

第 2 章 熊本都市圏交通の将来像 |

第2章 熊本都市圏交通の将来像

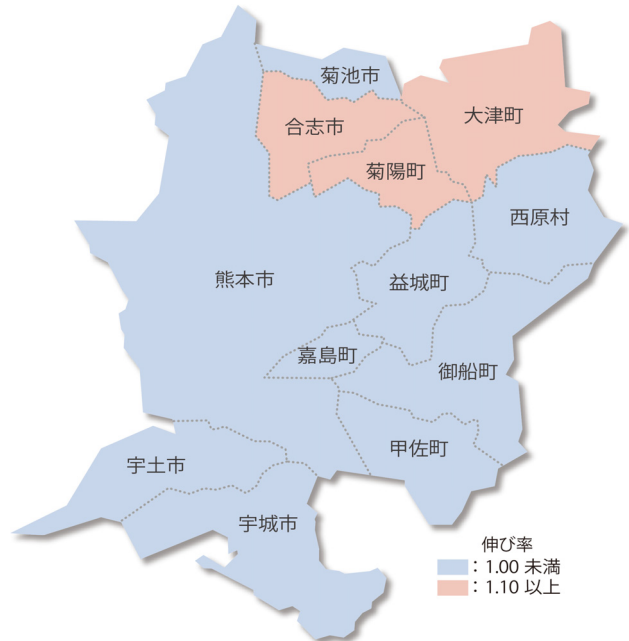
1. 熊本都市圏の現状と課題

熊本都市圏の1日の人の動きを把握するパーソントリップ調査や各種データを踏まえ、熊本都市圏の現状と課題を整理します。

都市圏人口の動向

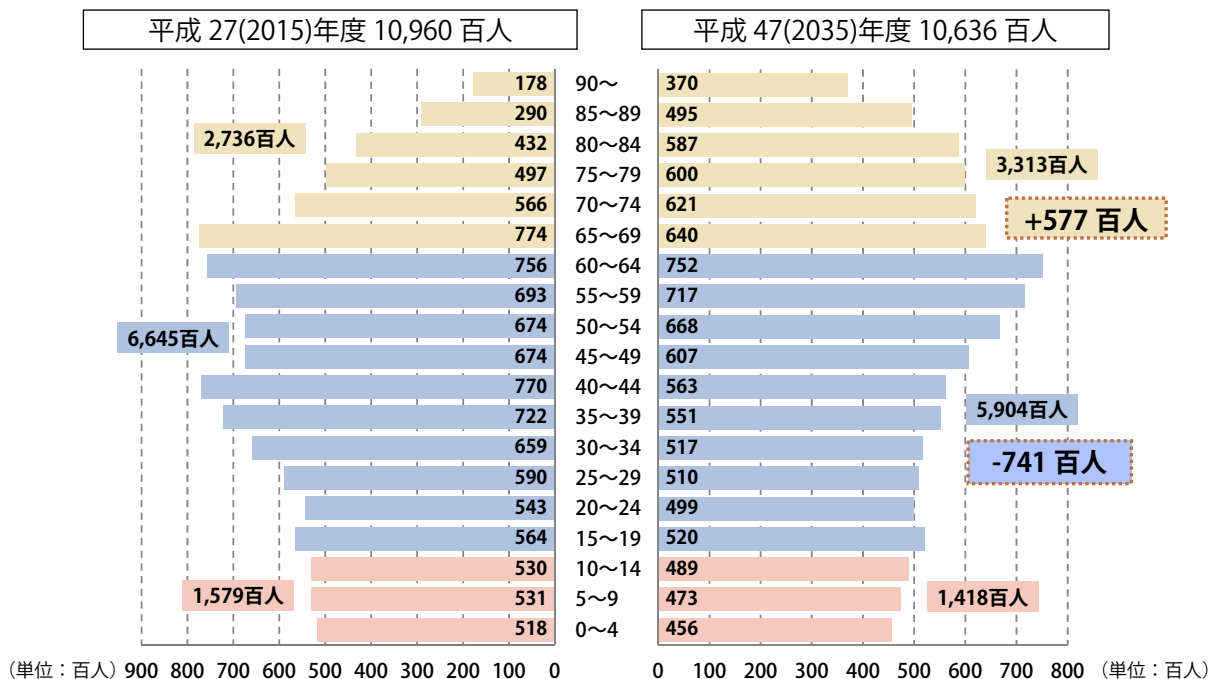
- 熊本都市圏は、全国傾向と同様に人口減少局面に入り、平成27(2015)年度から20年後の2035年度は、約106万人(現状より約3.2万人減)と予想されます。
- 年齢構成では、生産年齢・年少人口が現状より約7.4万人(約1割)減少が見込まれます。
- 65歳以上の高齢者は、約5.8万人増加し、都市圏総人口の約31%を占め、交通動態の変化が予想されます。
- 大規模な従業地などの立地で移住・定住が進む合志市や菊陽町などの都市圏北東部では、今後も人口増加が予想されます。

○市町村別の将来の人口予測
(2035年度/2015年度の伸び率)



(出典：国立社会保障・人口問題研究所 [H30.3 推計]
※宇城市・菊池市は全域を対象に推計)

○熊本都市圏の人口構成の変化予測



(出典：国立社会保障・人口問題研究所 [H30.3 推計]
※宇城市、菊池市は全域を対象に集計)

