘導と連携した交通政策が求められます。

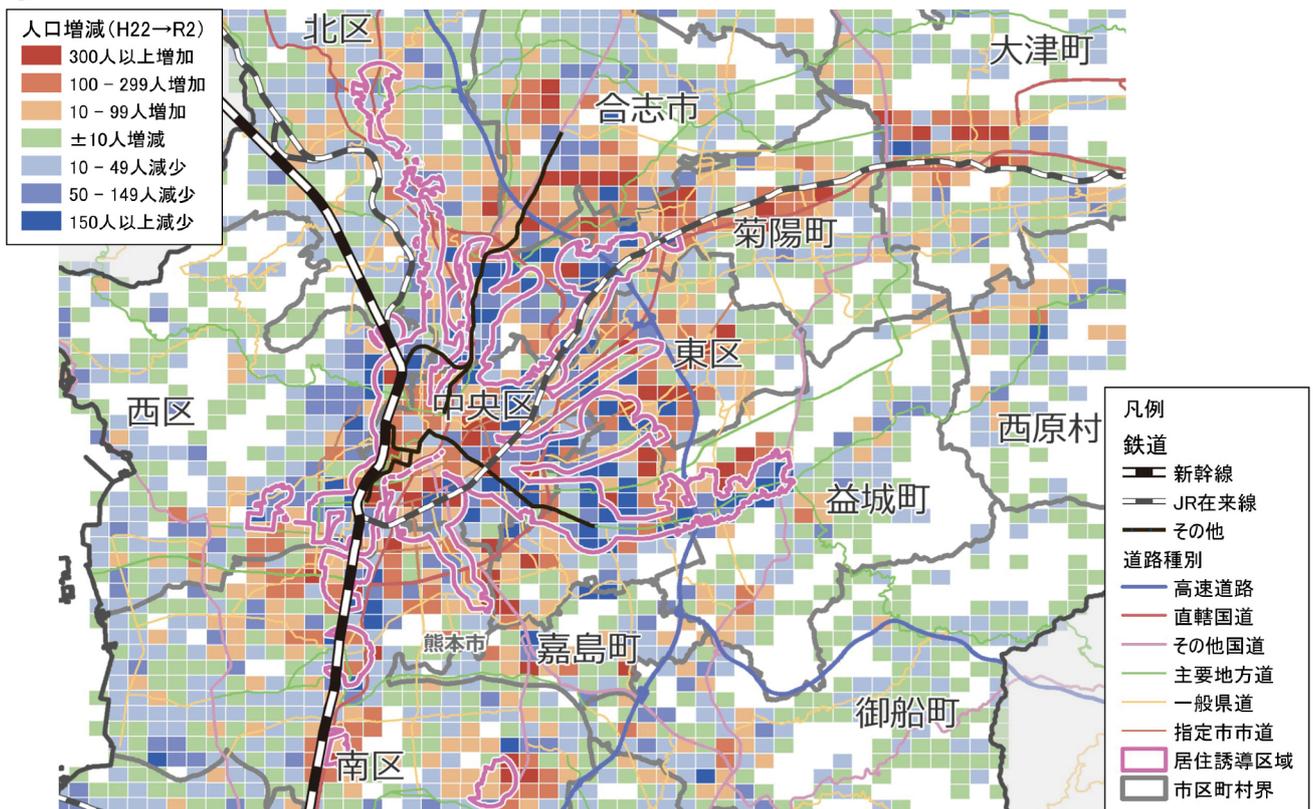
### 【熊本県内】企業の誘致状況(TSMC進出決定後)



