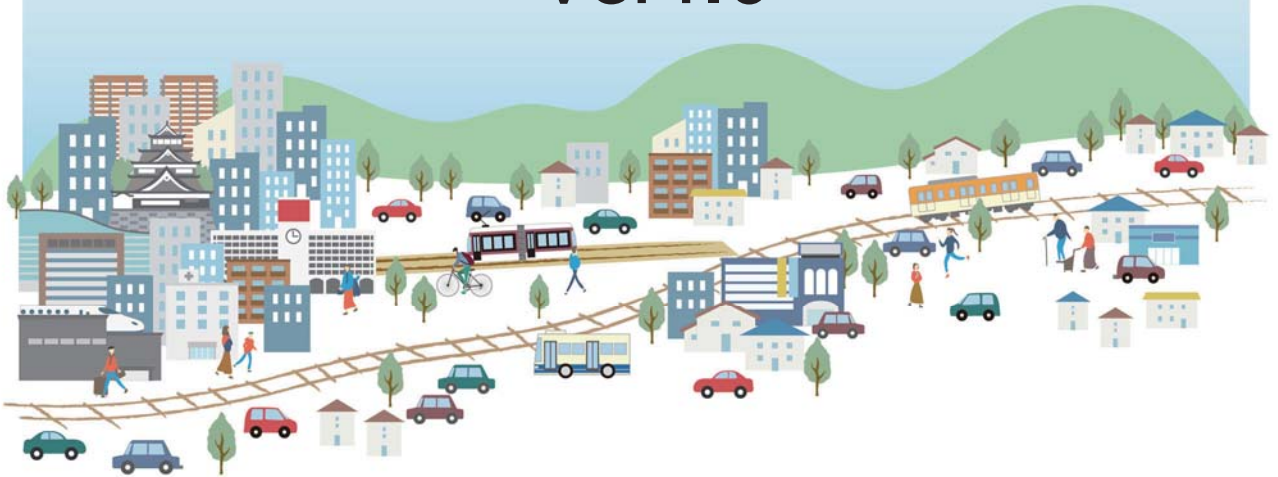


熊本都市圏

# 都市交通マスタープラン

Kumamoto Urban Transportation Master Plan

参考資料(案)  
Ver1.0



令和8年3月

熊本都市圏総合交通計画協議会

## (目 次)

### 第1章 都市交通マスタープランとは

1.1 熊本都市圏総合交通戦略の進捗状況における施策一覧	1
1.1.1 施策の進捗状況	1
1.1.2 進捗施策の一覧	2
1.2 前回マスタープランでの期待される効果の発現状況の算出根拠	9
1.2.1 期待される効果の発現状況	9
1.2.2 期待される効果の項目別での発現状況について	10

### 第2章 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	15
2.1.1 将来人口フレームの設定方法	15
2.1.2 将来人口フレームの設定結果	26
2.2 都市圏の人の動きの変化	27
2.2.1 パーソントリップ調査の実施内容	27
2.2.2 本体調査の一般集計結果	45
(1) 熊本都市圏	47
(2) 市区町村別	96
2.2.3 付帯調査の基礎集計結果	178
2.2.4 補完調査の結果(コードンライン調査結果)	208
2.3 都市圏交通の現状と主な課題	227
2.3.1 慢性化する交通渋滞(ピーク時の交通特性)	227
2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷・過度な自動車依存の進行	233
2.3.3 都市圏北東部の急速な開発	238
2.3.4 広域交通の増加	240
2.4 都市圏交通の将来の見通し	241
2.4.1 予測検討の概要	241
2.4.2 将来の見通しに関する予測検討	244

### 第3章 都市圏の交通ネットワークの将来像

3.1 都市圏の将来像	248
3.1.1 熊本都市計画区域マスタープランにおける都市構造の考え方	248
3.1.2 拠点の考え方	248
3.1.3 連携軸の考え方	251
3.2 交通ネットワークの将来像	252
3.2.1 前回マスタープランからの変更点	252

### 第4章 将来交通計画

4.1 計画の目標(実現を目指す将来の姿)	255
4.1.1 目標値の根拠	256
4.1.2 現況値の算出根拠	260
4.2 計画策定の方針に関する事例整理	265
4.2.1 パーソントリップ調査の実施都市	265
4.2.2 公共交通の強化方針に対応する施策案	266
4.2.3 道路の強化方針に対応する施策案	269
4.2.4 まちなか交通の強化方針に対応する施策案	271
4.2.5 バストミックスの強化方針に対応する現状	273
4.3 提案施策の効果検討	294
4.3.1 予測検討の概要	294
4.3.2 将来の見通しに関する予測検討	296



## 第1章

# 都市交通マスタープランとは

- 1.1 熊本都市圏総合交通戦略の進捗状況における施策一覧
- 1.2 前回マスタープランでの期待される効果の発現状況の算出根拠

# 第1章 都市交通マスタープランとは

## 1.1 熊本都市圏総合交通戦略の進捗状況における施策一覧

### 1.1.1 施策の進捗状況

- 交通ネットワークのうち、公共交通では交通結節点整備などにより乗車人員の増加が、道路ではバイパス整備などにより所要時間の短縮や安全性向上などの整備効果が発現するなど、事業完了による効果が確認されています。
- 一方で、交通事業者や行政は熊本都市圏総合交通戦略に基づき施策を進めたものの公共交通の完了施策は4割程度であり、市電延伸や電鉄との結節、幹線バス優先・専用レーン整備などは完了に至っておりません。また、道路の完了施策は5割程度となりますが、中九州横断道路の熊本都市圏内区間や市街地部の道路は事業中といった状況です。



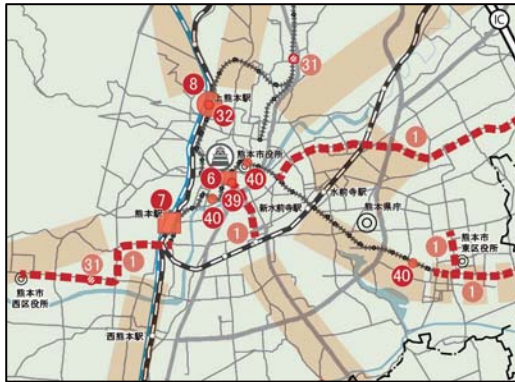
### 施策の進捗状況(熊本都市圏総合交通戦略)



※熊本都市圏総合交通戦略とは、「熊本都市圏都市交通マスタープラン(平成28年3月策定)」で提示された、将来の都市像や交通体系のあり方と施策を、戦略的に推進するための具体的な取組みを示す実行計画です。

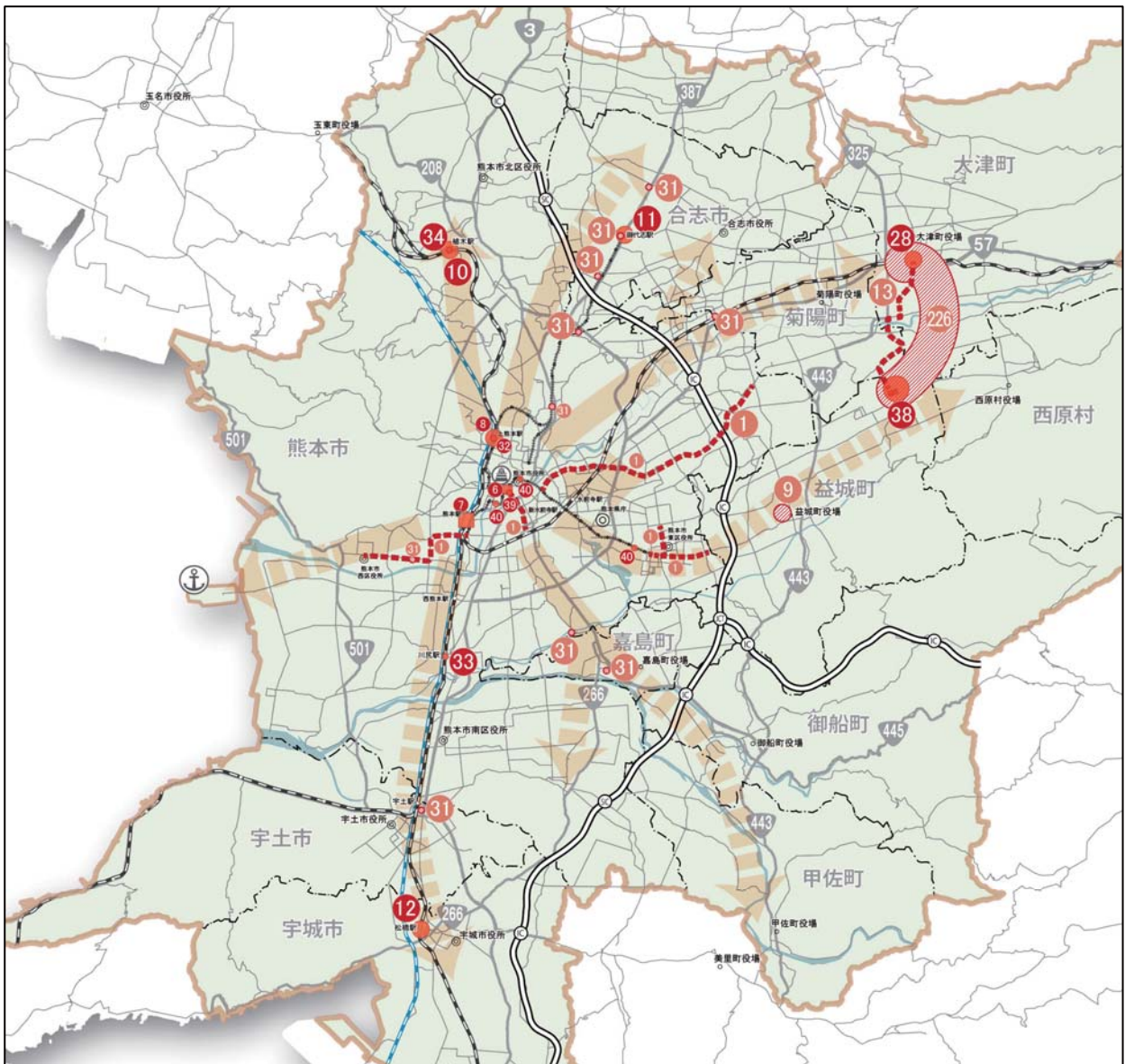
### 1.1.2 進捗施策の一覧

- 熊本都市圏総合交通戦略における施策の進捗状況は以下の通りです。



▲中心部:公共交通施策の進捗状況

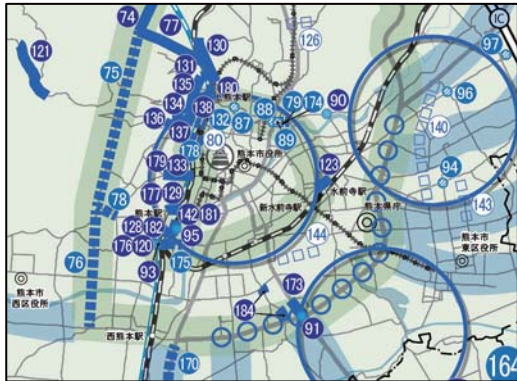
公共交通			
	完了	事業中 (計画中・事業中)	未着手
地点	●	⊙	○
区間	——	-----	□□□□□□
施策NO.	①	①	①



▲公共交通施策の進捗状況

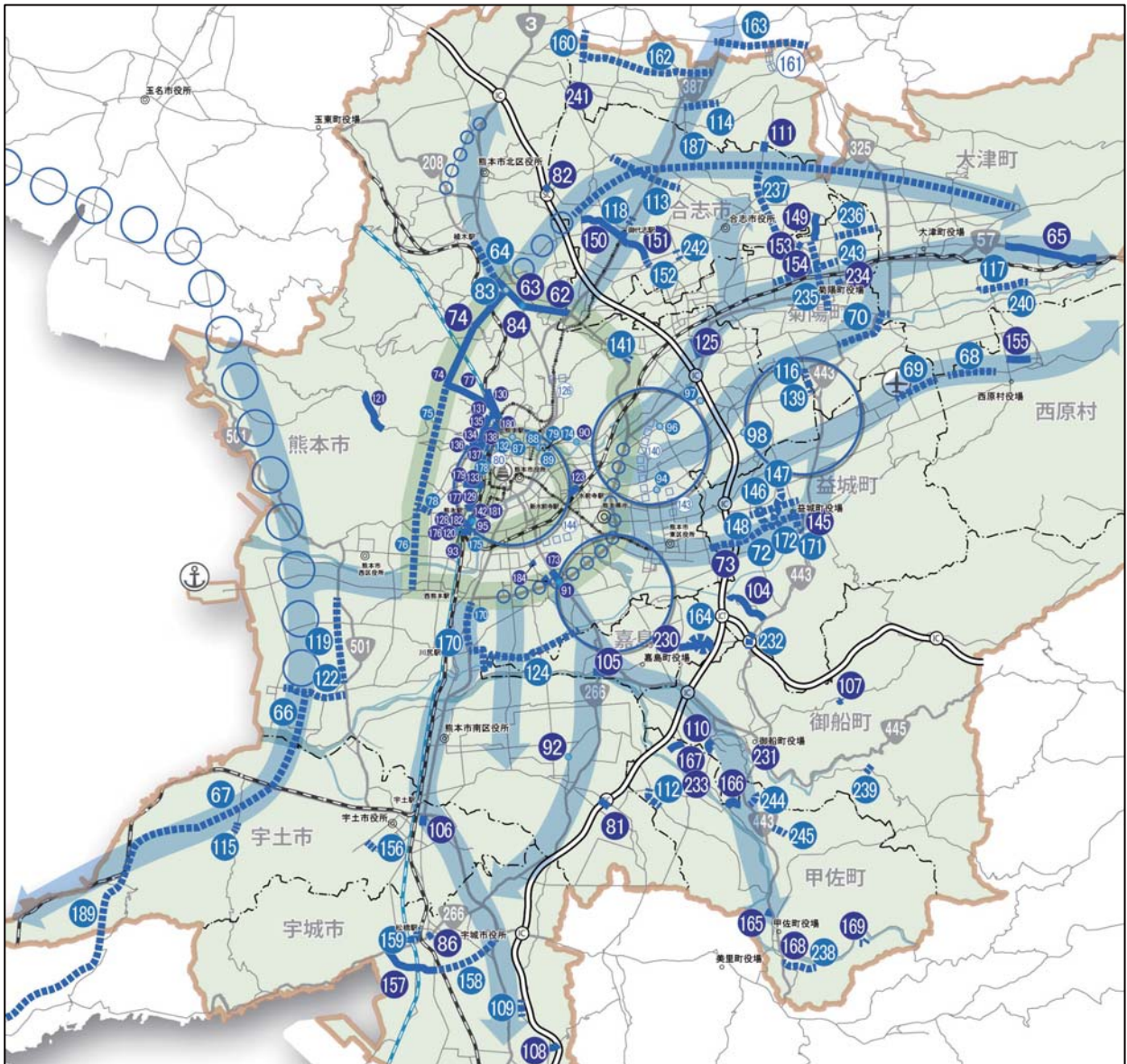
(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料より作成)





道路			
	完了	事業中 (計画中・事業中)	未着手
地点	●	◐	○
区間	—	⋯	□□□□□□
施策NO.	①	①	①

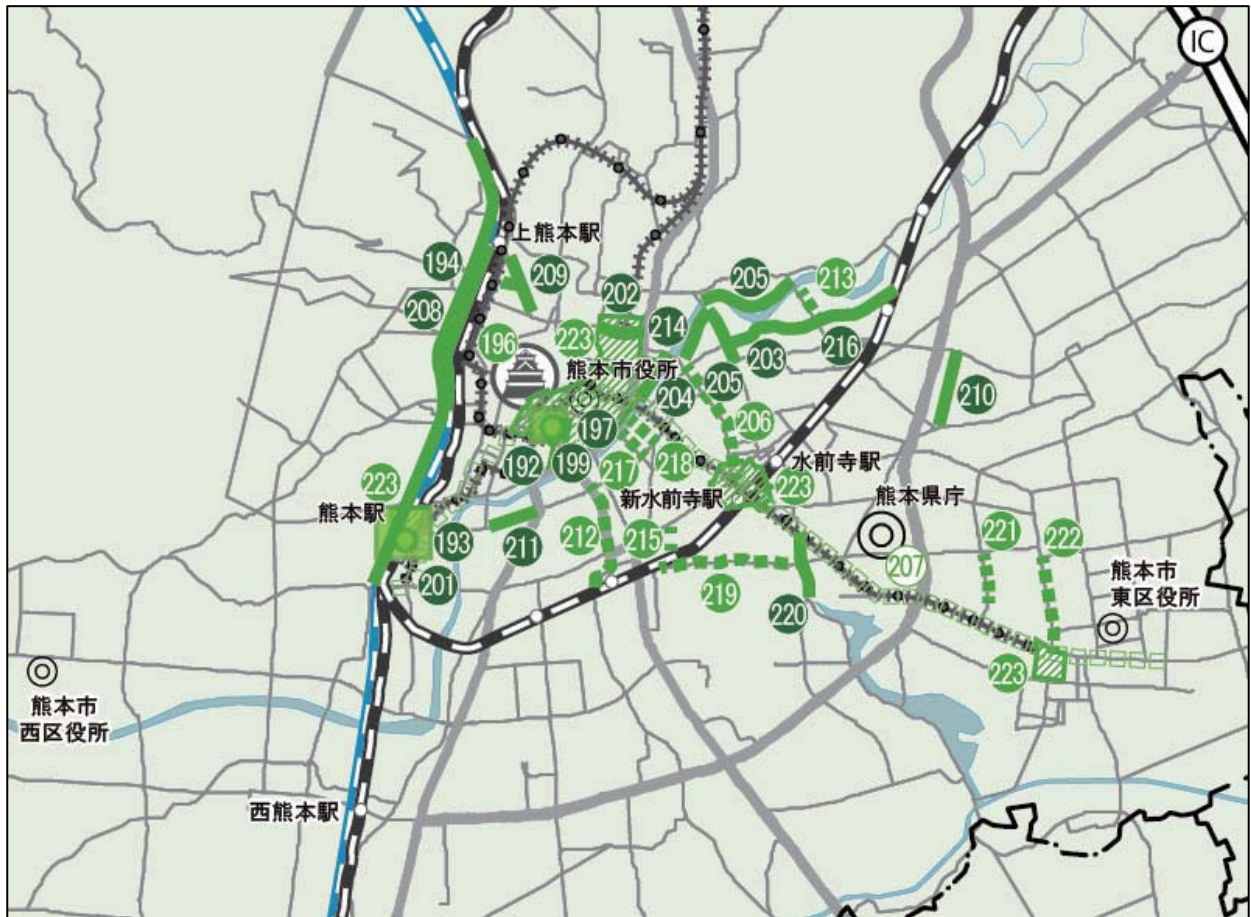
▲中心部：道路通施策の進捗状況



▲道路施策の進捗状況

(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料より作成)

まちなか			
	完了	事業中 (計画中・事業中)	未着手
地点	●	◐	○
区間	——	-----	□□□□□□
施策NO.	①	①	①



▲中心部：まちなか施策の進捗状況

(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料より作成)



■ 施策の進捗状況公共交通施策【全64施策／完了25施策、事業中35施策、未着手4施策】

区分	進捗	施策No.	施策名	【基本施策・基本施策区分】
完了	完了	6	広域交通拠点：(仮称)熊本桜町バスターミナルの整備	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了	7	広域交通拠点：熊本駅白川口バスターミナルの整備	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了	8	交通結節点の整備(上熊本駅東口駅前広場)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了	10	交通結節点の整備(植木駅前広場)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了	11	交通結節点の整備(御代志駅前広場)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了	12	交通結節点の整備(松橋駅前広場)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了	14	空港アクセスの改善(新交通システムの検討)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	完了(継続)	25	合志庁舎と御代志駅とを結ぶバス路線の実証実験	公共交通・②バス路線網の再編
	完了(継続)	26	御代志駅を発着とするバス路線網への再編	公共交通・②バス路線網の再編
	完了(継続)	27	路線バスの利用低迷路線の効率化に向けた見直し	公共交通・②バス路線網の再編
	完了(継続)	28	肥後大津駅の乗り継ぎ機能の強化(路線バス等各交通モードの乗入検討)	公共交通・②バス路線網の再編
	完了	32	サイクル&ライド用の駐輪場整備(上熊本駅)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了	33	サイクル&ライド用の駐輪場整備(川尻駅)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了	34	サイクル&ライド用の駐輪場整備(植木駅)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了	35	サイクル&ライド用の駐輪場整備(交通結節点)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了(継続)	38	広域交通拠点：熊本空港ターミナルビルの整備	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了	39	電停の改良(辛島町電停)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了	40	電停の改良(動物園入口電停等)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了(継続)	45	公共交通案内情報の提供(バスロケーションシステムの導入)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了(継続)	54	バス停名称及び先行案内記号の統一(多言語対応・ナンバリング)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了(継続)	57	車内停車表示器(OBCビジョン)への更新(四ヶ国語表示)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	完了(継続)	58	路面電車運行情報の提供(ロケーションシステムの導入)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
完了(継続)	59	路面電車運行情報の提供(四ヶ国語対応路線図の作成・配布)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上	
完了(継続)	60	路面電車運行情報の提供(ホームページに路線図・時刻表の掲載)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上	
事業中	完了	227	路面電車運行情報の提供(デジタルサイネージの導入)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	計画中	1	路面電車の延伸の検討・実施	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	事業中	2	路面電車の輸送能力の向上	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	事業中	3	路面電車の制振軌道整備	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	計画中	5	バス優先・専用レーンの導入検討	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	事業中	9	交通結節点の整備(益城町木山地区)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	事業中	13	空港アクセスの改善(空港ライナー)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	計画中	226	空港アクセスの改善(空港アクセス鉄道整備調査検討)	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	事業中	15	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(植木方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	事業中	17	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(菊陽・大津方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	事業中	18	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(長嶺方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	事業中	19	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(益城・空港方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	事業中	22	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(田崎・城山方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	計画中	23	環状線の機能強化検討・実施	公共交通・②バス路線網の再編
	事業中	24	競合路線の改善	公共交通・②バス路線網の再編
	事業中	29	コミュニティ交通の導入(熊本市)	公共交通・③コミュニティ交通の拡充
	計画中	30	コミュニティ交通の導入検討(益城町)	公共交通・③コミュニティ交通の拡充
	計画中	31	パーク&ライド駐車場の拡大	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	36	サイクル&ライドの推進	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	37	サイクル&ライド用の駐輪場整備(益城町：県道熊本高森線沿線)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	41	主要バス停施設の改善	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	42	バスの待合環境の向上(商業施設等への「バスまち処」の設置)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	43	車両の改善(ノンステップバス等の導入)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	44	車両の改善(低床式路面電車の導入等)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	46	バスの統一時刻表・共同路線図の導入拡大	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	47	公共交通案内情報の提供(バス路線図の作成配布、ホームページへの路線図掲載)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	48	公共交通利用促進キャンペーンの実施	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	49	公共交通機関共通ICカードの普及促進	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	50	深夜バスの通年運行	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	51	モビリティマネジメントの実施(住民への利用促進啓発)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	52	モビリティマネジメントの実施(小学生への出前講座)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	計画中	53	モビリティマネジメントの実施(益城町：ノーマイカー通勤の推進)	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
	事業中	55	交通事業者の災害時における事業継続計画(BCP)の策定	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上
事業中	56	路面電車の電柱建替	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上	
計画中	228	公共交通のシームレス化の推進	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上	
事業中	229	公共交通の利用促進事業	公共交通・④公共交通の利用促進、防災力の向上	
未着手	未着手	4	快速バスの導入検討	公共交通・①基幹公共交通の定時性、速達性、輸送力の強化
	未着手	16	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(合志・菊池方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	未着手	20	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(嘉島方面)	公共交通・②バス路線網の再編
	未着手	21	バス路線網再編と交通結節点整備の検討・実施(宇土・宇城方面)	公共交通・②バス路線網の再編

(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料より整理)

■ 施策の進捗状況道路施策【全142施策／完了66施策、事業中70施策、未着手6施策】

区分	進捗	施策No.	施策名	【基本施策・基本施策区分】
完了	完了	62	国道3号(熊本北バイパス熊本市北区四方寄町～合志市須屋)4車線化整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	63	国道3号(植木バイパス3-2工区熊本市北区四方寄町～下槻川町)暫定2車線整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	65	国道57号(瀬田拡幅大津町瀬田)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	73	県道熊本高森線((都)水前寺秋津線熊本市東区沼山津)4車線化整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	74	県道砂原四方寄線((都)熊本西環状線熊本市西区花園7丁目～北区四方寄町)暫定2車線整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	77	県道花園インター線(熊本市西区池亀町～花園7丁目)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	81	城南スマートインターチェンジ(熊本市南区城南町塚原)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	82	北熊本スマートインターチェンジ(熊本市北区改寄町～植木町石川)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	完了	84	国道3号(熊本北バイパス四方寄交差点)立体化	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	86	国道266号(松橋工区宇城市松橋町松橋橋交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	90	県道熊本菊陽線(熊本市中央区黒髪5丁目黒髪5丁目交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	91	国道266号(熊本市南区出仲間8丁目目井黒交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	92	市道東阿高今線(熊本市南区城南町宮地城南総合出張所入口交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	93	県道熊本高森線(熊本市西区田崎1丁目田崎町交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	95	市道春日2丁目目安町第1号線(熊本市西区春日2丁目～二本木2丁目二本木口交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	99	道路標識の設置改善による交通円滑化	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	100	既存案内標識への高速道路ナンバリング	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	230	県道六嘉秋津新町線(北甘木工区)	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	231	国道443号(辺田見工区)	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	233	御船甲佐線(田口工区)	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	234	南方大人足線交差点改良事業	道路・②交差点改良等による交通円滑化
	完了	104	県道小池電田線(小池工区益城町小池)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	105	県道熊本嘉島線(上仲間工区嘉島町上仲間)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	106	県道八代鏡宇土線(新松原工区宇土市新松原町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	107	県道田代御船線(上野2工区御船町田代)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	108	県道下郷北新田線(北部田工区宇城市小川町北部田)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	110	県道御船甲佐線(滝川工区御船町滝川)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	111	県道住吉熊本線(上庄工区合志市上庄)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	120	県道熊本高森線((都)熊本駅城山線熊本市西区田崎町～田崎2丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	121	県道熊本玉名線(熊本市西区河内町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	123	市道二本木2丁目新大江1丁目第1号線((都)二本木新大江線熊本市中央区新大江)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	125	県道託麻北部線(熊本市東区吉原町～熊本市北区龍田町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	127	市道田崎1丁目第1号線(熊本駅周辺連立側道・交差道路)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	128	市道春日3丁目第16号線((都)熊本駅南線熊本市西区春日2丁目～春日5丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	129	県道並建熊本線((都)春日池上線熊本市西区春日1丁目～春日3丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	130	県道熊本田原坂線((都)上熊本法成寺線・野口清水線～崇城大学前)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	131	市道花園2丁目上熊本3丁目第1号線((都)野口清水線熊本市西区池亀町～上熊本3丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	133	県道小島新町線((都)新町戸坂線熊本市中央区横手1丁目～西区横手3丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	134	市道花園2丁目上熊本3丁目第1号線((都)花園池線熊本市西区花園3丁目～花園2丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	135	市道花園2丁目上熊本3丁目第1号線((都)花園池線熊本市西区花園2丁目～池亀町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	136	市道上代1丁目島崎6丁目第1号線((都)野口清水線熊本市西区島崎5丁目～島崎6丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	137	市道花園3丁目島崎6丁目第1号線((都)池田町花園線熊本市西区花園3丁目～島崎6丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	138	市道上熊本2丁目花園5丁目第1号線((都)上熊本駅西口線熊本市西区上熊本2丁目～花園5丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	142	市道春日2丁目第8号線(熊本市西区春日2丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	145	町道横町線((都)横町緑益城町木山)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	149	市道福原・原水線(合志市福原～大津町原水)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	150	市道御代志木原野線(合志市御代志～野々島)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	151	市道永熊本線(合志市御代志～豊岡)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	153	町道古閑原上堀川線(原水工区菊陽町原水)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	154	町道新町合志線(原水工区菊陽町原水)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	155	村道万徳新所線(西原村小森万徳～新所)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	157	市道長崎久具線(1期宇城市不知火町長崎～松橋町東松崎)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	165	町道仁田子古川線(甲佐町大町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	166	町道松ヶ崎妙見谷線(甲佐町糸田～早川)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	167	町道吉田東道線(甲佐町吉田～芝原)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	168	町道西寒野打越線(甲佐町西寒野～寒東野)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	169	町道上揚井戸江線(甲佐町上揚～安平)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	173	国道266号(熊本市南区出仲間7丁目～熊本市南区田井島2丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	176	県道熊本高森線((都)熊本駅城山線熊本市西区田崎町～田崎2丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	177	県道並建熊本線((都)春日池上線熊本市西区春日1丁目～春日3丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	179	県道小島新町線((都)新町戸坂線熊本市中央区横手1丁目～西区横手3丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	180	市道上熊本2丁目花園5丁目第1号線((都)上熊本駅西口線熊本市西区上熊本2丁目～上熊本3丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	181	市道春日2丁目第8号線(熊本市西区春日2丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	182	市道春日3丁目第16号線((都)熊本駅南線熊本市西区春日2丁目～春日5丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	241	原植木線(南田島工区)	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
	完了	184	県道熊本浜線(熊本市中央区萩原町～南区田井島2丁目)(A)走行環境改善	道路・④基幹公共交通軸と一体となった道路整備
事業中	事業中	64	国道3号(植木バイパス3-1工区熊本市北区下槻川町～植木町釜田)暫定2車線整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	66	国道57号(熊本天草幹線道路熊本宇土道路)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	67	国道57号(熊本天草幹線道路宇土道路)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	68	県道堂園小森線(布田拡幅その2西原村布田)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	69	県道堂園小森線(小谷拡幅益城町小谷)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	70	国道443号(空港北拡幅大津町下町～菊陽町曲手)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	計画	71	熊本都市圏南部の渋滞対策検討	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	72	県道熊本高森線((都)益城中央線益城町阿岐崎～寺迫)4車線化整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	75	県道砂原四方寄線((都)熊本西環状線熊本市西区池亀町～池上町)暫定2車線整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	76	県道砂原四方寄線((都)熊本西環状線熊本市西区砂原町～池上町)暫定2車線整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	78	県道池上インター線(熊本市西区池上町)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	79	県道熊本菊陽線((都)上熊本市割線熊本市中央区坪井3丁目～子飼本町)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	187	中九州横断道路(大津熊本道路)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
	事業中	189	熊本天草幹線道路(宇土道路以西)整備	道路・①2環状11放射道路網の形成
計画	83	国道3号(植木バイパス交差点)立体化	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
計画	85	国道57号(東バイパス)等、都市内交通円滑化に向けた検討	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
計画	87	県道四方寄熊本線(熊本市中央区京町本丁京町本丁交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	

(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料より整理)

■ 施策の進捗状況道路施策【全142施策／完了66施策、事業中70施策、未着手6施策】

区分	進捗	施策No.	施策名	【基本施策・基本施策区分】	
事業中	事業中	88	県道熊本菊鹿線他(熊本市中央区坪井4丁目浄行寺交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	89	県道熊本菊鹿線(熊本市中央区薬園町薬園町交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	計画中	94	県道戸島熊本線(熊本市東区新外新外交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	計画中	96	県道熊本空港線(熊本市東区八反田2丁目御領2丁目交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	97	県道熊本空港線(熊本市東区長嶺東6丁目長嶺東6丁目交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	98	県道益城菊鹿線(熊本市東区戸島1丁目戸島三差路交差点)改良	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	101	交通情報提供システム(AMIS)の高度化	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	102	交通信号灯のLED化	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	103	交通信号制御の高度化	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	232	国道443号(小池工区)	道路・②交差点改良等による交通円滑化	
	事業中	109	県道中小野浦川内線(竹崎工区宇城市松橋町竹崎)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	事業中	112	県道今吉野甲佐線(田口工区甲佐町田口)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	事業中	113	県道大津植木線(辻久保工区合志市栄～合志市野々島)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	事業中	114	県道原植木線(吉富工区菊池市泗水町吉富)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	事業中	115	県道宇土不知火線(網津2工区宇土市網津町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	計画中	116	県道幸川熊本線(幸川工区菊池町幸川)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	事業中	事業中	117	県道瀬田竜田線(吹田・森工区大津町吹田～大津町森)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
		事業中	118	国道387号(合志市御代志)歩道整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備
事業中		119	国道501号(飽田バイパス熊本市西区中島町～南区銭塘)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		122	県道天明川尻線(熊本市南区海路口町～熊本市南区奥古閑町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		124	市道川尻町下無田第1号線(熊本市南区元三丁目～熊本市東区画図町下無田)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		132	県道熊本玉名線((都)池田町花園線熊本市西区上熊本2丁目～花園3丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		139	県道幸川熊本線(中原工区熊本市東区小山町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		141	市道龍田3丁目龍田4丁目第1号線(熊本市北区龍田3丁目～龍田4丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
計画中		146	(都)益城東西線(益城町馬水～寺迫)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		147	(都)南北線(益城町安永)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		148	(都)第二南北線(益城町馬水)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		152	市道建山・黒石原線他(合志市豊田)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		156	市道南段原線((都)北段原線宇土市神馬町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		158	仮称・大野川バイパスロード(松橋町豊崎～松橋町久具)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		159	仮称・松橋駅西線(宇城市不知火町高良)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		160	市道新村田島線(菊池市七城町蘇崎～菊池市泗水町田島)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		162	市道北岸線(菊池市泗水町吉富～菊池市泗水町田島)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		163	市道小野崎森北線(菊池市木柑子～菊池市森北)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		164	(都)井寺北日木線他(嘉島町北日木～井寺)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		170	国道3号(南高江地区熊本市南区近見町7丁目～南高江町5丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		171	県道熊本高森線((都)益城中央線益城町広崎～宮園)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		172	県道益城菊鹿線他((都)木山宮園線他益城町木山)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		174	県道熊本菊鹿線他((都)上熊本弓削線熊本市中央区坪井3丁目～子飼本町)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		175	市道二本木3丁目世安町第1号線(熊本市西区二本木3丁目～熊本市中央区世安町)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		178	県道熊本玉名線((都)池田町花園線熊本市西区上熊本2丁目～花園3丁目)無電柱化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		183	緊急輸送道路上の橋梁の耐震補強	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		235	(都) 菊池空港線(県道新山原水線) 整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		236	(主) 大津植木線多車線化	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		237	合志IC7への道路	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		238	三本松甲佐線(上揚工区)	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		239	横野矢部線(滝尾工区)	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		240	瀬田熊本線(錦野工区)	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		242	市道上群中林線整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
計画中		243	杉並木公園線延伸計画道路事業	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		244	町道中早川北早川線(甲佐町早川) 整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中		245	町道大町塔ノ木線(甲佐町早川) 整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
事業中	185	バスへの整備	道路・④基幹公共交通軸と一体となった道路整備		
未着手	未着手	80	県道熊本玉名線((都)池田町花園線熊本市西区上熊本2丁目)整備	道路・④2環状11放射道路網の形成	
	未着手	126	(都)高平麻生田線(熊本市北区高平1丁目～熊本市北区清水本町)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	未着手	140	(都)下南部画図線(熊本市東区西原3丁目～熊本市東区若葉6丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	未着手	143	(都)新外秋津線(熊本市東区小峯1丁目～熊本市東区佐土原1丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	未着手	144	(都)新土河原出水線(熊本市南区田迎6丁目～熊本市中央区国府4丁目)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	
	未着手	161	市道住吉赤星線(菊池市出田～菊池市泗水町住吉)整備	道路・③多核連携、防災機能向上等に資する道路整備	

(出典：令和7年度熊本市圏総合交通戦略作業部会資料より整理)



■ 施策の進捗状況：まちなか交通施策【全37施策／完了20施策、事業中16施策、未着手1施策】

区分	進捗	施策No.	施策名	【基本施策・基本施策区分】	
完了	完了	192	広域交通拠点：再開発による(仮称)桜町バスターミナルの整備	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了	193	広域交通拠点：熊本駅白川口駅前広場の整備	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了	194	JRの鉄道高架化	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了	195	公共交通と連携した中心部における駐車場のあり方検討(駐車場整備計画の策定、附置義務条例の見直し等)	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了	197	市電軌道の緑化(花畑町電停～辛島町電停)	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了(継続)	198	民間の交通券配布に関する周知広報	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了	247	まちなかループバスの導入	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
	完了	199	シンボルプロムナード等の整備	まちなか交通・②歩行者ネットワークの形成	
	完了	201	サイクル&ライド用の駐輪場整備(熊本駅)	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	202	県道熊本玉名線(熊本市中心区南坪井町～坪井1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	203	市道子飼本町大江6丁目第1号線(熊本市中心区大江渡鹿交差点～子飼橋)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	204	白川河川堤防を活用した自転車歩行者専用道路等の整備(大甲橋～明午橋右岸)	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	205	白川河川堤防を活用した自転車歩行者専用道路等の整備(明午橋～子飼橋～龍神橋)	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	208	市道段山本町上熊本2丁目第1号線(熊本市中心区上熊本2丁目～島崎1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	209	県道熊本玉名線(熊本市中心区上熊本2丁目～上熊本1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	210	市道帯山4丁目第1号線(熊本市中心区帯山3丁目～帯山4丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	211	県道熊本停車場線(熊本市中心区本山4丁目～迎町1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	214	市道千栗城町草葉町第1号線(熊本市中心区城東町～草葉町)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	216	県道瀬田熊本線(熊本市中心区大江1丁目～渡鹿8丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	完了	220	県道熊本空港線(熊本市中心区出水1丁目～出水2丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
	事業中	事業中	196	熊本城周遊バスの運行	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上
		計画中	246	駐車場の適正配置・集約駐車施設の整備促進(財政支援)	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上
事業中		248	シェアサイクル導入	まちなか交通・①中心市街地の拠点機能の向上	
計画中		200	中心市街地における歩行者中心の交通体系の検討	まちなか交通・②歩行者ネットワークの形成	
計画中		206	市道新屋敷3丁目大江5丁目第1号線(熊本市中心区新屋敷交差点～白山交差点)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		212	国道266号他(熊本市中心区本荘4丁目～南熊本5丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		213	市道渡鹿4丁目黒髪5丁目第1号線(熊本市中心区渡鹿4丁目～渡鹿5丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		215	市道九品寺6丁目画図町下無田第1号線(熊本市中心区九品寺5丁目～九品寺6丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
事業中		217	市道花畑町九品寺4丁目第1号線(熊本市中心区九品寺1丁目～九品寺4丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		218	市道安政町第3号線(熊本市中心区九品寺1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		219	市道萩原町出水2丁目第1号線(熊本市中心区国府3丁目～出水1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		221	市道健軍2丁目尾ノ上2丁目第1号線(熊本市中心区健軍2丁目～健軍1丁目)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
計画中		222	市道東町1丁目画図東2丁目第1号線(熊本市中心区健軍3丁目～健軍本町)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
事業中		223	自転車放置禁止区域の拡大及び区域内の放置自転車の取締強化	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
事業中		224	自転車放置禁止に関する啓発活動	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	
事業中	225	自転車駐輪場の附置義務の推進	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成		
未着手	未着手	207	県道熊本高森線(熊本)自転車走行空間整備	まちなか交通・③自転車ネットワークの形成	

(出典：令和7年度熊本都市圏総合交通戦略作業部会資料より整理)

## 1.2 前回マスタープランでの期待される効果の発現状況の算出根拠

### 1.2.1 期待される効果の発現状況

- 公共交通の完了施策は、駅やバス停などの乗換の結節となる「点」の整備に限られており、幹線バス優先・専用レーン整備などの基幹公共交通軸の強化につながる「線」の施策は完了に至っていないため、期待された効果は十分に現れていません。
- こうした状況は、平成28年熊本地震からの復旧・復興や新型コロナ対応など社会情勢の影響や前回の都市交通マスタープランに掲げた施策の進捗管理が十分でなかったことが要因として挙げられます。また、「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道」や「熊本都市圏3連絡道路」など、新たな課題に対応した構想が進む中で、都市交通マスタープランとの整合が十分に図れなかった点については、今後の計画推進に生かしていく必要があります。
- ここでは、その進捗に応じた前回の都市交通マスタープランに掲げた効果の発現状況について整理しています。結果として、途中段階ではありますが、十分な効果が発揮されていないことが伺える結果となります。



#### 期待される効果の発現状況(前回の都市交通マスタープラン)

期待される効果項目	当時 (2012年)	将来 (2035年)	現在 (2025年)
(1) 公共交通の30分圏域の拡大(カバー人口)	約33.6万人	約42.4万人	約34.0万人
(2) 混雑区間延長の減少(20km/h以下区間延長)	約150km	約110km	約202km
(3) 郊外部への自動車の移動時間が減少 (中心市街地～北東部郊外間の移動時間)	約51分	約44分	約63分
(4) 公共交通の利用者数の増加(公共交通利用者数)	約15.7万人/日	約17.0万人/日	約11.9人/日
(5) 公共交通の定時性等の高い地域の拡大 (公共交通利用が見られるエリア人口)	約90.2万人	約92.4万人	約75.7万人

算出根拠: (1) 熊本市中心部に30分で到達可能な駅電停(800m圏)・幹線バスのバス停(300m圏)の人口(R2国勢調査)集計  
 (2) 市街地部の旅行速度20km/h未満区間延長(当時値)に、道路交通センサスの混雑時旅行速度20km/h未満区間延長の変化率(R3/H22)を反映  
 (3) 中心市街地～都市圏北東部事業所間の所要時間(当時値)に、道路交通センサスの所要時間の変化率(R3/H22)を反映  
 (4) 第5回(2023)パーソントリップ調査の公共交通利用トリップ数を集計  
 (5) 第5回(2023)パーソントリップ調査の1トリップ以上の利用が見られるエリアの人口(R2国勢調査)を集計



## 1.2.2 期待される効果の項目別での発現状況について

### (1) 公共交通の30分圏域の拡大（カバー人口）

**!** 公共交通を利用して中心市街地へ行きやすくなります。

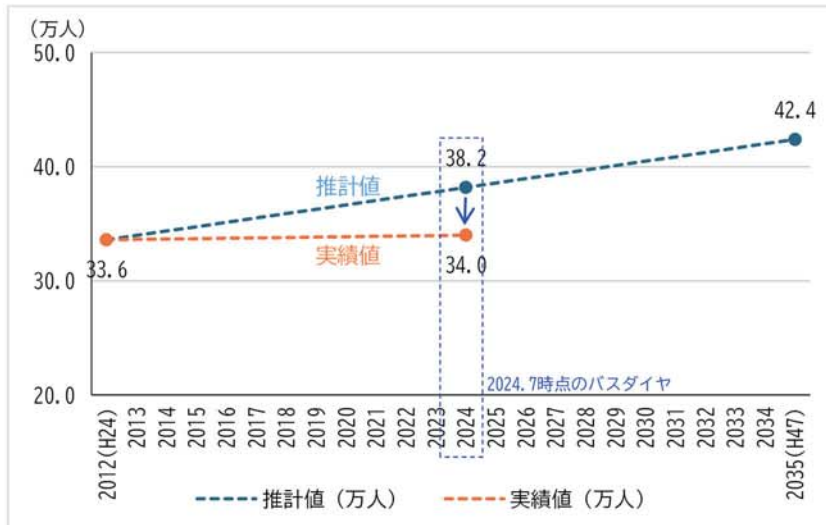
**効果① 公共交通の30分圏域の拡大**

**現況** 約**33.6**万人/約**64**km **→** **将来** 約**42.4**万人/約**93**km

※熊本市中心部に30分で到達可能な鉄軌道駅800m圏、幹線バス路線のバス停300m圏の人口・面積の集計

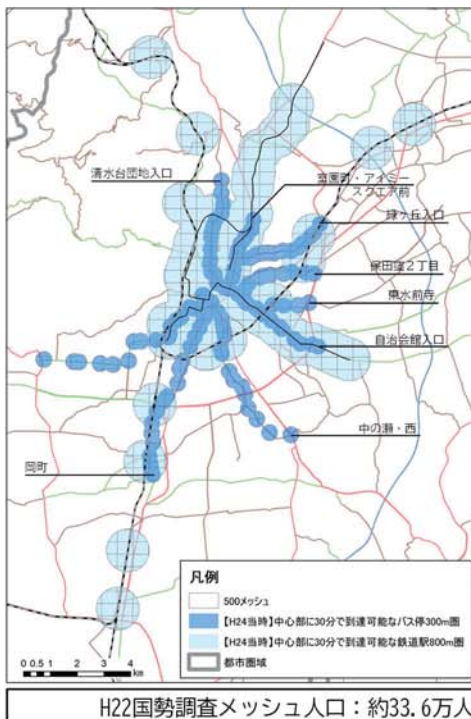
【概要】 熊本市中心部に30分で到達可能な鉄軌道駅800m圏、幹線バス路線のバス停300m圏の人口・面積が、都市交通施策を実施することで拡大することを予測したものの。

【現況】 一部において熊本市中心部30分圏のバス停圏域が減少したものの、人口分布(国勢調査)の変化により、圏域人口は微増となった。

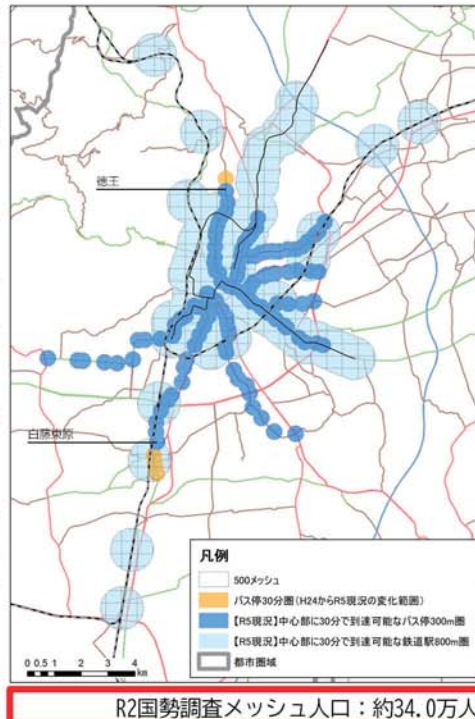


※2012(H24)調査時は2010(H22)国勢調査人口、2024は2020(R2)国勢調査人口にて集計

▲公共交通の30分圏域人口の変化



▲前回 公共交通30分圏



▲今回 公共交通30分圏

※2012(H24)調査時は2010(H22)国勢調査人口、2024(R5)調査時は2020(R2)国勢調査人口にて集計

(2) 混雑区間延長の減少（20km/h 以下区間延長）

！ 朝夕の交通混雑が緩和されます。  
**効果② 混雑区間延長が減少**

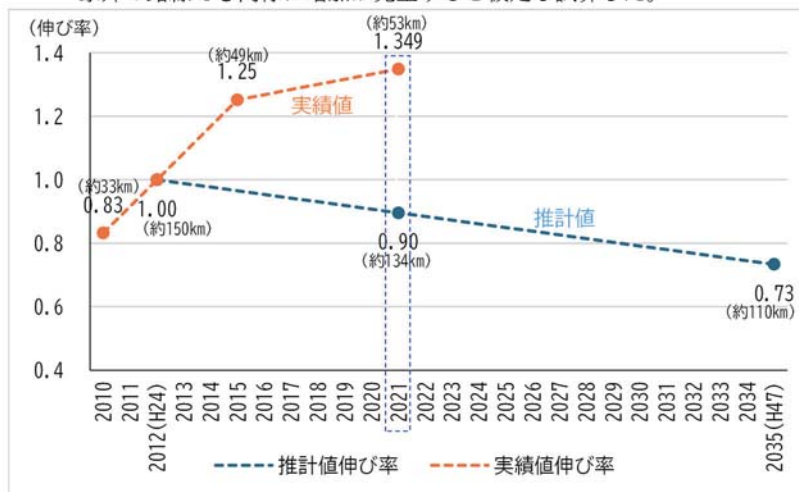
現況 **約150km** → 将来 **約110km**

※市街地部の旅行速度20km/h未満区間の延長の集計 (事業化ネット整備のみだとー120km)

【概要】市街地部（外環状道路内）の旅行速度が20km/h未満となる区間が、都市交通施策を実施することで減少することを予測したもの（現況及び将来交通量推計結果より20km/h未満に該当する道路延長を集計したもの）。

【現況】道路交通センサスの対象路線は指定市道以上と限られるため、把握可能な道路網を対象に混雑時旅行速度（上下平均）が20km/h未満区間延長の伸び率（2021(R3)/2010(H22)）を算出し、前回マスタープランにおける現況値に乗じて試算。

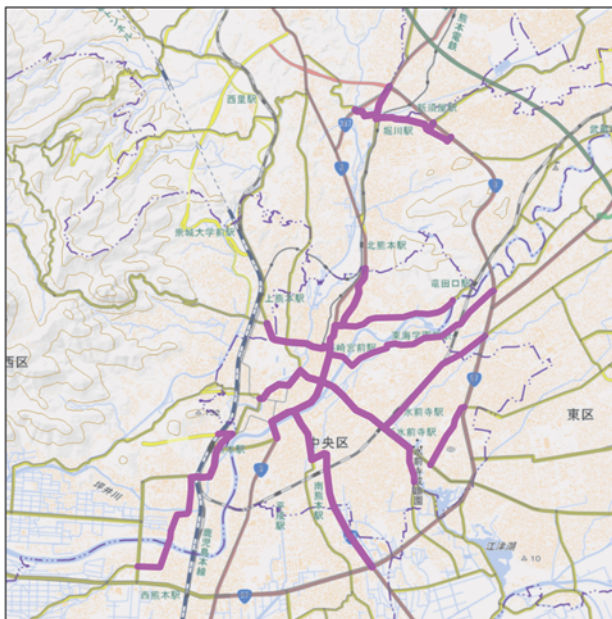
20km/h未満区間延長は、市街地部の外環状道路内を対象に、道路交通センサスを集計した結果より、2012(H24)から2021(R3)で増加していることから、道路交通センサス対象外の路線でも同様に増加が発生すると仮定し試算した。



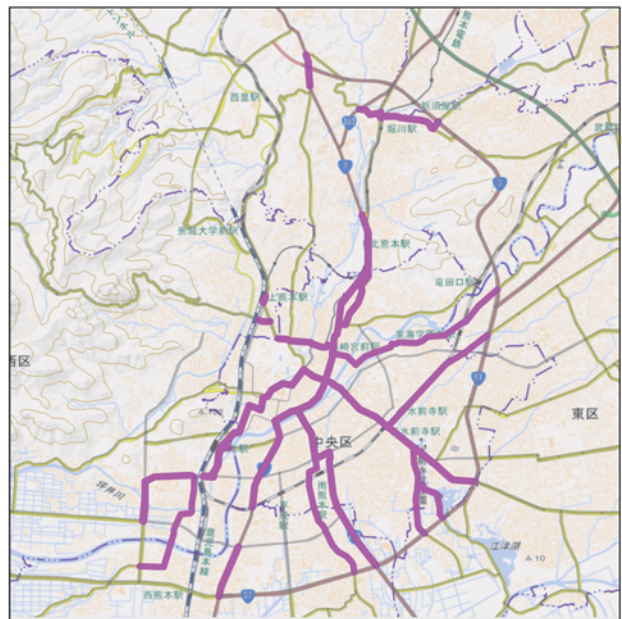
※道路交通センサスの混雑時旅行速度データを集計  
 ・外環状道路内の2010(H22)センサス調査区間を抽出、  
 2015(H27)、2021(R3)においても同区間を集計  
 ・上下平均速度を対象

▲外環状道路内の混雑時旅行速度20km/h未満区間延長の変化（基準年:2012年）

現在値 = 約150km(当時現況値) × 1.349(伸び率) = 202.4km ≒ **約202km**



▲外環状道路内の混雑時旅行速度20km/h未満区間(2010(H22))



▲外環状道路内の混雑時旅行速度20km/h未満区間(2021(R3))



(3) 郊外部への自動車の移動時間が減少（中心市街地～北東部郊外間の移動時間）

都市圏郊外部に立地する事業所への通勤時間も短縮されます。

**効果③ 郊外部への自動車の移動時間が減少**

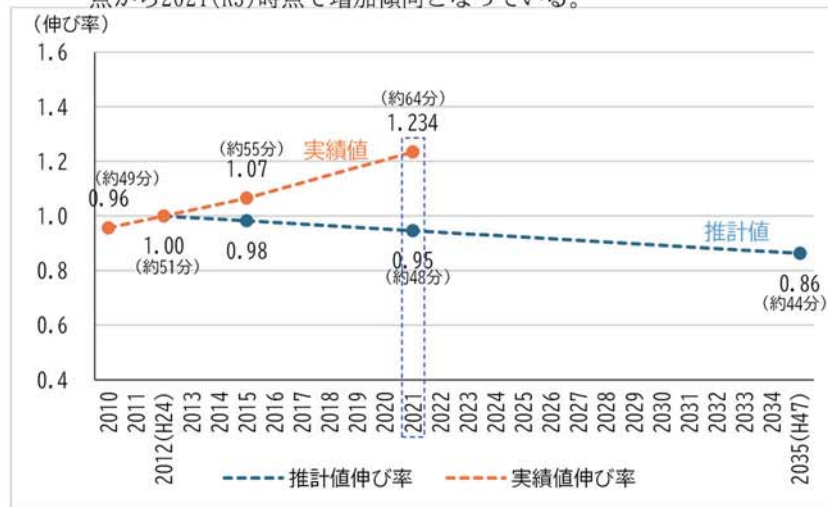
現況	約51分	→	将来	約44分
----	------	---	----	------

※中心市街地～都市圏北東部郊外事業所間の移動時間の変化 (事業化ネット整備のみだと…46分)

【概要】熊本市中心部から都市圏北東部郊外事業所（セミコンテクノパーク）間の移動時間が、都市交通施策の実施により減少することを予測したもの。

【現況】道路交通センサスにおける混雑時旅行速度における所要時間の伸び率(2021(R3)/2010(H22))を乗じて試算。

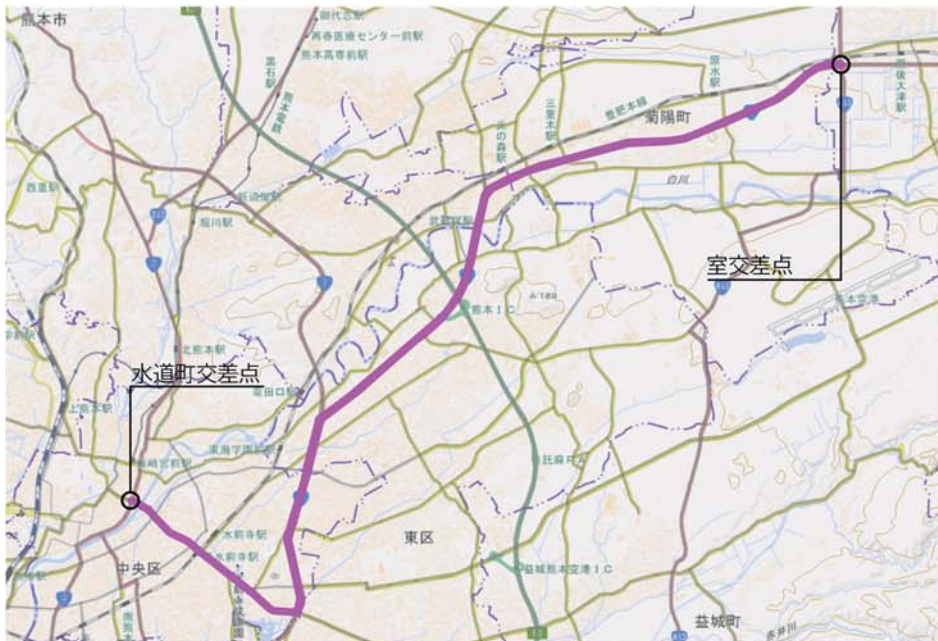
各回の道路交通センサス(混雑時旅行速度)を用いて、熊本市水道町交差点から大津町室交差点までの所要時間を集計、2012(H24)時点から2021(R3)時点で増加傾向となっている。



※各回道路交通センサスの混雑時旅行速度データを集計  
 ・熊本市水道町交差点～大津町室交差点間の混雑時旅行速度を用いた集計  
 ・H22センサスにて旅行速度の計測のある区間を用いたルートを他年次でも採用

▲熊本市中心部から都市圏郊外事業所間の移動時間の変化（基準年:2012年）

現在値 = 約51分(当時現況値) × 1.234(伸び率) = 62.9分 ≒ **約63分**



▲所要時間（旅行速度）分析区間

(4) 公共交通の利用者数の増加（公共交通利用者数）

！ 利用者増加により、地域の移動手段である公共交通が維持・確保されます。

効果① **公共交通の利用者数が増加**

現況	約 15.7万人/日	→	将来	約 17.0万人/日
----	------------	---	----	------------

(従来計画がない場合 14.9万人/日)

【概要】 熊本都市圏内の公共交通利用者数（＝トリップ数）が、都市交通施策の実施により増加することを予測したもの。

【現況】 前回(H24)PT調査エリアにおける公共交通利用トリップ数を比較。前回PT調査時に比べ、公共交通利用トリップ数は減少、モード別では、バス・鉄道は減少、市電利用トリップ数は増加。



※R5調査結果もH24PT調査範囲内で集計

H24PT調査範囲：5市6町1村(熊本市、菊池市、宇土市、宇城市、合志市、西原村、大津町、菊陽町、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町)

※菊池市は泗水のみ、宇城市は松橋、不知火、小川のみ

▲公共交通利用トリップ数の変化

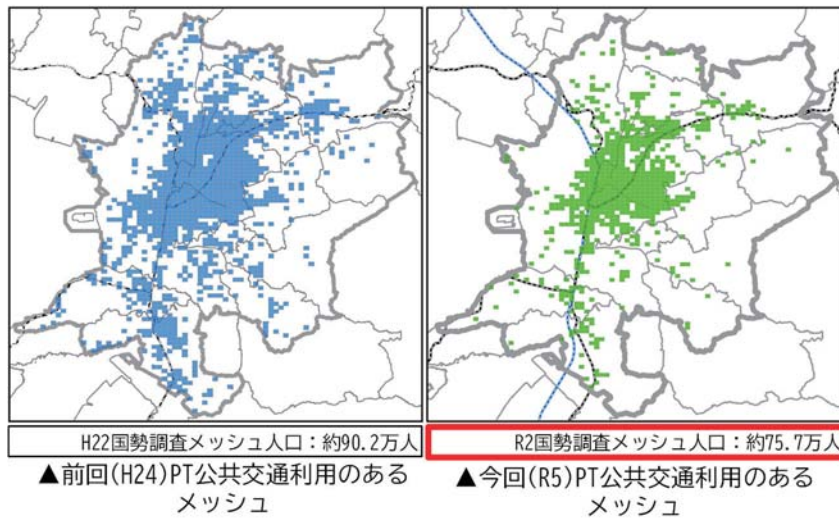
(5) 公共交通の定時性等の高い地域の拡大（公共交通利用が見られるエリア人口）



【概要】 1トリップ以上の公共交通利用が見られる4次メッシュ人口の変化を予測したもの。

【現況】 今回PTで1トリップ以上の公共交通利用が見られる4次メッシュ人口を集計したもの(人口はR2国勢調査)。

※調査サンプル率が前回(H24)と今回(R5)で違う点に留意が必要。







## 第2章

# 都市圏交通の現状と将来の見通し

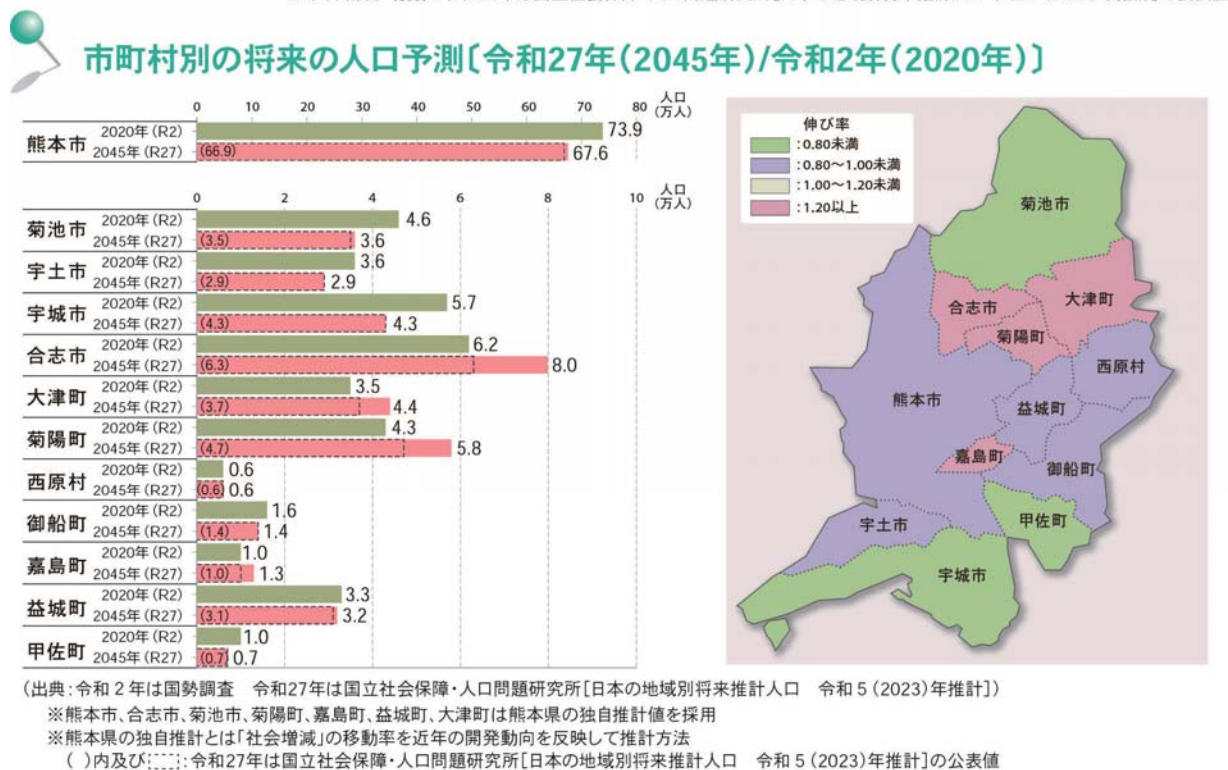
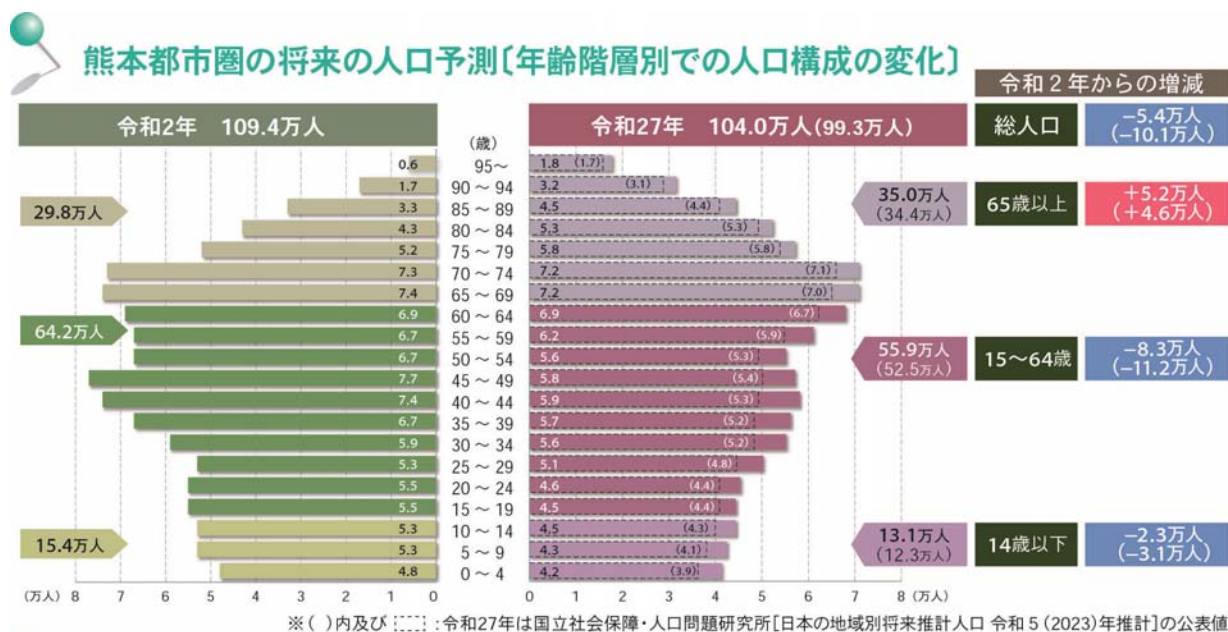
- 2.1 都市圏人口の動向
- 2.2 都市圏の人の動きの変化
- 2.3 都市圏交通の現状と主な課題
- 2.4 都市圏交通の将来の見通し

# 第2章 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

### 2.1.1 将来人口フレームの設定方法

- 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より設定しています。



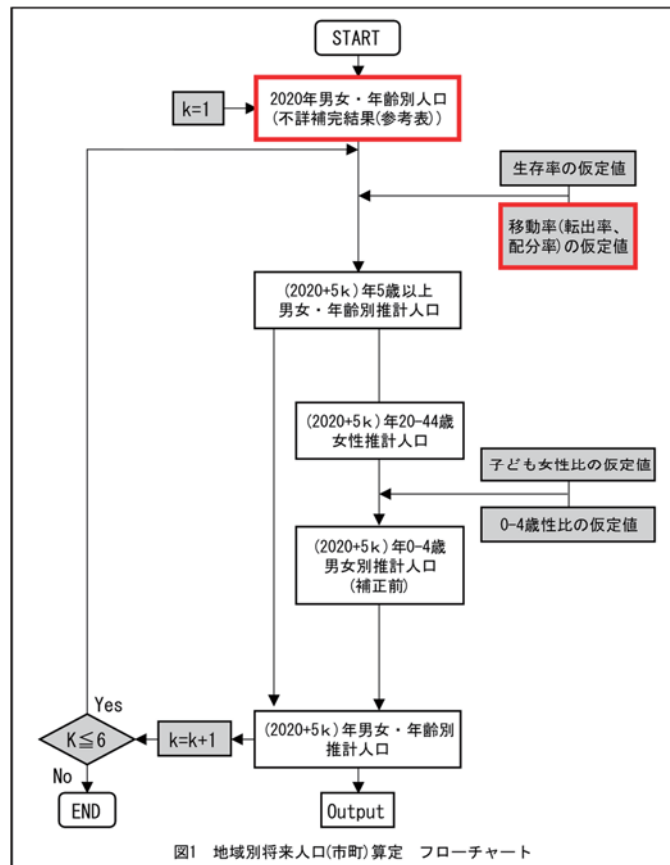
- ここではその推計方法について示す。日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計方法（国立社会保障・人口問題研究所）を適用しているが、「熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、嘉島町、益城町、大津町」は近年の開発に伴う社会増減の「移動率」を反映した独自推計としています。

【推計期間】

- 令和2年(2020年)～令和32年(2050年)まで5年ごとの30年間

【推計方法】

- コーホート要因法：ある年の男女・年齢別人口を基準として、ここに人口動態率などの仮定値を当てはめて将来人口を計算する方法
- 今回の推計においては、以下の5項目を基に算定しております。設定条件は以降に示します。
  - (1)基準人口・・・令和2年(2020年)国勢調査
  - (2)将来の生残率・・・日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の仮定値を適用
  - (3)将来の移動率・・・対象市町村は平成17年(2005年)～令和2年(2020年)の平均値  
対象市町村以外は日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の設定値を適用
  - (4)将来の子ども女性比・日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の仮定値を適用
  - (5)将来の0-4歳性比・日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の仮定値を適用



▲ 将来人口(市町)算定 フロー

(出典：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])

(1) 基準人口：令和2年(2020年)国勢調査

年齢階級	熊本市			菊池市			宇土市			宇城市		
	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数
0~4	16,016	15,411	31,427	923	863	1,786	716	676	1,392	1,082	1,012	2,094
5~9	17,399	16,363	33,762	1,096	1,028	2,124	868	823	1,691	1,300	1,187	2,487
10~14	17,420	17,001	34,421	1,105	1,094	2,199	897	886	1,783	1,325	1,309	2,634
15~19	19,480	18,404	37,884	1,024	957	1,981	880	849	1,729	1,240	1,161	2,401
20~24	20,839	19,950	40,789	880	945	1,825	771	779	1,550	999	1,039	2,038
25~29	18,171	19,102	37,273	942	939	1,881	717	737	1,454	1,118	1,129	2,247
30~34	19,493	20,347	39,840	1,108	1,106	2,214	841	852	1,693	1,297	1,328	2,625
35~39	21,918	23,154	45,072	1,310	1,259	2,569	975	1,020	1,995	1,470	1,496	2,966
40~44	24,282	25,527	49,809	1,332	1,254	2,586	1,105	1,137	2,242	1,705	1,672	3,377
45~49	26,142	27,909	54,051	1,293	1,314	2,607	1,179	1,233	2,412	1,712	1,718	3,430
50~54	22,358	25,056	47,414	1,144	1,284	2,428	1,114	1,170	2,284	1,538	1,635	3,173
55~59	21,682	24,307	45,989	1,386	1,524	2,910	1,203	1,222	2,425	1,702	1,914	3,616
60~64	22,000	23,894	45,894	1,668	1,805	3,473	1,273	1,233	2,506	1,893	2,060	3,953
65~69	22,856	25,243	48,099	1,922	1,923	3,845	1,193	1,337	2,530	2,319	2,418	4,737
70~74	22,215	26,353	48,568	1,757	1,849	3,606	1,250	1,308	2,558	2,247	2,358	4,605
75~79	14,717	19,975	34,692	1,135	1,425	2,560	895	1,087	1,982	1,516	1,849	3,365
80~84	11,048	17,156	28,204	995	1,443	2,438	697	1,032	1,729	1,221	1,795	3,016
85~89	7,377	13,817	21,194	683	1,267	1,950	470	789	1,259	882	1,574	2,456
90~94	3,020	7,776	10,796	297	723	1,020	186	488	674	345	1,002	1,347
95~	682	3,005	3,687	76	338	414	42	192	234	80	385	465
計	349,115	389,750	738,865	22,076	24,340	46,416	17,272	18,850	36,122	26,991	30,041	57,032

年齢階級	合志市			大津町			菊陽町			西原村		
	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数
0~4	1,844	1,695	3,539	960	891	1,851	1,195	1,190	2,385	120	123	243
5~9	2,079	2,000	4,079	1,098	1,026	2,124	1,271	1,233	2,504	159	145	304
10~14	1,985	1,910	3,895	1,065	946	2,011	1,302	1,248	2,550	192	161	353
15~19	1,832	1,590	3,422	1,006	849	1,855	1,104	1,076	2,180	158	151	309
20~24	1,134	1,076	2,210	870	775	1,645	981	1,039	2,020	97	133	230
25~29	1,223	1,273	2,496	1,024	924	1,948	1,291	1,158	2,449	111	95	206
30~34	1,713	1,776	3,489	1,212	1,195	2,407	1,456	1,435	2,891	132	142	274
35~39	2,089	2,189	4,278	1,333	1,255	2,588	1,595	1,601	3,196	173	195	368
40~44	2,335	2,481	4,816	1,270	1,197	2,467	1,770	1,750	3,520	200	186	386
45~49	2,195	2,191	4,386	1,236	1,208	2,444	1,749	1,672	3,421	222	225	447
50~54	1,579	1,781	3,360	1,008	1,001	2,009	1,290	1,258	2,548	174	174	348
55~59	1,540	1,751	3,291	1,064	1,043	2,107	1,156	1,163	2,319	212	216	428
60~64	1,622	1,842	3,464	1,024	1,036	2,060	1,061	1,152	2,213	241	262	503
65~69	1,832	2,064	3,896	995	1,069	2,064	1,171	1,258	2,429	284	291	575
70~74	1,898	2,060	3,958	892	1,006	1,898	1,132	1,309	2,441	265	232	497
75~79	1,153	1,440	2,593	522	675	1,197	724	829	1,553	138	161	299
80~84	837	1,178	2,015	425	622	1,047	514	745	1,259	110	162	272
85~89	550	945	1,495	283	561	844	318	545	863	81	137	218
90~94	227	556	783	129	342	471	115	322	437	36	89	125
95~	35	272	307	33	117	150	25	134	159	4	37	41
計	29,702	32,070	61,772	17,449	17,738	35,187	21,220	22,117	43,337	3,109	3,317	6,426

年齢階級	御船町			嘉島町			益城町			甲佐町		
	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数	男	女	総数
0~4	340	331	671	291	298	589	732	753	1,485	171	177	348
5~9	404	386	790	306	326	632	986	862	1,848	249	216	465
10~14	406	395	801	242	244	486	920	899	1,819	232	232	464
15~19	315	287	602	201	174	375	800	765	1,565	209	166	375
20~24	279	318	597	211	159	370	583	589	1,172	143	162	305
25~29	285	287	572	253	233	486	605	638	1,243	180	160	340
30~34	390	397	787	263	283	546	754	844	1,598	204	180	384
35~39	446	455	901	317	327	644	1,022	1,008	2,030	255	256	511
40~44	476	470	946	350	341	691	1,082	1,063	2,145	283	266	549
45~49	455	498	953	306	298	604	1,068	1,063	2,131	290	258	548
50~54	391	439	830	275	266	541	791	925	1,716	231	275	506
55~59	480	524	1,004	241	267	508	886	967	1,853	310	321	631
60~64	562	599	1,161	250	290	540	990	1,143	2,133	351	368	719
65~69	713	736	1,449	295	291	586	1,222	1,259	2,481	432	450	882
70~74	698	712	1,410	290	284	574	1,195	1,225	2,420	460	467	927
75~79	454	533	987	170	248	418	729	897	1,626	277	371	648
80~84	336	449	785	172	234	406	612	821	1,433	244	371	615
85~89	226	399	625	99	217	316	415	640	1,055	196	311	507
90~94	89	231	320	48	119	167	178	389	567	77	221	298
95~	17	95	112	4	64	68	32	158	190	19	91	110
計	7,762	8,541	16,303	4,584	4,963	9,547	15,602	16,908	32,510	4,813	5,319	10,132

出典：『国勢調査人口』（令和2年）



(2) 将来の生残率：日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の仮定値を適用

年齢階級	熊本市											
	将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.95721	0.96006	0.96222	0.96411	0.96576	0.96720	0.98057	0.98220	0.98319	0.98406	0.98481	0.98547
65~69→70~74	0.92819	0.93419	0.93737	0.94018	0.94268	0.94490	0.96905	0.97173	0.97338	0.97484	0.97613	0.97727
70~74→75~79	0.89144	0.89738	0.90188	0.90581	0.90927	0.91232	0.95126	0.95450	0.95707	0.95926	0.96112	0.96272
75~79→80~84	0.81743	0.83468	0.84241	0.84913	0.85500	0.86012	0.90888	0.91666	0.92208	0.92669	0.93062	0.93397
80~84→85~89	0.69213	0.71567	0.72908	0.74107	0.75180	0.76139	0.82466	0.83572	0.84633	0.85561	0.86373	0.87084
85~89→90~94	0.50723	0.52435	0.54097	0.55645	0.57086	0.58424	0.66537	0.68077	0.69788	0.71338	0.72742	0.74013
90~→95~	0.28643	0.28771	0.29584	0.30679	0.32180	0.31605	0.37551	0.37915	0.38701	0.40141	0.41934	0.40881

年齢階級	菊池市											
	将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.95312	0.96142	0.96358	0.96547	0.96712	0.96857	0.98052	0.98167	0.98267	0.98353	0.98428	0.98494
65~69→70~74	0.92699	0.93646	0.93964	0.94246	0.94497	0.94719	0.96613	0.97153	0.97319	0.97465	0.97594	0.97708
70~74→75~79	0.89372	0.89856	0.90306	0.90700	0.91046	0.91351	0.95529	0.95844	0.96103	0.96322	0.96510	0.96670
75~79→80~84	0.81644	0.82820	0.83587	0.84254	0.84836	0.85345	0.90882	0.92511	0.93059	0.93524	0.93921	0.94259
80~84→85~89	0.69193	0.70268	0.71584	0.72762	0.73815	0.74757	0.82077	0.84094	0.85162	0.86095	0.86912	0.87628
85~89→90~94	0.49296	0.50519	0.52119	0.53611	0.54999	0.56288	0.65233	0.67855	0.69560	0.71106	0.72505	0.73772
90~→95~	0.24824	0.23384	0.24044	0.24934	0.26154	0.25687	0.37303	0.37891	0.38677	0.40116	0.41908	0.40855

年齢階級	宇土市											
	将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.95541	0.95905	0.96121	0.96309	0.96474	0.96618	0.98108	0.98233	0.98332	0.98418	0.98494	0.98560
65~69→70~74	0.92679	0.93172	0.93488	0.93769	0.94019	0.94240	0.97224	0.97337	0.97504	0.97650	0.97779	0.97893
70~74→75~79	0.88991	0.89372	0.89820	0.90212	0.90556	0.90860	0.95379	0.95860	0.96119	0.96338	0.96525	0.96686
75~79→80~84	0.81410	0.82677	0.83443	0.84109	0.84690	0.85198	0.91773	0.91949	0.92493	0.92956	0.93350	0.93686
80~84→85~89	0.68271	0.69769	0.71076	0.72245	0.73291	0.74226	0.82885	0.83773	0.84837	0.85768	0.86581	0.87294
85~89→90~94	0.49223	0.50271	0.51864	0.53349	0.54730	0.56013	0.65953	0.68665	0.70391	0.71955	0.73371	0.74653
90~→95~	0.26839	0.27904	0.28692	0.29754	0.31209	0.30652	0.34357	0.35389	0.36123	0.37467	0.39141	0.38158

年齢階級	宇城市											
	将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→5												

年齢階級	合志市											
	将来の生存率 (R2 : 2020~R32 : 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.95970	0.96181	0.96398	0.96587	0.96752	0.96897	0.98049	0.98283	0.98383	0.98469	0.98545	0.98611
65~69→70~74	0.93097	0.93888	0.94207	0.94490	0.94741	0.94964	0.97061	0.97407	0.97574	0.97720	0.97849	0.97963
70~74→75~79	0.90373	0.90498	0.90952	0.91349	0.91697	0.92005	0.95468	0.95599	0.95857	0.96076	0.96262	0.96423
75~79→80~84	0.82906	0.83832	0.84608	0.85283	0.85873	0.86387	0.90772	0.91877	0.92420	0.92882	0.93276	0.93612
80~84→85~89	0.70391	0.70330	0.71648	0.72826	0.73881	0.74823	0.82670	0.83900	0.84966	0.85898	0.86713	0.87427
85~89→90~94	0.49385	0.51731	0.53371	0.54898	0.56319	0.57639	0.65788	0.67550	0.69247	0.70786	0.72179	0.73440
90~→95~	0.25944	0.27646	0.28427	0.29479	0.30921	0.30369	0.35972	0.38885	0.39691	0.41169	0.43008	0.41927

年齢階級	大津町											
	将来の生存率 (R2 : 2020~R32 : 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.95749	0.96256	0.96473	0.96662	0.96827	0.96972	0.98103	0.98073	0.98172	0.98258	0.98334	0.98400
65~69→70~74	0.93552	0.93437	0.93754	0.94036	0.94286	0.94508	0.97280	0.97260	0.97426	0.97572	0.97701	0.97815
70~74→75~79	0.90586	0.90077	0.90528	0.90924	0.91271	0.91576	0.95796	0.96091	0.96351	0.96570	0.96758	0.96919
75~79→80~84	0.83403	0.83652	0.84426	0.85100	0.85688	0.86202	0.90962	0.92486	0.93033	0.93499	0.93896	0.94234
80~84→85~89	0.67011	0.70333	0.71651	0.72830	0.73884	0.74827	0.83752	0.83824	0.84889	0.85819	0.86634	0.87347
85~89→90~94	0.48817	0.50248	0.51840	0.53324	0.54704	0.55986	0.63861	0.66333	0.68000	0.69511	0.70879	0.72117
90~→95~	0.26738	0.30328	0.31185	0.32340	0.33921	0.33316	0.36080	0.35125	0.35854	0.37188	0.38849	0.37873

年齢階級	菊陽町											
	将来の生存率 (R2 : 2020~R32 : 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.96373	0.96200	0.96417	0.96606	0.96771	0.96916	0.98601	0.98424	0.98524	0.98610	0.98686	0.98752
65~69→70~74	0.93809	0.93843	0.94162	0.94445	0.94696	0.94919	0.96976	0.97645	0.97812	0.97959	0.98088	0.98203
70~74→75~79	0.89089	0.90187	0.90639	0.91035	0.91382	0.91688	0.95981	0.96000	0.96259	0.96479	0.96667	0.96828
75~79→80~84	0.82300	0.84523	0.85305	0.85986	0.86580	0.87099	0.92414	0.92662	0.93210	0.93676	0.94074	0.94413
80~84→85~89	0.71494	0.72593	0.73953	0.75170	0.76258	0.77231	0.84686	0.86158	0.87252	0.88209	0.89046	0.89779
85~89→90~94	0.53469	0.52404	0.54065	0.55612	0.57052	0.58389	0.65482	0.70815	0.72595	0.74208	0.75668	0.76990
90~→95~	0.29402	0.30050	0.30899	0.32042	0.33609	0.33009	0.43319	0.39338	0.40154	0.41649	0.43509	0.42416

年齢階級	西原村											
	将来の生存率 (R2 : 2020~R32 : 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.992		

年齢階級	御船町 将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.95285	0.96022	0.96238	0.96427	0.96592	0.96736	0.98243	0.98174	0.98273	0.98360	0.98435	0.98501
65~69→70~74	0.93020	0.93474	0.93791	0.94073	0.94323	0.94545	0.97256	0.97365	0.97531	0.97677	0.97806	0.97921
70~74→75~79	0.89626	0.89784	0.90234	0.90627	0.90973	0.91278	0.94930	0.95730	0.95989	0.96208	0.96395	0.96555
75~79→80~84	0.82753	0.83479	0.84252	0.84924	0.85511	0.86024	0.91312	0.92492	0.93039	0.93504	0.93901	0.94239
80~84→85~89	0.67338	0.69064	0.70358	0.71516	0.72551	0.73477	0.81822	0.83900	0.84965	0.85897	0.86712	0.87426
85~89→90~94	0.46682	0.48221	0.49749	0.51173	0.52498	0.53728	0.64725	0.65158	0.66796	0.68280	0.69624	0.70840
90~→95~	0.24760	0.23227	0.23884	0.24768	0.25979	0.25515	0.32154	0.33027	0.33712	0.34967	0.36529	0.35611

年齢階級	嘉島町 将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.93339	0.95701	0.95917	0.96105	0.96269	0.96413	0.97363	0.98436	0.98536	0.98622	0.98698	0.98764
65~69→70~74	0.92522	0.93105	0.93422	0.93702	0.93951	0.94173	0.96392	0.97405	0.97571	0.97718	0.97847	0.97961
70~74→75~79	0.87220	0.89520	0.89968	0.90361	0.90706	0.91009	0.94091	0.95485	0.95742	0.95961	0.96147	0.96307
75~79→80~84	0.81768	0.82320	0.83082	0.83745	0.84324	0.84829	0.90196	0.91255	0.91795	0.92254	0.92646	0.92979
80~84→85~89	0.67353	0.69895	0.71205	0.72376	0.73424	0.74361	0.79537	0.83309	0.84367	0.85292	0.86101	0.86810
85~89→90~94	0.51091	0.53192	0.54878	0.56449	0.57910	0.59267	0.62994	0.65979	0.67637	0.69140	0.70501	0.71732
90~→95~	0.23858	0.26332	0.27076	0.28078	0.29451	0.28925	0.35937	0.38127	0.38918	0.40366	0.42169	0.41110

年齢階級	益城町 将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492
50~54→55~59	0.98127	0.98246	0.98350	0.98441	0.98523	0.98597	0.99129	0.99176	0.99215	0.99249	0.99278	0.99303
55~59→60~64	0.97194	0.97336	0.97482	0.97611	0.97723	0.97823	0.98670	0.98750	0.98815	0.98872	0.98922	0.98967
60~64→65~69	0.96335	0.96401	0.96619	0.96808	0.96974	0.97119	0.98517	0.98395	0.98495	0.98581	0.98657	0.98723
65~69→70~74	0.93338	0.94090	0.94409	0.94693	0.94945	0.95168	0.97247	0.97397	0.97563	0.97710	0.97839	0.97953
70~74→75~79	0.89971	0.90879	0.91334	0.91733	0.92083	0.92391	0.95791	0.95928	0.96187	0.96407	0.96594	0.96755
75~79→80~84	0.83269	0.85213	0.86002	0.86689	0.87288	0.87811	0.91593	0.92601	0.93149	0.93615	0.94012	0.94351
80~84→85~89	0.72132	0.73502	0.74879	0.76111	0.77213	0.78198	0.83656	0.83796	0.84860	0.85791	0.86605	0.87318
85~89→90~94	0.53644	0.55022	0.56765	0.58390	0.59902	0.61306	0.68755	0.68911	0.70643	0.72213	0.73634	0.74920
90~→95~	0.28743	0.28312	0.29112	0.30190	0.31666	0.31101	0.40605	0.40341	0.41178	0.42711	0.44619	0.43498