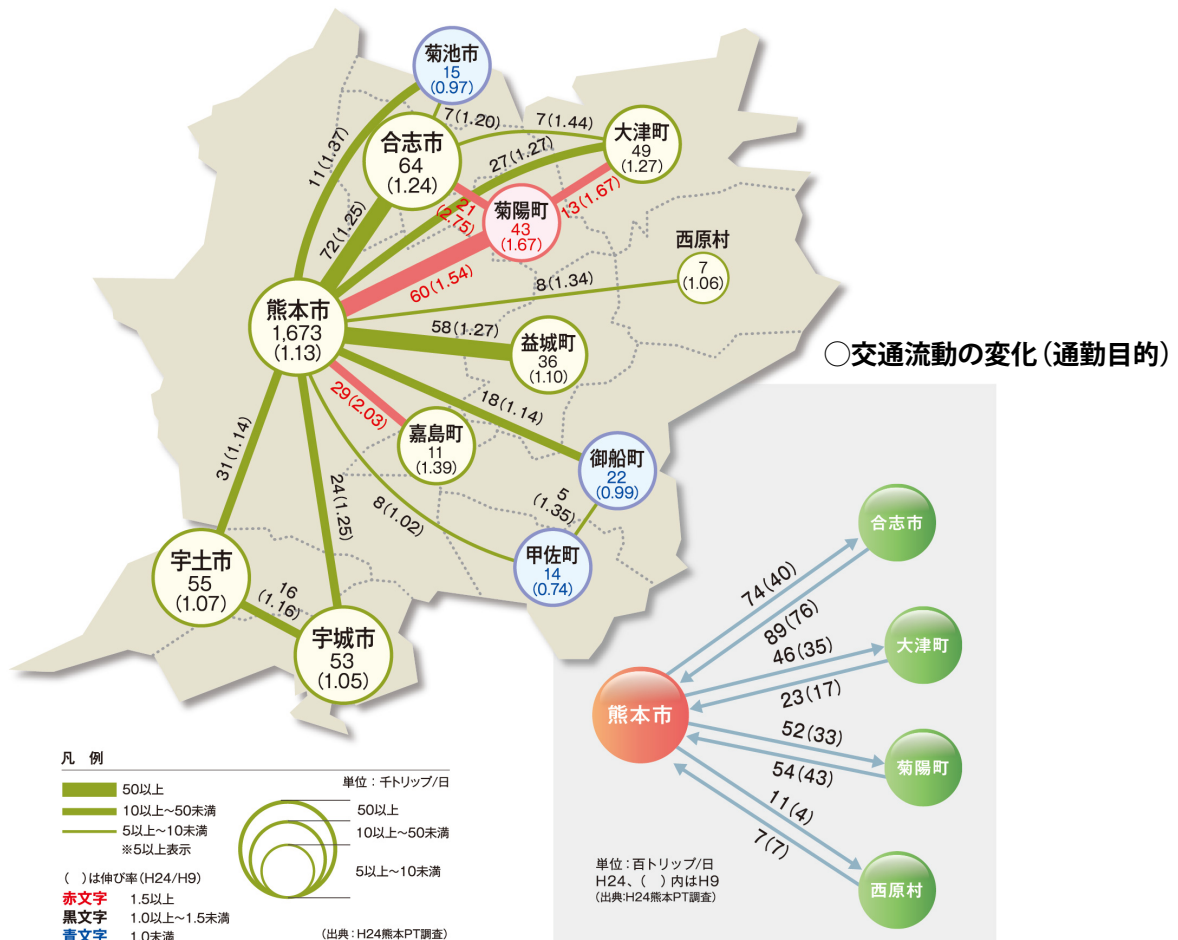
■ 第4回パーソントリップ調査の概要

- 熊本都市圏に居住する人の交通実態について、「出発地」、「目的地」、「交通手段」、「目的」、「移動量」、「所要時間」等を個人属性とともに把握し、その情報を将来の都市圏交通に関する施策に反映することを目的とする調査です。
- 熊本都市圏では、過去に3回（第1回：昭和48年、第2回：昭和59年、第3回：平成9年）の調査を実施しており、都市交通マスタープランは、平成24年度に実施した第4回の調査データを基に策定しています。
- 平成24年10月～11月に実態調査を実施し、約4.3万世帯、約9.7万人分のデータを収集しました。

■ 地域間の交通流動

- 通勤や通学先の多くは、概ね外環状道路の内側の地区に集積していることから、熊本市と周辺市町村間の放射方向に交通が集中しています。

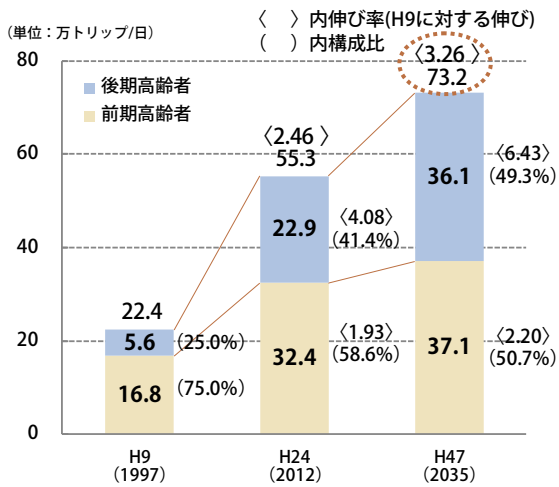
○ 地域間の流動状況の変化



■ 増加する高齢者交通

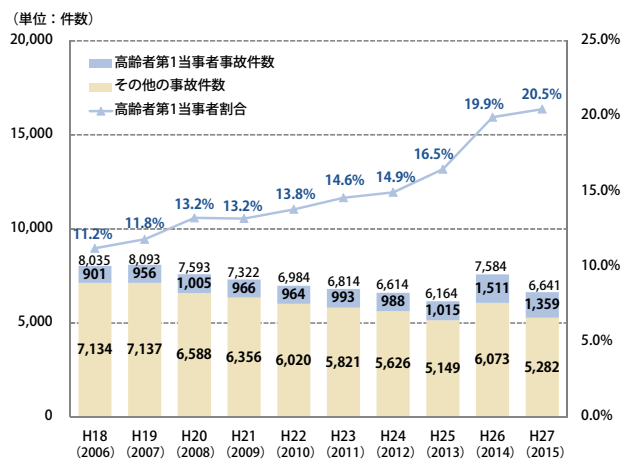
- ・高齢者交通は前回のパーソントリップ調査（平成9年）時に比べて約2.5倍になっており、2035年時点では約3.3倍に増加することが予想されます。
- ・高齢者の自動車利用率は前回調査時に比べて約15%増加し、高齢者が第一当事者（加害者）の自動車事故が増加傾向にあります。