### 半導体関連企業の進出状況



### 居住誘導区域と人口増減(平成22年(2010年)から令和2年(2020年)での増減)

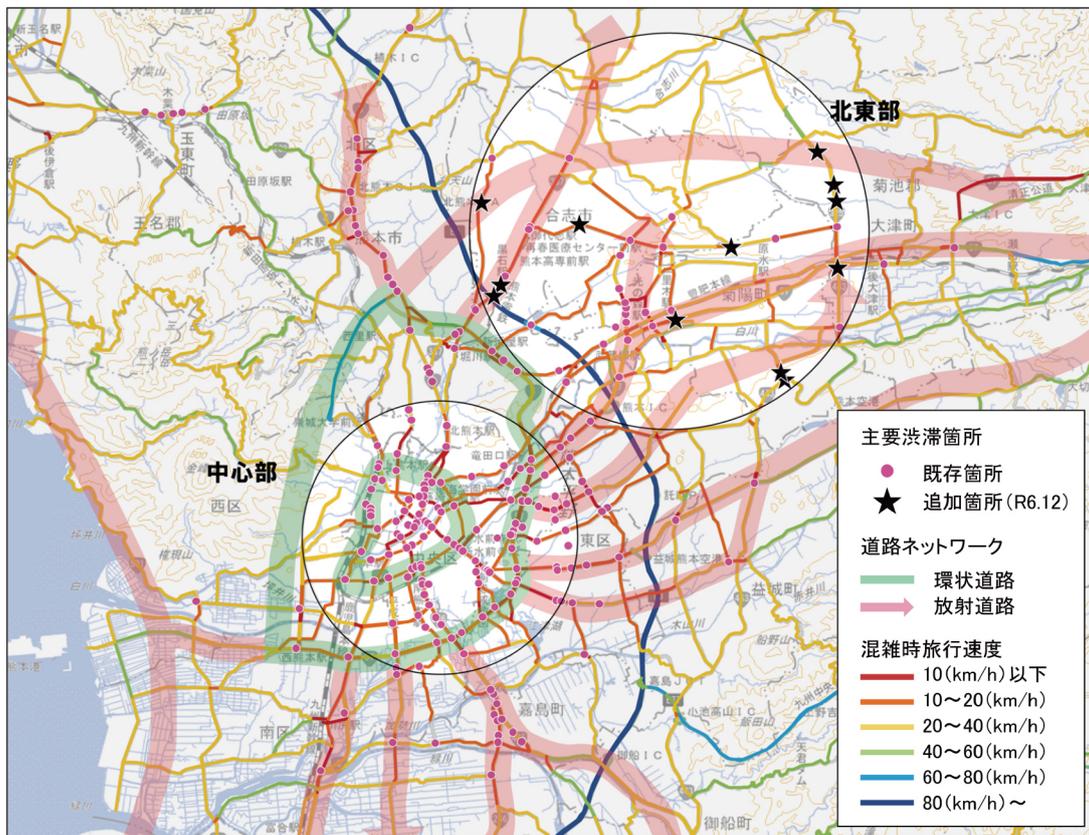


## 2.4 都市圏交通の現状と主な課題

### 2.4.1 慢性化する交通渋滞

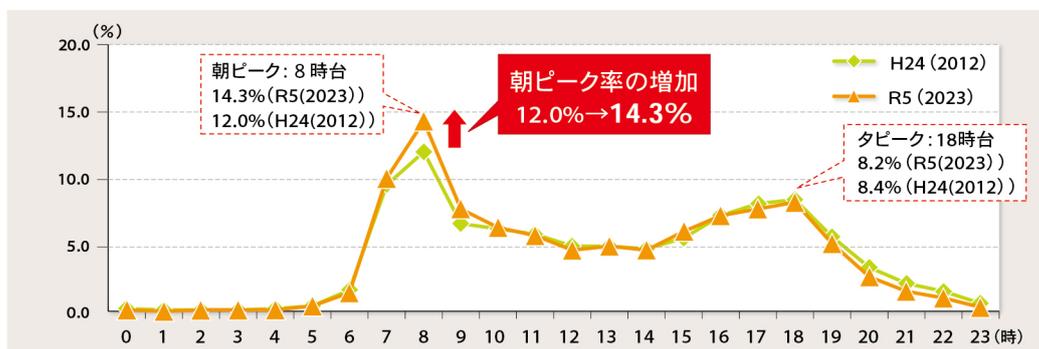
- 熊本県内には主要渋滞箇所が多数存在しており、その多くは熊本市内の環状・放射道路に確認され、熊本市内の主要渋滞箇所数は3大都市圏にある東京都区部、大阪市、名古屋市を除いた政令指定都市の中でワースト1位となります。
- 近年、急速な開発の影響を受け、熊本都市圏北東部でも渋滞が深刻化しています。こうした状況を背景に、これまでの対策の効果で減少していた主要渋滞箇所が、令和6年(2024年)12月には新たに12箇所追加されることとなりました。
- 渋滞が発生している主な要因として、朝の時間帯への交通集中(朝ピーク率の増加)や移動手段の自動車依存の高さなどが考えられます。

#### 熊本市周辺の主要渋滞箇所



(出典:【主要渋滞箇所】令和6年度第2回熊本県交通渋滞対策協議会資料(令和6年12月)  
【混雑時旅行速度】令和3年度一般交通量調査結果WEBマップ)

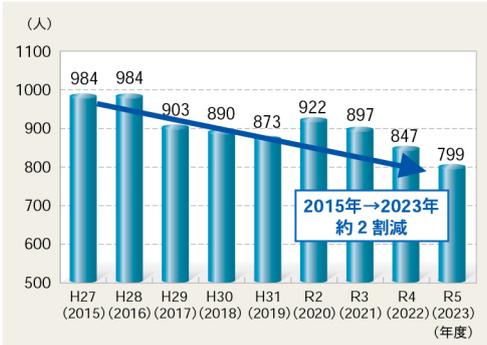
#### 移動時間帯の推移(着時刻分布・全手段)



▶ 2.4.2 公共交通のサービス低下・利用低迷

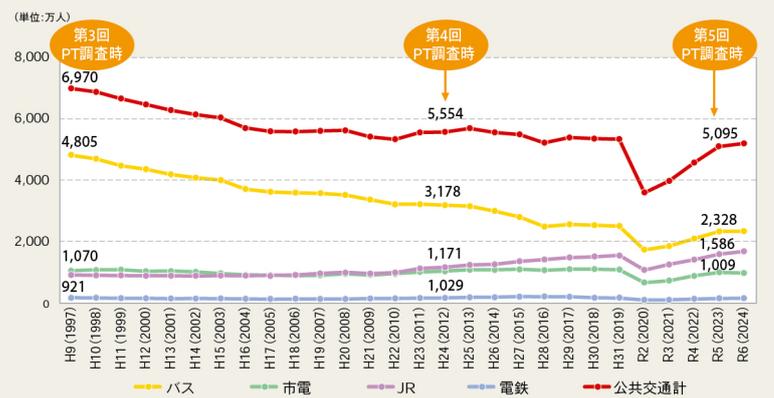
- 熊本都市圏のバス事業者の運転士数(5社計)は、過去8年で約2割も減少しています。これに伴い路線バスのサービスも低下傾向にあり、運行本数は大きく減少、バス利用者も減少傾向が続いています。
- 基幹公共交通8軸では、バスの分担率が減少し、ピーク時の自動車トリップ数が増加傾向にあることから、路線バスのサービス低下につながっていると考えられます。

バス運転士数の推移 (共同経営5社計)



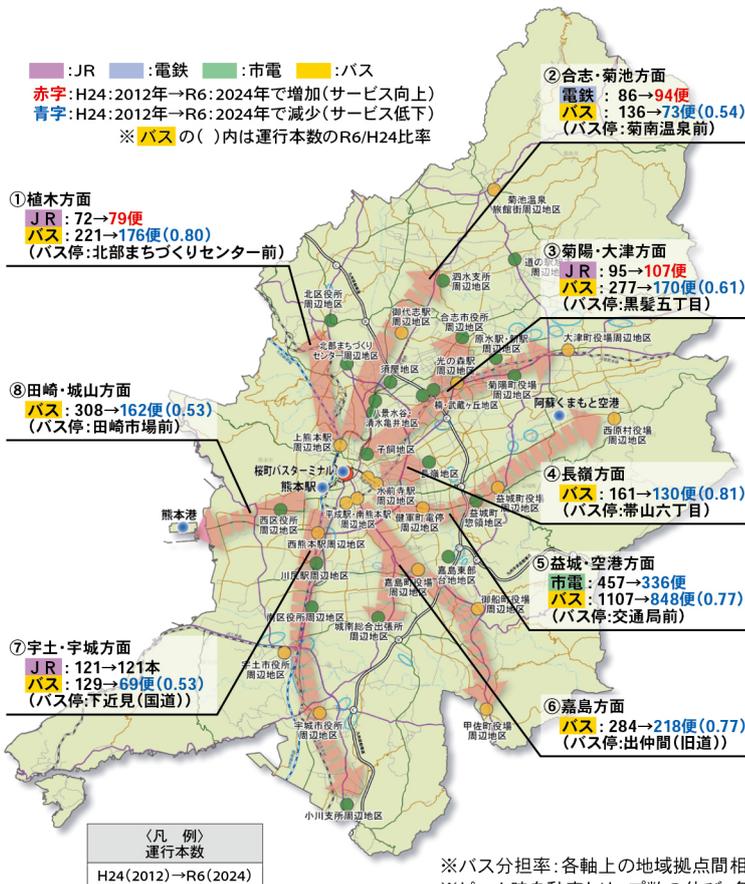
(出典:共同経営推進室公表資料(2024年10月))