年齢階級	甲佐町 将来の生存率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
00~04→05~09	0.99933	0.99949	0.99954	0.99959	0.99963	0.99966	0.99949	0.99939	0.99945	0.99950	0.99955	0.99959
05~09→10~14	0.99970	0.99974	0.99977	0.99978	0.99980	0.99981	0.99976	0.99977	0.99979	0.99980	0.99981	0.99982
10~14→15~19	0.99922	0.99943	0.99947	0.99951	0.99953	0.99955	0.99943	0.99971	0.99972	0.99972	0.99973	0.99973
15~19→20~24	0.99819	0.99819	0.99831	0.99842	0.99851	0.99859	0.99917	0.99916	0.99921	0.99925	0.99929	0.99932
20~24→25~29	0.99750	0.99773	0.99784	0.99794	0.99804	0.99812	0.99887	0.99901	0.99906	0.99910	0.99914	0.99918
25~29→30~34	0.99763	0.99783	0.99792	0.99799	0.99806	0.99811	0.99874	0.99892	0.99897	0.99902	0.99906	0.99909
30~34→35~39	0.99658	0.99688	0.99705	0.99720	0.99733	0.99745	0.99830	0.99844	0.99852	0.99858	0.99864	0.99869
35~39→40~44	0.99510	0.99562	0.99589	0.99614	0.99636	0.99656	0.99715	0.99743	0.99757	0.99769	0.99780	0.99790
40~44→45~49	0.99250	0.99288	0.99335	0.99378	0.99416	0.99451	0.99600	0.99635	0.99654	0.99670	0.99684	0.99696
45~49→50~54	0.98884	0.98936	0.99001	0.99058	0.99109	0.99154	0.99352	0.99376	0.99410	0.99441	0.99468	0.99492

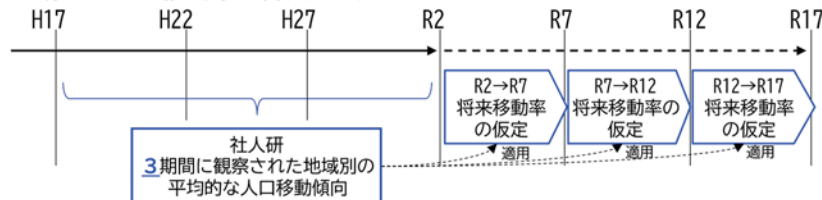


(3)将来の移動率：対象市町村は平成17年(2005年)～令和2年(2020年)の平均値  
 対象市町村以外は日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の  
 設定値を適用

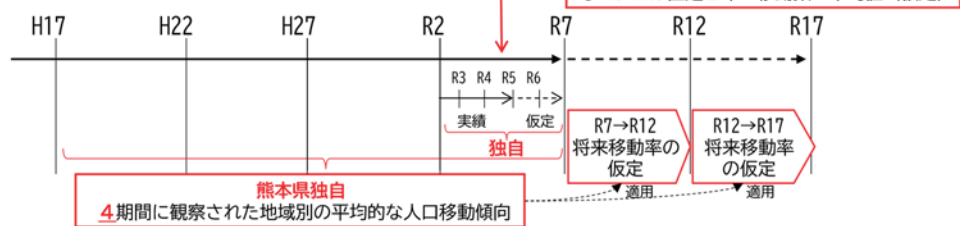
- 独自推計で適用した「熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、嘉島町、益城町、大津町」の市町の「(3)将来の移動率」は以下の通り設定しています。
- 市町別で設定した「(3)将来の移動率」を次頁に示します。

- 住民基本台帳(令和2年～令和5年)から近年における移動率を算出し、「社会増減」の移動率パラメータを変更
  - ・ R2-R5の移動数は住基実績、R5-R7の移動数は直近2年(R4・R5)の住基実績の平均値を適用し、R2-R7の移動数を算定
  - ・ 社人研の移動率の算定方法に準拠し、社人研推計に用いた3期間(H17～R2)に、R2-R7を含めた4期間の平均的な移動傾向が、R17まで一定であると仮定し移動率を算定
- これにより、TSMCの進出による影響を実態に合わせ反映することが可能。

■ 社人研における移動率の算定方法



■ 熊本県における移動率の算定方法



(参考) 各市町の社会増減実績／住民基本台帳データより

- 市町ごとに、男女別・年齢階層別の社会増減を基に、移動率のパラメータを算出。
- 各年の社会増減総数を比較すると、R3年(2021年)11月のTSMC進出決定後であるR4年(2022年)以降の社会増が顕著であり、R5年(2023年)はR2年(2020年)の約3.4倍の社会増となっている。

社会増減／男女	熊本市	合志市	菊陽町	嘉島町	益城町	総計
R2(2020) 集計	142	184	361	211	331	1229
R3(2021) 集計	523	539	295	124	222	1703
R4(2022) 集計	1753	694	311	198	219	3175
R5(2023) 集計	2967	514	49	161	442	4133

R3年(2021年)11月 TSMC進出決定

約3.4倍

年齢階級	熊本市 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
0~4歳→5~9歳	-0.01624	-0.01624	-0.01624	-0.01624	-0.01624	-0.01624	-0.02037	-0.02037	-0.02037	-0.02037	-0.02037	-0.02037
5~9歳→10~14歳	-0.00461	-0.00461	-0.00461	-0.00461	-0.00461	-0.00461	-0.00213	-0.00213	-0.00213	-0.00213	-0.00213	-0.00213
10~14歳→15~19歳	0.00983	0.00983	0.00983	0.00983	0.00983	0.00983	0.01355	0.01355	0.01355	0.01355	0.01355	0.01355
15~19歳→20~24歳	0.05544	0.05544	0.05544	0.05544	0.05544	0.05544	0.05191	0.05191	0.05191	0.05191	0.05191	0.05191
20~24歳→25~29歳	0.02083	0.02083	0.02083	0.02083	0.02083	0.02083	0.05043	0.05043	0.05043	0.05043	0.05043	0.05043
25~29歳→30~34歳	-0.04573	-0.04573	-0.04573	-0.04573	-0.04573	-0.04573	-0.01791	-0.01791	-0.01791	-0.01791	-0.01791	-0.01791
30~34歳→35~39歳	-0.00079	-0.00079	-0.00079	-0.00079	-0.00079	-0.00079	-0.01456	-0.01456	-0.01456	-0.01456	-0.01456	-0.01456
35~39歳→40~44歳	0.00857	0.00857	0.00857	0.00857	0.00857	0.00857	0.00597	0.00597	0.00597	0.00597	0.00597	0.00597
40~44歳→45~49歳	0.01044	0.01044	0.01044	0.01044	0.01044	0.01044	0.01135	0.01135	0.01135	0.01135	0.01135	0.01135
45~49歳→50~54歳	0.00314	0.00314	0.00314	0.00314	0.00314	0.00314	0.00665	0.00665	0.00665	0.00665	0.00665	0.00665
50~54歳→55~59歳	-0.00214	-0.00214	-0.00214	-0.00214	-0.00214	-0.00214	-0.00171	-0.00171	-0.00171	-0.00171	-0.00171	-0.00171
55~59歳→60~64歳	0.00051	0.00051	0.00051	0.00051	0.00051	0.00051	-0.00282	-0.00282	-0.00282	-0.00282	-0.00282	-0.00282
60~64歳→65~69歳	0.00513	0.00513	0.00513	0.00513	0.00513	0.00513	-0.00161	-0.00161	-0.00161	-0.00161	-0.00161	-0.00161
65~69歳→70~74歳	0.00095	0.00095	0.00095	0.00095	0.00095	0.00095	0.00260	0.00260	0.00260	0.00260	0.00260	0.00260
70~74歳→75~79歳	0.00201	0.00201	0.00201	0.00201	0.00201	0.00201	0.00262	0.00262	0.00262	0.00262	0.00262	0.00262
75~79歳→80~84歳	0.00395	0.00395	0.00395	0.00395	0.00395	0.00395	0.00649	0.00649	0.00649	0.00649	0.00649	0.00649
80~84歳→85~89歳	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686	0.00686
85~89歳→90~94歳	0.01285	0.01285	0.01285	0.01285	0.01285	0.01285	0.00775	0.00775	0.00775	0.00775	0.00775	0.00775
90歳→95歳	0.02498	0.02498	0.02498	0.02498	0.02498	0.02498	0.01113	0.01113	0.01113	0.01113	0.01113	0.01113

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

年齢階級	菊池市 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
0~4歳→5~9歳	0.04961	0.04961	0.04961	0.04961	0.04961	0.04961	0.04885	0.04885	0.04885	0.04885	0.04885	0.04885
5~9歳→10~14歳	-0.00440	-0.00440	-0.00440	-0.00440	-0.00440	-0.00440	-0.00187	-0.00187	-0.00187	-0.00187	-0.00187	-0.00187
10~14歳→15~19歳	-0.00288	-0.00288	-0.00288	-0.00288	-0.00288	-0.00288	-0.01425	-0.01425	-0.01425	-0.01425	-0.01425	-0.01425
15~19歳→20~24歳	-0.10137	-0.10137	-0.10137	-0.10137	-0.10137	-0.10137	-0.03716	-0.03716	-0.03716	-0.03716	-0.03716	-0.03716
20~24歳→25~29歳	-0.10194	-0.10194	-0.10194	-0.10194	-0.10194	-0.10194	-0.06741	-0.06741	-0.06741	-0.06741	-0.06741	-0.06741
25~29歳→30~34歳	-0.05946	-0.05946	-0.05946	-0.05946	-0.05946	-0.05946	-0.04153	-0.04153	-0.04153	-0.04153	-0.04153	-0.04153
30~34歳→35~39歳	-0.00029	-0.00029	-0.00029	-0.00029	-0.00029	-0.00029	-0.01614	-0.01614	-0.01614	-0.01614	-0.01614	-0.01614
35~39歳→40~44歳	0.01276	0.01276	0.01276	0.01276	0.01276	0.01276	0.01784	0.01784	0.01784	0.01784	0.01784	0.01784
40~44歳→45~49歳	0.00435	0.00435	0.00435	0.00435	0.00435	0.00435	0.00820	0.00820	0.00820	0.00820	0.00820	0.00820
45~49歳→50~54歳	0.00995	0.00995	0.00995	0.00995	0.00995	0.00995	-0.00235	-0.00235	-0.00235	-0.00235	-0.00235	-0.00235
50~54歳→55~59歳	0.00764	0.00764	0.00764	0.00764	0.00764	0.00764	0.00593	0.00593	0.00593	0.00593	0.00593	0.00593
55~59歳→60~64歳	0.01168	0.01168	0.01168	0.01168	0.01168	0.01168	0.01194	0.01194	0.01194	0.01194	0.01194	0.01194
60~64歳→65~69歳	0.02687	0.02687	0.02687	0.02687	0.02687	0.02687	0.00625	0.00625	0.00625	0.00625	0.00625	0.00625
65~69歳→70~74歳	0.01445	0.01445	0.01445	0.01445	0.01445	0.01445	0.00998	0.00998	0.00998	0.00998	0.00998	0.00998
70~74歳→75~79歳	0.00138	0.00138	0.00138	0.00138	0.00138	0.00138	0.00145	0.00145	0.00145	0.00145	0.00145	0.00145
75~79歳→80~84歳	0.00400	0.00400	0.00400	0.00400	0.00400	0.00400	-0.00535	-0.00535	-0.00535	-0.00535	-0.00535	-0.00535
80~84歳→85~89歳	-0.00907	-0.00907	-0.00907	-0.00907	-0.00907	-0.00907	-0.02115	-0.02115	-0.02115	-0.02115	-0.02115	-0.02115
85~89歳→90~94歳	-0.00822	-0.00822	-0.00822	-0.00822	-0.00822	-0.00822	-0.02126	-0.02126	-0.02126	-0.02126	-0.02126	-0.02126
90歳→95歳	-0.01288	-0.01288	-0.01288	-0.01288	-0.01288	-0.01288	-0.05149	-0.05149	-0.05149	-0.05149	-0.05149	-0.05149

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

年齢階級	宇土市 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
0~4歳→5~9歳	0.02609	0.03687	0.03591	0.03627	0.03918	0.04358	0.02478	0.03538	0.03447	0.03480	0.03779	0.04222
5~9歳→10~14歳	0.01710	0.02347	0.02593	0.02546	0.02528	0.02631	0.02787	0.03429	0.03705	0.03623	0.03600	0.03710
10~14歳→15~19歳	-0.07672	-0.07536	-0.07423	-0.07266	-0.07467	-0.07586	-0.04955	-0.04970	-0.04488	-0.04460	-0.04534	-0.04666
15~19歳→20~24歳	-0.21067	-0.21095	-0.20655	-0.20289	-0.20035	-0.20456	-0.15364	-0.15380	-0.15222	-0.14510	-0.14212	-0.14716
20~24歳→25~29歳	0.05018	0.04641	0.05174	0.06419	0.07044	0.07733	0.00097	0.00192	0.00769	0.01311	0.02154	0.02695
25~29歳→30~34歳	0.00250	0.00093	-0.00077	0.00344	0.01252	0.01631	0.01331	0.00282	0.00835	0.01394	0.01955	0.02667
30~34歳→35~39歳	0.00399	-0.00710	-0.00403	-0.00554	-0.00263	0.00378	0.00119	-0.00865	-0.01165	-0.00810	-0.00466	-0.00099
35~39歳→40~44歳	0.01306	0.01248	0.00715	0.00935	0.00821	0.01040	0.01987	0.02158	0.01639	0.01413	0.01650	0.01887
40~44歳→45~49歳	0.01185	0.01408	0.01713	0.01928	0.01782	0.02022	0.00574	0.00443	0.00840	0.00702	0.00542	0.00695
45~49歳→50~54歳	0.03495	0.03449	0.03613	0.03855	0.03739	0.03898	-0.00690	-0.00502	-0.00364	-0.00353	-0.00589	-0.00687
50~54歳→55~59歳	0.01885	0.01787	0.02182	0.02382	0.02339	0.02155	-0.00775	-0.00948	-0.00688	-0.00511	-0.00523	-0.00663
55~59歳→60~64歳	0.00965	0.00575	0.00618	0.00877	0.01046	0.01041	0.01429	0.01098	0.01083	0.01295	0.01461	0.01473
60~64歳→65~69歳	0.01342	0.01439	0.01526	0.01542	0.01743	0.01893	0.00959	0.00852	0.00743	0.00721	0.00884	0.01008
65~69歳→70~74歳	0.00977	0.00406	0.00579	0.00755	0.00741	0.00892	-0.00054	-0.00211	-0.00240	-0.00015	-0.00028	0.00087
70~74歳→75~79歳	0.02135	0.02033	0.01566	0.01780	0.02154	0.02072	0.00475	0.00364	0.00327	0.00275	0.00456	0.00405
75~79歳→80~84歳	0.00884	0.01403	0.01059	0.00836	0.01036	0.01149	0.00141	0.00494	0.00525	0.00516	0.00477	0.00329
80~84歳→85~89歳	0.00016	-0.00181	0.00528	0.00092	0.00131	0.00256	-0.00939	-0.01102	-0.00652	-0.00792	-0.00744	-0.00770
85~89歳→90~94歳	0.00278	0.00176	-0.00199	0.00795	0.00049	0.00362	-0.00276	-0.00544	-0.00861	-0.00162	-0.00593	-0.00307
90歳→95歳	0.00395	0.00486	0.00327	0.00112	0.00511	0.00245	0.00432	0.00595	0.00438	0.00225	0.00588	0.00377

出典：『日本の地域別将来推計人口』(令和5年推計)の仮定表より

年齢階級	宇城市 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)											
	男性						女性					
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32
0~4歳→5~9歳	0.00783	0.01651	0.01553	0.01578	0.01778	0.02088	0.03405	0.04360	0.04255	0.04280	0.04507	0.04852
5~9歳→10~14歳	0.03697	0.04552	0.04873	0.04776	0.04752	0.04857	-0.00571	-0.00166	0.00023	-0.00042	-0.00059	0.00006
10~14歳→15~19歳	-0.13429	-0.13413	-0.13244	-0.13096	-0.13294	-0.13407	-0.09705	-0.09323	-0.09121	-0.09157	-0.09112	-0.09228
15~19歳→20~24歳	-0.23793	-0.23838	-0.23911	-0.23048	-0.22765	-0.23263	-0.13976	-0.14477	-0.13921	-0.13339	-0.13060	-0.13571
20~24歳→25~29歳	0.07793	0.07292	0.07787	0.08851	0.09432	0.10083	0.02753	0.02820	0.03141	0.03776	0.04455	0.04962
25~29歳→30~34歳	0.01972	0.01993	0.01727	0.02096	0.02791	0.03110	-0.02994	-0.03673	-0.03340	-0.03090	-0.02595	-0.02165
30~34歳→35~39歳	-0.01200	-0.02082	-0.01767	-0.01972	-0.01719	-0.01245	-0.01023	-0.01867	-0.02117	-0.01860	-0.01647	-0.01240
35~39歳→40~44歳	0.01703	0.01438	0.00979	0.01213	0.01053	0.01260	0.00052	-0.00217	-0.00570	-0.00720	-0.00587	-0.00464
40~44歳→45~49歳	0.00127	0.00490	0.00660	0.01								

年齢階級	合志市												
	将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)												
	男性						女性						
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	
0~4歳→5~9歳	0.13795	0.13795	0.13795	0.13795	0.13795	0.13795	0.14070	0.14070	0.14070	0.14070	0.14070	0.14070	
5~9歳→10~14歳	0.13678	0.13678	0.13678	0.13678	0.13678	0.13678	0.14954	0.14954	0.14954	0.14954	0.14954	0.14954	
10~14歳→15~19歳	0.05726	0.05726	0.05726	0.05726	0.05726	0.05726	0.04900	0.04900	0.04900	0.04900	0.04900	0.04900	
15~19歳→20~24歳	0.02806	0.02806	0.02806	0.02806	0.02806	0.02806	-0.02978	-0.02978	-0.02978	-0.02978	-0.02978	-0.02978	
20~24歳→25~29歳	-0.11506	-0.11506	-0.11506	-0.11506	-0.11506	-0.11506	-0.09767	-0.09767	-0.09767	-0.09767	-0.09767	-0.09767	
25~29歳→30~34歳	0.17549	0.17549	0.17549	0.17549	0.17549	0.17549	0.10410	0.10410	0.10410	0.10410	0.10410	0.10410	
30~34歳→35~39歳	0.19949	0.19949	0.19949	0.19949	0.19949	0.19949	0.18385	0.18385	0.18385	0.18385	0.18385	0.18385	
35~39歳→40~44歳	0.12550	0.12550	0.12550	0.12550	0.12550	0.12550	0.12604	0.12604	0.12604	0.12604	0.12604	0.12604	
40~44歳→45~49歳	0.07200	0.07200	0.07200	0.07200	0.07200	0.07200	0.06530	0.06530	0.06530	0.06530	0.06530	0.06530	
45~49歳→50~54歳	0.00991	0.00991	0.00991	0.00991	0.00991	0.00991	0.02279	0.02279	0.02279	0.02279	0.02279	0.02279	
50~54歳→55~59歳	0.00524	0.00524	0.00524	0.00524	0.00524	0.00524	0.01216	0.01216	0.01216	0.01216	0.01216	0.01216	
55~59歳→60~64歳	0.01525	0.01525	0.01525	0.01525	0.01525	0.01525	0.02084	0.02084	0.02084	0.02084	0.02084	0.02084	
60~64歳→65~69歳	0.00274	0.00274	0.00274	0.00274	0.00274	0.00274	0.00924	0.00924	0.00924	0.00924	0.00924	0.00924	
65~69歳→70~74歳	0.01889	0.01889	0.01889	0.01889	0.01889	0.01889	0.01278	0.01278	0.01278	0.01278	0.01278	0.01278	
70~74歳→75~79歳	0.00487	0.00487	0.00487	0.00487	0.00487	0.00487	0.00215	0.00215	0.00215	0.00215	0.00215	0.00215	
75~79歳→80~84歳	0.00946	0.00946	0.00946	0.00946	0.00946	0.00946	-0.00045	-0.00045	-0.00045	-0.00045	-0.00045	-0.00045	
80~84歳→85~89歳	0.00463	0.00463	0.00463	0.00463	0.00463	0.00463	0.01855	0.01855	0.01855	0.01855	0.01855	0.01855	
85~89歳→90~94歳	0.00226	0.00226	0.00226	0.00226	0.00226	0.00226	0.03004	0.03004	0.03004	0.03004	0.03004	0.03004	
90歳→95歳	0.02997	0.02997	0.02997	0.02997	0.02997	0.02997	0.08285	0.08285	0.08285	0.08285	0.08285	0.08285	

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

年齢階級	大津町												
	将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)												
	男性						女性						
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	
0~4歳→5~9歳	0.02750	0.02750	0.02750	0.02750	0.02750	0.02750	0.01064	0.01064	0.01064	0.01064	0.01064	0.01064	
5~9歳→10~14歳	0.06320	0.06320	0.06320	0.06320	0.06320	0.06320	0.05630	0.05630	0.05630	0.05630	0.05630	0.05630	
10~14歳→15~19歳	0.02588	0.02588	0.02588	0.02588	0.02588	0.02588	0.03046	0.03046	0.03046	0.03046	0.03046	0.03046	
15~19歳→20~24歳	0.08231	0.08231	0.08231	0.08231	0.08231	0.08231	-0.02841	-0.02841	-0.02841	-0.02841	-0.02841	-0.02841	
20~24歳→25~29歳	0.08857	0.08857	0.08857	0.08857	0.08857	0.08857	0.00737	0.00737	0.00737	0.00737	0.00737	0.00737	
25~29歳→30~34歳	0.16001	0.16001	0.16001	0.16001	0.16001	0.16001	0.12496	0.12496	0.12496	0.12496	0.12496	0.12496	
30~34歳→35~39歳	0.09304	0.09304	0.09304	0.09304	0.09304	0.09304	0.12596	0.12596	0.12596	0.12596	0.12596	0.12596	
35~39歳→40~44歳	0.07329	0.07329	0.07329	0.07329	0.07329	0.07329	0.07125	0.07125	0.07125	0.07125	0.07125	0.07125	
40~44歳→45~49歳	0.04326	0.04326	0.04326	0.04326	0.04326	0.04326	0.03728	0.03728	0.03728	0.03728	0.03728	0.03728	
45~49歳→50~54歳	0.04486	0.04486	0.04486	0.04486	0.04486	0.04486	0.03373	0.03373	0.03373	0.03373	0.03373	0.03373	
50~54歳→55~59歳	0.04037	0.04037	0.04037	0.04037	0.04037	0.04037	0.00906	0.00906	0.00906	0.00906	0.00906	0.00906	
55~59歳→60~64歳	0.03177	0.03177	0.03177	0.03177	0.03177	0.03177	0.01063	0.01063	0.01063	0.01063	0.01063	0.01063	
60~64歳→65~69歳	0.01465	0.01465	0.01465	0.01465	0.01465	0.01465	0.02781	0.02781	0.02781	0.02781	0.02781	0.02781	
65~69歳→70~74歳	0.02475	0.02475	0.02475	0.02475	0.02475	0.02475	0.01538	0.01538	0.01538	0.01538	0.01538	0.01538	
70~74歳→75~79歳	0.01227	0.01227	0.01227	0.01227	0.01227	0.01227	0.01703	0.01703	0.01703	0.01703	0.01703	0.01703	
75~79歳→80~84歳	0.01256	0.01256	0.01256	0.01256	0.01256	0.01256	-0.00276	-0.00276	-0.00276	-0.00276	-0.00276	-0.00276	
80~84歳→85~89歳	0.00276	0.00276	0.00276	0.00276	0.00276	0.00276	0.02964	0.02964	0.02964	0.02964	0.02964	0.02964	
85~89歳→90~94歳	0.00180	0.00180	0.00180	0.00180	0.00180	0.00180	-0.00414	-0.00414	-0.00414	-0.00414	-0.00414	-0.00414	
90歳→95歳	0.01401	0.01401	0.01401	0.01401	0.01401	0.01401	-0.00364	-0.00364	-0.00364	-0.00364	-0.00364	-0.00364	

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

年齢階級	菊陽町												
	将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)												
	男性						女性						
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	
0~4歳→5~9歳	0.00150	0.00150	0.00150	0.00150	0.00150	0.00150	0.01384	0.01384	0.01384	0.01384	0.01384	0.01384	
5~9歳→10~14歳	0.05616	0.05616	0.05616	0.05616	0.05616	0.05616	0.04951	0.04951	0.04951	0.04951	0.04951	0.04951	
10~14歳→15~19歳	0.03061	0.03061	0.03061	0.03061	0.03061	0.03061	0.04922	0.04922	0.04922	0.04922	0.04922	0.04922	
15~19歳→20~24歳	-0.04960	-0.04960	-0.04960	-0.04960	-0.04960	-0.04960	0.00453	0.00453	0.00453	0.00453	0.00453	0.00453	
20~24歳→25~29歳	0.10596	0.10596	0.10596	0.10596	0.10596	0.10596	0.02571	0.02571	0.02571	0.02571	0.02571	0.02571	
25~29歳→30~34歳	0.24803	0.24803	0.24803	0.24803	0.24803	0.24803	0.18325	0.18325	0.18325	0.18325	0.18325	0.18325	
30~34歳→35~39歳	0.12142	0.12142	0.12142	0.12142	0.12142	0.12142	0.13773	0.13773	0.13773	0.13773	0.13773	0.13773	
35~39歳→40~44歳	0.11680	0.11680	0.11680	0.11680	0.11680	0.11680	0.09361	0.09361	0.09361	0.09361	0.09361	0.09361	
40~44歳→45~49歳	0.07227	0.07227	0.07227	0.07227	0.07227	0.07227	0.07688	0.07688	0.07688	0.07688	0.07688	0.07688	
45~49歳→50~54歳	0.08299	0.08299	0.08299	0.08299	0.08299	0.08299	0.02866	0.02866	0.02866	0.02866	0.02866	0.02866	
50~54歳→55~59歳	0.02518	0.02518	0.02518	0.02518	0.02518	0.02518	0.02752	0.02752	0.02752	0.02752	0.02752	0.02752	
55~59歳→60~64歳	0.04360	0.04360	0.04360	0.04360	0.04360	0.04360	0.02244	0.02244	0.02244	0.02244	0.02244	0.02244	
60~64歳→65~69歳	0.03150	0.03150	0.03150	0.03150	0.03150	0.03150	0.03425	0.03425	0.03425	0.03425	0.03425	0.03425	
65~69歳→70~74歳	0.01900	0.01900	0.01900	0.01900	0.01900	0.01900	0.02235	0.02235	0.02235	0.02235	0.02235	0.02235	
70~74歳→75~79歳	0.03024	0.03024	0.03024	0.03024	0.03024	0.03024	0.03237	0.03237	0.03237	0.03237	0.03237	0.03237	
75~79歳→80~84歳	0.02190	0.02190	0.02190	0.02190	0.02190	0.02190	0.02297	0.02297	0.02297	0.02297	0.02297	0.02297	
80~84歳→85~89歳	0.04026	0.04026	0.04026	0.04026	0.04026	0.04026	0.05422	0.05422	0.05422	0.05422	0.05422	0.05422	
85~89歳→90~94歳	0.03205	0.03205	0.03205	0.03205	0.03205	0.03205	0.06977	0.06977	0.06977	0.06977	0.06977	0.06977	
90歳→95歳	0.16582	0.16582	0.16582	0.16582	0.16582	0.16582	0.12239	0.12239	0.12239	0.12239	0.12239	0.12239	

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

年齢階級	西原村												
	将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050)												
	男性						女性						
	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	R2~R7	R7~R12	R12~R17	R17~R22	R22~R27	R27~R32	
0~4歳→5~9歳	0.07619	0.09295	0.09189	0.09280	0.09752	0.10458	0.08815	0.10381	0.10289	0.10371	0.10825	0.11493	
5~9歳→10~14歳	0.02029	0.02534	0.02862	0.02802	0.02802	0.02946	0.02709	0.03426	0.03760	0.03695	0.03697	0.03844	
10~14歳→15~19歳	-0.17491	-0.17186	-0.17100	-0.16988	-0.17099	-0.17159	-0.18566	-0.18541	-0.18412	-0.18308	-0.18409	-0.18463	
15~19歳→20~24歳	-0.23552	-0.24256	-0.21904	-0.20125	-0.21310	-0.20906	-0.21191	-0.19542	-0.18713	-0.18703	-0.18768	-0.18368	
20~24歳→25~29歳	0.19602	0.11680	0.11151	0.16188	0.20194	0.17588	0.08849	0.12076	0.17759	0.20350	0.19996	0.19990	
25~29歳→30~34歳	0.10572	0.10905	0.10993	0.11664	0.12885	0.13520	0.07183	0.06284	0.07095	0.07849	0.08700	0.09679	
30~34歳→35~39歳	0.08144	0.06682	0.07244	0.07270	0.07767	0.08645	0.03165	0.01966	0.01611	0.02149	0.02654	0.03233	
35~39歳→40~44歳	0.04373	0.04062	0.03284	0.03671	0.02901	0.02689	0.05322	0.08121	0.08573	0.05095	0.06036	0.07078	
40~44歳→45~49歳	0.07479	0.07838	0.08230	0.07387	0.07781	0.06081	0.06378	0.04342	0.06281	0.05643	0.04256	0.048	



Table with 13 columns: 年齢階級, 御船町, 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050). The table is divided into male and female sections with sub-columns for age groups (R2~R7, R7~R12, R12~R17, R17~R22, R22~R27, R27~R32).

出典：『日本の地域別将来推計人口』（令和5年推計）の仮定表より

Table with 13 columns: 年齢階級, 嘉島町, 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050). The table is divided into male and female sections with sub-columns for age groups.

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

Table with 13 columns: 年齢階級, 益城町, 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050). The table is divided into male and female sections with sub-columns for age groups.

出典：平成17年(2005年)~令和2年(2020年)の平均値より仮定

Table with 13 columns: 年齢階級, 甲佐町, 将来の移動率 (R2: 2020~R32: 2050). The table is divided into male and female sections with sub-columns for age groups.

出典：『日本の地域別将来推計人口』（令和5年推計）の仮定表より

(4) 将来の子ども女性比：日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の仮定値を適用

	将来の子ども女性比					
	R7	R12	R17	R22	R27	R32
熊本市	0.27957	0.28638	0.29245	0.29166	0.29397	0.29007
菊池市	0.32160	0.32986	0.33688	0.33573	0.33786	0.33318
宇土市	0.29931	0.30699	0.31353	0.31246	0.31444	0.31008
宇城市	0.30815	0.31607	0.32280	0.32169	0.32374	0.31925
合志市	0.39991	0.41018	0.41891	0.41748	0.42013	0.41431
大津町	0.34776	0.35669	0.36429	0.36304	0.36534	0.36028
菊陽町	0.32749	0.33590	0.34305	0.34188	0.34405	0.33928
西原村	0.30866	0.31659	0.32333	0.32222	0.32427	0.31978
御船町	0.35250	0.36155	0.36925	0.36799	0.37033	0.36519
嘉島町	0.44962	0.46117	0.47099	0.46938	0.47236	0.46581
益城町	0.36316	0.37249	0.38042	0.37912	0.38153	0.37624
甲佐町	0.36740	0.37684	0.38486	0.38354	0.38598	0.38063

出典：『日本の地域別将来推計人口』（令和5年推計）の仮定表より

(5) 将来の0-4歳性比：日本の地域別将来推計人口 令和5年(2023年)の各市町の仮定値を適用

	将来の0-4歳性比（全市町村共通）					
	R7	R12	R17	R22	R27	R32
共通	105.11415	105.11765	105.11920	105.11832	105.11880	105.11963

出典：『日本の地域別将来推計人口』（令和5年推計）の仮定表より

### 2.1.2 将来人口フレームの設定結果

- 独自推計の対象となる「熊本市、合志市、菊池市、菊陽町、嘉島町、益城町、大津町」を含めた都市圏及び市町村の将来人口の推計値は以下の通りとなります。

単位：人

年齢区分	日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計*1				熊本県の独自推計*2	
	令和2年(2020年)		令和27年(2045年)		令和27年(2045年)	
	5歳階級	3区分	5歳階級	3区分	5歳階級	3区分
0~4	47,810	154,036	39,494	123,384	42,273	130,506
5~9	52,810		41,175		43,435	
10~14	53,416		42,715		44,798	
15~19	54,678	641,715	43,823	525,349	45,005	559,012
20~24	54,751		43,797		46,286	
25~29	52,595		48,013		50,906	
30~34	58,748		51,908		55,961	
35~39	67,118		52,372		56,663	
40~44	73,534		52,952		58,777	
45~49	77,434		54,071		58,231	
50~54	67,157		52,787		56,127	
55~59	67,081		59,123		62,265	
60~64	68,619	66,503	68,791	350,231		
65~69	73,573	70,427	72,046			
70~74	73,462	71,039	71,802			
75~79	51,920	58,301	58,372			
80~84	43,219	52,701	52,887			
85~89	32,782	43,757	44,593			
90~94	17,005	30,770	32,125	18,406		
95~	5,937	17,184	18,406			
合計	1,093,649	1,093,649	992,912	992,912	1,039,749	1,039,749

\*1：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〕

\*2：(3)将来の移動率を熊本県の独自推計で推計した将来人口

市町村	市町村別人口				市町村別 人口増減率 (令和27年/令和2年)
	令和2年(2020年)		令和27年(2045年)		
	(万人)	(人)	(万人)	(人)	
熊本市	73.9	738,865	67.6	676,199	0.92
菊池市	4.6	46,416	3.6	36,278	0.78
宇土市	3.6	36,122	2.9	29,461	0.82
宇城市	5.7	57,032	4.3	43,158	0.76
合志市	6.2	61,772	8.0	79,678	1.29
大津町	3.5	35,187	4.4	43,607	1.24
菊陽町	4.3	43,337	5.8	58,371	1.35
西原村	0.6	6,426	0.6	6,173	0.96
御船町	1.6	16,303	1.4	14,083	0.86
嘉島町	1.0	9,547	1.3	12,970	1.36
益城町	3.3	32,510	3.2	32,341	0.99
甲佐町	1.0	10,132	0.7	7,430	0.73

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〕  
(3)将来の移動率を熊本県の独自推計で推計した将来人口



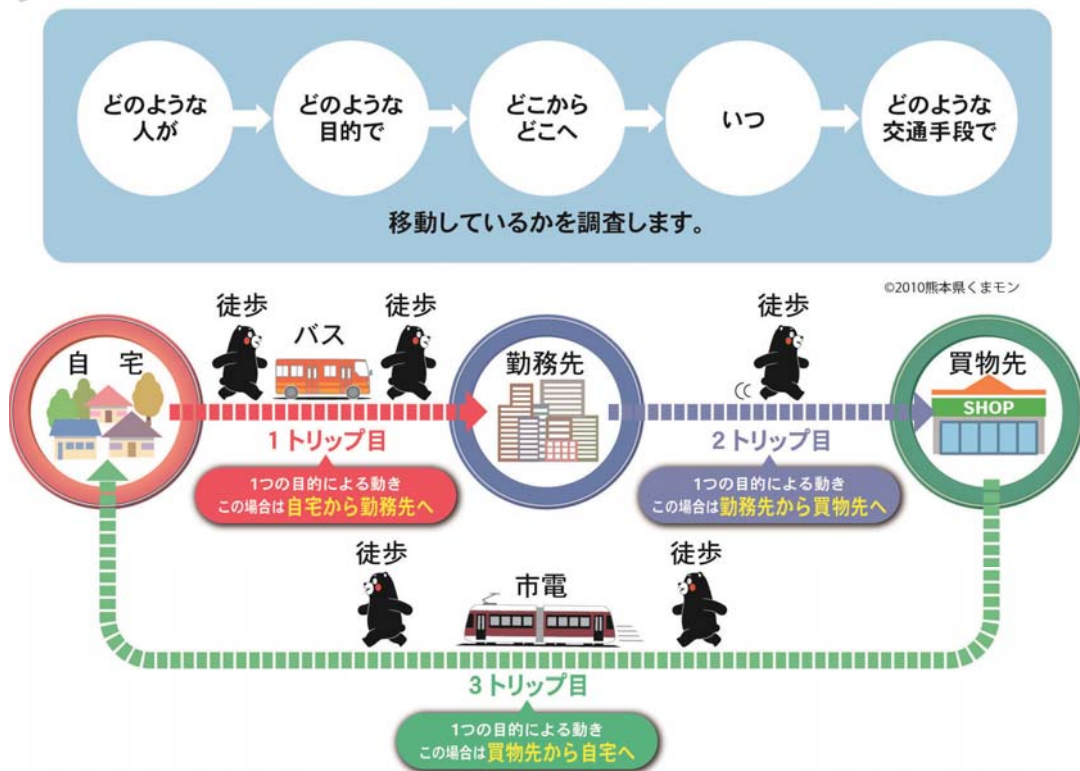
## 2.2 都市圏の人の動きの変化

### 2.2.1 パーソントリップ調査の実施内容

- パーソントリップとは、「人(パーソン)」の「目的を持った移動(トリップ)」を意味します。
- パーソントリップ(PT)調査とは、日常生活の中で、誰が、いつ、どこに、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて、熊本都市圏の住民を対象にアンケート調査を行い、1日の全ての移動をとらえるものです。
- 今回は、令和5年(2023年)10月から11月に実態調査を行い、約1.7万世帯、約3万人分の交通行動を把握しました。
- なお、メインとなる本体調査に加え、頻度や意向について確認する付帯調査、本体調査を補完する補完調査の3つの調査を実施しています。



#### パーソントリップ調査でわかること



#### 調査対象地域(熊本都市圏)



- 3つの調査は以下の通りで、以降では、それぞれの調査結果について整理します。

- **本体調査**  
⇒ 誰が、いつ、どこに、何の目的で、どのような交通手段で移動したかについて把握するために実施
- **付帯調査**  
⇒ 各々の都市圏の計画課題にあわせて、必要な調査を実施
- **補完調査**  
⇒ 本体調査を補完する目的で、道路断面の交通量や空港・駅の乗降客数および移動の実態を把握するために調査を実施

(1) 本体調査

1) 回収結果・調査結果

- 本体調査は、世帯票により世帯構成、個人票により5歳以上を対象とした個人の1日の動き等について調査を実施しました。また、本体調査とあわせて「着地調査」、「フリー回答調査」を実施しました。

調査票：世帯票・個人票      調査方法：郵送配布・郵送・WEB回

■ **着地調査（補完調査）**

※東海大学及びセミコンテックパーク内の従業員  
1,000人以上の企業を対象に実施

**着地調査の実施概要**



■ **調査の対象**

- ①東海大学（農学部）      約700名
- ②セミコンテックパーク対象企業      約10,000名

■ **回答数**

- ①東海大学（農学部）      0票
- ②セミコンテックパーク各社      424票

■ **フリー回答調査**

※WEB 回答サイトを開設し、都市圏内居住者を対象にフリー回答での調査を実施

**本体調査（フリー回答）の実施概要**



■ **調査の対象**

熊本都市圏内に居住されている方

■ **回答数**

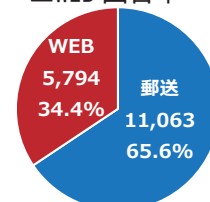
52票（世帯票）

- 調査票の回収結果は以下に示す通りで、約1.7万世帯、約3万人分の回答が得られました。この回収票を対象に、データチェックを実施した調査結果（回収結果から外出していない回答及びトリップ生成が可能な回答に絞ったデータ）として、次に示す約3万人分（29,818人分）の交通行動を把握しました。

■ 調査票の回収結果（本体調査）

	①最終 配布世帯数	②郵送 回収世帯数	③WEB 回収世帯数	④合計回収数 (②+③)	⑤回収率 (④/①)	⑥WEB回答率 (③/④)	⑦調査票 回収数
回収結果	48,659 世帯	11,063 世帯	5,794 世帯	16,857 世帯	34.6%	34.4%	30,243人

■ WEB 回答率



■調査結果（本体調査+着地調査+フリー回答）

市区町村名	本体調査		着地調査	フリー回答		合計
	世帯数	個人数	個人数	世帯数	個人数	個人数
熊本市中央区	2,905	5,075	32	4	6	5,113
熊本市東区	2,784	5,346	68	4	6	5,420
熊本市西区	1,404	2,558	6	7	14	2,578
熊本市南区	1,754	3,543	9	2	5	3,557
熊本市北区	2,022	3,992	43	6	11	4,046
菊池市	517	1,064	8	1	1	1,073
宇土市	470	976	1	0	0	977
宇城市	746	1,467	2	2	6	1,475
合志市	753	1,589	55	4	7	1,651
大津町	417	834	39	2	5	878
菊陽町	555	1,123	111	1	1	1,235
西原村	82	176	4	0	0	180
御船町	198	386	0	0	0	386
嘉島町	121	259	0	0	0	259
益城町	365	744	5	1	4	753
甲佐町	124	237	0	0	0	237
合計	15,217	29,369	383	34	66	29,818
標本率	-	2.81%	0.04%	-	0.01%	2.85%

**世帯票**

（調査実施機関 熊本市圏総合交通計画協議会）

■記入についてのお願い

記入は車の車種、世帯の代表者（世帯主）の方にお願いします。

・記入は車の車種、世帯の代表者（世帯主）の方にお願いします。

・回答は、      の部分（回答欄）に記入してください。

・回答欄に番号などが付いている場合は、該当する番号などを○で囲んでください。

・回答欄に      が付いている場合は、表1 表2 から該当する数字を選んで記入してください。

整理番号（記入は不要です）

□□□□□□□□□□

この調査は、将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的としており、集計した調査票の内容は、個人情報の取扱いに細心の注意を払ったうえで、活用させていただきます。

※マンション・アパート等集合住宅の名称・部屋番号までは不要です。

※いちばん左の欄に記載されている（何人目）かは、個人票の「問1」に記入する番号になります。

※カーシェアリングとは、会員登録を好きなときに車を借りることができるサービスのことを指します。

**問1** あなたの世帯の現住所(自宅)について、お答えください。

市区町村 丁目 番 号

区 番地

例) ○市○区○丁目○番○号

**問2** 現在同居されている方 **全員** について、お答えください。

世帯構成	ア.性別	イ.年齢	ウ.職業	エ.就業形態	オ.勤務先・通学先・通園先	カ.自動車運転免許保有の有無	キ.普段使用する自動車の有無	ク.普段使用する自動車の種類
記入例	①男 ②女	59歳	[3]	[2]	勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 ○株式会社 基本 中 大 手 取 本 子 取 本 子 取 本 子 取 本 子 取	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）
1人目 世帯主	1男 2女				勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 市区町村 丁目 番 号	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）
2人目	1男 2女				勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 市区町村 丁目 番 号	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）
3人目	1男 2女				勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 市区町村 丁目 番 号	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）
4人目	1男 2女				勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 市区町村 丁目 番 号	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）
5人目	1男 2女				勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 市区町村 丁目 番 号	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）
6人目	1男 2女				勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入 市区町村 丁目 番 号	① 持っている ② 持っていない ③ 返納した	① ほぼ自分専用の自動車がある ② 家族共有の自動車がある ③ カーシェアリングに登録している ④ ない	① ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車 ② 電気自動車 ③ その他（車種・年式を記入）

**問3** 世帯で保有している自動車や二輪車の台数を教えてください。

自動車 台

原付・バイク 台

自転車 台

シニアカー 台

※お持ちでない方は、0台とご記入ください。

**問4** 差支えなければ世帯の1年間の収入(年収)をお答えください。

① 200万円未満  
② 200~399万円  
③ 400~599万円  
④ 600~799万円  
⑤ 800~999万円  
⑥ 1,000~1,999万円  
⑦ 2,000~2,999万円  
⑧ 3,000万円以上  
⑨ 答えたくない・わからない

**表1 職業**

■職業をお持ちの方（パート・アルバイトを含む。学生は除く）

1. 専業主業、自営、専任社員（生産者等含む）
2. 監業、採石業、採掘採取業
3. 建築業、鉱物採掘業等含む
4. 建設業
5. 製造業（食品製造、電子部品製造、工業製品製造等）
6. 電気、ガス、熱供給、水道業（上下水道業）
7. 運輸業
8. 卸売業、小売業（各種商品の卸売・小売等）
9. 倉庫業、保管業
10. 銀行、金融機関、信託、保険サービス等（不動産取引、不動産管理業）
11. 学芸研究、専門・技術サービス業（法律事務所、会計士、広告業等）
12. 接客業、飲食サービス業（ホテル、飲食店、宿泊サービス等）
13. 生活関連サービス業、娯楽業（娯楽、娯楽、スポーツ施設提供等）
14. 教育、学習支援
15. 医療業
16. 介護サービス業
17. サービス業（他に分類されないもの）（自動車修理、電気工事、税務、印刷、美容、農協、協同組合等）
18. 公務員（国、地方公務員）
19. その他（欄に具体的に記入）

■職業をお持ちでない方

20. 国民・小学生・中学生
21. 高校生
22. 大学生・短大生・各種専門学校生
23. 主婦・主夫（専業主婦・専業主夫を除く）
24. 無職
25. その他（欄に具体的に記入）

**表2 就業形態**

■職業をお持ちの方のみ

1. 自営業主・家族従業者
2. 正規の職員・従業員
3. 派遣社員・契約社員等
4. パート・アルバイト
5. 会社等の役員
6. その他（欄に具体的に記入）

この不明な点は調査実施本部までお問い合わせください（フリーダイヤル：0120-055-096 受付時間：午前9時～午後6時、日・祝日を除く）



秘 熊本市圏パーソナルトリップ調査  
**個人票**  
調査実施機関  
熊本市圏総合交通計画協議会

■記入について  
・記入は黒の筆記具で、世帯票にご記入の方のうち、**5歳以上(令和5年10月1日現在)**の方一人ひとりについて記入してください。  
・回答は、**○**の部分(回答欄)に記入してください。  
・回答欄に番号などがついている場合は、該当する番号などを○で囲んでください。  
・回答欄に**□**がついている場合は、**表1**又は**表2**から該当する数字を選んで記入してください。

この調査は、将来のまちづくりや交通計画などを検討するための基礎資料を得ることを目的としており、集計した調査票の内容は、個人情報の取扱いに細心の注意を払ったうえで、活用させていただきます。

問1 はじめにお答えください。

7. 調査日 ※1「調査のご説明」に記載の調査日を記入  
 ※1 月 日 曜日  
 イ. あなたは、世帯票で何人目に該当されますか。 ※2 人目  
 ウ. 代理の方が記入される場合、世帯票の何人目に該当されますか。 ※2 人目

表1 移動目的

- 通勤・通学
  - 1. 勤務先へ(帰社を含む)
  - 2. 通学先へ(帰校を含む)
- 私用
  - 3. 日用品の買物へ
  - 4. 日用品以外の買物へ 買い物など
  - 5. 食事・社交・娯楽へ
  - 6. 通院へ 通院など
  - 7. デイサービスへ
  - 8. 他者の送り迎え 送迎・
  - 9. 他者の用事付き添い 付添いなど
  - 10. 塾・習い事へ
  - 11. 観光・行楽・レジャーへ
  - 12. 散歩・ジョギング・運動へ
  - 13. 地域活動・ボランティアへ
  - 14. その他の私用へ
- 業務
  - 15. 販売・配達・仕入・購入先へ
  - 16. 打合せ・会議・集金・往診へ
  - 17. 作業・修理へ
  - 18. 農林漁業作業へ
  - 19. その他の業務へ
- 帰宅
  - 20. 自宅へ(帰宅)

問2 調査日の外出の有無とはじめにいた場所についてお答えください。

7. 調査日の外出の有無 「職業をお持ちの方」のみお答えください。  
 1 外出した  
 2 外出しなかった

ウ. 調査日の在宅時の活動  
 調査日に在宅勤務(テレワーク)をしましたか。  
 1 はい 2 いいえ  
 どのくらいの時間ですか? 時間 分  
 ⇒ 調査終了です。ご協力ありがとうございました。

イ. はじめにいた場所  
 1 自宅  
 2 勤務先・通学先・通園先  
 3 その他(それ以外の場合は【住所】または【施設名称】)  
 ※3 市町村 町字 丁目 番 号  
 区 番地 号  
 施設名称  
 ※3 住所は番地・号まで記入(〇〇市〇〇丁目1番1号)  
 ⇒ 問3の1番目の移動へ

問3 調査日のあなたの移動を一つ一つ順番に記入してください。

1 1番目の移動

7. 目的地  
 1 自宅 2 勤務先・通学先・通園先  
 3 その他(それ以外の場合は【住所】または【施設名称】)  
 ※3 市町村 町字 丁目 番 号  
 区 番地 号  
 施設名称

ウ. 出発時刻: 1 午前 2 午後 時 分  
 到着時刻: 1 午前 2 午後 時 分

イ. 交通手段 ※4 表2 から選択し、利用した順番に記入  
 鉄道 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 路面電車 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 自動車 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 あなたが運転: 1 はい 2 いいえ  
 何人乗車しましたか? : あなたを含めて 人

4. 移動目的 表1 から選択

表2 交通手段

- 徒歩・自転車
  - 1. 徒歩(車いす・シニアカー含む)
  - 2. 自転車(個人所有)
  - 3. レンタルサイクル・シェアサイクル
  - 4. 原動機付自転車(50cc以下)
  - 5. 自動二輪車(50ccを越える)
- 自動車
  - 6. タクシー・ハイヤー
  - 7. レンタカー・カーシェアリング
  - 8. 乗用車・軽乗用車
  - 9. 貨物自動車・軽貨物車(ライトバンを含む)
- バス
  - 10. 自家用バス・貸切バス(送迎バスを含む)
  - 11. 路線バス・コミュニティバス
  - 12. 乗合タクシー
  - 13. 高速バス・都市間バス
- 鉄道・路面電車
  - 14. JR新幹線
  - 15. JR在来線
  - 16. 熊本電鉄(鉄道)
  - 17. 市電(路面電車)
- その他
  - 18. 船舶
  - 19. 航空機
  - 20. その他

2 2番目の移動

7. 目的地  
 1 自宅 2 勤務先・通学先・通園先  
 3 その他(それ以外の場合は【住所】または【施設名称】)  
 ※3 市町村 町字 丁目 番 号  
 区 番地 号  
 施設名称

ウ. 出発時刻: 1 午前 2 午後 時 分  
 到着時刻: 1 午前 2 午後 時 分

イ. 交通手段 ※4 表2 から選択し、利用した順番に記入  
 鉄道 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 路面電車 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 自動車 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 あなたが運転: 1 はい 2 いいえ  
 何人乗車しましたか? : あなたを含めて 人

4. 移動目的 表1 から選択

3 3番目の移動

7. 目的地  
 1 自宅 2 勤務先・通学先・通園先  
 3 その他(それ以外の場合は【住所】または【施設名称】)  
 ※3 市町村 町字 丁目 番 号  
 区 番地 号  
 施設名称

ウ. 出発時刻: 1 午前 2 午後 時 分  
 到着時刻: 1 午前 2 午後 時 分

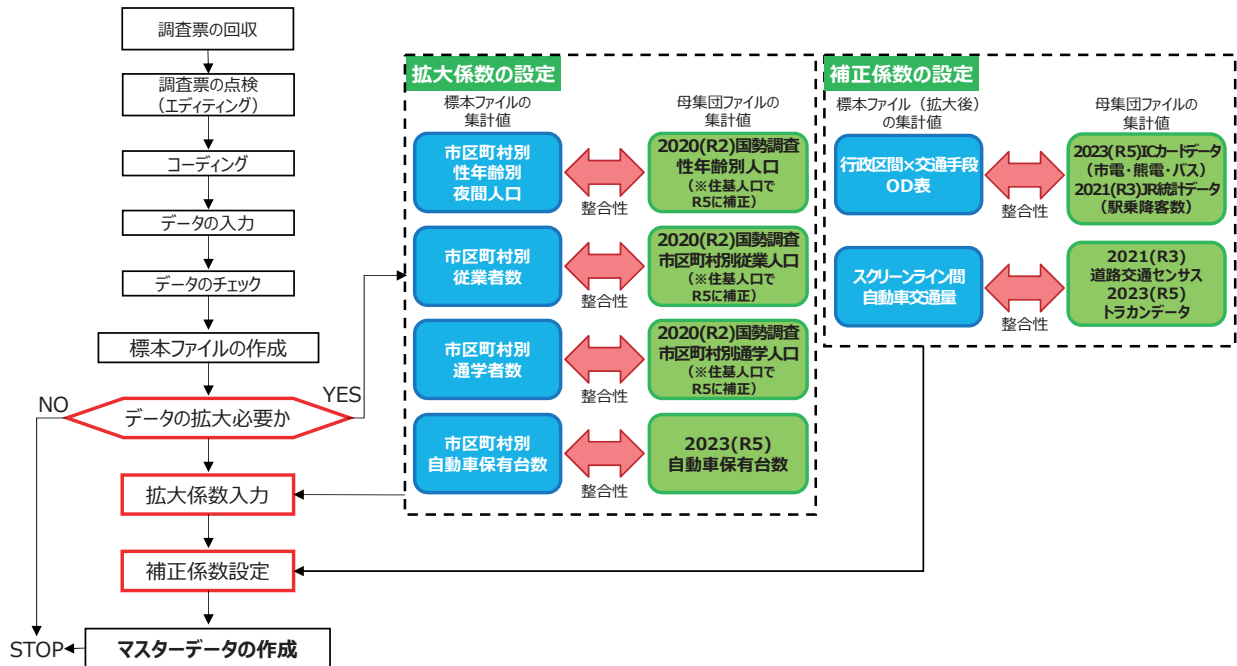
イ. 交通手段 ※4 表2 から選択し、利用した順番に記入  
 鉄道 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 路面電車 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 自動車 乗車駅: 駅 (乗継ぎ、降車駅) 駅  
 あなたが運転: 1 はい 2 いいえ  
 何人乗車しましたか? : あなたを含めて 人

4. 移動目的 表1 から選択

翌日午前3時までには帰宅した人は、自宅に帰るまでの移動も記入してください。 ▶▶ うら面へ

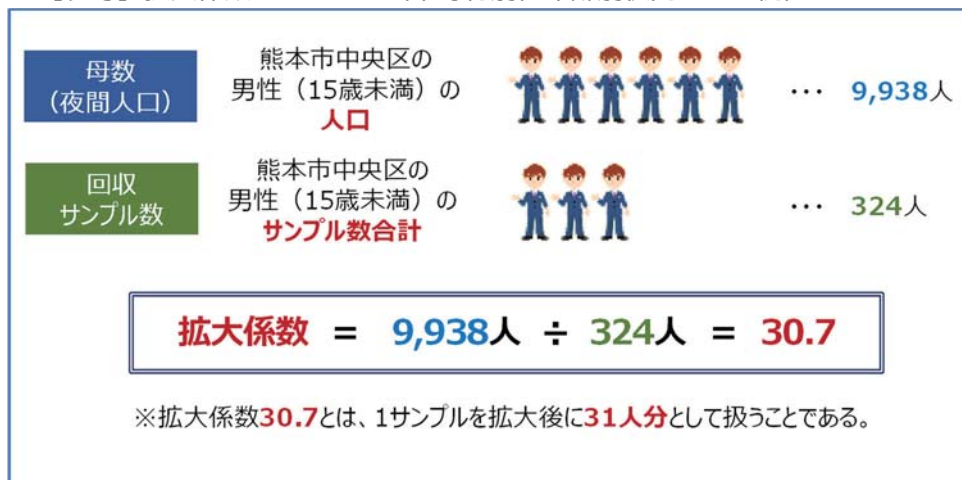
## 2) マスターデータの作成（拡大係数・補正係数の設定）

- 本体調査は、サンプル調査のため、都市圏全体人口へデータの拡大を実施しています。
- データの拡大は、データチェックを実施した調査結果に対して、国勢調査、住民基本台帳等と整合を図る拡大係数を設定しています。
- そのデータ拡大後に、交通手段（乗降客数、ICカードデータ、断面交通量等）を対象に各種実態データ等と整合を図る補正係数を設定し、拡大係数・補正係数を設定した上で、マスターデータを作成しています。



■ マスターデータの作成フロー（拡大係数・補正係数の設定）

### ■ 【参考】 拡大係数のイメージ（市町村別性年齢別夜間人口の例）



<拡大係数の設定>

- データの拡大は、夜間人口、従業者数、通学者数、自動車保有台数全てで一致率が高いものを採用するようにしました。算定ケースは以下の通りで、人口がほぼ合致し、他変数の一致も高い「ケース⑤：性年代別人口・従業者数・通学者数による拡大」を採用しています（採用したケース⑤での拡大係数の平均値は「35人/サンプル」となります）。

■拡大係数の算定ケース一覧

No	ケース概要	人口	従業者数	通学者数	自動車保有台数
ケース①	性年代別人口のみで拡大	<エリア区分> Cゾーンを基本 (227ゾーン) <性年代別区分> 性別(2区分) 年代別(7区分)	-	-	-
ケース②	性年代別人口のみで拡大	<エリア区分> 熊本市Bゾーン・その他B・市区町村別 (55区分) <性年代別区分> 性別(2区分) 年代別(7区分)	自市区町村で従業 (16区分) 他市区町村で従業 (16区分)	自市区町村で従業 (16区分) 他市区町村で従業 (16区分)	市区町村別 (16区分)
ケース③	性年代別人口 従業者数 通学者数 自動車保有台数による拡大				
ケース④	性年代別人口 従業者数 通学者数 による拡大	<エリア区分> 任意ゾーン区分 (33区分) <性年代別区分> 性別(2区分) 年代別(7区分)			-
ケース⑤		<エリア区分> 市区町村別 (16区分) <性年代別区分> 性別(2区分) 年代別(8区分)			
ケース⑥					

■拡大係数の算定結果一覧

No	ケース概要	夜間人口(人)			従業者数(人)			通学者数(人)			自動車保有台数(台)		
		集計値	統計値	一致率	集計値	統計値	一致率	集計値	統計値	一致率	集計値	統計値	一致率
①	性年代別人口のみによる拡大	1,038,040	1,046,354	99.2%	564,190	470,376	119.9%	63,567	48,898	130.0%	691,062	613,248	112.7%
②	性年代別人口のみによる拡大	1,045,437	1,046,354	99.9%	568,480	470,376	120.9%	52,009	48,898	106.4%	696,498	613,248	113.6%
③	性年代別人口 従業者数 通学者数 自動車保有台数による拡大	961,456	1,046,354	91.9%	484,414	470,376	103.0%	53,280	48,898	109.0%	553,956	613,248	90.3%
④	性年代別人口 従業者数 通学者数による拡大	957,780	1,046,354	91.5%	492,663	470,376	104.7%	52,009	48,898	106.4%	622,108	613,248	101.4%
⑤	性年代別人口 従業者数 通学者数による拡大	1,044,902	1,046,354	99.9%	472,993	477,152	99.1%	47,198	49,572	95.2%	673,045	613,248	109.8%
⑥	性年代別人口 従業者数 通学者数による拡大	1,044,923	1,046,354	99.86%	482,453	477,152	101.1%	49,348	49,572	99.5%	674,289	613,248	110.0%

●● : 95%未満    ●●● : 95~105%    ●●●● : 105%以上

<ケース⑤の適用区分>

■拡大係数算出に関する拡大層区分

		性別	5 ～ 9	10 ～ 15	15 ～ 19	20 ～ 24	25 ～ 29	30 ～ 34	35 ～ 39	40 ～ 44	45 ～ 49	50 ～ 54	55 ～ 59	60 ～ 64	65 ～ 69	70 ～ 74	75 ～ 79	80 歳 以上	
拡大層 区分	男性																		
	女性																		

■拡大係数算出設定ゾーン（33ゾーン）





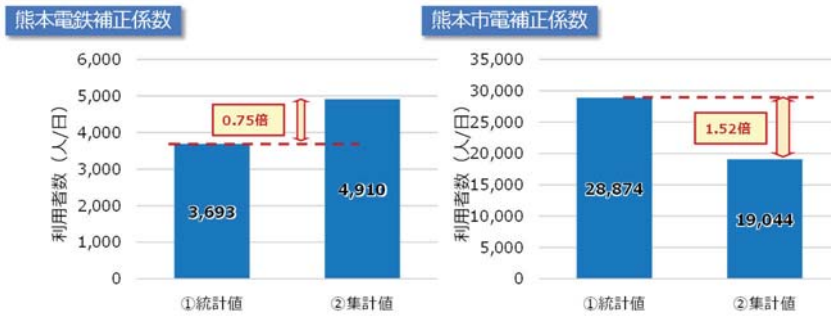
<補正係数の設定>

- 補正係数は、PT調査データの公共交通トリップと自動車トリップに対して、交通手段別に設定しています。
- 公共交通トリップは、都市圏全体での統計値との比較より、対象となるトリップに対して、熊本電鉄が0.75（拡大係数×0.75）、熊本市電が1.52（拡大係数×1.52）をトリップ数の補正係数として設定しています。

交通機関名		乗降客数（人/日）		増減比 ②/①	
		①統計値	②集計値		
JR	在来線	鹿児島本線	31,513	27,575	87.5%
		豊肥本線	37,709	28,907	76.7%
		小計	69,222	56,482	81.6%
熊本電鉄		3,693	4,910	133.0%	
熊本市電		28,874	19,038	65.9%	
路線バス		66,557	71,948	108.1%	

（黄色背景）：補正実施対象

※JR新幹線は、熊本都市圏内々のトリップは存在しないため、補正の対象外とした。



- 自動車トリップは、調査票回答の省略が想定される業務目的（営業回り、配送など）に対して補正係数を設定しています。
- スクリーンライン調査結果（白川渡河断面交通量）より都市圏内在籍車は4,028百台/日と推定されました（都市圏内在籍率は、平成27年全国道路・街路交通情勢調査の自動車起終点調査のマスターデータから、スクリーンラインを通過する車両の所在地より熊本都市圏域外、営業車、圏域通過を除く率を算出：全車=90.9%、乗用車類=92.0%、貨物車類=87.2%）。
- PT調査データ（拡大後）の集計値は全車で2,965百台/日となり、一致率は74%と相対誤差±20%を超過するため、スクリーンライン調査結果と一致させる補正係数を乗用車類で1.00（拡大係数×1.00）、貨物車類の業務目的で11.05（拡大係数×11.05）、貨物車類のそれ以外の目的で1.00（拡大係数×1.00）と設定しています。

項目	全車	乗用車類	貨物車類	備考
統計値	①熊本都市圏内在籍率 90.9%	92.0%	87.2%	H27全国道路交通情勢調査 自動車起終点調査
②スクリーンライン調査結果（百台/日）	4,429	3,441	988	JARTIC断面交通量情報（平日） R3全国道路・街路交通情勢調査 24時間交通量を R5JARTIC断面交通量情報で補正（平日）
③都市圏内在籍車（百台/日） ①×②	4,028	3,166	862	
集計値 （補正前）	④PT調査OD交通量（百台/日） 2,965	2,853	112	
⑤一致率（④/③）	74%	90%	13%	
集計値 （補正後）	④'PT調査OD交通量（百台/日） 3,628	2,853	775	
⑤'一致率（④'/③）	90%	90%	90%	H24と同様に、乗用車類の一致率となるように 貨物車類を補正
補正係数		1.00	業務目的 11.05 それ以外 1.00	

<マスターデータを用いてトリップ数を集計する際の拡大係数と補正係数の活用について>

- マスターデータを用いたトリップ数の算出方法について以下に示します。

#### ■トリップ数を算出する方法

トリップ数＝拡大係数×補正係数※

※補正係数は、代表交通手段が鉄道（電鉄）、熊本市電、自動車（普通貨物車・業務目的）のトリップを算出する際に使用します。なおトリップ数は、四捨五入し、整数化します。

- 例えば、熊本電鉄を利用しているトリップの拡大係数が「29」の場合は以下の通りとなります。  
鉄道（熊本電鉄）トリップ数＝拡大係数（29）×補正係数（0.75）＝22トリップ
- 上記の例は、鉄道（熊本電鉄）トリップの算出方法となりますが、補正係数を設定した熊本市電や自動車（貨物車類・業務目的）でも同様に拡大係数に補正係数を乗じて算出します。
- 補正係数の設定対象外の交通手段は拡大係数のみを集計し、算出したトリップ数を合計することで総トリップ数が算出されます。この算出された交通機関別のトリップ数を総トリップ数で割ることで、交通手段別分担率を算出することが可能となります。
- また、マスターデータを用いた人口の算出方法についても参考として以下に示します。

#### ■人口（居住人口）を算出する方法

人口（居住人口）＝拡大係数※

※ここでの拡大係数は、個人に着目する必要があります。例えば、1日に2トリップ移動している場合は、個人の1トリップ目の拡大係数のみを対象に合計して算出します。

なお、外出していない場合の方も含める場合は、トリップ情報はございませんが拡大係数は付与されていますので、その方々も対象に算出することになります。

- このように、マスターデータを用いた各種集計を実施する場合は、その対象が何かを明確にしたうえで集計・算出することが必要となります。

(2) 付帯調査

- 付帯調査は、16歳以上を対象に、本体調査では把握できない普段の生活などに関する調査（私事活動の頻度等）を実施しました。

調査票：普段の生活などに関する調査票 調査方法：郵送配布・郵送・WEB回収

- 調査票の回収結果は下記の通りで、この回収票を対象に、世帯内での重複や白紙等以外の有効票を調査結果として整理し（約2.6万人分（25,566人分）、頻度や意向について把握しました。

■調査票の回収結果（付帯調査）

市町村名	付帯調査（16歳以上対象）			
	①最終配布数 （個人数：人）	②郵送回収数 （個人数：人）	③WEB回収数 （個人数：人）	④回収数（総数） （②+③：人）
	60,174	12,587	6,641	19,228
	4,384	798	270	1,068
	2,985	701	270	971
	4,963	1,084	390	1,474
	4,903	993	479	1,472
	2,860	499	284	783
	3,351	585	452	1,037
	603	124	48	172
	1,420	290	124	414
	788	153	73	226
	2,748	502	215	717
	884	218	36	254
	90,063	18,534	9,282	27,816

■調査結果（付帯調査）

市町村名	付帯調査 （16歳以上対象） （個人数：人）
熊本市	17,826
菊池市	948
宇土市	854
宇城市	1,316
合志市	1,328
大津町	721
菊陽町	970
西原村	154
御船町	346
嘉島町	214
益城町	663
甲佐町	226
都市圏計	25,566

**秘 熊本市圏パーソントリップ調査**

**普段の生活などに関する調査**  
(調査実施機関:熊本市圏総合交通計画協議会)

■この調査は「世帯票・個人票」と併せて、普段の生活などに関することをお聞きし、将来の都市交通に関する方針や施策などを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。集計した調査票の内容は、個人情報取り扱いに細心の注意を払ったうえで、活用させていただきます。

■記入についてお願い  
・この調査は、16歳以上(令和5年10月1日現在)の方がお答えください。  
・右の個人番号欄にあなたが「世帯票」で「世帯」に該当するかご記入ください。  
・回答は【 】の部分(回答欄)に記入・記載してください。(記入例:月に【 2 】日)  
・回答欄に番号などが付いている場合は、該当する番号などを〇で囲んでください。(記入例:【 1 〇 2 〇 3 〇 4 〇 5 〇 6 〇 7 〇 8 〇 9 〇 10 〇 11 〇 12 〇 13 〇 14 〇 15 〇 16 〇 17 〇 18 〇 19 〇 20 〇 21 〇 22 〇 23 〇 24 〇 25 〇 26 〇 27 〇 28 〇 29 〇 30 〇 31 〇 32 〇 33 〇 34 〇 35 〇 36 〇 37 〇 38 〇 39 〇 40 〇 41 〇 42 〇 43 〇 44 〇 45 〇 46 〇 47 〇 48 〇 49 〇 50 〇 51 〇 52 〇 53 〇 54 〇 55 〇 56 〇 57 〇 58 〇 59 〇 60 〇 61 〇 62 〇 63 〇 64 〇 65 〇 66 〇 67 〇 68 〇 69 〇 70 〇 71 〇 72 〇 73 〇 74 〇 75 〇 76 〇 77 〇 78 〇 79 〇 80 〇 81 〇 82 〇 83 〇 84 〇 85 〇 86 〇 87 〇 88 〇 89 〇 90 〇 91 〇 92 〇 93 〇 94 〇 95 〇 96 〇 97 〇 98 〇 99 〇 100 〇 101 〇 102 〇 103 〇 104 〇 105 〇 106 〇 107 〇 108 〇 109 〇 110 〇 111 〇 112 〇 113 〇 114 〇 115 〇 116 〇 117 〇 118 〇 119 〇 120 〇 121 〇 122 〇 123 〇 124 〇 125 〇 126 〇 127 〇 128 〇 129 〇 130 〇 131 〇 132 〇 133 〇 134 〇 135 〇 136 〇 137 〇 138 〇 139 〇 140 〇 141 〇 142 〇 143 〇 144 〇 145 〇 146 〇 147 〇 148 〇 149 〇 150 〇 151 〇 152 〇 153 〇 154 〇 155 〇 156 〇 157 〇 158 〇 159 〇 160 〇 161 〇 162 〇 163 〇 164 〇 165 〇 166 〇 167 〇 168 〇 169 〇 170 〇 171 〇 172 〇 173 〇 174 〇 175 〇 176 〇 177 〇 178 〇 179 〇 180 〇 181 〇 182 〇 183 〇 184 〇 185 〇 186 〇 187 〇 188 〇 189 〇 190 〇 191 〇 192 〇 193 〇 194 〇 195 〇 196 〇 197 〇 198 〇 199 〇 200 〇 201 〇 202 〇 203 〇 204 〇 205 〇 206 〇 207 〇 208 〇 209 〇 210 〇 211 〇 212 〇 213 〇 214 〇 215 〇 216 〇 217 〇 218 〇 219 〇 220 〇 221 〇 222 〇 223 〇 224 〇 225 〇 226 〇 227 〇 228 〇 229 〇 230 〇 231 〇 232 〇 233 〇 234 〇 235 〇 236 〇 237 〇 238 〇 239 〇 240 〇 241 〇 242 〇 243 〇 244 〇 245 〇 246 〇 247 〇 248 〇 249 〇 250 〇 251 〇 252 〇 253 〇 254 〇 255 〇 256 〇 257 〇 258 〇 259 〇 260 〇 261 〇 262 〇 263 〇 264 〇 265 〇 266 〇 267 〇 268 〇 269 〇 270 〇 271 〇 272 〇 273 〇 274 〇 275 〇 276 〇 277 〇 278 〇 279 〇 280 〇 281 〇 282 〇 283 〇 284 〇 285 〇 286 〇 287 〇 288 〇 289 〇 290 〇 291 〇 292 〇 293 〇 294 〇 295 〇 296 〇 297 〇 298 〇 299 〇 300 〇 301 〇 302 〇 303 〇 304 〇 305 〇 306 〇 307 〇 308 〇 309 〇 310 〇 311 〇 312 〇 313 〇 314 〇 315 〇 316 〇 317 〇 318 〇 319 〇 320 〇 321 〇 322 〇 323 〇 324 〇 325 〇 326 〇 327 〇 328 〇 329 〇 330 〇 331 〇 332 〇 333 〇 334 〇 335 〇 336 〇 337 〇 338 〇 339 〇 340 〇 341 〇 342 〇 343 〇 344 〇 345 〇 346 〇 347 〇 348 〇 349 〇 350 〇 351 〇 352 〇 353 〇 354 〇 355 〇 356 〇 357 〇 358 〇 359 〇 360 〇 361 〇 362 〇 363 〇 364 〇 365 〇 366 〇 367 〇 368 〇 369 〇 370 〇 371 〇 372 〇 373 〇 374 〇 375 〇 376 〇 377 〇 378 〇 379 〇 380 〇 381 〇 382 〇 383 〇 384 〇 385 〇 386 〇 387 〇 388 〇 389 〇 390 〇 391 〇 392 〇 393 〇 394 〇 395 〇 396 〇 397 〇 398 〇 399 〇 400 〇 401 〇 402 〇 403 〇 404 〇 405 〇 406 〇 407 〇 408 〇 409 〇 410 〇 411 〇 412 〇 413 〇 414 〇 415 〇 416 〇 417 〇 418 〇 419 〇 420 〇 421 〇 422 〇 423 〇 424 〇 425 〇 426 〇 427 〇 428 〇 429 〇 430 〇 431 〇 432 〇 433 〇 434 〇 435 〇 436 〇 437 〇 438 〇 439 〇 440 〇 441 〇 442 〇 443 〇 444 〇 445 〇 446 〇 447 〇 448 〇 449 〇 450 〇 451 〇 452 〇 453 〇 454 〇 455 〇 456 〇 457 〇 458 〇 459 〇 460 〇 461 〇 462 〇 463 〇 464 〇 465 〇 466 〇 467 〇 468 〇 469 〇 470 〇 471 〇 472 〇 473 〇 474 〇 475 〇 476 〇 477 〇 478 〇 479 〇 480 〇 481 〇 482 〇 483 〇 484 〇 485 〇 486 〇 487 〇 488 〇 489 〇 490 〇 491 〇 492 〇 493 〇 494 〇 495 〇 496 〇 497 〇 498 〇 499 〇 500 〇 501 〇 502 〇 503 〇 504 〇 505 〇 506 〇 507 〇 508 〇 509 〇 510 〇 511 〇 512 〇 513 〇 514 〇 515 〇 516 〇 517 〇 518 〇 519 〇 520 〇 521 〇 522 〇 523 〇 524 〇 525 〇 526 〇 527 〇 528 〇 529 〇 530 〇 531 〇 532 〇 533 〇 534 〇 535 〇 536 〇 537 〇 538 〇 539 〇 540 〇 541 〇 542 〇 543 〇 544 〇 545 〇 546 〇 547 〇 548 〇 549 〇 550 〇 551 〇 552 〇 553 〇 554 〇 555 〇 556 〇 557 〇 558 〇 559 〇 560 〇 561 〇 562 〇 563 〇 564 〇 565 〇 566 〇 567 〇 568 〇 569 〇 570 〇 571 〇 572 〇 573 〇 574 〇 575 〇 576 〇 577 〇 578 〇 579 〇 580 〇 581 〇 582 〇 583 〇 584 〇 585 〇 586 〇 587 〇 588 〇 589 〇 590 〇 591 〇 592 〇 593 〇 594 〇 595 〇 596 〇 597 〇 598 〇 599 〇 600 〇 601 〇 602 〇 603 〇 604 〇 605 〇 606 〇 607 〇 608 〇 609 〇 610 〇 611 〇 612 〇 613 〇 614 〇 615 〇 616 〇 617 〇 618 〇 619 〇 620 〇 621 〇 622 〇 623 〇 624 〇 625 〇 626 〇 627 〇 628 〇 629 〇 630 〇 631 〇 632 〇 633 〇 634 〇 635 〇 636 〇 637 〇 638 〇 639 〇 640 〇 641 〇 642 〇 643 〇 644 〇 645 〇 646 〇 647 〇 648 〇 649 〇 650 〇 651 〇 652 〇 653 〇 654 〇 655 〇 656 〇 657 〇 658 〇 659 〇 660 〇 661 〇 662 〇 663 〇 664 〇 665 〇 666 〇 667 〇 668 〇 669 〇 670 〇 671 〇 672 〇 673 〇 674 〇 675 〇 676 〇 677 〇 678 〇 679 〇 680 〇 681 〇 682 〇 683 〇 684 〇 685 〇 686 〇 687 〇 688 〇 689 〇 690 〇 691 〇 692 〇 693 〇 694 〇 695 〇 696 〇 697 〇 698 〇 699 〇 700 〇 701 〇 702 〇 703 〇 704 〇 705 〇 706 〇 707 〇 708 〇 709 〇 710 〇 711 〇 712 〇 713 〇 714 〇 715 〇 716 〇 717 〇 718 〇 719 〇 720 〇 721 〇 722 〇 723 〇 724 〇 725 〇 726 〇 727 〇 728 〇 729 〇 730 〇 731 〇 732 〇 733 〇 734 〇 735 〇 736 〇 737 〇 738 〇 739 〇 740 〇 741 〇 742 〇 743 〇 744 〇 745 〇 746 〇 747 〇 748 〇 749 〇 750 〇 751 〇 752 〇 753 〇 754 〇 755 〇 756 〇 757 〇 758 〇 759 〇 760 〇 761 〇 762 〇 763 〇 764 〇 765 〇 766 〇 767 〇 768 〇 769 〇 770 〇 771 〇 772 〇 773 〇 774 〇 775 〇 776 〇 777 〇 778 〇 779 〇 780 〇 781 〇 782 〇 783 〇 784 〇 785 〇 786 〇 787 〇 788 〇 789 〇 790 〇 791 〇 792 〇 793 〇 794 〇 795 〇 796 〇 797 〇 798 〇 799 〇 800 〇 801 〇 802 〇 803 〇 804 〇 805 〇 806 〇 807 〇 808 〇 809 〇 810 〇 811 〇 812 〇 813 〇 814 〇 815 〇 816 〇 817 〇 818 〇 819 〇 820 〇 821 〇 822 〇 823 〇 824 〇 825 〇 826 〇 827 〇 828 〇 829 〇 830 〇 831 〇 832 〇 833 〇 834 〇 835 〇 836 〇 837 〇 838 〇 839 〇 840 〇 841 〇 842 〇 843 〇 844 〇 845 〇 846 〇 847 〇 848 〇 849 〇 850 〇 851 〇 852 〇 853 〇 854 〇 855 〇 856 〇 857 〇 858 〇 859 〇 860 〇 861 〇 862 〇 863 〇 864 〇 865 〇 866 〇 867 〇 868 〇 869 〇 870 〇 871 〇 872 〇 873 〇 874 〇 875 〇 876 〇 877 〇 878 〇 879 〇 880 〇 881 〇 882 〇 883 〇 884 〇 885 〇 886 〇 887 〇 888 〇 889 〇 890 〇 891 〇 892 〇 893 〇 894 〇 895 〇 896 〇 897 〇 898 〇 899 〇 900 〇 901 〇 902 〇 903 〇 904 〇 905 〇 906 〇 907 〇 908 〇 909 〇 910 〇 911 〇 912 〇 913 〇 914 〇 915 〇 916 〇 917 〇 918 〇 919 〇 920 〇 921 〇 922 〇 923 〇 924 〇 925 〇 926 〇 927 〇 928 〇 929 〇 930 〇 931 〇 932 〇 933 〇 934 〇 935 〇 936 〇 937 〇 938 〇 939 〇 940 〇 941 〇 942 〇 943 〇 944 〇 945 〇 946 〇 947 〇 948 〇 949 〇 950 〇 951 〇 952 〇 953 〇 954 〇 955 〇 956 〇 957 〇 958 〇 959 〇 960 〇 961 〇 962 〇 963 〇 964 〇 965 〇 966 〇 967 〇 968 〇 969 〇 970 〇 971 〇 972 〇 973 〇 974 〇 975 〇 976 〇 977 〇 978 〇 979 〇 980 〇 981 〇 982 〇 983 〇 984 〇 985 〇 986 〇 987 〇 988 〇 989 〇 990 〇 991 〇 992 〇 993 〇 994 〇 995 〇 996 〇 997 〇 998 〇 999 〇 1000 〇

36

### (3) 補完調査

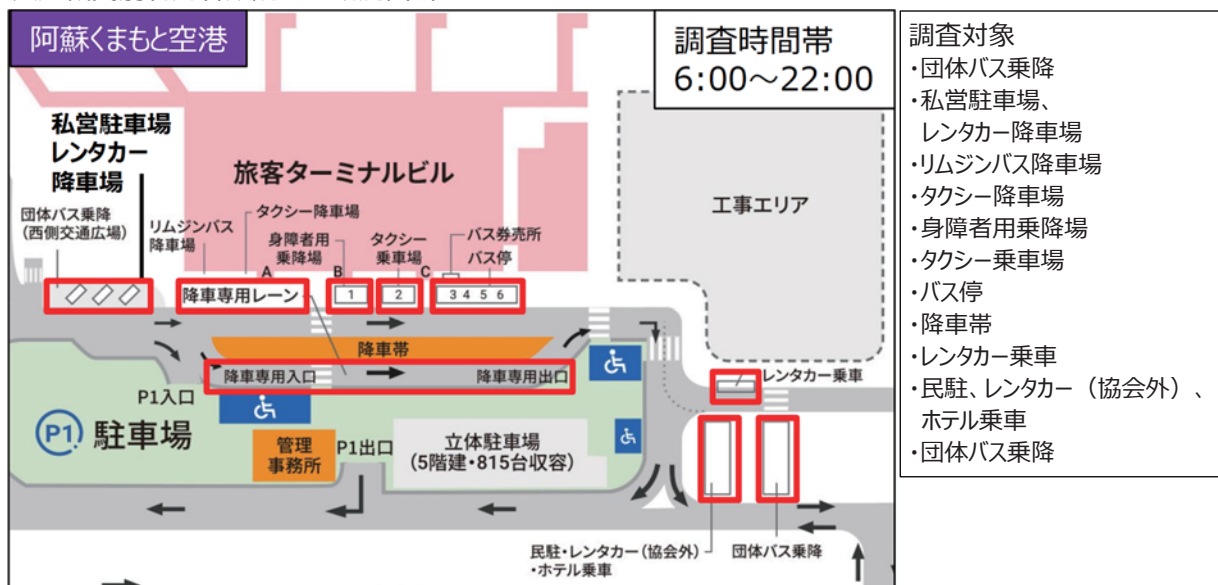
- 本体調査では得られない都市圏外居住者の動きを補完するため、補完調査として下記に示す「コードンライン調査」をJR熊本駅、阿蘇くまもと空港（国内線）で実施しています。

#### ■補完調査（コードンライン調査）の実施概要

項目	乗降客数調査	OD調査	交通機関別利用者数調査
調査時期	令和5年10月17日（火）	令和5年10月17日（火）	令和5年10月17日（火）
調査箇所	①熊本駅（新幹線口1箇所、在来線口1箇所、新幹線⇄在来線改札1箇所） ②阿蘇くまもと空港（国内線出発口1箇所、国内線到着口1箇所）	①熊本駅（新幹線口1箇所、在来線口1箇所、新幹線⇄在来線改札1箇所） ②阿蘇くまもと空港（国内線出発口1箇所、国内線到着口1箇所）	①阿蘇くまもと空港（単路部1箇所、駐車場出口3箇所、各乗降場6箇所）
調査時間帯	①4:30～24:30（20時間） ②5:30～22:30（17時間）	①4:30～24:30（20時間） ②5:30～22:30（17時間）	①5:30～22:30（17時間）
調査方法	<計測分類> 乗車、降車別人数 <観測方法> 人手観測	<調査方法> 現地ヒアリング調査 アンケート調査（ハガキ） アンケート調査（WEB）	<計測分類> 交通機関別乗降車別人数 <観測方法> 人手観測
回収数（OD調査）	-	①熊本駅：合計665票 ②阿蘇くまもと空港：合計582票	-

- 乗降客数調査では、JR熊本駅（新幹線口、在来線口）・阿蘇くまもと空港の利用人数を把握するために、JR熊本駅の新幹線口・在来線口付近、阿蘇くまもと空港の国内線搭乗口、到着口付近に調査員を配置し、通過人数を計測しました。
- 交通機関別利用者数調査では、空港にアクセスするバス、タクシー、レンタカー、私営駐車場、一般車両の送迎などの交通機関別の利用者数を計測する調査を実施しました（調査箇所は下図参照）。
- OD調査では、JR熊本駅の新幹線改札口、在来線改札口、新幹線⇄在来線乗換口を利用する人を、阿蘇くまもと空港の国内線の出発口、到着口を利用する人を対象に直接ヒアリングもしくはハガキによるアンケート調査を実施しました。OD調査の設問概要は以下の通りで、JR熊本駅で665票、阿蘇くまもと空港で582票の回答が得られました（アンケート調査票・ハガキは次回に示します）。