○高齢者トリップ数の推移



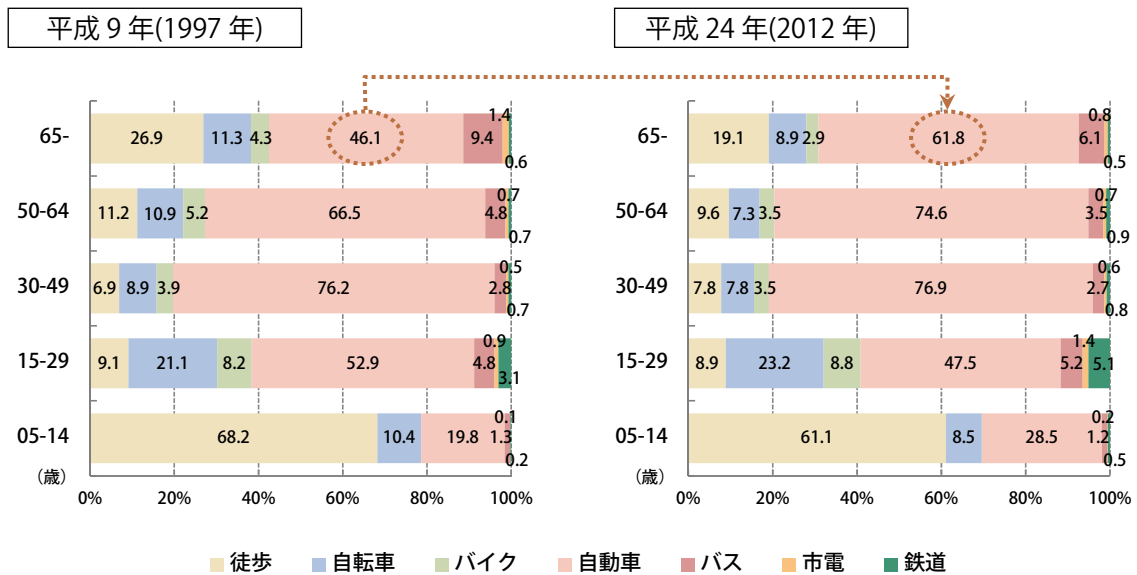
※前期高齢者：65～74歳
後期高齢者：75歳以上
(出典：各年熊本PT調査)

○高齢者が第一当事者となる事故の割合の推移



(出典：熊本県警資料)

○年齢別にみた代表交通手段構成の変化

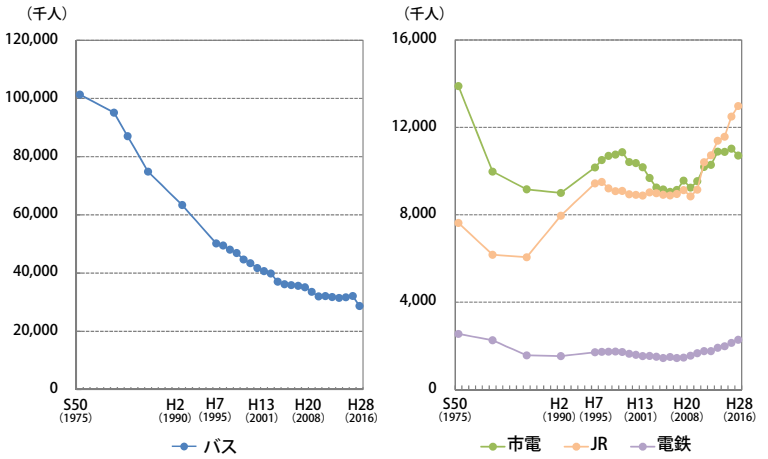


(出典：各年熊本PT調査)

■ 公共交通を取り巻く現状

- ・鉄軌道の利用者数は近年微増傾向ですが、バス利用者はこの30年間で約1/3まで減少しています。特に、市街地部及びその近郊以外では利用者が少なく、事業採算が確保できない路線が増加し、路線維持は極めて困難な状況です。
- ・また、近年ではバスの運転手不足が問題となっており、バス運行本数の減便等に繋がっている状況です。

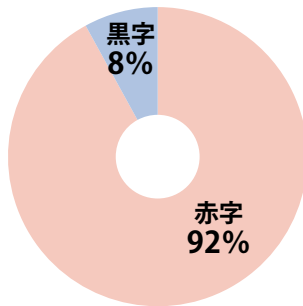
○公共交通機関の利用者数の推移



(出典：熊本県交通政策課資料)

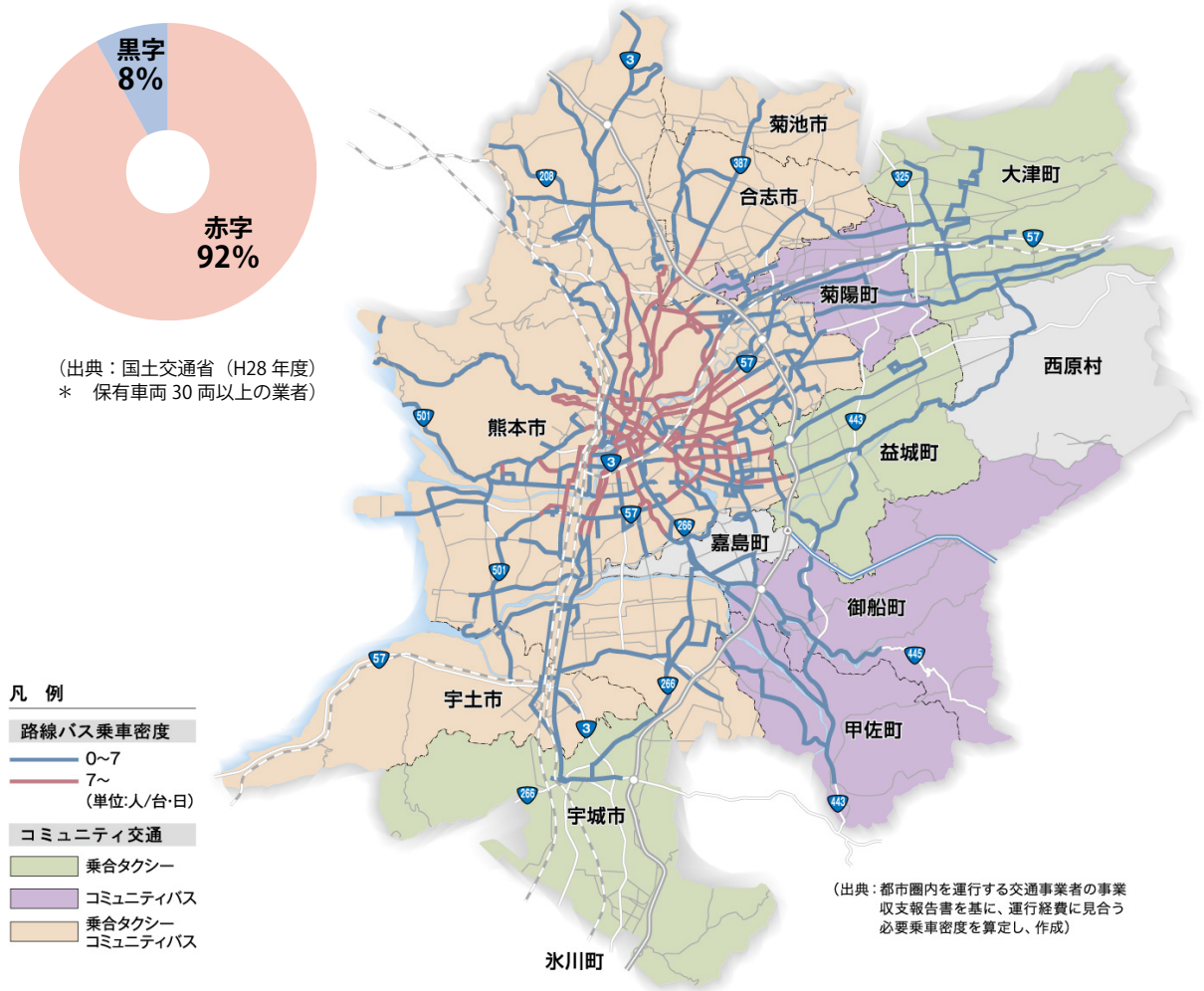
(出典：熊本県交通政策課資料)