公共交通利用者数の推移

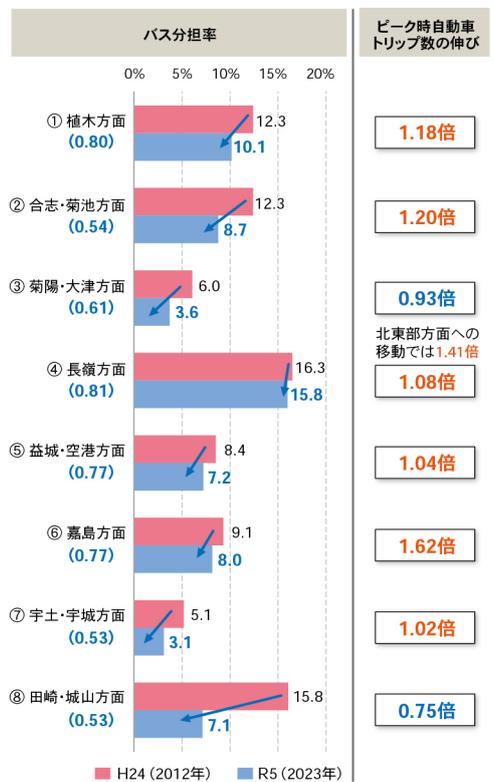


(出典:統計資料及び各交通事業者提供資料より作成)

基幹公共交通8軸における JR・電鉄・市電・バス運行本数の推移



基幹公共交通8軸における バス分担率とピーク時自動車トリップ数の推移



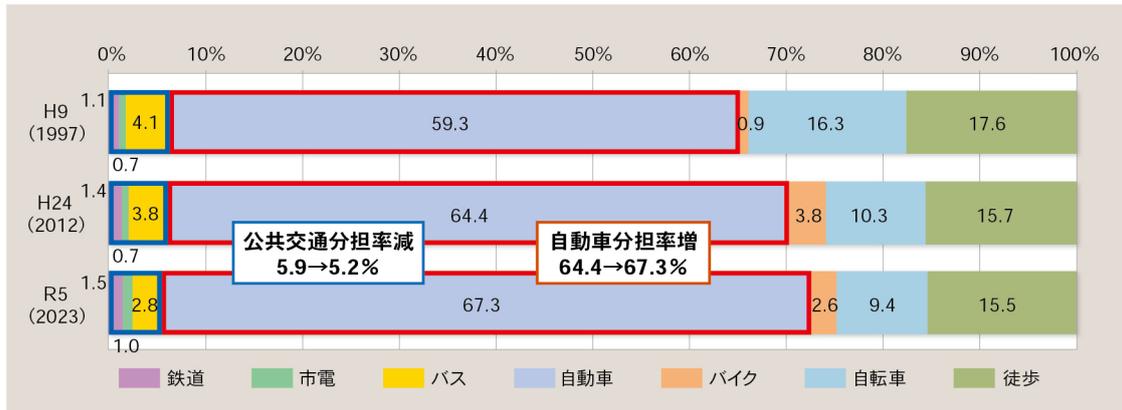
上記グラフの( )内は、バス本数増減率:R6/H24

※バス分担率:各軸上の地域拠点間相互の日あたりの移動を集計したもの  
 ※ピーク時自動車トリップ数の伸び:各軸上の地域拠点間相互の中心部方面へのピーク時間(7~8時台平均)の移動をR5/H24の伸び率として示したもの  
 (出典:事業者ホームページを参照集計、分担率・トリップ数は各回PT調査)

### ▶ 2.4.3 過度な自動車依存の進行

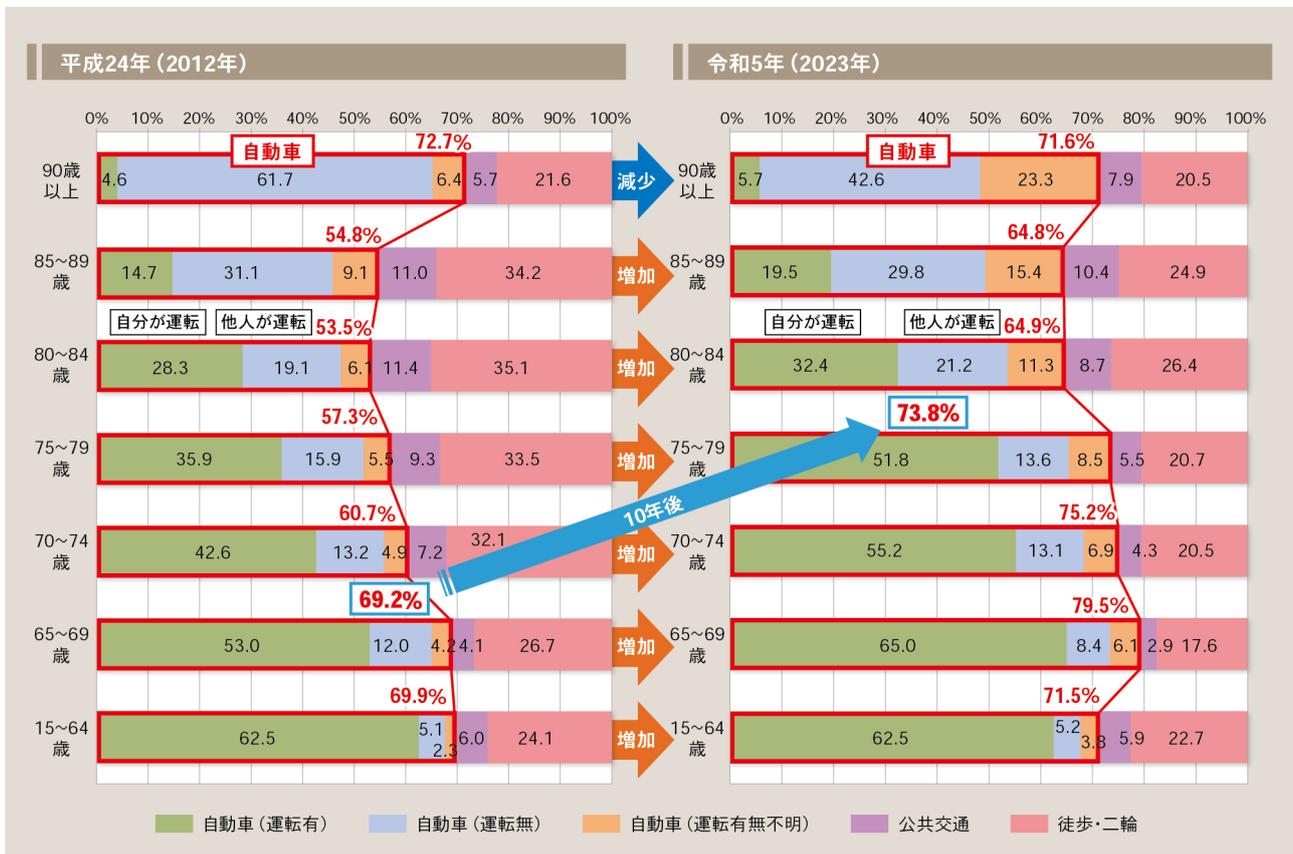
- 熊本都市圏全体では、公共交通分担率が減少し、自動車分担率が増加するなど、自動車への依存が進行しています。
- 15～64歳、65歳以上の高齢者の年齢区分では、前回調査(平成24年)時点と比較して自動車依存が更に進行しています。
- 特に、65歳以上の高齢者に着目すると、自分で運転する方やご家族などの他の方が運転する自動車を利用される方の割合は、概ね増加している状況です。なお、前回調査で65歳～69歳だった方々は、今回調査では75歳～79歳の年齢層に該当しますが、この年齢層を比較しても、自動車分担率は増加しています。