#### ■交通機関別利用者数調査 観測箇所





■OD調査の設問概要

調査の目的	対象者	調査箇所	区分	設問項目	備考
広域交通結節点を利用する域外居住者のODを把握	阿蘇くまもと空港、又はJR熊本駅を利用する域外居住者(5歳以上)	【阿蘇くまもと空港】	乗客用	・最初の出発地	・記入方式
				・その前の出発地、目的、利用交通手段	・記入方式、選択肢方式
				・飛行機の行き先空港	・記入方式
			・阿蘇くまもと空港までの交通事情(意見、要望等)	・自由記述方式	
			降客用	・飛行機に乗った空港	・記入方式
				・はじめの行き先地、目的、利用交通手段	・記入方式、選択肢方式
		・最後の行き先地		・記入方式	
		【JR熊本駅】	乗客用※	・最初の出発地	・記入方式
				・その前の出発地、目的、利用交通手段	・記入方式、選択肢方式
				・電車を降りた駅	・記入方式
			・熊本駅までの交通事情(意見、要望等)	・自由記述方式	
			降客用	・最初に電車に乗った駅	・記入方式
・はじめの行き先地、目的、利用交通手段	・記入方式、選択肢方式				
・最後の行き先地	・記入方式				
・熊本駅からの交通事情(意見、要望等)	・自由記述方式				

※JR熊本駅在来線の乗客用OD調査では、ヒアリング調査のみを実施し、アンケートハガキ調査は実施しない。(在来線利用者は通勤・通学等で往復利用することが想定されるため、降客用のみで調査を実施。)

■阿蘇くまもと空港でのアンケート調査票(出発者用ヒアリング調査票)

### 阿蘇くまもと空港ヒアリング調査票(出発者用)

1. あなたのことについてお聞きします。

(1) あなたの住所は？  
 都道府県: \_\_\_\_\_ 市区町村: \_\_\_\_\_ 丁目番: \_\_\_\_\_

(2) あなたの性別は？  
 1. 男 2. 女

(3) あなたの年齢は？(令和5年10月1日現在)  
 1. 10代未満 2. 10代 3. 20代 4. 30代 5. 40代 6. 50代 7. 60代 8. 70代 9. 80代以上

(4) あなたの職業は？  
 1. 自営業 2. 会社員・団体職員(正社員) 3. 派遣社員・契約社員  
 4. パート・アルバイト 5. 会社役員 6. 学生・生徒 7. 主婦・主夫・無職・その他

2. あなたの空港までの一日の動きをお聞かせください。

■ 飛行機の行き先は  
 1. 東京 2. 伊丹 3. 神戸 4. 名古屋(中部) 5. 名古屋(小牧) 6. 沖縄 7. 天草

■ ひとつ前の出発地 \_\_\_\_\_ 所要時間 \_\_\_\_\_ 分

目的の種類  
 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 私用 5. 観光 6. 帰社 7. 帰宅 8. その他

交通手段の種類  
 1. 徒歩 2. 自転車 3. 原動機付き自転車(50cc以下) 4. 自動二輪(50ccを超える) 5. レンタカー  
 6. タクシー・ハイヤー 7. 乗用車(送迎含む) 8. 軽乗用車(送迎含む) 9. 貨物自動車・軽貨物車(ライトバンを含む) 10. 自家用バス・貸切バス  
 11. 送迎バス 12. 路線バス 13. 高速バス・都市間バス 14. 空港ライナー 15. JR新幹線 16. JR在来線  
 17. 熊本電鉄 18. 市電 19. 船舶 20. 航空機 21. その他

■ その前の出発地 \_\_\_\_\_ 所要時間 \_\_\_\_\_ 分

目的の種類  
 1. 通勤 2. 通学 3. 業務 4. 私用 5. 観光 6. 帰社 7. 帰宅 8. その他

交通手段の種類  
 1. 徒歩 2. 自転車 3. 原動機付き自転車(50cc以下) 4. 自動二輪(50ccを超える) 5. レンタカー  
 6. タクシー・ハイヤー 7. 乗用車(送迎含む) 8. 軽乗用車(送迎含む) 9. 貨物自動車・軽貨物車(ライトバンを含む) 10. 自家用バス・貸切バス  
 11. 送迎バス 12. 路線バス 13. 高速バス・都市間バス 14. 空港ライナー 15. JR新幹線 16. JR在来線  
 17. 熊本電鉄 18. 市電 19. 船舶 20. 航空機 21. その他

3. 空港までの交通手段の選択理由をお聞かせください。(複数可)  
 ①所要時間が短い ②時間が正確である ③自動車が利用できない  
 ④経済的である ⑤安全である ⑥公共交通が利用できない  
 ⑦快適である ⑧荷物がある ⑨その他(具体的に \_\_\_\_\_)

4. 空港までの交通手段の満足度についてお聞かせください。  
 ①満足 ②やや満足 ③どちらともいえない ④やや不満 ⑤不満

5. 空港までのアクセスについて問題点をお聞かせください。(複数可)  
 ①空港までの道路が渋滞している ②駐車料金が安い ③空港バスの運賃が高い  
 ④駐車料金が安い ⑤空港バスの本数が少ない ⑥空港バスの車内が快適でない  
 ⑦空港までの駅がない ⑧自動車の比へ空港バスの所要時間が長い ⑨その他(具体的に \_\_\_\_\_)

6. 阿蘇くまもと空港と福岡空港の利用状況についてお聞かせください。

(1) 阿蘇くまもと空港の利用頻度をお聞かせください。  
 ①週1回程度 ②月に1回程度 ③半年に1回程度 ④年に1回程度 ⑤その他

(2) 福岡空港の利用頻度をお聞かせください。  
 ①週1回程度 ②月に1回程度 ③半年に1回程度 ④年に1回程度 ⑤ほとんど利用しない

(3) 福岡空港を利用する方(2)で①、②、③、④を回答した方)にお尋ねします。福岡空港を利用する理由をお聞かせください。(複数可)  
 ①目的地までの飛行機の便数が福岡空港のほうが多い  
 ②目的地までの飛行機が阿蘇くまもと空港にない  
 ③目的地までの料金が福岡空港利用のほうが安い  
 ④阿蘇くまもと空港より福岡空港までの所要時間が短い  
 ⑤阿蘇くまもと空港より福岡空港までの公共交通の運行本数が多い  
 ⑥阿蘇くまもと空港より福岡空港までの運賃が安い  
 ⑦その他(具体的に \_\_\_\_\_)

■阿蘇くまもと空港でのアンケート調査票（到着者用ヒアリング調査票）

**阿蘇くまもと空港ヒアリング調査票（到着者用）**

1. あなたのことについてお聞きします。

(1) あなたの住所は？

都道 府県	市区 町村	丁目 番
----------	----------	---------

(2) あなたの性別は？

1. 男      2. 女

(3) あなたの年齢は？（令和5年10月1日現在）

1. 10代未満   2. 10代   3. 20代   4. 30代   5. 40代   6. 50代   7. 60代   8. 70代   9. 80代以上

(4) あなたの職業は？

1. 自営業   2. 会社員・団体職員（正社員）   3. 派遣社員・契約社員  
4. パート・アルバイト   5. 会社役員   6. 学生・生徒   7. 主婦・主夫・無職・その他

2. あなたの空港からの一日の動きをお聞かせください。

■ 飛行機の出発地は

1. 東京   2. 伊丹   3. 神戸   4. 名古屋(中部)   5. 名古屋(小牧)   6. 沖縄   7. 大卒

■ はじめの行き先地

所要時間  分

目的の種類

1. 通勤   2. 通学   3. 業務   4. 私用   5. 観光   6. 帰社   7. 帰宅   8. その他

交通手段の種類

1. 徒歩	6. タクシー・ハイヤー	11. 送迎バス	17. 熊本電鉄
2. 自転車	7. 乗用車（送迎含む）	12. 路線バス	18. 市電
3. 原動機付き自転車 （50cc以下）	8. 軽乗用車（送迎含む）	13. 高速バス・都市間バス	19. 船
4. 自動車 （500ccを超える）	9. 貨物自動車・軽貨物車 （ワイドバンを含む）	14. 空港ワーカー	20. 航空機
5. レンタカー	10. 自家用バス・貸切バス	15. JR新幹線	21. その他

■ その次の行き先地

所要時間  分

目的の種類

1. 通勤   2. 通学   3. 業務   4. 私用   5. 観光   6. 帰社   7. 帰宅   8. その他

交通手段の種類

1. 徒歩	6. タクシー・ハイヤー	11. 送迎バス	17. 熊本電鉄
2. 自転車	7. 乗用車（送迎含む）	12. 路線バス	18. 市電
3. 原動機付き自転車 （50cc以下）	8. 軽乗用車（送迎含む）	13. 高速バス・都市間バス	19. 船
4. 自動車 （500ccを超える）	9. 貨物自動車・軽貨物車 （ワイドバンを含む）	14. 空港ワーカー	20. 航空機
5. レンタカー	10. 自家用バス・貸切バス	15. JR新幹線	21. その他

3. 空港からの交通手段の選択理由をお聞かせください。（複数可）

①所要時間が短い   ②時間が正確である   ③自動車を利用できない  
④経済的である   ⑤安全である   ⑥公共交通が利用できる  
⑦快適である   ⑧荷物がある  
⑨その他（具体的に）

4. 空港からの交通手段の満足度についてお聞かせください。

①満足   ②やや満足   ③どちらともいえない   ④やや不満   ⑤不満

5. 空港から行き先地までの移動について懸念点をお聞かせください。（複数可）

①空港からの道路が渋滞している   ②空港バスの運賃が高い  
③駐車料金が安い   ④空港バスの本数が少ない  
⑤空港までの鉄道がない   ⑥空港バスの車内が快適でない  
⑦自動車に比べ空港バスの所要時間が長い   ⑧その他（具体的に）

6. 阿蘇くまもと空港と福岡空港の利用状況についてお聞かせください。

(1) 阿蘇くまもと空港の利用頻度をお聞かせください。

①週1回程度   ②月に1回程度   ③半年に1回程度   ④年に1回程度   ⑤その他

(2) 福岡空港の利用頻度をお聞かせください。

①週1回程度   ②月に1回程度   ③半年に1回程度   ④年に1回程度   ⑤ほとんど利用しない

(3) 福岡空港を利用する方（②で①、②、③、④を回答した方）にお尋ねします。  
福岡空港を利用する理由をお聞かせください。（複数可）

①目的地までの飛行機の便数が福岡空港のほうが多い  
②目的地までの飛行機が阿蘇くまもと空港にない  
③目的地までの料金が福岡空港利用のほうが安い  
④阿蘇くまもと空港より福岡空港までの所要時間が短い  
⑤阿蘇くまもと空港より福岡空港までの公共交通の運行本数が多い  
⑥阿蘇くまもと空港より福岡空港までの運賃が安い  
⑦その他（具体的に）

■阿蘇くまもと空港でのアンケート調査票（ハガキ表面・アンケート調査票）

郵便はがき

料金を取らずに郵便

熊本東局 承認

差出有効期間 令和●年●月●日まで

熊本県 熊本市 中央区 水前寺6丁目18番1号

熊本県 土木部 道路都市局 都市計画課 行

(1) あなたの住所は（できるだけ、丁目までご記入ください）

都道 府県	市 町 村	丁目 町
----------	-------------	---------

(2) あなたの性別、年齢、職業は

性別 1. 男   2. 女

年齢 満  歳

職業

**アンケートにご協力ください**

◆おねがい◆

この調査は、皆様の交通手段の利用状況等を把握し、将来の交通計画をたてるための基礎資料を得ることを目的としています。より良い交通計画をつくるためには、この調査結果が必要となります。どうぞ、調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力くださいますようお願いいたします。

なお、ご回答頂いた内容は、この目的以外には使用せず、統計的に処理し個人が特定されるようなことはありませんので、ご安心ください。

令和5年●月

●以下のいずれかの方法でご回答ください

**ハガキによる回答**

記入には、裏面の★記入上の注意★をお読みのうえご記入ください。

記入後は左のページを切り離し、●月●日（●）までに  
ご投函ください。  
（切手は不要です）

**スマートフォン、タブレットによる回答**

スマートフォン、タブレットからWEBによる回答がご利用いただけます。

調査回答ページはこちら

熊本都市圏総合交通計画協議会 調査実施本部

フリーダイヤル：0120-055-096

（午前9時～午後6時、日・祝日を除く）

■阿蘇くまもと空港でのアンケート調査票（ハガキ裏面・アンケート調査票・出発者用）

**★記入上の注意★**

- 阿蘇くまもと空港までの「動き」について、目的ごとに、行った場所とそこまでの利用交通手段、及び目的について、右の調査票にお答えください。
- 「動き」は目的ごとに記入します。たとえば、健軍1丁目の自宅から熊本市役所へ通勤し、下通1丁目で食事をしたあとに、業務で東京行きの飛行機に乗るために阿蘇くまもと空港に到着した場合、3つの動きとなります。出発地は「健軍1丁目」「熊本市役所」「下通1丁目」で、目的は「通勤」「私用」「業務」となります。

目的： 1. 通勤 → 4. 私用 → 3. 業務

手段： 12. 路線バス → 1. 徒歩 → 12. 路線バス (リムジンバス)

出発地： (健軍) → (市役所) → (下通り) → 阿蘇くまもと空港

- 『目的』は下の「目的の種類」から、また利用した『手段』は「交通手段の種類」から番号を選んでご記入ください。
- 『出発地』はできるだけ詳しくご記入ください。詳しい地名がわからない場合は、その建物名や付近の有名な建物名、施設名などをご記入ください。
- なお、出発地から次の出発地までに複数の交通手段を利用した場合は、主な交通手段を3つまでご記入ください。

目的の種類	交通手段の種類		
1. 通勤	1. 徒歩	7. 乗用車	14. 空港タクシー
2. 通学	2. 自転車	8. 軽乗用車	15. JR新幹線
3. 業務	3. 原動機付き自転車 (50cc以下)	9. 貨物自動車・軽貨物車 (バイクを含む)	16. JR在来線
4. 私用	4. 自動二輪車 (50ccを超える)	10. 自家用バス・貸切バス	17. 熊本電鉄(鉄道)
5. 観光	5. バイク	11. 送迎バス	18. 市電
6. 帰社	6. タクシー	12. 路線バス(リムジンバス)	19. 船舶
7. 帰宅		13. 高速バス・都市間バス	20. 航空機
8. その他		21. その他	

**乗客用**

飛行機の行き先空港

↑

**阿蘇くまもと空港**

ひとつ前の出発地

↑

その前の出発地

↑

その前の出発地

↑

最初の出発地

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

No. \_\_\_\_\_

■阿蘇くまもと空港でのアンケート調査票（ハガキ裏面・アンケート調査票・到着者用）

**★記入上の注意★**

- 阿蘇くまもと空港からの「動き」について、目的ごとに、行った場所とそこまでの利用交通手段、及び目的について、右の調査票にお答えください。
- 「動き」は目的ごとに記入します。たとえば、阿蘇くまもと空港で飛行機を降りたあと、業務で熊本市役所へ行き、下通1丁目で食事をし、その後、水前寺1丁目のホテルに宿泊した場合、3つの動きとなります。行き先地は「熊本市役所」「下通1丁目」「水前寺1丁目」で、目的は「業務」「私用」「私用」となります。

目的： 3. 業務 → 4. 私用 → 4. 私用

手段： 12. 路線バス (リムジンバス) → 1. 徒歩 → 6. タクシー

出発地： 阿蘇くまもと空港 → (市役所) → (下通り) → (新市街)

- 『目的』は下の「目的の種類」から、また利用した『手段』は「交通手段の種類」から番号を選んでご記入ください。
- 『行き先地』はできるだけ詳しくご記入ください。詳しい地名がわからない場合は、その建物名や付近の有名な建物名、施設名などをご記入ください。
- なお、行き先地から次の行き先地までに複数の交通手段を利用した場合は、主な交通手段を3つまでご記入ください。

目的の種類	交通手段の種類		
1. 通勤	1. 徒歩	7. 乗用車	14. 空港タクシー
2. 通学	2. 自転車	8. 軽乗用車	15. JR新幹線
3. 業務	3. 原動機付き自転車 (50cc以下)	9. 貨物自動車・軽貨物車 (バイクを含む)	16. JR在来線
4. 私用	4. 自動二輪車 (50ccを超える)	10. 自家用バス・貸切バス	17. 熊本電鉄(鉄道)
5. 観光	5. バイク	11. 送迎バス	18. 市電
6. 帰社	6. タクシー	12. 路線バス(リムジンバス)	19. 船舶
7. 帰宅		13. 高速バス・都市間バス	20. 航空機
8. その他		21. その他	

**降客用**

飛行機に乗った空港

↓

**阿蘇くまもと空港**

はじめの行き先地

↓

その次の行き先地

↓

その次の行き先地

↓

最後の行き先地

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

No. \_\_\_\_\_

40

■JR熊本駅でのアンケート調査票（新幹線・乗客用ヒアリング調査票）

**熊本駅ヒアリング調査票（新幹線乗客用）**

1.あなたのことについてお聞きします。

(1) あなたの住所は？

都道府県	市区町村	丁目番
------	------	-----

(2) あなたの性別は？

1. 男      2. 女

(3) あなたの年齢は？（令和5年10月1日現在）

1. 10代未満   2. 10代   3. 20代   4. 30代   5. 40代   6. 50代   7. 60代   8. 70代   9. 80代以上

(4) あなたの職業は？

1. 自営業   2. 会社員・団体職員（正社員）   3. 派遣社員・契約社員  
 4. パート・アルバイト   5. 会社役員   6. 学生・生徒   7. 主婦・主夫・無職・その他

2.あなたの熊本駅までの一日の動きをお聞かせください。

■ 新幹線を降りる駅は

\_\_\_\_\_ 駅

■ ひとつ前の出発地

\_\_\_\_\_ 所要時間 \_\_\_\_\_ 分

目的の種類

1. 通勤   2. 通学   3. 業務   4. 私用   5. 観光   6. 帰社   7. 帰宅   8. その他

交通手段の種類

1. 徒歩	6. タクシー・ハイヤー	11. 路線バス	16. 市電
2. 自転車	7. 乗用車（送迎含む）	12. 高速バス・都市間バス	17. 船舶
3. 原動機付き自転車 （50cc以下）	8. 軽乗用車（送迎含む）	13. JR新幹線	18. 航空機
4. 自動二輪 （50ccを超える）	9. 貨物自動車・軽貨物車 （ライトバンを含む）	14. JR在来線	19. その他
5. レンタカー	10. 自家用バス・貸切バス （送迎バスを含む）	15. 熊本電鉄 （送迎バスを含む）	

■ その前の出発地

\_\_\_\_\_ 所要時間 \_\_\_\_\_ 分

目的の種類

1. 通勤   2. 通学   3. 業務   4. 私用   5. 観光   6. 帰社   7. 帰宅   8. その他

交通手段の種類

1. 徒歩	6. タクシー・ハイヤー	11. 路線バス	16. 市電
2. 自転車	7. 乗用車（送迎含む）	12. 高速バス・都市間バス	17. 船舶
3. 原動機付き自転車 （50cc以下）	8. 軽乗用車（送迎含む）	13. JR新幹線	18. 航空機
4. 自動二輪 （50ccを超える）	9. 貨物自動車・軽貨物車 （ライトバンを含む）	14. JR在来線	19. その他
5. レンタカー	10. 自家用バス・貸切バス （送迎バスを含む）	15. 熊本電鉄 （送迎バスを含む）	

3.熊本駅までの交通手段の選択理由をお聞かせください。（複数可）

①所要時間が短い	④時間が正確である	⑦自動車が利用できない
②経済的である	⑤安全である	⑧公共交通が利用できない
③快適である	⑥荷物がある	
⑨その他（具体的に _____）		

4.熊本駅までの交通手段の満足度についてお聞かせください。

①満足   ②やや満足   ③どちらともいえない   ④やや不満   ⑤不満

5.熊本駅までのアクセスについて問題点をお聞かせください。（複数可）

①駅までの道路が渋滞している	⑤市電の運賃が高い	⑨バスでの所要時間が長い
②駐車料金が安い	⑥市電の本数が少ない	⑩バスの運賃が高い
③市電との乗換えが不便である	⑦市電の車内が混雑している	⑪バスの本数が少ない
④市電での所要時間が長い	⑧バスとの乗換えが不便である	⑫バスの車内が混雑している
⑬その他（具体的に _____）		

6.九州新幹線開業後のJRの利用状況についてお聞かせください。

(1)九州新幹線の利用頻度をお聞かせください。

①ほぼ毎日   ②週に3回程度   ③週に1回程度   ④月に2回程度   ⑤月に1回程度   ⑥その他

(2)JR在来線の利用頻度をお聞かせください。

①ほぼ毎日   ②週に3回程度   ③週に1回程度   ④月に2回程度   ⑤月に1回程度   ⑥その他

■JR熊本駅でのアンケート調査票（新幹線・降客用ヒアリング調査票）

**熊本駅ヒアリング調査票（新幹線降客用）**

1.あなたのことについてお聞きします。

(1) あなたの住所は？

都道府県	市区町村	丁目番
------	------	-----

(2) あなたの性別は？

1. 男      2. 女

(3) あなたの年齢は？（令和5年10月1日現在）

1. 10代未満   2. 10代   3. 20代   4. 30代   5. 40代   6. 50代   7. 60代   8. 70代   9. 80代以上

(4) あなたの職業は？

1. 自営業   2. 会社員・団体職員（正社員）   3. 派遣社員・契約社員  
 4. パート・アルバイト   5. 会社役員   6. 学生・生徒   7. 主婦・主夫・無職・その他

2.あなたの熊本駅からの一日の動きをお聞かせください。

■ 新幹線に乗った駅は

\_\_\_\_\_ 駅

■ はじめの行き先地

\_\_\_\_\_ 所要時間 \_\_\_\_\_ 分

目的の種類

1. 通勤   2. 通学   3. 業務   4. 私用   5. 観光   6. 帰社   7. 帰宅   8. その他

交通手段の種類

1. 徒歩	6. タクシー・ハイヤー	11. 路線バス	16. 市電
2. 自転車	7. 乗用車（送迎含む）	12. 高速バス・都市間バス	17. 船舶
3. 原動機付き自転車 （50cc以下）	8. 軽乗用車（送迎含む）	13. JR新幹線	18. 航空機
4. 自動二輪 （50ccを超える）	9. 貨物自動車・軽貨物車 （ライトバンを含む）	14. JR在来線	19. その他
5. レンタカー	10. 自家用バス・貸切バス （送迎バスを含む）	15. 熊本電鉄 （送迎バスを含む）	

■ その次の行き先地

\_\_\_\_\_ 所要時間 \_\_\_\_\_ 分

目的の種類

1. 通勤   2. 通学   3. 業務   4. 私用   5. 観光   6. 帰社   7. 帰宅   8. その他

交通手段の種類

1. 徒歩	6. タクシー・ハイヤー	11. 路線バス	16. 市電
2. 自転車	7. 乗用車（送迎含む）	12. 高速バス・都市間バス	17. 船舶
3. 原動機付き自転車 （50cc以下）	8. 軽乗用車（送迎含む）	13. JR新幹線	18. 航空機
4. 自動二輪 （50ccを超える）	9. 貨物自動車・軽貨物車 （ライトバンを含む）	14. JR在来線	19. その他
5. レンタカー	10. 自家用バス・貸切バス （送迎バスを含む）	15. 熊本電鉄 （送迎バスを含む）	

3.熊本駅からの交通手段の選択理由をお聞かせください。（複数可）

①所要時間が短い	④時間が正確である	⑦自動車が利用できない
②経済的である	⑤安全である	⑧公共交通が利用できない
③快適である	⑥荷物がある	
⑨その他（具体的に _____）		

4.熊本駅からの交通手段の満足度についてお聞かせください。

①満足   ②やや満足   ③どちらともいえない   ④やや不満   ⑤不満

5.熊本駅から行き先地までの移動について問題点をお聞かせください。（複数可）

①駅からの道路が渋滞している	⑤市電の運賃が高い	⑨バスでの所要時間が長い
②駐車料金が安い	⑥市電の本数が少ない	⑩バスの運賃が高い
③市電との乗換えが不便である	⑦市電の車内が混雑している	⑪バスの本数が少ない
④市電での所要時間が長い	⑧バスとの乗換えが不便である	⑫バスの車内が混雑している
⑬その他（具体的に _____）		

6.九州新幹線開業後のJRの利用状況についてお聞かせください。

(1)九州新幹線の利用頻度をお聞かせください。

①ほぼ毎日   ②週に3回程度   ③週に1回程度   ④月に2回程度   ⑤月に1回程度   ⑥その他

(2)JR在来線の利用頻度をお聞かせください。

①ほぼ毎日   ②週に3回程度   ③週に1回程度   ④月に2回程度   ⑤月に1回程度   ⑥その他



■JR熊本駅でのアンケート調査票（在来線・乗客用ヒアリング調査票）

**熊本駅ヒアリング調査票（在来線乗客用）**

1. あなたのことについてお聞きします。

(1) あなたの住所は？  
 都道府県  市区町村  丁目番

(2) あなたの性別は？  
 1. 男  2. 女

(3) あなたの年齢は？（令和5年10月1日現在）  
 1. 10代未満  2. 10代  3. 20代  4. 30代  5. 40代  6. 50代  7. 60代  8. 70代  9. 80代以上

(4) あなたの職業は？  
 1. 自営業  2. 会社員・団体職員（正社員）  3. 派遣社員・契約社員  
 4. パート・アルバイト  5. 会社役員  6. 学生・生徒  7. 主婦・主夫・無職・その他

2. あなたの熊本駅までの一日の動きをお聞かせください。

■ 在来線での行き先は  
 駅

■ ひとつ前の出発地  
 所要時間  分

目的の種類  
 1. 通勤  2. 通学  3. 業務  4. 私用  5. 観光  6. 帰社  7. 帰宅  8. その他

交通手段の種類  
 1. 徒歩  6. タクシー・ハイヤー  11. 路線バス  16. 市電  
 2. 自転車  7. 乗用車（送迎含む）  12. 高速バス・都市間バス  17. 船舶  
 3. 原動機付き自転車（50cc以下）  8. 軽乗用車（送迎含む）  13. JR新幹線  18. 航空機  
 4. 自動二輪（50ccを超える）  9. 貨物自動車・軽貨物車（ライトバンを含む）  14. JR在来線  19. その他  
 5. レンタカー  10. 自家用バス・貸切バス（送迎バスを含む）  15. 熊本電鉄

■ その前の出発地  
 所要時間  分

目的の種類  
 1. 通勤  2. 通学  3. 業務  4. 私用  5. 観光  6. 帰社  7. 帰宅  8. その他

交通手段の種類  
 1. 徒歩  6. タクシー・ハイヤー  11. 路線バス  16. 市電  
 2. 自転車  7. 乗用車（送迎含む）  12. 高速バス・都市間バス  17. 船舶  
 3. 原動機付き自転車（50cc以下）  8. 軽乗用車（送迎含む）  13. JR新幹線  18. 航空機  
 4. 自動二輪（50ccを超える）  9. 貨物自動車・軽貨物車（ライトバンを含む）  14. JR在来線  19. その他  
 5. レンタカー  10. 自家用バス・貸切バス（送迎バスを含む）  15. 熊本電鉄

3. 熊本駅までの交通手段の選択理由をお聞かせください。（複数可）  
 ①所要時間が短い  ④時間が正確である  ⑦自動車の利用できない  
 ②経済的である  ⑤安全である  ⑧公共交通が利用できない  
 ③快適である  ⑥荷物がある  
 ⑨その他（具体的に  )

4. 熊本駅までの交通手段の満足度についてお聞かせください。  
 ①満足  ②やや満足  ③どちらともいえない  ④やや不満  ⑤不満

5. 熊本駅までのアクセスについて問題点をお聞かせください。（複数可）  
 ①駅までの道路が渋滞している  ⑤市電の運賃が高い  ⑨バスでの所要時間が長い  
 ②駐車料金が安い  ⑥市電の本数が少ない  ⑩バスの運賃が高い  
 ③市電との乗換えが不便である  ⑦市電の車内が混雑している  ⑪バスの本数が少ない  
 ④市電での所要時間が長い  ⑧バスとの乗換えが不便である  ⑫バスの車内が混雑している

6. 九州新幹線開業後のJRの利用状況についてお聞かせください。

(1) 九州新幹線の利用頻度をお聞かせください。  
 ①ほぼ毎日  ②週に3回程度  ③週に1回程度  ④月に2回程度  ⑤月に1回程度  ⑥その他

(2) JR在来線の利用頻度をお聞かせください。  
 ①ほぼ毎日  ②週に3回程度  ③週に1回程度  ④月に2回程度  ⑤月に1回程度  ⑥その他

■JR熊本駅でのアンケート調査票（在来線・降客用ヒアリング調査票）

**熊本駅ヒアリング調査票（在来線降客用）**

1. あなたのことについてお聞きします。

(1) あなたの住所は？  
 都道府県  市区町村  丁目番

(2) あなたの性別は？  
 1. 男  2. 女

(3) あなたの年齢は？（令和5年10月1日現在）  
 1. 10代未満  2. 10代  3. 20代  4. 30代  5. 40代  6. 50代  7. 60代  8. 70代  9. 80代以上

(4) あなたの職業は？  
 1. 自営業  2. 会社員・団体職員（正社員）  3. 派遣社員・契約社員  
 4. パート・アルバイト  5. 会社役員  6. 学生・生徒  7. 主婦・主夫・無職・その他

2. あなたの熊本駅からの一日の動きをお聞かせください。

■ JR在来線に乗った駅は  
 駅

■ はじめの行き先地  
 所要時間  分

目的の種類  
 1. 通勤  2. 通学  3. 業務  4. 私用  5. 観光  6. 帰社  7. 帰宅  8. その他

交通手段の種類  
 1. 徒歩  6. タクシー・ハイヤー  11. 路線バス  16. 市電  
 2. 自転車  7. 乗用車（送迎含む）  12. 高速バス・都市間バス  17. 船舶  
 3. 原動機付き自転車（50cc以下）  8. 軽乗用車（送迎含む）  13. JR新幹線  18. 航空機  
 4. 自動二輪（50ccを超える）  9. 貨物自動車・軽貨物車（ライトバンを含む）  14. JR在来線  19. その他  
 5. レンタカー  10. 自家用バス・貸切バス（送迎バスを含む）  15. 熊本電鉄

■ その次の行き先地  
 所要時間  分

目的の種類  
 1. 通勤  2. 通学  3. 業務  4. 私用  5. 観光  6. 帰社  7. 帰宅  8. その他

交通手段の種類  
 1. 徒歩  6. タクシー・ハイヤー  11. 路線バス  16. 市電  
 2. 自転車  7. 乗用車（送迎含む）  12. 高速バス・都市間バス  17. 船舶  
 3. 原動機付き自転車（50cc以下）  8. 軽乗用車（送迎含む）  13. JR新幹線  18. 航空機  
 4. 自動二輪（50ccを超える）  9. 貨物自動車・軽貨物車（ライトバンを含む）  14. JR在来線  19. その他  
 5. レンタカー  10. 自家用バス・貸切バス（送迎バスを含む）  15. 熊本電鉄

3. 熊本駅からの交通手段の選択理由をお聞かせください。（複数可）  
 ①所要時間が短い  ④時間が正確である  ⑦自動車の利用できない  
 ②経済的である  ⑤安全である  ⑧公共交通が利用できない  
 ③快適である  ⑥荷物がある  
 ⑨その他（具体的に  )

4. 熊本駅からの交通手段の満足度についてお聞かせください。  
 ①満足  ②やや満足  ③どちらともいえない  ④やや不満  ⑤不満

5. 熊本駅から行き先地までの移動について問題点をお聞かせください。（複数可）  
 ①駅からの道路が渋滞している  ⑤市電の運賃が高い  ⑨バスでの所要時間が長い  
 ②駐車料金が安い  ⑥市電の本数が少ない  ⑩バスの運賃が高い  
 ③市電との乗換えが不便である  ⑦市電の車内が混雑している  ⑪バスの本数が少ない  
 ④市電での所要時間が長い  ⑧バスとの乗換えが不便である  ⑫バスの車内が混雑している  
 ⑬その他（具体的に  )

6. 九州新幹線開業後のJRの利用状況についてお聞かせください。

(1) 九州新幹線の利用頻度をお聞かせください。  
 ①ほぼ毎日  ②週に3回程度  ③週に1回程度  ④月に2回程度  ⑤月に1回程度  ⑥その他

(2) JR在来線の利用頻度をお聞かせください。  
 ①ほぼ毎日  ②週に3回程度  ③週に1回程度  ④月に2回程度  ⑤月に1回程度  ⑥その他

■JR熊本駅でのアンケート調査票（ハガキ表面・アンケート調査票）

郵便はがき

料金受取人払郵便

熊本東局 承認

差出有効期間 令和●年●月●日まで

熊本県 熊本市 中央区  
水前寺 6丁目18番1号

熊本県 土木部 道路都市局  
都市計画課 行

(1) あなたの住所は  
(できるだけ、丁目までご記入ください)

都道	市	丁目
府県	町	町
	村	

(2) あなたの性別、年齢、職業は

性別 1.男 2.女

年齢 満  歳

職業

**アンケートにご協力ください**

◆おねがい◆

この調査は、皆様の交通手段の利用状況等を把握し、将来の交通計画をたてるための基礎資料を得ることを目的としています。より良い交通計画をつくるためには、この調査結果が必要となります。

どうぞ、調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力くださいますようお願いいたします。

なお、ご回答頂いた内容は、この目的以外には使用せず、統計的に処理し個人が特定されるようなことはありませんので、ご安心ください。

令和5年●月

●以下のいずれかの方法でご回答ください

**ハガキによる回答**

記入には、裏面の  
**★記入上の注意★**  
をお読みのうえご記入ください。

記入後は左のページを切り離し、  
●月●日(●)までに  
ご投函ください。  
(切手は不要です)

**スマートフォン、  
タブレットによる回答**

スマートフォン、タブレットから  
WEBによる回答が  
ご利用いただけます。

調査回答ページは  
こちら

**熊本都市圏総合交通計画協議会 調査実施本部**  
フリーダイヤル：0120-055-096  
(午前9時～午後6時、日・祝日を除く)

■JR熊本駅でのアンケート調査票（ハガキ裏面・アンケート調査票・新幹線乗客用）

**★記入上の注意★**

- 熊本駅までの「動き」について、目的ごとに、行った場所とそこまでの利用交通手段、及び目的について、右の調査票にお答えください。
- 「動き」は目的ごとに記入します。たとえば、健康1丁目の自宅から熊本市役所へ通勤し、下通1丁目で食事をしたあとに、業務で博多駅行きの新幹線に乗るために熊本駅に到着した場合、3つの動きとなります。出発地は「健康1丁目」「熊本市役所」「下通1丁目」で、目的は「通勤」「私用」「業務」となります。

目的:	1. 通勤	4. 私用	3. 業務
手段:	11. 路線バス	1. 徒歩	17. 市電

- 『目的』は下の「目的の種類」から、また利用した『手段』は「交通手段の種類」から番号を選んでご記入ください。
- 『出発地』はできるだけ詳しくご記入ください。詳しい地名がわからない場合は、その建物名や付近の有名な建物名、施設名などをご記入ください。
- なお、出発地から次の出発地までに複数の交通手段を利用した場合は、主な交通手段を3つまでご記入ください。

目的の種類	交通手段の種類		
1. 通勤	1. 徒歩	7. 乗用車	13. JR新幹線
2. 通学	2. 自転車	8. 軽乗用車	14. JR在来線
3. 業務	3. 原動機付き自転車 (50cc以下)	9. 貨物自動車・軽貨物車 (ライトノンを含む)	15. 熊本電鉄 (鉄道)
4. 私用	4. 自動二輪車 (50ccを超える)	10. 自家用バス・貸切バス (送迎バスを含む)	16. 市電
5. 観光	5. レンタカー	11. 路線バス	17. 船舶
6. 帰社	6. タクシー・ハイヤー	12. 高速バス・都市間バス	18. 航空機
7. 帰宅			19. その他
8. その他			

■熊本駅までの今日一日の動きと、電車を降りた駅についてご記入ください。

乗客用 (新幹線)

電車を降りた駅

↑

熊本駅

ひとつ前の出発地

その前の出発地

その前の出発地

最初の出発地

目的( )

手段( , , )

---

目的( )

手段( , , )

---

目的( )

手段( , , )

■熊本駅までの交通事情について、ご意見やご要望をお聞かせください。

No.

■JR熊本駅でのアンケート調査票（ハガキ裏面・アンケート調査票・新幹線降客用）

**★記入上の注意★**

- 熊本駅からの「動き」について、目的ごとに、行った場所とそこまでの利用交通手段、及び目的について、右の調査票にお答えください。
- 「動き」は目的ごとに記入します。たとえば、熊本駅から業務で熊本市役所へ行き、下通1丁目で食事をしたあとに、宇城市松橋町の自宅に帰る場合、3つの動きとなります。行き先地は「熊本市役所」「下通1丁目」「宇城市松橋町」で、目的は「業務」「私用」「帰宅」となります。

目的： 3.業務 4.私用 7.帰宅

手段： 17.市電 1.徒歩 11.路線バス

出発地： 熊本駅 市役所 下通り 宇城市松橋町

- 『目的』は下の「目的の種類」から、また利用した『手段』は「交通手段の種類」から番号を選んでご記入ください。
- 『行き先地』はできるだけ詳しくご記入ください。詳しい地名がわからない場合は、その建物名や付近の有名な建物名、施設名などをご記入ください。
- なお、行き先地から次の行き先地までに複数の交通手段を利用した場合は、主な交通手段を3つまでご記入ください。

目的の種類	交通手段の種類			
1. 通勤	1. 徒歩	7. 乗用車	13. JR新幹線	
2. 通学	2. 自転車	8. 軽乗用車	14. JR在来線	
3. 業務	3. 原動機付き自転車	9. 貨物自動車・軽貨物車	15. 熊本電鉄(鉄道)	
4. 私用	4. 自動二輪車	10. 自家用バス・貸切バス	16. 市電	
5. 観光	5. レンタカー	11. 路線バス	17. 船舶	
6. 帰社	6. タクシー・ハイヤー	12. 高速バス・都市間バス	18. 航空機	
7. 帰宅			19. その他	
8. その他				

**降客用  
(新幹線)**

■ 電車に乗った駅と、熊本駅からの今日一日の動きについてご記入ください。

最初に電車に乗った駅

↓

熊本駅

はじめの行き先地

↓

その次の行き先地

↓

その次の行き先地

↓

最後の行き先地

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

■ 熊本駅からの交通事情について、ご意見やご要望をお聞かせください。

No. \_\_\_\_\_

■JR熊本駅でのアンケート調査票（ハガキ裏面・アンケート調査票・在来線降客用）

**★記入上の注意★**

- 熊本駅からの「動き」について、目的ごとに、行った場所とそこまでの利用交通手段、及び目的について、右の調査票にお答えください。
- 「動き」は目的ごとに記入します。たとえば、熊本駅から業務で熊本市役所へ行き、下通1丁目で食事をしたあとに、宇城市松橋町の自宅に帰る場合、3つの動きとなります。行き先地は「熊本市役所」「下通1丁目」「宇城市松橋町」で、目的は「業務」「私用」「帰宅」となります。

目的： 3.業務 4.私用 7.帰宅

手段： 17.市電 1.徒歩 11.路線バス

出発地： 熊本駅 市役所 下通り 宇城市松橋町

- 『目的』は下の「目的の種類」から、また利用した『手段』は「交通手段の種類」から番号を選んでご記入ください。
- 『行き先地』はできるだけ詳しくご記入ください。詳しい地名がわからない場合は、その建物名や付近の有名な建物名、施設名などをご記入ください。
- なお、行き先地から次の行き先地までに複数の交通手段を利用した場合は、主な交通手段を3つまでご記入ください。

目的の種類	交通手段の種類			
1. 通勤	1. 徒歩	7. 乗用車	13. JR新幹線	
2. 通学	2. 自転車	8. 軽乗用車	14. JR在来線	
3. 業務	3. 原動機付き自転車	9. 貨物自動車・軽貨物車	15. 熊本電鉄(鉄道)	
4. 私用	4. 自動二輪車	10. 自家用バス・貸切バス	16. 市電	
5. 観光	5. レンタカー	11. 路線バス	17. 船舶	
6. 帰社	6. タクシー・ハイヤー	12. 高速バス・都市間バス	18. 航空機	
7. 帰宅			19. その他	
8. その他				

**降客用  
(在来線)**

■ 電車に乗った駅と、熊本駅からの今日一日の動きについてご記入ください。

最初に電車に乗った駅

↓

熊本駅

はじめの行き先地

↓

その次の行き先地

↓

その次の行き先地

↓

最後の行き先地

目的( )

手段( , , )

目的( )

手段( , , )

■ 熊本駅からの交通事情について、ご意見やご要望をお聞かせください。

No. \_\_\_\_\_

## 2.2.2 本体調査の一般集計結果

- 本体調査では、どのような人が、どういう目的で、どのような交通手段を利用し、どこからどこへ、いつ移動したかを調査するものであり、以下のような要素で構成されています。そのため、例えば、学生の方が何の目的で、何時台にどのような交通手段を利用してどこからどこへ移動しているかなど、各項目をクロスした特性把握も可能となります。
- このような要素を軸として、熊本都市圏や市区町村別での人の動きを把握し、現況の交通特性と経年的変化を体系的に整理することを目的としております。

どのような人が	——>	個人属性
何のために	——>	目的
どのような手段で	——>	交通手段
どこからどこへ	——>	発着地
どのような施設からどのような施設へ	——>	発着施設
いつ頃	——>	発着時刻
何分かかって動くのか	——>	所要時間

- なお、下記に他都市圏で紹介されるPT調査データの活用事例を参考に掲載します。

パーソントリップ調査データの活用事例
交通：大規模開発における交通への影響の検討（※1）
交通：将来鉄道網の計画（※2）
交通：空港へのアクセス検討（※2）
防災：災害時対応の防災道路の検討（※2）
防災：新型インフルエンザの感染拡大の予測（※1）
福祉：交通安全・医療福祉面からの交通計画（※2）
まちづくり：開発地域の関連交通計画（※2）
まちづくり：駐車場計画（※2）
まちづくり：TDM施策（時差出勤・相乗りなど）検討（※2）
まちづくり：中心市街地に対する依存度の把握（※2）
地域活性化：路線バス網の計画（※1）
環境：交通手段別のCO <sub>2</sub> 排出量の予測（※1）
環境：交通分野の環境・エネルギー問題などに関連する調査・分析（※2）

（出典：※1 京阪神都市圏交通計画協議会：[http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/topics/pt\\_guide-02.html](http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/pt/topics/pt_guide-02.html)

※2 中京都市圏総合都市交通計画協議会：[https://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/case\\_study/index.html](https://www.cbr.mlit.go.jp/kikaku/chukyo-pt/case_study/index.html)）

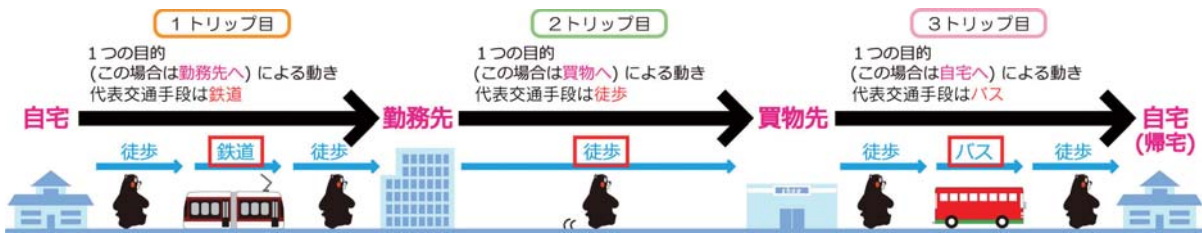


- 3つの調査結果のうち、交通行動を把握する本体調査の結果は以降に示します。
- 集計の基本条件は以下の通りです。

【トリップの定義】

- トリップとしては、次の2つのものがあります。
- 目的トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位を「トリップ」といい、1回の移動の際に複数の交通手段を乗り継いでも、1トリップと数えます。
- 手段トリップ：1回の移動に際し、複数の交通手段を使う場合、交通手段がかわるごとに1トリップとします。

■ トリップの例

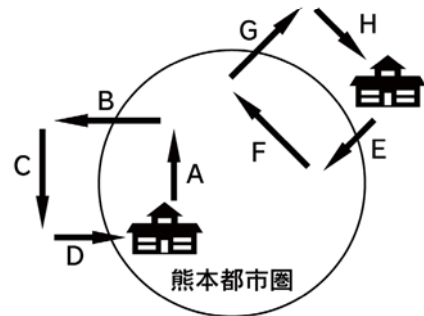


- 原則的にここでの「目的トリップ」を“1トリップ”とし、「手段トリップ」は“1トリップの構成要素”として集計を行っています。
- なお、ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合、その中の主な交通手段を「代表交通手段」といい、代表交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順としています。上記の例では「代表交通手段」は1トリップ目が鉄道、2トリップ目が徒歩、3トリップ目がバスとなります。1トリップ目と3トリップ目の徒歩は鉄道またはバスの「端末交通手段」となります。

【集計対象トリップ】

- 熊本都市圏に関するトリップは、右図に示すように、圏域内居住者のトリップ(A, B, D)と圏域外居住者のトリップ(E, F, G)によって構成されるものです。
- 熊本都市圏パーソントリップ調査は、令和5年10月時点での圏域内居住者(5才以上人口)の1日の行動を調査したものですので、図中のA~Dに関するデータを把握しています。なお、地域別での集計などでは外々トリップを除くトリップ(A, B, D)を対象として集計を行っているものもあります。
- ただし、つぎの動きは把握していない点に注意が必要です。
  - ・ 近くの路上や同一建物内、同一敷地内の動き等のささいな動き
  - ・ バス、タクシー、鉄道、船舶、航空機の乗務員としての動き
  - ・ 営業用貨物車の乗務員としての動き など

■ トリップの種類



■ 調査対象圏域



【時点比較と調査対象圏域】

- 2012年(H24)と2023年(R5)の2時点比較では、それぞれの圏域による比較と、2012年の圏域に合わせた比較を行っています。今回調査の調査対象圏域は、熊本市を中心とする5市6町1村としています。

- 本体調査では、今回掲載する集計以外にも多様な集計が可能となりますが、本資料では、下記の一般的な集計結果について整理します。
- (1)熊本都市圏では、都市圏全体を対象に「1)都市圏人口の概要、2)人の動きの概要、3)個人属性からみた交通特性、4)目的からみた交通特性、5)手段からみた交通特性、6)鉄道端末交通手段特性」を整理しております。
- (2)市区町村別では、「1)市区町村別人口の概要、2)人の動き、3)地域別での交通特性」を整理しております。

## (1) 熊本都市圏

- ここで示す本体調査結果は以下の通りとします。

### ■熊本都市圏全体を対象とした一般集計項目一覧

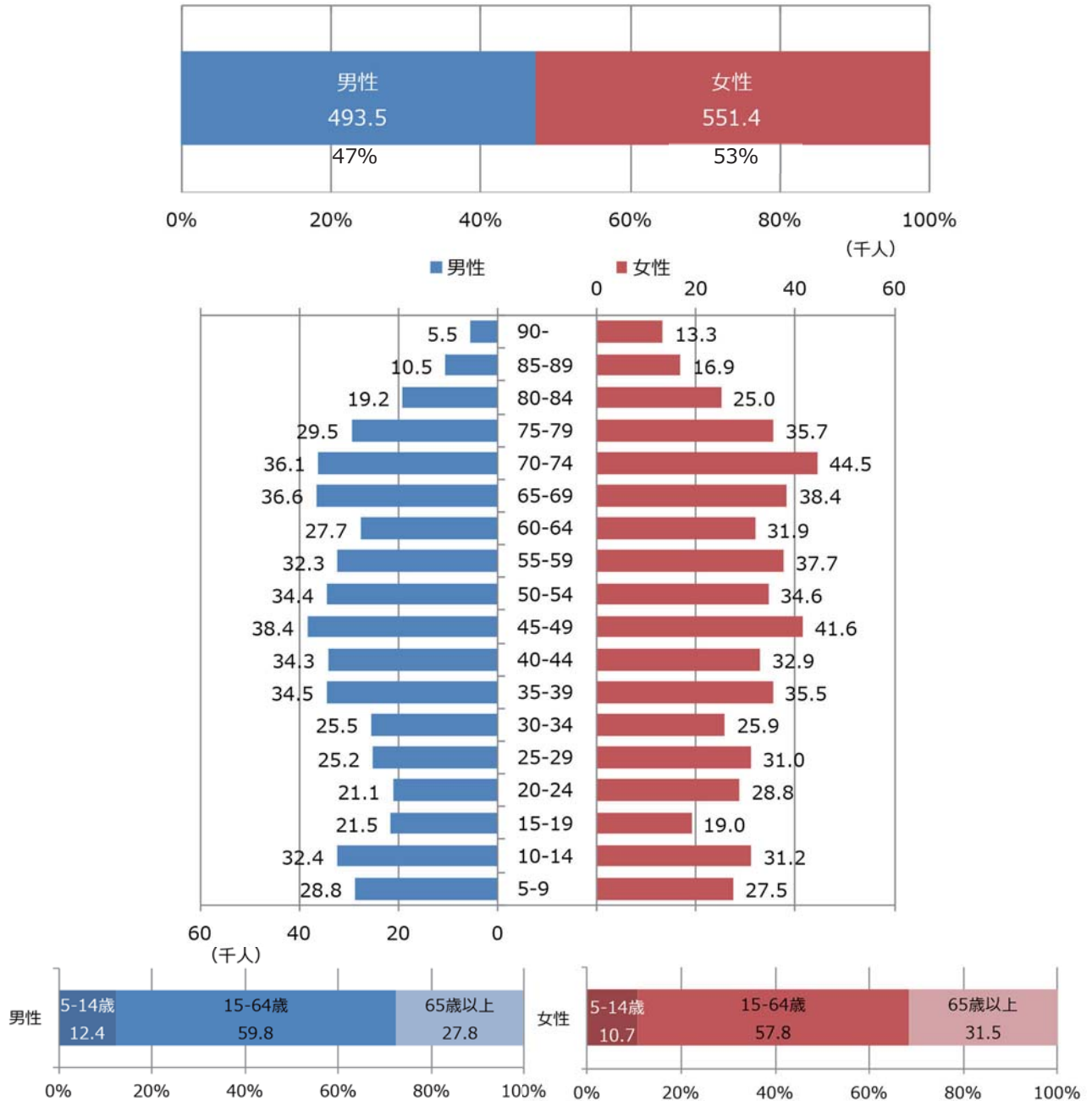
項目一覧	圏域の集計条件
1) 都市圏人口の概要	前回・今回調査圏域
性別・年齢別人口	・ P48 (今回調査)
性別・年齢別人口 (推移)	・ P49
免許保有状態別人口と構成：性別 (推移)	・ P50
免許保有人口と免許保有率：性別年齢別 (推移)	・ P51
2) 人の動きの概要	前回・今回調査圏域
総トリップ数 (推移)	・ P52
生成原単位・外出率 (推移)	・ P53
目的別トリップ・目的構成 (推移)	・ P54
代表交通手段別トリップ・手段構成 (推移)	・ P55
3) 個人属性からみた交通特性	前回・今回調査圏域
属性別の生成原単位・外出率：性別 (推移)	・ P56
属性別の生成原単位・外出率：年齢別・性別年齢別 (推移)	・ P57～59
目的構成：性別年齢別 (推移)	・ P60～65
代表交通手段構成：性別年齢別 (推移)	・ P66～71
4) 目的からみた交通特性	前回・今回調査圏域
目的別トリップの代表交通手段構成 (推移)	・ P72～73
時間特性：発生・集中時間帯別トリップの目的構成 (推移)	・ P74～76
時間特性：目的別トリップの時間分布 (推移)	・ P77～82
5) 手段からみた交通特性	前回・今回調査圏域
代表交通手段別トリップの目的構成 (推移)	・ P83
時間特性：発生・集中時間帯別トリップの代表交通手段構成 (推移)	・ P84～86
時間特性：代表交通手段別トリップの時間分布 (推移)	・ P87～89
代表交通手段別トリップの所要時間分布 (推移)	・ P90～91
代表交通手段別の平均所要時間 (推移)	・ P91
6) 鉄道端末交通手段特性	前回・今回調査圏域
目的別の鉄道駅端末交通手段構成と端末トリップ数 (推移)	・ P92～93
主要駅での端末手段構成と端末トリップ数 (推移)	・ P94～95

※割合を示すグラフでは、それぞれで四捨五入しているため、端数において合計とは一致しない場合がある

### 1) 都市圏人口の概要

<性別・年齢別人口<sup>注)</sup>>

- 熊本都市圏の5歳以上の総人口は1,044.9千人となります。内訳は男性が47%、女性が53%と女性が若干多くなります。
- 年齢別では男性が45～49歳、女性が70～74歳の人口が最も多くなります。
- 65歳以上人口構成では男性が27.8%、女性が31.5%と女性の方が高くなります。



▲ 性別・年齢別人口(2023年)

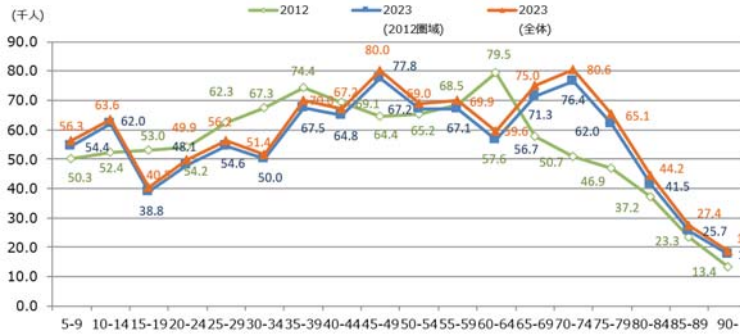
※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

注) 今回調査のマスターデータによる拡大係数をもとに集計したもの  
 マスターデータの拡大係数は、取得サンプルにより性別・年齢階層等を適宜集約し統計人口(国勢調査や住民基本台帳等)等との整合性を踏まえ設定。そのため、性別・年齢別人口等が必ずしも一致するものでない点に留意

<性別・年齢別人口注) (推移) >

- 前回調査では35～39歳(74.4千人)と60～64歳(79.5千人)が多く、今回調査では10年スライドして45～49歳(80.0千人)と70～74歳(80.6千人)が多くなっています。
- 前回調査から高齢化が進行しています(全体：65歳以上：23.1%→29.8%)。

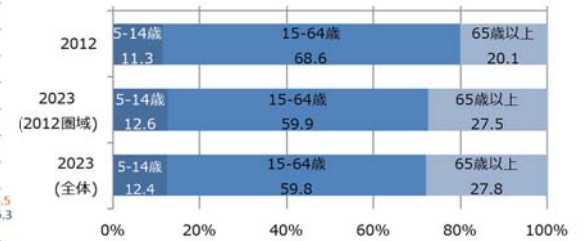
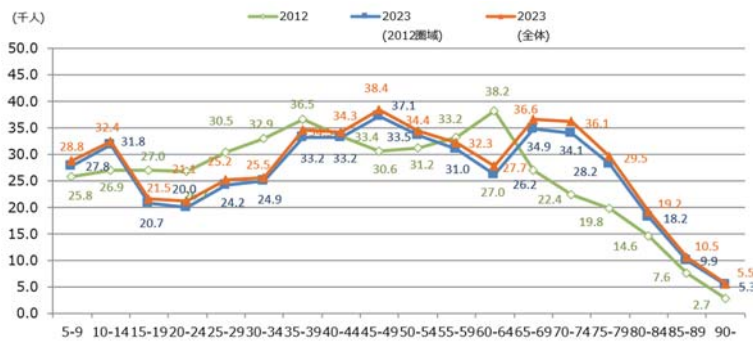
(全体)



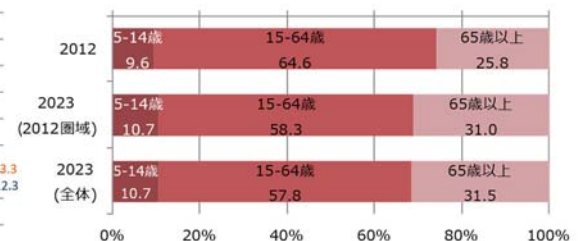
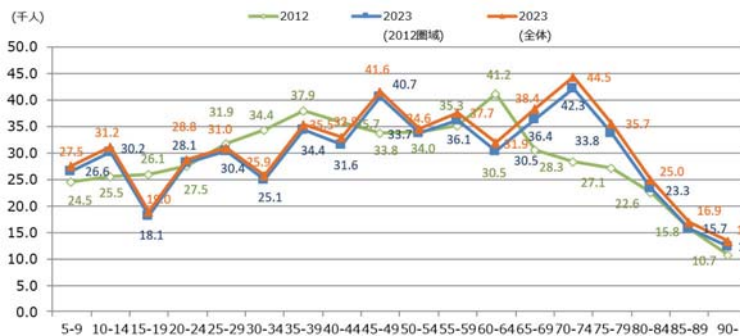
	男性	女性	全体
2012	467.0	522.7	989.7
2023(2012圏域)	474.1	529.4	1,003.5
2023(全体)	493.5	551.4	1,044.9



(男性)



(女性)



▲ 性別・年齢別人口分布

▲ 性別・年齢別構成比

※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

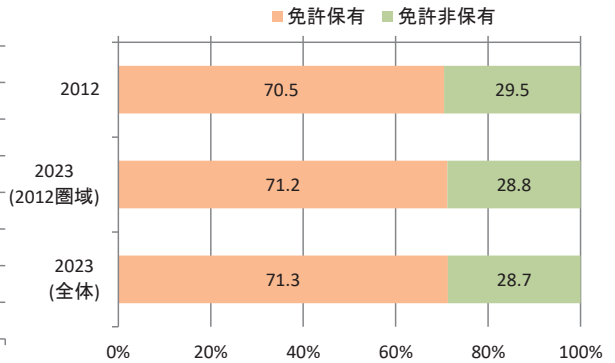
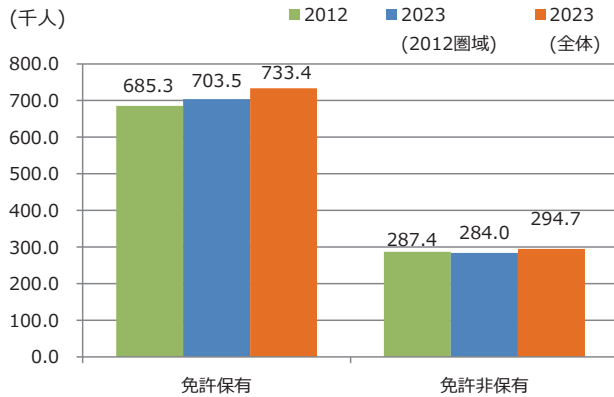
注) 前回・今回調査のマスターデータによる拡大係数をもとに集計したもののマスターデータの拡大係数は、取得サンプルにより性別・年齢階層等を適宜集約し統計人口(国勢調査や住民基本台帳等)等との整合性を踏まえ設定。そのため、性別・年齢別人口等が必ずしも一致するものでない点に留意



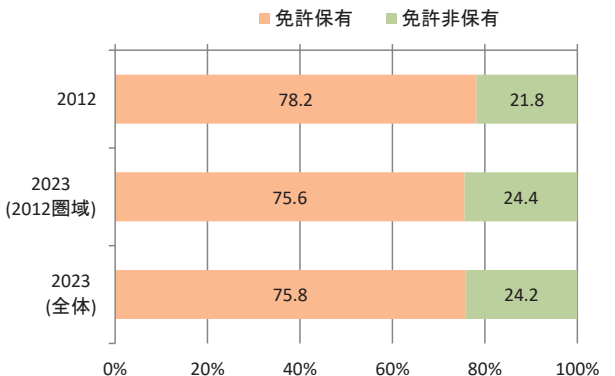
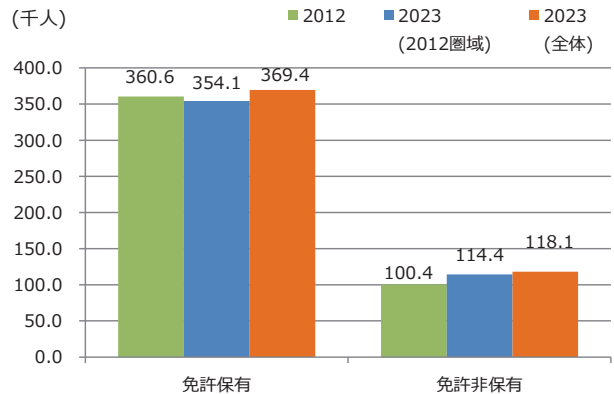
<免許保有状態別人口と構成：性別（推移）>

- 免許保有者は703.5千人（733.4千人：2023(全体)）となり、構成比も前回調査に比べ70.5%から71.2%（71.3%：2023(全体)）と増加しています。
- 性別では、男性は78.2%から75.6%（75.8%：2023(全体)）とやや減少、女性は63.4%から67.3%（67.3%：2023(全体)）とやや増加しています。

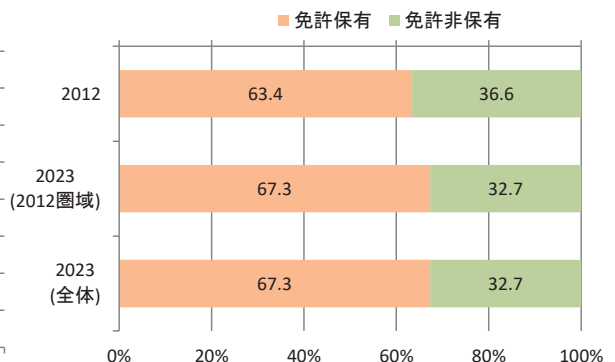
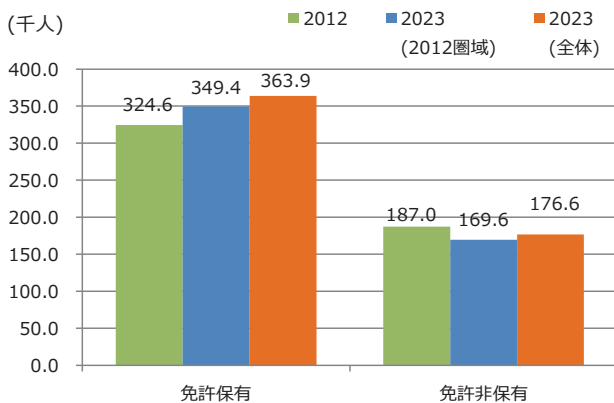
(全体)



(男性)



(女性)



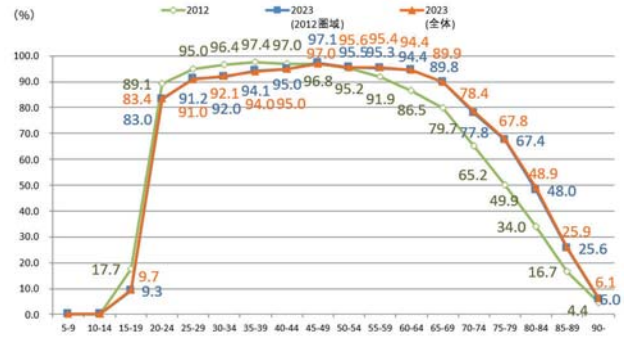
▲性別の免許保有状況別人口と構成比

※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

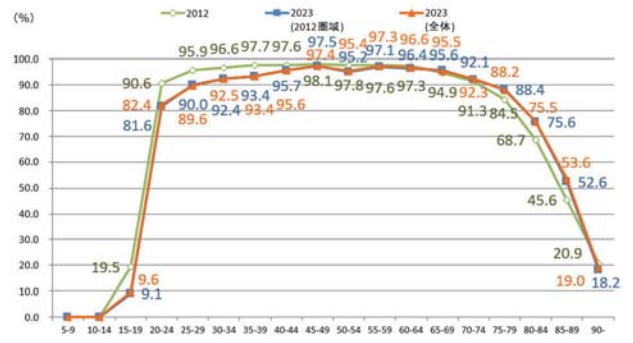
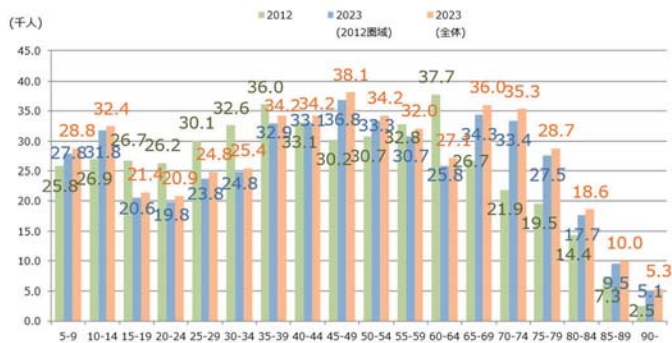
<免許保有人口と免許保有率：性別年齢別（推移）>

- 前回調査では60～64歳：78.0千人が免許保有人口のピークでしたが、今回調査では45～49歳：77.0千人（79.2千人：2023(全体)）の免許保有人口がピークとなっています。ただし、前回調査に比べ今回調査では65歳以降の年齢別での免許保有人口が多い状況です。
- 年齢別の免許保有率は高齢層で増加しています。特に女性の増加が顕著です。

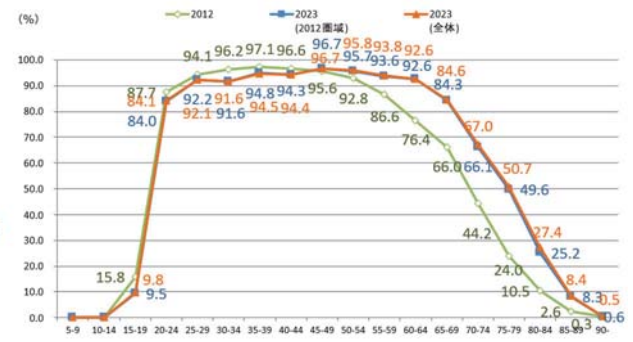
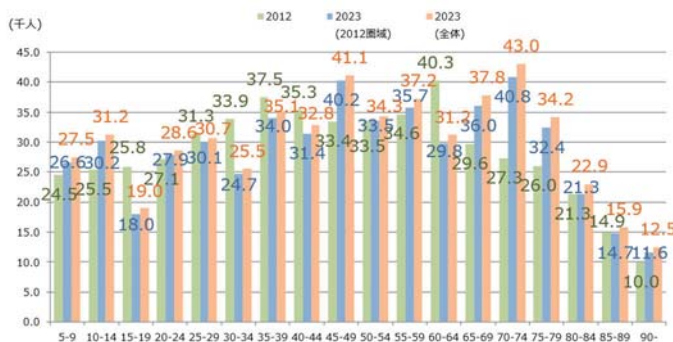
(全体)



(男性)



(女性)



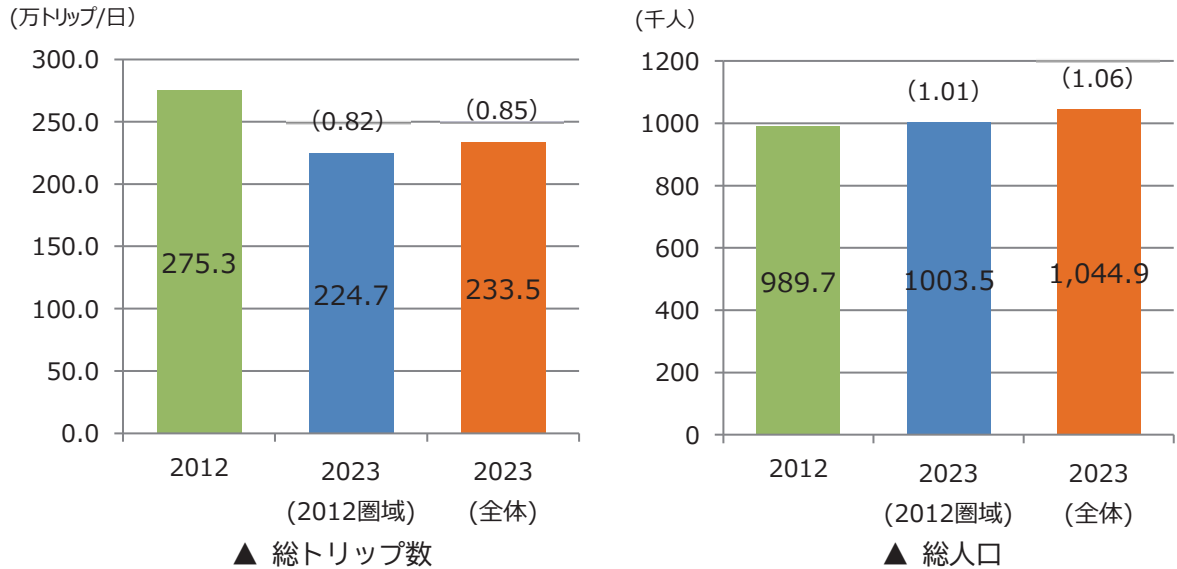
▲ 性別年齢別の免許保有人口と免許保有率

※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

## 2) 人の動きの概要

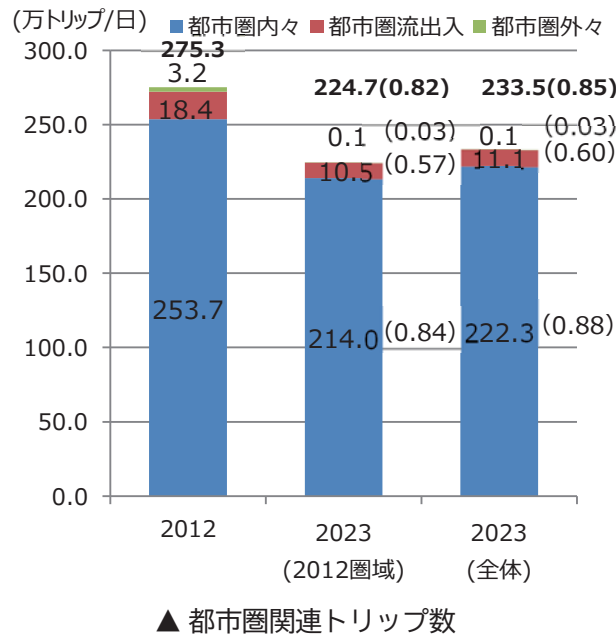
### <総トリップ数（推移）>

- 都市圏の総トリップ数は224.7万トリップ/日（233.5万トリップ/日：2023(全体)）で、前回調査と比較して0.82倍（2023(全体)でも0.85倍）の減少となります。
- 総人口は1,003.5千人（1,044.9千人：2023(全体)）と前回調査の1.01倍（2023(全体)で1.06倍）に対して、トリップ数は減少しています。



※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値

- 都市圏関連のトリップについてみると、都市圏内々は0.84倍（2023(全体)で0.88倍）、都市圏流出入は0.57倍（2023(全体)で0.60倍）と都市圏関連のトリップ数は減少しています。

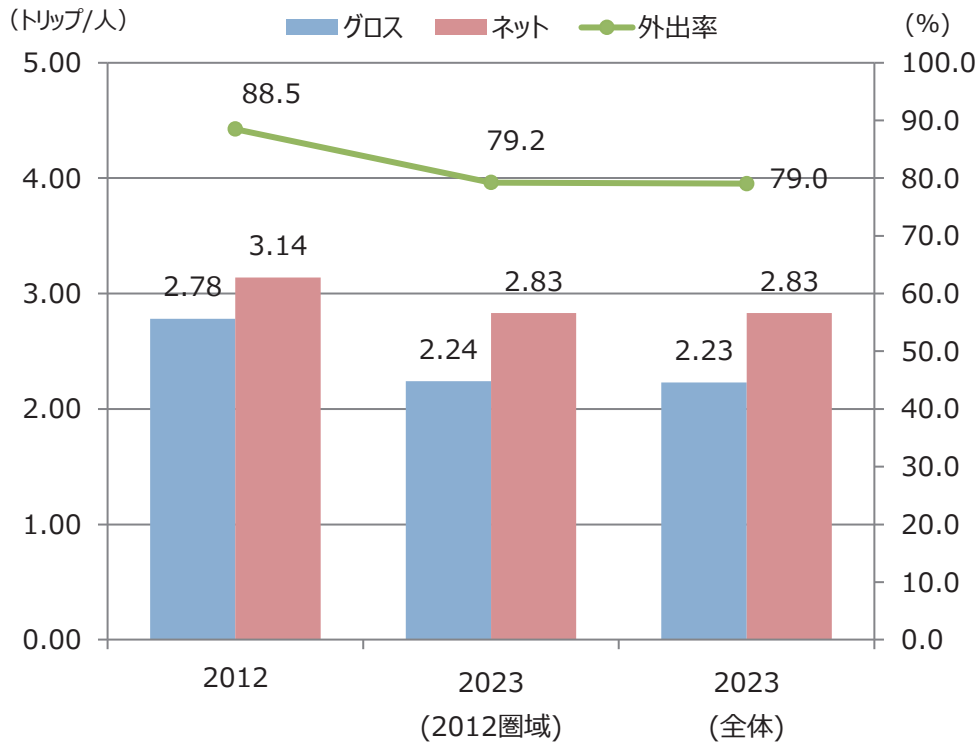


### ■用語

トリップ	人がある地点から他の地点に交通目的を持って移動すること。
------	------------------------------

<生成原単位・外出率（推移）>

- 都市圏の生成原単位はグロス2.24トリップ/人（2.23トリップ/人：2023(全体)）、ネット2.83トリップ/人（2.83トリップ/人：2023(全体)）で外出率は79.2%（79.0%：2023(全体)）となっています。
- 前回調査に比べ、生成原単位（グロス、ネット）、外出率ともに減少しています。



▲ 生成原単位と外出率

※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方のみの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

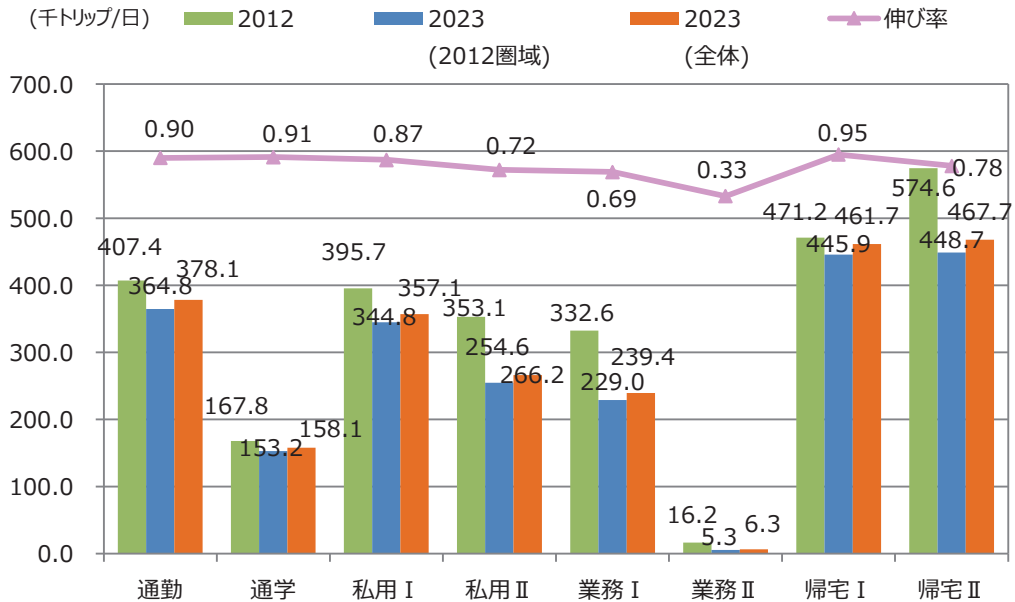
■用語

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



<目的別トリップ・目的構成（推移）>

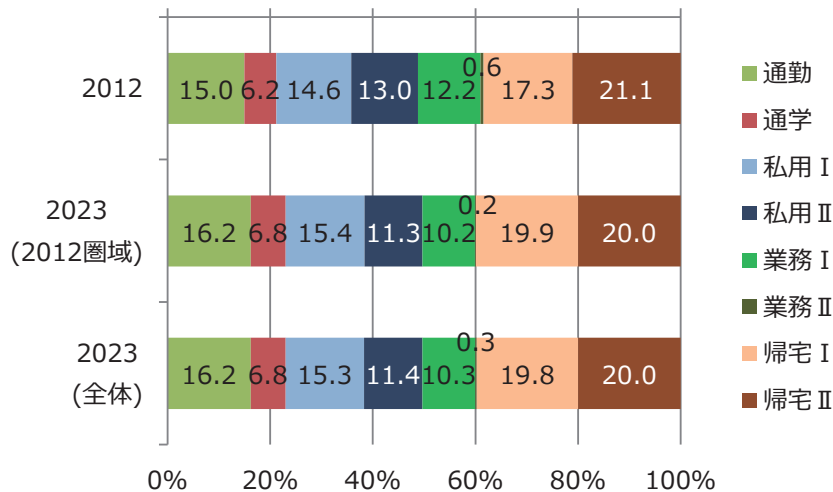
- 通勤目的は364.8千トリップ/日（378.1千トリップ/日：2023(全体)）で減少し、通学目的も153.2千トリップ/日（158.1千トリップ/日：2023(全体)）で減少しています。
- 目的構成は、私用Ⅱ・業務Ⅰ・業務Ⅱ・帰宅Ⅱは減少していますが、その他の目的は増加しています。



▲ 目的別（詳細区分）トリップ数の推移と伸び率

（目的不明除く）

※伸び率は「2012と2023(2012圏域)」の比率



▲ 目的別（詳細区分）トリップ構成比

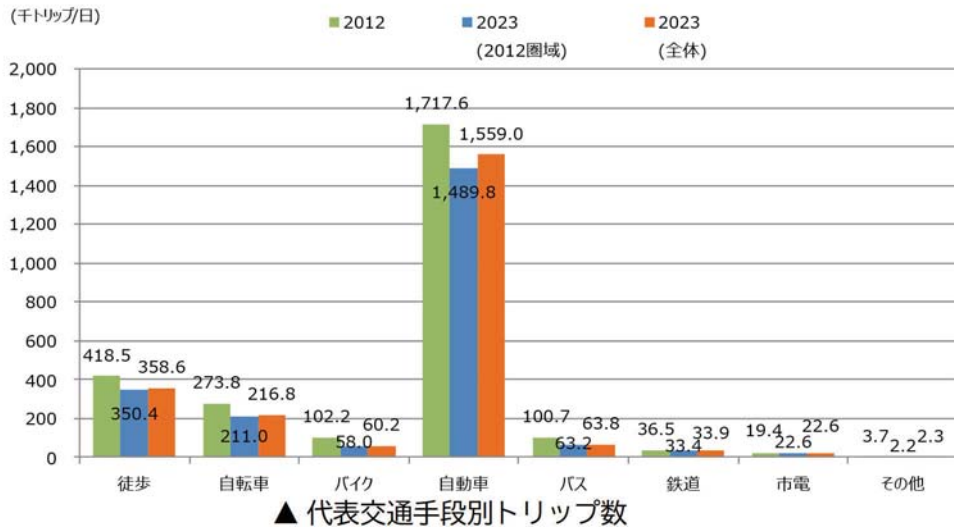
（目的不明除く）

■用語

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

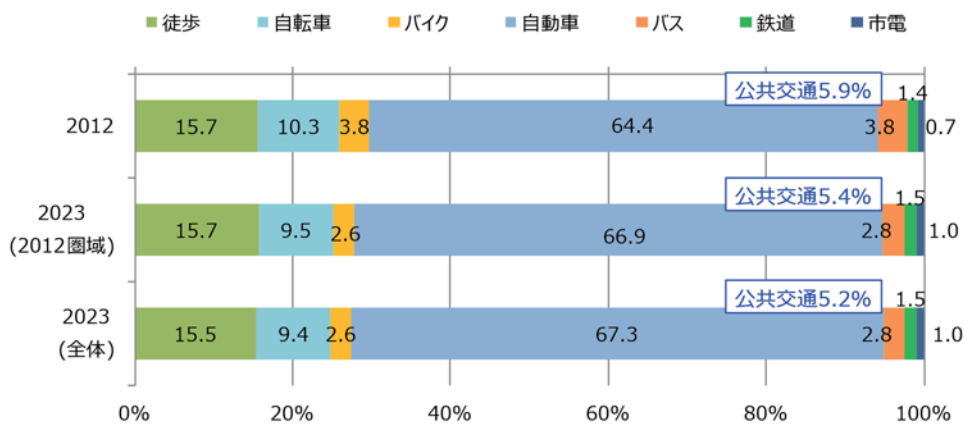
<代表交通手段別トリップ・手段構成（推移）>

- 自動車が1,489.8千トリップ/日（1,559.0千トリップ/日：2023(全体)）と最も多くなります。そのため、自動車分担率は64.4%→66.9%（67.3%：2023(全体)）と増加し、全体の2/3以上を占めています。
- 自動車以外の分担率は減少しており、公共交通の分担率は、5.9%→5.4%（5.2%：2023(全体)）となっています（公共交通の分担率＝バス＋鉄道（JR+熊本電鉄）＋市電）。



▲ 代表交通手段別トリップ数

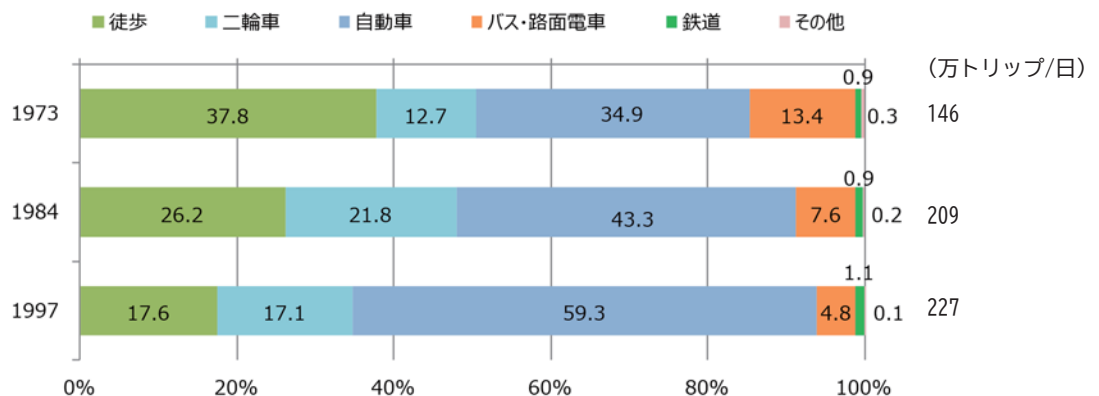
(手段不明除く)



▲ 代表交通手段別トリップの手段構成比 (手段分担率)

(その他・手段不明除く)

【参考】第1回(1973年・S48)・第2回(1984年・S61)・第3回(1997年・H9)の代表交通手段別トリップの手段構成比 (手段分担率)



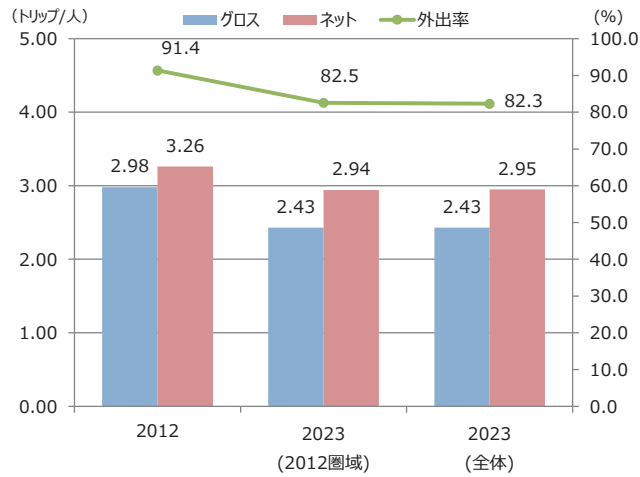
(出典：都市計画ハンドブック 2024)

### 3) 個人属性からみた交通特性

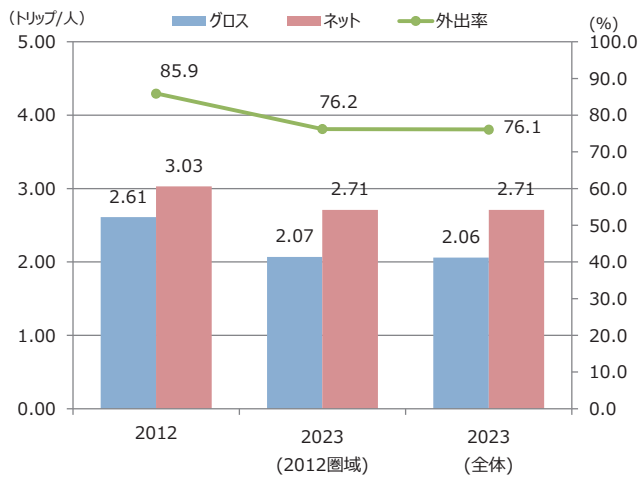
<属性別の生成原単位・外出率：性別（推移）>

- 生成原単位、及び外出率は男性・女性とも減少しています。
- 女性に比べ男性の方が生成原単位・外出率とも高い状況です。

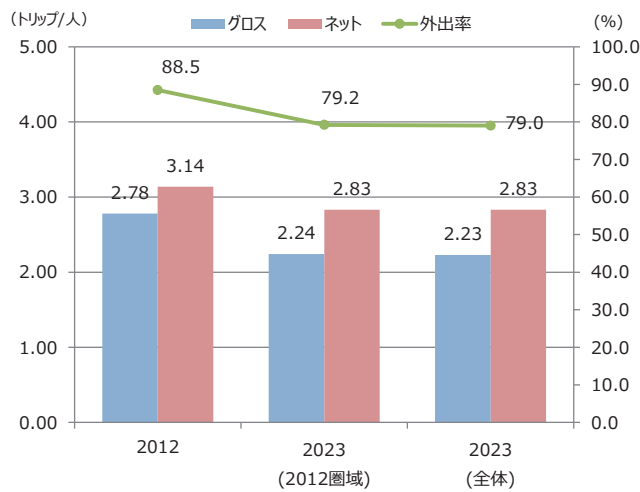
(男性)