○全国の乗合バス事業者の収支状況 (H28(2016)年度)



(出典：国土交通省 (H28 年度)
* 保有車両 30 両以上の業者)

○路線バス乗車密度とコミュニティ交通導入状況

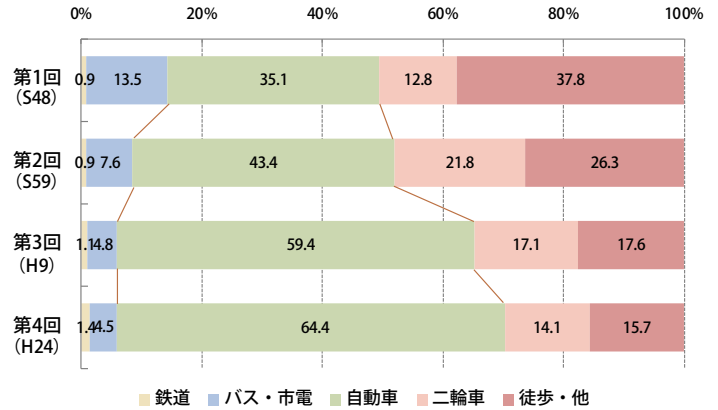


(出典：都市圏内を運行する交通事業者の事業収支報告書を基に、運行経費に見合う必要乗車密度を算定し、作成)

■ 自動車分担率の増加と交通渋滞の恒常化

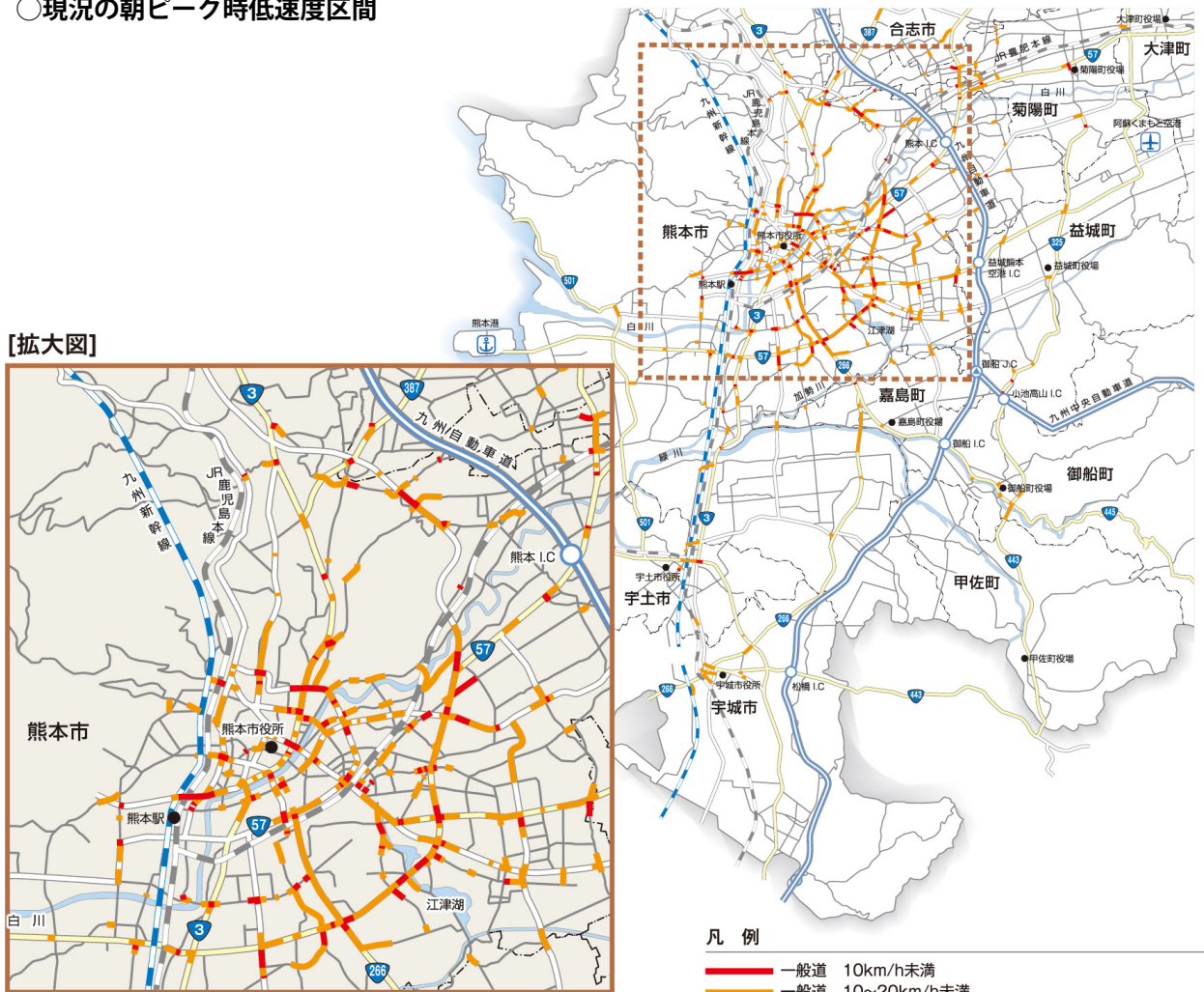
- 自動車の普及や女性の免許保有率の上昇を背景に、自動車分担率は増加し、都市圏交通の約 2/3 が自動車利用です。
- 道路整備は着実に進んでいるものの、朝ピーク時には市街地部や放射環状道路上で交通渋滞が恒常化しています。

○交通手段分担の変化



(出典：各年熊本PT調査)