### 代表交通手段分担率の変化



(出典:各回熊本PT調査)

### 年齢区分別の代表交通手段分担率の比較



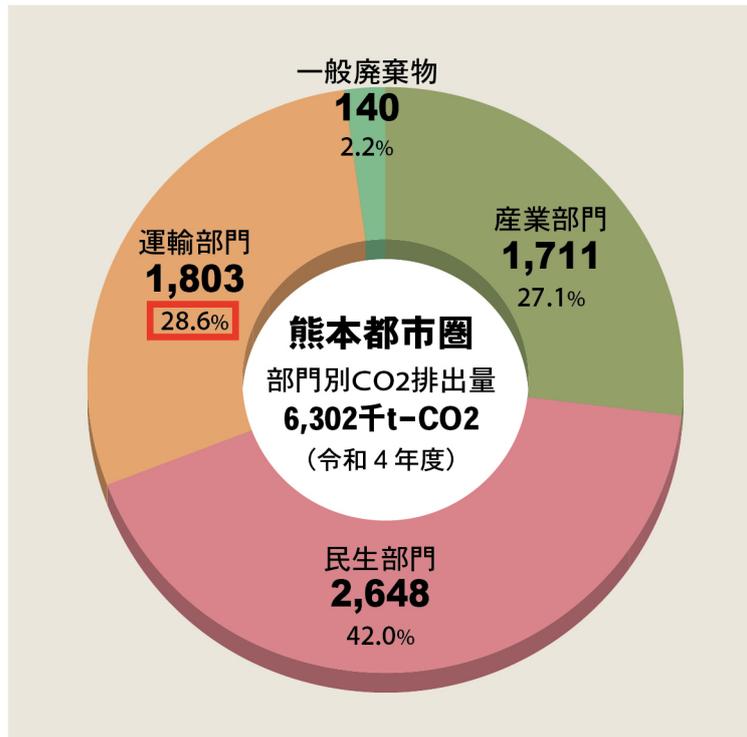
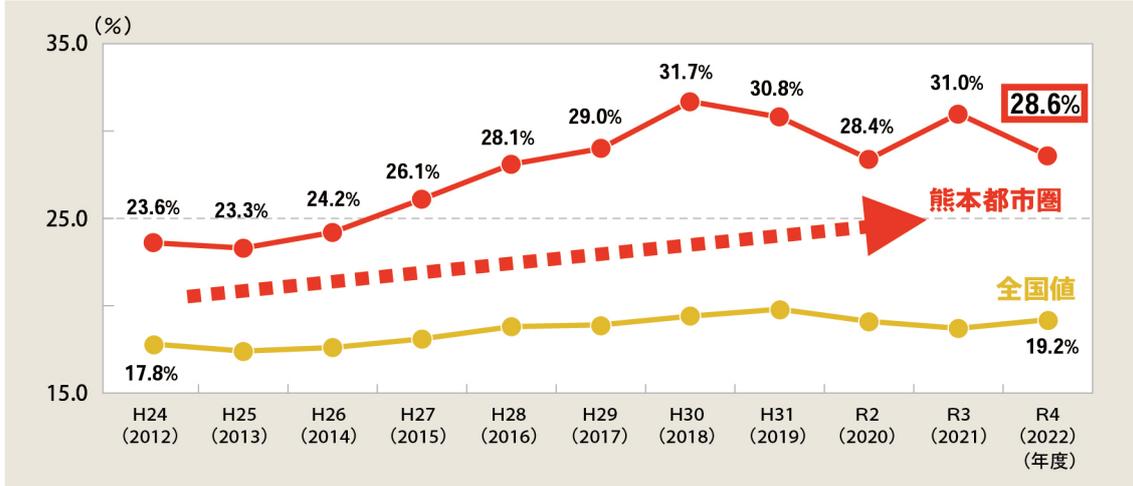
(出典:各回熊本PT調査)

※自動車(運転有無不明)は調査にて運転の有無が不明のトリップ

- 熊本都市圏の温室効果ガス総排出量に占める運輸部門の割合が全国平均よりも高く、増加傾向にあり、地球環境への影響も懸念されます。



### 温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)総排出量に占める運輸部門の割合の推移

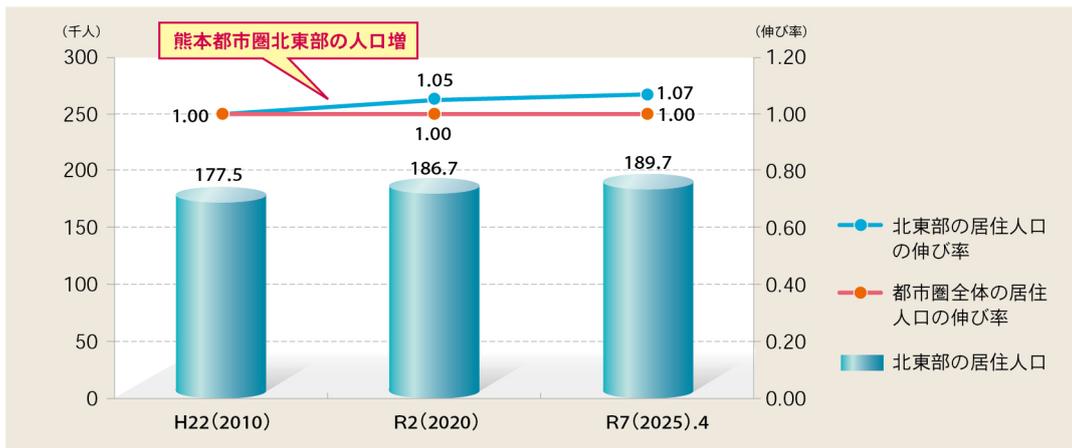


※運輸部門は、旅客自動車、貨物自動車、鉄道、船舶の排出量  
(出典:部門別CO<sub>2</sub>排出量の現況推計 環境省)

## ▶ 2.4.4 都市圏北東部の急速な開発

- 世界最大手の半導体企業であるTSMC(Taiwan Semiconductor Manufacturing Company)進出を契機に関連企業の進出が相次ぎ、近年、熊本都市圏北東部の居住人口の伸び率は、熊本都市圏全体の伸びよりも高くなっています。
- これらの企業進出が相次ぐセミコンテクノパーク(以下、セミコン)周辺は、道路網密度が低いため、急激に増加した通勤時の自動車需要の集中に十分に対処できず、渋滞が深刻化しています。