(女性)



(全体)



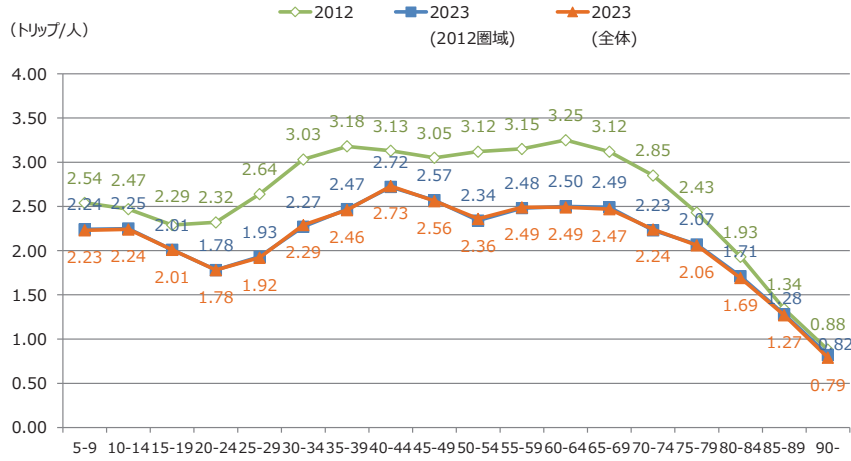
▲ 性別の生成原単位と外出率

※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方のみの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

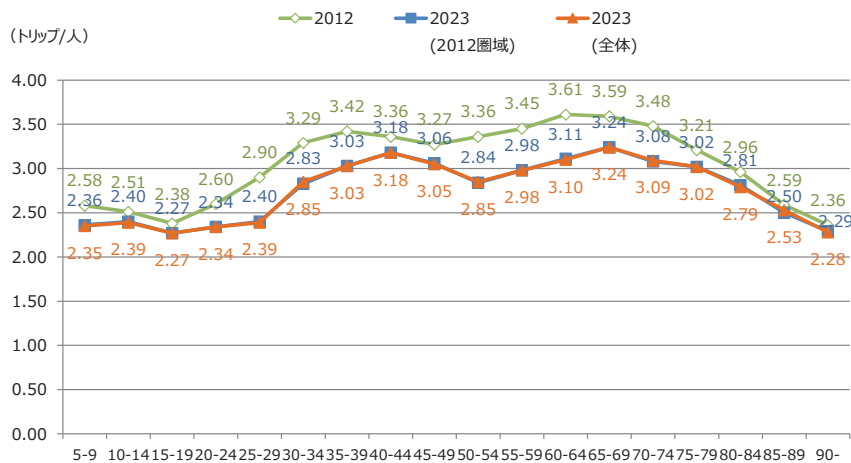
<属性別の生成原単位・外出率：年齢別・性別年齢別（推移）>

- 年齢別に見ると、前回調査時よりも全体的に下がっており、外出を控える傾向になっています。

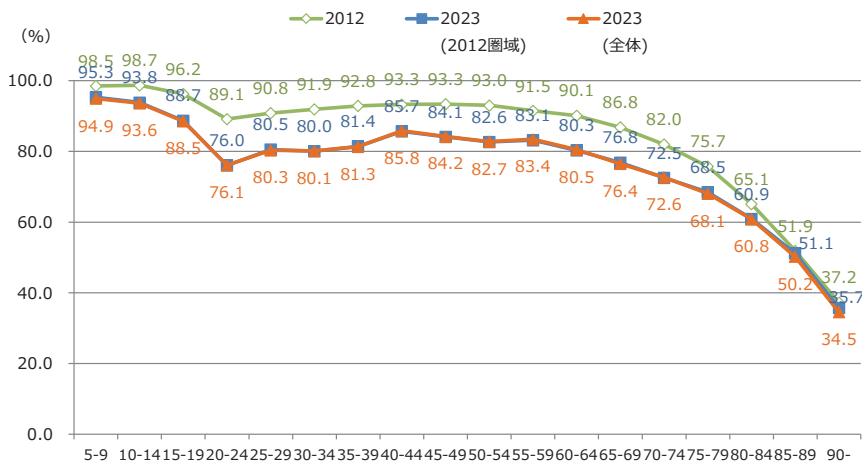
(グロス)



(ネット)



(外出率)

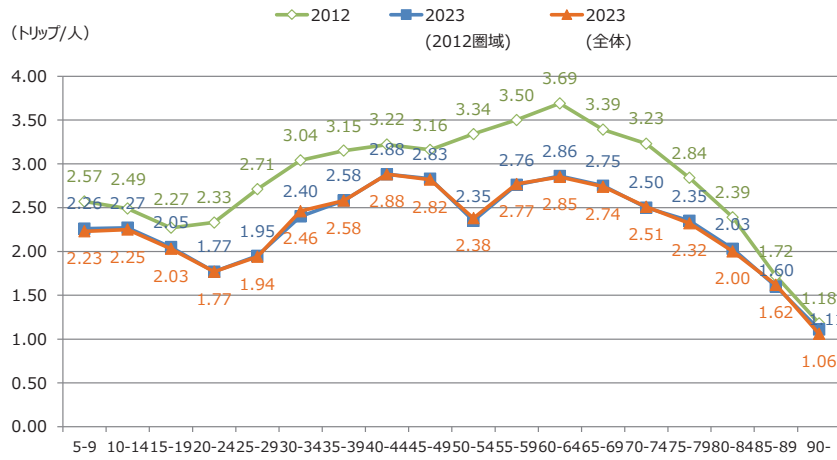


▲ 年齢別の生成原単位と外出率

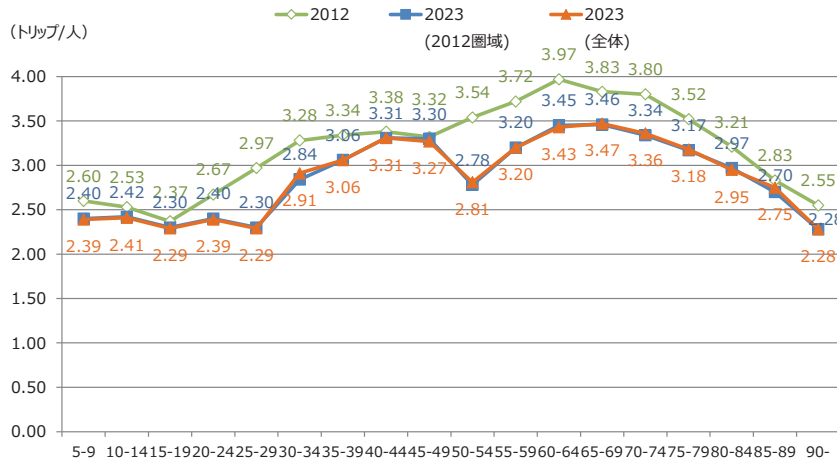
※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方のみの拡大係数の合計値をそれぞれ集計



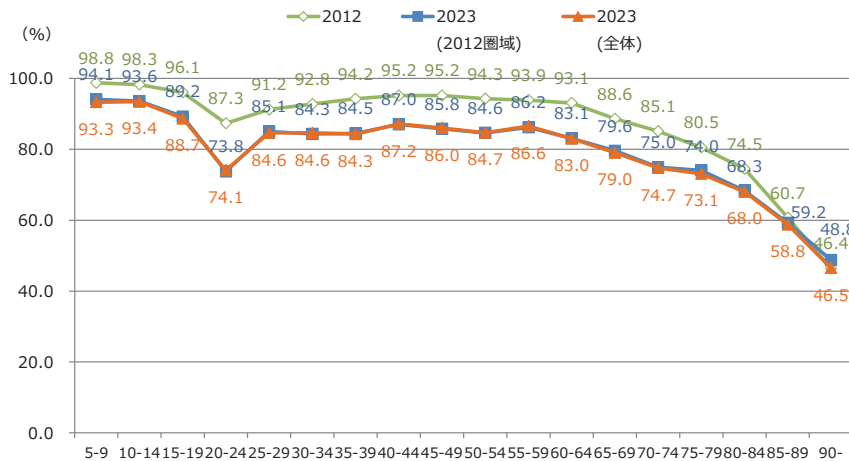
(グロス)



(ネット)



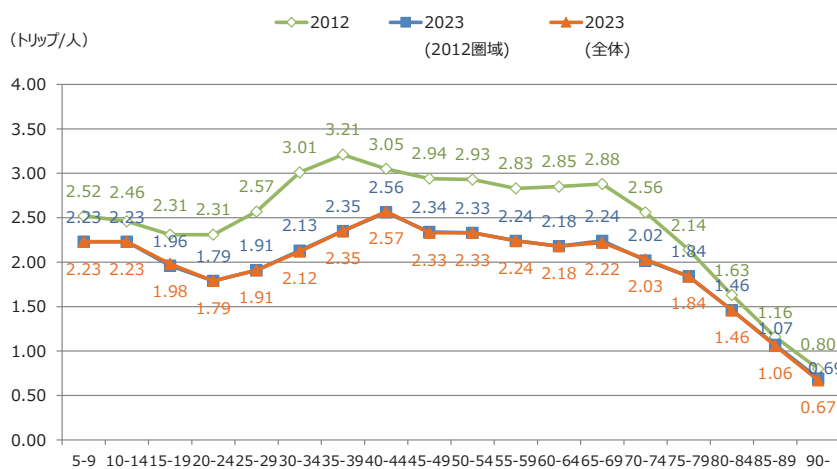
(外出率)



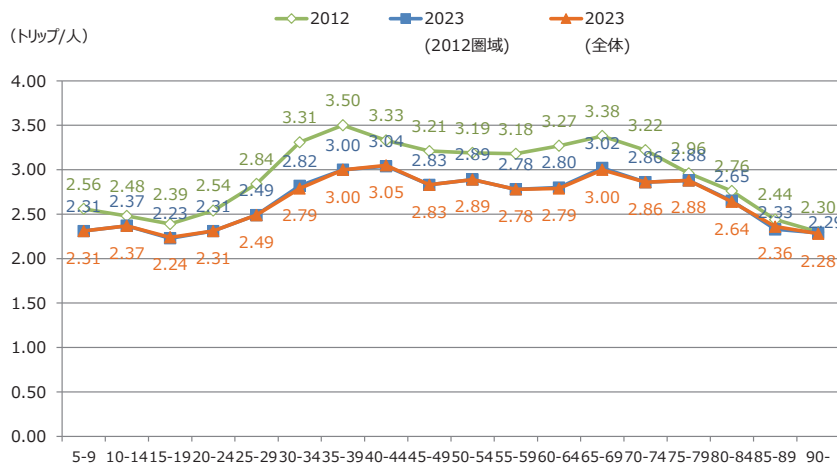
▲ 性別 (男性)・年齢別の生成原単位と外出率

※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方みの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

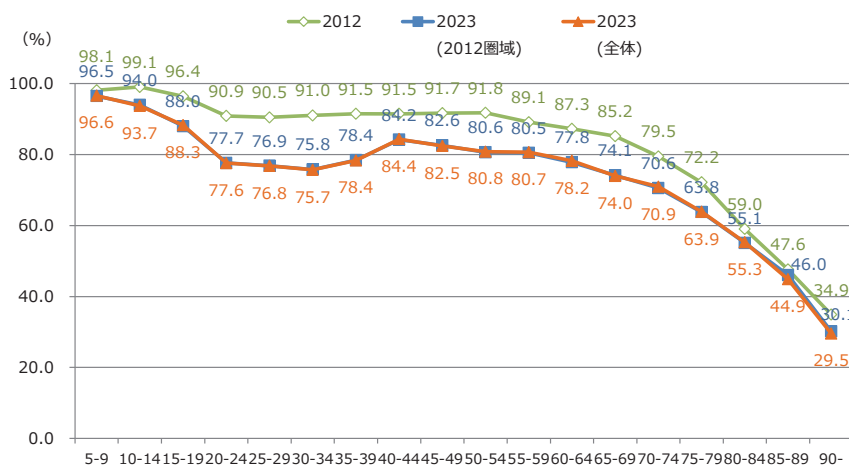
(グロス)



(ネット)



(外出率)



▲ 性別 (女性)・年齢別の生成原単位と外出率

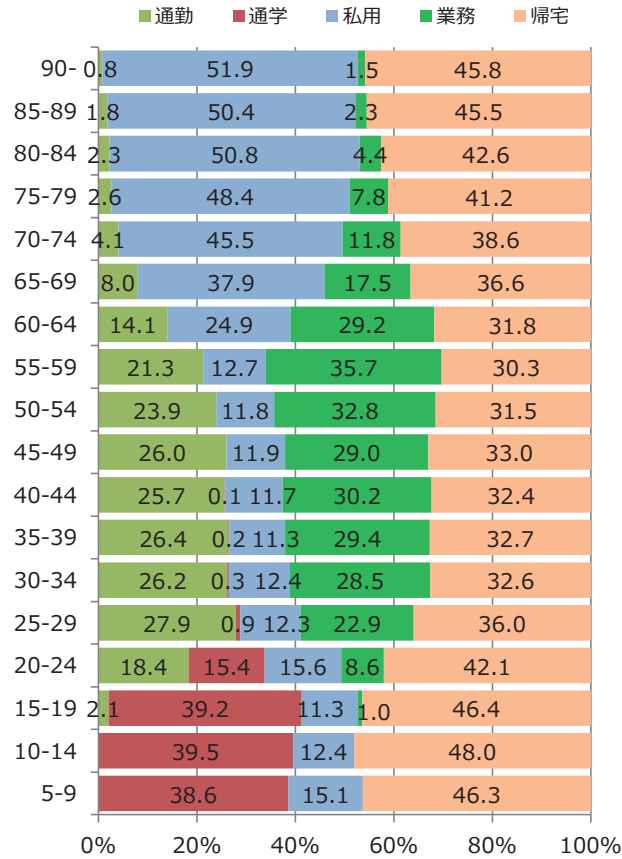
※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方だけの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

<目的構成：性別年齢別（推移）>

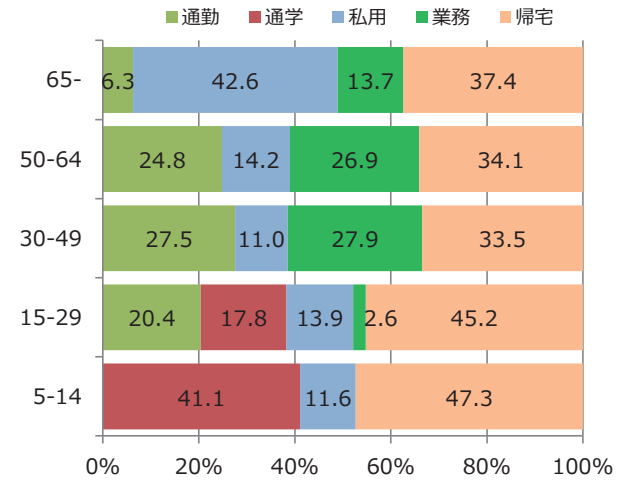
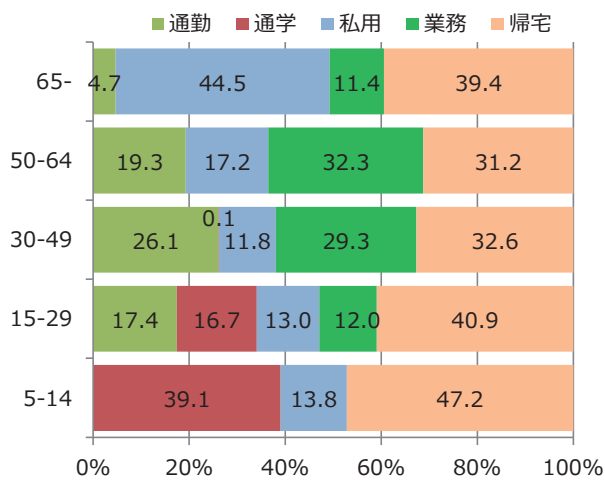
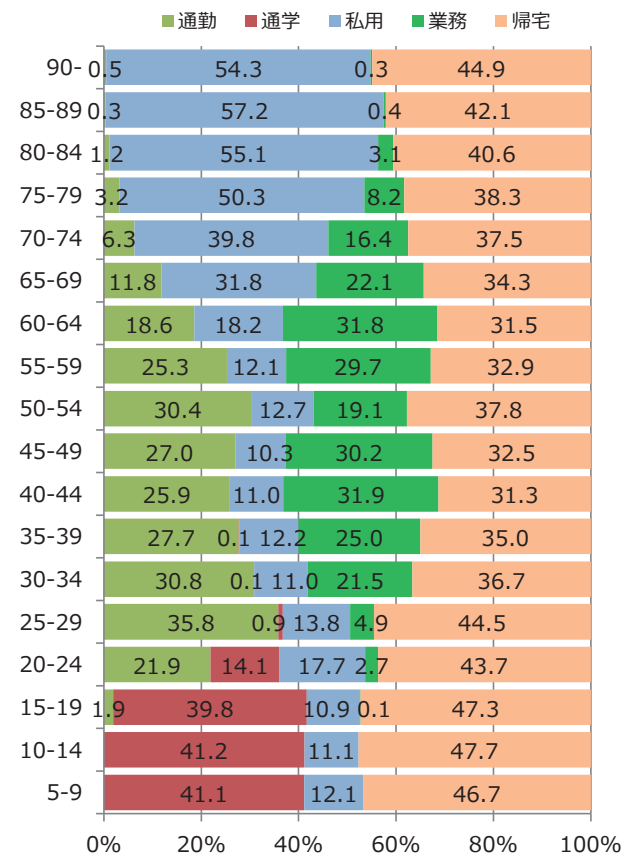
【男性】

- 男性は、前回調査と比べ、通勤目的が増加し、業務目的が減少しています。

(2012年)



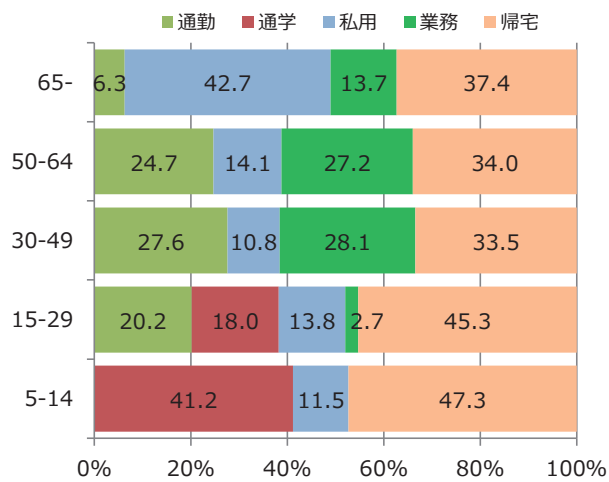
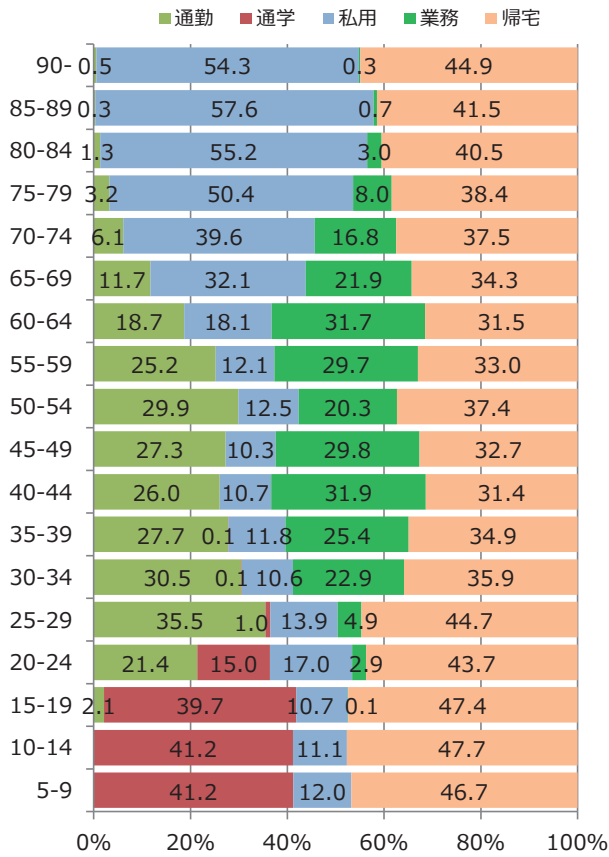
(2023年 (2012 圏域))



▲ 男性の年齢別目的別（集約区分）トリップ構成比

(目的不明除く)

(2023年(全体))



男性	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
		5-9	65.9
10-14	66.8	72.0	73.1
15-19	61.1	42.4	43.7
20-24	61.7	35.3	37.3
25-29	82.0	47.3	48.8
30-34	99.6	59.7	62.9
35-39	113.9	85.6	89.0
40-44	106.7	95.5	98.8
45-49	96.2	105.0	108.2
50-54	103.4	78.9	81.9
55-59	114.7	85.3	89.4
60-64	138.8	75.2	79.0
65-69	89.6	95.8	100.2
70-74	70.2	85.1	90.6
75-79	54.5	66.3	68.5
80-84	33.9	36.9	38.4
85-89	12.4	15.9	17.0
90-	2.6	5.1	5.1
5-14	132.7	134.6	137.3
15-29	204.8	125.0	129.8
30-49	416.4	345.8	358.9
50-64	356.8	239.3	250.2
65-	263.2	305.2	319.8
65-	1,373.9	1,150.0	1,196.1

▲ 男性の年齢別目的別(集約区分)トリップ構成比 (目的不明除く)

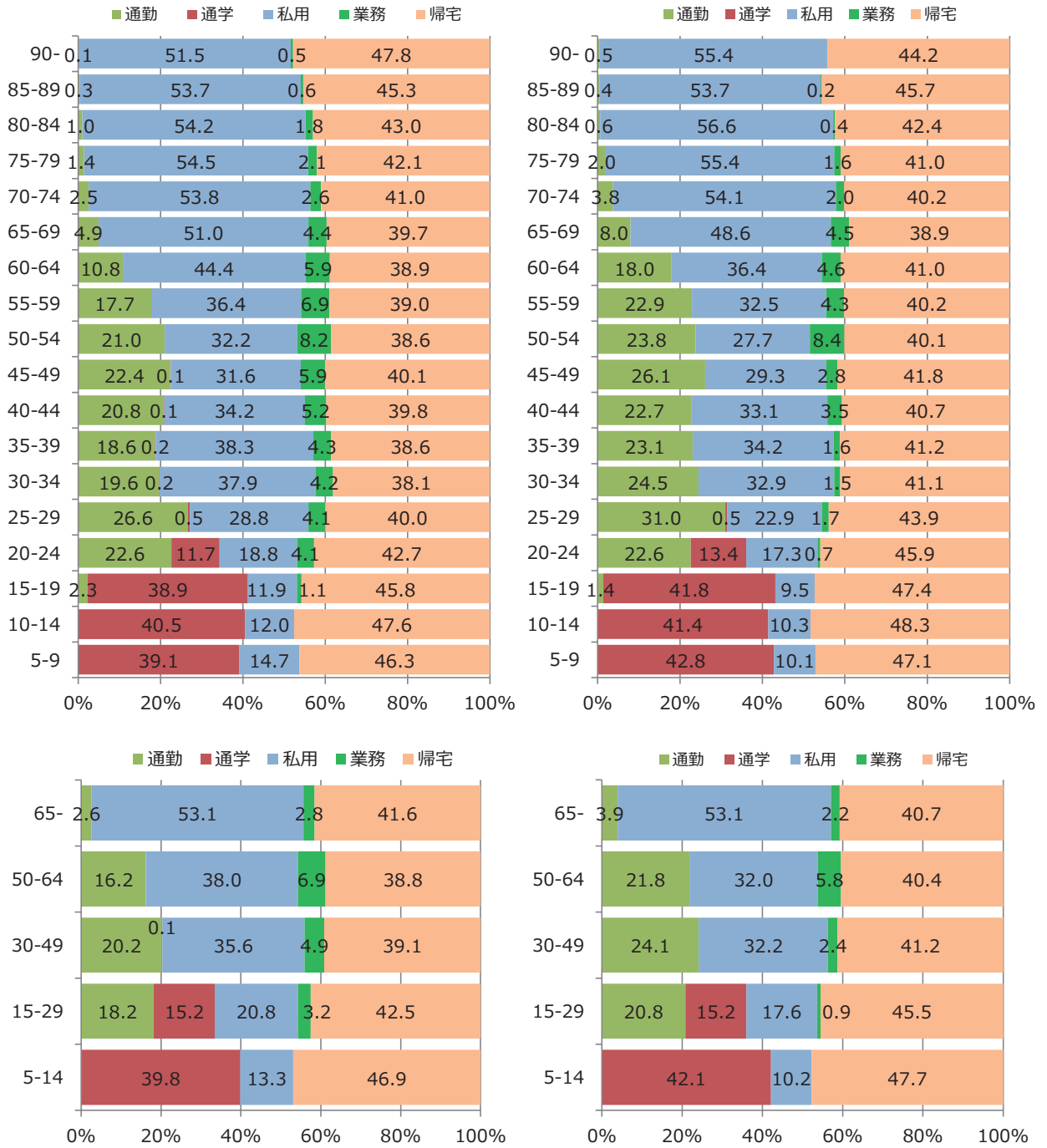


【女性】

- 女性も男性と同様で、通勤目的が増加し、業務目的が減少しています。

(2012年)

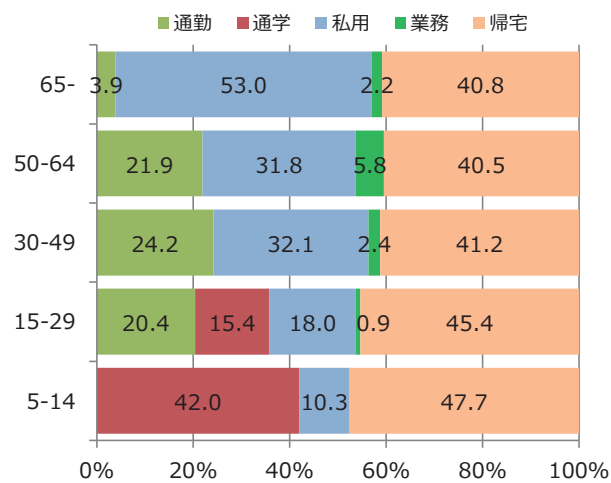
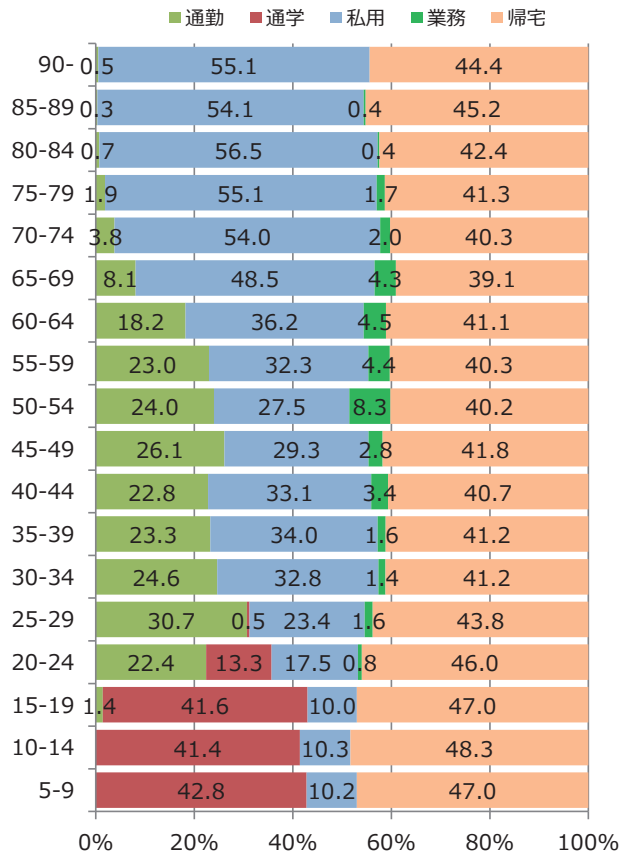
(2023年(2012圏域))



▲ 女性の年齢別目的別（集約区分）トリップ構成比

(目的不明除く)

(2023年(全体))



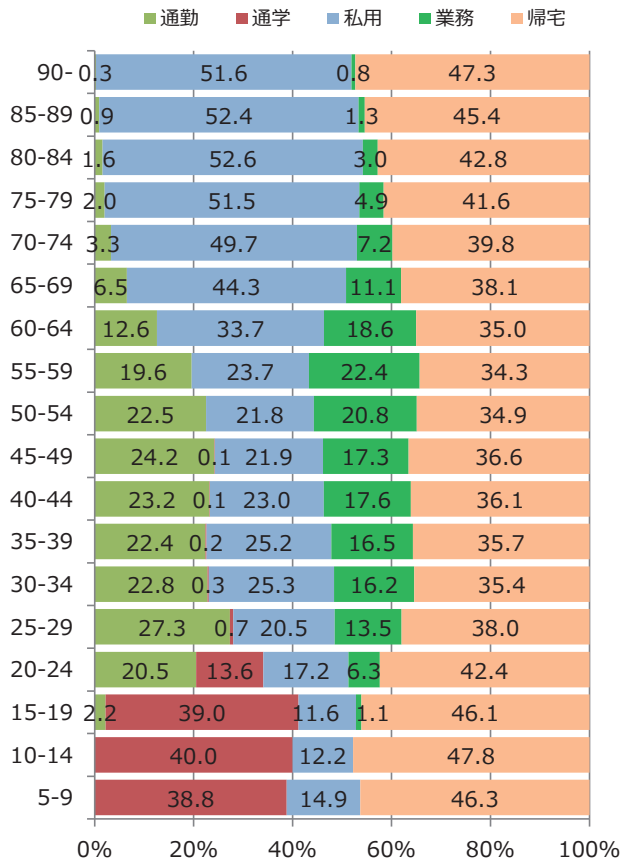
(千トリップ/日)

女性	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
5-9	61.5	59.5	61.4
10-14	62.5	67.4	69.5
15-19	59.9	35.5	37.7
20-24	63.2	50.3	51.6
25-29	81.3	58.1	59.3
30-34	102.8	53.5	54.7
35-39	120.8	80.9	83.3
40-44	108.2	80.9	84.7
45-49	98.5	95.0	96.9
50-54	98.3	78.6	80.6
55-59	98.5	80.9	84.4
60-64	115.1	66.4	69.5
65-69	85.5	81.6	85.2
70-74	70.2	85.4	90.2
75-79	56.0	62.1	65.4
80-84	35.7	33.9	36.4
85-89	17.8	16.9	17.9
90-	7.0	7.1	7.5
5-14	123.9	126.8	130.9
15-29	204.3	144.0	148.7
30-49	430.3	310.3	319.5
50-64	312.0	226.0	234.5
65-	272.2	287.0	302.7
65-	1,342.8	1,094.1	1,136.3

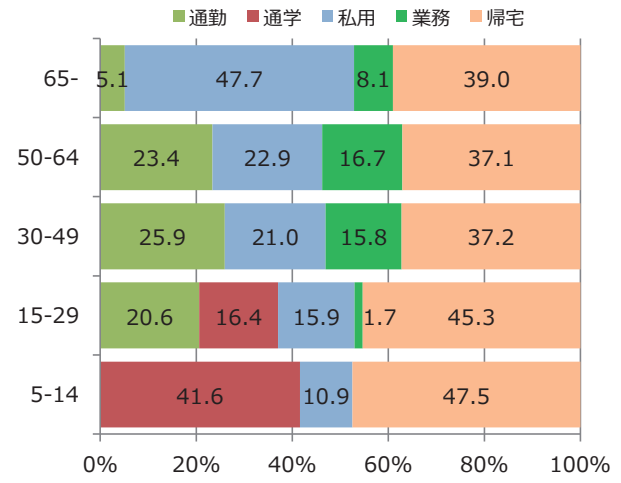
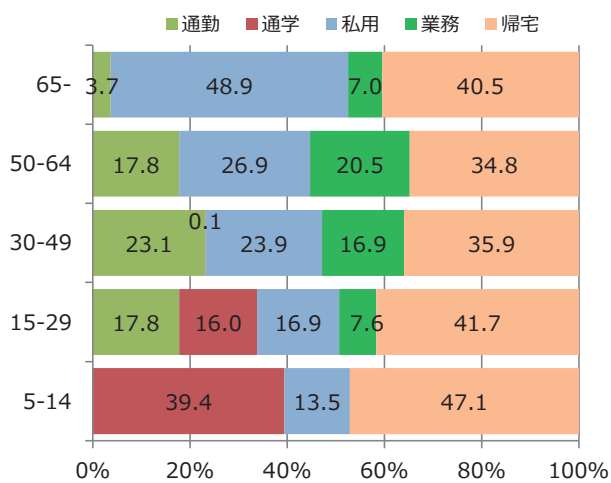
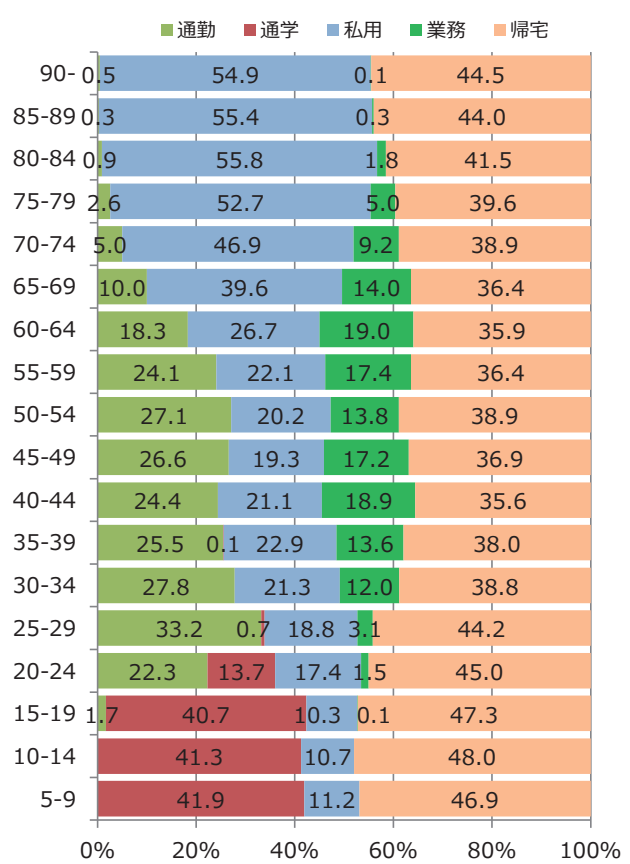
▲ 女性の年齢別目的別(集約区分)トリップ構成比 (目的不明除く)

【男女合計】

(2012年)



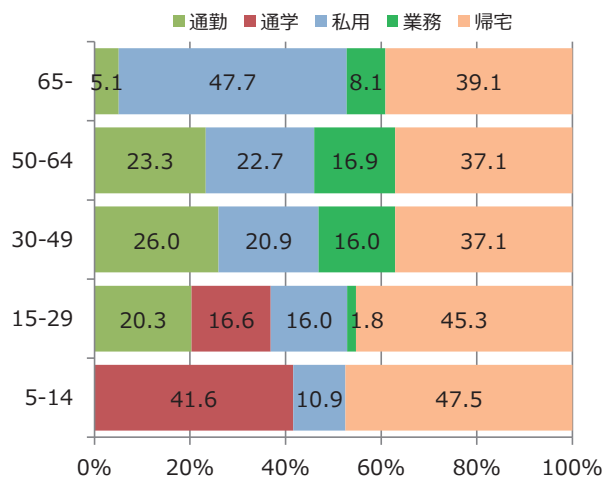
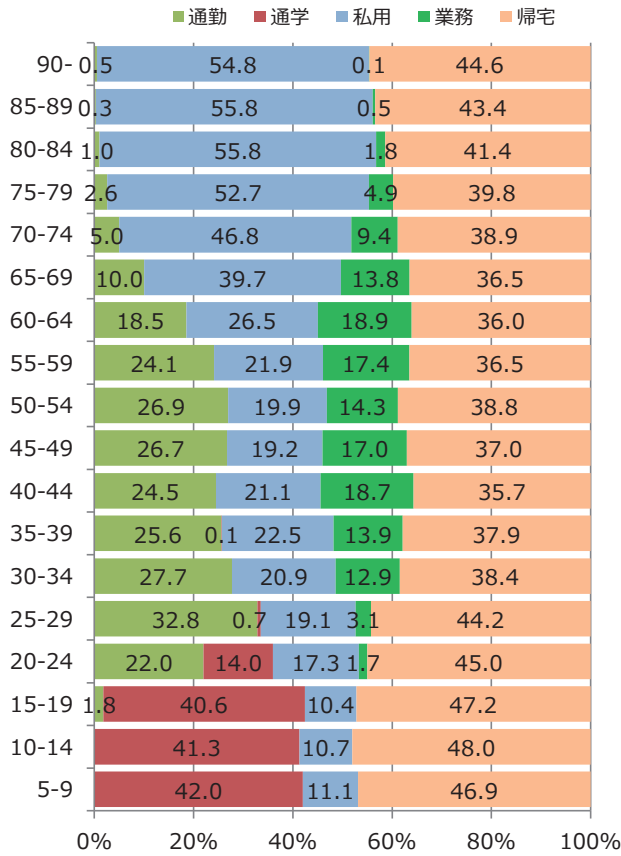
(2023年(2012圏域))



▲ 男女合計の年齢別目的別(集約区分)トリップ構成比

(目的不明除く)

(2023年(全体))



(千トリップ/日)

男女合計	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
5-9	127.3	122.1	125.6
10-14	129.3	139.4	142.6
15-19	120.9	77.9	81.5
20-24	124.9	85.6	89.0
25-29	163.3	105.4	108.1
30-34	202.4	113.2	117.6
35-39	234.8	166.5	172.3
40-44	214.9	176.5	183.4
45-49	194.7	200.0	205.1
50-54	201.7	157.5	162.6
55-59	213.2	166.2	173.8
60-64	253.9	141.6	148.5
65-69	175.2	177.5	185.5
70-74	140.4	170.5	180.8
75-79	110.5	128.3	133.9
80-84	69.6	70.8	74.8
85-89	30.2	32.8	34.9
90-	9.6	12.2	12.7
5-14	256.6	261.5	268.2
15-29	409.1	269.0	278.5
30-49	846.8	656.1	678.4
50-64	668.8	465.3	484.8
65-	535.4	592.2	622.5
65-	2,716.6	2,244.1	2,332.4

▲ 男女合計の年齢別目的別(集約区分)トリップ構成比 (目的不明除く)

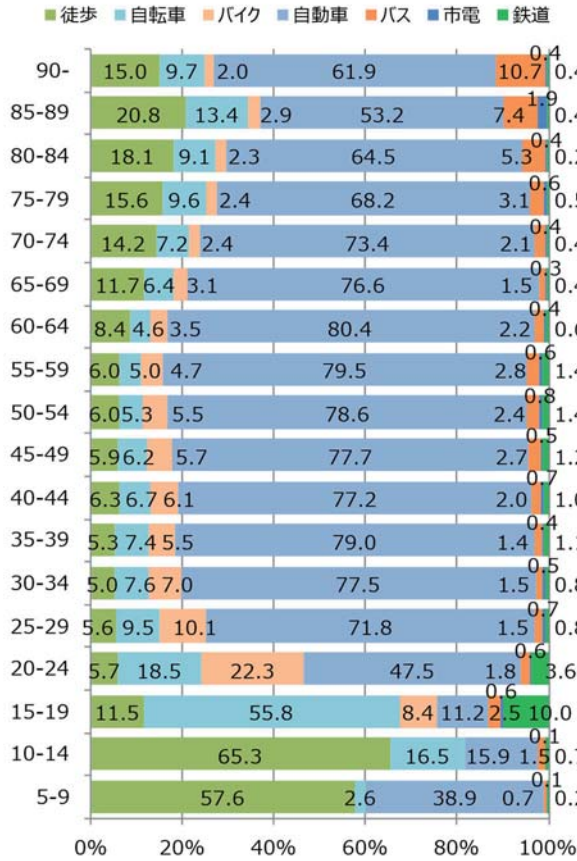


<代表交通手段構成：性別年齢別（推移）>

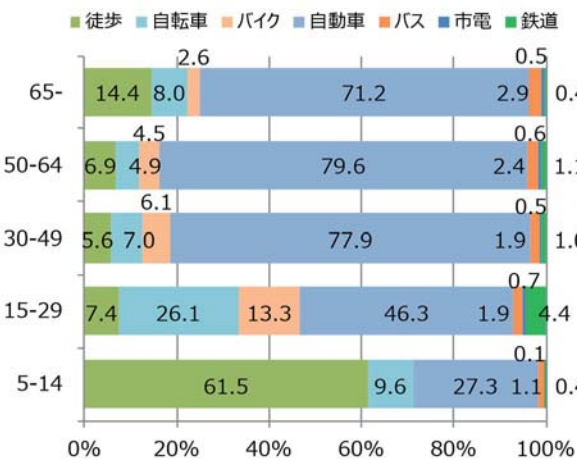
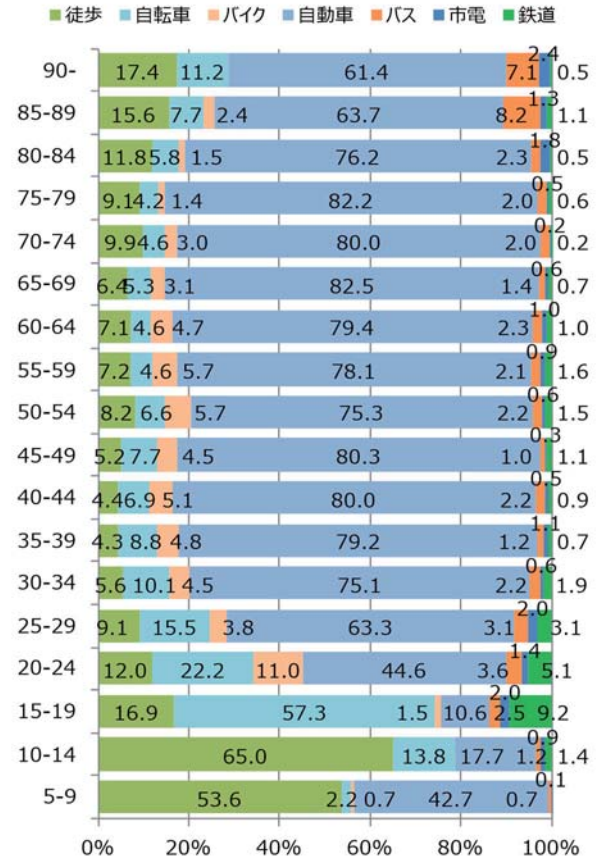
【男性】

- 男性の年齢別代表交通手段は、15～29歳を除きほぼ全ての年代の自動車分担率が増加しています。

(2012年)



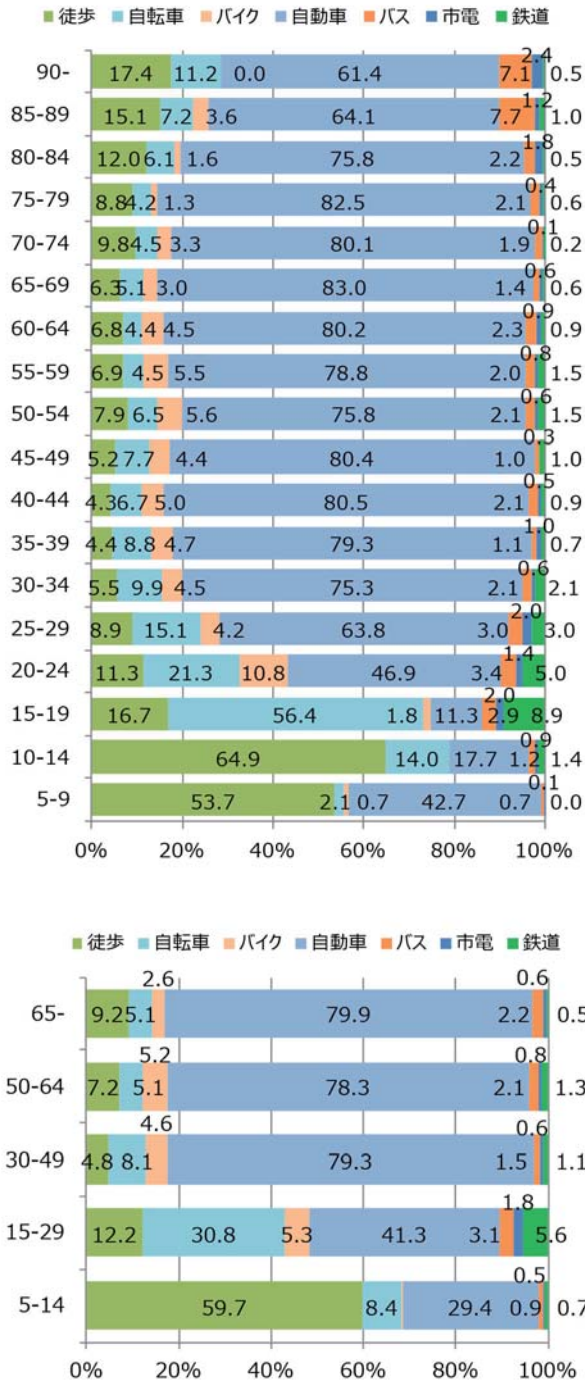
(2023年 (2012圏域))



▲ 男性の年齢別代表交通手段別トリップ構成比

(その他・手段不明除く)

(2023年(全体))



(千トリップ/日)

男性	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
5-9	64.4	61.7	63.1
10-14	66.0	70.4	71.5
15-19	60.1	42.1	43.4
20-24	60.3	35.2	37.2
25-29	79.9	47.2	48.7
30-34	97.6	59.7	62.8
35-39	111.8	85.5	88.9
40-44	104.1	95.5	98.6
45-49	94.5	104.7	108.0
50-54	101.4	78.4	81.4
55-59	112.3	85.2	89.2
60-64	136.7	75.1	78.8
65-69	88.8	95.3	99.6
70-74	69.2	84.4	89.9
75-79	53.7	65.8	67.9
80-84	33.0	36.0	37.4
85-89	12.3	15.2	16.3
90-	2.9	5.3	5.3
5-14	130.4	132.1	134.6
15-29	200.3	124.5	129.3
30-49	408.0	345.4	358.3
50-64	350.4	238.7	249.5
65-	259.8	302.0	316.4
65-	1,348.9	1,142.6	1,188.0

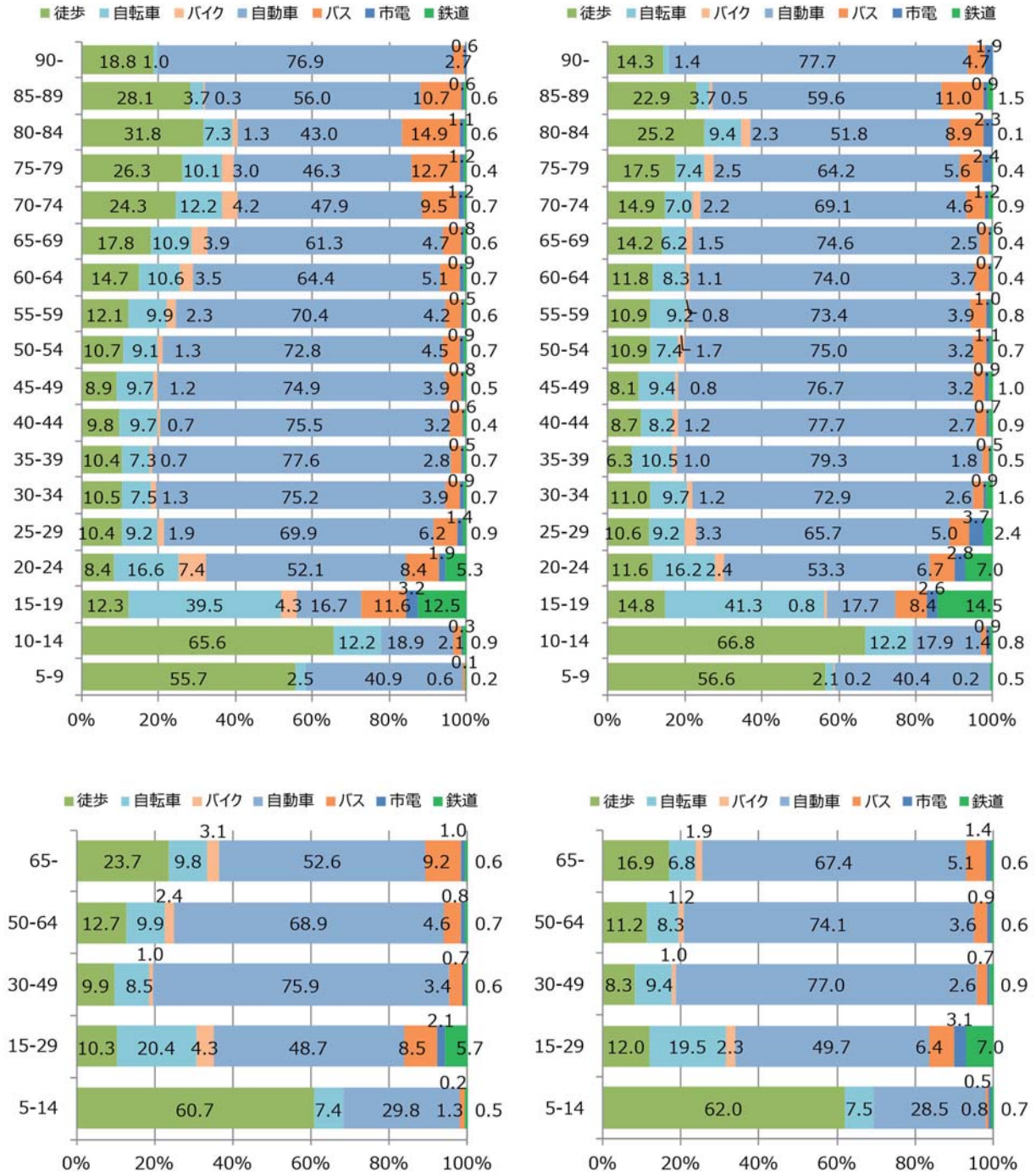
▲ 男性の年齢別代表交通手段別トリップ構成比 (その他・手段不明除く)

【女性】

- 女性の年齢別代表交通手段は、5～14歳を除き自動車分担率が増加しています。特に70代（70-74歳、75-79歳）の自動車分担率が約20ポイント増加しています。

(2012年)

(2023年(2012圏域))

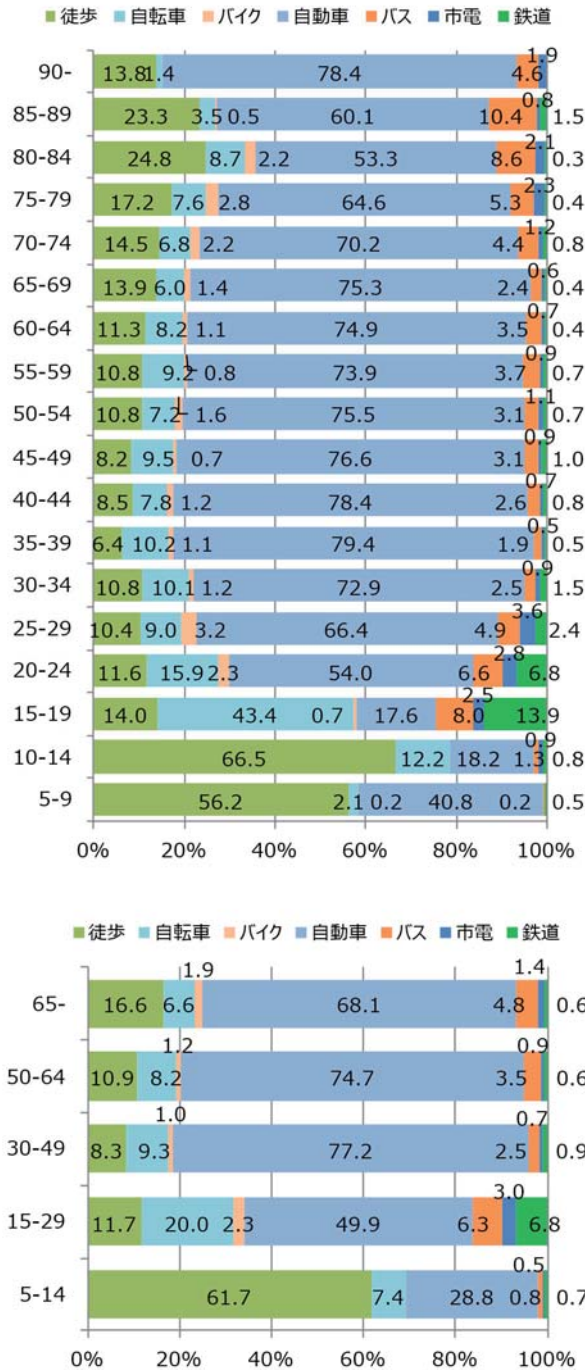


▲ 女性の年齢別代表交通手段別トリップ構成比

(その他・手段不明除く)



(2023年(全体))



(千トリップ/日)

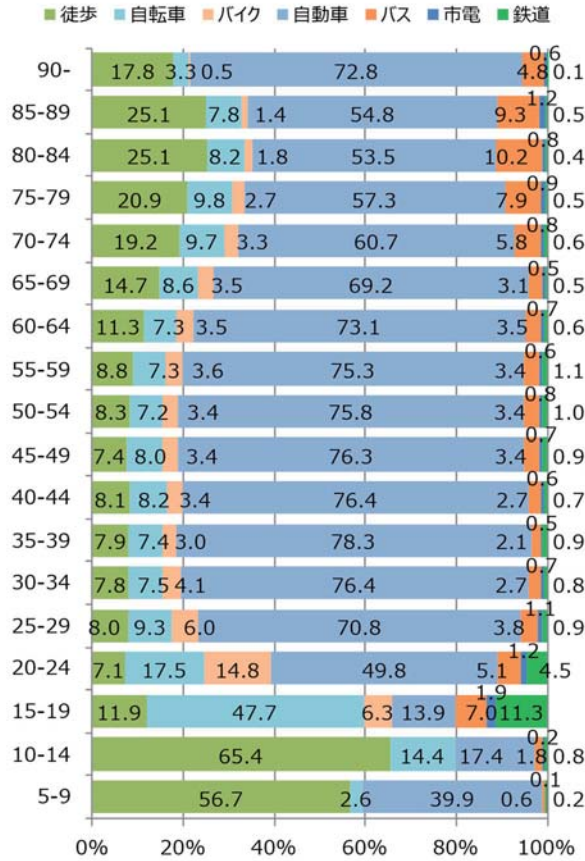
女性	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
5-9	60.6	59.1	61.0
10-14	61.6	66.9	68.8
15-19	59.0	34.9	37.0
20-24	61.6	50.1	51.5
25-29	79.6	58.1	59.3
30-34	101.6	53.5	54.7
35-39	119.1	80.9	83.3
40-44	106.8	80.8	84.5
45-49	97.3	94.8	96.5
50-54	96.7	78.5	80.5
55-59	96.9	80.6	84.1
60-64	113.7	66.3	69.2
65-69	83.8	81.1	84.7
70-74	68.3	84.4	88.9
75-79	54.0	60.0	63.3
80-84	34.5	31.8	34.3
85-89	17.0	16.2	17.1
90-	7.8	7.7	8.0
5-14	122.2	125.9	129.9
15-29	200.3	143.2	147.8
30-49	424.7	309.9	319.0
50-64	307.3	225.4	233.8
65-	265.2	281.2	296.3
65-	1,319.7	1,085.7	1,126.8

▲ 女性の年齢別代表交通手段別トリップ構成比 (その他・手段不明除く)

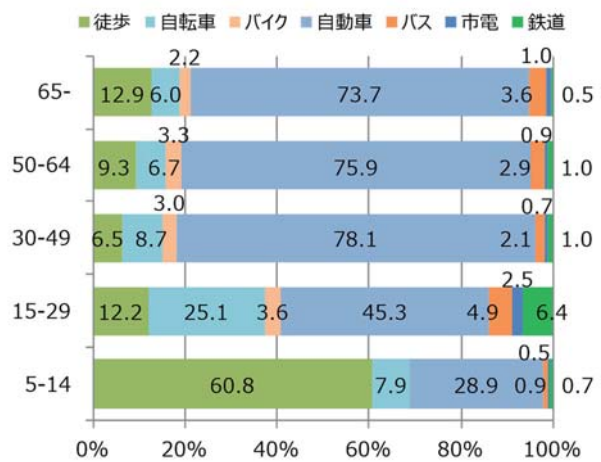
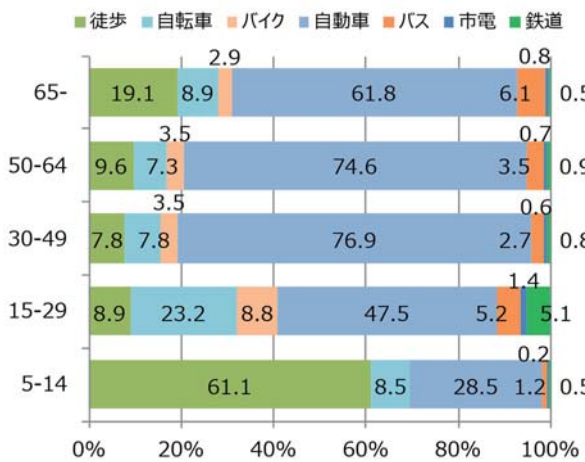
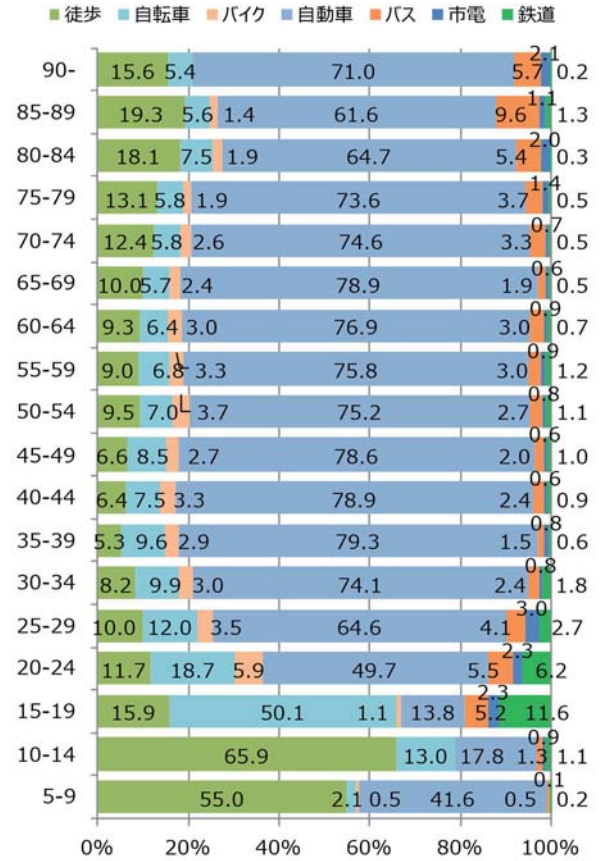


【男女合計】

(2012年)



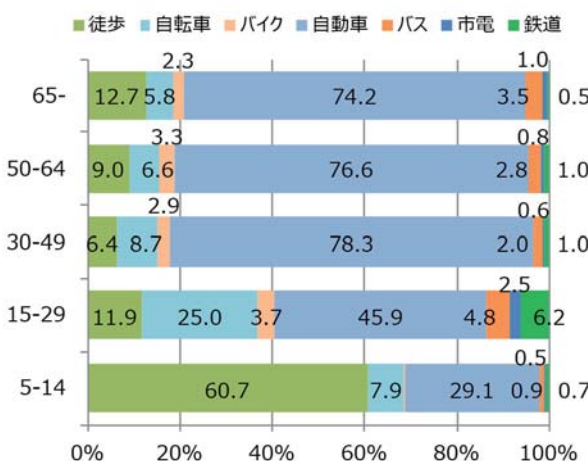
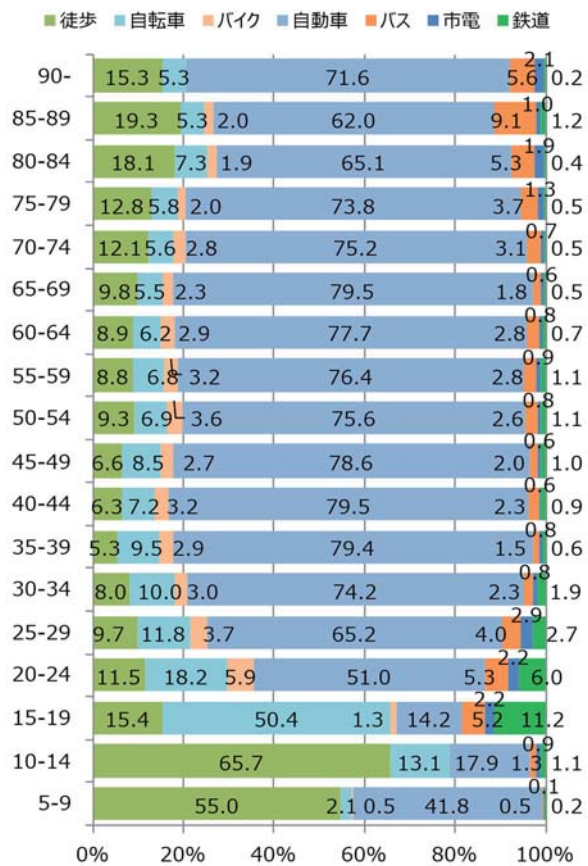
(2023年 (2012 圏域))



▲ 男女合計の年齢別代表交通手段別トリップ構成比

(その他・手段不明除く)

(2023年(全体))



男女合計	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
5-9	125.1	120.7	124.1
10-14	127.6	137.3	140.4
15-19	119.1	77.0	80.4
20-24	121.9	85.4	88.7
25-29	159.6	105.3	108.0
30-34	199.2	113.2	117.5
35-39	230.9	166.3	172.2
40-44	210.9	176.3	183.1
45-49	191.7	199.5	204.5
50-54	198.1	157.0	162.0
55-59	209.2	165.8	173.3
60-64	250.4	141.3	148.1
65-69	172.6	176.3	184.2
70-74	137.4	168.8	178.8
75-79	107.7	125.8	131.3
80-84	67.5	67.9	71.7
85-89	29.2	31.5	33.4
90-	10.7	13.0	13.3
5-14	252.6	258.0	264.5
15-29	400.6	267.7	277.1
30-49	832.7	655.3	677.3
50-64	657.7	464.2	483.3
65-	525.0	583.2	612.6
65-	2,668.6	2,228.4	2,314.8

▲ 男女合計の年齢別代表交通手段別トリップ構成比 (その他・手段不明除く)

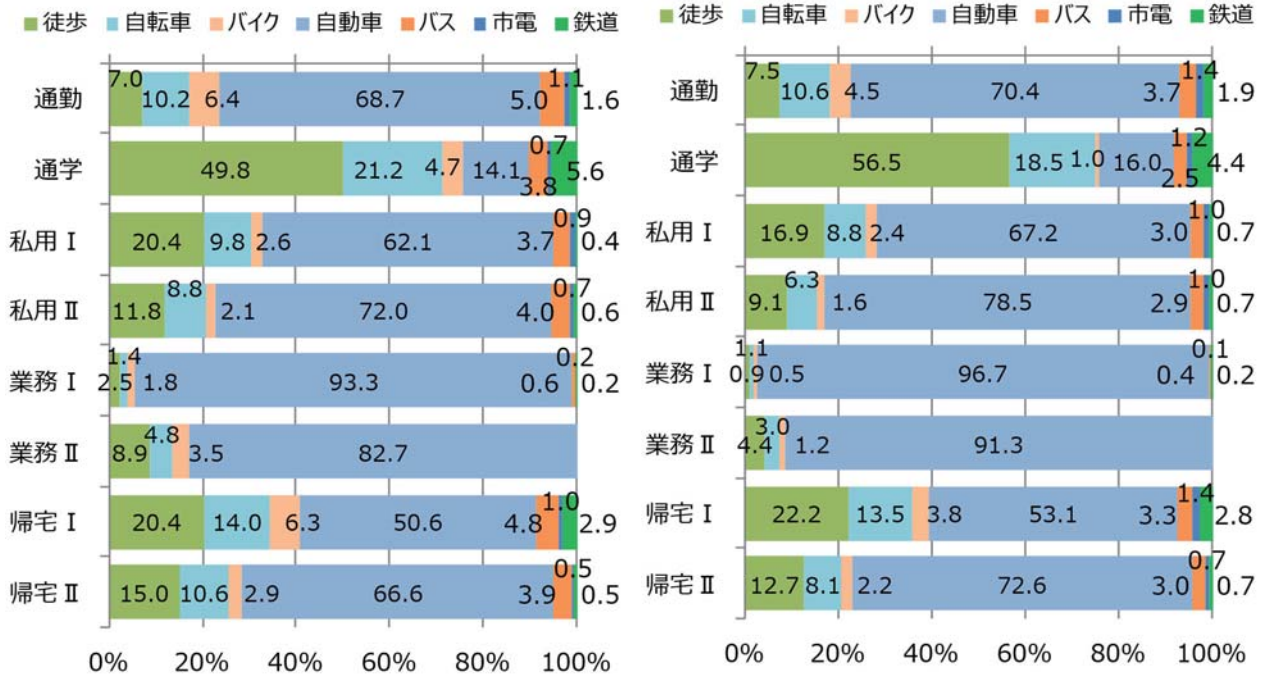
#### 4) 目的からみた交通特性

<目的別トリップの代表交通手段構成（推移）>

- 前回調査と比べ、全ての目的で自動車分担率が増加しています。特に、私用Ⅰ・Ⅱ目的で5ポイント以上の増加となります。

(2012年)

(2023年(2012圏域))

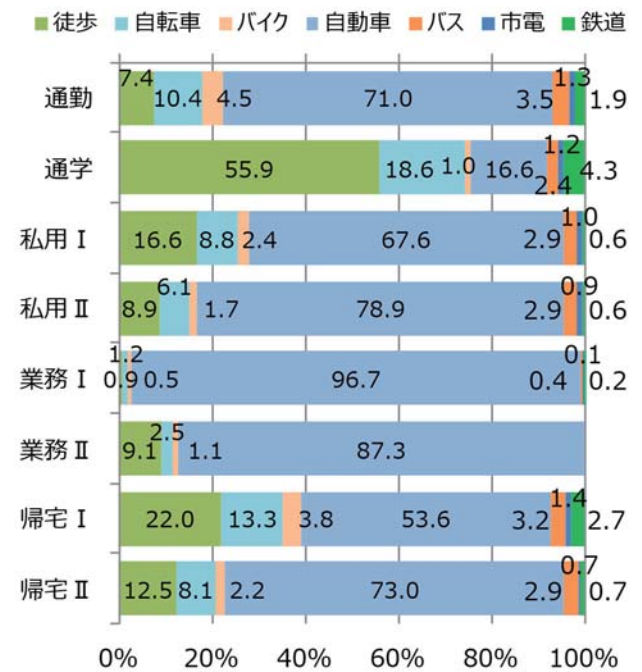


(2023年(全体))

■用語

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

	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
通勤	395.1	363.8	376.9
通学	165.4	151.5	156.3
私用Ⅰ	386.8	342.7	354.7
私用Ⅱ	344.4	250.6	262.0
業務Ⅰ	325.8	228.6	238.9
業務Ⅱ	14.3	5.3	6.2
帰宅Ⅰ	456.9	443.5	459.1
帰宅Ⅱ	549.9	441.9	460.4

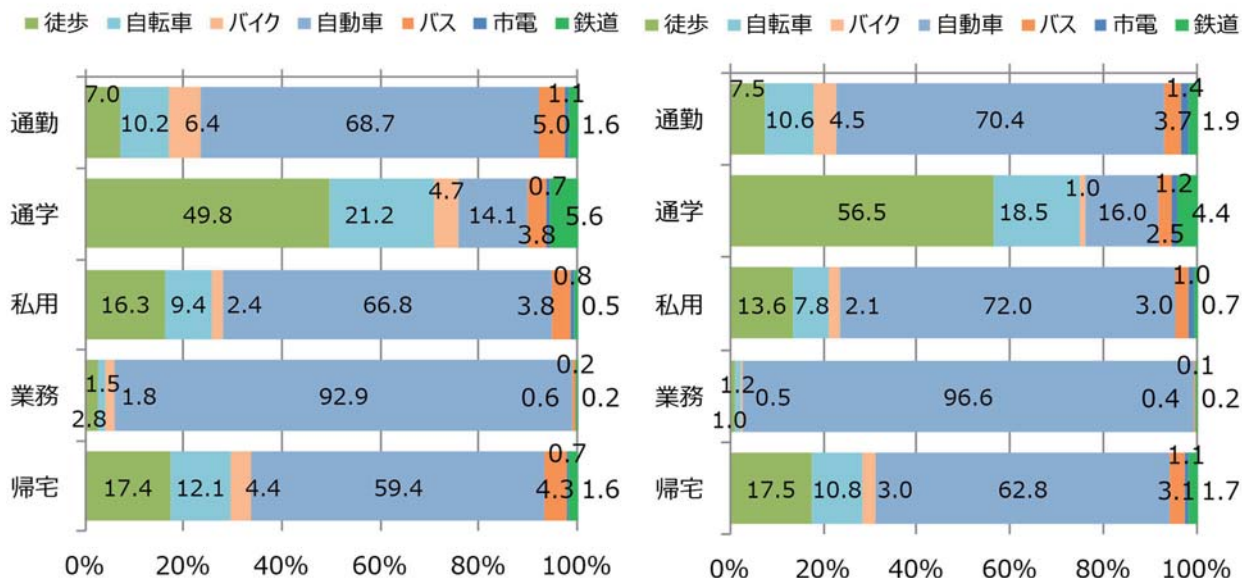


▲ 目的別（詳細区分）トリップの代表交通手段別構成比  
(目的不明、その他・手段不明除く)

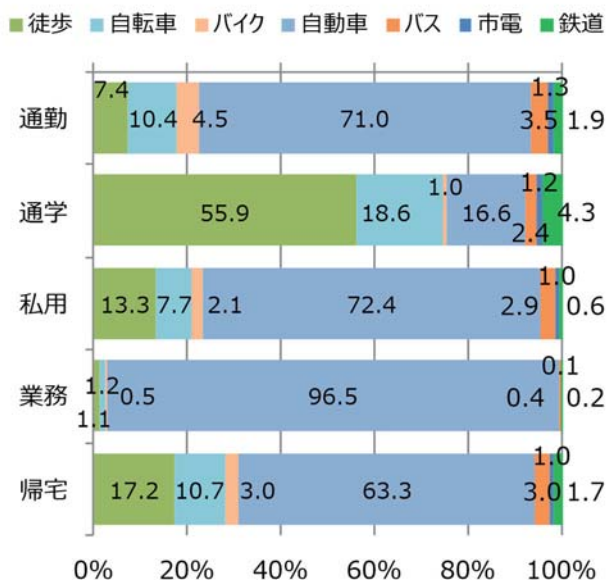


(2012年)

(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))



【目的分類5区分】	H24 (2012)	(千トリップ/日)	
		R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
通勤	395.1	363.8	376.9
通学	165.4	151.5	156.3
私用	731.3	593.3	616.6
業務	340.1	233.9	245.2
帰宅	1,006.8	885.4	919.4

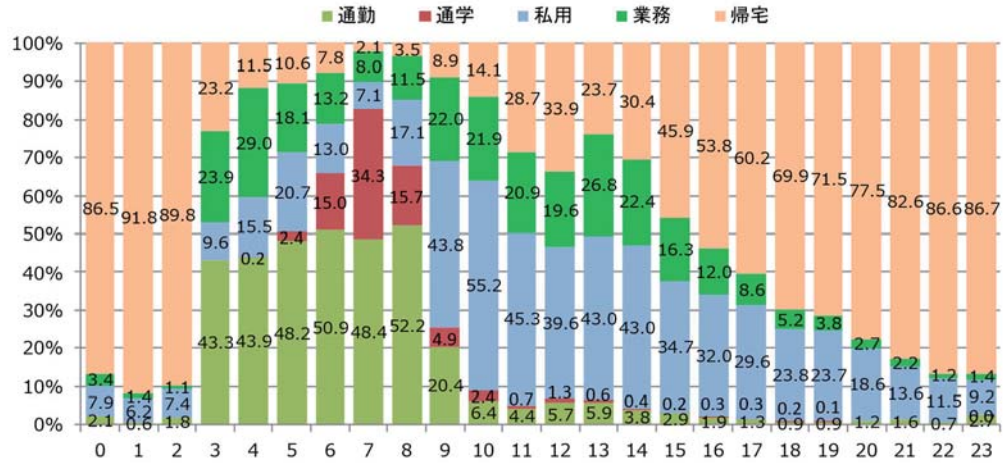
▲ 目的別(集約区分)トリップの代表交通手段別構成比  
(目的不明、その他・手段不明除く)



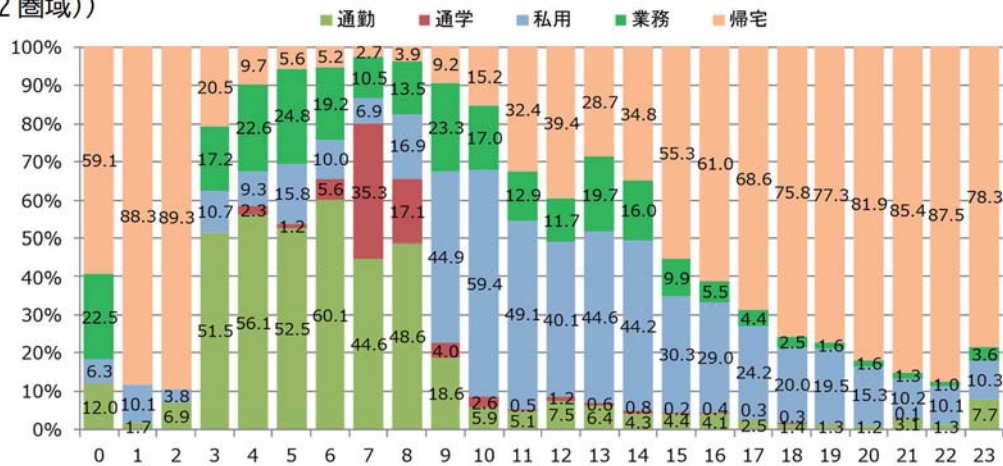
<時間特性：発生・集中時間帯別トリップの目的構成（推移）>

- 前回・今回調査ともに、9時まで（8時台）が通勤目的と通学目的、9時以降は私用目的が多く占めています。
- 前回調査から9時～15時まで（14時台）の私用目的の占める割合が増加しています。

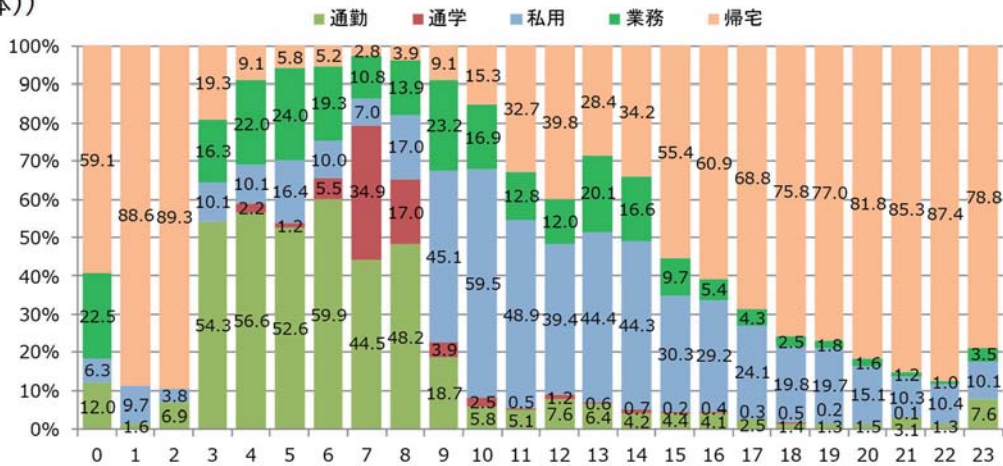
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))

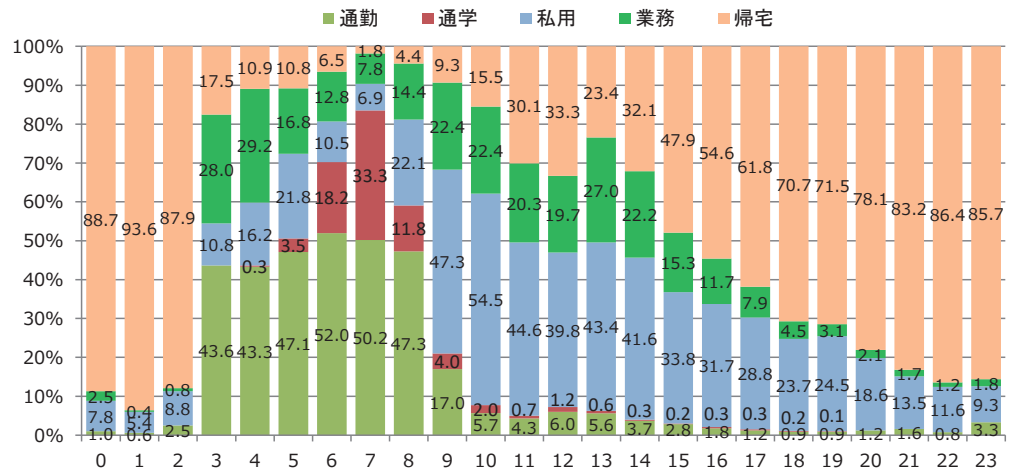


▲ 時間帯別トリップの目的構成（集約区分）

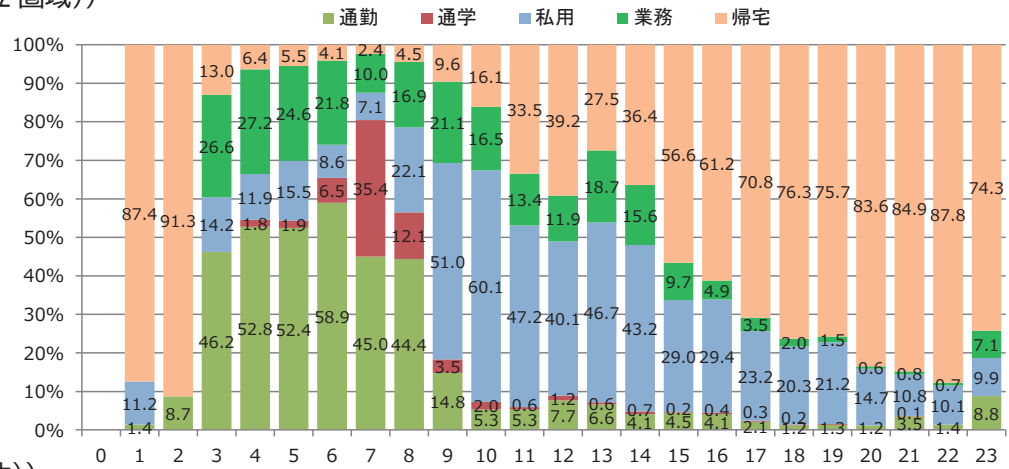
(目的不明除く)

※発生時間帯別（出発時刻別）と集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数の合計値による構成比より整理

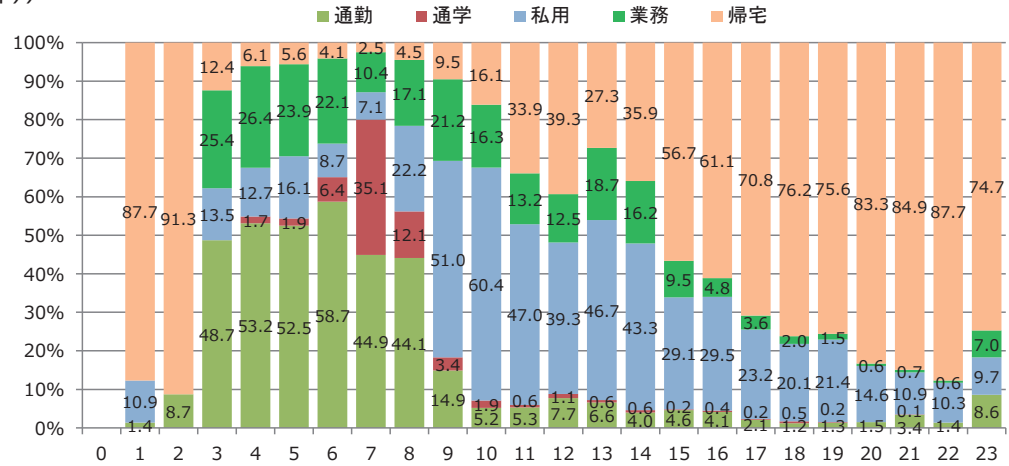
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))



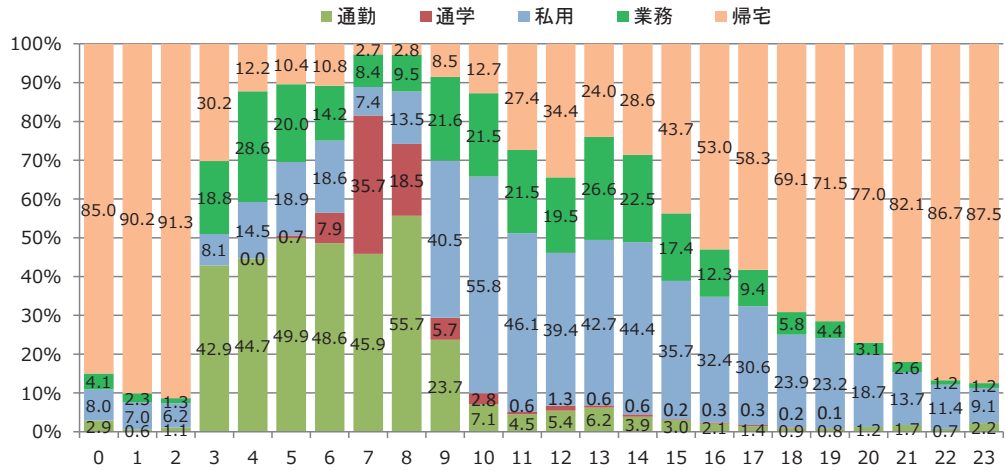
▲ 発生時間帯別トリップの目的別構成 (集約区分)

(目的不明除く)

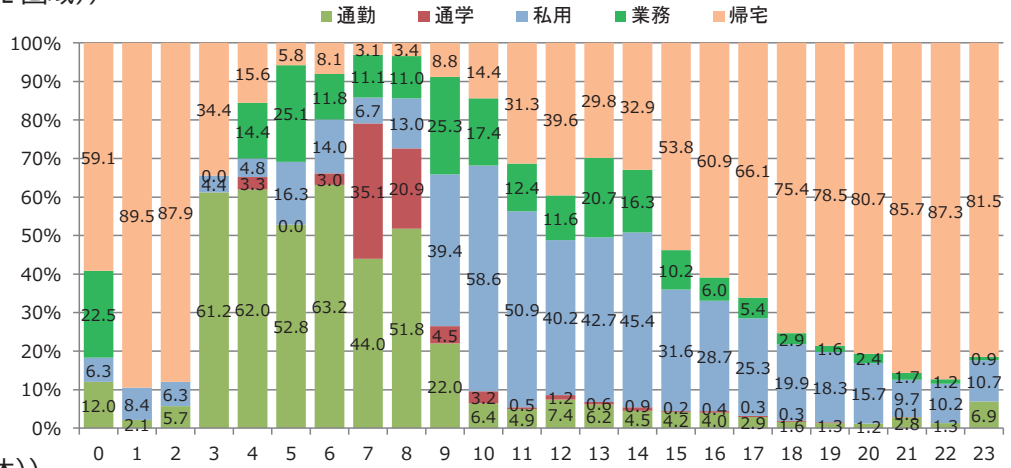
出発時刻別トリップ数		(千トリップ/日)																							
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
H24 (2012)	出発	3.7	2.5	1.3	2.8	6.3	15.6	87.5	327.7	221.1	159.2	153.8	148.0	115.4	125.1	122.3	152.2	192.0	227.8	193.4	117.9	68.3	48.2	30.3	12.1
R5 (2023)	【H24圏域】	-	1.3	0.73	2.1	4.3	14.2	77.8	305.4	217.4	141.4	127.5	109.3	91.2	95.4	102.8	131.7	143.1	180.2	139.3	76.4	38.4	26.6	15.1	5.4
	【全体】	-	1.3	0.73	2.2	4.6	14.6	81.2	316.9	226.2	147.1	132.3	114.2	95.5	98.7	107.1	136.2	147.7	188.4	144.0	78.0	39.4	27.2	15.4	5.5