○現況の朝ピーク時低速度区間



凡例
 一般道 10km/h未満
 一般道 10~20km/h未満

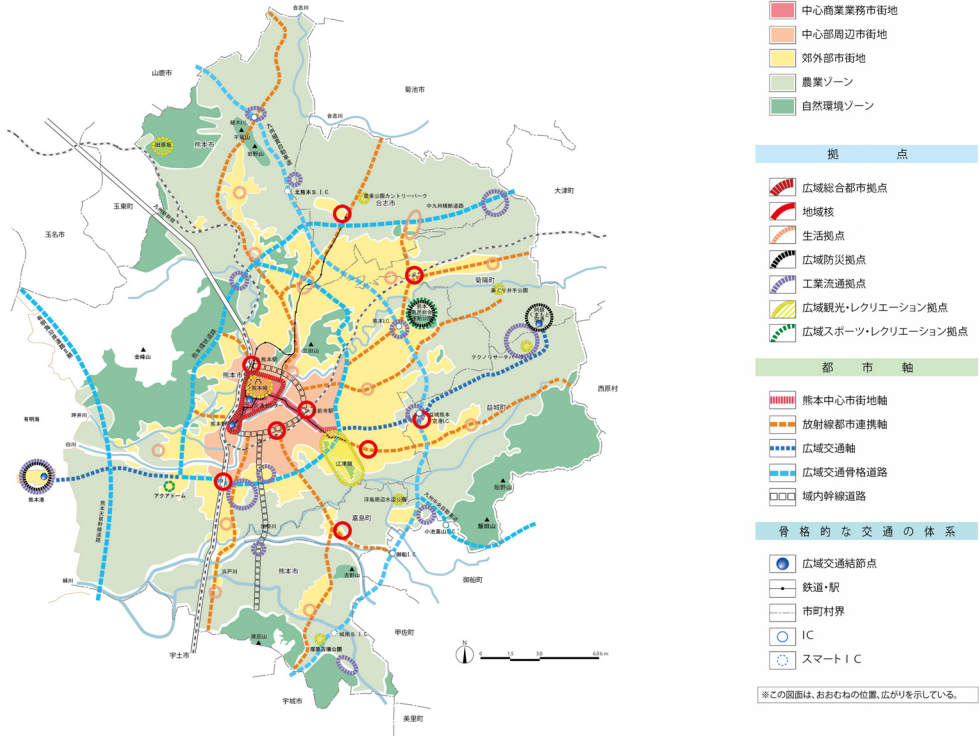
(出典：H24 旅行速度調査を基に作成)

2. 熊本都市圏の将来像

多核連携型の都市圏構造

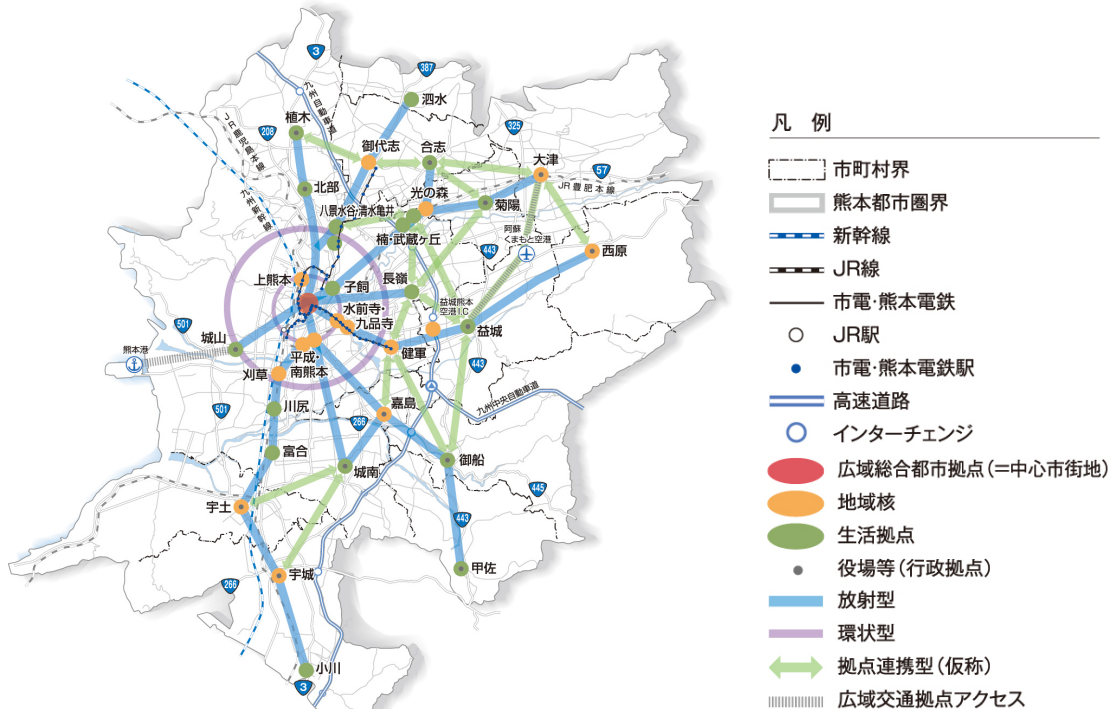
広域的な拠点機能や都市機能を交通網に合わせて配置し、熊本市と周辺市町村、また近隣市町村相互が補完・連携しながら、暮らしやすさと持続的な発展を確保する「多核連携型の都市圏構造」が、熊本都市圏の将来像です。

○熊本都市計画区域マスタープランによる将来市街地像図（参考）



(出典：「熊本都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（熊本都市計画区域マスタープラン）」平成27年5月 熊本県)