### 熊本都市圏北東部の居住人口の変化

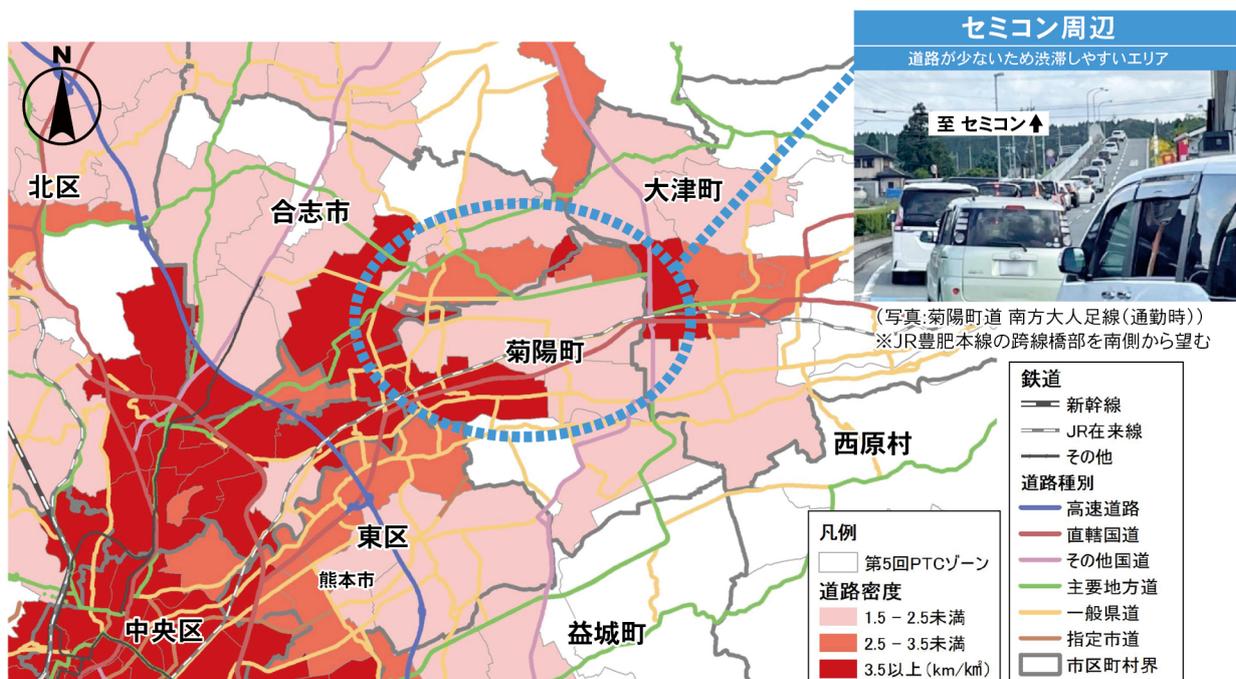


※熊本都市圏北東部: 合志市、菊陽町、大津町、菊池市を対象

※令和7年(2025年)4月の居住人口は、令和2年国勢調査の確定値を基礎とし、転入者数、転出者数など及び世帯の増減数を加減することにより算出したもの

(出典: 各年国勢調査)

### 道路網密度の現況と熊本都市圏北東部の交通渋滞状況



(出典: 都市計画基礎調査・全国道路街路交通情勢調査(令和3年度)などより整理、道路幅員5.5m以上の改良済延長を対象に算出)

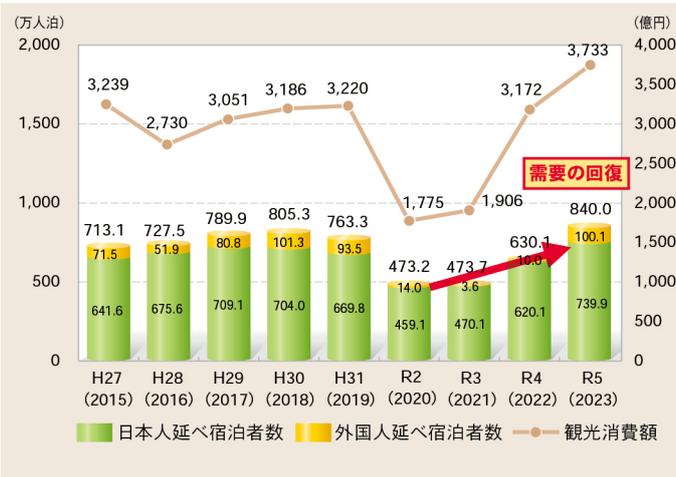
▶ 2.4.5 広域交通の増加

- パーソントリップ調査では、圏域外居住者の移動となる観光や物流などの広域的な移動需要の把握が、一部補完調査を除いてできていないため、これらを把握するためには他の調査結果を利用する必要があります。

【観光】

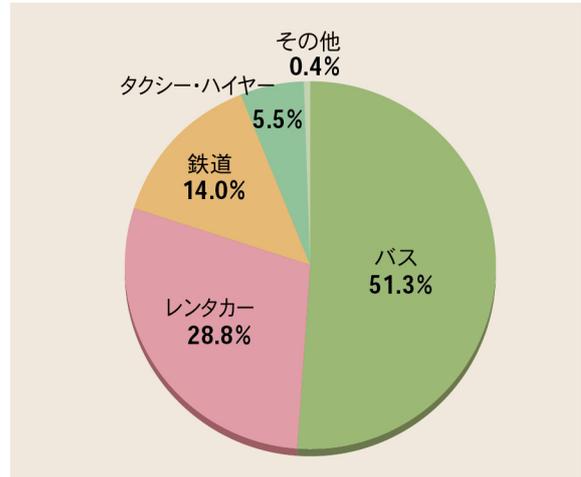
- 熊本県の日本人及び外国人延べ宿泊客数は需要の回復が見られ、観光消費額も増加しています。
- 外国人観光客が熊本県内移動に利用する交通手段は、バス、レンタカーの割合が高い状況です。
- 熊本地震からの創造的復興のシンボルである阿蘇くまもと空港の利用者数は、コロナ禍前の状況にまで回復し、利用者数は増加傾向です。また「熊本空港特定運営事業マスタープラン」では、令和33年度(2051年度)に622万人/年の利用を目標としています。
- 熊本県外居住者の現在の空港アクセス手段は約4割をレンタカーや乗用車移動が占めており、阿蘇くまもと空港の利便性向上に公共交通の整備は不可欠です。