※発生時間帯別 (出発時刻別) でのトリップ数による構成比より整理

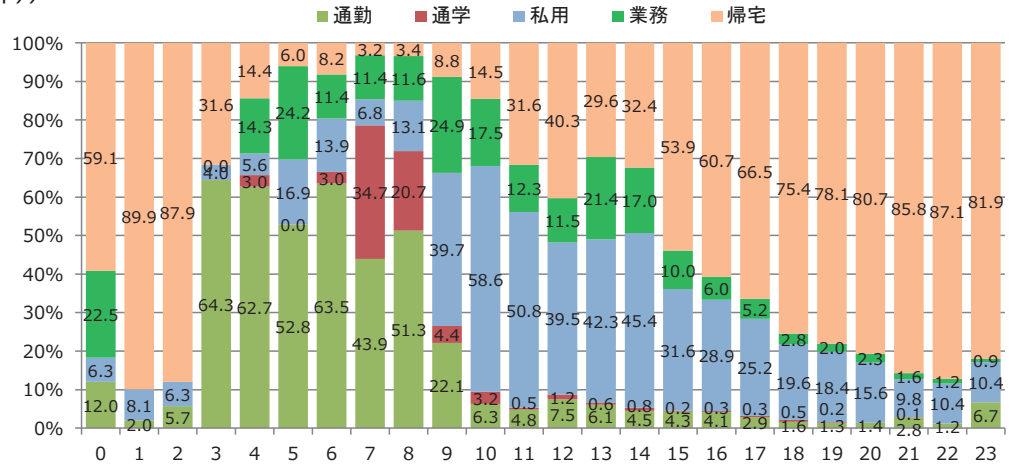
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))



▲ 集中時間帯別トリップの目的別構成 (集約区分)

(目的不明除く)

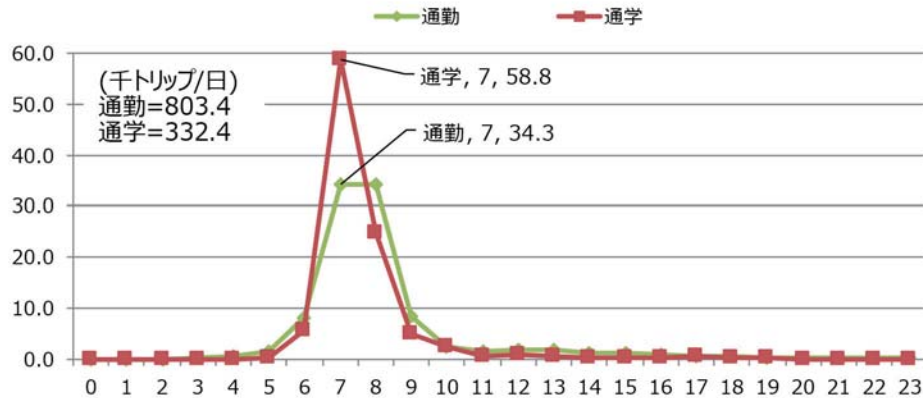
到着時刻別トリップ数		(千トリップ/日)																							
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
H24 (2012)	到着	5.3	2.7	1.5	2.3	4.8	10.3	39.4	241.5	304.7	168.0	158.0	147.9	123.5	124.4	119.8	139.9	182.8	206.6	213.3	142.9	84.4	53.8	37.8	15.9
	【H24圏域】	1.5	0.86	1.1	1.1	2.4	8.4	27.6	203.4	290.0	157.6	128.9	114.3	93.0	99.5	92.2	122.1	146.6	155.8	168.4	104.9	52.8	30.9	20.6	7.0
R5 (2023)	到着	1.5	0.89	1.1	1.2	2.6	8.7	28.6	211.6	301.7	163.3	133.6	119.5	96.8	103.9	96.6	125.7	151.6	163.2	173.8	108.0	54.3	31.7	21.1	7.2
	【全体】	1.5	0.89	1.1	1.2	2.6	8.7	28.6	211.6	301.7	163.3	133.6	119.5	96.8	103.9	96.6	125.7	151.6	163.2	173.8	108.0	54.3	31.7	21.1	7.2

※集中時間帯別 (到着時刻別) でのトリップ数による構成比より整理

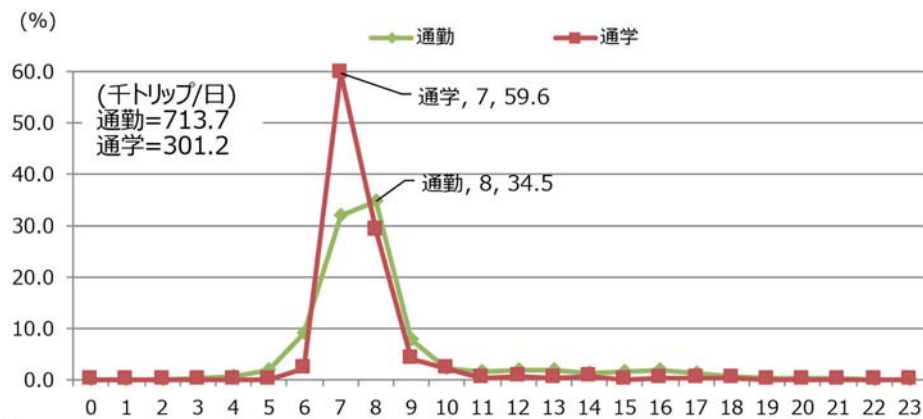
<時間特性：目的別トリップの時間分布（推移）>

- 通勤・通学トリップは7・8時台に集中し、私用・業務トリップは概ね昼間の12時間帯（7～19時）に分布しています。
- 特に、業務トリップの割合が前回調査に比べて7～9時台に集中しています。

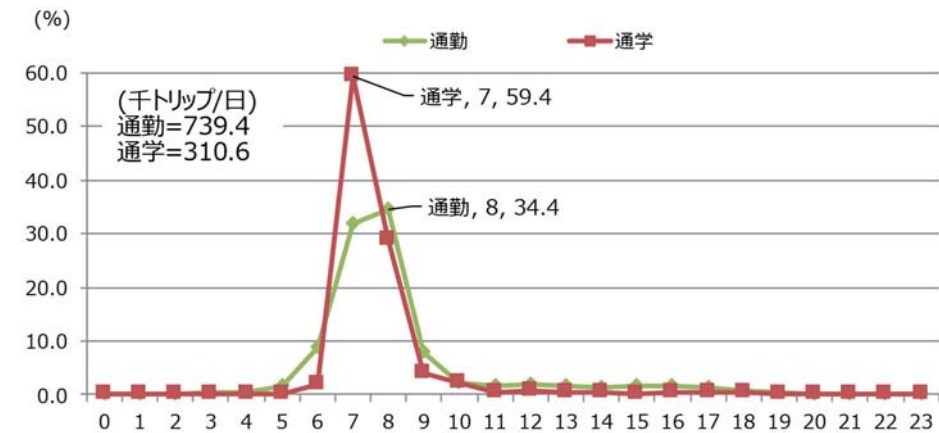
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))

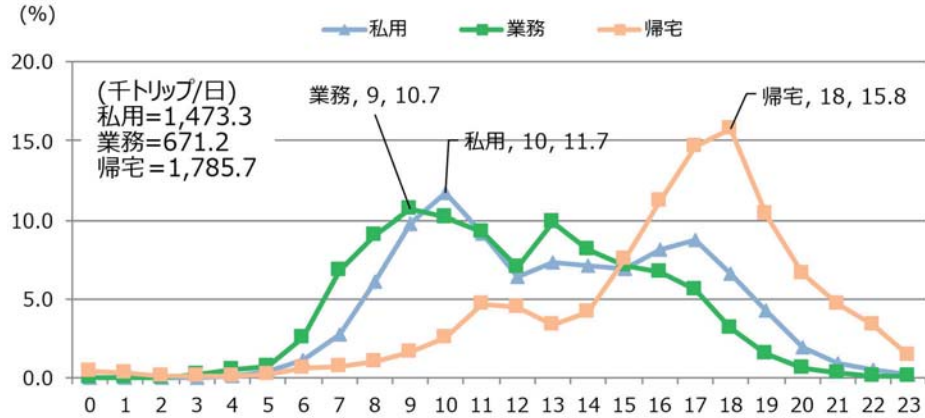


▲ 目的別（集約区分：通勤・通学）トリップの時間分布  
 （目的不明除く、数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

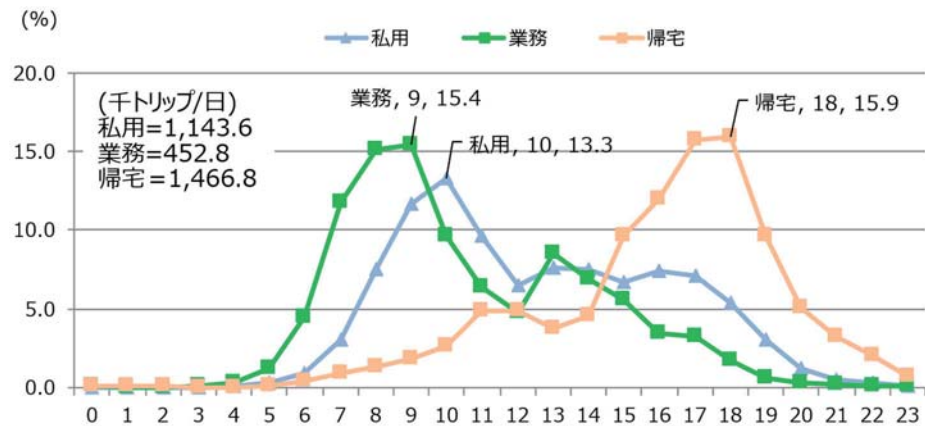
※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数の合計値による構成比より整理



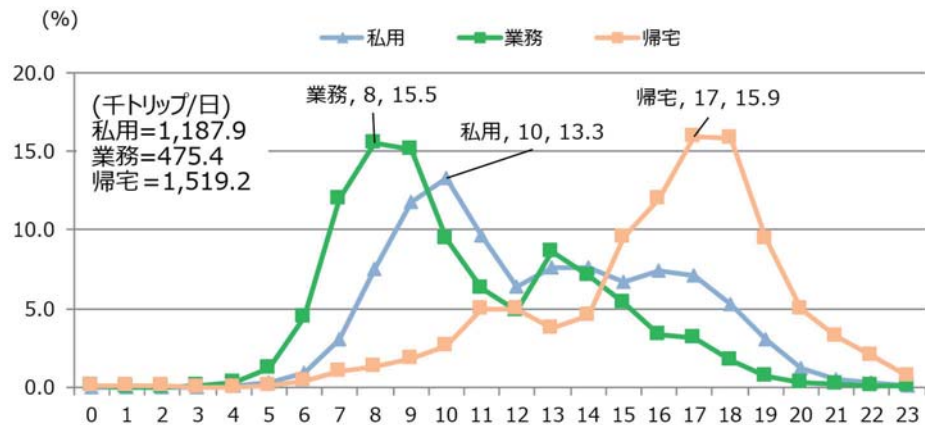
(2012年)



(2023年(2012圏域))



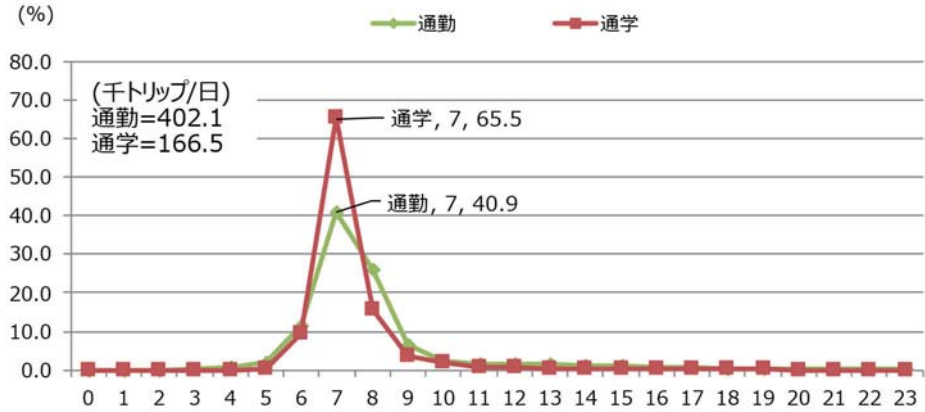
(2023年(全体))



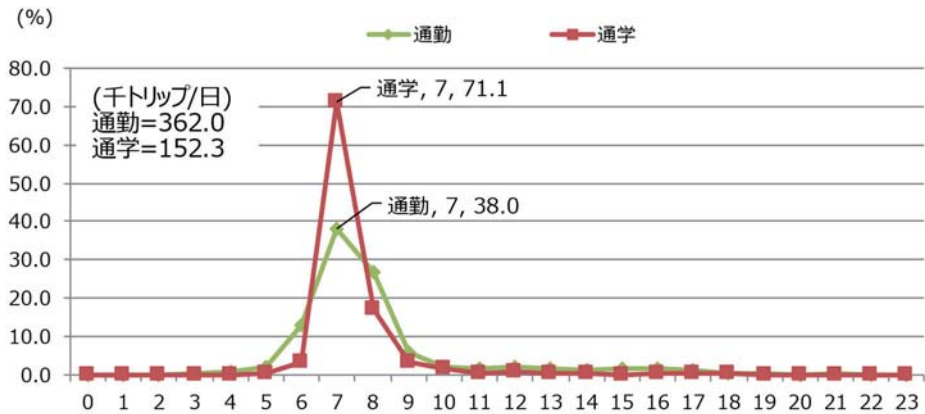
▲ 目的別 (集約区分: 私用・業務・帰宅) トリップの時間分布  
(目的不明除く、数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数の合計値による構成比より整理

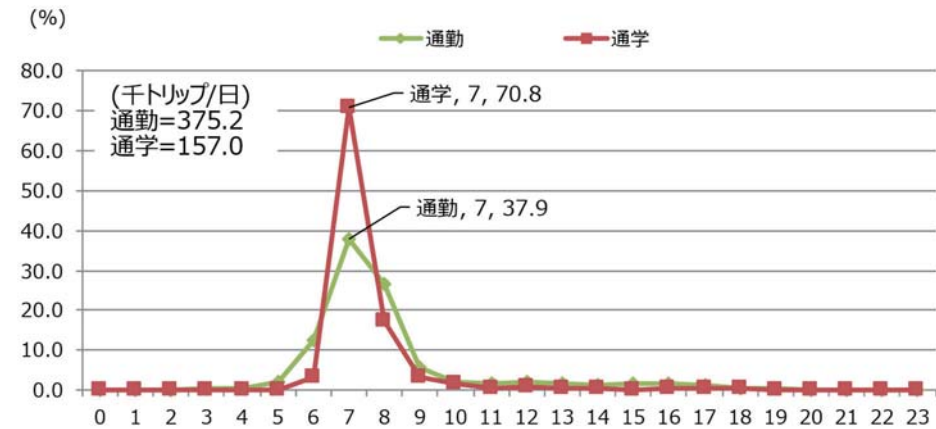
(2012年)



(2023年(2012圏域))



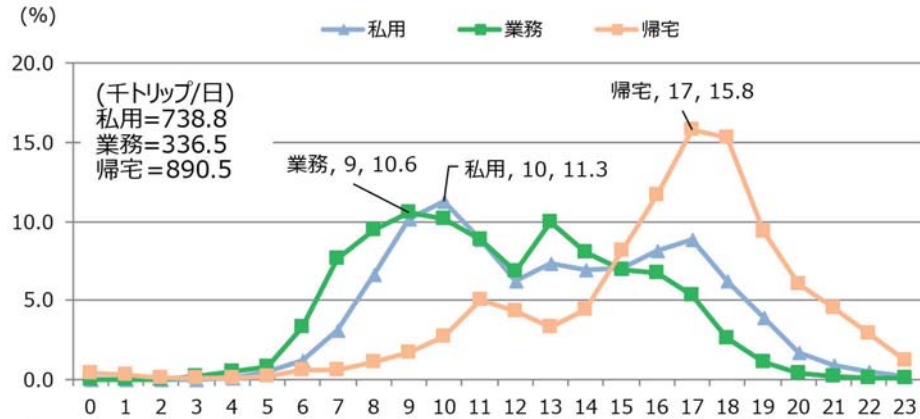
(2023年(全体))



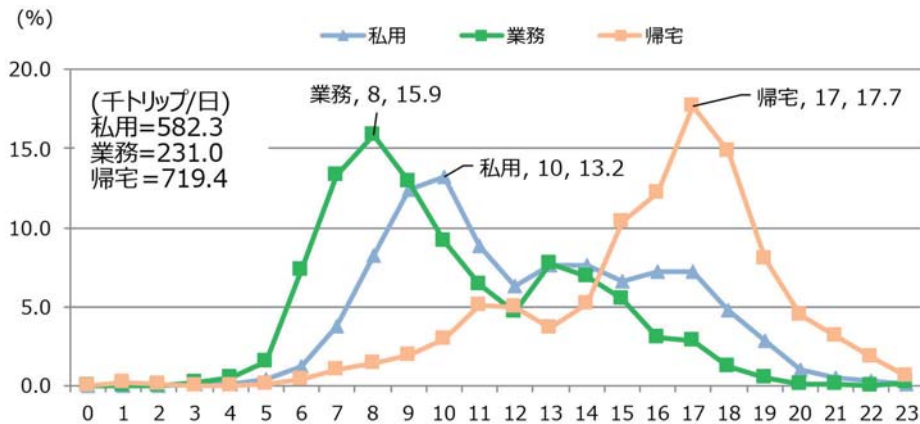
▲ 目的別 (集約区分: 通勤・通学) トリップの発生時間分布  
(目的不明除く、数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

※発生時間帯別 (出発時刻別) でのトリップ数による構成比より整理

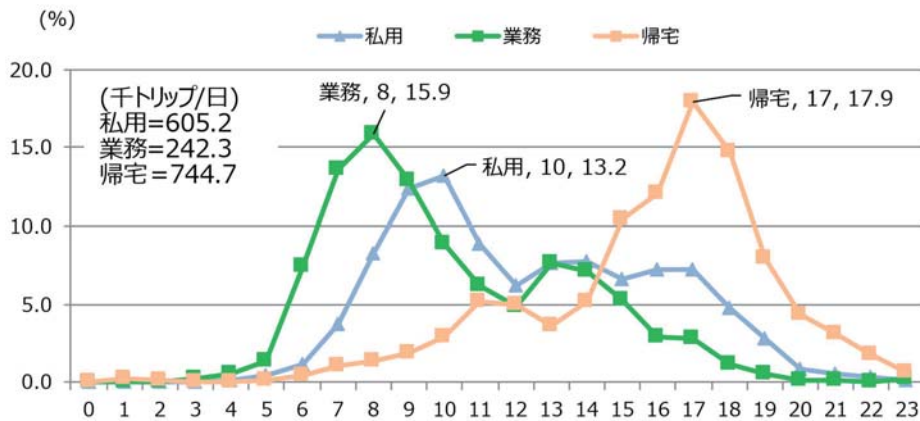
(2012年)



(2023年(2012圏域))



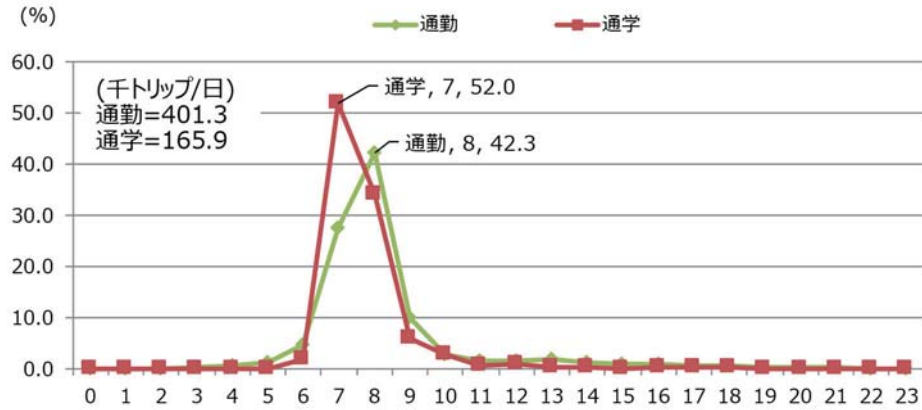
(2023年(全体))



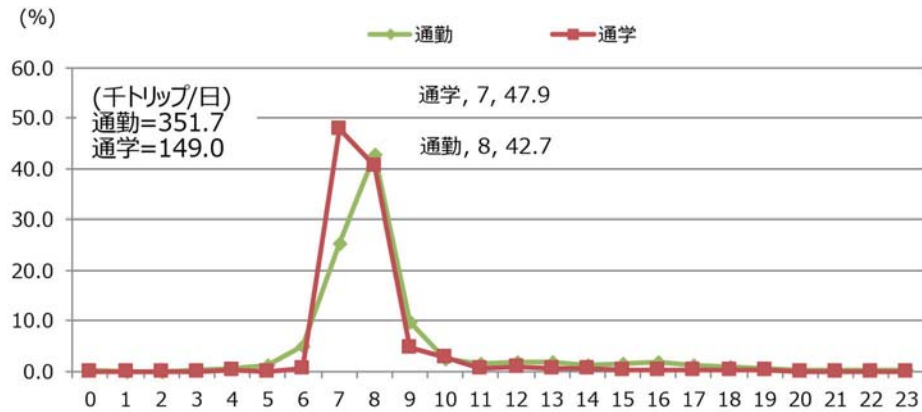
▲ 目的別(集約区分:私用・業務・帰宅)トリップの発生時間分布  
(目的不明除く、数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

※発生時間帯別(出発時刻別)でのトリップ数による構成比より整理

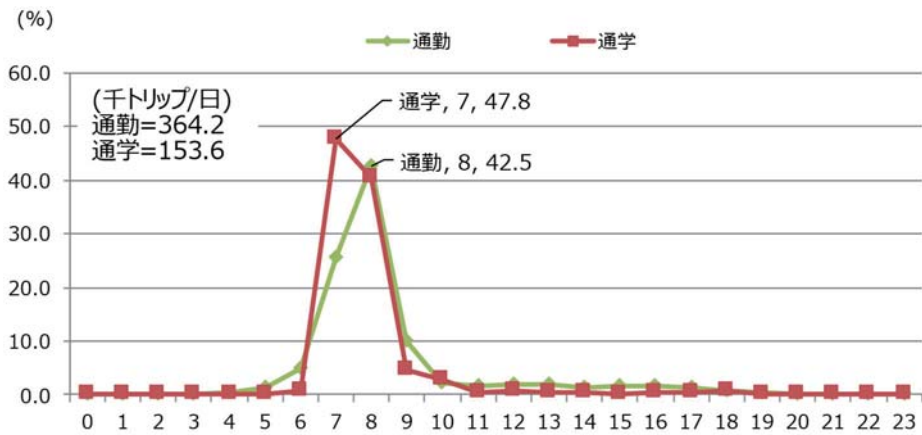
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))

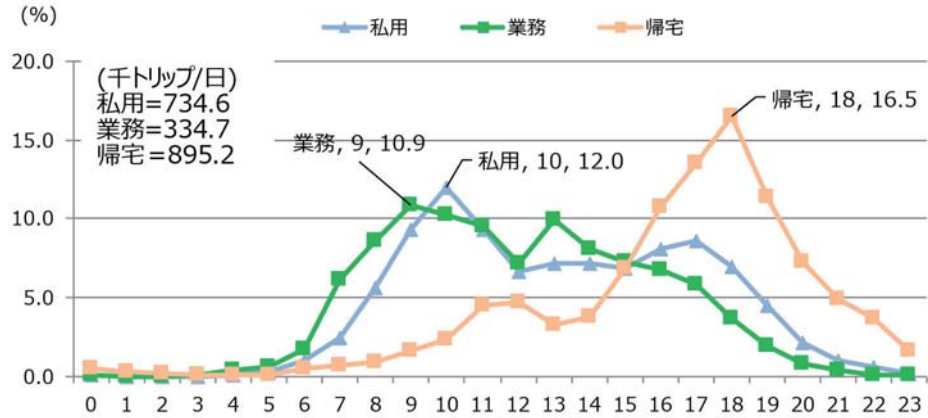


▲ 目的別 (集約区分: 通勤・通学) トリップの集中時間分布  
(目的不明除く、数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

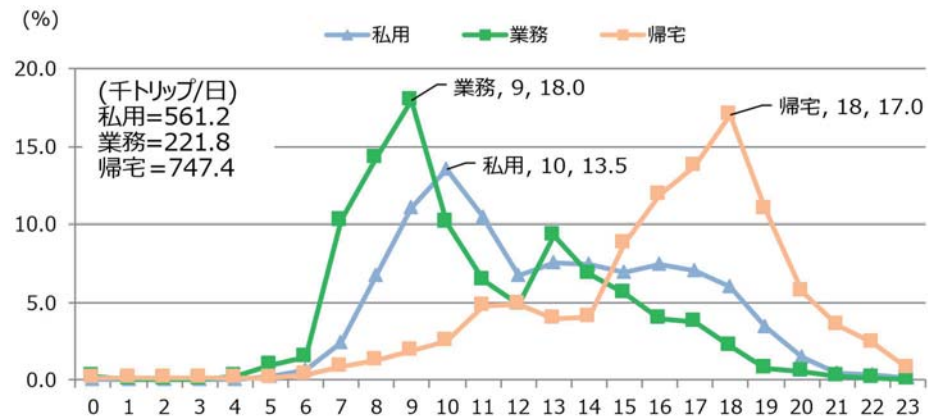
※集中時間帯別 (到着時刻別) でのトリップ数による構成比より整理



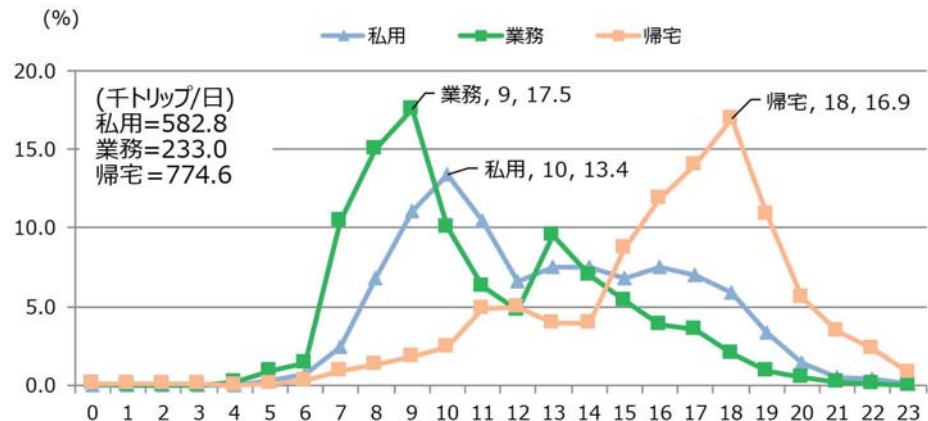
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))



▲ 目的別 (集約区分: 私用・業務・帰宅) トリップの集中時間分布  
(目的不明除く、数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

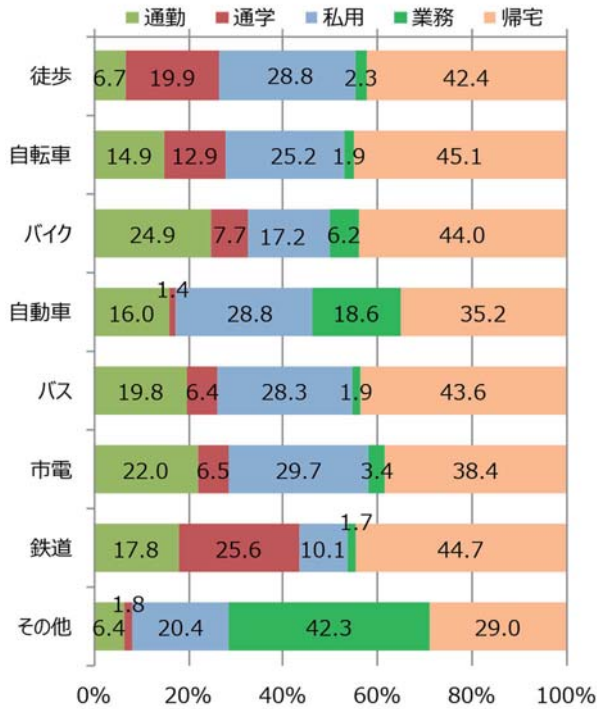
※集中時間帯別 (到着時刻別) でのトリップ数による構成比より整理

## 5) 手段からみた交通特性

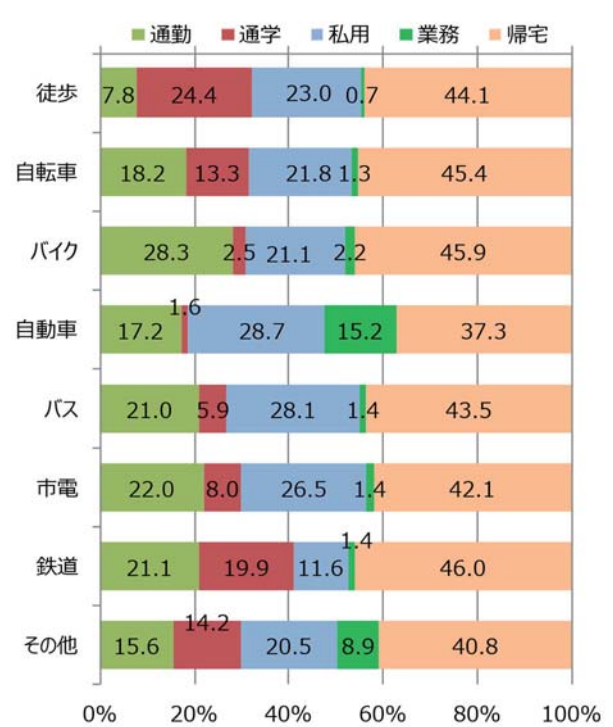
<代表交通手段別トリップの目的構成（推移）>

- 自動車では業務目的の比率が他の代表交通手段に比べて高くなります。
- 前回調査に比べて、徒歩、自転車、自動車、バス、市電での私用目的割合が減少しています。

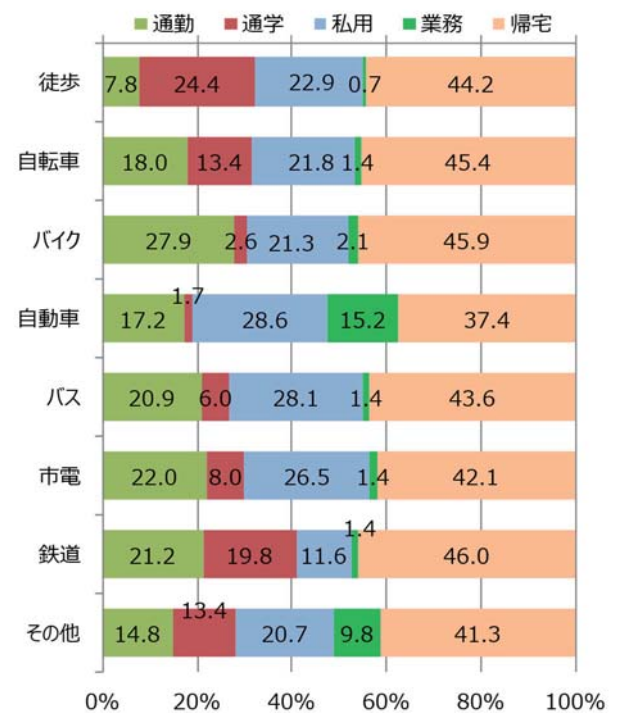
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))



(千トリップ/日)

	H24 (2012)	R5 (2023)	
		【H24圏域】	【全体】
徒歩	414.6	350.4	358.6
自転車	270.9	210.9	216.8
バイク	101.4	57.9	60.1
自動車	1,696.9	1,489.4	1,558.7
バス	99.3	63.2	63.8
市電	19.1	22.6	22.6
鉄道	36.4	33.4	33.9
その他	3.6	2.2	2.3

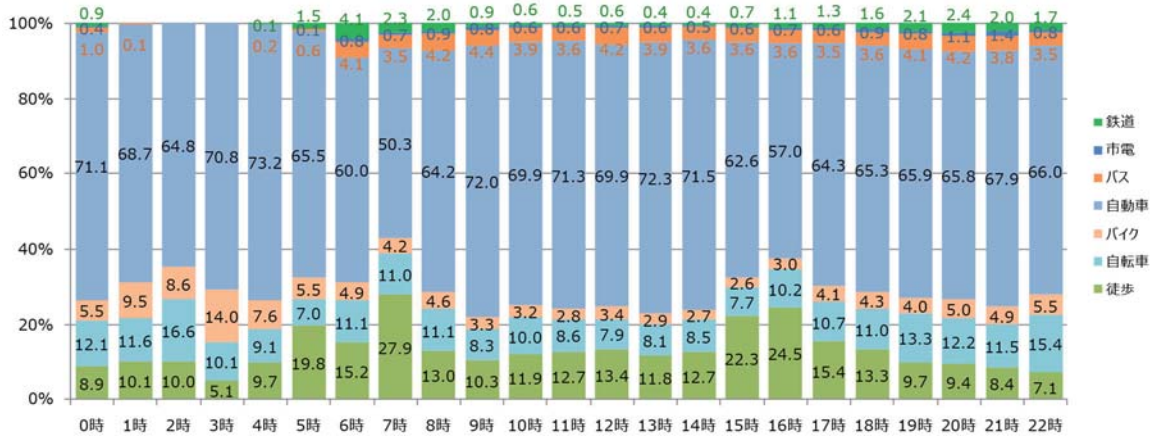
▲ 代表交通手段別トリップの目的構成

(目的不明、手段不明除く)

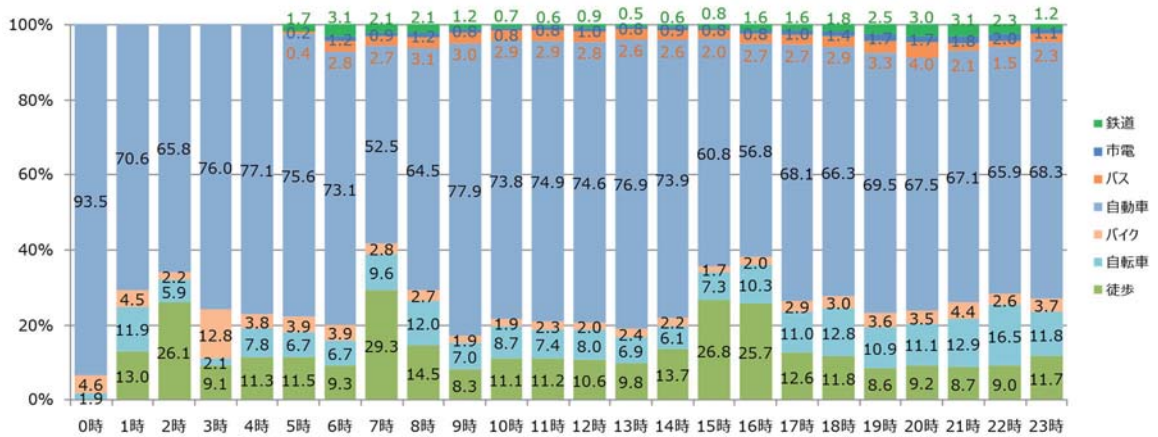
<時間特性：発生・集中時間帯別の代表交通手段構成（推移）>

- 時間帯に係わらず自動車の構成比が高い状況で、公共交通の構成比は低下しています（公共交通の中でも特に、バスの構成比が低下しています）。

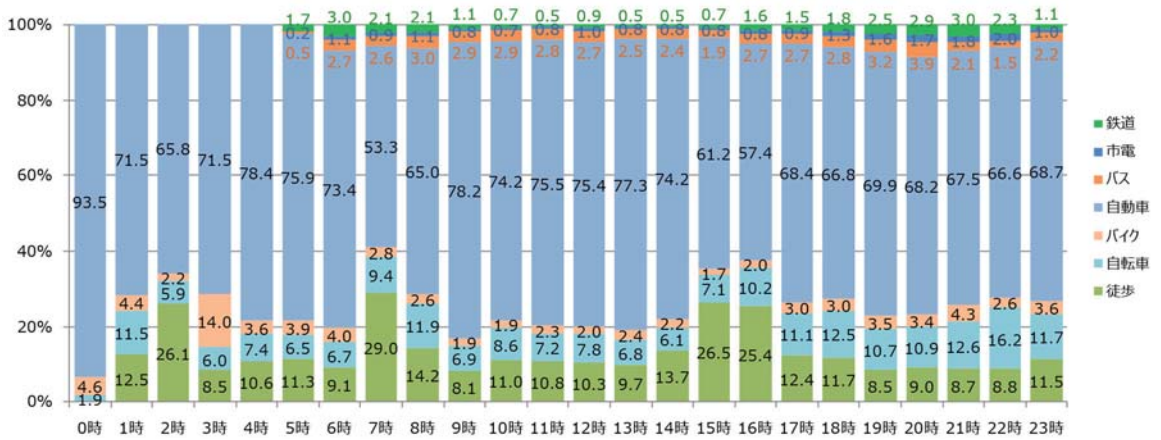
(2012年)



(2023年(2012圏域))



(2023年(全体))



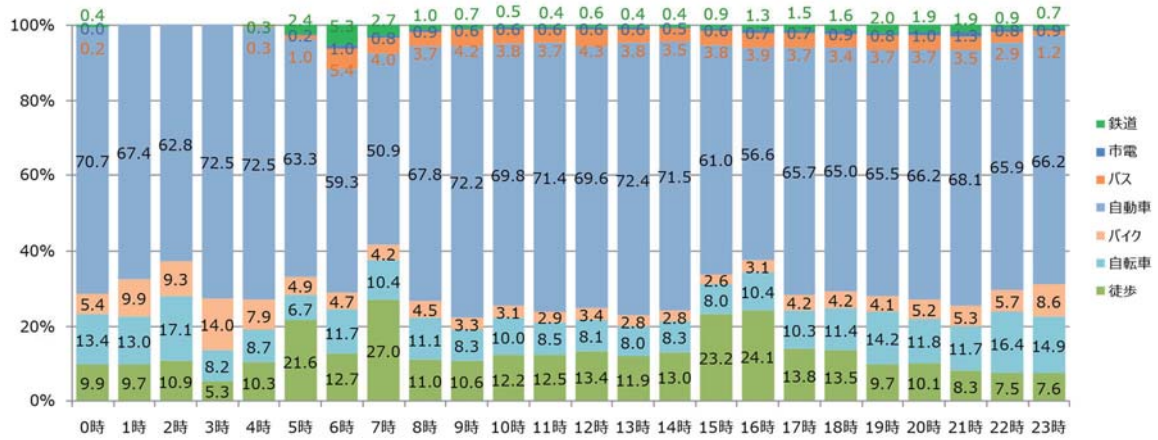
▲ 時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

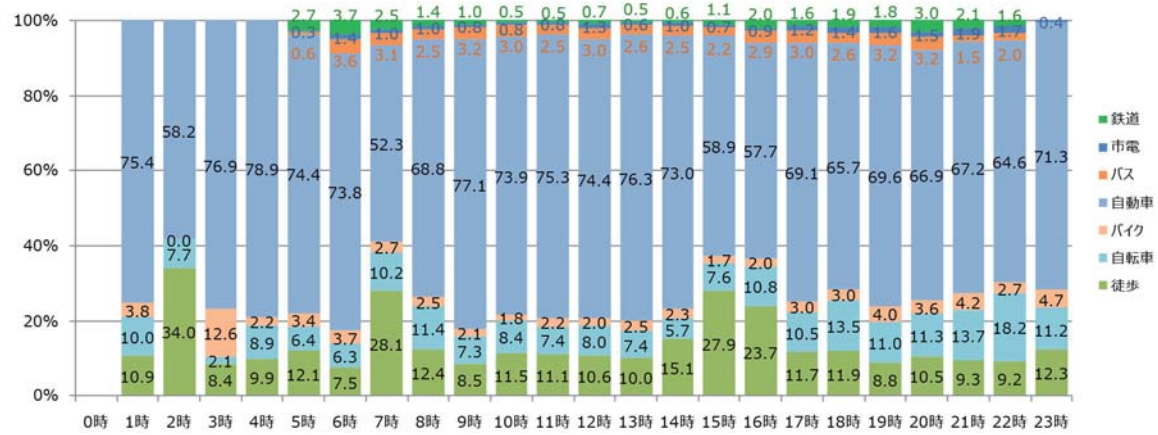
※発生時間帯別（出発時刻別）と集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数の合計値による構成比より整理



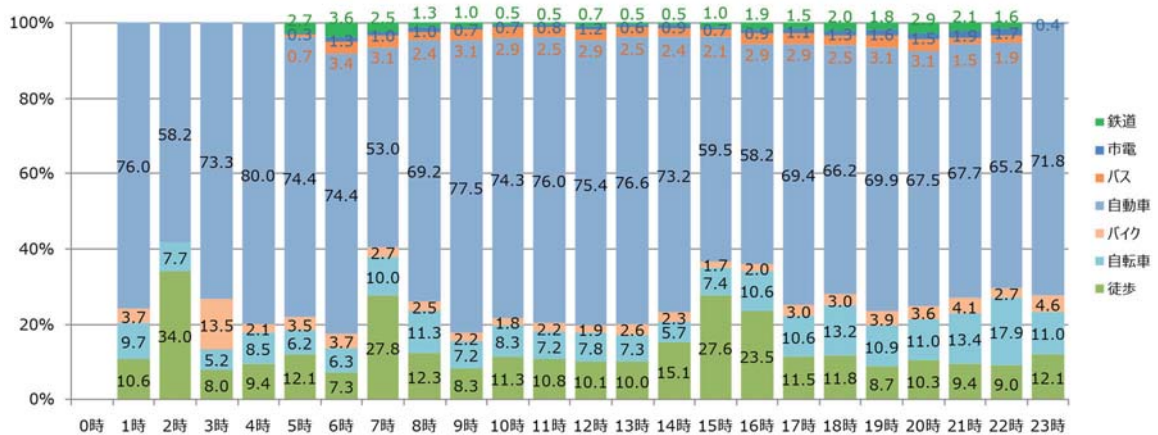
(2012年)



(2023年(2012 圏域))



(2023年(全体))



▲ 発生時間帯別トリップの代表交通手段構成

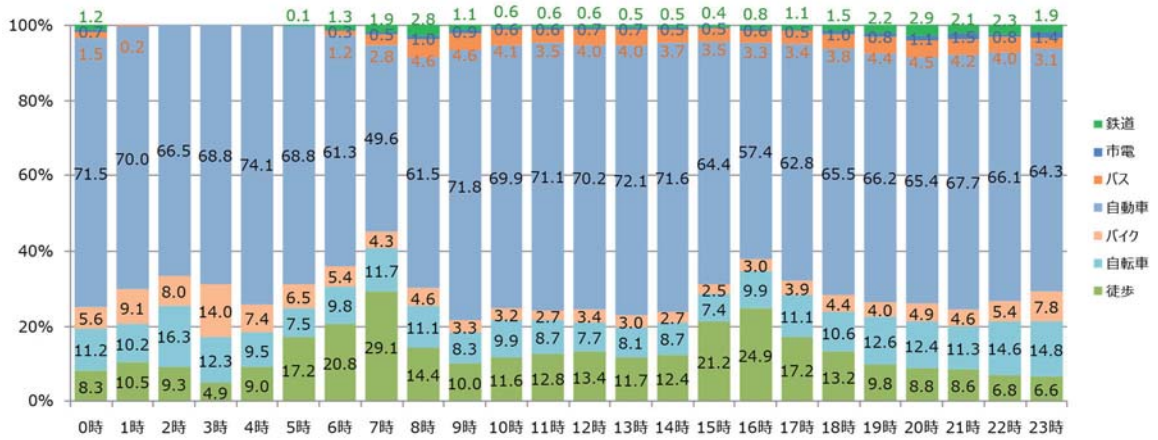
(その他・手段不明除く)

出発時刻別トリップ数		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	
H24 (2012)	出発	3.5	2.5	1.3	2.7	6.1	15.3	86.1	321.7	218.2	159.0	153.1	147.7	114.8	125.2	121.6	150.8	189.8	224.8	190.6	116.6	67.2	47.6	29.8	12.0	
	R5 (2023)	-	1.3	0.69	2.0	4.3	14.2	77.4	303.7	216.2	140.0	126.9	108.6	90.6	95.0	102.3	130.4	142.3	179.9	139.0	76.2	38.3	26.5	15.0	5.4	
R5 (2023)	[H24圏域]	出発	1.5	0.9	1.1	1.2	2.6	8.7	28.5	210.4	300.4	162.0	132.8	118.7	96.2	103.1	96.5	124.6	150.0	162.7	173.4	107.7	54.2	31.5	21.0	7.2
	[全体]	出発	1.5	0.9	1.1	1.2	2.6	8.7	28.5	210.4	300.4	162.0	132.8	118.7	96.2	103.1	96.5	124.6	150.0	162.7	173.4	107.7	54.2	31.5	21.0	7.2

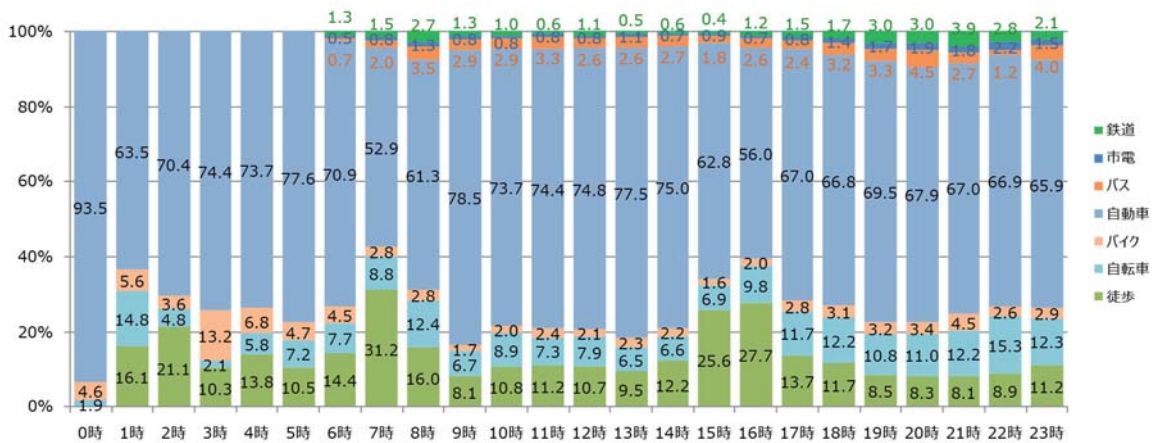
※発生時間帯別(出発時刻別)でのトリップ数による構成比より整理



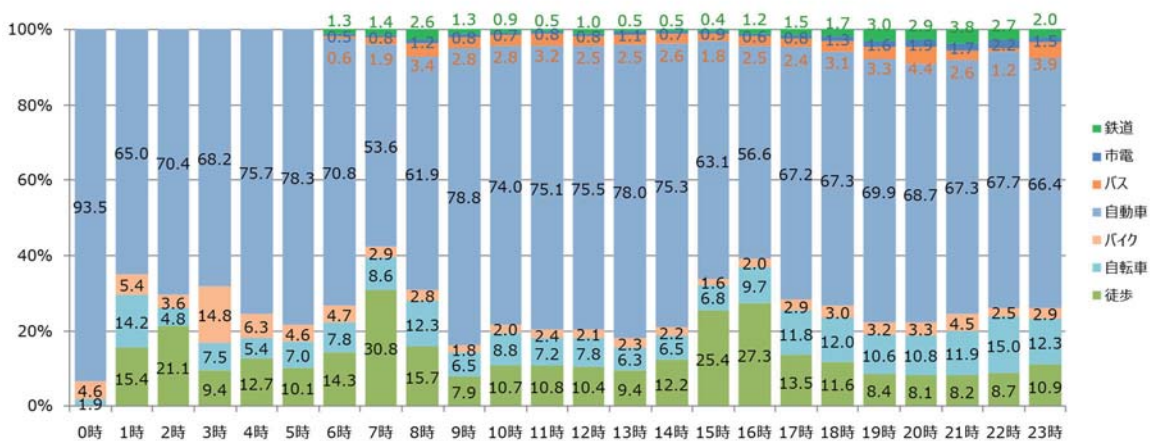
(2012年)



(2023年(2012 圏域))



(2023年(全体))



▲ 集中時間別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

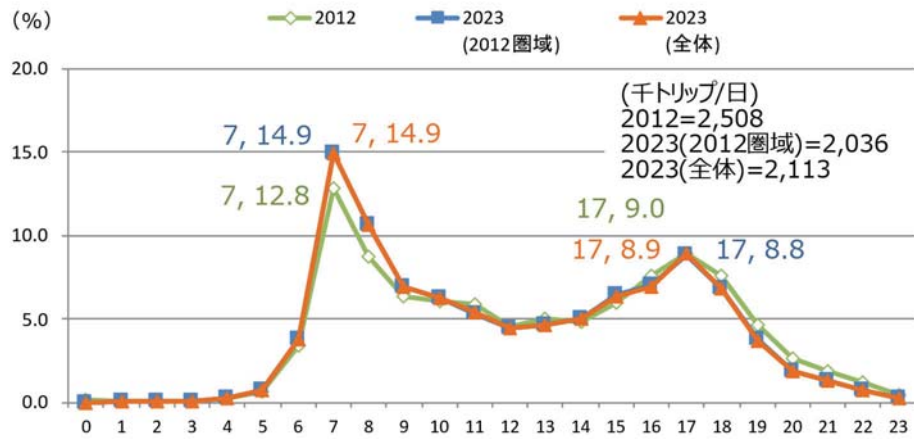
		(千トリップ/日)																								
到着時刻別トリップ数		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	
H24 (2012)	到着	5.2	2.6	1.5	2.2	4.7	10.1	38.8	237.4	300.3	167.7	157.2	147.6	122.5	124.5	119.3	139.0	180.5	203.4	210.3	140.8	83.1	53.0	37.3	15.7	
R5 (2023)	【H24圏域】	到着	1.5	0.86	1.1	1.1	2.4	8.4	27.5	202.3	288.7	156.5	128.2	113.5	92.4	98.8	92.1	121.0	145.3	155.2	168.0	104.6	52.7	30.7	20.5	7.0
	【全体】	到着	1.5	0.89	1.1	1.2	2.6	8.7	28.5	210.4	300.4	162.0	132.8	118.7	96.2	103.1	96.5	124.6	150.0	162.7	173.4	107.7	54.2	31.5	21.0	7.2

※集中時間別別(到着時刻別)でのトリップ数による構成比より整理

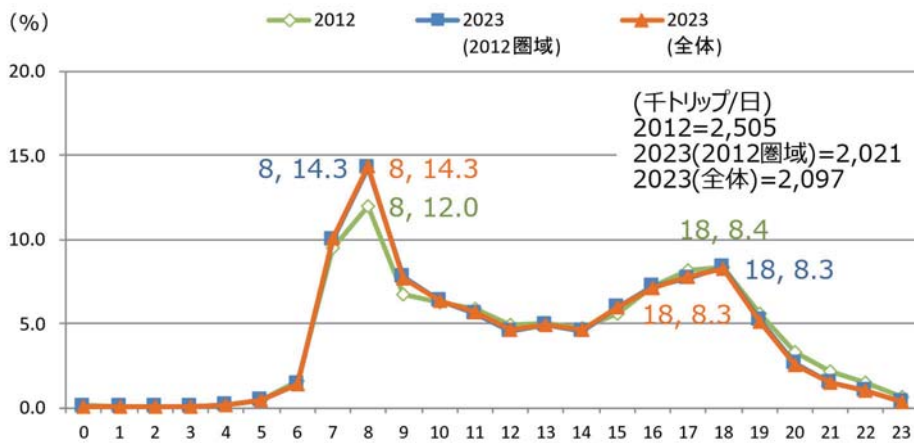
<時間特性：代表交通手段別トリップの時間分布（推移）>

- 全手段では、発生ピークは7時台、集中ピークは8時台となっています。朝以降の発生・集中度率は前回調査と概ね同等の構成比となります。

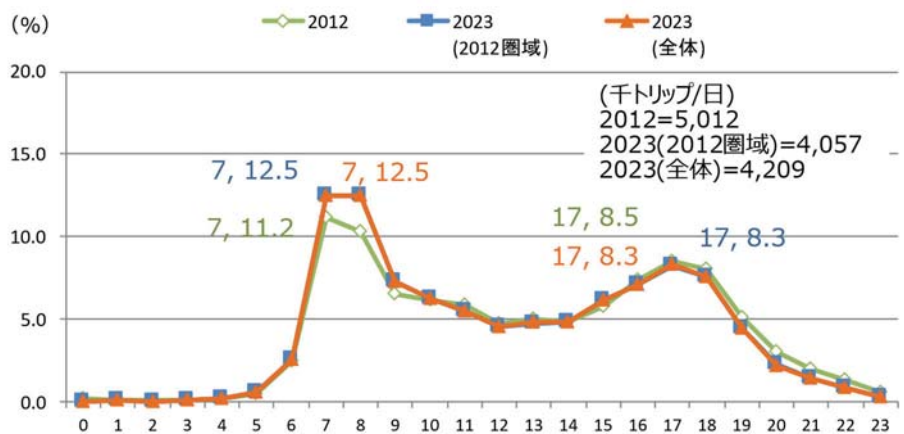
【全手段】



▲ 全手段トリップの発生時間分布



▲ 全手段トリップの集中時間分布



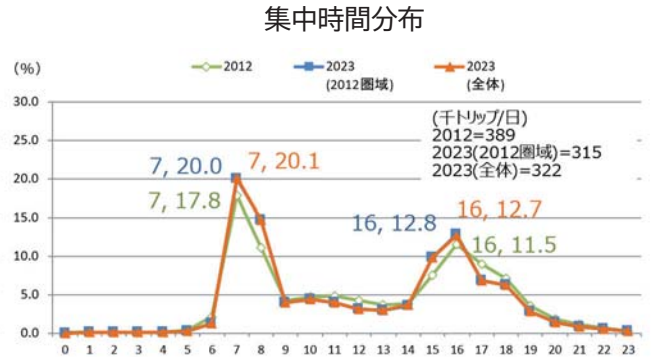
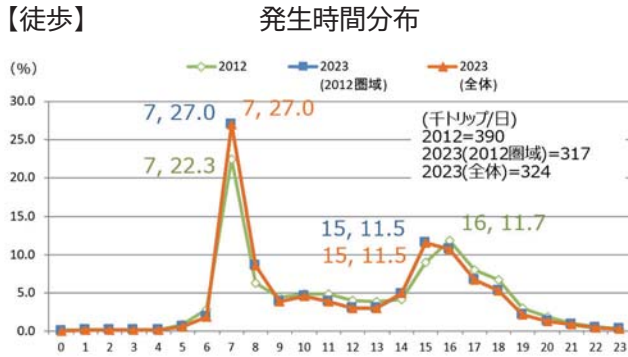
▲ 【参考】全手段トリップの時間分布

(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）と集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数の合計値やそれぞれの構成比より整理

- 前回調査に比べて、自動車の朝の発生・集中ピーク、バスの朝夕の発生・集中ピーク、市電の朝夕の発生・集中ピークが増加しています。

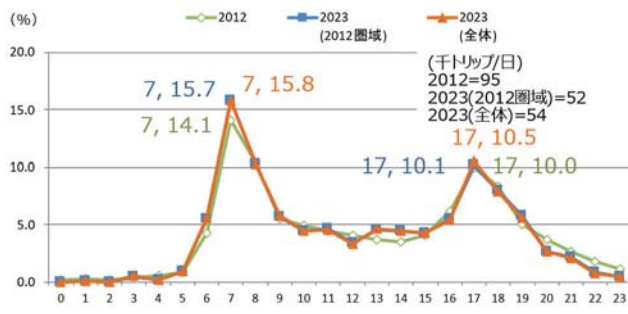
【徒歩】



【自転車】



【バイク】



【自動車】



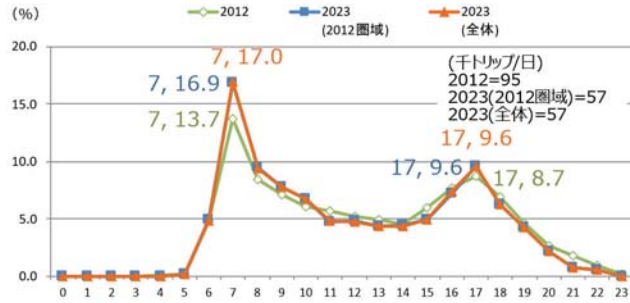
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布  
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別(出発時刻別)・集中時間帯別(到着時刻別)のトリップ数それぞれの構成比より整理

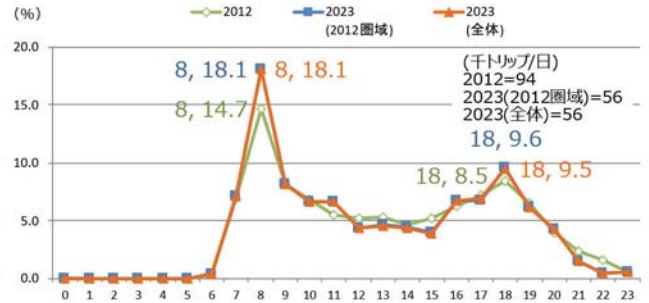


【バス】

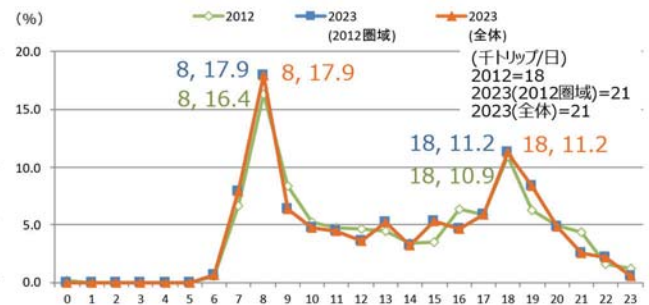
発生時間分布



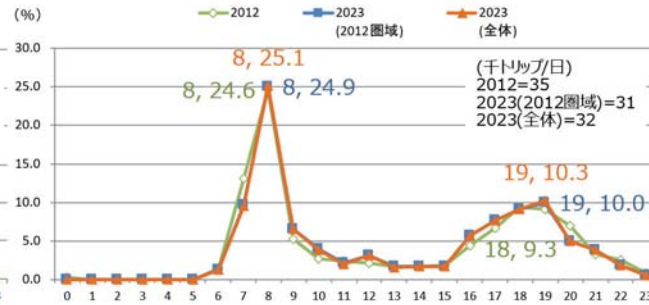
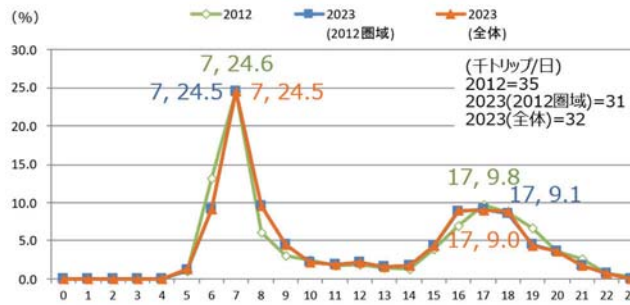
集中時間分布



【市電】



【鉄道】



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

(数字は「時間帯、構成比」を記載)

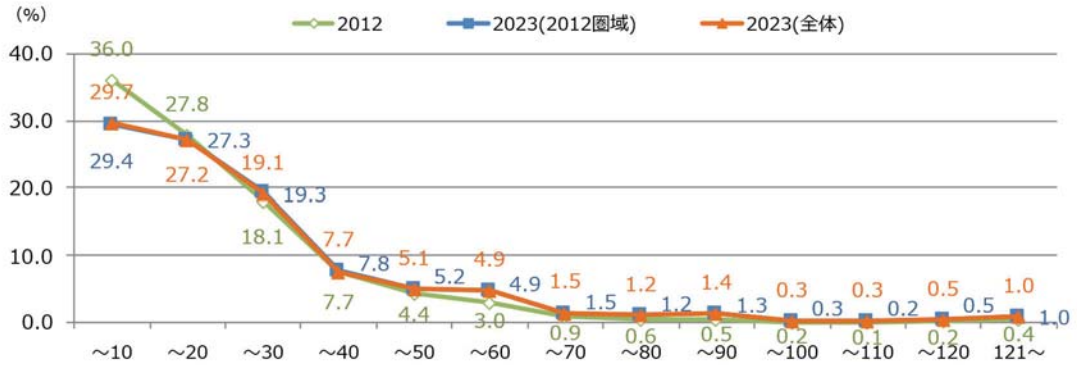
※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理



<代表交通手段別トリップの所要時間分布（推移）>

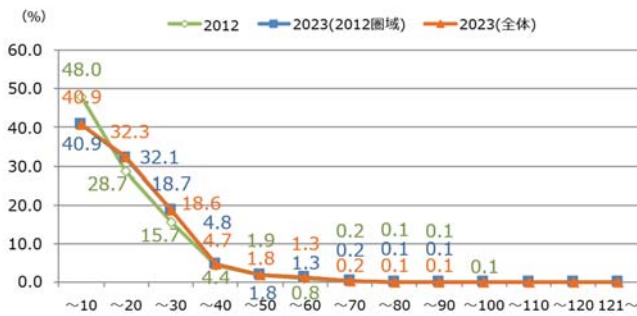
- 全手段での所要時間分布は、20分までの比率が減少し、20分以上の比率が増加しています。
- 代表交通手段別での所要時間分布では、徒歩や自転車が10分まで、バイクや自動車が20分までの比較的短い所要時間の比率が減少しています。バスや市電は20～30分の比率が、鉄道では50～60分の比率が増加しています。

【全手段】

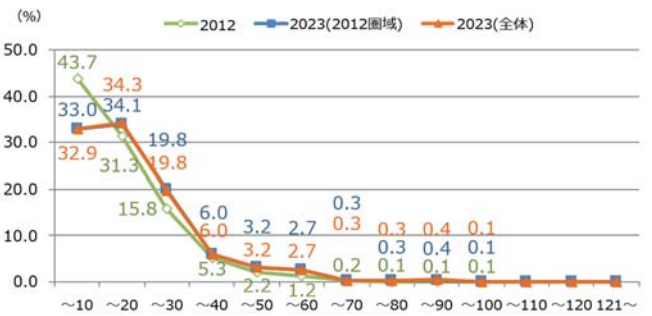


▲ 全手段での所要時間分布

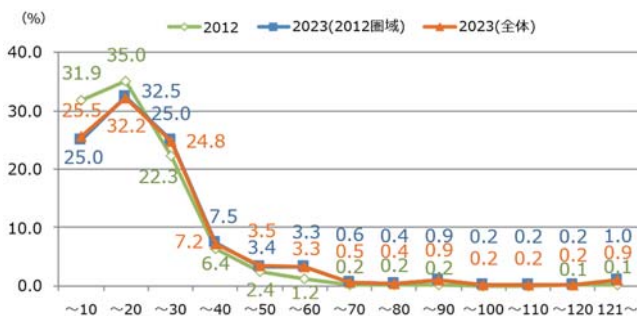
【徒歩】



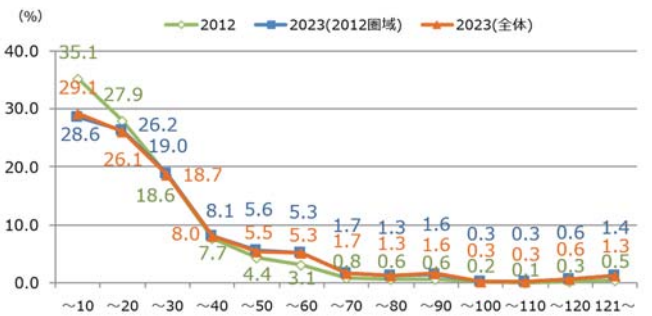
【自転車】



【バイク】

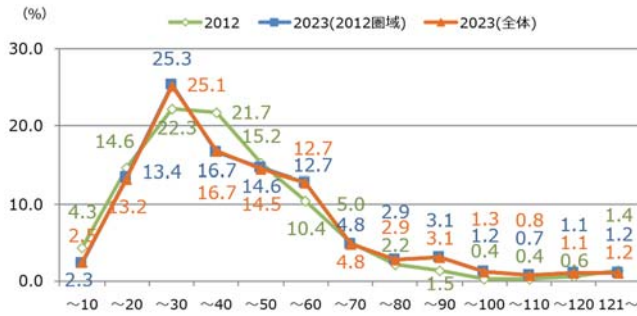


【自動車】

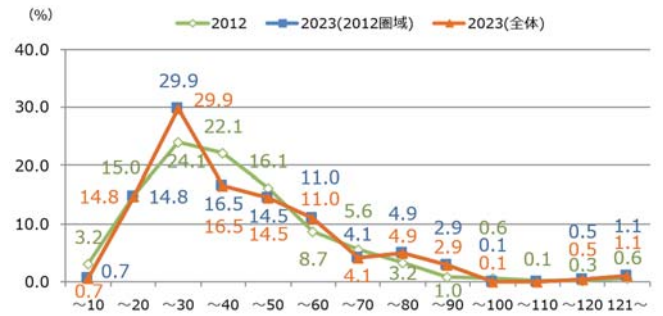


▲ 代表交通手段別（徒歩・自転車・バイク・自動車）の所要時間分布

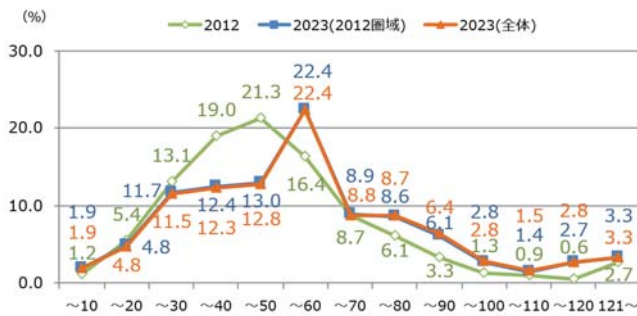
【バス】



【市電】



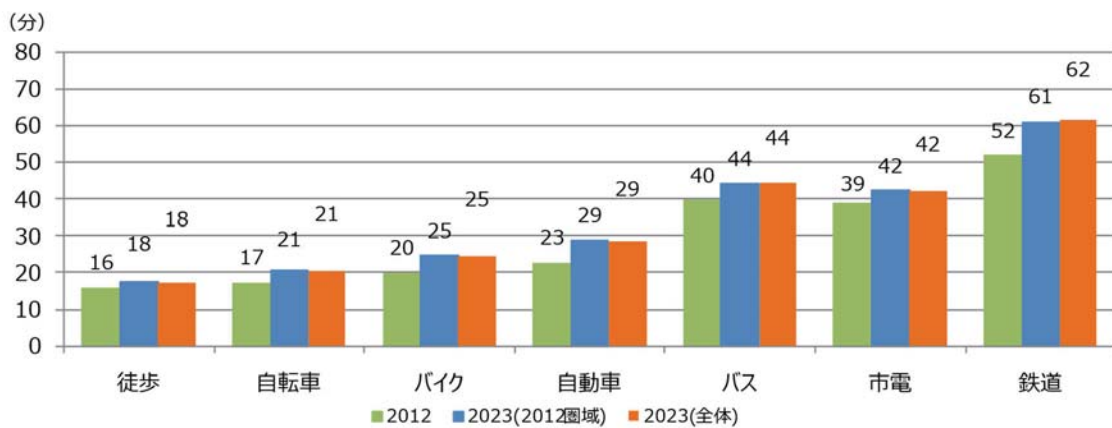
【鉄道】



▲ 代表交通手段別（バス・市電・鉄道）の所要時間分布

<代表交通手段別の平均所要時間（推移）>

- 前回調査と比べると概ね全手段で所要時間の増加が見られます。



▲ 代表交通手段別の平均所要時間

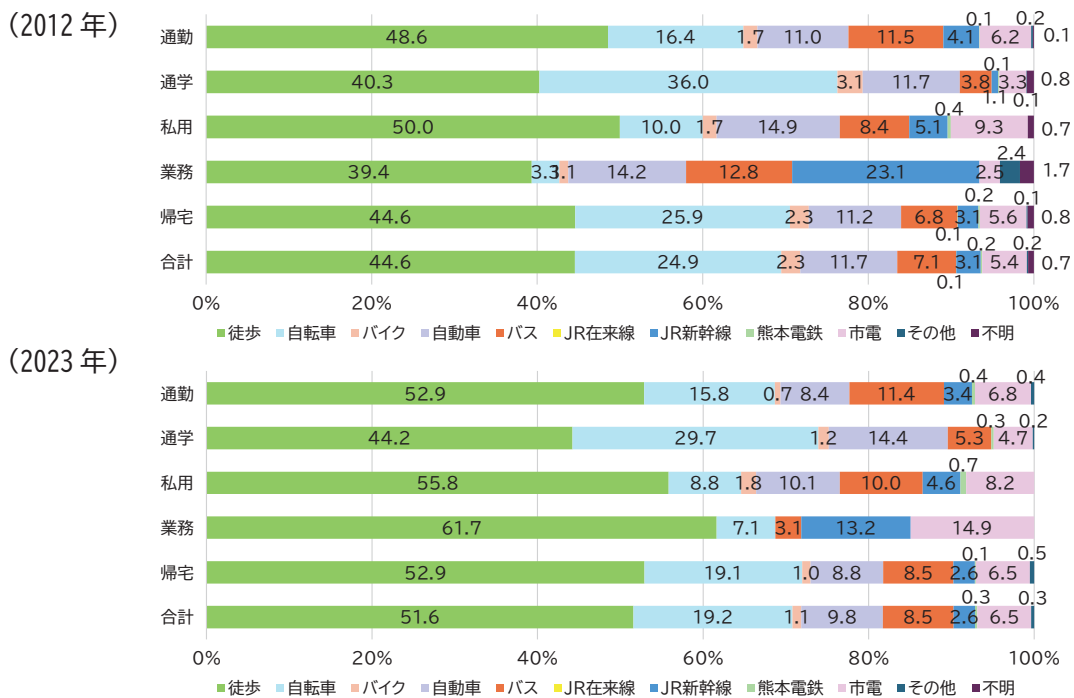
※平均所要時間＝総所要時間（所要時間×拡大係数×補正係数）÷総トリップ数（拡大係数×補正係数）  
（手段別に算出）

## 6) 鉄道端末交通手段特性

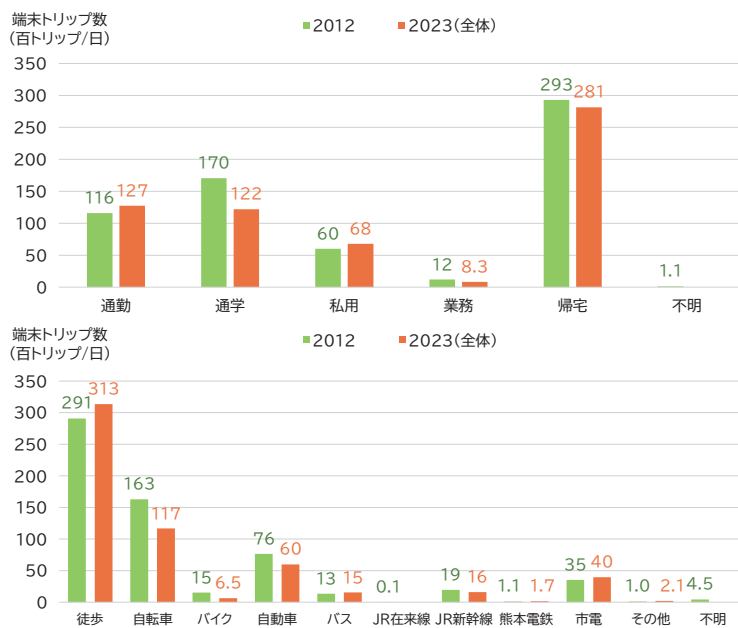
<目的別の鉄道駅端末交通手段構成と端末トリップ数（推移）：JR>

- 今回調査での鉄道駅(JR)の端末交通手段は、徒歩が約5割(51.6%)、自転車約2割(19.6%)、自動車が約1割(9.8%)、乗継利用の公共交通(バス+熊本電鉄+市電)が約2割(8.5+0.3+6.5=15.3%)を占めています。
- 通勤目的での徒歩割合(48.6%→52.9%)は増加していますが、自動車割合(11.0%→8.4%)は減少しています。
- 端末トリップ数は通勤・私用目的で増加していますが、その他の目的では減少しています。

### ■端末交通手段構成（目的別（集約区分））



### ■端末トリップ数（目的別（集約区分）） （手段別）

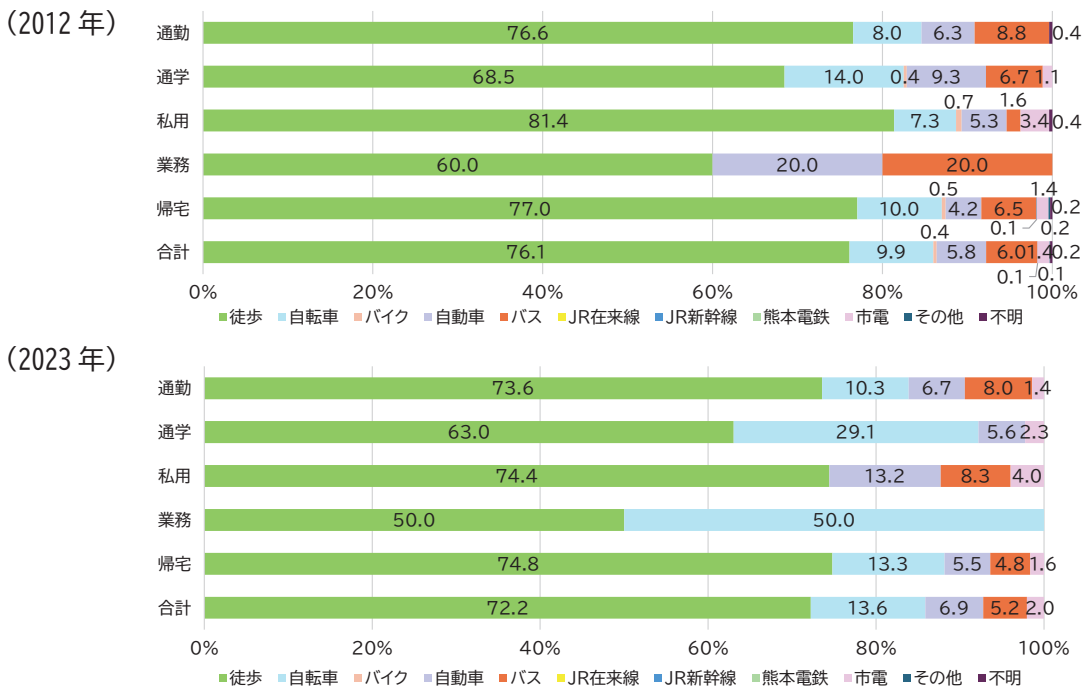


※端末トリップ数は代表交通手段 鉄道の「駅まで（アクセス）」と「駅から（イグレス）」の端末トリップ合計値

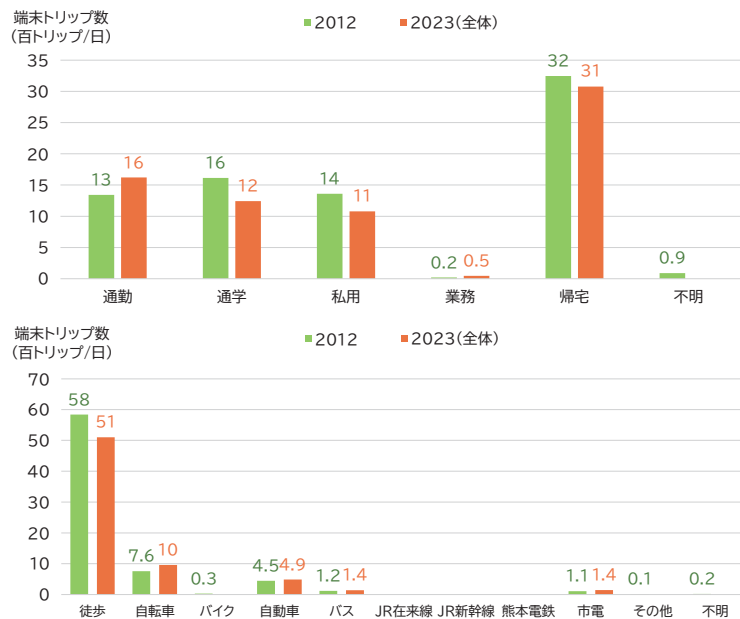
<目的別（集約区分）の鉄道駅端末交通手段構成と端末トリップ数（推移）：熊本電鉄>

- 今回調査での鉄道駅(熊本電鉄)の端末交通手段は、徒歩が約7割（72.2%）、自転車（13.6%）・自動車（6.9%）・乗継利用となる公共交通(バス+市電：5.2+2.0=7.2%)がそれぞれ約1割を占めています。
- 通勤目的の徒歩割合(76.6%→73.6%)は若干減少していますが、自転車割合（6.3%→6.7%）は横ばいとなります。
- 端末トリップ数は通勤目的で増加していますが、その他の目的<sup>注)</sup>では減少しています。

■端末交通手段構成（目的別（集約区分））



■端末トリップ数  
（目的別（集約区分））  
（手段別）



※端末トリップ数は代表交通手段 鉄道の「駅まで（アクセス）」と「駅から（イグレス）」の端末トリップ合計値  
注) 端末交通手段構成・端末トリップ数は過少サンプルでの集計値となる目的もあり精度保証できないが参考掲載（業務目的等）

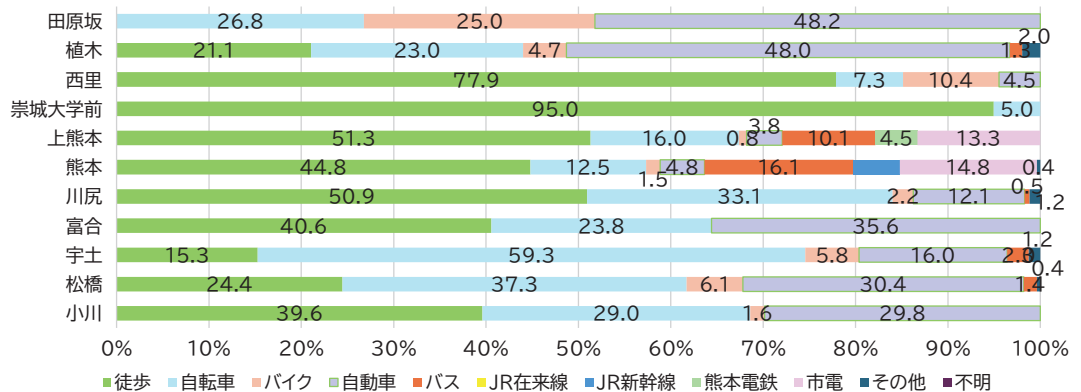


＜主要駅での端末手段構成と端末トリップ数（推移）：JR鹿児島本線＞

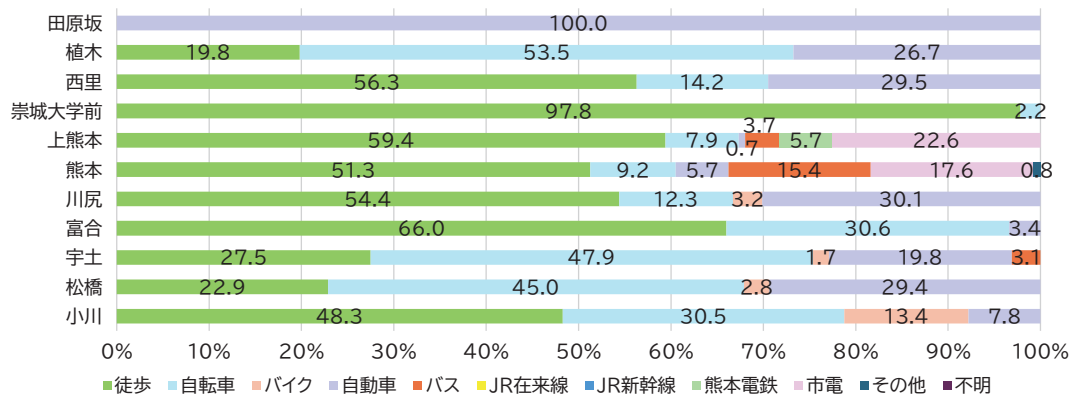
- 崇城大学前駅<sup>注1)</sup>では徒歩割合が9割以上(97.8%)を占め、植木駅(53.5%)・富合駅(30.6%)・宇土駅(47.9%)・松橋駅(45.0%)・小川駅(47.9%)では自転車割合が比較的多くなります。特に、植木駅では半数を超えます。
- 川尻駅では自転車割合(33.1%→12.3%)が減少し、自動車割合(12.0%→30.1%)が増加しています。また、西里駅では徒歩割合(77.9%→56.3%)が減少し、自動車割合(4.5%→29.5%)が増加している状況です。
- 多くの駅で前回調査より端末トリップ数は減少していますが、上熊本駅・熊本駅では増加しています。

■端末交通手段構成（駅別）

(2012年)

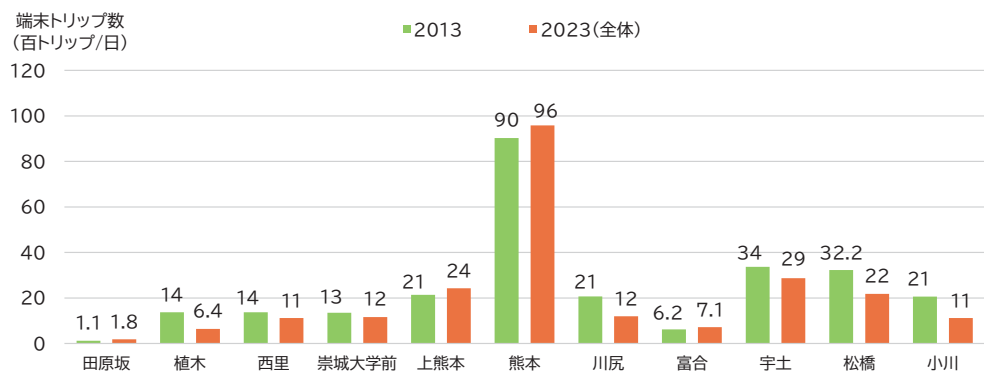


(2023年)



■端末トリップ数

(駅別)



※端末トリップ数は代表交通手段 鉄道の「駅まで（アクセス）」と「駅から（イグレス）」の端末トリップ合計値

注1) 崇城大学前駅はH18年に熊本工大前駅から改称。富合駅はH23年に開業

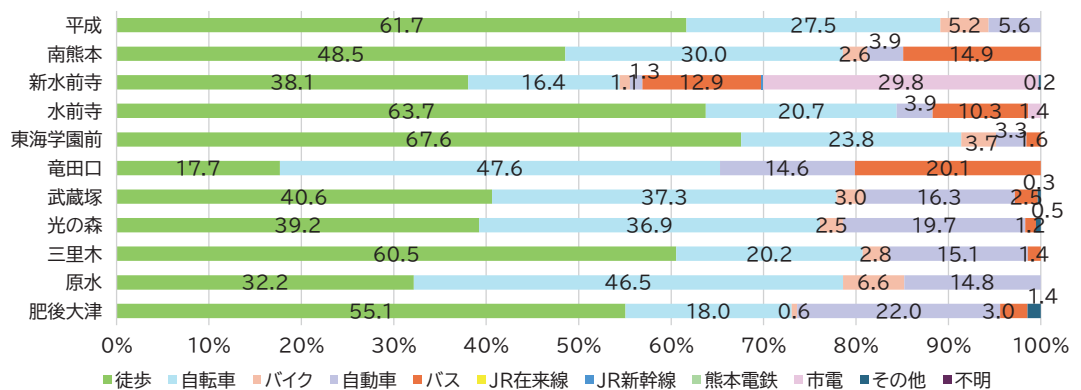
注2) 端末交通手段構成・端末トリップ数は過少サンプルでの集計値となる駅もあり精度保証できないが参考掲載（田原坂駅等）