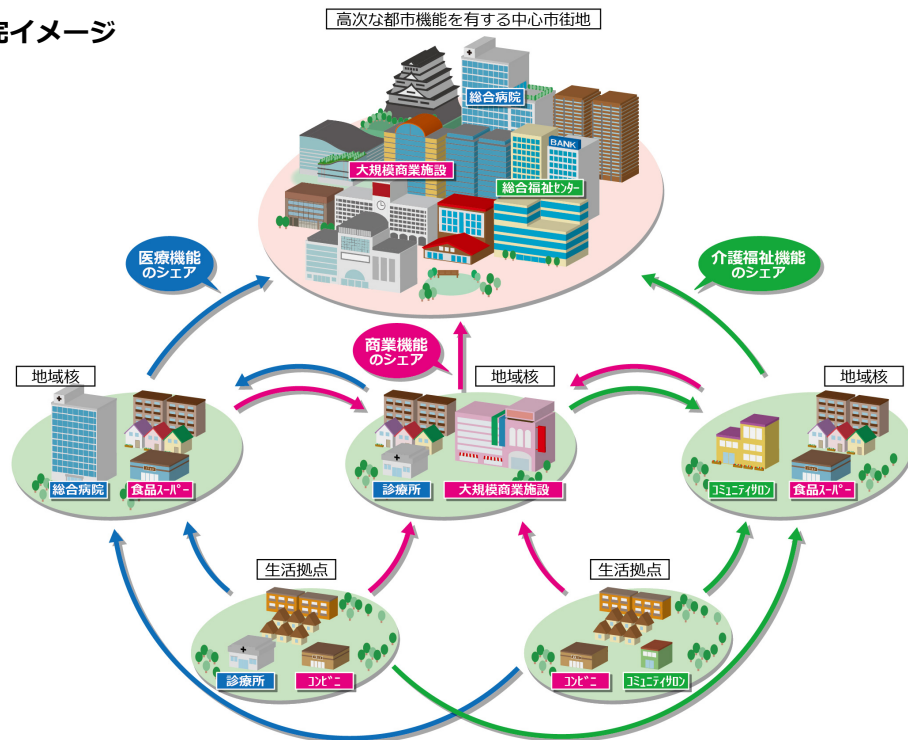
○パーソントリップ調査結果に基づく都市圏連携イメージ



■ 熊本都市圏における多核連携の将来イメージ

都市圏内の高次生活サービスを効率的に提供する地域核や、日常生活に必要な施設が集積する生活拠点を骨格となる幹線軸上に配置し、複数の市町村にまたがる生活圏や経済圏を効率的に連携する多核連携型の都市圏構造を形成していきます。