熊本県の延べ宿泊者数と観光消費額の推移



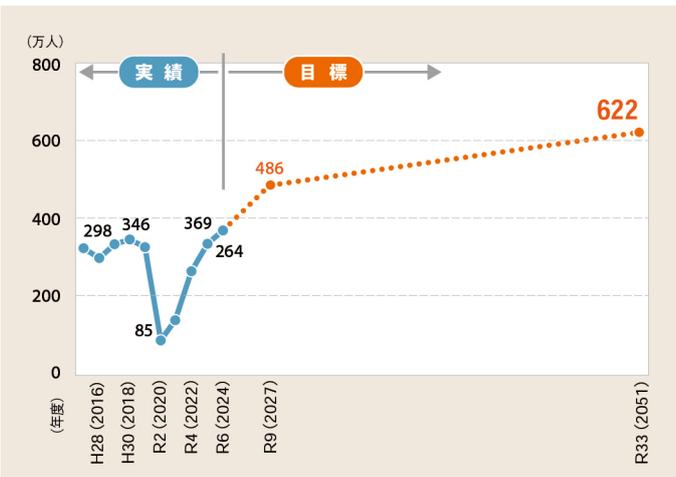
(出典：各年熊本県観光統計表)

外国人観光客の熊本県内での移動交通手段



(出典：FF-Data(訪日外国人流動データ)2023年)

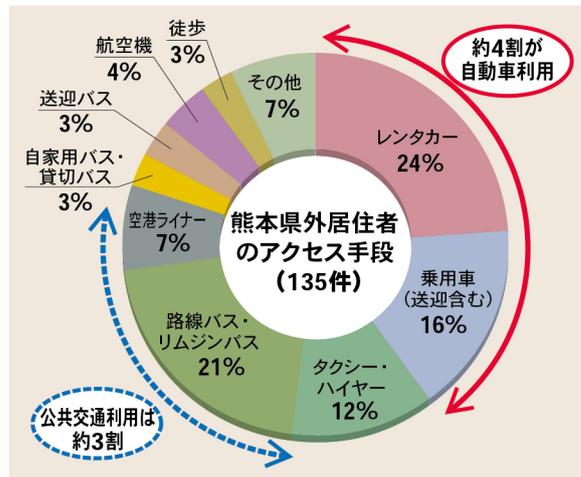
阿蘇くまもと空港の利用者数の推移と目標



(出典：空港管理状況調査)

※目標は「熊本空港特定運営事業などマスタープラン」

熊本県外居住者のアクセス手段 (阿蘇くまもと空港)



(出典：第5回熊本PT調査 補完調査)

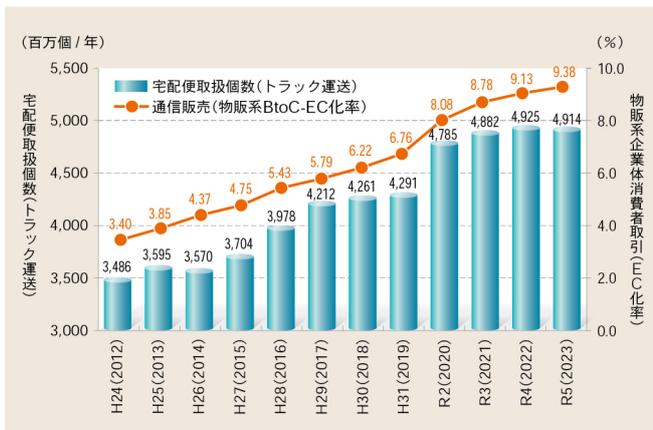
※アクセス・イグレスの1つ目の交通手段で分担率を算出。  
※空港でアンケート調査を実施しており、空港利用者がどのような交通手段を利用しているかを把握しています。

## 【物流】

- 全国的に通信販売や宅配便取扱個数が増加傾向であるのに対して、トラックドライバーの就業者数は減少傾向となっており、将来的にも同様の傾向が続くものと予測されています。
- 熊本都市圏でもこの10年間で大型車交通量は横ばいですが、熊本都市圏北東部の道路においては増加が伺えます。
- 熊本都市圏北東部での急速な開発により、今後も大型車の増加が懸念され、これらの大型車による物流交通への対応として、物流拠点(港湾や空港)や高速道路 IC などの交通拠点とのアクセス強化による広域交通への対応が課題です。



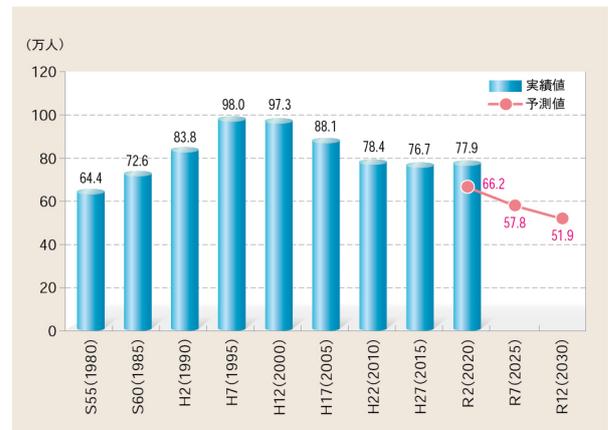
### 通信販売と宅配便取扱個数の変化(全国)



(出典: 宅配便など取扱個数の調査/国土交通省、電子商取引実態調査/経済産業省)  
 ※物販系企業対消費者取引(BtoC)EC化率: 物販系分野における企業と消費者間の取引のうち、電子商取引(EC)が占める割合のこと



### トラックドライバー就業者数の変化(全国)

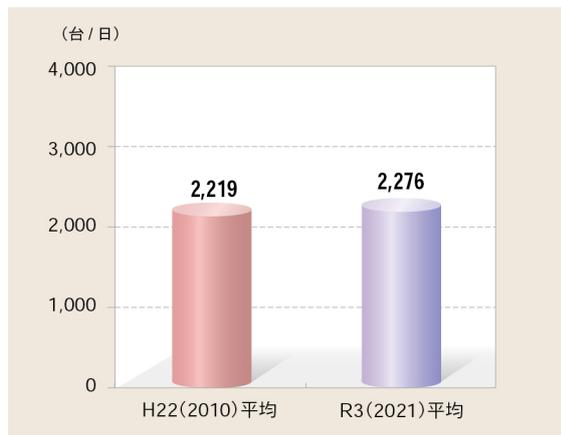


(出典: 内閣府資料、予測値「ロジスティクスコンセプト2030」)