<主要駅での端末手段構成と端末トリップ数（推移）：JR豊肥本線>

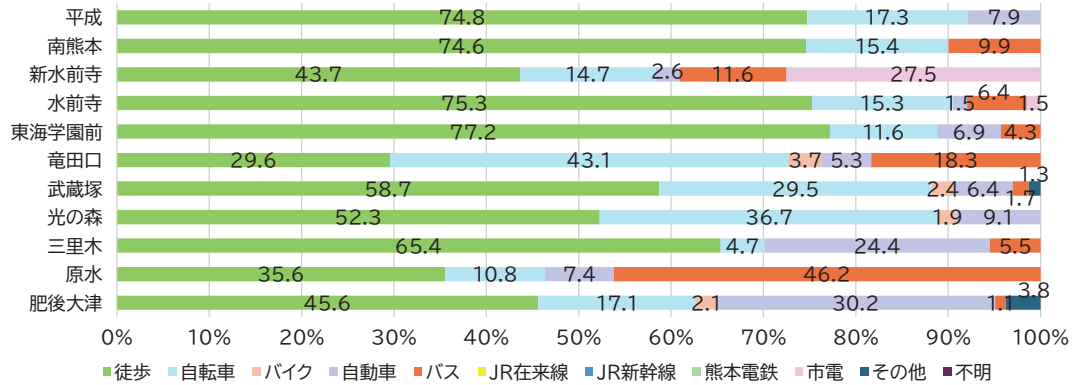
- 原水駅ではバス割合が約5割（46.2%）と徒歩割合や自転車割合を上回っています。
- 原水駅に加え、新水前寺駅(11.6%)、竜田口駅(18.3%)ではバス割合が1割以上、新水前寺駅（27.5%）では市電割合が約3割と、公共交通による乗り継ぎが比較的多い駅となります。
- 三里木駅(15.1%→24.4%)、肥後大津駅(22.0%→30.2%)では継続して自動車割合が高い駅となります。
- 多くの駅で前回調査より端末トリップ数は減少していますが、原水駅は3倍以上増加しています。

■端末交通手段構成（駅別）

(2012年)

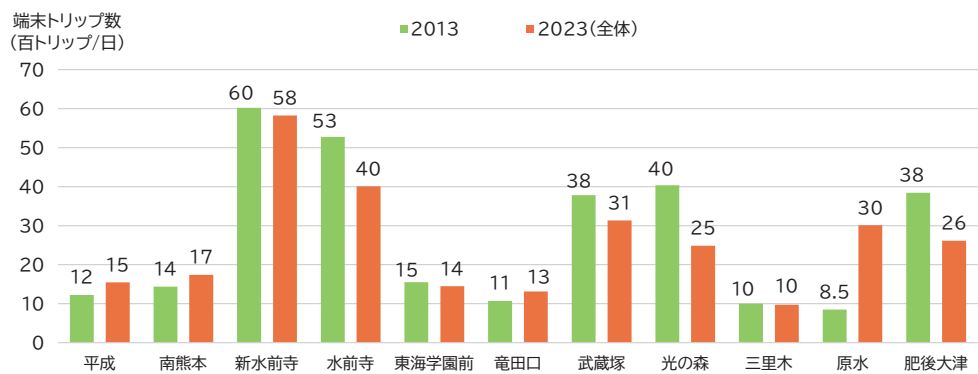


(2023年)



■端末トリップ数

(駅別)



※端末トリップ数は代表交通手段 鉄道の「駅まで（アクセス）」と「駅から（イグレス）」の端末トリップ合計値  
注1) 光の森駅はH18年に開業

## (2) 市区町村別

- ここで示す市区町村別での本体調査結果は以下の通りとします。

## ■熊本都市圏内の市区町村を対象とした一般集計項目一覧

項目一覧	圏域の集計条件
1) 市区町村別人口の概要	前回・今回調査圏域
性別・年齢別人口（推移）	・ P97～101
2) 人の動きの概要	前回・今回調査圏域
市町村別居住者の総トリップ数（推移）	・ P102～106
市町村別居住者の生成原単位・外出率（推移）	・ P107～113
市町村別居住者の代表交通手段構成（推移）	・ P114～120
3) 地域別での交通特性	前回・今回調査圏域
市区町村別の発生集中量（推移）	・ P121～128
市区町村別の代表交通手段構成（推移）	・ P129～130
市区町村別の目的別・代表交通手段構成（推移）	・ P131～142
市区町村間流動からみた交通特性：全目的全手段流動	・ P143
市区町村間流動からみた交通特性：目的別流動	・ P144～147
市区町村間流動からみた交通特性：代表交通手段別流動	・ P148～151
時間特性：市区町村別での代表交通手段別トリップの時間分布（推移）	・ P152～177

※割合を示すグラフでは、それぞれで四捨五入しているため、端数において合計とは一致しない場合がある

## 1) 市区町村別人口の概要

### <性別・年齢別人口（推移）>

- 市区町村別人口<sup>注)</sup>の概要は以下の通りです。

注) 前回・今回調査のマスターデータによる拡大係数をもとに集計したもののマスターデータの拡大係数は、取得サンプルにより性別・年齢階層等を適宜集約し統計人口（国勢調査や住民基本台帳等）等との整合性を踏まえ設定。そのため、性別・年齢別人口等が必ずしも一致するものでない点に留意

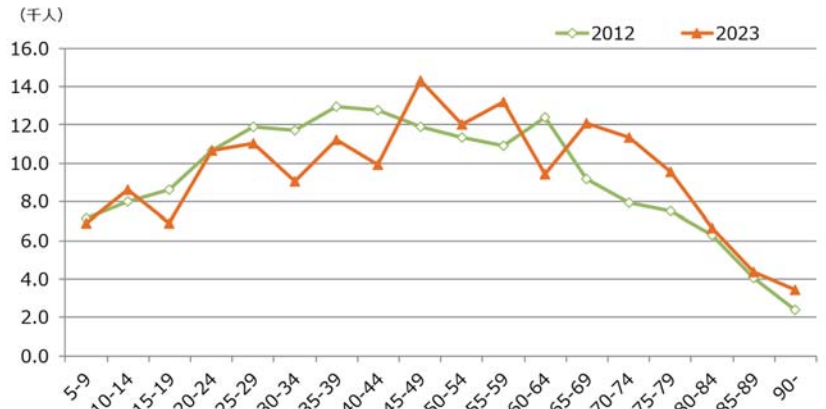
市区町村	人口の概要
熊本市	
中央区	5歳以上人口は170.7千人（1.02倍）、40代後半～50代・65歳以上人口が増加
東区	5歳以上人口は182.4千人（1.01倍）、65歳以上人口が増加
西区	5歳以上人口は85.7千人（0.96倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加
南区	5歳以上人口は126.3千人（1.06倍）、65歳以上人口が増加
北区	5歳以上人口は134.9千人（0.96倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加
菊池市	5歳以上人口は13.9千人（0.97倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加（今回圏域では45.2千人）
宇土市	5歳以上人口は35.1千人（0.96倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口が増加
宇城市	5歳以上人口は45.0千人（0.96倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口が増加（今回圏域では55.1千人）
合志市	5歳以上人口は60.3千人（1.13倍）、14歳以下・30代後半～50代前半・65歳以上人口が増加
大津町	5歳以上人口は34.1千人（1.12倍）、14歳以下・40代・65歳以上人口が増加
菊陽町	5歳以上人口は40.6千人（1.14倍）、14歳以下・40代～50代前半・65歳以上人口が増加
西原村	5歳以上人口は6.6千人（0.99倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加
御船町	5歳以上人口は16.3千人（0.94倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加
嘉島町	5歳以上人口は9.5千人（1.13倍）、65歳以上人口が増加、特に70代の増加が顕著
益城町	5歳以上人口は32.2千人（1.01倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加
甲佐町	5歳以上人口は9.8千人（0.89倍）、64歳以下人口が概ね減少・65歳以上人口は増加

### ■性別人口

（熊本市中央区）



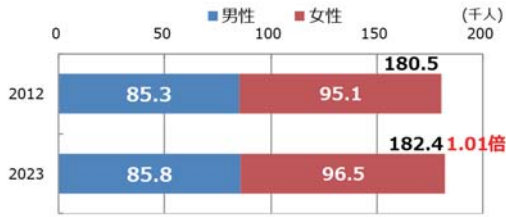
### ■年齢別人口



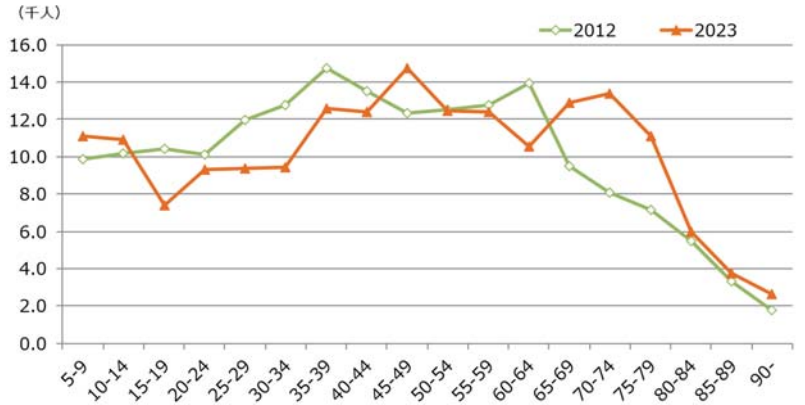
※外出していない方も含めた拡大係数の合計値



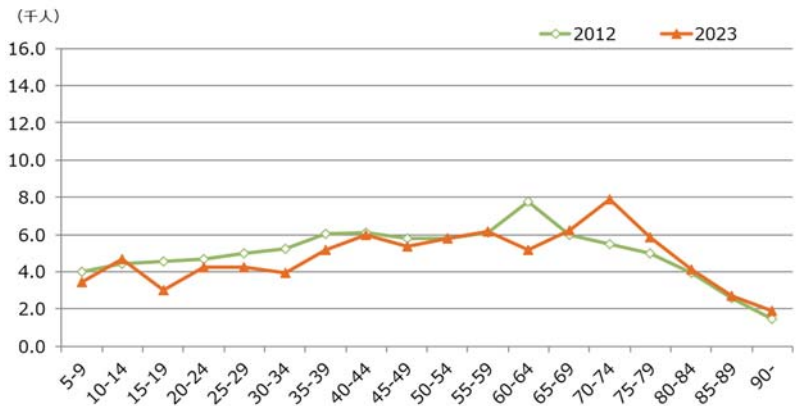
■性別人口  
(熊本市東区)



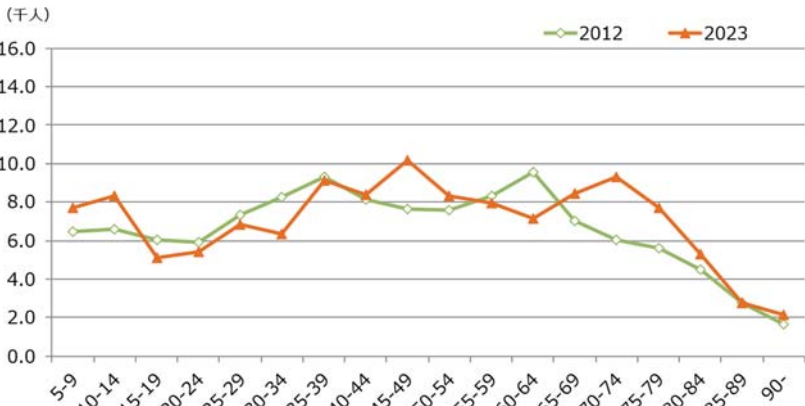
■年齢別人口



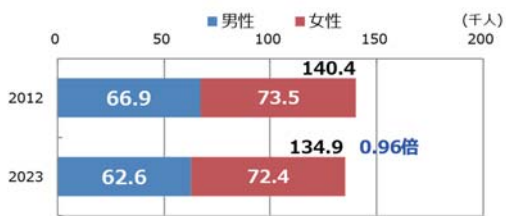
(熊本市西区)



(熊本市南区)



(熊本市北区)



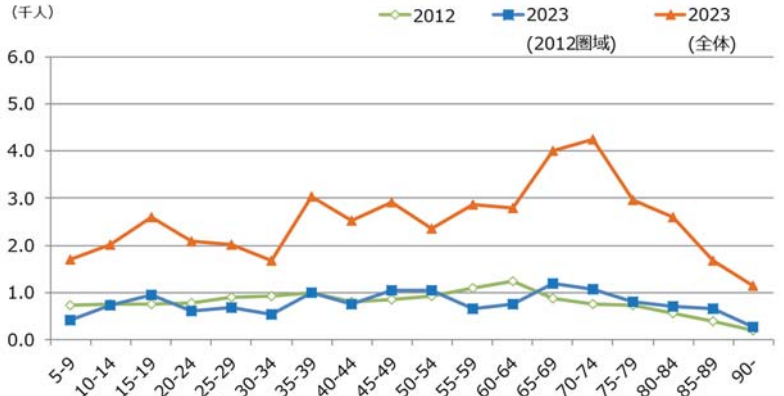
※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

■性別人口

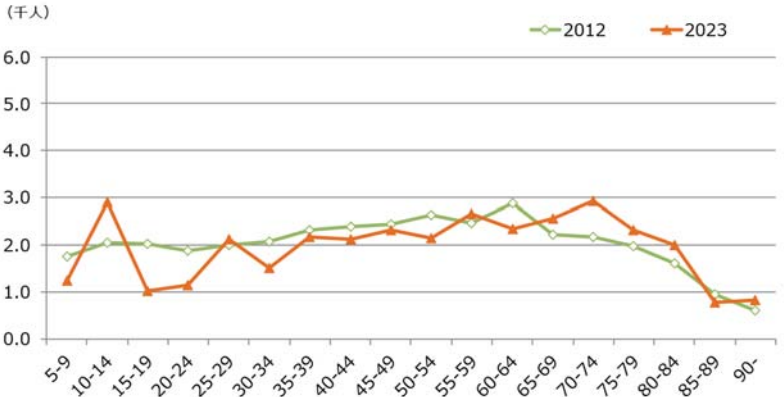
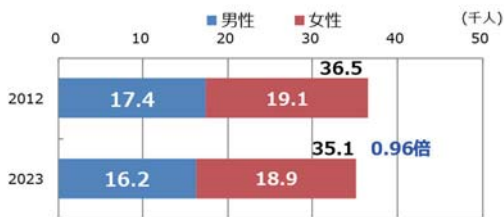
(菊池市)



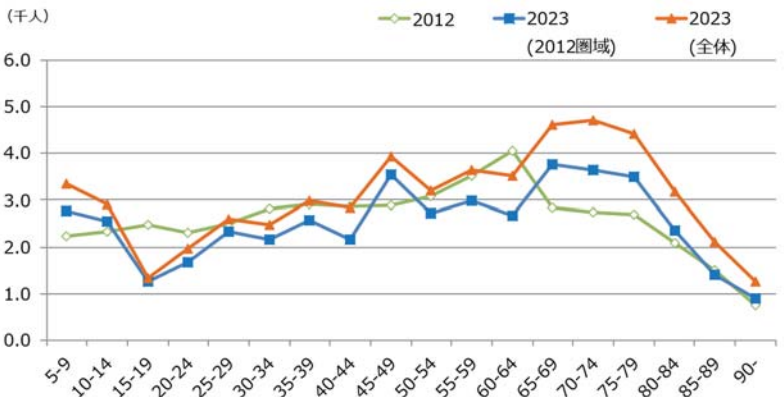
■年齢別人口



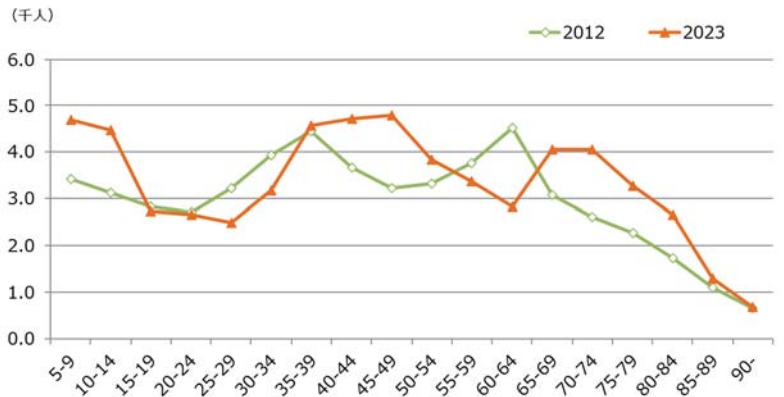
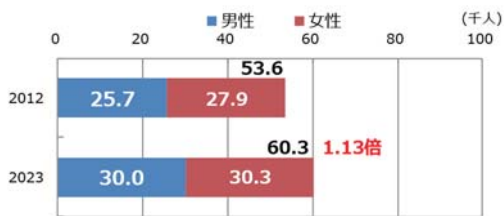
(宇土市)



(宇城市)

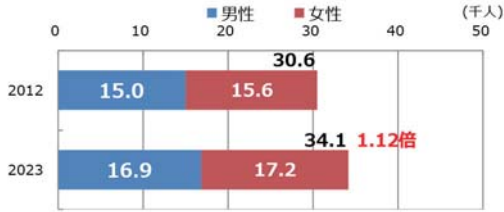


(合志市)

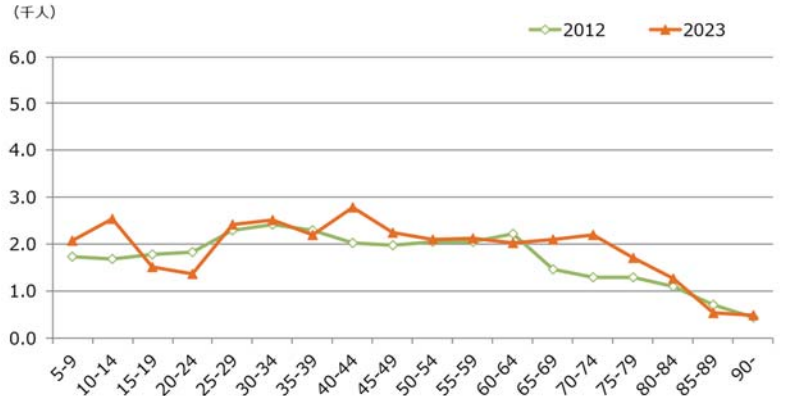


※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

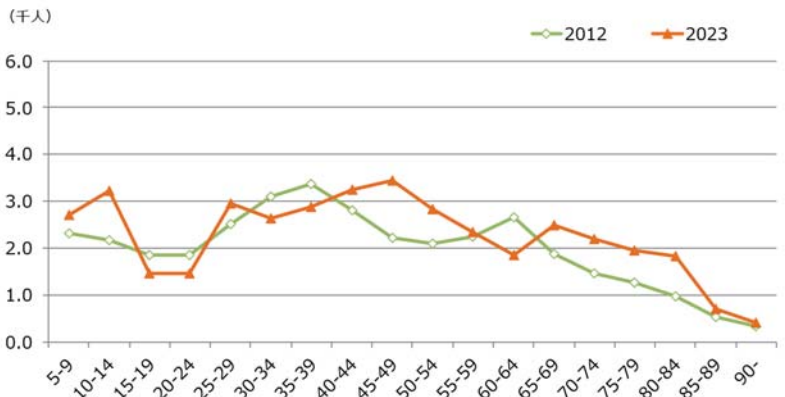
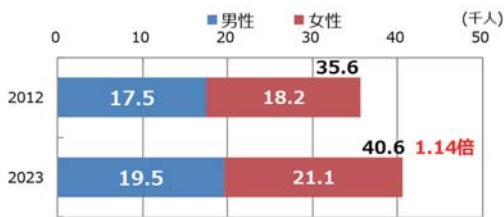
■性別人口  
(大津町)



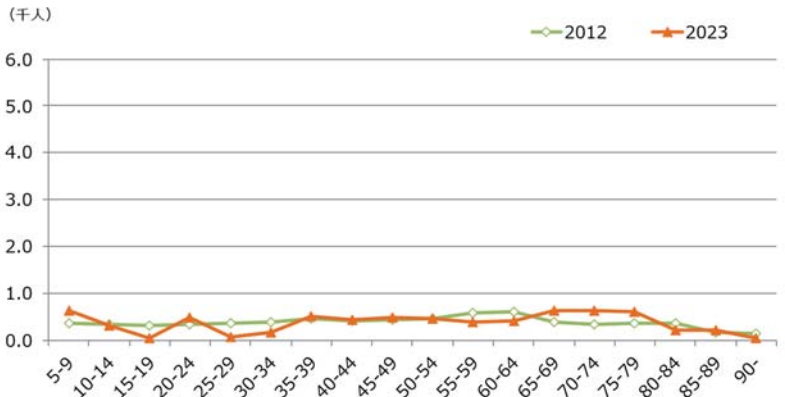
■年齢別人口



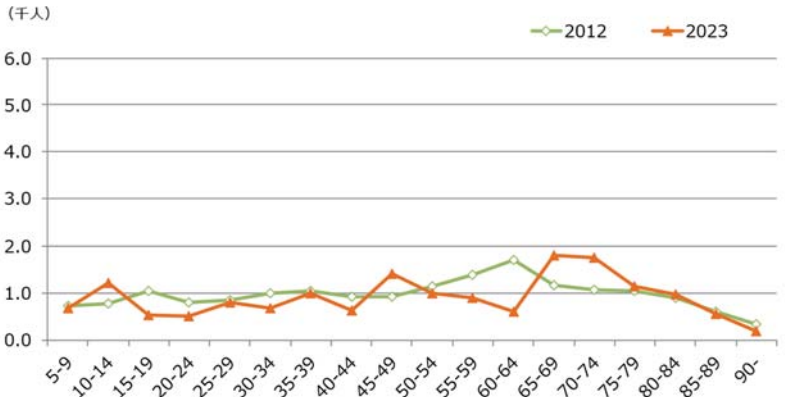
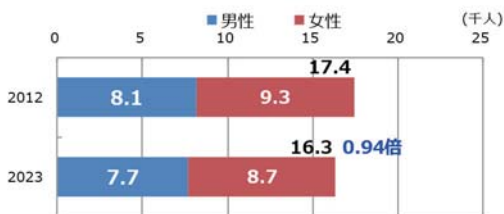
(菊陽町)



(西原村)



(御船町)



※外出していない方も含めた拡大係数の合計値

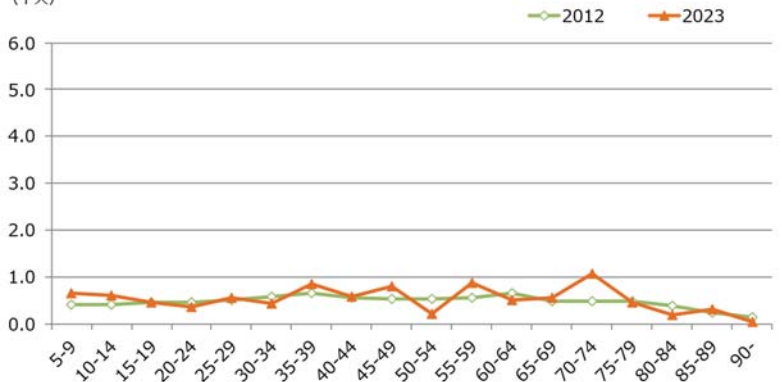
■性別人口

(嘉島町)

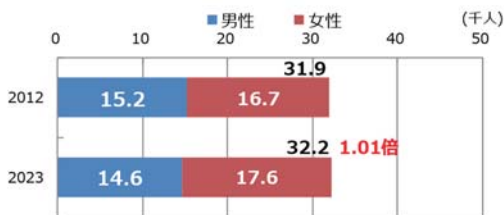


■年齢別人口

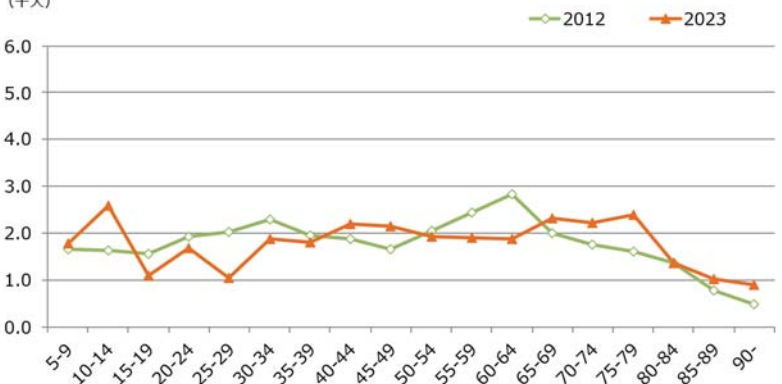
(千人)



(益城町)



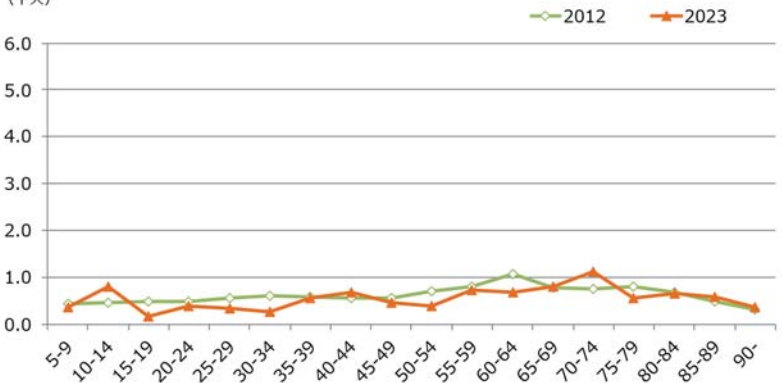
(千人)



(甲佐町)



(千人)



※外出していない方も含めた拡大係数の合計値



## 2) 人の動きの概要

<市町村別居住者の総トリップ数（推移）>

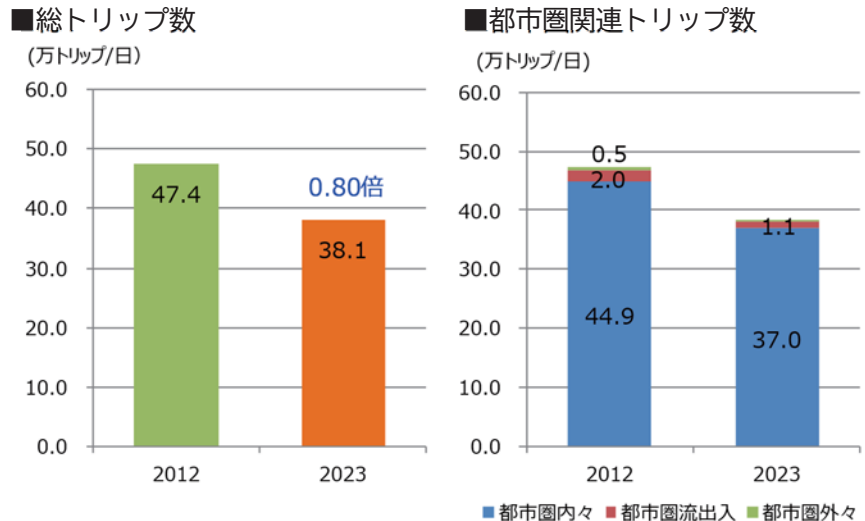
- 市区町村<sup>注)</sup>別の総トリップ数は以下の通りです。

注)「居住地の市区町村」別に、居住者を対象にトリップ数を集計したもの

市区町村	市町村別居住者の総トリップ数の概要
共通	全市区町村の居住者に共通して、都市圏内々、都市圏からの流出・都市圏への流入、都市圏外での移動の全てが前回調査時より減少
熊本市	
中央区	中央区居住者の総トリップ数は38.1万トリップ/日（0.80倍：2割以上の減少）
東区	東区居住者の総トリップ数は41.5万トリップ/日（0.82倍：2割程度の減少）
西区	西区居住者の総トリップ数は19.7万トリップ/日（0.78倍：2割以上の減少）
南区	南区居住者の総トリップ数は29.2万トリップ/日（0.86倍）
北区	北区居住者の総トリップ数は29.1万トリップ/日（0.76倍：2割以上の減少）
菊池市	菊池市居住者の総トリップ数は9.7万トリップ/日 （2012年圏域では2.7万トリップ/日（0.68倍：2割以上の減少））
宇土市	宇土市居住者の総トリップ数は7.5万トリップ/日（0.76倍：2割以上の減少）
宇城市	宇城市居住者の総トリップ数は12.1万トリップ/日 （2012年圏域では10.2万トリップ/日（0.81倍：2割程度の減少））
合志市	合志市居住者の総トリップ数は13.1万トリップ/日（0.88倍）
大津町	大津町居住者の総トリップ数は7.7万トリップ/日（0.97倍）
菊陽町	菊陽町居住者の総トリップ数は8.9万トリップ/日（0.93倍）
西原村	西原村居住者の総トリップ数は1.5万トリップ/日（0.85倍）
御船町	御船町居住者の総トリップ数は4.3万トリップ/日（0.91倍）
嘉島町	嘉島町居住者の総トリップ数は1.8万トリップ/日（0.80倍：2割以上の減少）
益城町	益城町居住者の総トリップ数は6.5万トリップ/日（0.74倍：2割以上の減少）
甲佐町	甲佐町居住者の総トリップ数は2.7万トリップ/日（0.88倍）

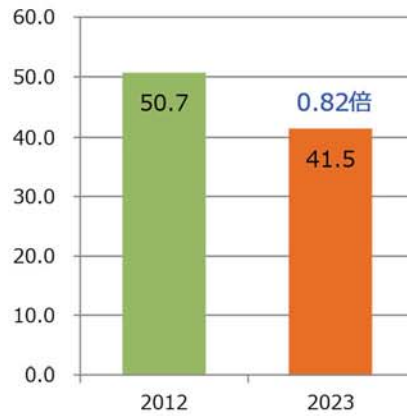
※都市圏全体では2012年圏域同士で約0.82倍の減少（都市圏全体では2割程度減少）

(熊本市中央区)

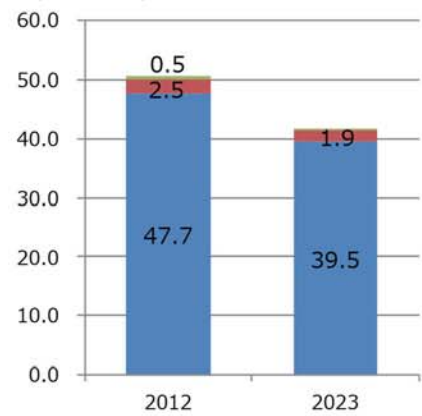


(熊本市東区)

■ 総トリップ数  
(万トリップ/日)



■ 都市圏関連トリップ数  
(万トリップ/日)

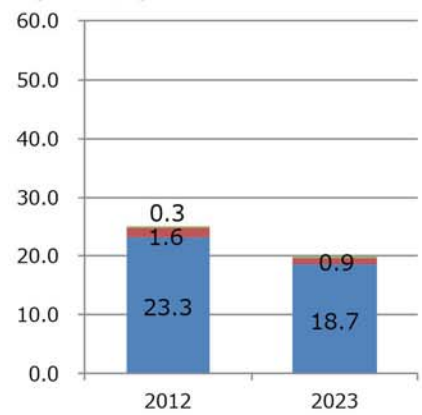


(熊本市西区)

(万トリップ/日)

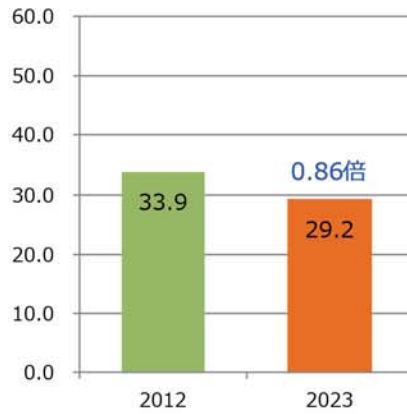


■ 都市圏内々 ■ 都市圏流入 ■ 都市圏外々  
(万トリップ/日)

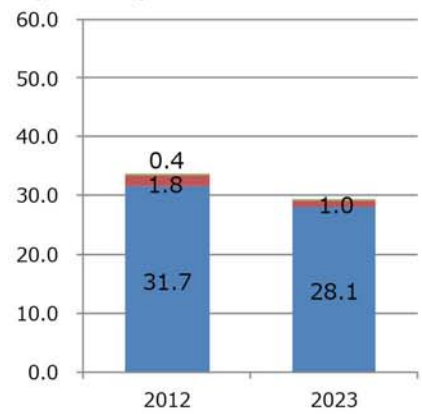


(熊本市南区)

(万トリップ/日)



■ 都市圏内々 ■ 都市圏流入 ■ 都市圏外々  
(万トリップ/日)

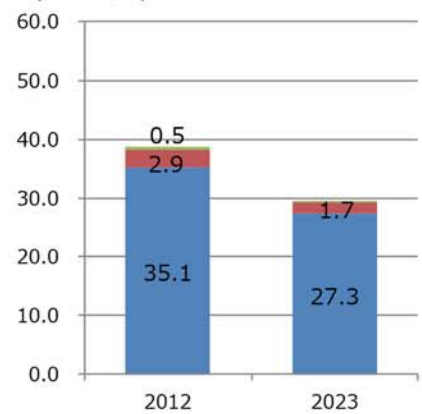


(熊本市北区)

(万トリップ/日)



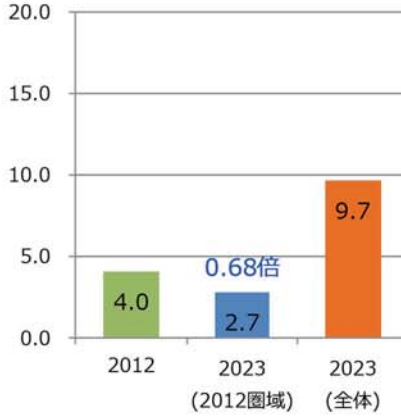
■ 都市圏内々 ■ 都市圏流入 ■ 都市圏外々  
(万トリップ/日)



(菊池市)

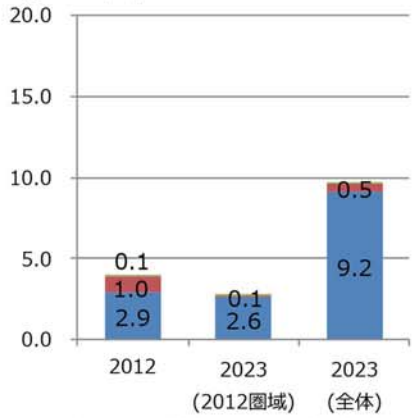
■総トリップ数

(万トリップ/日)



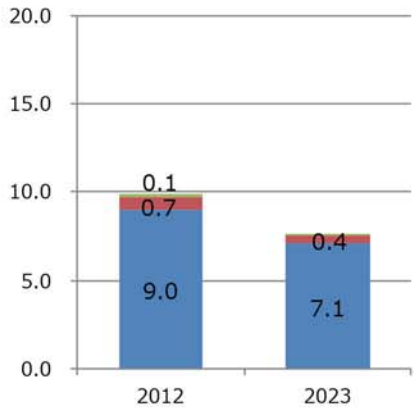
■都市圏関連トリップ数

(万トリップ/日)



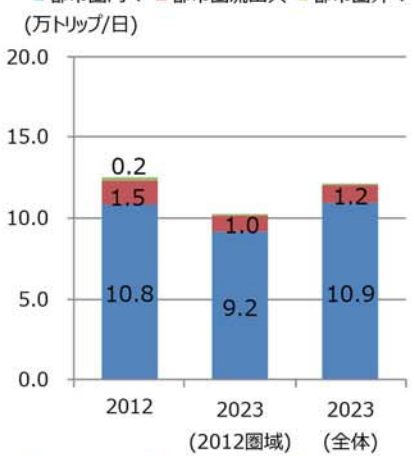
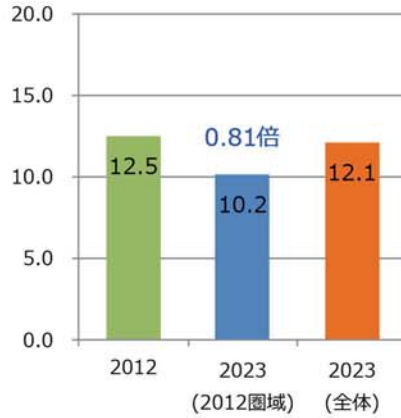
(宇土市)

(万トリップ/日)



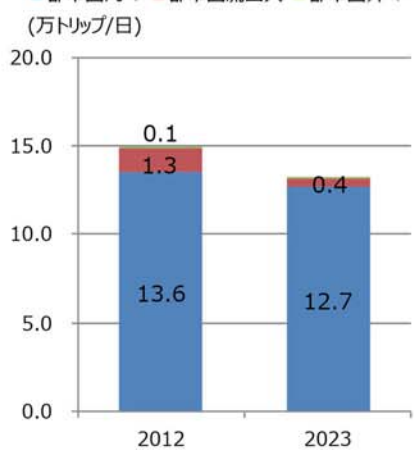
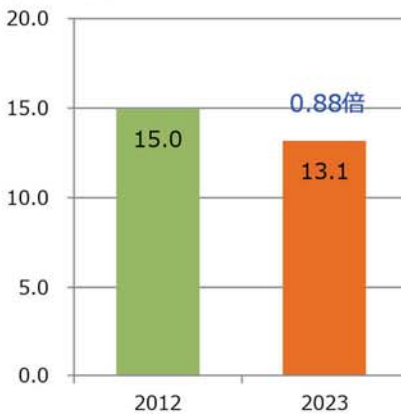
(宇城市)

(万トリップ/日)



(合志市)

(万トリップ/日)

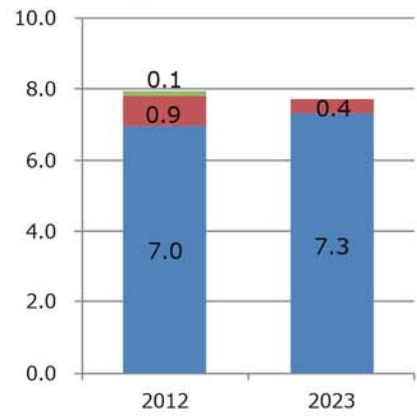


(大津町)

■ 総トリップ数  
(万トリップ/日)

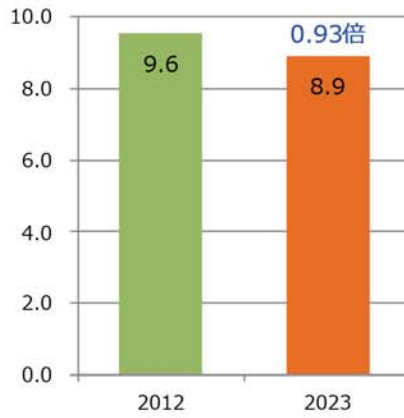


■ 都市圏関連トリップ数  
(万トリップ/日)

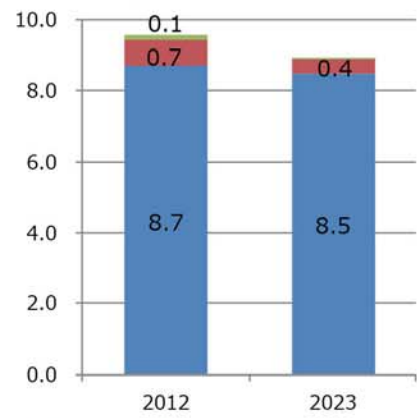


(菊陽町)

(万トリップ/日)

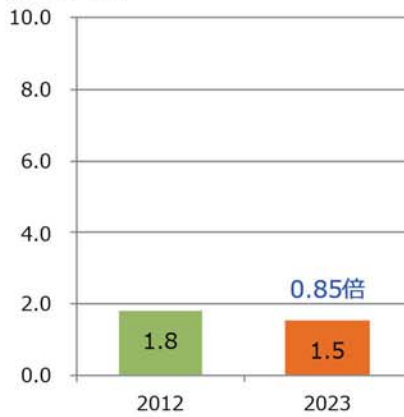


■ 都市圏内々 ■ 都市圏流入 ■ 都市圏外々  
(万トリップ/日)

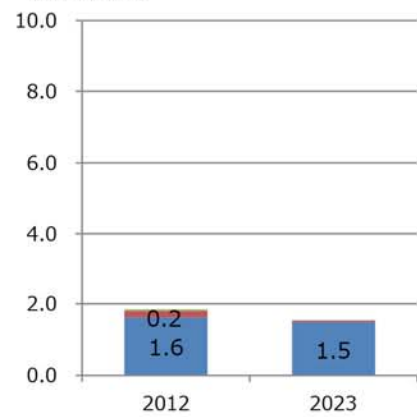


(西原村)

(万トリップ/日)

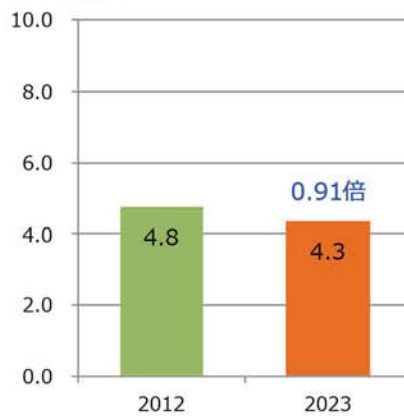


■ 都市圏内々 ■ 都市圏流入 ■ 都市圏外々  
(万トリップ/日)

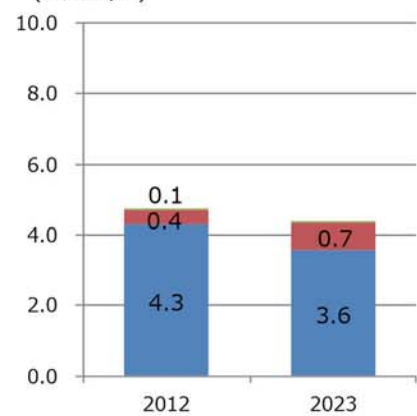


(御船町)

(万トリップ/日)



■ 都市圏内々 ■ 都市圏流入 ■ 都市圏外々  
(万トリップ/日)





(嘉島町)

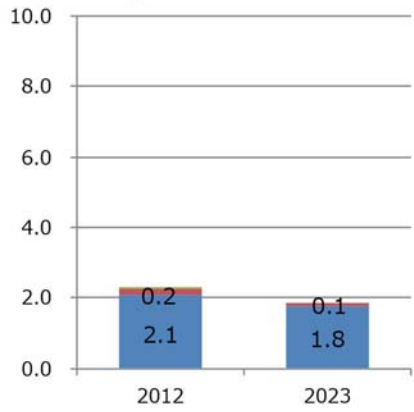
■総トリップ数

(万トリップ/日)



■都市圏関連トリップ数

(万トリップ/日)

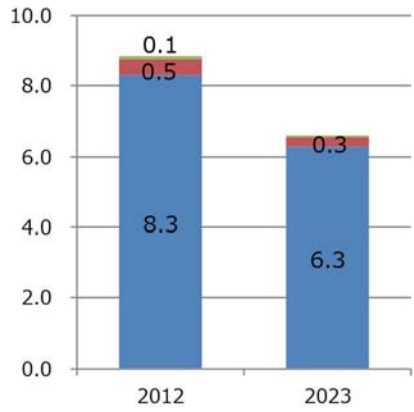


(益城町)

(万トリップ/日)



(万トリップ/日)

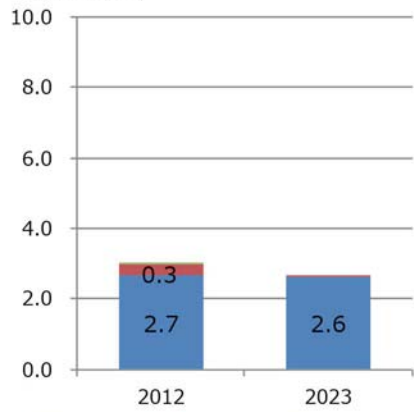


(甲佐町)

(万トリップ/日)



(万トリップ/日)



■都市圏内々 ■都市圏流出入 ■都市圏外々

<市町村別居住者の生成原単位・外出率（推移）>

- 市区町村<sup>注)</sup>別の生成原単位・外出率は以下の通りです。

注)「居住地の市区町村」別に、居住者を対象に生成原単位と外出率を集計したものの

市区町村	市町村別居住者の生成原単位と外出率の概要
共通	全市区町村の居住者に共通して、生成原単位・外出率は前回調査時点から低下
熊本市	
中央区	中央区居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.83→2.23 トリップ/人：21%減） 外出率は 8.0 ポイント減少（89.3%→81.3%）
東区	東区居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.81→2.27 トリップ/人：19%減） 外出率は 8.9 ポイント減少（89.6%→80.8%）
西区	西区居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.80→2.30 トリップ/人：18%減） 外出率は 9.3 ポイント減少（87.9%→78.6%）
南区	南区居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.85→2.31 トリップ/人：19%減） 外出率は 7.5 ポイント減少（88.5%→81.1%）
北区	北区居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.75→2.16 トリップ/人：21%減） 外出率は 12.2 ポイント減少（88.5%→76.3%：10 ポイント以上の減少）
菊池市*	菊池市居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.83→2.14 トリップ/人：24%減） 外出率は 13.2 ポイント減少（87.3%→74.1%：10 ポイント以上の減少）
宇土市	宇土市居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.70→2.14 トリップ/人：21%減） 外出率は 11.7 ポイント減少（86.6%→74.9%：10 ポイント以上の減少）
宇城市*	宇城市居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.69→2.19 トリップ/人：19%減） 外出率は 9.7 ポイント減少（86.3%→76.5%）
合志市	合志市居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.79→2.18 トリップ/人：22%減） 外出率は 8.9 ポイント減少（89.6%→80.7%）
大津町	大津町居住者の生成原単位が約1割減少（グロス 2.59→2.26 トリップ/人：13%減） 外出率は 8.3 ポイント減少（87.6%→79.3%）
菊陽町	菊陽町居住者の生成原単位が約2割減少（グロス 2.68→2.20 トリップ/人：18%減） 外出率は 12.0 ポイント減少（90.4%→78.5%：10 ポイント以上の減少）
西原村	西原村居住者の生成原単位が約1割減少（グロス 2.69→2.31 トリップ/人：14%減） 外出率は 8.7 ポイント減少（85.9%→77.2%）
御船町	御船町居住者の生成原単位は1割未満で減少（グロス 2.74→2.66 トリップ/人：3%減） 外出率は 8.4 ポイント減少（84.9%→76.5%）
嘉島町	嘉島町居住者の生成原単位が約3割減少（グロス 2.72→1.93* トリップ/人：29%減） 外出率は 8.2 ポイント減少（85.5%→77.3%） ※生成原単位（グロス）が2未満とは1日のなかで往復移動がない方の影響による結果
益城町	益城町居住者の生成原単位が約3割減少（グロス 2.77→2.03 トリップ/人：27%減） 外出率は 9.5 ポイント減少（86.8%→77.3%）
甲佐町	甲佐町居住者の生成原単位は1割未満で減少（グロス 2.76→2.73 トリップ/人：1%減） 外出率は 6.8 ポイント減少（84.5%→77.7%）

※菊池市・宇城市は前回調査圏域と今回調査圏域での集計値により比較

※都市圏全体では、生成原単位（グロス）が18%減少、外出率は9.1ポイント減少  
下線部は上記を上回り減少する市区町村

■用語

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

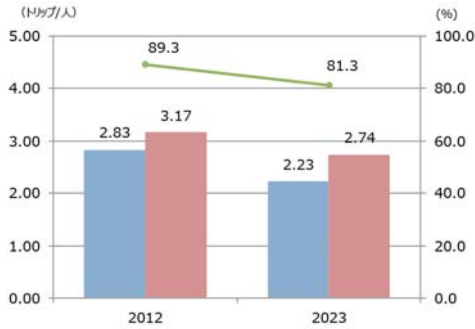
■生成原単位・外出率

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

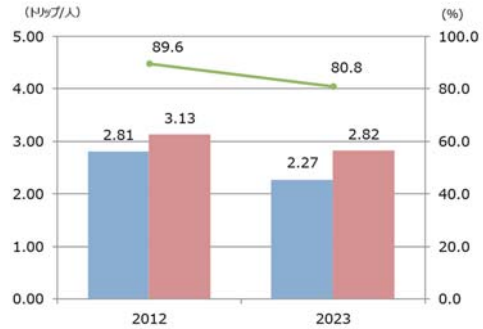


※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方だけの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

(熊本市中央区)



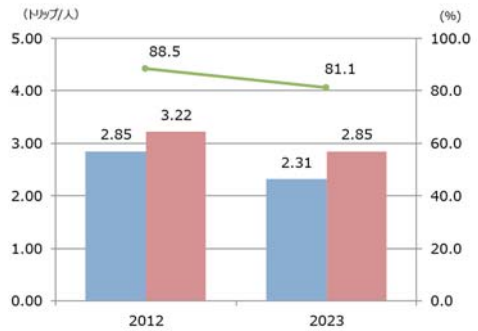
(熊本市東区)



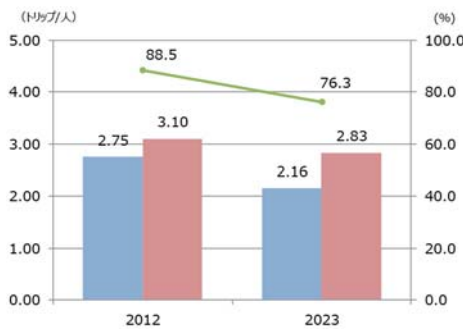
(熊本市西区)



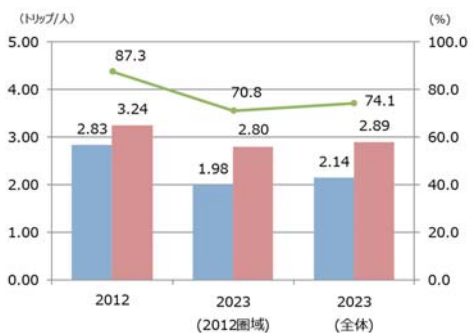
(熊本市南区)



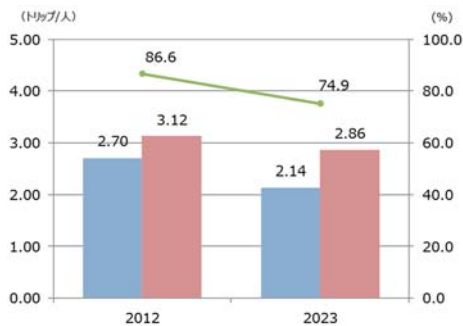
(熊本市北区)



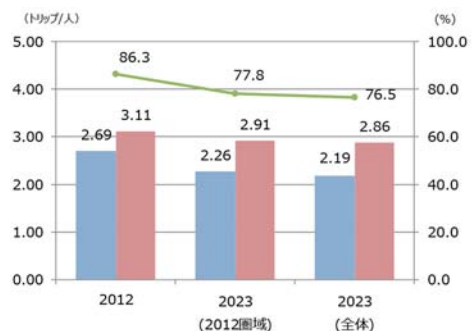
(菊池市)



(宇土市)

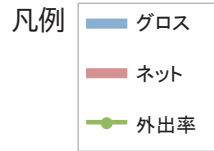


(宇城市)



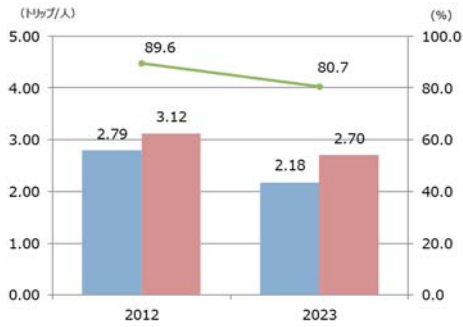
■生成原単位・外出率

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

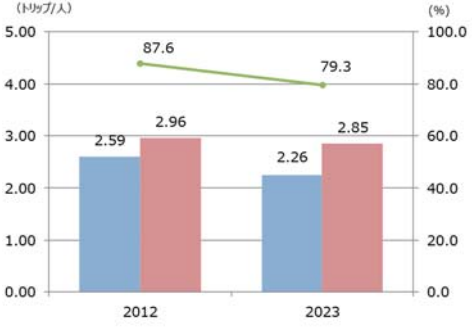


※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方だけの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

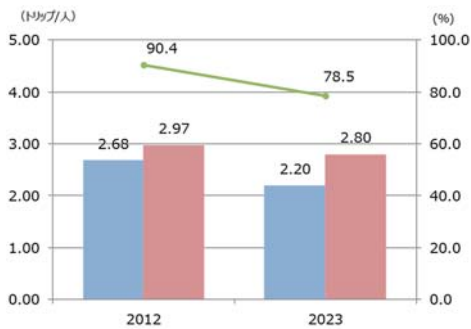
(合志市)



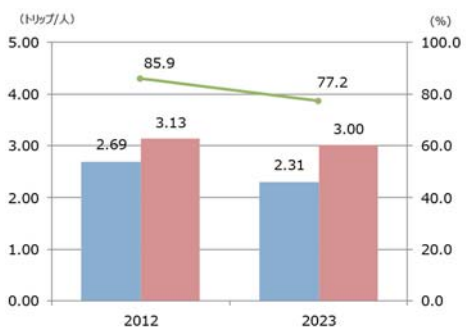
(大津町)



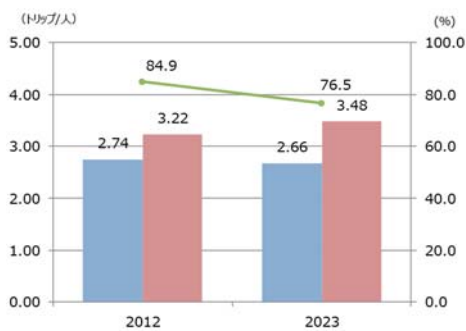
(菊陽町)



(西原村)



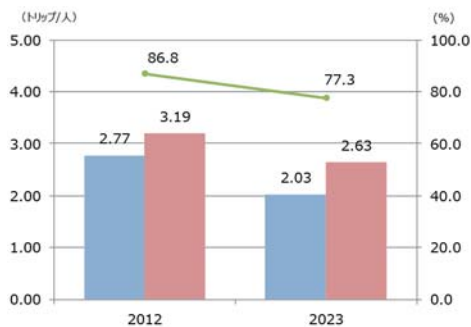
(御船町)



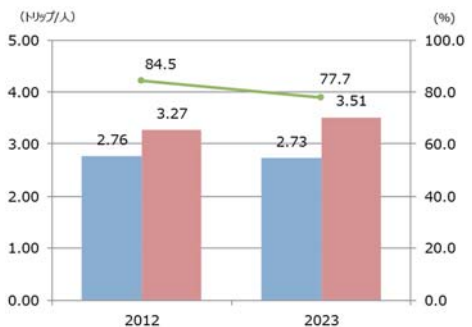
(嘉島町)



(益城町)



(甲佐町)





【参考】市町村別居住者（年齢別）の生成原単位・外出率（推移）

- 居住者の年齢別での生成原単位・外出率は下表の通りです<sup>注）</sup>。

注）「居住地の市区町村」別に、居住者の年齢別に生成原単位と外出率を集計したものの人口（居住人口・外出人口）は前回・今回調査のマスターデータによる拡大係数をもとに集計したものであり、取得サンプルにより性・年齢階層等を適宜集約し統計人口（国勢調査や住民基本台帳等）等との整合性を踏まえ設定しているが年齢階層によってはバラツキが生じる可能性もあるため点に留意が必要となるため、参考として集計したデータを表形式で掲載

■中央区

年齢別	前回：2012				今回：2023			
	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)
5-9	19,068	1,873	7,149	705	7,025	693	2.67	2.71
10-14	21,305	2,274	7,983	859	7,887	849	2.67	2.70
15-19	20,118	2,042	8,623	875	8,285	841	2.33	2.43
20-24	26,500	1,754	10,673	719	9,582	649	2.48	2.77
25-29	31,625	2,328	11,910	905	10,940	830	2.66	2.89
30-34	36,456	3,013	11,735	1,024	10,962	955	3.11	3.33
35-39	42,509	3,976	12,963	1,292	12,004	1,196	3.28	3.54
40-44	39,726	4,152	12,796	1,405	11,917	1,304	3.10	3.33
45-49	35,343	3,935	11,887	1,400	10,928	1,283	2.97	3.23
50-54	35,068	4,117	11,329	1,415	10,535	1,314	3.10	3.33
55-59	34,560	4,346	10,930	1,481	9,963	1,346	3.16	3.47
60-64	40,540	5,530	12,407	1,799	11,395	1,655	3.27	3.56
65-69	28,579	4,342	9,178	1,426	8,172	1,267	3.11	3.50
70-74	22,651	3,333	7,933	1,193	6,654	999	2.86	3.40
75-79	19,035	2,724	7,523	1,080	5,851	846	2.53	3.25
80-84	12,460	1,680	6,297	829	4,302	575	1.98	2.90
85-89	6,058	731	4,056	483	2,361	285	1.49	2.57
90以上	2,508	205	2,383	198	1,029	84	1.05	2.44
合計	474,109	52,355	167,755	19,088	149,792	16,971	2.83	3.17

■東区

年齢別	前回：2012				今回：2023			
	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)
5-9	24,746	2,214	9,860	884	9,655	866	2.51	2.56
10-14	24,849	2,357	10,205	969	10,032	952	2.43	2.48
15-19	24,628	2,149	10,425	923	9,978	884	2.36	2.47
20-24	23,026	1,506	10,100	681	9,015	609	2.28	2.55
25-29	30,134	2,114	11,968	878	10,602	778	2.52	2.84
30-34	37,988	2,857	12,790	1,006	11,760	923	2.97	3.23
35-39	49,347	4,215	14,721	1,386	13,831	1,301	3.35	3.57
40-44	42,810	3,782	13,533	1,312	12,747	1,231	3.16	3.36
45-49	36,887	3,533	12,340	1,270	11,462	1,177	2.99	3.22
50-54	38,134	3,910	12,551	1,379	11,598	1,273	3.04	3.29
55-59	40,467	4,294	12,776	1,526	11,688	1,394	3.17	3.46
60-64	45,107	5,392	13,955	1,842	12,423	1,639	3.23	3.63
65-69	29,670	4,009	9,524	1,325	8,349	1,160	3.12	3.55
70-74	23,622	3,097	8,046	1,081	6,721	906	2.94	3.51
75-79	18,541	2,323	7,155	888	5,680	709	2.59	3.26
80-84	11,102	1,290	5,448	623	3,809	440	2.04	2.91
85-89	4,401	423	3,297	305	1,757	169	1.33	2.50
90以上	1,562	143	1,770	157	674	62	0.88	2.32
合計	507,021	49,608	180,464	18,435	161,781	16,473	2.81	3.13

■西区

年齢別	前回：2012				今回：2023			
	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)
5-9	9,848	788	3,966	317	3,837	307	2.48	2.48
10-14	10,875	873	4,416	353	4,354	348	2.46	2.50
15-19	10,578	855	4,567	370	4,365	354	2.32	2.42
20-24	11,133	685	4,649	288	4,234	263	2.39	2.63
25-29	14,728	882	4,954	332	4,626	309	2.97	3.18
30-34	16,403	1,072	5,205	383	4,758	351	3.15	3.45
35-39	18,142	1,568	6,056	540	5,595	497	3.00	3.24
40-44	20,703	1,578	6,122	549	5,622	503	3.38	3.68
45-49	17,641	1,571	5,766	540	5,492	513	3.06	3.21
50-54	18,245	1,630	5,806	560	5,458	523	3.14	3.34
55-59	19,389	1,795	6,122	627	5,665	579	3.17	3.42
60-64	25,717	2,601	7,741	869	7,041	788	3.32	3.65
65-69	18,132	2,016	5,974	695	5,170	601	3.04	3.51
70-74	16,252	2,054	5,464	722	4,587	607	2.97	3.54
75-79	11,384	1,252	4,972	548	3,706	411	2.29	3.07
80-84	7,534	776	3,938	403	2,609	269	1.91	2.89
85-89	3,531	305	2,584	225	1,299	111	1.37	2.72
90以上	1,244	91	1,429	104	490	36	0.87	2.54
合計	251,479	22,392	89,731	8,425	78,908	7,370	2.80	3.19

■南区

年齢別	前回：2012				今回：2023			
	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)	①トリアプ数 (トリアプ/日)	②居住人口 (人)	③外出人口 (人)	④生成原単位 (トリアプ/人)
5-9	15,594	1,366	6,469	563	6,353	554	2.41	2.45
10-14	16,026	1,415	6,564	582	6,470	574	2.44	2.48
15-19	13,885	1,185	6,043	517	5,967	510	2.30	2.33
20-24	13,765	936	5,924	411	5,289	366	2.32	2.60
25-29	21,533	1,533	7,324	578	6,721	531	2.94	3.20
30-34	22,930	1,784	8,278	657	7,539	597	2.77	3.04
35-39	32,226	2,626	9,298	869	8,675	811	3.47	3.71
40-44	25,689	2,199	8,148	740	7,646	697	3.15	3.36
45-49	25,512	2,185	7,664	740	7,211	696	3.33	3.54
50-54	26,182	2,354	7,591	806	7,115	753	3.45	3.68
55-59	26,222	2,461	8,339	903	7,417	804	3.14	3.54
60-64	32,109	3,256	9,535	1,107	8,602	994	3.37	3.73
65-69	22,326	2,657	6,998	882	6,105	766	3.19	3.66
70-74	17,907	1,978	6,033	666	5,040	561	2.97	3.55
75-79	13,231	1,347	5,578	566	4,217	428	2.37	3.14
80-84	8,579	853	4,470	428	2,798	276	1.92	3.07
85-89	3,530	300	2,782	227	1,329	111	1.27	2.66
90以上	1,387	98	1,647	123	588	42	0.84	2.36
合計	338,633	30,533	118,685	11,365	105,082	10,071	2.85	3.22

※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出しているの方のみの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

■北区

年齢別	前回：2012								今回：2023									
	①ドック数 (トランプ/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)		④トック数 (トランプ/日)		⑤居住人口 (人)		⑥外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)			
	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/②	ネット=①/③	③/②	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/③	③/②	
5-9	18,069	1,486	7,032	574	7,012	572	2.57	2.58	99.7	15,768	312	7,276	144	6,960	138	2.17	2.27	95.7
10-14	18,220	1,613	7,514	665	7,452	659	2.42	2.44	99.2	15,854	312	7,458	147	6,970	137	2.13	2.27	93.5
15-19	17,856	1,424	7,821	624	7,518	601	2.28	2.38	96.1	9,899	303	5,211	159	4,403	136	1.90	2.25	84.5
20-24	17,242	1,069	7,534	470	6,690	419	2.29	2.58	88.8	8,948	205	6,188	128	4,175	95	1.45	2.14	67.5
25-29	22,119	1,385	8,431	598	7,531	534	2.62	2.94	89.3	12,695	278	7,407	153	5,427	121	1.71	2.34	73.3
30-34	28,416	2,015	9,161	714	8,350	650	3.10	3.40	91.1	9,786	216	5,304	113	3,799	85	1.85	2.58	71.6
35-39	31,470	2,659	10,383	918	9,639	851	3.03	3.26	92.8	19,126	423	9,348	200	7,323	167	2.05	2.61	78.3
40-44	29,951	2,618	9,663	906	8,896	835	3.10	3.37	92.1	22,247	491	7,874	213	6,758	191	2.83	3.29	85.8
45-49	27,267	2,399	9,067	868	8,277	790	3.01	3.29	91.3	27,792	648	10,502	284	8,608	242	2.65	3.23	82.0
50-54	26,760	2,667	8,963	958	8,338	891	2.99	3.21	93.0	21,874	646	10,011	314	7,901	262	2.18	2.77	78.9
55-59	28,621	2,736	9,367	964	8,545	878	3.06	3.35	91.2	20,824	602	8,433	270	6,902	230	2.47	3.02	81.8
60-64	35,439	4,045	11,401	1,383	10,200	1,236	3.11	3.47	89.5	15,777	758	7,990	350	6,384	290	2.70	3.38	79.9
65-69	27,212	3,449	8,798	1,161	7,641	1,014	3.09	3.56	86.8	25,100	787	9,402	349	6,944	269	2.67	3.61	73.9
70-74	21,512	2,723	7,817	986	6,298	804	2.75	3.42	80.6	22,974	888	11,533	457	7,749	318	1.99	2.96	67.2
75-79	17,406	2,222	7,155	926	5,428	710	2.43	3.21	75.9	19,101	695	9,249	344	6,221	235	2.07	3.07	67.3
80-84	11,256	1,297	5,331	598	3,780	430	2.11	2.98	70.9	9,637	338	5,289	193	3,324	121	1.82	2.90	62.8
85-89	4,885	459	3,177	292	1,825	172	1.54	2.68	57.4	5,650	205	4,104	146	2,071	75	1.38	2.73	50.5
90以上	1,723	120	1,763	128	752	52	0.98	2.29	42.7	2,163	74	2,363	82	1,022	35	0.92	2.12	43.3
合計	385,428	36,386	140,378	13,733	124,172	12,098	2.75	3.10	88.5	291,015	8,181	134,942	4,046	102,941	3,147	2.16	2.83	76.3

■菊池市

年齢別	前回：2012								今回：2023 (全体)									
	①ドック数 (トランプ/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)		④トック数 (トランプ/日)		⑤居住人口 (人)		⑥外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)			
	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/②	ネット=①/③	③/②	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/③	③/②	
5-9	1,784	125	719	50	706	49	2.48	2.53	98.2	3,270	57	1,694	29	1,438	25	1.93	2.27	84.9
10-14	1,806	126	745	52	745	52	2.42	2.42	100.0	3,756	66	2,016	36	1,640	29	1.86	2.29	81.3
15-19	1,564	119	750	57	717	54	2.09	2.18	95.6	5,299	87	2,592	47	2,307	39	2.04	2.30	89.0
20-24	1,725	93	776	41	667	36	2.22	2.59	86.0	4,160	61	2,098	31	1,773	25	1.98	2.35	84.5
25-29	2,241	140	891	58	771	50	2.52	2.91	86.5	3,098	45	2,016	30	1,443	21	1.54	2.15	71.6
30-34	2,632	223	932	79	865	73	2.82	3.04	92.8	5,027	71	1,679	31	1,417	27	2.99	3.55	84.4
35-39	2,807	251	989	88	933	82	2.84	3.01	94.3	5,953	107	3,039	58	2,121	44	1.96	2.81	69.8
40-44	2,745	225	999	70	778	68	3.44	3.53	97.4	6,809	128	2,514	52	2,131	46	2.71	3.20	84.8
45-49	2,623	169	862	59	818	56	3.04	3.21	94.9	7,672	129	2,909	54	2,542	48	2.64	3.02	87.4
50-54	3,467	274	925	88	892	85	3.75	3.89	96.4	6,451	170	2,351	77	1,985	67	2.74	3.25	84.4
55-59	4,098	367	1,083	112	1,036	107	3.78	3.96	95.7	7,643	201	2,859	85	2,394	74	2.67	3.19	83.7
60-64	4,513	507	1,241	156	1,126	142	3.64	4.01	90.7	6,310	207	2,799	99	2,179	83	2.25	2.90	77.8
65-69	2,685	301	883	101	723	83	3.04	3.71	81.9	8,512	257	3,993	125	2,702	89	2.13	3.15	67.7
70-74	2,244	183	760	64	562	47	2.95	3.99	73.9	9,926	249	4,249	112	2,849	76	2.34	3.48	67.1
75-79	1,763	132	737	58	547	42	2.39	3.22	74.2	5,865	154	2,954	75	1,939	50	1.99	3.02	65.6
80-84	893	86	561	55	306	30	1.59	2.92	54.5	4,224	100	2,601	63	1,596	38	1.62	2.65	61.4
85-89	405	43	382	39	147	15	1.06	2.76	38.5	2,096	54	1,668	42	724	19	1.26	2.90	43.4
90以上	242	14	206	13	88	5	1.17	2.75	42.7	578	14	1,149	27	289	7	0.50	2.00	25.2
合計	40,237	3,378	14,241	1,240	12,427	1,076	2.83	3.24	87.3	96,649	2,157	45,180	1,073	33,469	807	2.14	2.89	74.1

今回：2023 (2012圏域)

年齢別	①ドック数 (トランプ/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)		外出生率(%)	
	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/②	ネット=①/③	③/②	③/②
	5-9	966	21	414	9	414	9	2.33	2.33	100.0
10-14	1,196	26	736	16	552	12	1.63	2.17	75.0	
15-19	2,020	36	938	17	918	16	2.15	2.20	97.9	
20-24	1,186	11	608	6	509	5	1.95	2.33	83.7	
25-29	922	6	686	6	461	3	1.34	2.00	67.2	
30-34	1,251	27	537	10	449	9	2.33	2.79	83.6	
35-39	1,182	25	1,007	19	548	12	1.17	2.16	54.4	
40-44	1,191	35	754	18	511	15	1.58	2.33	67.8	
45-49	3,845	56	1,051	20	887	17	3.66	4.33	84.4	
50-54	2,658	85	1,040	34	901	31	2.56	2.95	86.6	
55-59	1,440	37	660	20	457	15	2.18	3.15	69.2	
60-64	1,288	49	754	25	483	18	1.71	2.67	64.1	
65-69	2,038	67	1,180	36	712	24	1.73	2.86	60.3	
70-74	2,024	55	1,068	29	596	16	1.90	3.40	55.8	
75-79	2,161	59	792	21	592	16	2.73	3.65	74.7	
80-84	1,040	26	698	18	400	10	1.49	2.60	57.3	
85-89	898	23	669	17	349	9	1.34	2.57	52.2	
90以上	138	4	269	7	69	2	0.51	2.00	25.7	
合計	27,444	648	13,861	328	9,808	239	1.98	2.80	70.8	

■宇土市

年齢別	前回：2012								今回：2023									
	①ドック数 (トランプ/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)		④トック数 (トランプ/日)		⑤居住人口 (人)		⑥外出人口 (人)		生成原単位 (トランプ/人)			
	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/②	ネット=①/③	③/②	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	サンプル数	ネット=①/③	③/②	
5-9	4,516	356	1,762	140	1,749	139	2.56	2.58	99.3	2,900	58	1,250	25	1,200	24	2.32	2.42	96.0
10-14	4,957	392	2,041	159	2,019	157	2.43	2.46	98.9	6,250	125	2,900	58	2,700	54	2.16	2.31	93.1
15-19	4,470	369	2,029	167	1,912	158	2.20	2.34	94.2	1,730	55	1,027	32	849	27	1.68	2.04	82.7
20-24	3,864	251	1,884	122	1,661	108	2.05	2.33	88.2	1,852	40	1,135	23	875	19	1.63	2.12	77.1
25-29	5,274	331	2,009	145	1,836	132	2.63	2.87	91.4	4,271	72	2,111	38	1,567	30	2.02	2.73	74.2
30-34	6,647	488	2,081	161	1,962	152	3.19	3.39	94.3	1,556	46	1,515	38	680	20	1.03	2.29	44.9
35-39	7,183	525	2,306	179	2,108	164	3.11	3.41	91.4	5,771	120	2,160	55	1,550	43	2.67	3.72	71.8
40-44	7,496	555	2,388	187	2,209	173	3.14	3.39	92.5	4,564	121	2,128	59	1,814	53	2.14	2.52	85.2
45-49	7,272	629	2,443	221	2,310	210	2.98	3.15	94.6	4,908	136	2,308	63	1,974	56	2.13	2.49	85.5
50-54	8,339	622	2,647	237	2,440	218	3.15	3.42	92.2	5,881	147	2,150	61	1,947	55	2.74	3.02	90.6
55-59	7,871	662	2,476	241	2,248	220	3.18	3.50	90.8	5,999	142	2,655	71	2,152	59	2.26	2.79	81.1
60-64	8,961	762	2,882	270	2,511	235	3.11	3.57	87.1	5,561	186	2,353	98	1,637	74	2.36	3.40	69.6
65-69	6,839	710	2,223	242	1,878	206	3.08	3.64	84.5	7,447	201	2,569	91	1,909	70	2.90	3.90	74.3
70-74	5,694	566	2,159	212	1,636	164	2.64											

■宇城市

Table for Utsunomiya City showing population statistics for 2012 and 2023. Columns include age groups, household counts, resident population, out-migration, and birth/death rates.

Table for Utsunomiya City (2012 area) showing detailed population statistics for specific areas. Columns include household counts, resident population, out-migration, and birth/death rates.

■志志市

Table for Shizushi City showing population statistics for 2012 and 2023. Columns include age groups, household counts, resident population, out-migration, and birth/death rates.

■大津町

Table for Otsubu Town showing population statistics for 2012 and 2023. Columns include age groups, household counts, resident population, out-migration, and birth/death rates.

■菊陽町

Table for Kikyou Town showing population statistics for 2012 and 2023. Columns include age groups, household counts, resident population, out-migration, and birth/death rates.