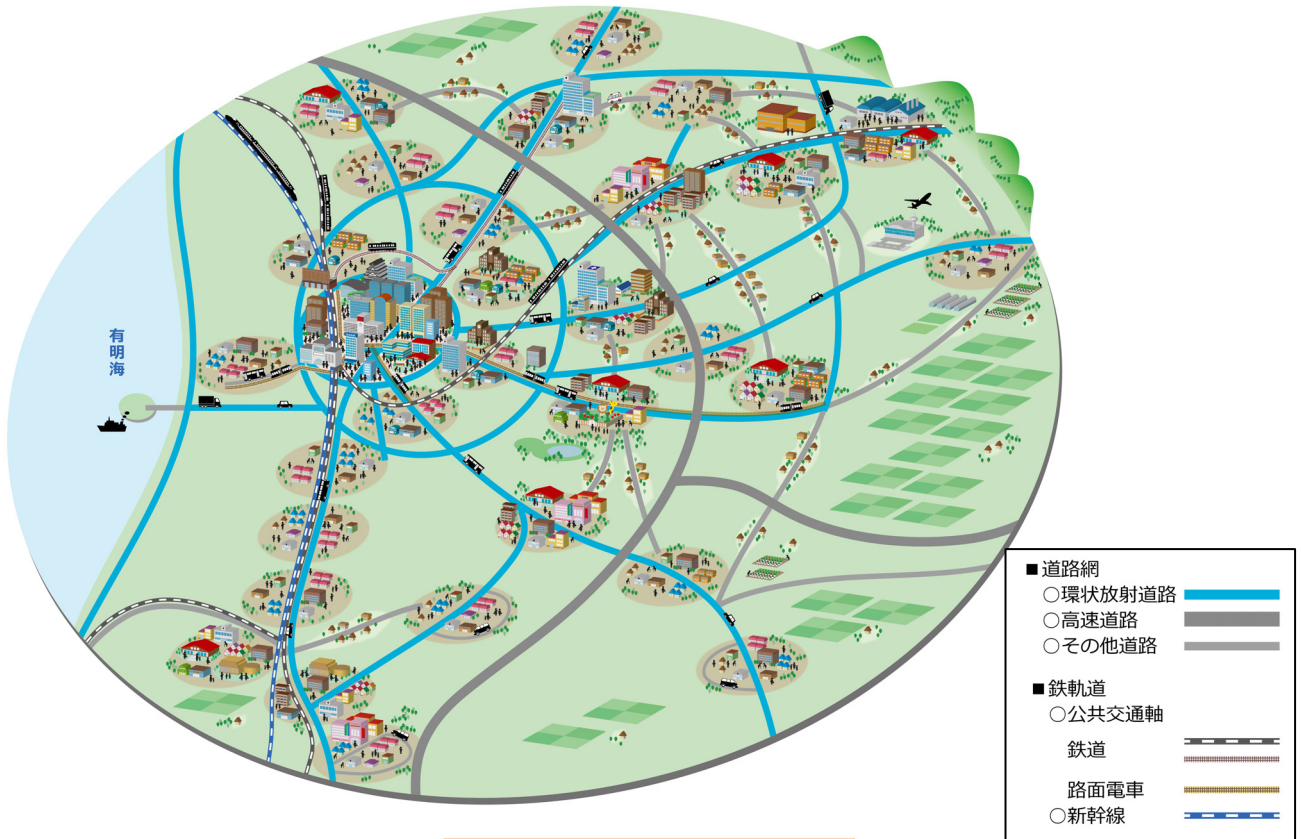
○都市機能の補完イメージ



○熊本都市圏の多核連携イメージ



○熊本都市圏の都市機能配置イメージ

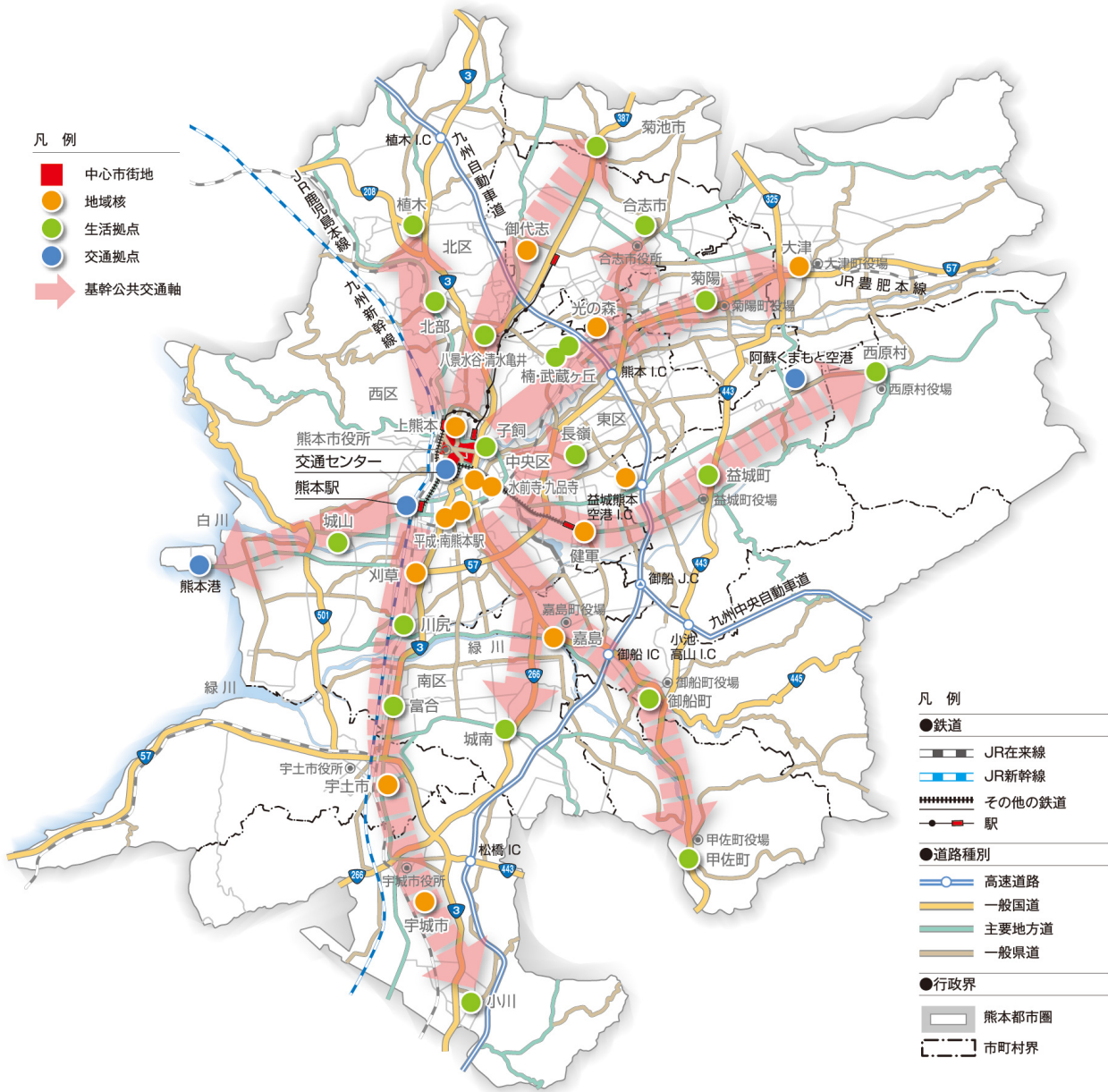


■ 3. 熊本都市圏交通の将来像

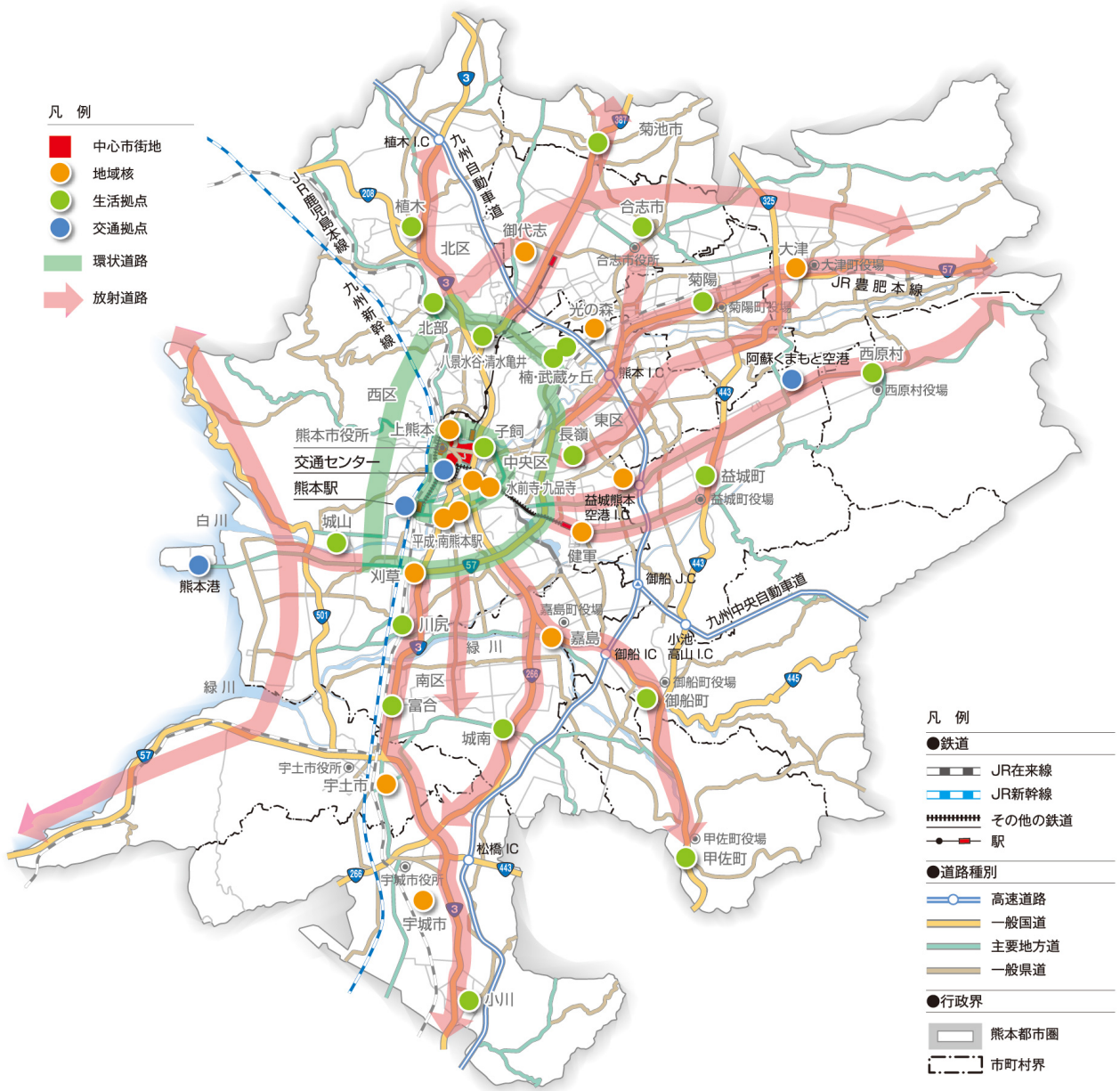
■ 「多核連携型の都市圏構造」の形成を支援する交通ネットワーク

「多核連携型の都市圏構造」の形成を支援するため、地域間の交通需要に的確に対応するとともに、地域間連携を支える交通ネットワークの将来像として、「放射 8 方向の基幹公共交通軸」や「2 環状 11 放射道路網」の形成を進めていきます。