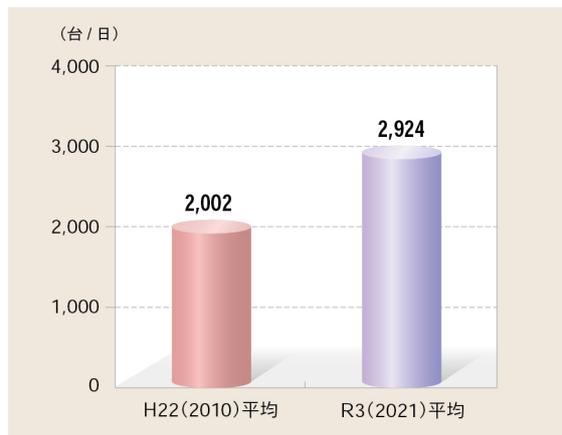
### 熊本都市圏・熊本都市圏北東部の大型車交通量の推移

#### ■ 熊本都市圏



(出典: 各年度全国道路・街路交通情勢調査)  
 ※集計対象: 熊本都市圏内の高速自動車国道、一般国道、主要地方道の大型車交通量

#### ■ 熊本都市圏北東部(国道325号・(主)大津植木線)



(出典: 各年度全国道路・街路交通情勢調査)  
 ※集計対象: 熊本都市圏北東部のセミコン周辺の主要路線における大型車交通量

## 2.5 都市圏交通の現状のまとめと将来の見通し

### ▶ 2.5.1 都市圏交通の現状のまとめ

- 熊本都市圏交通の現状からみた主な課題としては、「慢性化する交通渋滞」「公共交通のサービス低下・利用低迷」「都市圏北東部の急速な開発」などが挙げられます。
- 熊本都市圏では、人口減少・超高齢社会が進展する中、公共交通の利便性が高いエリア(居住誘導区域など)以外での居住の増加や過度な自動車依存の進行などにより、交通渋滞の悪化や公共交通の減便などによるサービス機能低下や利用低迷など、暮らしやすさの低下が生じています。



### 熊本都市圏交通の現状のまとめ

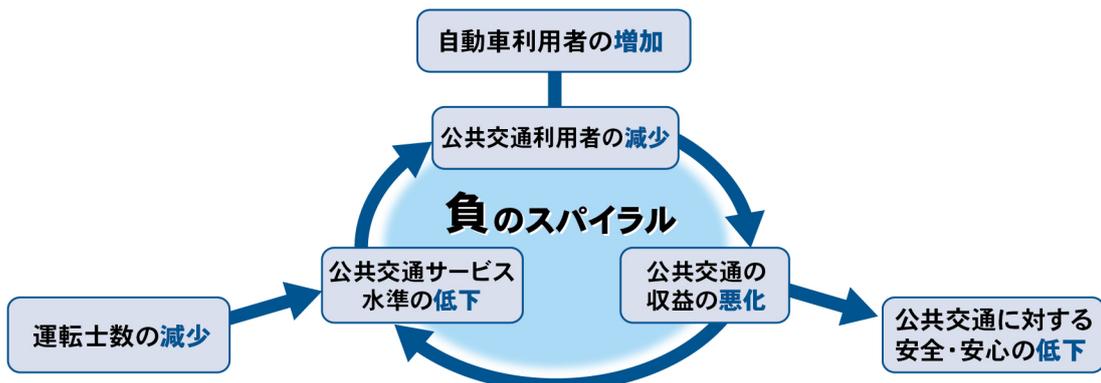
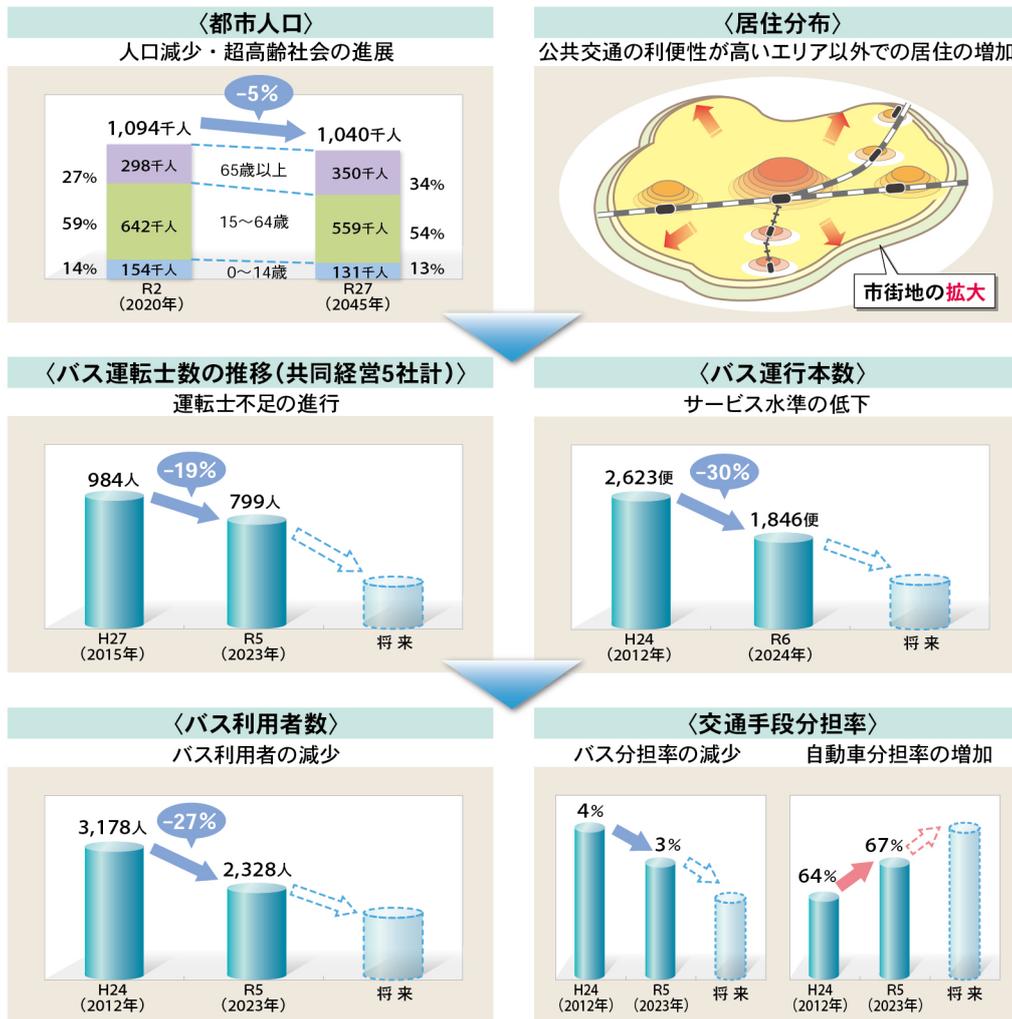
都市圏交通の課題	内 容
慢性化する交通渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要幹線道路(環状・放射道路)に集中する交通渋滞</li> <li>・朝ピーク率の増加などによる交通渋滞の慢性化</li> </ul>
公共交通のサービス低下・利用低迷	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士不足による運行本数の大きな減少(サービス低下)</li> <li>・バス利用者・分担率の減少(利用低迷)</li> </ul>
過度な自動車依存の進行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市圏全体で自動車依存の進行</li> <li>・高齢者を含む全年齢区分で自動車分担率が増加</li> <li>・自動車依存による環境負荷への影響</li> </ul>
都市圏北東部の急速な開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業進出を契機とした居住人口の増加</li> <li>・急激に増加した通勤時の自動車需要の集中</li> <li>・交通環境の変化へ対応が不足(道路網密度が低い)</li> </ul>
広域交通の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・増加傾向にある観光需要への対応</li> <li>・増加傾向にある物流交通への対応</li> </ul>