※人口は外出していない方も含めた拡大係数の合計値、外出している方だけの拡大係数の合計値をそれぞれ集計

■西原村

前回：2012										今回：2023									
年齢別	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	
	サンプル数	①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位		①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位			
5-9	822	80	369	36	359	35	2.23	2.29	97.3	1,696	32	636	12	583	11	2.67	2.91	91.7	
10-14	777	87	329	37	323	36	2.36	2.41	98.2	848	16	318	6	318	6	2.67	2.67	100.0	
15-19	703	58	301	25	290	24	2.34	2.42	96.3	92	4	46	2	46	2	2.00	2.00	100.0	
20-24	1,160	63	341	25	301	22	3.40	3.85	88.3	831	9	473	5	473	5	1.76	1.76	100.0	
25-29	938	92	362	36	342	34	2.59	2.74	94.5	140	2	70	1	70	1	2.00	2.00	100.0	
30-34	1,275	103	380	34	380	34	3.36	3.36	100.0	402	8	157	4	157	4	2.56	2.56	100.0	
35-39	1,163	158	459	61	404	54	2.53	2.88	88.0	1,353	16	498	8	326	5	2.72	4.15	65.5	
40-44	1,290	130	401	47	382	45	3.22	3.38	95.3	1,218	59	422	18	384	17	2.89	3.17	91.0	
45-49	1,155	123	424	43	405	40	2.72	2.85	95.5	1,110	40	470	17	364	14	2.36	3.05	77.4	
50-54	1,431	135	448	42	436	41	3.19	3.28	97.3	842	28	459	15	374	13	1.83	2.25	81.5	
55-59	1,847	177	588	62	552	58	3.14	3.35	93.9	945	35	385	14	338	13	2.45	2.80	87.8	
60-64	2,098	245	597	82	561	77	3.51	3.74	94.0	777	29	397	15	258	11	1.96	3.01	65.0	
65-69	1,027	124	375	45	283	34	2.74	3.63	75.5	2,004	40	632	22	427	16	3.17	4.69	67.6	
70-74	741	64	335	29	242	21	2.21	3.06	72.2	1,403	39	624	16	409	11	2.25	3.43	65.5	
75-79	864	77	358	31	250	22	2.41	3.46	69.8	1,201	28	595	14	390	9	2.02	3.08	65.5	
80-84	600	49	357	26	185	15	1.68	3.24	51.8	41	1	205	5	41	1	0.20	1.00	20.0	
85-89	198	16	158	13	74	6	1.25	2.68	46.8	451	11	205	5	164	4	2.20	2.75	80.0	
90以上	22	2	144	7	11	1	0.15	2.00	7.6	0	0	41	1	0	0	0.00	#DIV/0!	0.0	
合計	18,111	1,783	6,726	681	5,780	599	2.69	3.13	85.9	15,354	397	6,633	180	5,122	143	2.31	3.00	77.2	

■御船町

前回：2012										今回：2023									
年齢別	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	
	サンプル数	①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位		①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位			
5-9	1,788	125	715	50	715	50	2.50	2.50	100.0	1,564	23	680	10	612	9	2.30	2.56	90.0	
10-14	1,871	147	769	60	755	59	2.43	2.48	98.2	2,788	41	1,224	18	1,088	16	2.28	2.56	88.9	
15-19	2,488	128	1,044	54	1,004	52	3.38	3.06	96.2	912	21	522	12	440	10	1.75	2.07	84.3	
20-24	1,951	126	805	53	728	48	2.42	2.68	90.4	885	19	498	11	411	9	1.78	2.15	82.5	
25-29	1,991	140	859	60	771	54	2.32	2.58	89.8	1,858	34	797	14	591	11	2.33	3.14	74.2	
30-34	2,439	178	1,004	75	871	66	2.43	2.80	86.8	1,458	27	682	13	629	12	2.14	2.32	92.2	
35-39	3,181	219	1,043	75	976	70	3.05	3.26	93.6	3,004	30	996	16	661	12	3.02	4.54	66.4	
40-44	2,941	220	920	72	894	69	3.20	3.29	97.2	3,131	38	637	14	500	11	4.92	6.26	78.5	
45-49	3,180	208	931	76	861	71	3.42	3.69	92.5	7,402	86	1,418	32	1,287	29	5.22	5.75	90.8	
50-54	4,384	311	1,138	102	1,050	94	3.85	4.18	92.3	3,421	69	991	30	916	28	3.45	3.73	92.4	
55-59	4,584	363	1,394	129	1,321	122	3.29	3.47	94.8	2,217	57	891	28	784	26	2.49	2.83	88.0	
60-64	5,497	521	1,696	174	1,517	155	3.24	3.62	89.4	3,605	42	601	18	478	15	6.00	7.54	79.5	
65-69	3,558	439	1,162	151	964	126	3.06	3.69	83.0	4,047	94	1,807	42	1,327	31	2.24	3.05	73.4	
70-74	2,924	320	1,075	121	853	96	2.72	3.43	79.3	3,914	114	1,744	51	1,371	40	2.24	2.85	78.6	
75-79	2,615	246	1,054	101	736	71	2.48	3.55	69.8	1,420	42	1,146	32	575	17	1.24	2.47	50.2	
80-84	1,378	103	889	65	449	33	1.55	3.07	50.5	947	25	961	25	415	11	0.99	2.28	43.2	
85-89	702	45	593	39	247	16	1.18	2.84	41.7	724	20	557	15	337	9	1.30	2.15	60.5	
90以上	197	19	328	33	71	7	0.60	2.77	21.6	156	4	195	5	78	2	0.80	2.00	40.0	
合計	47,669	3,858	17,419	1,490	14,783	1,259	2.74	3.22	84.9	43,453	786	16,347	386	12,500	298	2.66	3.48	76.5	

■高島町

前回：2012										今回：2023									
年齢別	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	
	サンプル数	①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位		①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位			
5-9	1,008	59	408	24	408	24	2.47	2.47	100.0	1,457	31	658	14	658	14	2.21	2.21	100.0	
10-14	1,091	103	412	39	412	39	2.65	2.65	100.0	1,175	25	611	13	564	12	1.92	2.08	92.3	
15-19	1,011	105	453	47	445	46	2.23	2.27	98.2	1,044	25	464	11	464	11	2.25	2.25	100.0	
20-24	938	73	449	34	349	28	2.09	2.69	77.7	690	16	370	9	345	8	1.86	2.00	93.2	
25-29	1,158	90	494	39	434	33	2.34	2.67	87.9	950	25	543	13	439	11	1.75	2.16	80.8	
30-34	1,363	107	583	46	545	43	2.34	2.50	93.5	1,951	29	425	9	425	9	4.59	4.59	100.0	
35-39	2,148	162	645	48	632	47	3.33	3.40	98.0	2,210	49	848	19	762	17	2.61	2.90	89.9	
40-44	1,850	147	551	50	508	46	3.36	3.64	92.2	1,212	49	589	22	519	19	2.06	2.34	88.1	
45-49	1,799	118	536	39	499	36	3.36	3.61	93.1	1,382	57	806	26	609	23	1.71	2.27	75.6	
50-54	1,740	167	523	51	484	48	3.33	3.60	92.5	467	21	220	9	184	8	2.12	2.54	83.6	
55-59	1,738	134	552	51	463	43	3.15	3.75	83.9	902	20	875	14	451	10	1.03	2.00	51.5	
60-64	2,214	234	654	87	559	74	3.39	3.96	85.5	1,053	31	503	17	391	12	2.09	2.69	77.7	
65-69	1,453	151	480	53	418	46	3.03	3.48	87.1	1,049	47	562	25	409	18	1.87	2.56	72.8	
70-74	1,409	103	484	35	400	29	2.91	3.52	82.6	1,981	55	1,080	29	780	21	1.83	2.54	72.2	
75-79	1,227	92	472	36	370	28	2.60	3.32	78.4	635	24	456	11	236	9	1.39	2.69	51.8	
80-84	554	51	382	39	173	18	1.45	3.20	45.3	208	8	194	7	104	4	1.07	2.00	53.6	
85-89	349	38	243	25	145	15	1.44	2.41	59.7	60	2	300	10	30	1	0.20	2.00	10.0	
90以上	0	0	149	9	0	0	0.00	#DIV/0!	0.0	0	0	30	1	0	0	0.00	#DIV/0!	0.0	
合計	23,050	1,934	8,470	752	7,244	643	2.72	3.18	85.5	18,426	514	9,534	259	7,370	207	1.93	2.50	77.3	

■益城町

前回：2012										今回：2023									
年齢別	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	①トリア数 (トリア/日)		②居住人口 (人)		③外出人口 (人)		④生成原単位 (トリア/人)		⑤外出率 (%)	
	サンプル数	①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位		①トリア数	サンプル数	②居住人口	サンプル数	③外出人口	④生成原単位	④生成原単位			
5-9	4,556	311	1,666																



<市町村別居住者の代表交通手段構成（推移）>

- 市区町村<sup>注</sup>別の代表交通手段構成（分担率）は以下の通りです。

注）「居住地の市区町村」別に、居住者を対象に移動時の代表交通手段トリップを集計したもの

市区町村	市町村別居住者の代表交通手段構成の概要
共通	全市区町村の居住者に共通して、生成原単位・外出率は前回調査時点から低下
熊本市	
中央区	中央区居住者の自動車分担率は0.3ポイント増加（46.1%→46.4%） 公共交通分担率は1.7ポイント増加（8.5%→10.2%）
東区	東区居住者の自動車分担率は <u>3.0ポイント増加</u> （60.7%→63.7%） 公共交通分担率は <u>1.0ポイント減少</u> （5.9%→4.9%）
西区	西区居住者の自動車分担率は1.0ポイント増加（61.9%→62.9%） 公共交通分担率は0.6ポイント増加（7.1%→7.7%）
南区	南区居住者の自動車分担率は <u>3.2ポイント増加</u> （69.4%→72.6%） 公共交通分担率は0.6ポイント減少（4.5%→3.9%）
北区	北区居住者の自動車分担率は <u>5.7ポイント増加</u> （66.5%→72.2%） 公共交通分担率は <u>1.4ポイント減少</u> （6.4%→5.0%）
菊池市*	菊池市居住者の自動車分担率は2.7ポイント増加（78.7%→81.4%） 公共交通分担率は <u>1.1ポイント減少</u> （2.1%→1.0%）
宇土市	宇土市居住者の自動車分担率は4.0ポイント増加（74.7%→78.7%） 公共交通分担率は0.6ポイント減少（4.4%→3.8%）
宇城市*	宇城市居住者の自動車分担率は <u>3.4ポイント増加</u> （77.1%→80.5%） 公共交通分担率は <u>1.5ポイント減少</u> （4.3%→2.8%）
合志市	合志市居住者の自動車分担率は1.9ポイント増加（72.7%→74.6%） 公共交通分担率は <u>1.3ポイント減少</u> （4.9%→3.6%）
大津町	大津町居住者の自動車分担率は4.1ポイント減少（79.0%→74.9%） 公共交通分担率は <u>1.7ポイント減少</u> （4.2%→2.5%）
菊陽町	菊陽町居住者の自動車分担率は <u>5.5ポイント増加</u> （69.7%→75.2%：最大増加） 公共交通分担率は <u>2.1ポイント減少</u> （5.9%→3.8%：最大減少）
西原村	西原村居住者の自動車分担率は横ばい（変化なし：82.4%→82.4%） 公共交通分担率は <u>0.8ポイント減少</u> （1.7%→0.9%）
御船町	御船町居住者の自動車分担率は2.7ポイント増加（79.7%→82.4%） 公共交通分担率は <u>0.8ポイント減少</u> （1.8%→1.0%）
嘉島町	嘉島町居住者の自動車分担率は16.5ポイント減少（78.3%→61.8%） 公共交通分担率は1.8ポイント増加（1.7%→3.5%）
益城町	益城町居住者の自動車分担率は2.7ポイント減少（73.0%→70.3%） 公共交通分担率は <u>0.8ポイント減少</u> （4.6%→3.8%）
甲佐町	甲佐町居住者の自動車分担率は <u>3.1ポイント増加</u> （80.9%→84.0%） 公共交通分担率は <u>1.1ポイント減少</u> （1.8%→0.7%）

※菊池市・宇城市は前回調査圏域と今回調査圏域での集計値により比較

公共交通分担率はバス＋鉄道＋市電の合計値、その他の手段を除く分担率

都市圏全体では自動車分担率が3.0ポイント増加・公共交通分担率が0.7ポイント減少

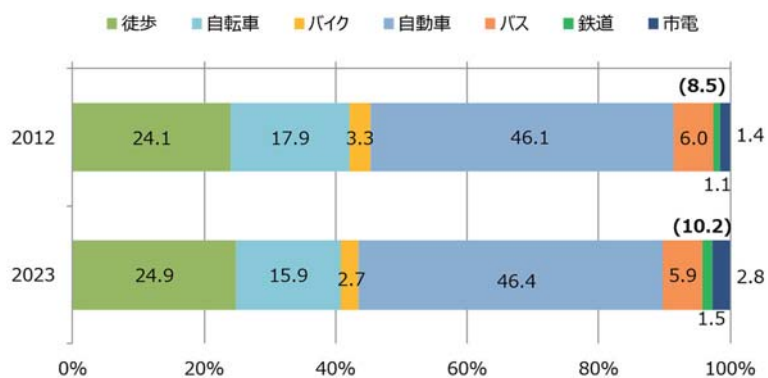
（上表の下線部は上記以上の増減ポイントとなる市区町村）

■代表交通手段構成（推移）

（熊本市中央区）

2012：464.2千トリップ/日

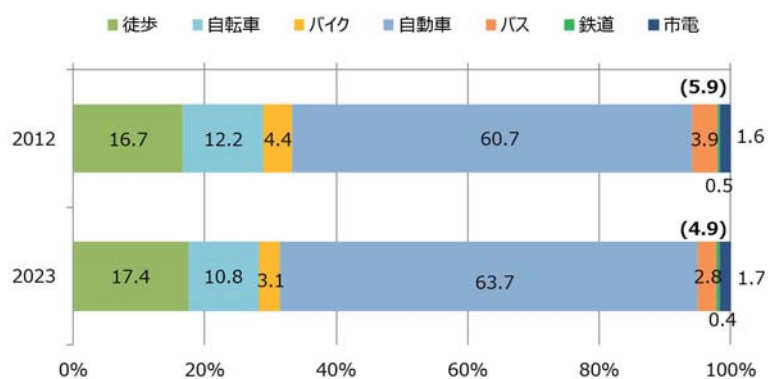
2023：378.7千トリップ/日



（熊本市東区）

2012：495.0千トリップ/日

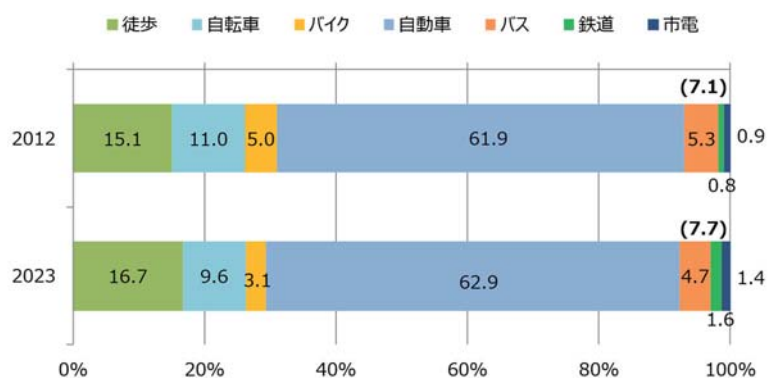
2023：411.9千トリップ/日



（熊本市西区）

2012：242.5千トリップ/日

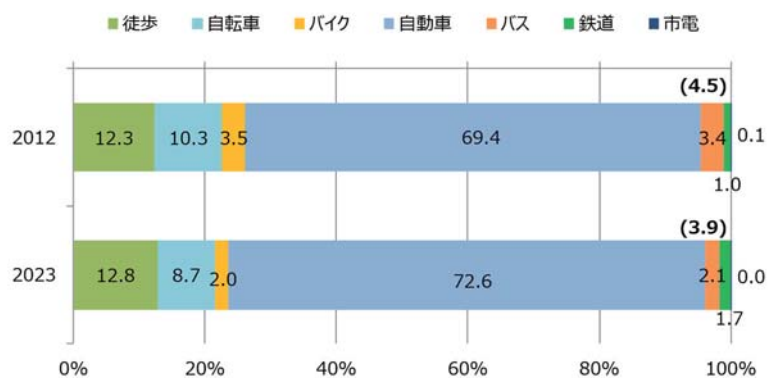
2023：195.3千トリップ/日



（熊本市南区）

2012：327.1千トリップ/日

2023：289.0千トリップ/日



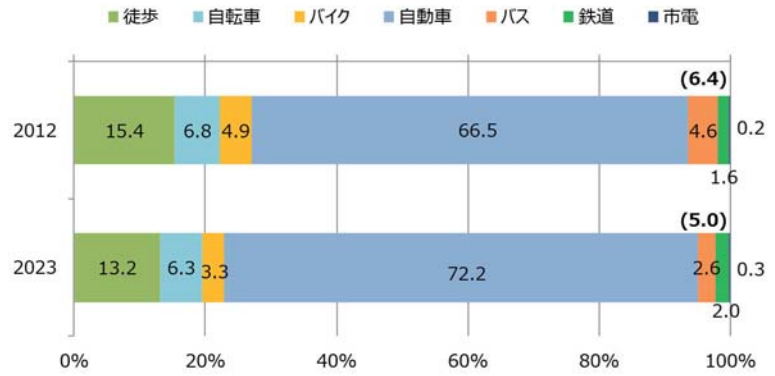
（その他・手段不明除く）  
（ ）内は公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率

■代表交通手段構成（推移）

（熊本市北区）

2012：373.4千トリップ/日

2023：288.8千トリップ/日



（菊池市）

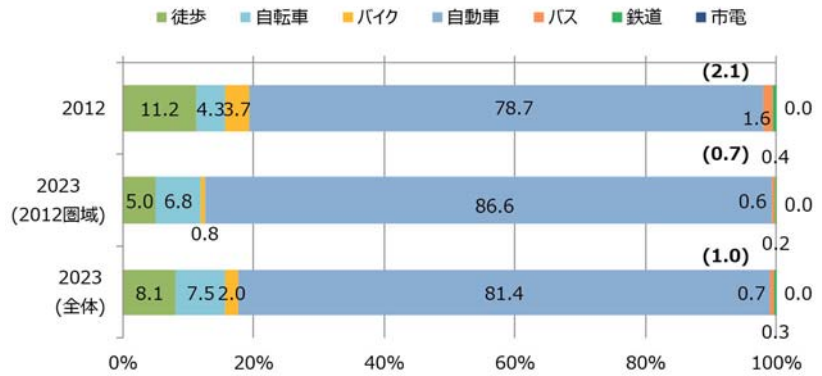
2012：38.8千トリップ/日

2012：26.9千トリップ/日

（2012圏域）

2012：94.9千トリップ/日

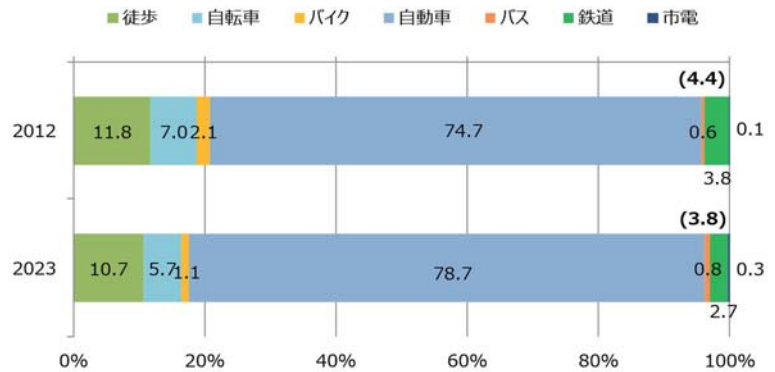
（全体）



（宇土市）

2012：95.0千トリップ/日

2012：73.5千トリップ/日



（宇城市）

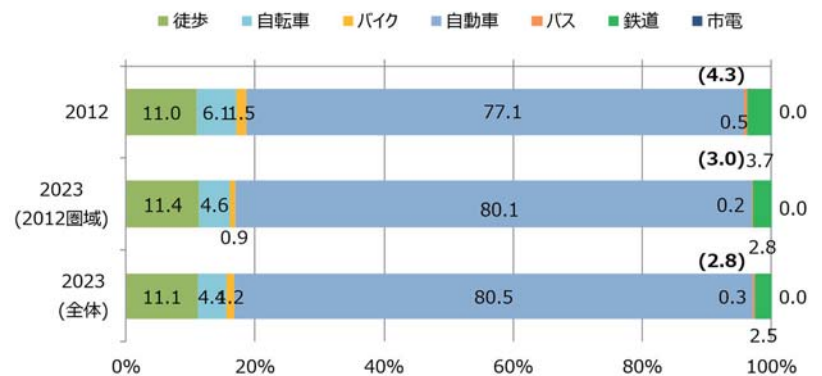
2012：119.7千トリップ/日

2012：100.5千トリップ/日

（2012圏域）

2012：119.1千トリップ/日

（全体）



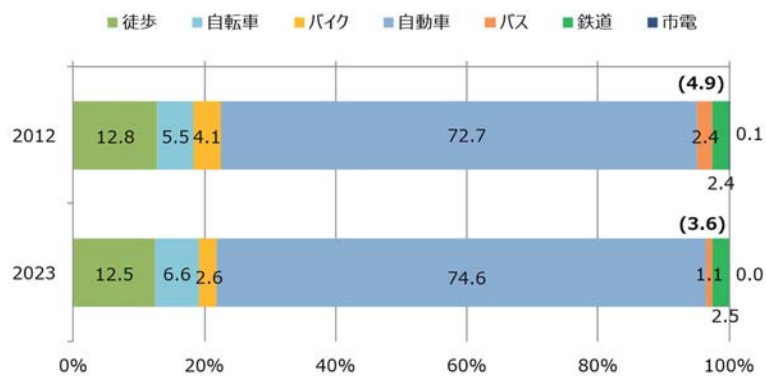
（その他・手段不明除く）  
（ ）内は公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率

■代表交通手段構成（推移）

（合志市）

2012：144.0千トリップ/日

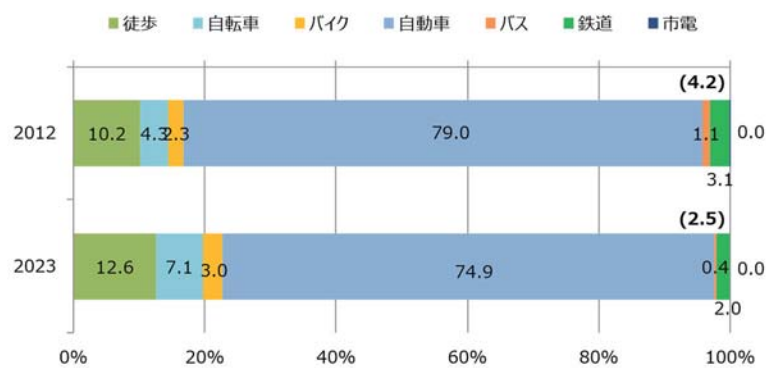
2023：130.5千トリップ/日



（大津町）

2012：76.1千トリップ/日

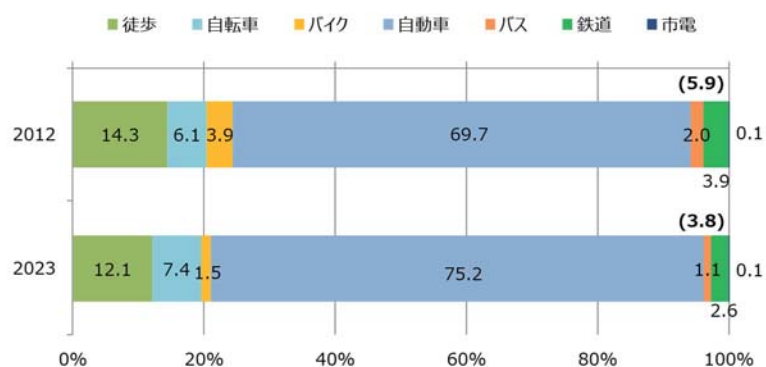
2023：76.6千トリップ/日



（菊陽町）

2012：93.4千トリップ/日

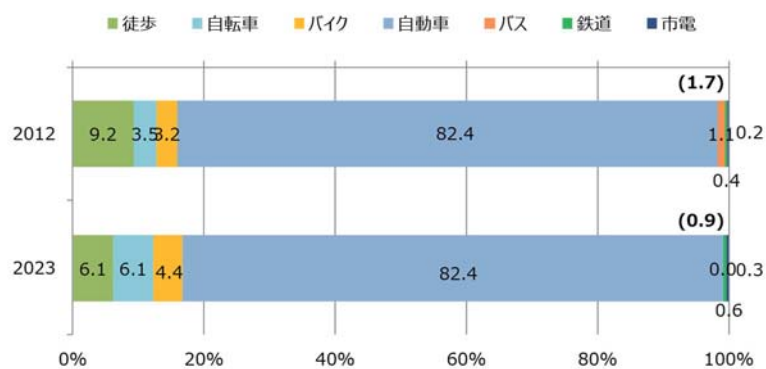
2023：88.9千トリップ/日



（西原村）

2012：17.3千トリップ/日

2023：15.4千トリップ/日



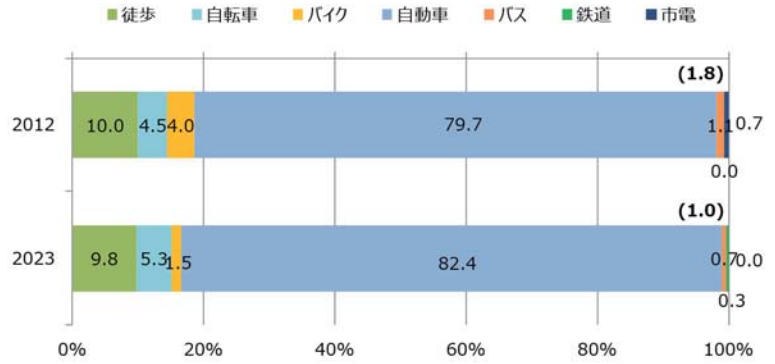
（その他・手段不明除く）  
（ ）内は公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率

■代表交通手段構成（推移）

（御船町）

2012：46.2千トリップ/日

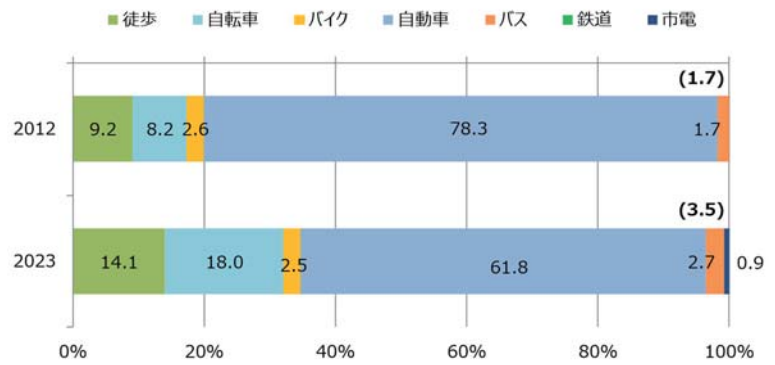
2023：43.3千トリップ/日



（嘉島町）

2012：22.0千トリップ/日

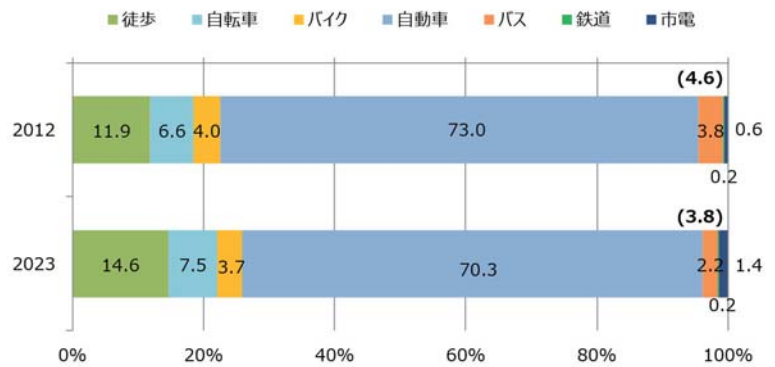
2023：18.4千トリップ/日



（益城町）

2012：84.9千トリップ/日

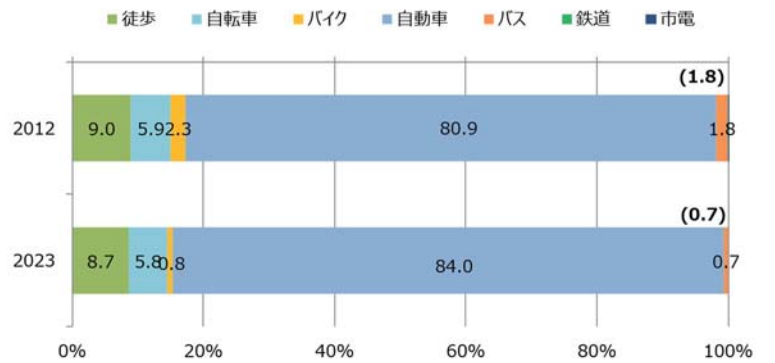
2023：64.0千トリップ/日



（甲佐町）

2012：29.2千トリップ/日

2023：26.7千トリップ/日



（その他・手段不明除く）  
（ ）内は公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率



【参考】市町村別居住者の移動時の目的構成（推移）

- 居住者の移動目的構成は下表の通りです\*注）。

注）「居住地の市区町村」別に、居住者の移動目的を集計したものを参考として掲載（目的不明除く）

■用語

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

■中央区

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	71.0	15.1	66.1	17.3
通学	27.8	5.9	24.8	6.5
私用Ⅰ	76.7	16.4	66.0	17.3
私用Ⅱ	59.2	12.6	42.2	11.1
業務Ⅰ	53.5	11.4	24.2	6.4
業務Ⅱ	0.30	0.1	-	-
帰宅Ⅰ	78.8	16.8	76.5	20.1
帰宅Ⅱ	101.5	21.7	81.0	21.3
合計	468.7	100.0	380.7	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	71.0	15.1	66.1	17.3
通学	27.8	5.9	24.8	6.5
私用	135.9	29.0	108.2	28.4
業務	53.8	11.5	#VALUE!	#VALUE!
帰宅	180.3	38.5	157.5	41.4
合計	468.7	100.0	#VALUE!	#VALUE!

■東区

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	75.5	15.1	69.4	16.7
通学	32.8	6.5	30.0	7.2
私用Ⅰ	74.1	14.8	63.9	15.4
私用Ⅱ	61.9	12.3	47.2	11.4
業務Ⅰ	64.2	12.8	37.1	9.0
業務Ⅱ	0.83	0.2	0.10	0.0
帰宅Ⅰ	89.2	17.8	84.8	20.5
帰宅Ⅱ	102.5	20.5	82.1	19.8
合計	501.0	100.0	414.8	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	75.5	15.1	69.4	16.7
通学	32.8	6.5	30.0	7.2
私用	136.0	27.1	111.2	26.8
業務	65.0	13.0	37.2	9.0
帰宅	191.7	38.3	167.0	40.3
合計	501.0	100.0	414.8	100.0

■西区

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	36.6	14.7	30.2	15.3
通学	14.1	5.7	12.0	6.1
私用Ⅰ	36.5	14.7	31.6	16.1
私用Ⅱ	31.9	12.8	21.2	10.8
業務Ⅰ	33.6	13.5	24.8	12.6
業務Ⅱ	2.1	0.9	0.71	0.4
帰宅Ⅰ	41.2	16.6	36.6	18.6
帰宅Ⅱ	52.4	21.1	39.8	20.2
合計	248.2	100.0	196.9	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	36.6	14.7	30.2	15.3
通学	14.1	5.7	12.0	6.1
私用	68.3	27.5	52.8	26.8
業務	35.7	14.4	25.5	13.0
帰宅	93.6	37.7	76.4	38.8
合計	248.2	100.0	196.9	100.0

■南区

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	48.7	14.6	47.8	16.4
通学	20.5	6.1	20.5	7.0
私用Ⅰ	44.8	13.4	42.1	14.4
私用Ⅱ	41.7	12.5	31.9	10.9
業務Ⅰ	50.0	15.0	34.7	11.9
業務Ⅱ	2.3	0.7	0.76	0.3
帰宅Ⅰ	56.6	17.0	59.6	20.5
帰宅Ⅱ	69.0	20.7	54.3	18.6
合計	333.7	100.0	291.6	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	48.7	14.6	47.8	16.4
通学	20.5	6.1	20.5	7.0
私用	86.5	25.9	74.0	25.4
業務	52.2	15.7	35.4	12.2
帰宅	125.7	37.7	114.0	39.2
合計	333.7	100.0	291.6	100.0

■北区

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	56.4	14.8	45.1	15.5
通学	24.0	6.3	19.0	6.5
私用Ⅰ	56.4	14.8	45.3	15.6
私用Ⅱ	51.8	13.6	32.8	11.3
業務Ⅰ	43.0	11.3	34.7	11.9
業務Ⅱ	2.5	0.7	1.1	0.4
帰宅Ⅰ	66.0	17.3	54.9	18.9
帰宅Ⅱ	81.3	21.3	58.2	20.0
合計	381.4	100.0	291.0	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	56.4	14.8	45.1	15.5
通学	24.0	6.3	19.0	6.5
私用	108.2	28.4	78.1	26.8
業務	45.5	11.9	35.7	12.3
帰宅	147.3	38.6	113.1	38.9
合計	381.4	100.0	291.0	100.0

■菊池市

詳細区分	前回：2012		今回：2023 (2012圏域)		今回：2023 (全体)	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	6.0	15.1	4.9	18.0	15.3	15.9
通学	2.3	5.8	1.9	7.1	5.9	6.1
私用Ⅰ	5.1	12.8	3.7	13.5	13.0	13.4
私用Ⅱ	5.5	14.0	3.9	14.4	13.1	13.5
業務Ⅰ	5.1	12.8	1.7	6.3	10.8	11.1
業務Ⅱ	0.60	1.5	0.06	0.2	0.8	0.8
帰宅Ⅰ	6.8	17.1	5.8	21.1	18.0	18.6
帰宅Ⅱ	8.3	20.9	5.3	19.4	19.8	20.5
合計	39.7	100.0	27.4	100.0	96.6	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	6.0	15.1	4.9	18.0	15.3	15.9
通学	2.3	5.8	1.9	7.1	5.9	6.1
私用	10.6	26.8	7.7	27.9	26.1	27.0
業務	5.7	14.3	1.8	6.5	11.6	12.0
帰宅	15.1	38.0	11.1	40.5	37.8	39.2
合計	39.7	100.0	27.4	100.0	96.6	100.0

■宇土市

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	13.7	14.1	11.0	14.7
通学	6.1	6.3	5.0	6.6
私用Ⅰ	13.5	13.8	10.3	13.7
私用Ⅱ	13.5	13.8	9.3	12.4
業務Ⅰ	11.6	11.9	9.5	12.6
業務Ⅱ	1.1	1.1	0.44	0.6
帰宅Ⅰ	16.4	16.9	14.5	19.3
帰宅Ⅱ	21.5	22.0	15.2	20.2
合計	97.4	100.0	75.2	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	13.7	14.1	11.0	14.7
通学	6.1	6.3	5.0	6.6
私用	26.9	27.7	19.6	26.1
業務	12.7	13.0	9.9	13.2
帰宅	37.9	38.9	29.7	39.5
合計	97.4	100.0	75.2	100.0

■宇城市

詳細区分	前回：2012		今回：2023 (2012圏域)		今回：2023 (全体)	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	18.5	15.0	15.8	15.6	18.7	15.5
通学	7.2	5.8	6.3	6.2	7.3	6.1
私用Ⅰ	17.3	14.0	15.7	15.5	18.7	15.5
私用Ⅱ	16.1	13.0	13.4	13.1	15.9	13.1
業務Ⅰ	13.9	11.3	9.9	9.8	11.3	9.4
業務Ⅱ	1.7	1.4	0.56	0.6	0.8	0.6
帰宅Ⅰ	21.6	17.5	18.1	17.8	21.6	17.9
帰宅Ⅱ	27.1	21.9	21.7	21.4	26.3	21.8
合計	123.4	100.0	101.6	100.0	120.7	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	18.5	15.0	15.8	15.6	18.7	15.5
通学	7.2	5.8	6.3	6.2	7.3	6.1
私用	33.3	27.0	29.1	28.6	34.6	28.6
業務	15.7	12.7	10.5	10.4	12.1	10.0
帰宅	48.6	39.4	39.4	39.2	47.9	39.7
合計	123.4	100.0	101.6	100.0	120.7	100.0

用語

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

■合志市

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	21.6	14.6	20.9	15.9
通学	9.9	6.7	10.5	8.0
私用 I	20.2	13.7	19.2	14.7
私用 II	21.2	14.4	16.0	12.2
業務 I	15.5	10.5	9.9	7.5
業務 II	1.1	0.8	0.43	0.3
帰宅 I	26.2	17.8	27.6	21.0
帰宅 II	31.8	21.5	26.8	20.4
合計	147.5	100.0	131.3	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	21.6	14.6	20.9	15.9
通学	9.9	6.7	10.5	8.0
私用	41.4	28.1	35.2	26.9
業務	16.6	11.3	10.3	7.8
帰宅	58.0	39.3	54.4	41.4
合計	147.5	100.0	131.3	100.0

■大津町

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	13.3	17.0	13.8	17.9
通学	5.2	6.6	5.7	7.4
私用 I	10.4	13.2	10.9	14.1
私用 II	10.7	13.7	8.5	11.0
業務 I	6.4	8.1	6.6	8.6
業務 II	0.82	1.1	0.40	0.5
帰宅 I	15.5	19.8	17.1	22.1
帰宅 II	16.1	20.6	14.2	18.5
合計	78.4	100.0	77.2	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	13.3	17.0	13.8	17.9
通学	5.2	6.6	5.7	7.4
私用	21.1	26.9	19.3	25.0
業務	7.2	9.2	7.0	9.1
帰宅	31.6	40.3	31.3	40.6
合計	78.4	100.0	77.2	100.0

■菊陽町

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	16.0	16.9	15.1	16.9
通学	6.5	6.9	6.2	7.0
私用 I	13.5	14.2	13.2	14.8
私用 II	12.0	12.7	9.4	10.5
業務 I	8.1	8.6	10.0	11.2
業務 II	0.44	0.5	0.10	0.1
帰宅 I	18.7	19.8	19.0	21.3
帰宅 II	19.3	20.4	16.2	18.2
合計	94.7	100.0	89.2	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	16.0	16.9	15.1	16.9
通学	6.5	6.9	6.2	7.0
私用	25.5	26.9	22.6	25.3
業務	8.6	9.1	10.1	11.3
帰宅	38.0	40.2	35.3	39.5
合計	94.7	100.0	89.2	100.0

■西原村

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	3.0	16.5	1.9	12.1
通学	1.0	5.5	1.0	6.8
私用 I	2.3	12.7	2.1	13.5
私用 II	2.5	14.1	2.6	16.9
業務 I	2.3	12.9	1.3	8.8
業務 II	0.19	1.1	0.09	0.6
帰宅 I	3.2	17.7	2.5	16.1
帰宅 II	3.5	19.6	3.9	25.3
合計	17.9	100.0	15.4	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	3.0	16.5	1.9	12.1
通学	1.0	5.5	1.0	6.8
私用	4.8	26.7	4.7	30.4
業務	2.5	14.0	1.4	9.4
帰宅	6.7	37.3	6.4	41.4
合計	17.9	100.0	15.4	100.0

■御船町

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	6.7	14.4	5.3	12.1
通学	2.7	5.7	2.0	4.7
私用 I	6.2	13.1	5.4	12.4
私用 II	6.6	14.1	4.6	10.6
業務 I	6.7	14.2	12.1	27.8
業務 II	0.56	1.2	0.03	0.1
帰宅 I	7.5	15.9	6.2	14.3
帰宅 II	10.1	21.5	7.9	18.1
合計	46.9	100.0	43.5	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	6.7	14.4	5.3	12.1
通学	2.7	5.7	2.0	4.7
私用	12.8	27.2	10.0	23.0
業務	7.2	15.4	12.1	27.9
帰宅	17.5	37.4	14.1	32.4
合計	46.9	100.0	43.5	100.0

■嘉島町

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	3.2	14.2	4.0	21.5
通学	1.3	5.9	1.5	8.3
私用 I	3.0	13.1	2.0	10.7
私用 II	3.1	13.5	1.6	8.8
業務 I	2.8	12.6	1.3	7.2
業務 II	0.27	1.2	0.12	0.7
帰宅 I	3.8	16.7	5.0	26.9
帰宅 II	5.2	22.8	2.9	16.0
合計	22.6	100.0	18.4	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	3.2	14.2	4.0	21.5
通学	1.3	5.9	1.5	8.3
私用	6.0	26.6	3.6	19.5
業務	3.1	13.8	1.4	7.8
帰宅	8.9	39.5	7.9	42.9
合計	22.6	100.0	18.4	100.0

■益城町

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	12.9	14.8	11.0	16.8
通学	5.0	5.8	5.4	8.3
私用 I	12.0	13.7	10.2	15.6
私用 II	12.0	13.8	6.6	10.2
業務 I	10.7	12.3	3.9	6.0
業務 II	0.68	0.8	0.06	0.1
帰宅 I	15.1	17.4	14.2	21.7
帰宅 II	18.6	21.3	14.0	21.4
合計	87.0	100.0	65.4	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	12.9	14.8	11.0	16.8
通学	5.0	5.8	5.4	8.3
私用	24.0	27.6	16.9	25.8
業務	11.4	13.1	4.0	6.1
帰宅	33.7	38.7	28.2	43.1
合計	87.0	100.0	65.4	100.0

■甲佐町

詳細区分	前回：2012		今回：2023	
	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	4.2	14.0	2.7	10.1
通学	1.4	4.8	1.2	4.3
私用 I	3.8	12.9	3.2	11.9
私用 II	3.5	11.8	3.4	12.9
業務 I	5.2	17.3	7.3	27.2
業務 II	0.63	2.1	0.42	1.6
帰宅 I	4.5	15.2	3.5	13.2
帰宅 II	6.6	22.1	5.0	18.8
合計	29.9	100.0	26.7	100.0
集約区分	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)	トリップ数 (千トリップ/日)	目的別構成比 (%)
通勤	4.2	14.0	2.7	10.1
通学	1.4	4.8	1.2	4.3
私用	7.4	24.6	6.6	24.8
業務	5.8	19.4	7.7	28.8
帰宅	11.1	37.2	8.5	32.0
合計	29.9	100.0	26.7	100.0

### 3) 地域別での交通特性

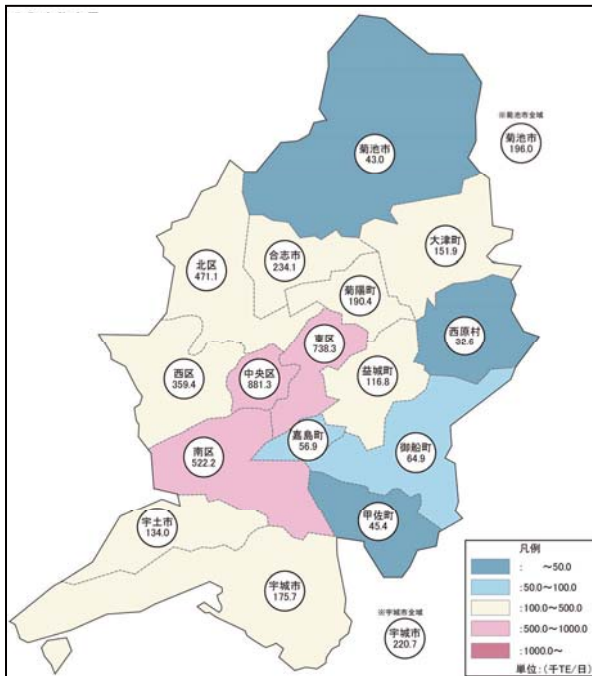
#### <市区町村別の発生集中量>

- 市区町村別<sup>注)</sup>の発生集中量は以下の通りです。

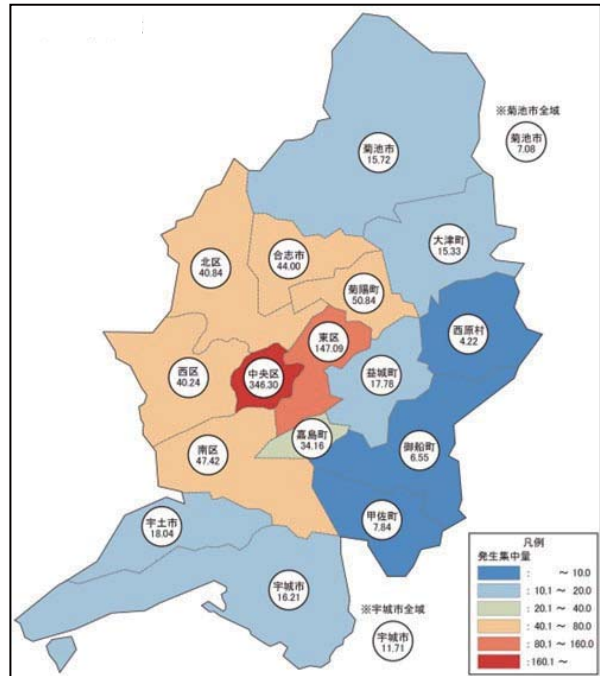
注)「トリップの出発地(発生)・到着地(集中)の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したものの

- 熊本市中央区が881.3千TE/日と最も多く、次いで東区・南区・北区・西区と熊本市内で多くなります。
- 周辺市町村では、合志市・菊陽町・宇城市・大津町・宇土市・益城町の順に多く、これらの市町では100千TE/日以上となっています。

■2023年：市区町村別の発生集中量  
(トリップエンド (TE) /日)



■2023年：市区町村別の面積当たりの発生集中量  
(トリップエンド(TE)/日・ha)



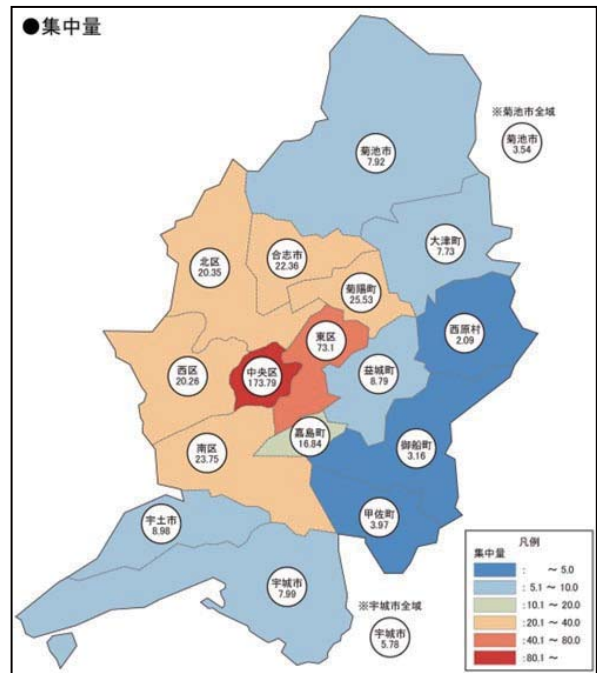
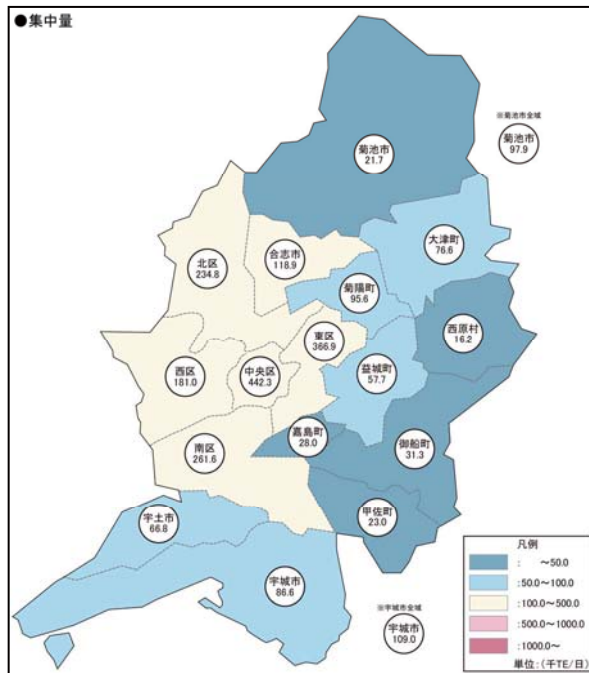
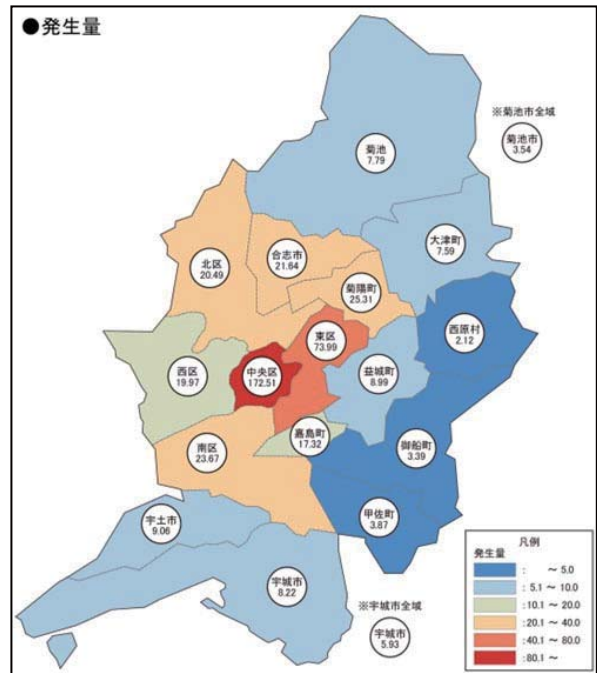
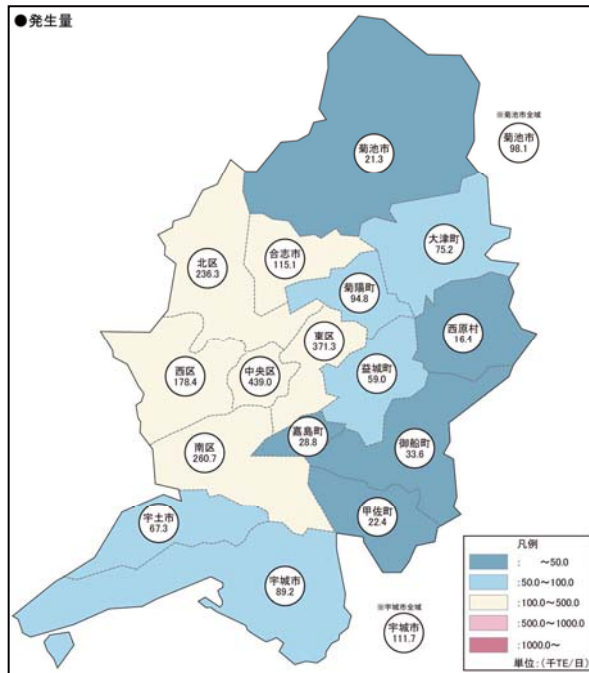
※発生集中量は市区町村を出発(発生)するトリップと到着(集中)するトリップを対象とした補正後の合計値(都市圏外々トリップは対象外)  
市区町村面積はR2国勢調査による「総面積」を適用  
ただし、菊池市・宇城市は2012圏域での発生集中量と面積より地図中に整理  
2023圏域(全体)での整理結果は地図欄外の「※〇〇市全域」に掲載

#### ■用語

トリップ	人がある地点から他の地点に交通目的を持って移動すること
トリップエンド	移動する地点数(出発地点又は到着地点でそれぞれ1トリップエンド) 例：熊本市中央区を出発地とするトリップ(発生) = 1トリップエンド 熊本市中央区を到着地とするトリップ(集中) = 1トリップエンド →熊本市中央区を発生・集中するトリップ = 2トリップエンド

【2023年：市区町村別の発生量・集中量】  
（トリップエンド（TE）/日）

【2023年：市区町村別の面積当たりの発生量・集中量】  
（トリップエンド(TE)/日・ha）



※発生・集中量は市区町村を出発（発生）するトリップ、到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値（都市圏外々トリップは対象外）

市区町村面積はR2 国勢調査による「総面積」を適用  
ただし、菊池市・宇城市は2012 圏域での発生集中量と面積より地図中に整理  
2023 圏域（全体）での整理結果は地図欄外の「※〇〇市全域」に掲載

■用語

トリップ	人がある地点から他の地点に交通目的を持って移動すること
トリップエンド	移動する地点数（出発地点又は到着地点でそれぞれ1トリップエンド） 例：熊本市中央区を出発地とするトリップ（発生）＝1トリップエンド 熊本市中央区を到着地とするトリップ（集中）＝1トリップエンド →熊本市中央区を発生・集中するトリップ＝2トリップエンド

<市区町村別の発生集中量（推移）>

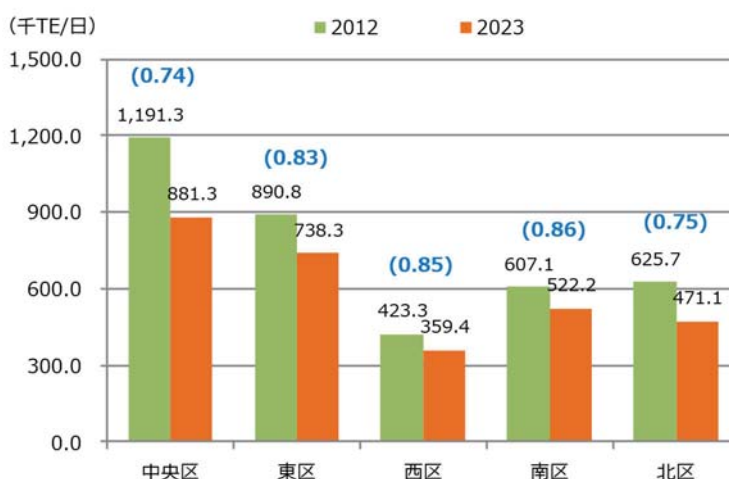
- 市区町村別<sup>注)</sup>の発生集中量の推移は以下の通りです。

注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの

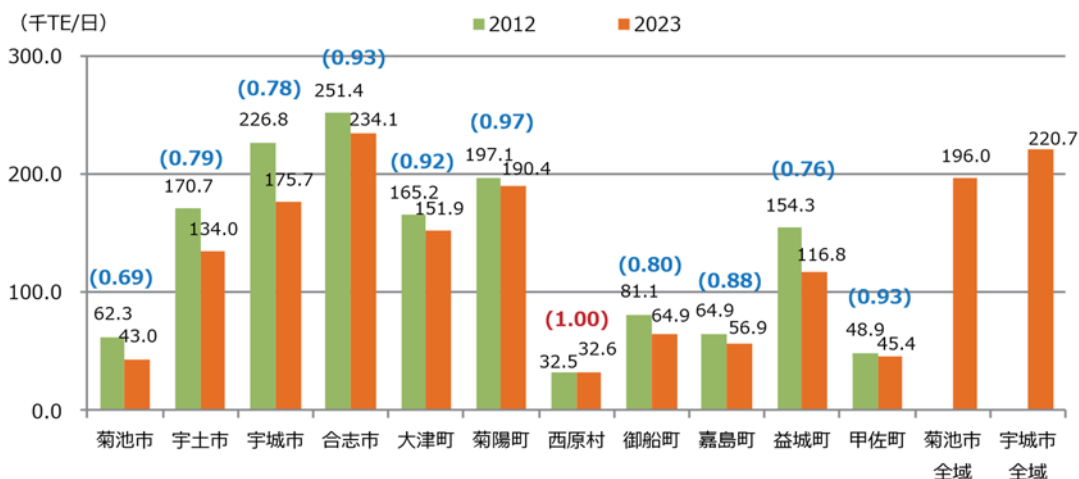
- 西原村を除く全ての市町村での発生集中量の伸び率が1未満となります。特に熊本市内の中央区(0.74倍)、北区(0.75倍)、菊池市(0.69倍)、宇土市(0.79倍)、宇城市(0.78倍)、益城町(0.76倍)では、伸び率が0.8を下回っています。

■市区町村別の発生集中量（推移）

(熊本市)



(熊本市外)



( )内は 2023/2012 の増減率

※発生集中量は市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値（都市圏外々トリップは対象外）  
ただし、菊池市・宇城市は 2012 圏域での発生集中量と 2023 圏域（全体）「〇〇市全域」の 2 つを掲載

■用語

トリップ	人がある地点から他の地点に交通目的を持って移動すること
トリップエンド	移動する地点数（出発地点又は到着地点でそれぞれ1トリップエンド） 例：熊本市中央区を出発地とするトリップ（発生）＝1トリップエンド 熊本市中央区を到着地とするトリップ（集中）＝1トリップエンド →熊本市中央区を発生・集中するトリップ＝2トリップエンド



■市区町村別の発生量（推移）

（熊本市）



（熊本市以外）



■市区町村別の集中量（推移）

（熊本市）



（熊本市以外）



（ ）内は 2023/2012 の増減率

※発生・集中量は市区町村を出発（発生）するトリップ、到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値（都市圏外々トリップは対象外）  
ただし、菊池市・宇城市は 2012 圏域での発生集中量と 2023 圏域（全体）「〇〇市全域」の2つを掲載

■用語

トリップ	人がある地点から他の地点に交通目的を持って移動すること
トリップエンド	移動する地点数（出発地点又は到着地点でそれぞれ1トリップエンド） 例：熊本市中央区を出発地とするトリップ（発生）＝1トリップエンド 熊本市中央区を到着地とするトリップ（集中）＝1トリップエンド →熊本市中央区を発生・集中するトリップ＝2トリップエンド

【参考】市区町村別の発生集中量（推移）：目的別

- 市区町村別<sup>注)</sup>の目的別の発生集中量（目的別（集約区分））の推移は以下の通りです。

注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの

目的 集約区分	地域名	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
		2012	2023		
【通勤】	熊本市	558.4	489.5	-68.9	0.88
	菊池市	10.0	6.4	-3.6	0.64
	宇土市	22.8	18.8	-4.1	0.82
	宇城市	32.9	27.2	-5.7	0.83
	合志市	39.7	36.1	-3.6	0.91
	大津町	28.3	27.3	-1.0	0.97
	菊陽町	28.3	29.9	1.6	1.06
	西原村	6.0	4.4	-1.6	0.73
	御船町	11.2	9.9	-1.3	0.89
	嘉島町	8.6	10.5	1.9	1.23
	益城町	25.8	19.3	-6.5	0.75
	甲佐町	7.4	5.1	-2.2	0.70
	菊池市全域	-	32.9	-	-
	宇城市全域	-	35.4	-	-
【通学】	熊本市	244.2	215.1	-29.0	0.88
	菊池市	3.9	3.3	-0.6	0.85
	宇土市	11.0	9.7	-1.3	0.89
	宇城市	12.9	11.8	-1.0	0.92
	合志市	17.6	19.6	2.0	1.11
	大津町	10.2	11.6	1.5	1.14
	菊陽町	11.0	11.6	0.7	1.06
	西原村	1.7	2.0	0.3	1.18
	御船町	4.7	4.2	-0.5	0.90
	嘉島町	2.3	2.7	0.4	1.20
	益城町	8.1	9.6	1.4	1.17
	甲佐町	2.5	2.2	-0.3	0.89
	菊池市全域	-	10.8	-	-
	宇城市全域	-	13.8	-	-
【私用】	熊本市	1,043.8	815.8	-228.0	0.78
	菊池市	15.0	9.9	-5.2	0.66
	宇土市	46.9	37.6	-9.3	0.80
	宇城市	61.2	50.6	-10.6	0.83
	合志市	66.0	59.3	-6.7	0.90
	大津町	38.5	35.8	-2.7	0.93
	菊陽町	60.9	58.5	-2.5	0.96
	西原村	8.0	7.8	-0.2	0.97
	御船町	20.5	18.3	-2.2	0.89
	嘉島町	19.8	16.2	-3.6	0.82
	益城町	36.9	28.7	-8.2	0.78
	甲佐町	10.9	9.6	-1.3	0.88
	菊池市全域	-	48.0	-	-
	宇城市全域	-	62.1	-	-
【私用 I】 詳細	熊本市	1,043.8	473.1	-570.7	0.45
	菊池市	15.0	4.6	-10.4	0.31
	宇土市	46.9	21.3	-25.6	0.45
	宇城市	61.2	27.7	-33.5	0.45
	合志市	66.0	32.7	-33.3	0.50
	大津町	38.5	20.2	-18.3	0.53
	菊陽町	60.9	36.6	-24.4	0.60
	西原村	8.0	3.6	-4.3	0.46
	御船町	20.5	10.3	-10.3	0.50
	嘉島町	19.8	11.1	-8.7	0.56
	益城町	36.9	16.6	-20.3	0.45
	甲佐町	10.9	4.6	-6.3	0.42
	菊池市全域	-	24.9	-	-
	宇城市全域	-	33.3	-	-
【私用 II】 詳細	熊本市	489.0	342.6	-146.4	0.70
	菊池市	8.2	5.3	-2.9	0.64
	宇土市	23.2	16.3	-6.8	0.71
	宇城市	29.8	22.9	-7.0	0.77
	合志市	35.0	26.6	-8.3	0.76
	大津町	19.5	15.6	-4.0	0.80
	菊陽町	24.5	21.9	-2.6	0.89
	西原村	3.8	4.1	0.3	1.09
	御船町	10.7	8.0	-2.6	0.75
	嘉島町	6.7	5.1	-1.6	0.76
	益城町	20.1	12.2	-7.9	0.61
	甲佐町	6.1	5.0	-1.2	0.81
	菊池市全域	-	23.1	-	-
	宇城市全域	-	28.7	-	-

※菊池市全域・宇城市全域：2023圏域

※熊本市(不明)は除く

※発生集中量は市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値（都市圏外々トリップは対象外、目的不明除く）

ただし、菊池市・宇城市は2012 圏域での発生集中量と2023 圏域（全体）「〇〇市全域」の2つを掲載

目的 集約区分	地域名	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
		2012	2023		
【業務】	熊本市	459.1	246.3	-212.9	0.54
	菊池市	7.4	6.8	-0.6	0.92
	宇土市	20.2	13.6	-6.6	0.67
	宇城市	26.8	14.0	-12.8	0.52
	合志市	21.2	23.9	2.7	1.13
	大津町	23.0	16.2	-6.7	0.71
	菊陽町	18.2	13.3	-4.9	0.73
	西原村	4.3	6.4	2.0	1.47
	御船町	12.6	6.0	-6.6	0.48
	嘉島町	9.7	4.5	-5.2	0.46
	益城町	21.9	9.7	-12.2	0.44
	甲佐町	8.6	12.4	3.8	1.44
	菊池市全域	-	28.9	-	-
	宇城市全域	-	19.3	-	-
【帰宅】	熊本市	1,452.8	1,210.1	-242.7	0.83
	菊池市	25.2	16.6	-8.6	0.66
	宇土市	67.9	54.3	-13.6	0.80
	宇城市	89.8	72.1	-17.7	0.80
	合志市	103.5	95.0	-8.5	0.92
	大津町	63.5	61.0	-2.5	0.96
	菊陽町	76.6	77.1	0.6	1.01
	西原村	12.2	12.1	-0.1	0.99
	御船町	30.6	26.4	-4.3	0.86
	嘉島町	23.7	22.9	-0.8	0.97
	益城町	59.6	49.5	-10.0	0.83
	甲佐町	18.9	15.9	-3.0	0.84
	菊池市全域	-	75.4	-	-
	宇城市全域	-	90.1	-	-

※菊池市全域・宇城市全域：2023圏域

地域名	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
	2012	2023		
中央区	137.6	61.3	-76.3	0.45
東区	100.7	46.2	-54.5	0.46
西区	57.0	43.0	-14.0	0.75
南区	85.3	51.2	-34.1	0.60
北区	62.0	44.2	-17.8	0.71

地域名	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
	2012	2023		
中央区	435.5	353.7	-81.8	0.81
東区	347.5	308.1	-39.4	0.89
西区	165.3	141.3	-24.0	0.86
南区	231.5	212.0	-19.5	0.92
北区	253.6	193.3	-60.3	0.76

※熊本市(不明)は除く

※発生集中量は市区町村を出発(発生)するトリップと到着(集中)するトリップを対象とした補正後の合計値  
(都市圏外々トリップは対象外、目的不明除く)  
ただし、菊池市・宇城市は2012圏域での発生集中量と2023圏域(全体)「〇〇市全域」の2つを掲載

【参考】市区町村別の発生集中量（推移）：代表交通手段別

- 市区町村別<sup>注)</sup>の代表交通手段別発生集中量（目的別（集約区分））の推移は以下の通りです。

注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの

代表 交通手段	地域名	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
		2012	2023		
【徒歩】	熊本市	657.6	545.6	-111.9	0.83
	菊池市	7.9	2.9	-5.0	0.37
	宇土市	21.0	15.5	-5.5	0.74
	宇城市	25.2	22.5	-2.6	0.90
	合志市	35.3	31.0	-4.3	0.88
	大津町	15.3	19.0	3.6	1.24
	菊陽町	25.9	22.1	-3.9	0.85
	西原村	2.9	1.9	-1.1	0.63
	御船町	8.9	8.7	-0.2	0.97
	嘉島町	3.9	5.2	1.3	1.32
	益城町	18.2	19.5	1.3	1.07
	甲佐町	5.0	4.4	-0.6	0.88
	菊池市全域	-	15.5	-	-
	宇城市全域	-	26.3	-	-
	【自転車】	熊本市	459.9	331.3	-128.7
菊池市		3.0	2.6	-0.4	0.87
宇土市		13.0	9.2	-3.8	0.71
宇城市		14.1	8.2	-5.9	0.58
合志市		14.0	16.7	2.7	1.20
大津町		6.8	11.1	4.3	1.63
菊陽町		11.3	14.7	3.4	1.30
西原村		1.1	1.8	0.7	1.63
御船町		4.2	3.5	-0.6	0.85
嘉島町		3.4	7.4	4.0	2.19
益城町		8.6	8.0	-0.6	0.92
甲佐町		3.2	2.9	-0.2	0.92
菊池市全域		-	14.0	-	-
宇城市全域		-	9.2	-	-
【バイク】		熊本市	157.6	85.3	-72.3
	菊池市	2.0	0.61	-1.4	0.31
	宇土市	3.8	1.8	-2.0	0.49
	宇城市	3.7	1.6	-2.2	0.42
	合志市	9.3	5.0	-4.3	0.53
	大津町	4.3	3.7	-0.7	0.85
	菊陽町	6.5	4.0	-2.5	0.61
	西原村	1.0	1.2	0.2	1.24
	御船町	2.7	1.1	-1.7	0.40
	嘉島町	1.6	1.5	0.0	0.97
	益城町	5.2	3.6	-1.7	0.68
	甲佐町	1.0	0.30	-0.7	0.29
	菊池市全域	-	4.5	-	-
	宇城市全域	-	2.7	-	-
	【自動車】	熊本市	2,164.8	1,794.8	-370.0
菊池市		46.1	35.5	-10.6	0.77
宇土市		122.5	100.5	-21.9	0.82
宇城市		167.4	137.8	-29.6	0.82
合志市		175.0	173.6	-1.4	0.99
大津町		127.6	114.3	-13.3	0.90
菊陽町		142.0	142.1	0.1	1.00
西原村		25.8	27.4	1.6	1.06
御船町		61.9	50.8	-11.0	0.82
嘉島町		52.1	41.0	-11.1	0.79
益城町		112.1	80.8	-31.3	0.72
甲佐町		37.4	37.5	0.1	1.00
菊池市全域		-	156.9	-	-
宇城市全域		-	175.4	-	-

【徒歩】	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
熊本市内	2012	2023		
中央区	254.3	199.2	-55.1	0.78
東区	153.1	139.4	-13.7	0.91
西区	62.7	62.3	-0.5	0.99
南区	76.3	72.4	-3.8	0.95
北区	104.3	72.3	-32.0	0.69

【自転車】	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
熊本市内	2012	2023		
中央区	196.6	135.6	-60.9	0.69
東区	107.4	82.3	-25.0	0.77
西区	47.2	34.9	-12.3	0.74
南区	59.2	44.8	-14.4	0.76
北区	42.3	33.0	-9.3	0.78

【バイク】	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
熊本市内	2012	2023		
中央区	50.9	26.4	-24.5	0.52
東区	36.6	22.4	-14.1	0.61
西区	20.7	11.4	-9.4	0.55
南区	17.7	10.7	-7.0	0.60
北区	29.0	14.2	-14.8	0.49

【自動車】	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
熊本市内	2012	2023		
中央区	519.4	401.0	-118.4	0.77
東区	536.8	462.3	-74.5	0.86
西区	249.8	220.9	-28.9	0.88
南区	416.2	375.8	-40.4	0.90
北区	401.7	330.7	-71.0	0.82

※菊池市全域・宇城市全域：2023圏域

※熊本市(不明)は除く

※発生集中量は市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）

ただし、菊池市・宇城市は2012 圏域での発生集中量と2023 圏域（全体）「〇〇市全域」の2つを掲載

代表 交通手段	地域名	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
		2012	2023		
【バス】	熊本市	179.4	115.1	-64.3	0.64
	菊池市	0.84	0.36	-0.5	0.42
	宇土市	0.74	1.2	0.4	1.59
	宇城市	1.0	0.14	-0.9	0.13
	合志市	4.3	1.8	-2.6	0.41
	大津町	1.3	0.42	-0.9	0.33
	菊陽町	2.4	1.9	-0.5	0.81
	西原村	0.20	-	-	-
	御船町	0.66	0.26	-0.4	0.39
	嘉島町	1.0	1.4	0.4	1.34
	益城町	3.9	1.6	-2.3	0.41
	甲佐町	0.70	0.30	-0.4	0.44
	菊池市全域	-	1.1	-	-
	宇城市全域	-	0.38	-	-
【市電】	熊本市	37.4	43.4	6.0	1.16
	菊池市	-	-	-	-
	宇土市	0.05	-	-	-
	宇城市	-	-	-	-
	合志市	0.06	-	-	-
	大津町	-	-	-	-
	菊陽町	0.01	0.02	0.0	2.09
	西原村	0.03	0.05	0.0	1.68
	御船町	0.27	0.00	-0.3	0.00
	嘉島町	0.05	0.12	0.1	2.32
	益城町	0.42	0.98	0.6	2.34
	甲佐町	0.01	-	-	-
	菊池市全域	-	0.15	-	-
	宇城市全域	-	-	-	-
【鉄道】	熊本市	43.0	40.4	-2.5	0.94
	菊池市	0.14	0.12	0.0	0.85
	宇土市	3.9	2.8	-1.1	0.72
	宇城市	5.2	3.2	-2.0	0.61
	合志市	4.2	4.4	0.2	1.06
	大津町	3.7	2.3	-1.4	0.62
	菊陽町	4.3	4.5	0.2	1.04
	西原村	0.07	0.16	0.1	2.43
	御船町	0.04	0.28	0.2	7.89
	嘉島町	0.03	0.06	0.0	2.21
	益城町	0.17	0.15	0.0	0.89
	甲佐町	-	-	-	-
	菊池市全域	-	0.36	-	-
	宇城市全域	-	3.6	-	-

※菊池市全域・宇城市全域：2023圏域

【バス】 熊本市内	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
	2012	2023		
中央区	102.6	67.8	-34.9	0.66
東区	23.5	15.0	-8.4	0.64
西区	17.1	14.2	-3.0	0.83
南区	13.1	7.7	-5.4	0.59
北区	20.6	10.4	-10.3	0.50

【市電】 熊本市内	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
	2012	2023		
中央区	22.8	29.2	6.5	1.28
東区	9.3	8.9	-0.3	0.97
西区	4.2	4.6	0.4	1.10
南区	0.22	0.04	-0.2	0.19
北区	0.68	0.59	-0.1	0.87

【鉄道】 熊本市内	発生集中量(千TE/日)		増減量 2023-2012	伸び率 2023/2012
	2012	2023		
中央区	19.8	18.0	-1.8	0.91
東区	3.6	2.6	-1.0	0.72
西区	7.2	7.7	0.5	1.07
南区	4.1	5.5	1.4	1.34
北区	8.0	6.7	-1.3	0.84

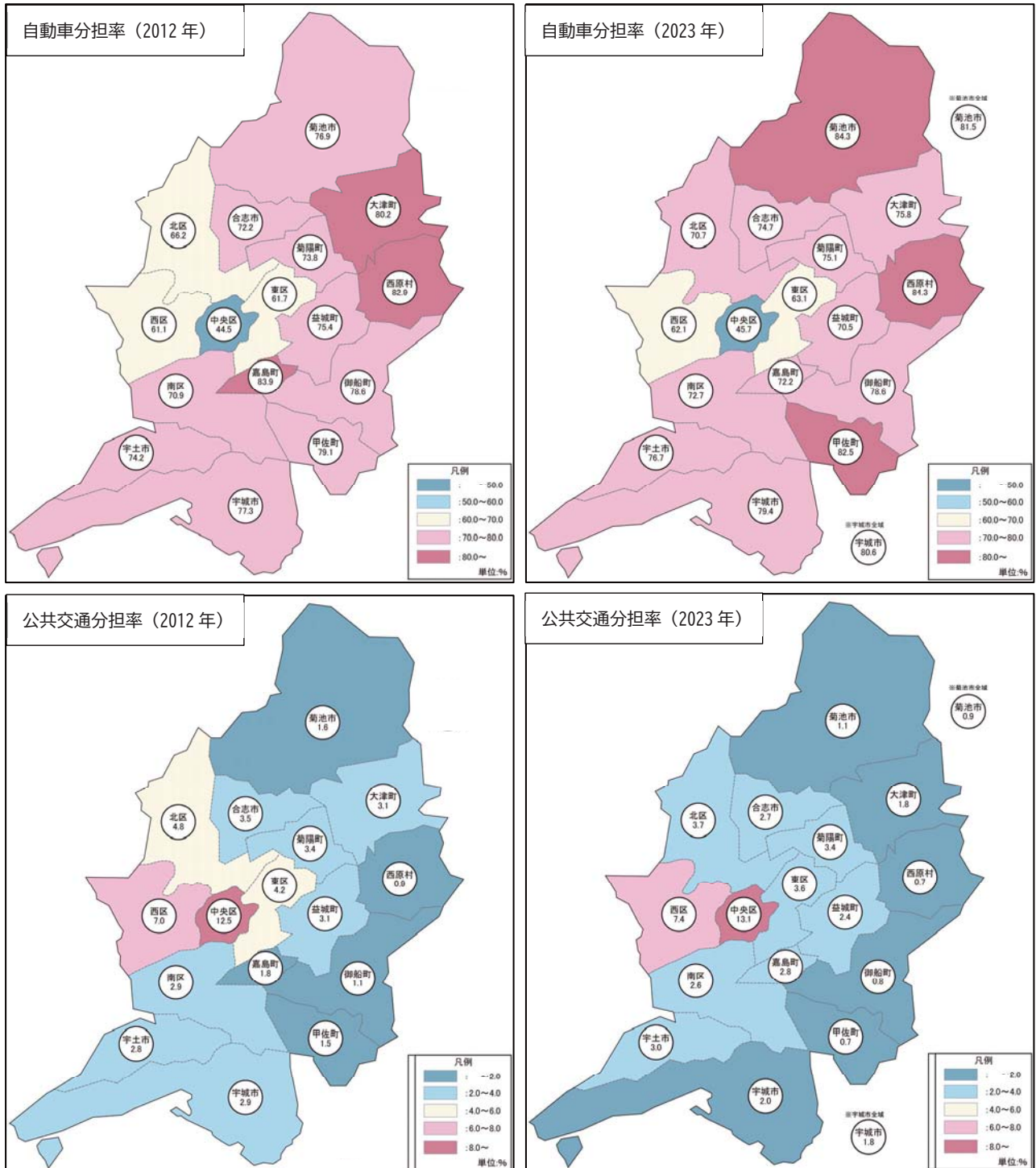
※熊本市(不明)は除く

※発生集中量は市区町村を出発(発生)するトリップと到着(集中)するトリップを対象とした補正後の合計値(都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く)  
ただし、菊池市・宇城市は2012圏域での発生集中量と2023圏域(全体)「〇〇市全域」の2つを掲載



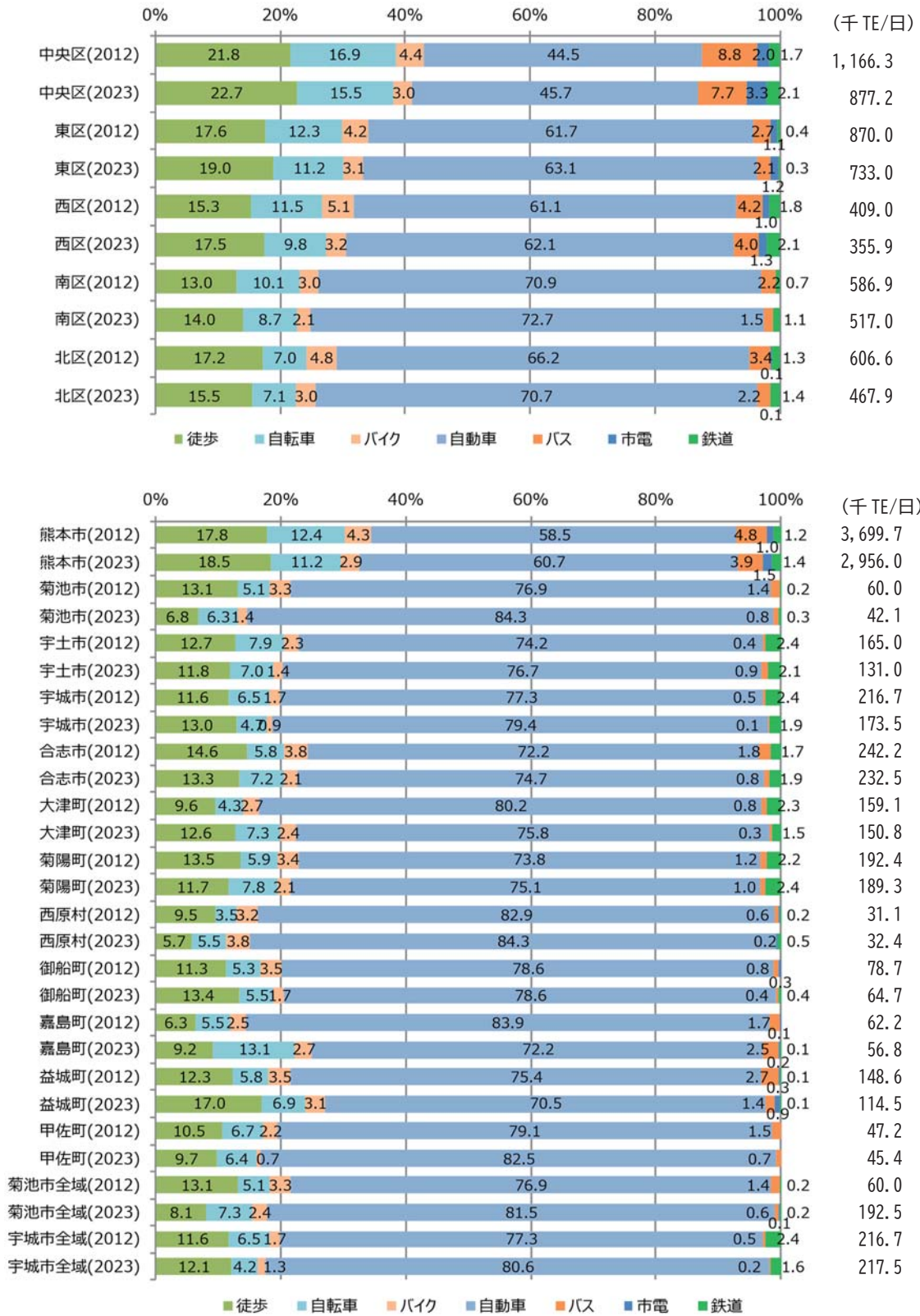
<市区町村別の代表交通手段構成（推移）>

- 市区町村別<sup>注)</sup>の発生集中量による前回・今回での代表交通手段構成（分担率）は以下の通りです。  
注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの  
【代表交通手段構成：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】
- 代表交通手段のうち自動車分担率は、市区町村の多くが70%以上となります。
- 公共交通分担率は、熊本市中央区・西区を除き、4%未満となります。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
ただし、菊池市・宇城市は 2023（2012 圏域）を地図中に、2023 圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載

■市区町村別の代表交通手段構成（推移）



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）と2023圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載

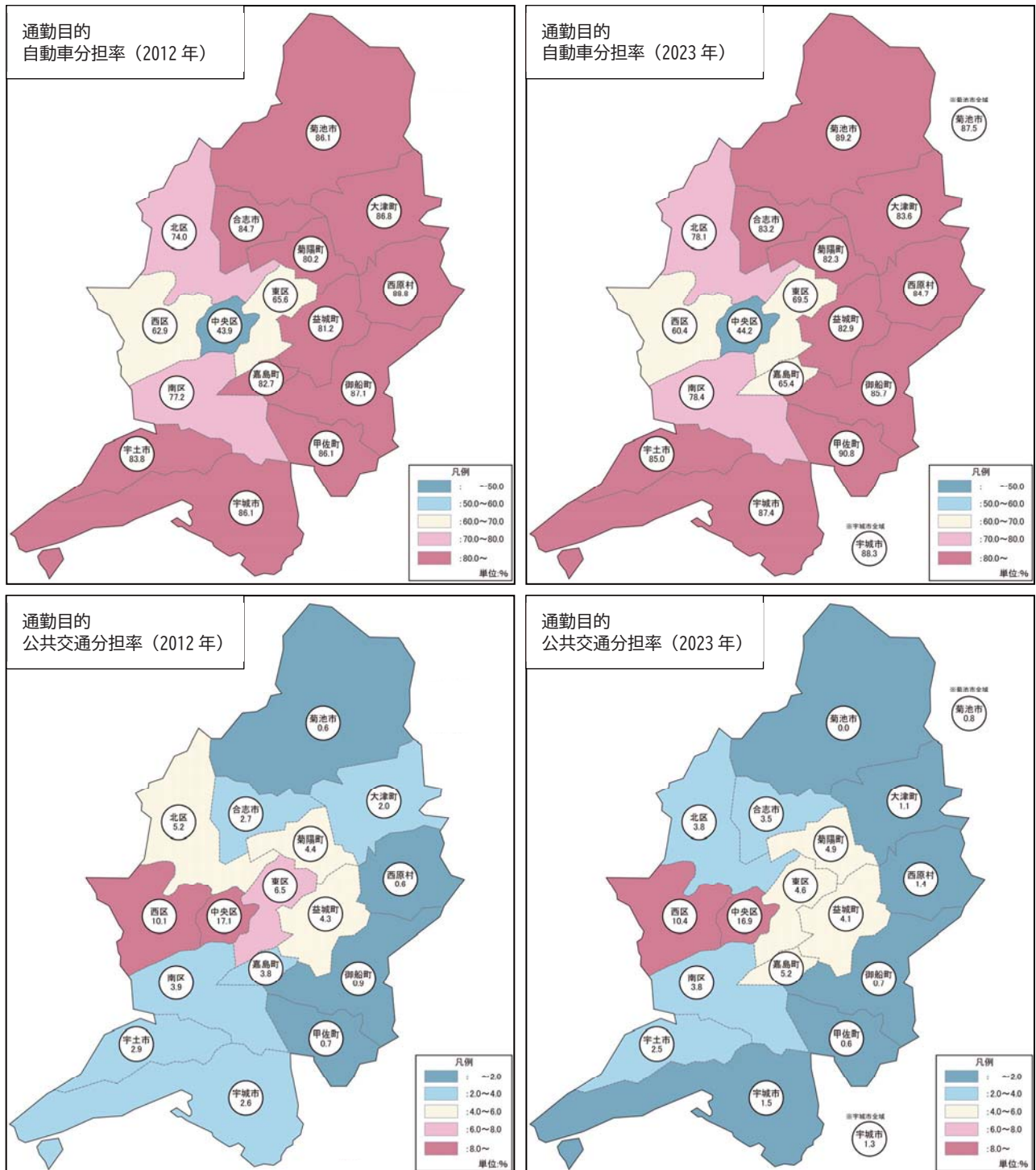
<市区町村別の目的別・代表交通手段構成（推移）>

- 市区町村別<sup>注)</sup>の発生集中量による前回・今回での目的別・代表交通手段構成（分担率）は以下の通りです。

注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの

【通勤目的での代表交通手段構成（推移）：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】

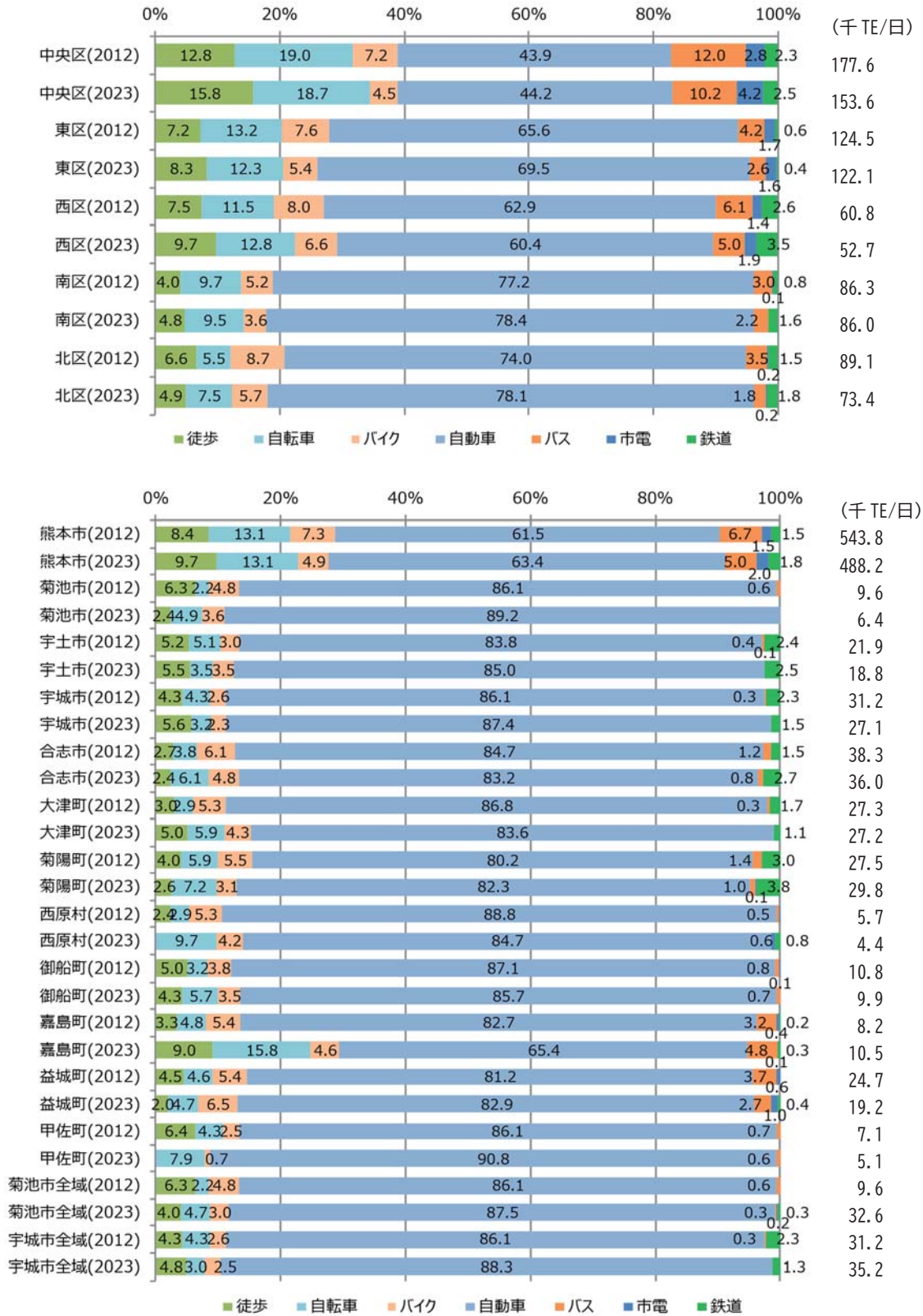
- 代表交通手段のうち自動車分担率は、市区町村の多くが80%以上となります。
- 公共交通分担は、熊本市東区関連の移動で分担率が低下しています。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は 2023（2012 圏域）を地図中に、2023 圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載



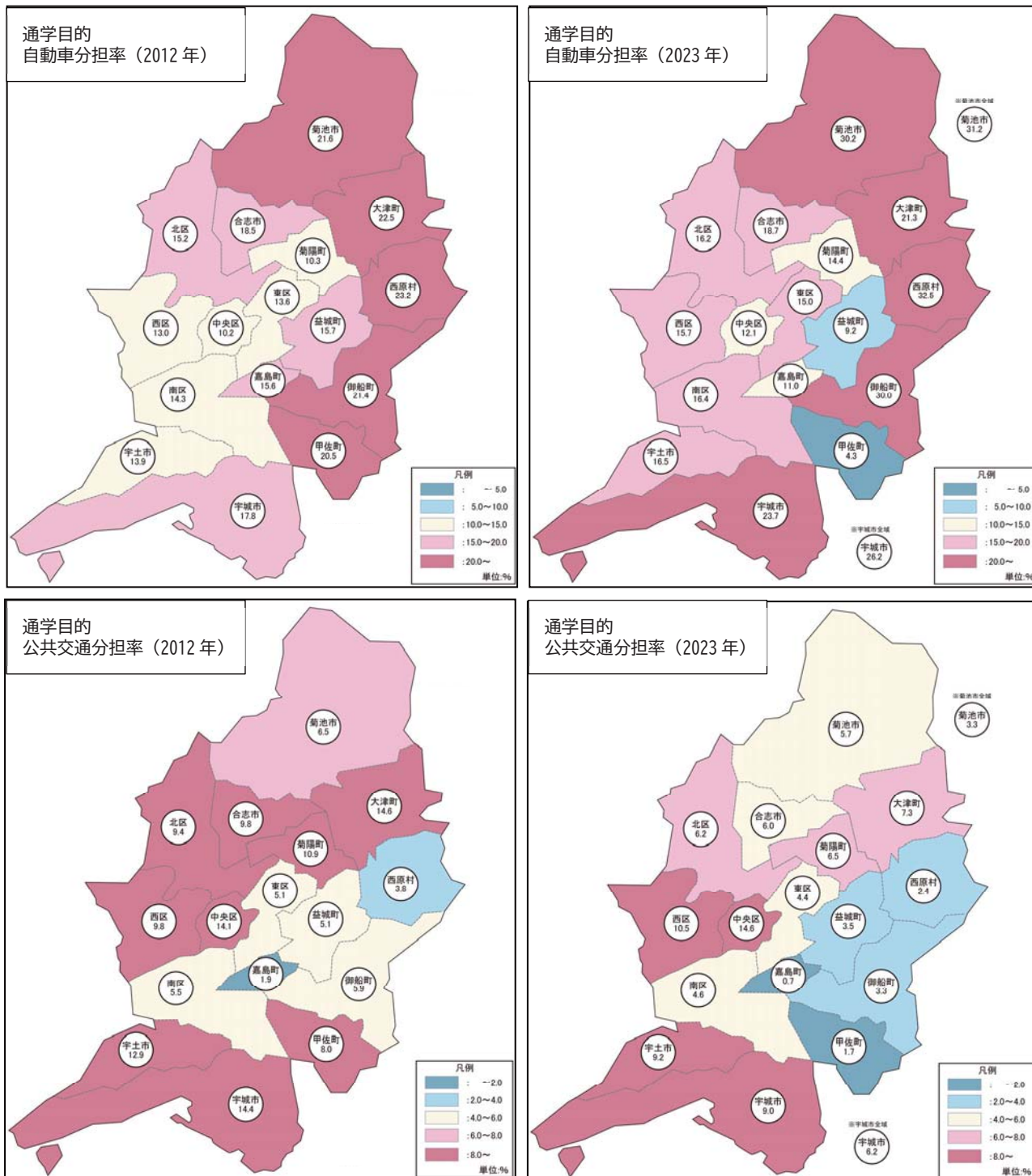
■市区町村別の「通勤目的」での代表交通手段構成(推移)



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）と2023圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載

【通学目的での代表交通手段構成（推移）：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】

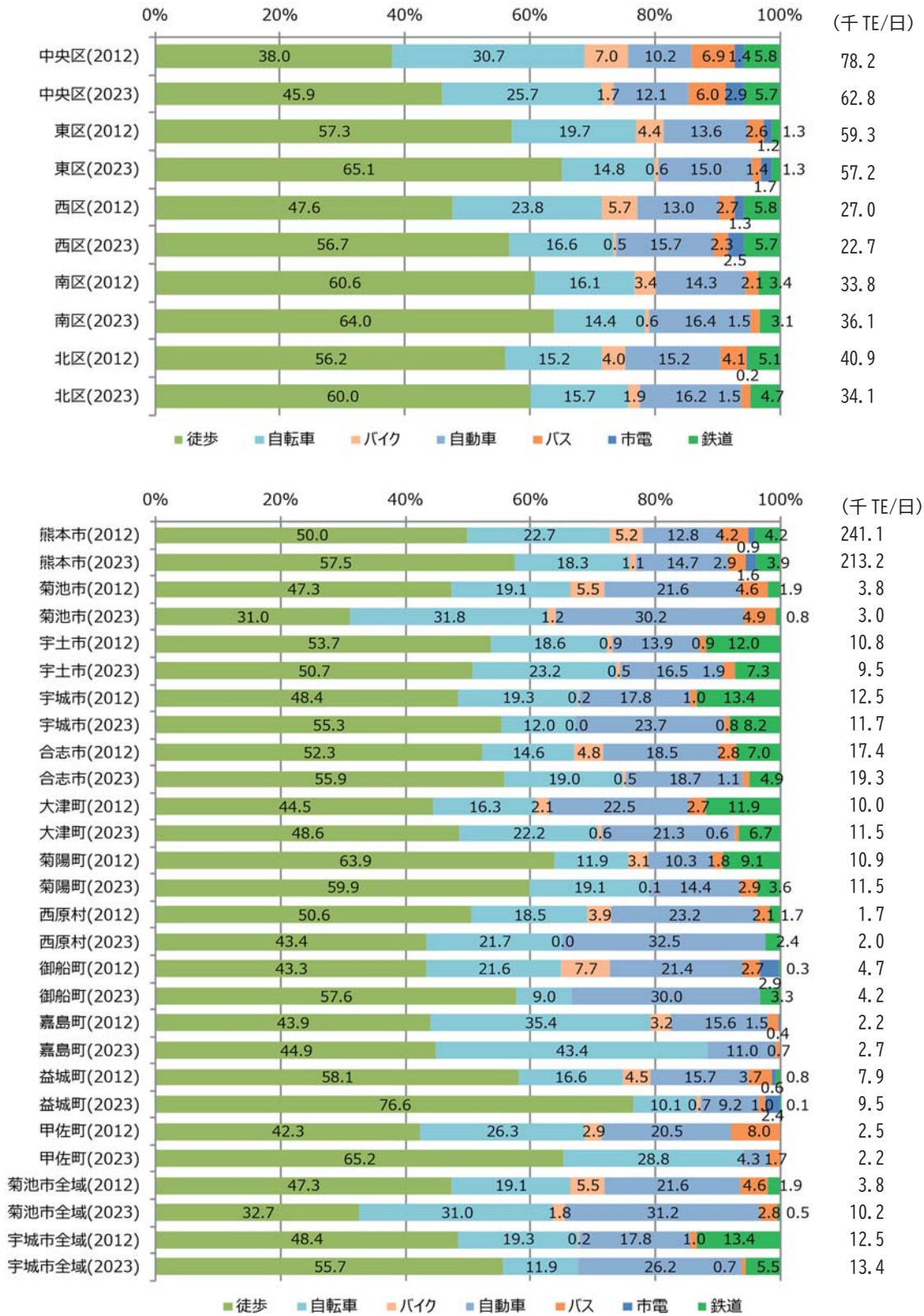
- 代表交通手段のうち自動車分担率は、15%以上の市区町村が増えています（熊本市内等）。
- 公共交通分担は、北部や東部地域等の移動で分担率の低下が見られます。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）を地図中に、2023圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載