○基幹となる公共交通ネットワーク



○骨格となる道路ネットワーク



■ 公共交通と自動車交通のベストミックスの構築

人口減少や超高齢社会等の社会情勢の変化に的確に対応するため、これまでのようにすべての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利用者視点によるわかりやすさと、利便性、効率性を兼ね備えた都市交通体系の最適化、いわゆる「ベストミックス」の構築を目指します。

○熊本都市圏における都市と交通に関するスパイラルイメージ

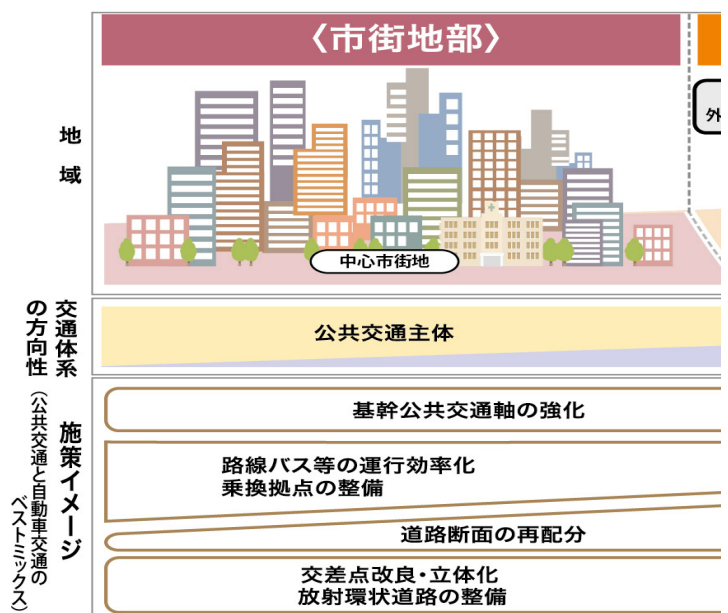
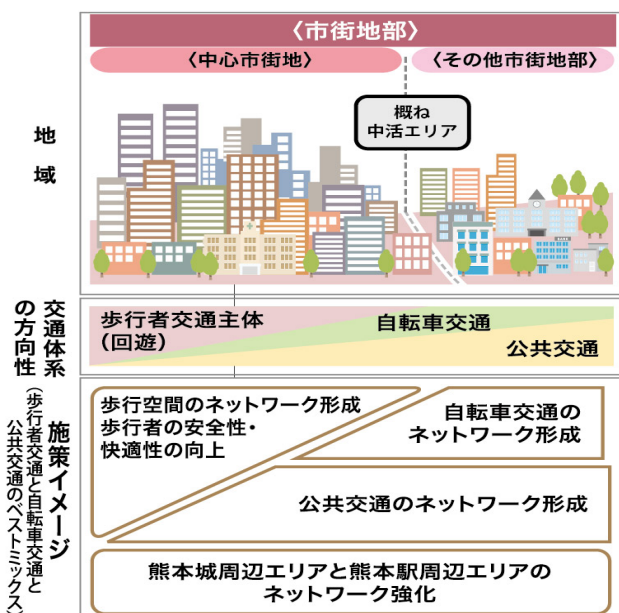


<中心市街地>

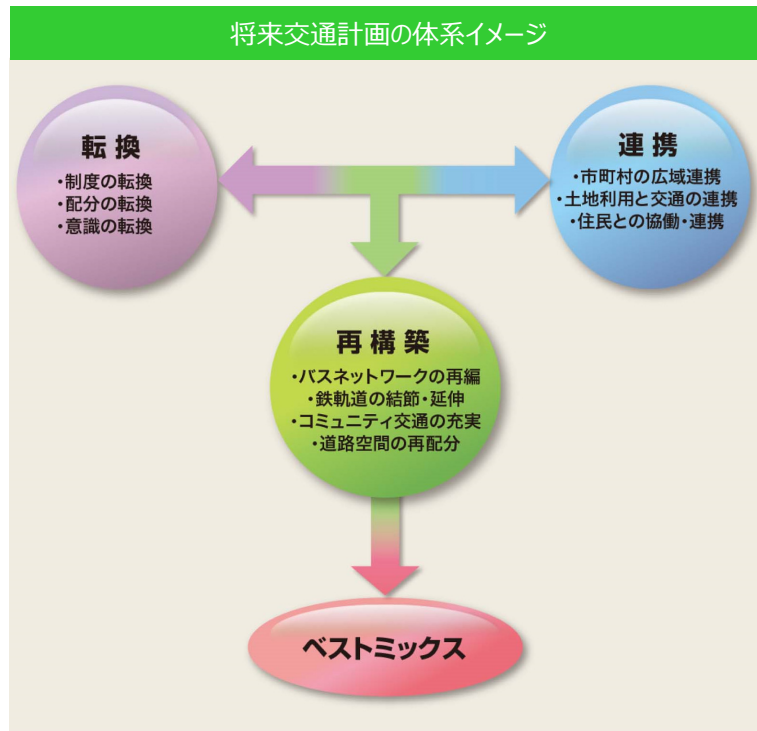
人口密度が高く都市機能の集積が進む中心市街地は、安全で快適な歩行空間のネットワークを形成するとともに、公共交通や自転車交通との連携強化、安全・安心に回遊できる移動環境の整備に取り組みます。

<市街地部>

多くの交通が集中する市街地部では、既存ストックを有効活用したバス優先・専用レーンや軌道敷への車線構成の再配分により公共交通を主体とした交通体系への転換に取り組みます。



○将来交通計画の体系イメージ



<周辺部>

熊本都市計画区域内においては、放射環状道路の強化や交差点の立体化等による自動車交通の円滑化や、運行効率化によるバス路線の維持等、自動車交通と公共交通とが共存する効率的な交通体系の構築に取り組みます。

<郊外部>

自動車交通が主体となっている郊外部では、地域間の円滑な移動を確保する道路整備や基幹公共交通と連携されたコミュニティ交通の充実により、地域間交通の確保に取り組みます。