## ▶ 2.5.2 将来の見通し

- 我々の日常的な移動において、公共交通の存在は欠かせないものであるにもかかわらず、バス利用者数は過去10年で2割以上減少し、事業者の経営環境の悪化は公共交通サービス水準の低下を招いており、公共交通は負のスパイラルに陥っています。
- 公共交通サービス水準の低下は自動車利用者の増加を招き、交通渋滞を一層深刻化させています。
- このままでは、公共交通の減便や路線廃止が進み、増加する高齢者や体の不自由な方にとって移動の選択肢が奪われるだけでなく、負のスパイラルに伴う自動車依存が交通渋滞の更なる深刻化を生むことで、運転される方もそうでない方も、時間を無駄に浪費するなどの社会的損失が増大します。このように、住民生活の質は著しく低下し、さらには様々な社会経済活動においても選ばれない都市となり、都市活力そのものが失われかねません。



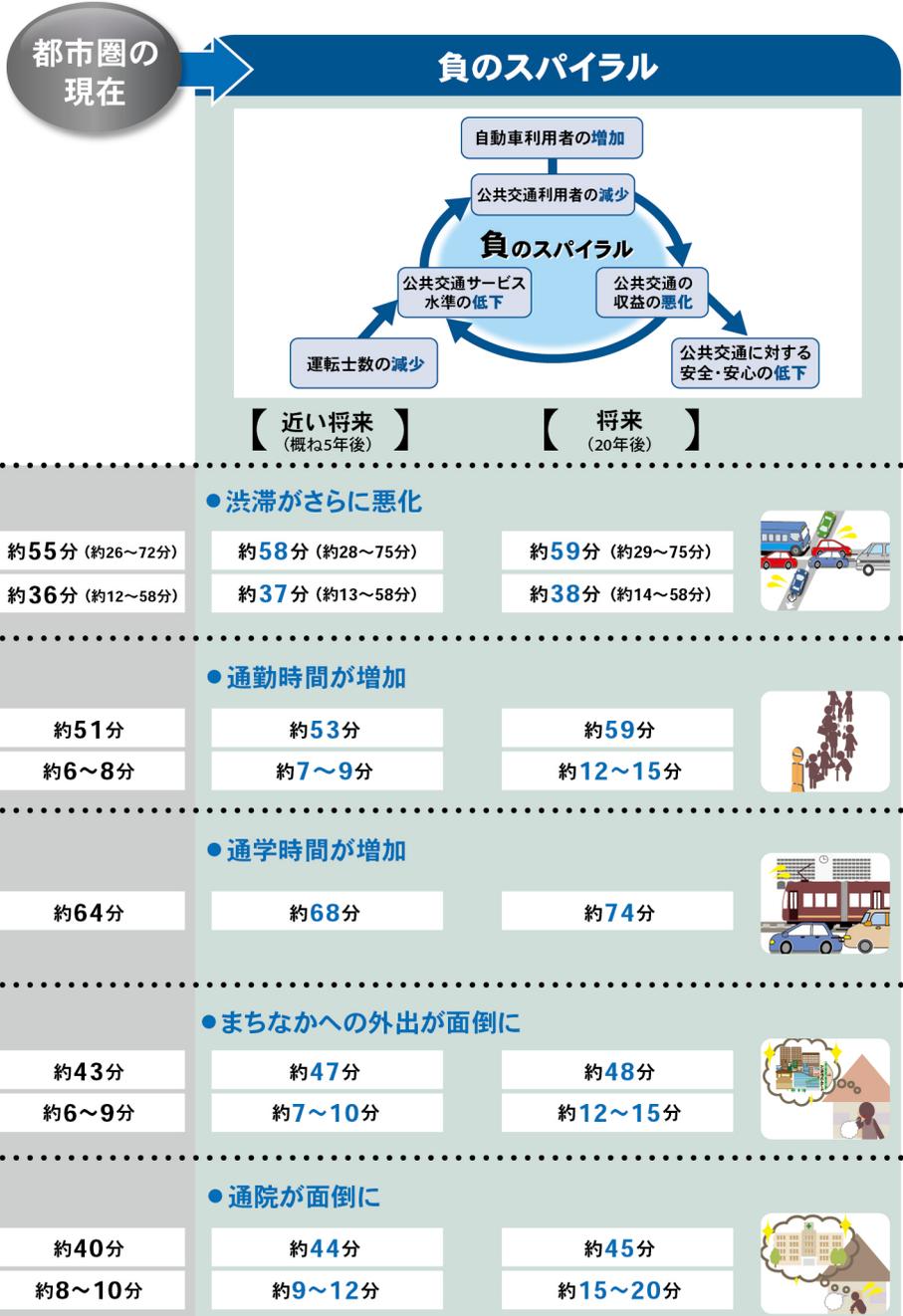
### 将来の見通し：このままでは、負のスパイラルが加速してしまいます



さらに負のスパイラルが進行した場合、日常活動に支障が出てしまいます。

※ この10年で運転士の減少に伴い、公共交通の運行本数は約2～3割減少しています。これが今後20年継続したと仮定した場合、現状の約半分まで運行本数は減少してしまいます。

ここでは、仮に、都市圏内の公共交通の運行サービスがこの傾向で低下した場合の今後の姿を示します。



【負のスパイラルの前提条件など】

- 現在の数値は、令和5年時点及びその近年での数値(統計値や調査結果などによる算出値)
- 都市圏の人口は、現在は令和5年人口(令和2年の国勢調査を住民基本台帳人口で補正したもの)、将来は2章で示した令和27年の独自推計の将来人口を設定
- 負のスパイラルの「近い将来(概ね5年後)」は、令和5年現在人口のもと、公共交通(鉄道・市電・バス)の運行本数が現在から約1.5割低下した将来を、「将来(20年後)」は、令和27年将来人口のもと、公共交通(鉄道・市電・バス)の運行本数が現在の半分に低下した将来を交通需要予測モデルにより推計した値

※熊本市中心部とは、熊本市中心市街地活性化基本計画で示されるエリア  
分析上、基幹公共交通8軸の起点は、北区役所、菊池市役所、大津町役場、長嶺地区、西原村役場、嘉島町役場、宇城市役所、城山地区に設定

こんな事態に陥る前に わたしたちができることは・・・