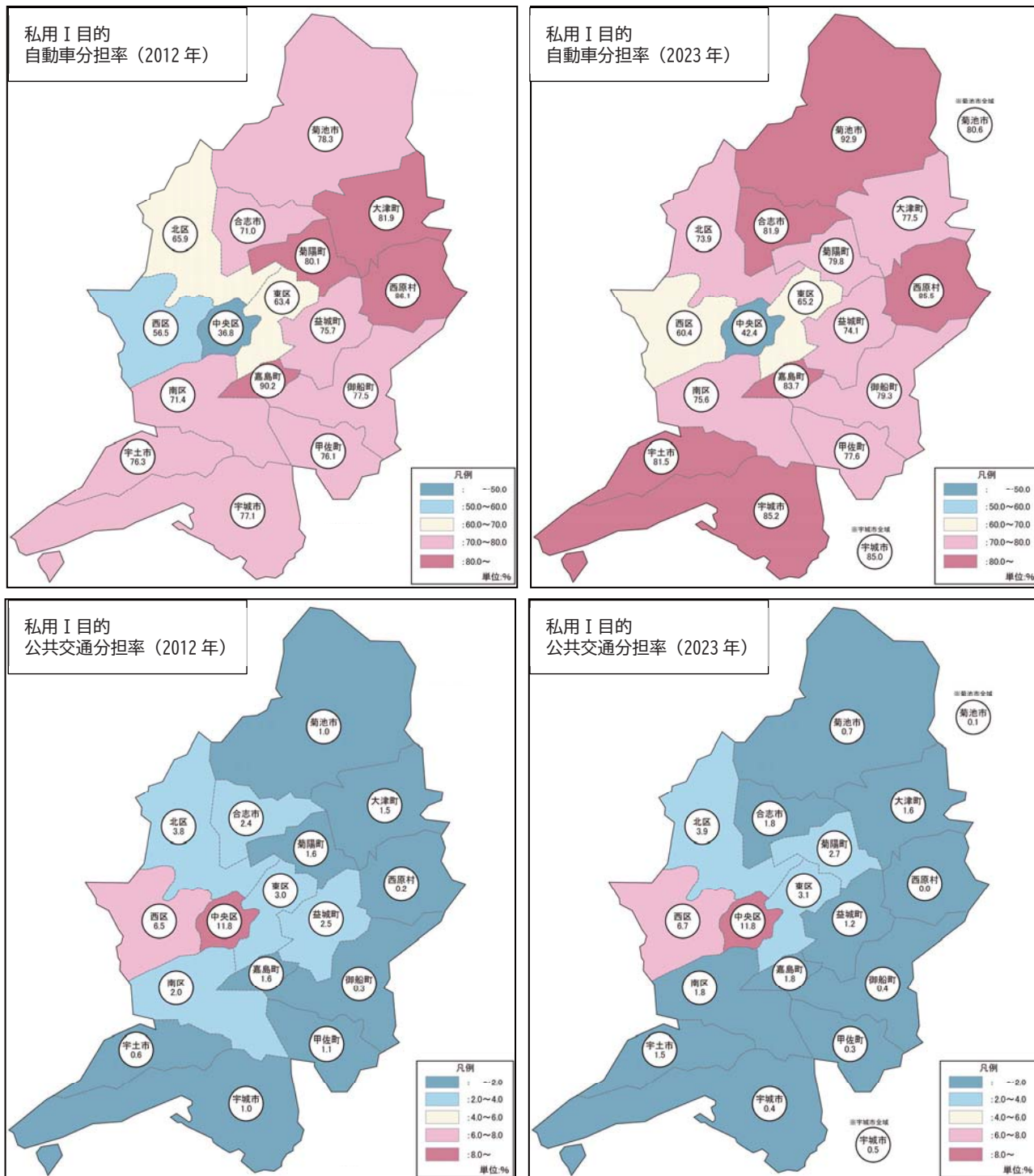
■市区町村別の「通学目的」での代表交通手段構成(推移)



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）と2023圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載

【私用 I 目的での代表交通手段構成（推移）：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】

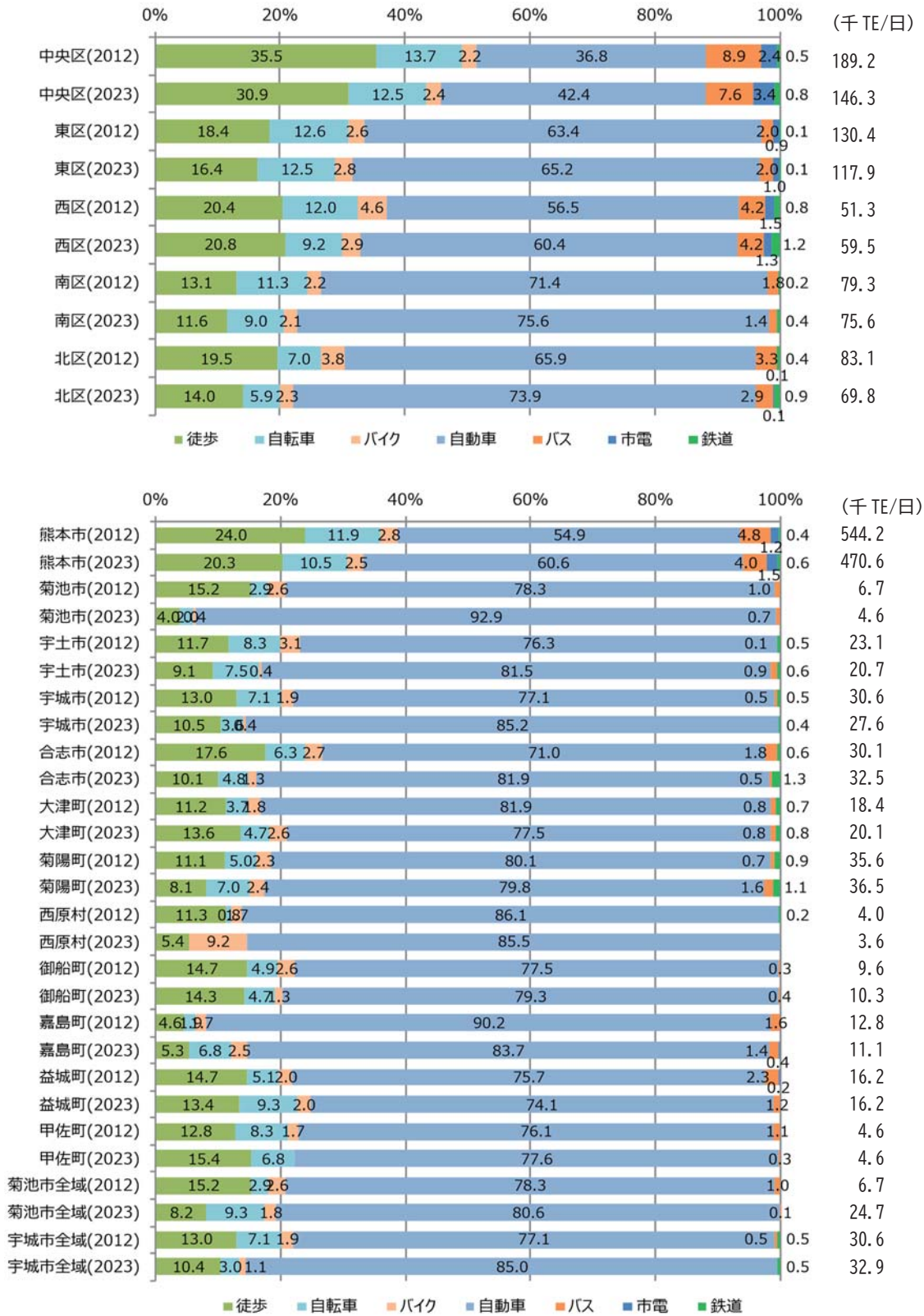
- 代表交通手段のうち自動車分担率は、市区町村の多くが70%以上となります。
- 公共交通分担は、大幅な変化は見られませんが、菊陽町関連の移動の分担率は微増となります。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）を地図中に、2023圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載

私用 I 目的：買物・食事・レジャー・散歩等

■市区町村別の「私用I目的」での代表交通手段構成(推移)



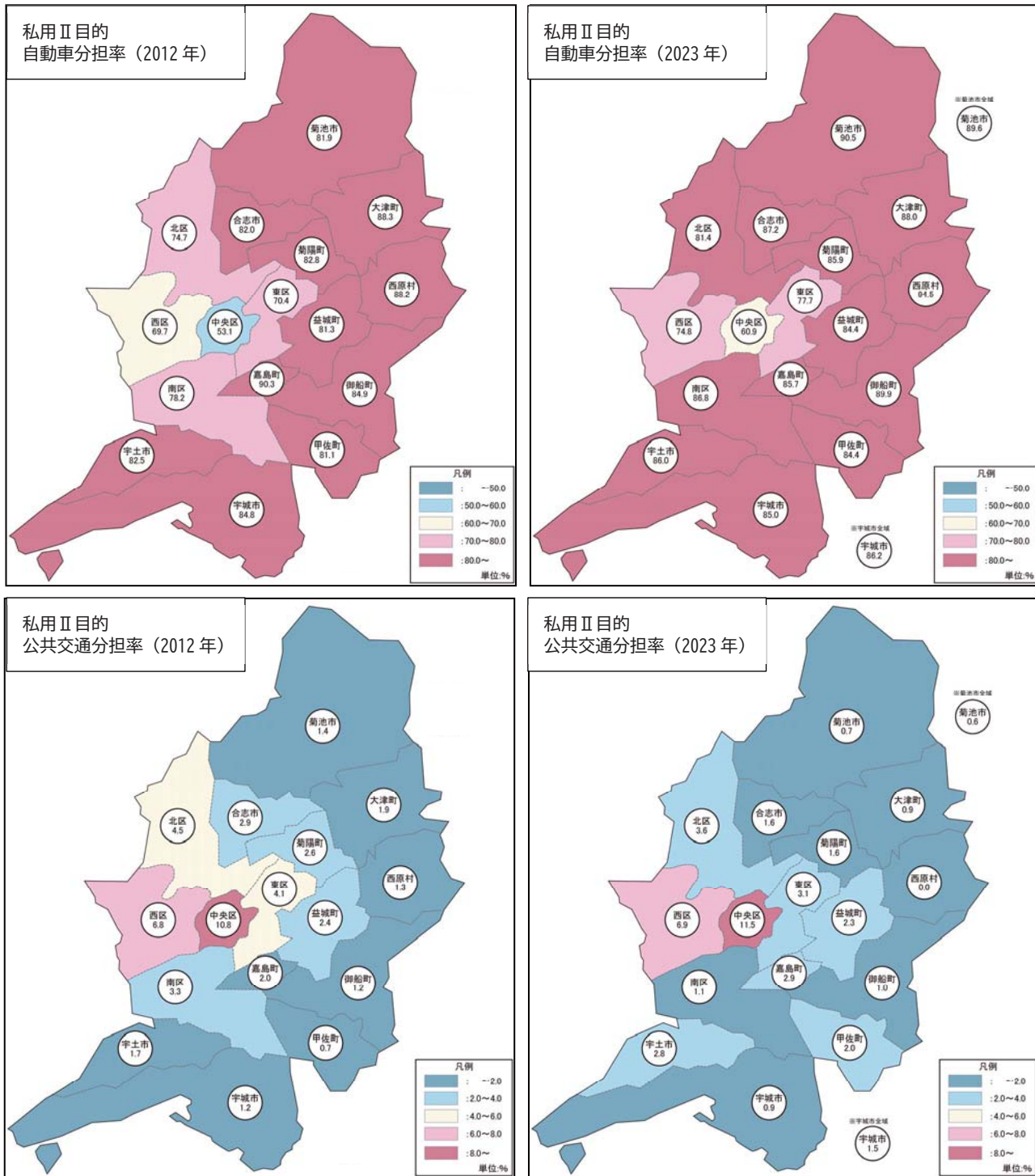
※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）と2023圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載

私用I目的：買物・食事・レジャー・散歩等



【私用Ⅱ目的での代表交通手段構成（推移）：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】

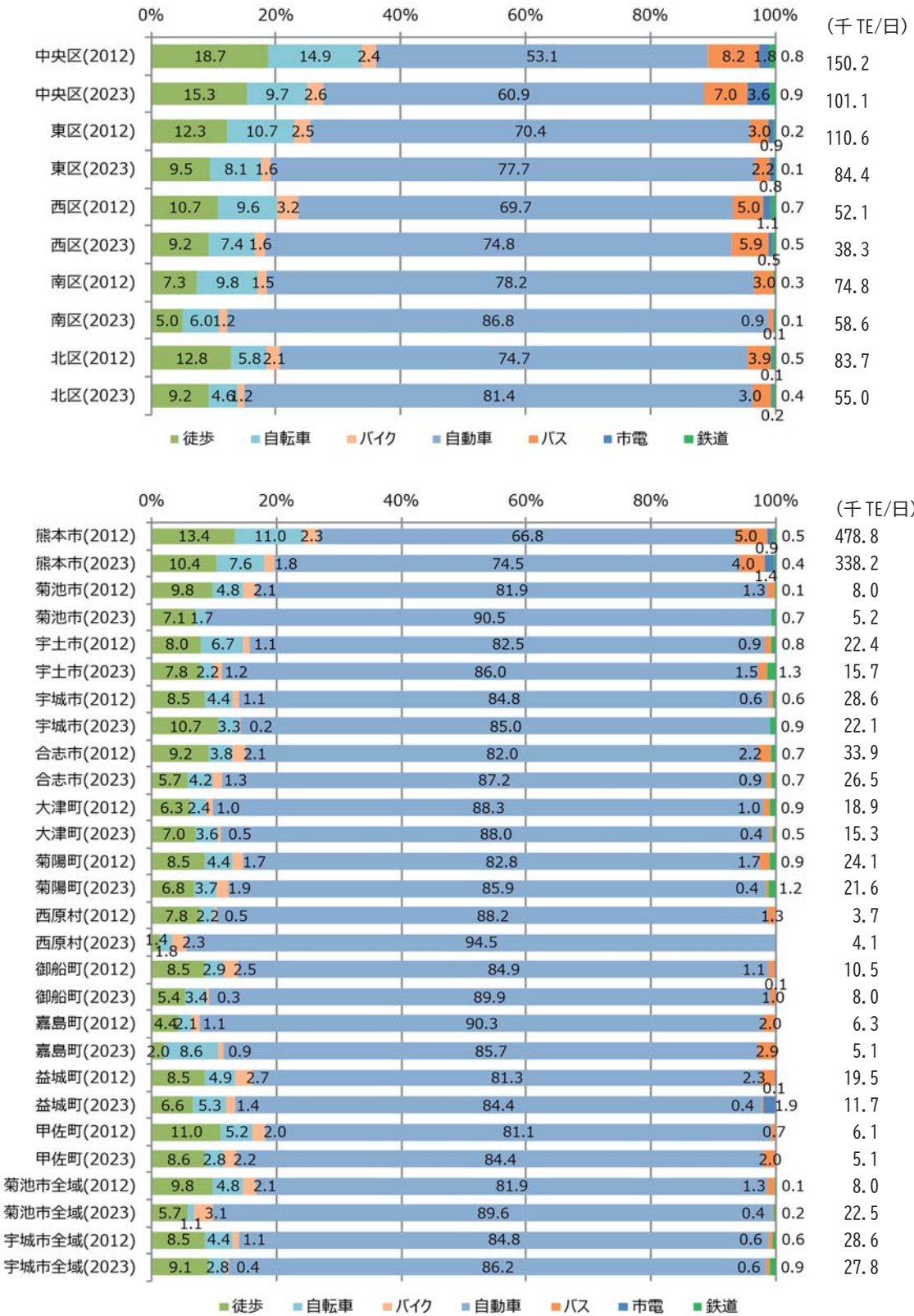
- 代表交通手段のうち自動車分担率は、80%以上の市区町村が増えています（熊本市内の一部以外）。
- 公共交通分担は、熊本市中央区・西区を除き、分担率は4%未満となります。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）を地図中に、2023圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載

私用Ⅱ目的：通院・送迎・その他私用

■市区町村別の「私用Ⅱ目的」での代表交通手段構成(推移)



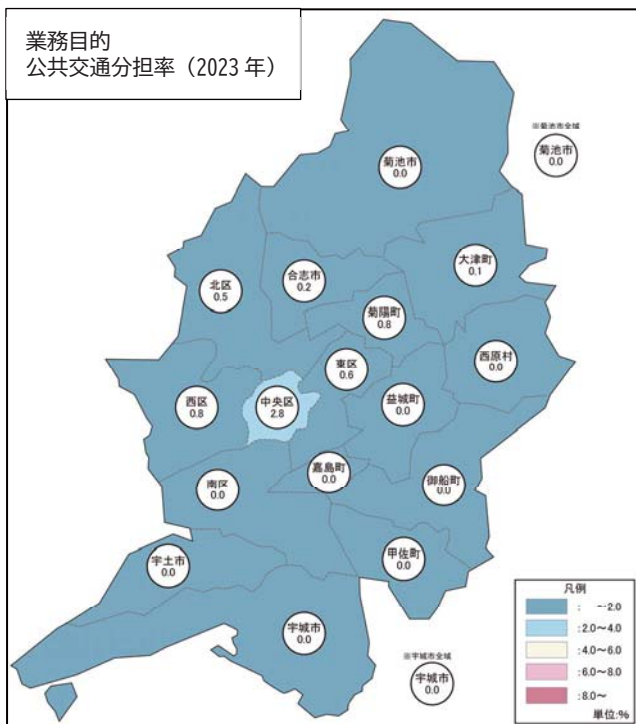
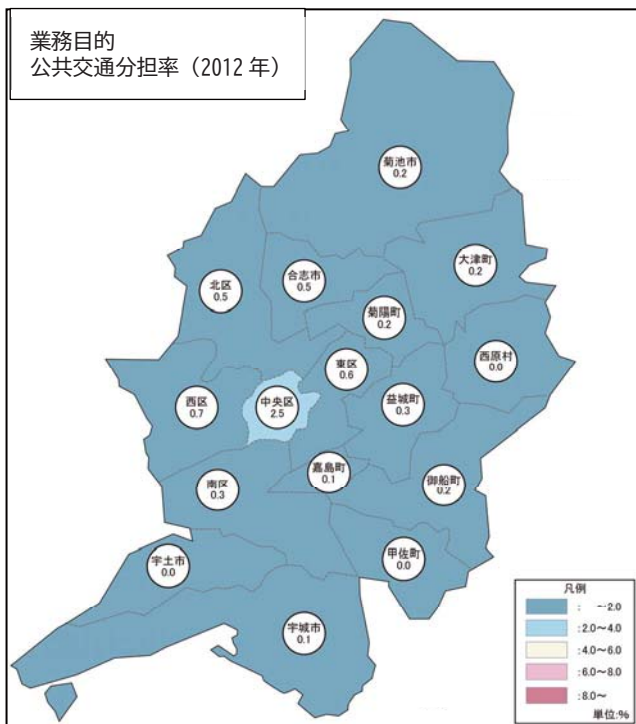
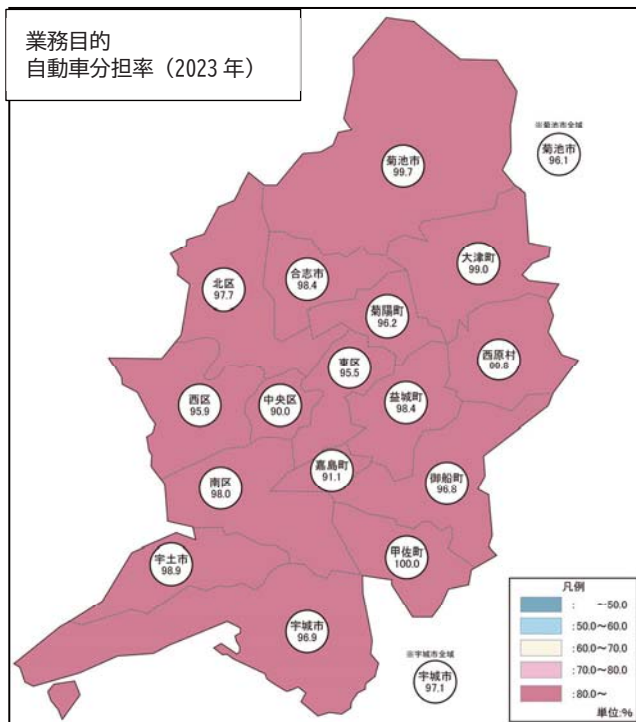
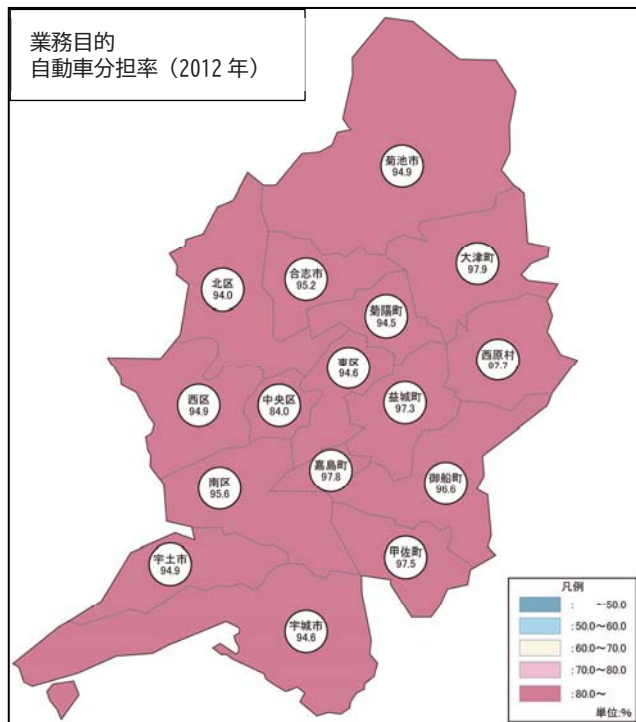
※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率（都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）と2023圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載

私用Ⅱ目的：通院・送迎・その他私用



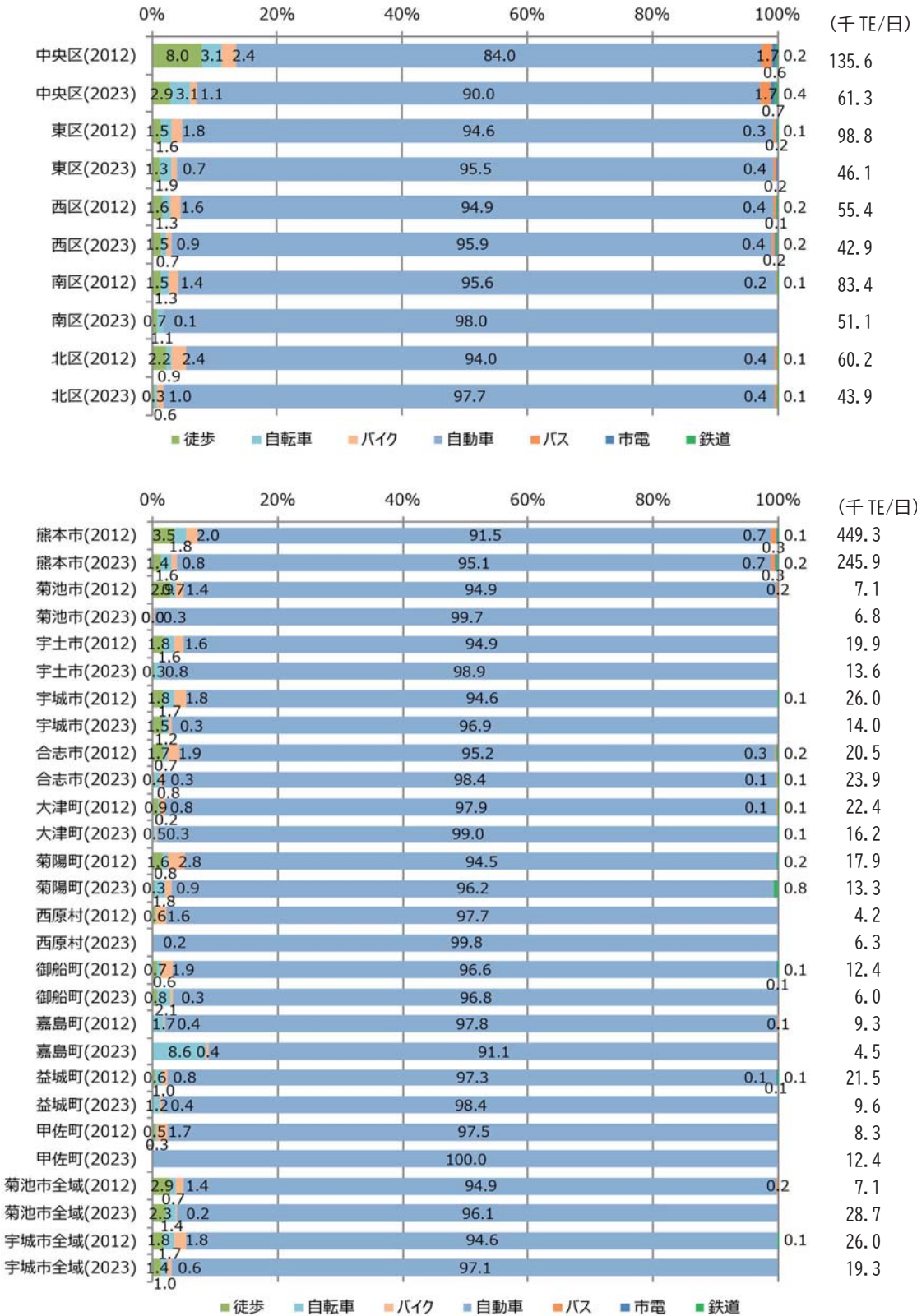
【業務目的での代表交通手段構成（推移）：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】

- 代表交通手段のうち自動車分担率は、今回調査では全市区町村関連の移動で9割以上となります。
- 公共交通分担は、大幅な変化は見られませんが、熊本市中央区関連の移動を除き2%未満となります。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012 圏域）を地図中に、2023 圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載

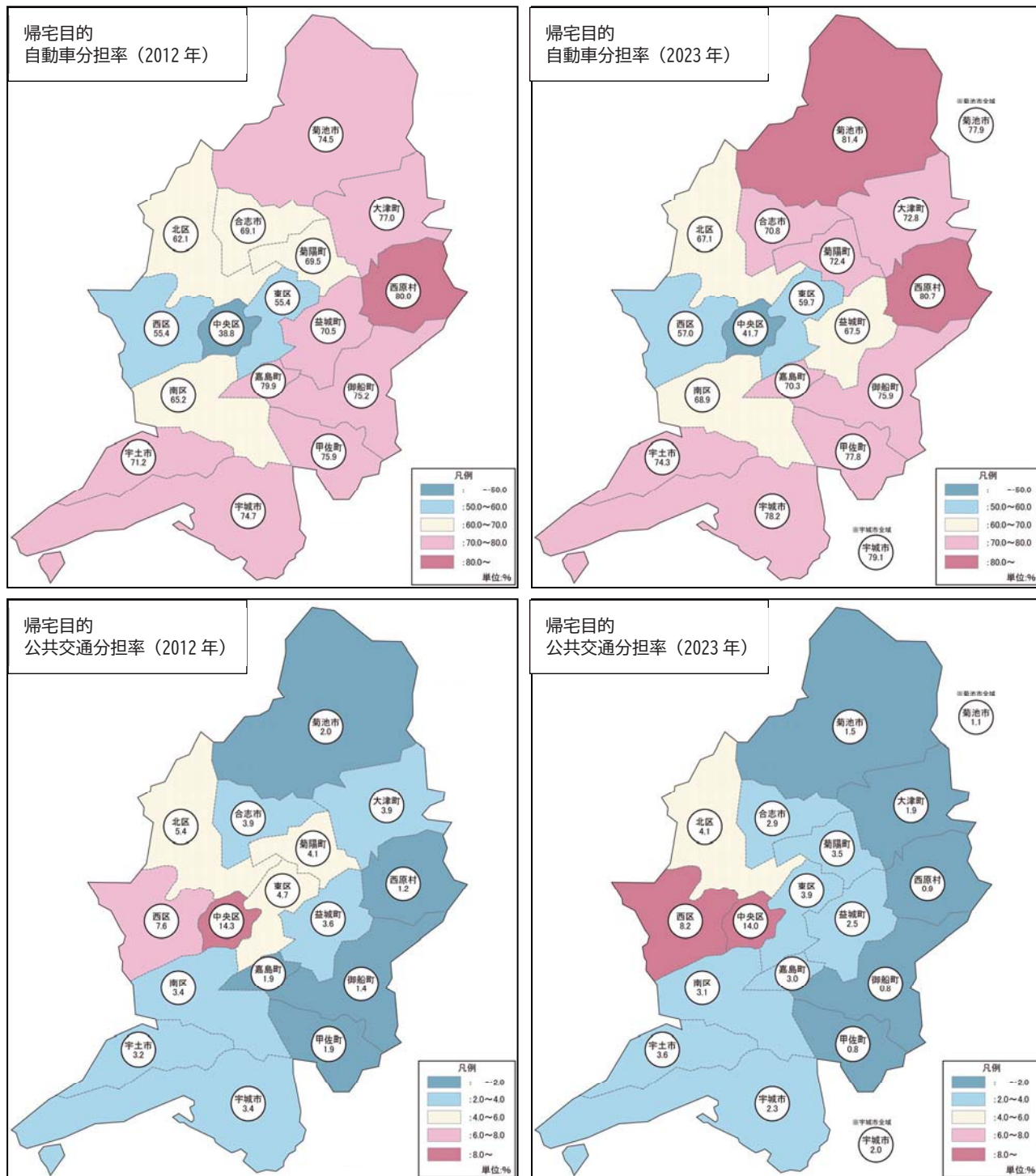
■市区町村別の「業務目的」での代表交通手段構成(推移)



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は 2023（2012 圏域）と 2023 圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載

【帰宅目的での代表交通手段構成（推移）：自動車と公共交通（バス+鉄道+市電）の分担率】

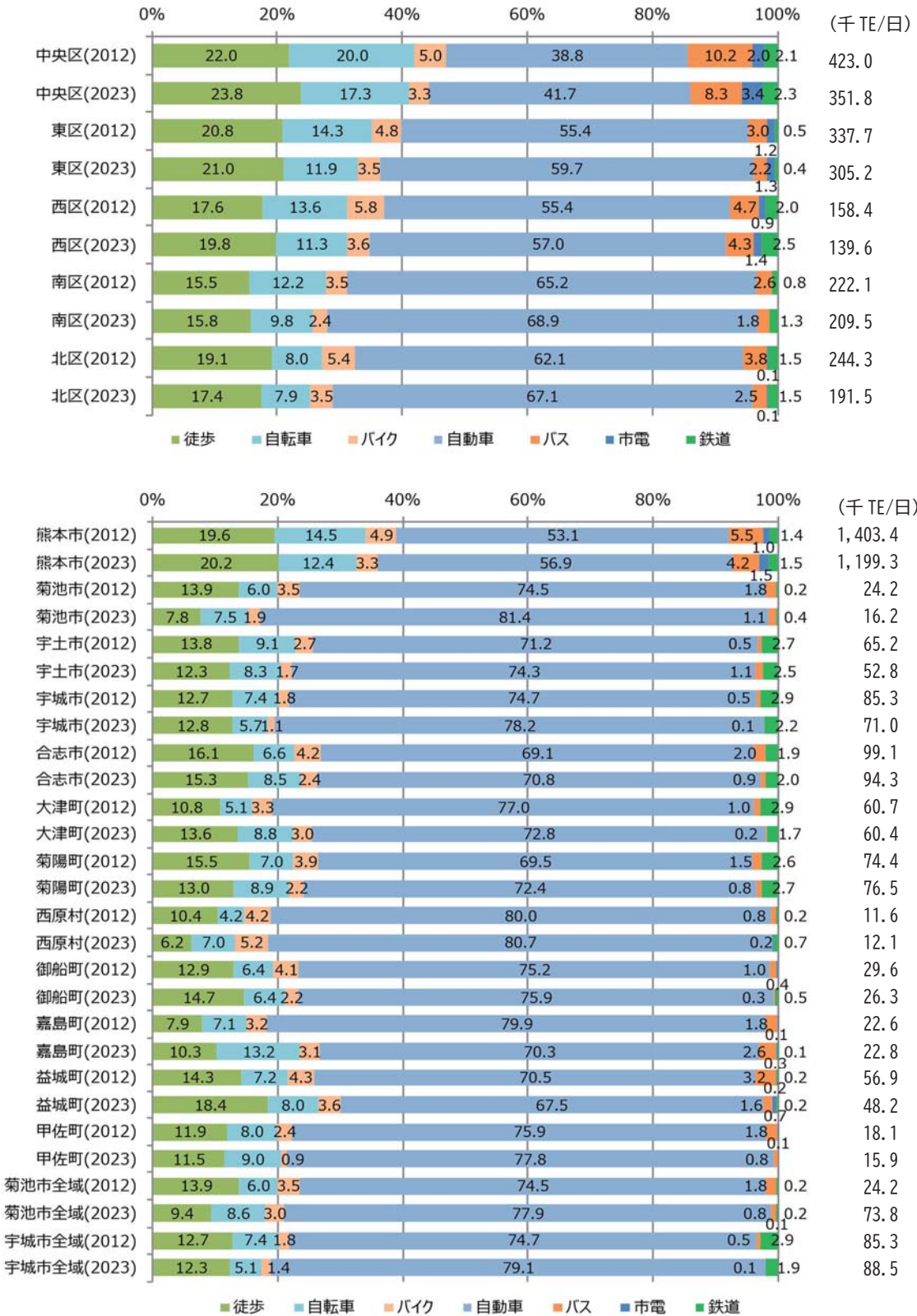
- 代表交通手段のうち自動車分担率は、合志市・菊陽町関連の移動で70%以上と増加しています。
- 公共交通分担は、熊本市中央区・西区関連の移動を除き低い状況で推移しています。



※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）を地図中に、2023圏域（全体）は「※〇〇市全域」を地図欄外掲載



■市区町村別の「帰宅目的」での代表交通手段構成(推移)

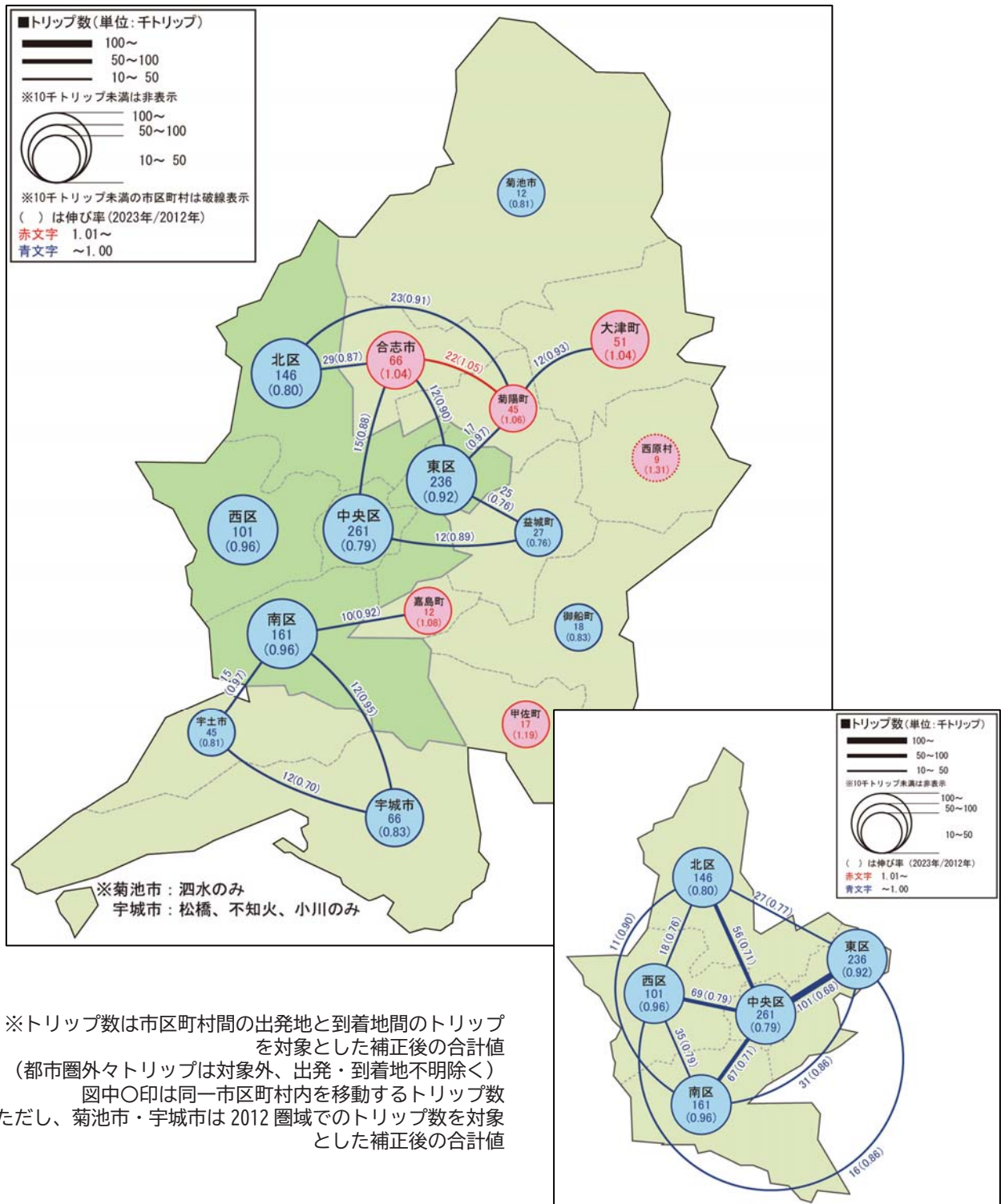


※市区町村を出発（発生）するトリップと到着（集中）するトリップを対象とした補正後の合計値による分担率  
 （都市圏外々トリップは対象外、その他・手段不明除く）  
 ただし、菊池市・宇城市は2023（2012圏域）と2023圏域（全体）「〇〇市全域」の2つのグラフ比較を掲載



<市区町村間流動からみた交通特性：全目的全手段流動>

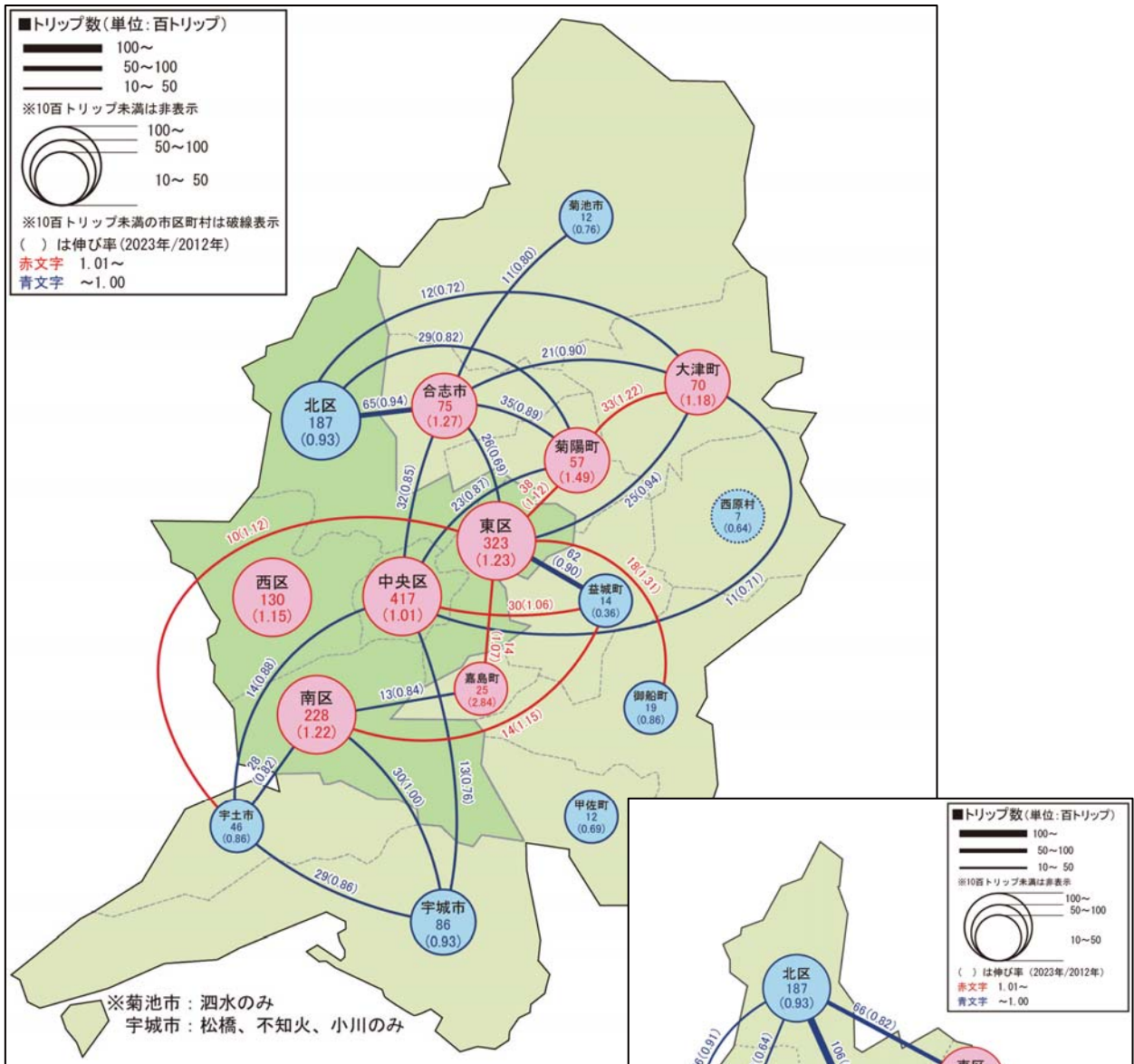
- 市区町村別<sup>注)</sup>の地域間流動（トリップ数）は以下の通りです。  
注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの
- 周辺市町村は、熊本市との結びつきが強く、熊本市以外の市町村間では、合志市－菊陽町(伸び率：1.05倍)の結びつきが強くなっています。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、中央区と他区との結びつきは弱くなっています。



※トリップ数は市区町村間の出発地と到着地間のトリップを  
 対象とした補正後の合計値  
 (都市圏外々トリップは対象外、出発・到着地不明除く)  
 図中○印は同一市区町村内を移動するトリップ数  
 ただし、菊池市・宇城市は2012圏域でのトリップ数を対象  
 とした補正後の合計値

<市区町村間流動からみた交通特性：目的別流動>

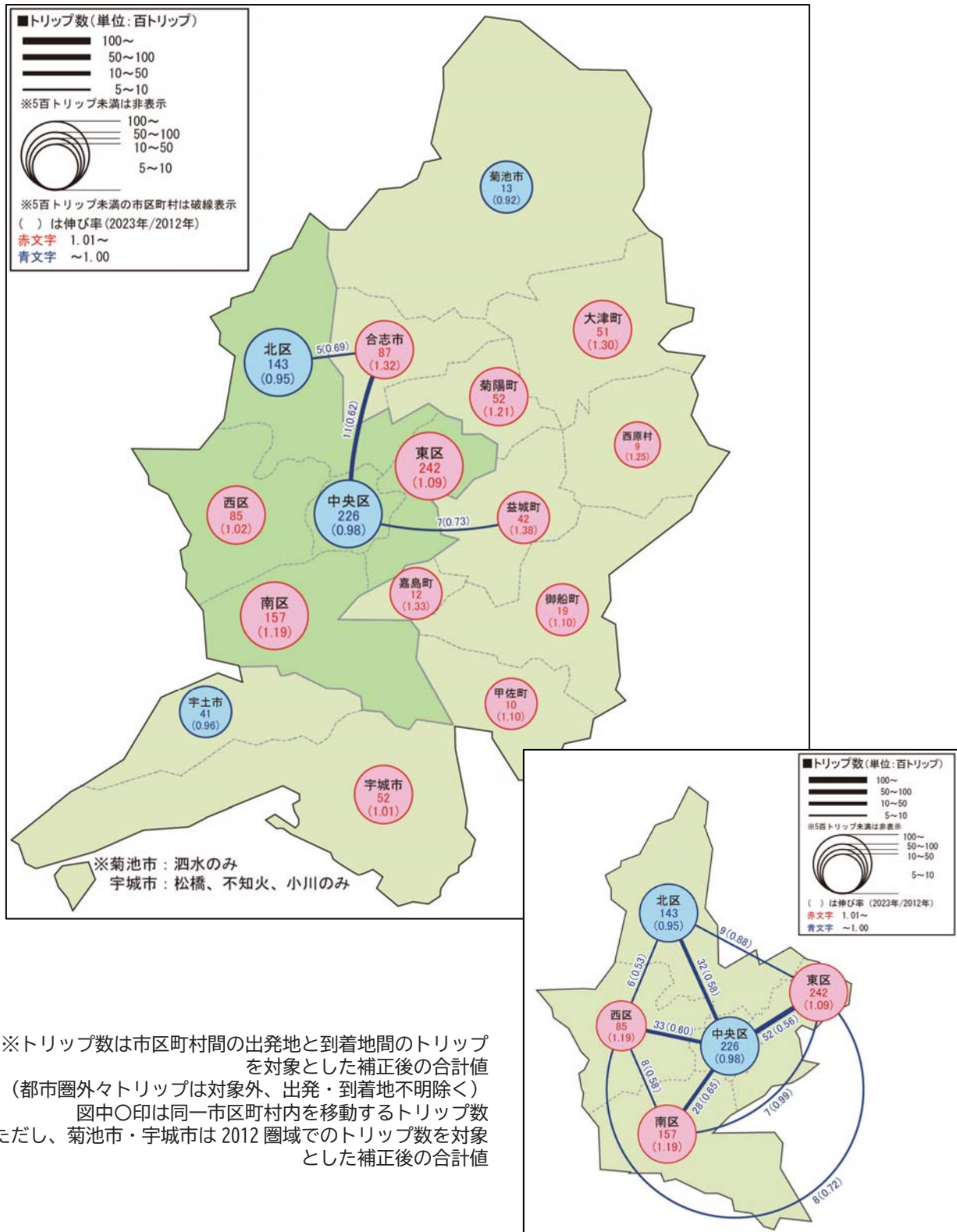
- 市区町村別<sup>注)</sup>の目的別（集約区分）地域間流動（トリップ数）は以下の通りです。  
注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの【通勤目的の市区町村間流動】
- 周辺市町村は、熊本市と結びつきが強く、特に東区との結びつきが菊陽町(1.12倍)、御船町(1.31倍)、宇土市(1.12倍)で強くなっています。熊本市以外の市町村間では菊陽町－大津町(1.22倍)の結びつきが強くなっています。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、中央区と他区との結びつきは弱くなっています。



※トリップ数は市区町村間の出発地と到着地間のトリップを対象とした補正後の合計値(都市圏外々トリップは対象外、出発・到着地不明除く)  
 図中○印は同一市区町村内を移動するトリップ数  
 ただし、菊池市・宇城市は2012 圏域でのトリップ数を対象とした補正後の合計値

【通学目的の市区町村間流動】

- 大半の市区町村では、内々トリップが増加しています。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、中央区と他区との結びつきは弱くなっています。一方、西区(1.19倍)、南区(1.19倍)、東区(1.09倍)で内々トリップが増加しています。

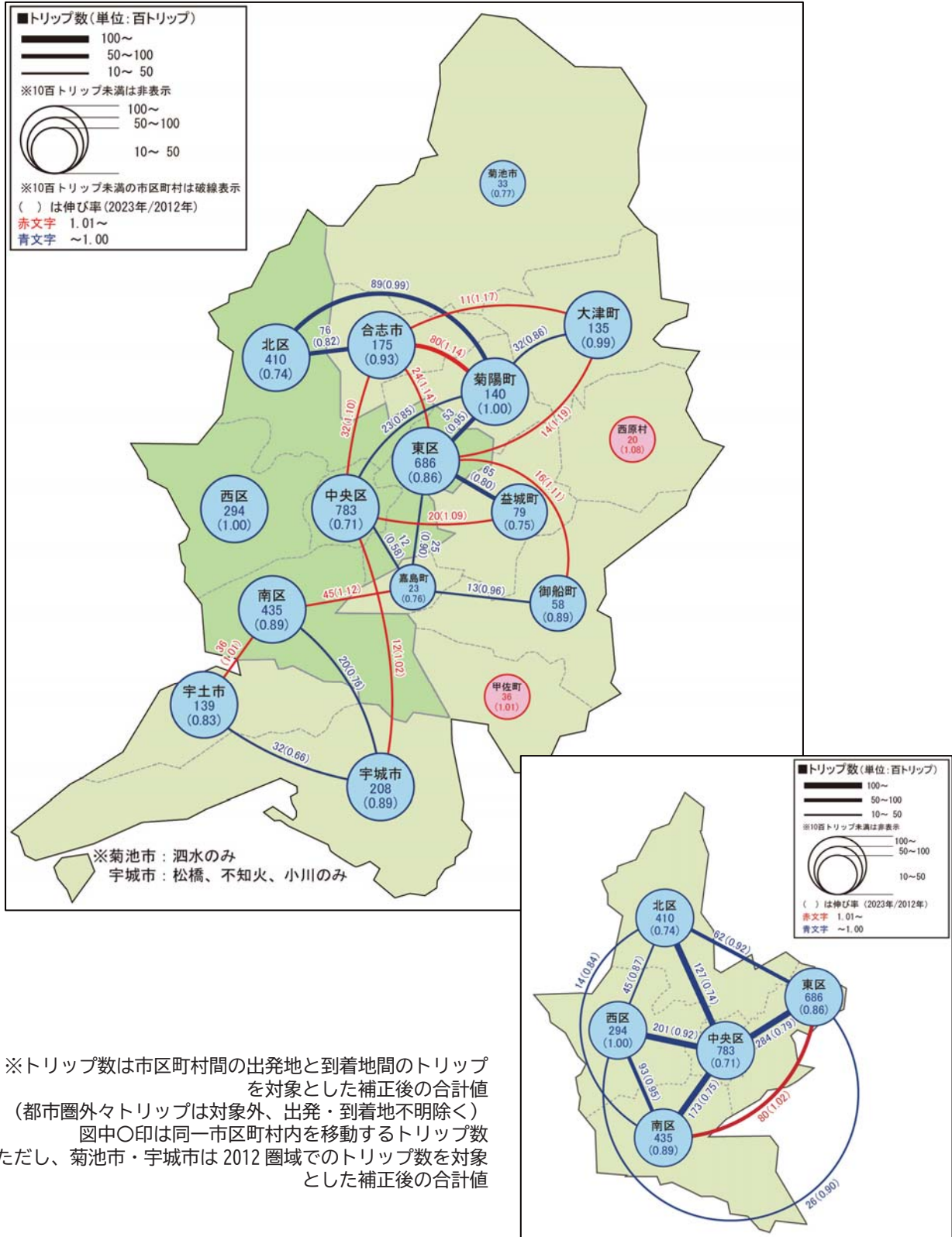


※トリップ数は市区町村間の出発地と到着地間のトリップを対象とした補正後の合計値(都市圏外々トリップは対象外、出発・到着地不明除く)  
図中○印は同一市区町村内を移動するトリップ数  
ただし、菊池市・宇城市は2012 圏域でのトリップ数を対象とした補正後の合計値



【私用目的の市区町村間流動】

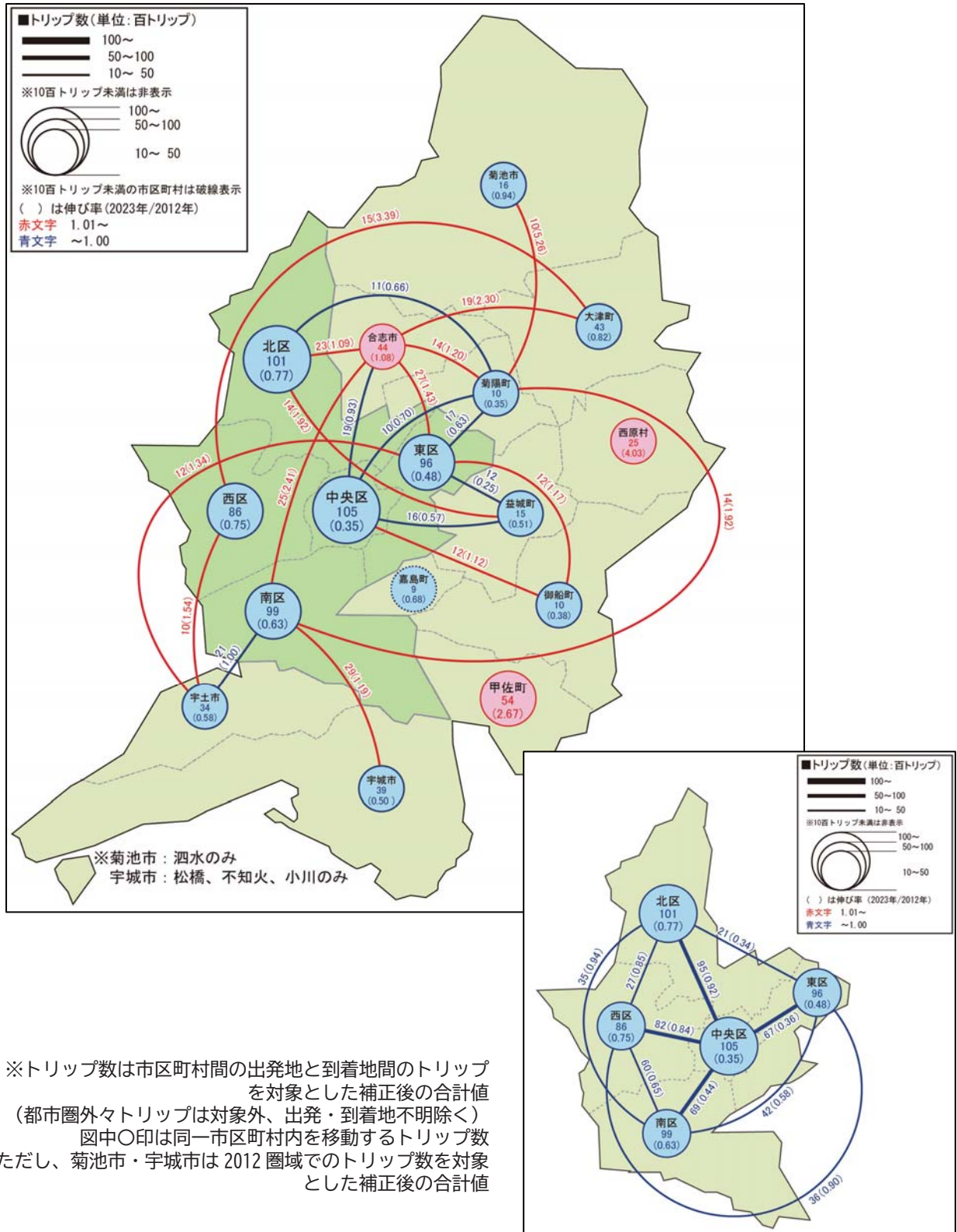
- 熊本市以外では、合志市－菊陽町(1.14倍)、合志市－大津町(1.17倍)の結びつきが強くなっています。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、中央区と他区との結びつきは弱くなっています。一方、南区－東区(1.02)の結びつきは強くなっています。





【業務目的】

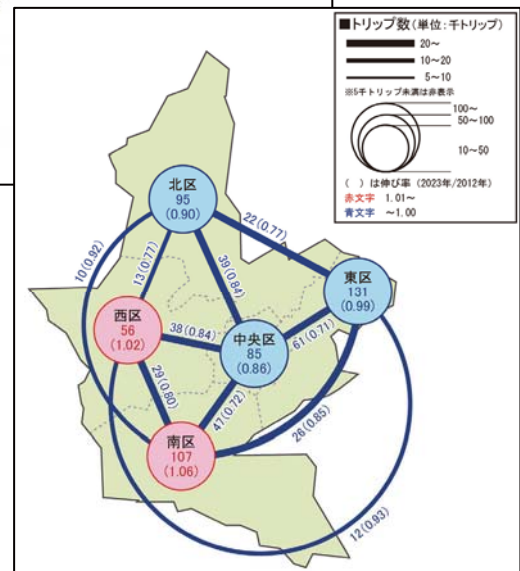
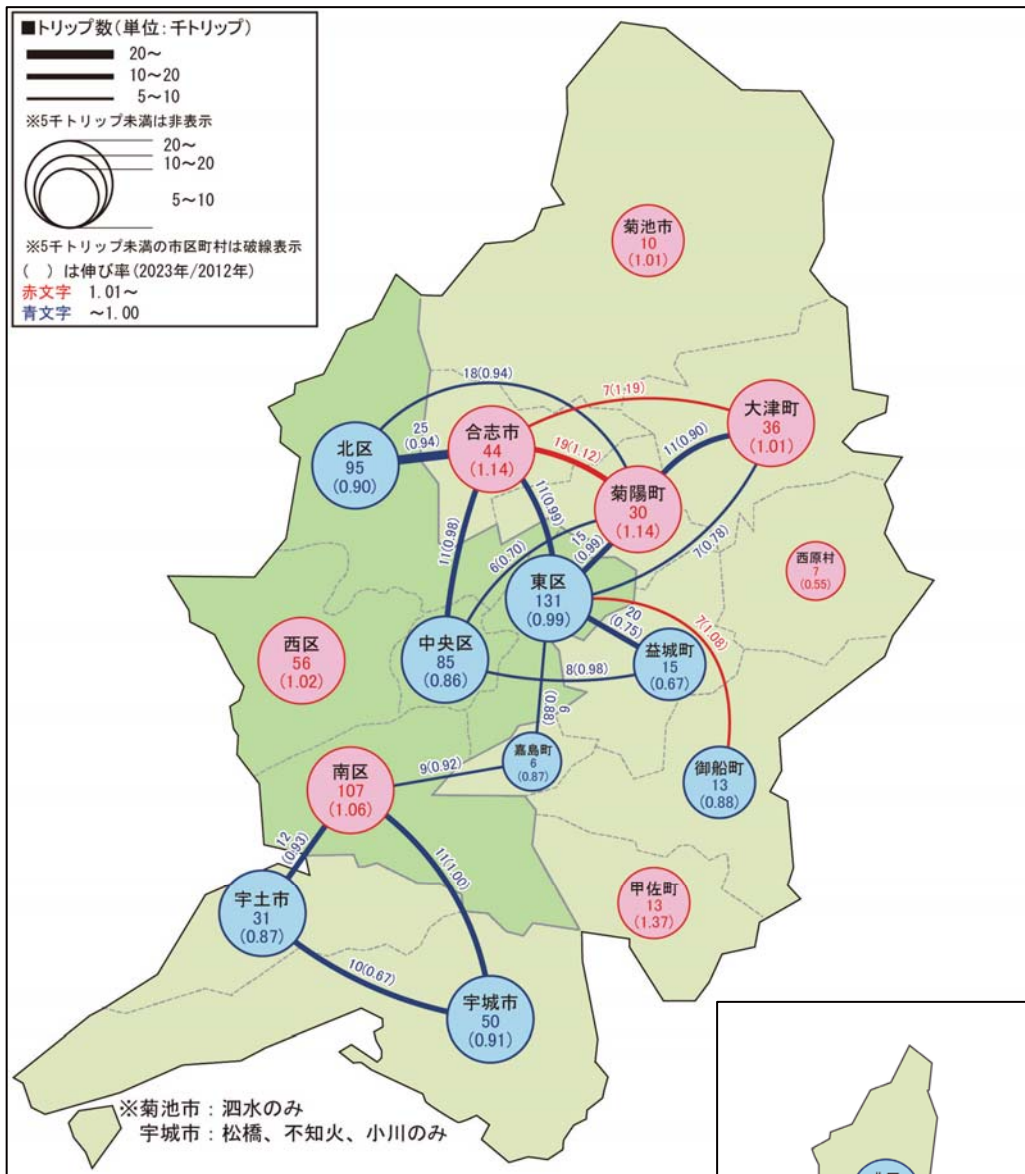
- 全体的に市町村間での結びつきは強くなっています。特に合志市、菊陽町の他市区町村との結びつきが顕著です。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、中央区と他区との結びつきは弱くなっています。



<市区町村間流動からみた交通特性：代表交通手段別流動>

【自動車】

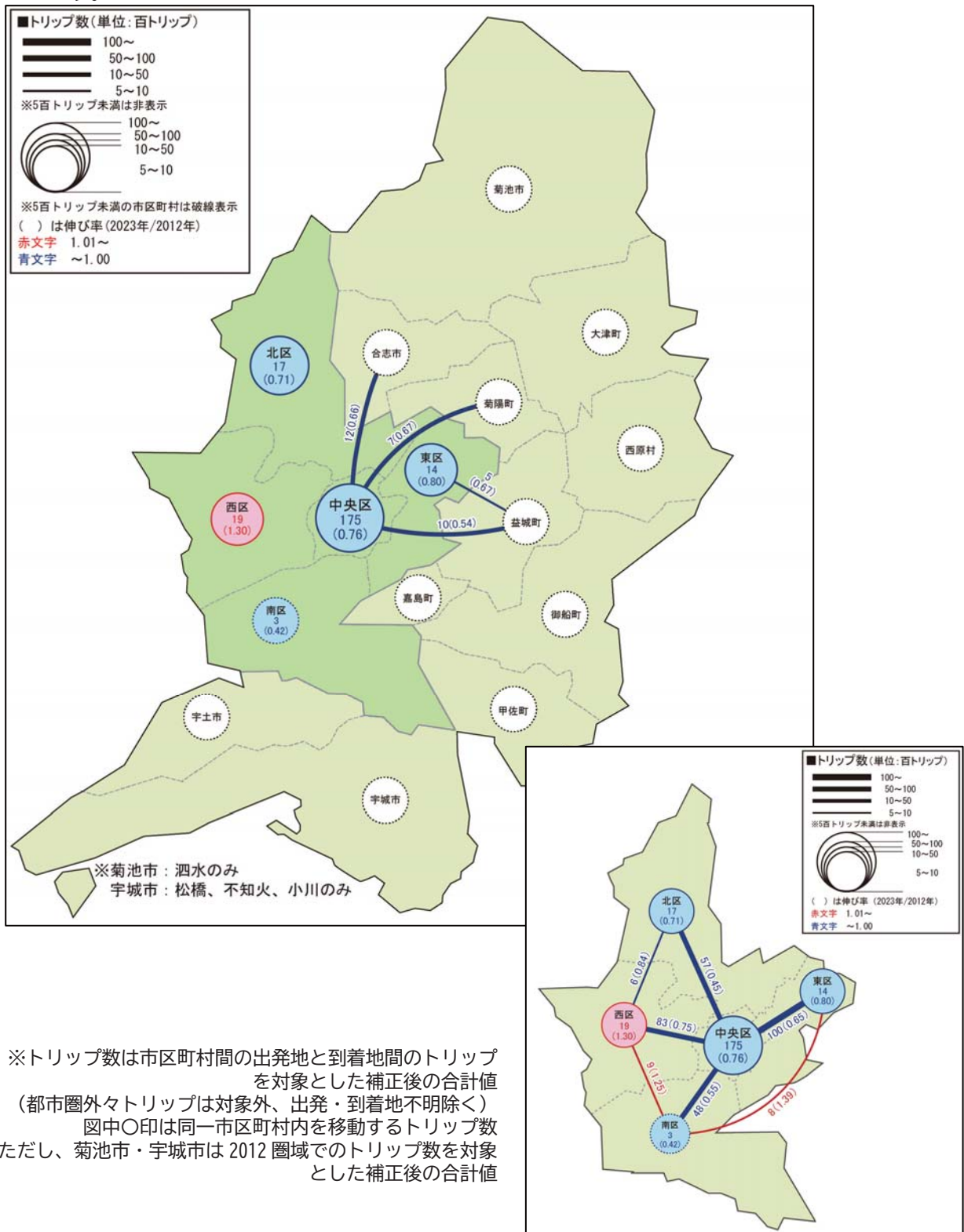
- 熊本市との結びつきが弱くなっていますが、合志市－大津町(1.19倍)、合志市－菊陽町(1.12倍)の結びつきが強くなってきています。
- 熊本市内では区間の結びつきが弱くなっています。一方、西区(1.02倍)、東区(1.07倍)の内々トリップは増加しています。



※トリップ数は市区町村間の出発地と到着地間のトリップを対象とした補正後の合計値(都市圏外々トリップは対象外、出発・到着地不明除く)  
 図中○印は同一市区町村内を移動するトリップ数  
 ただし、菊池市・宇城市は2012圏域でのトリップ数を対象とした補正後の合計値

【バス】

- 全体的に結びつきが弱いですが、熊本市と隣接の市町(合志市、菊陽町、益城町)での結びつきはあります。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、全体的な結びつきは弱くなっています。一方、西区の内々(1.30倍)と東区 - 南区(1.39倍)、西区 - 南区(1.25倍)の結びつきは増加しています。

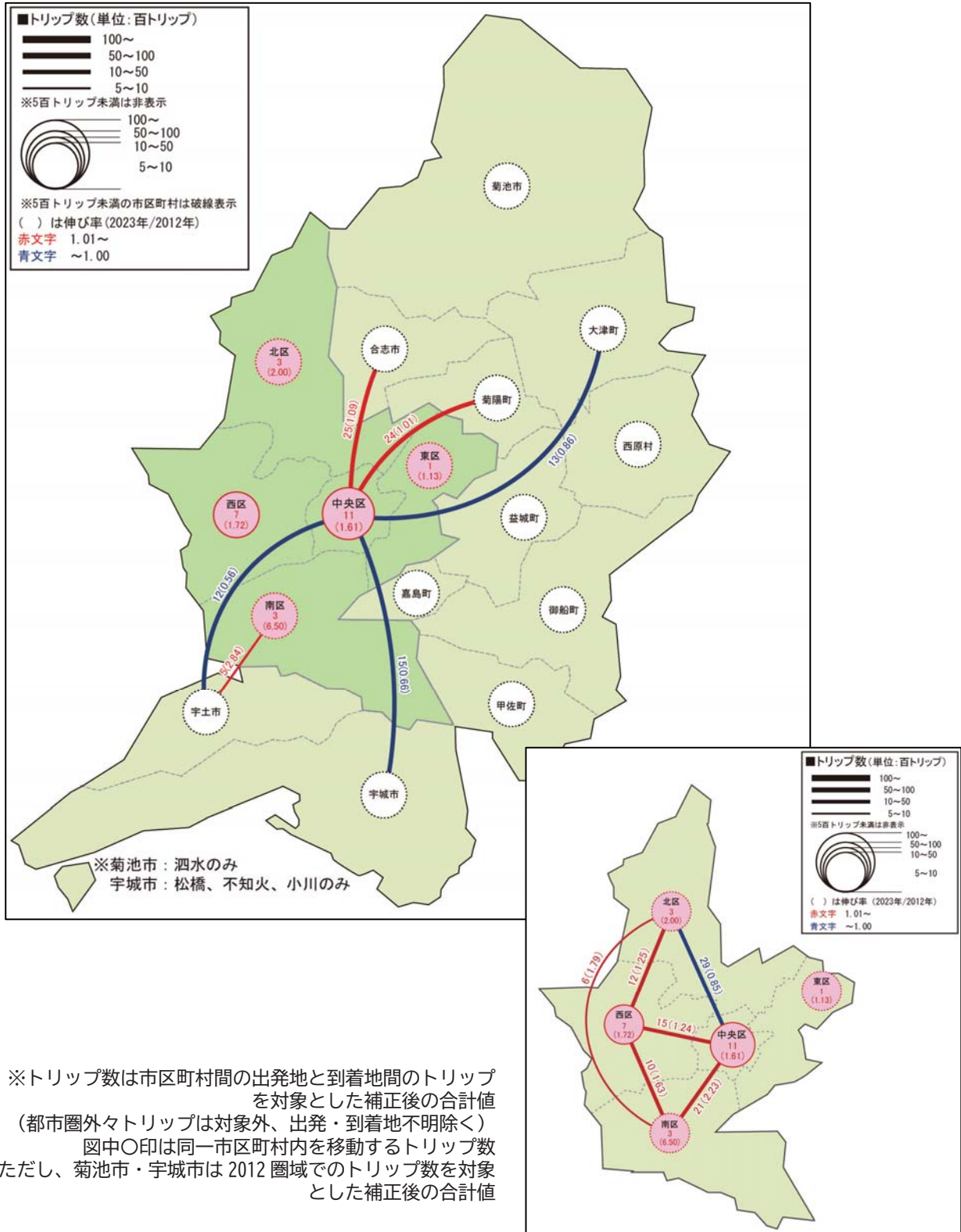


※トリップ数は市区町村間の出発地と到着地間のトリップ  
 を対象とした補正後の合計値  
 (都市圏外々トリップは対象外、出発・到着地不明除く)  
 図中○印は同一市区町村内を移動するトリップ数  
 ただし、菊池市・宇城市は2012圏域でのトリップ数を対象  
 とした補正後の合計値



【鉄道】

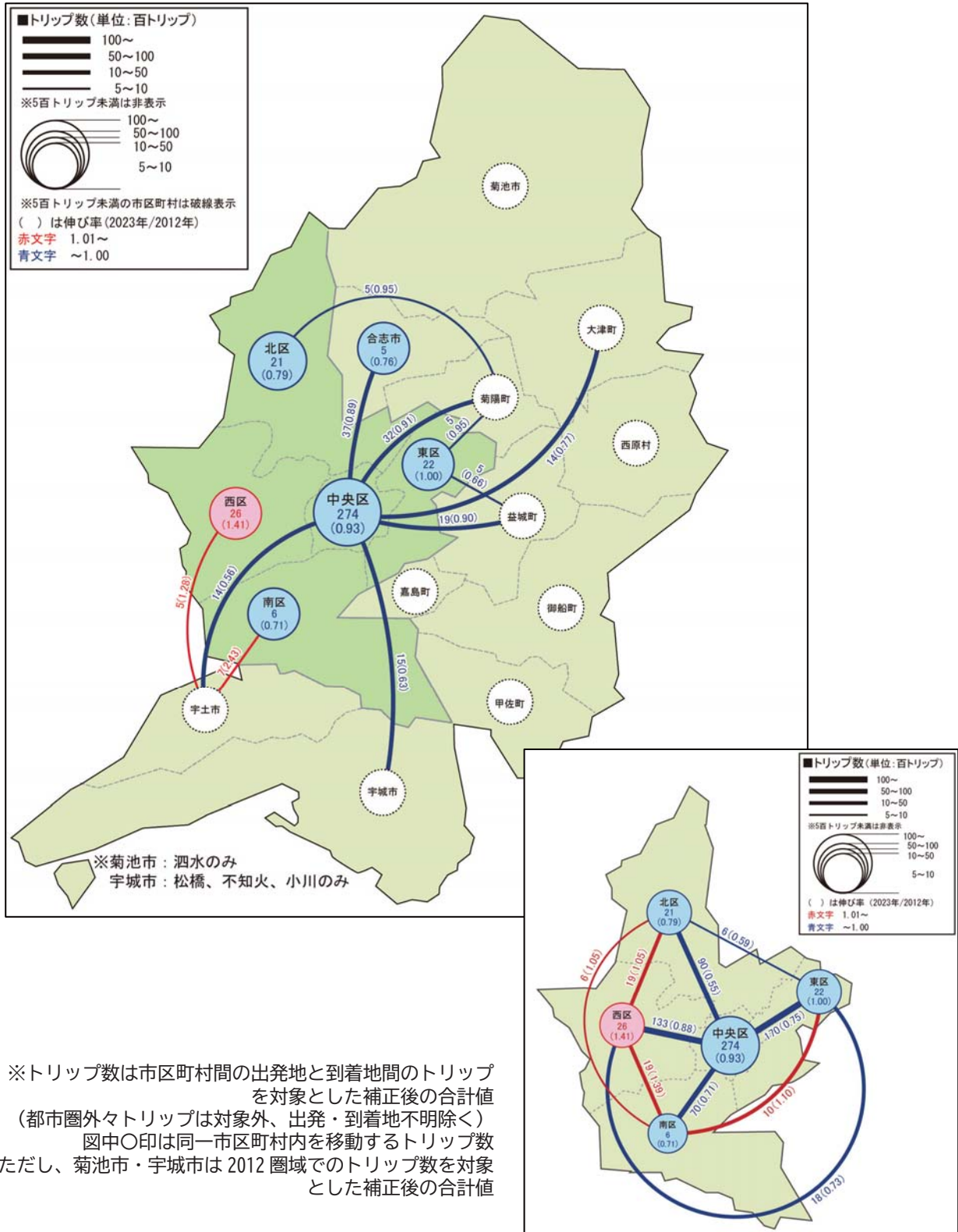
- 中央区と鉄道沿線市町との結びつきが強く、熊本電鉄沿線の合志市(1.09倍)、豊肥線沿線の菊陽町(1.01倍)で増加していますが、鹿児島線沿線の宇土市(0.56倍)、宇城市(0.66倍)、豊肥線沿線の大津町(0.86倍)では減少しています。
- 熊本市内では中央区や西区を中心とした流動となりますが、結びつきは強くなっています。





【公共交通（バス+市電+鉄道）】

- 全体的に結びつきは弱まっていますが、熊本市と鉄道沿線市町での結びつきはあります。
- 熊本市内では中央区を中心とした流動となりますが、中央区と他区との結びつきは弱くなっています。一方、西区内々や西区 - 南区・北区、南区 - 東区の結びつきは強くなっています。



<時間特性：市区町村別での代表交通手段別トリップの時間分布（推移）>

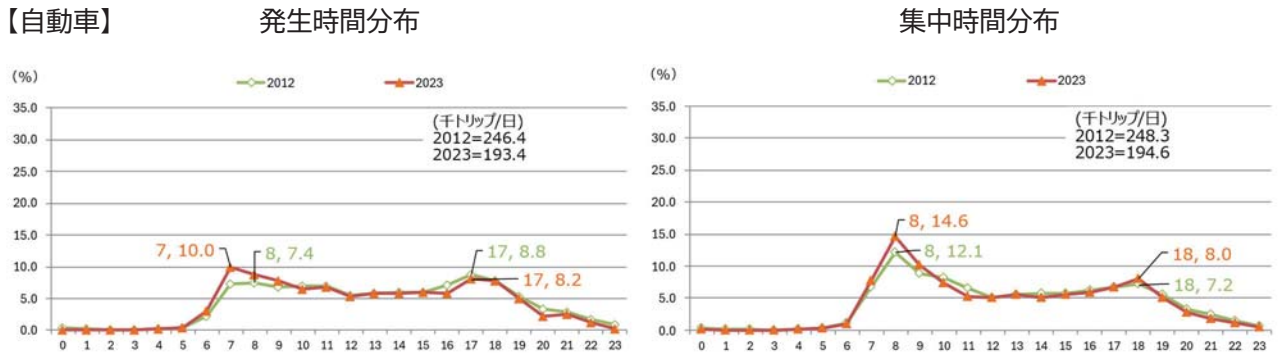
- 市区町村別<sup>注)</sup>の目的別（集約区分）での発生時間帯別（出発時刻）の発生量、集中時間帯別（到着時刻）の集中量の構成比による時間分布は以下の通りです。ここでは、代表交通手段として「自動車」及び「公共交通（バス、鉄道、市電）」について整理しています。

注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したもの

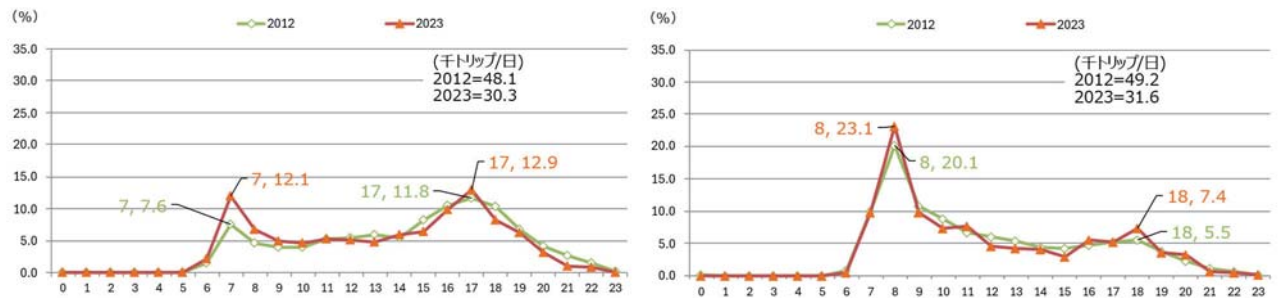
【熊本市中央区】

- 自動車交通は、発生・集中ともにピークは概ね朝の時間帯となります。
- 公共交通となるバス・鉄道は、発生ピークが夕方時間帯、集中ピークが朝の時間帯となります。

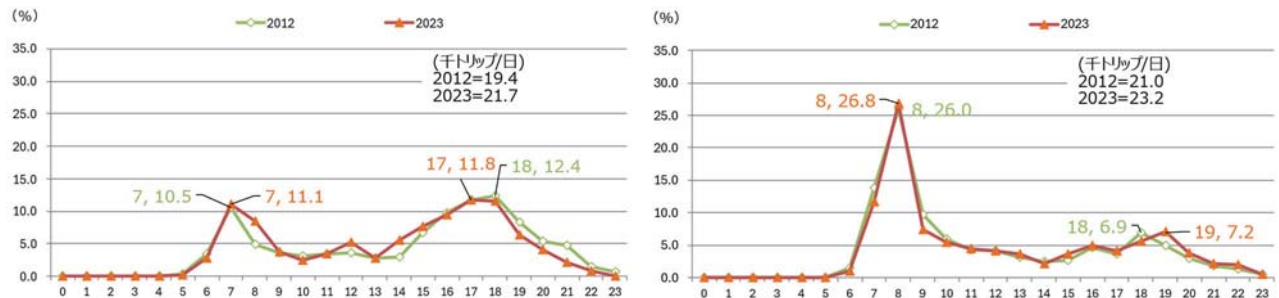
【自動車】



【バス】



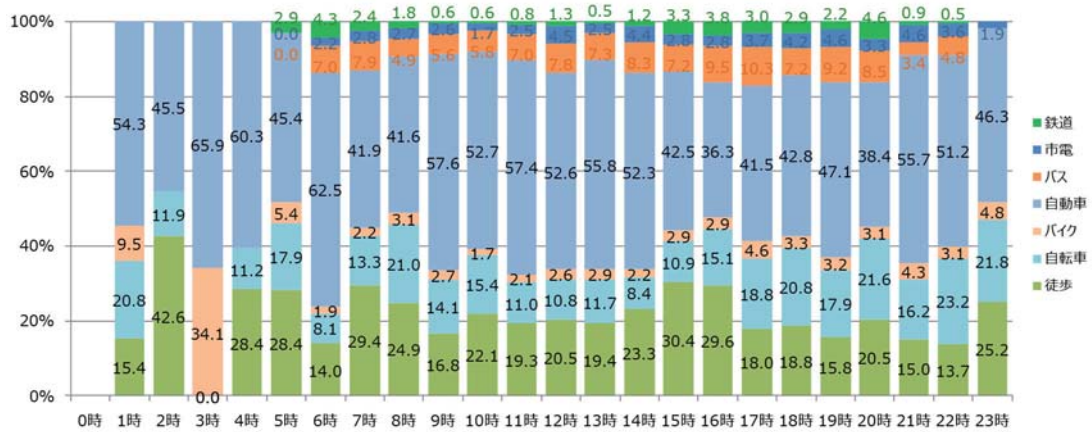
【鉄道（鉄道+市電）】



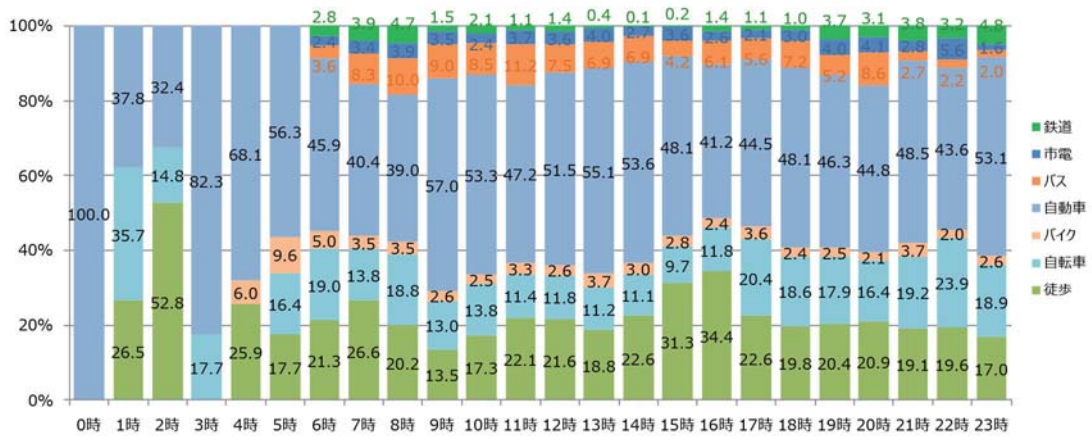
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布  
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外々トリップは対象外)

参考：【熊本市中央区】2023年(全体)



▲ 発生時間帯別トリップの代表交通手段構成



▲ 集中時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

		(千トリップ/日)																							
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
【参考】H24 (2012)	出発	1.5	1.1	0.60	0.46	0.77	2.2	11.6	49.3	39.7	30.5	31.2	32.6	29.3	28.2	28.8	34.8	45.5	52.1	47.7	31.4	20.3	15.3	9.5	4.7
R5 (2023)	出発	-	0.51	0.44	0.04	0.52	2.1	9.3	46.2	41.1	26.2	23.7	23.1	19.7	20.0	21.6	27.4	31.3	38.1	34.9	20.6	11.3	8.7	4.9	1.3
	到着時刻別トリップ数	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
【参考】H24 (2012)	到着	1.2	0.78	0.49	0.34	0.55	1.3	6.7	49.8	79.6	42.8	39.5	32.3	29.3	27.9	27.3	29.8	36.1	38.3	40.5	28.9	17.5	12.1	8.1	3.8
R5 (2023)	到着	0.15	0.29	0.36	0.13	0.43	0.95	4.3	37.4	73.0	34.6	27.2	21.8	19.1	19.6	18.3	22.3	28.1	29.2	32.4	21.6	12.0	7.3	5.0	1.5

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

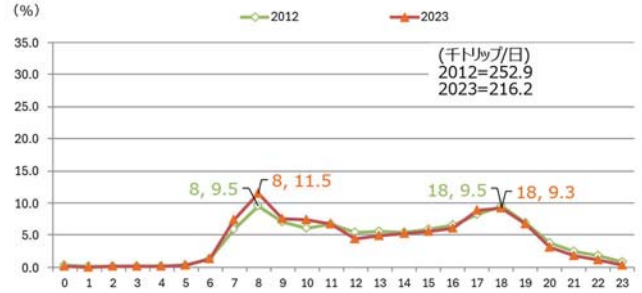
【熊本市東区】

- 自動車交通は、発生・集中ともにピークは朝の時間帯となります。
- 公共交通となるバス・鉄道は、発生ピークが朝の時間帯、集中ピークが夕方の時間帯となります。

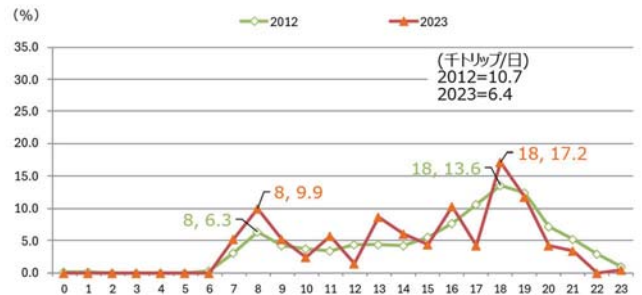
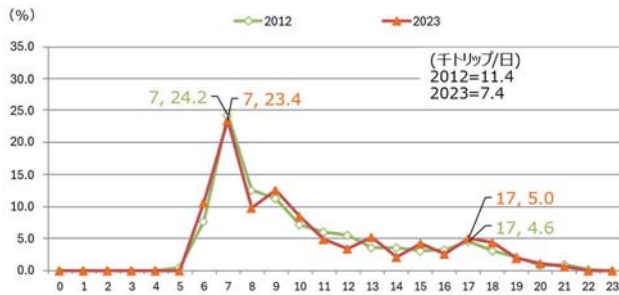
【自動車】

発生時間分布

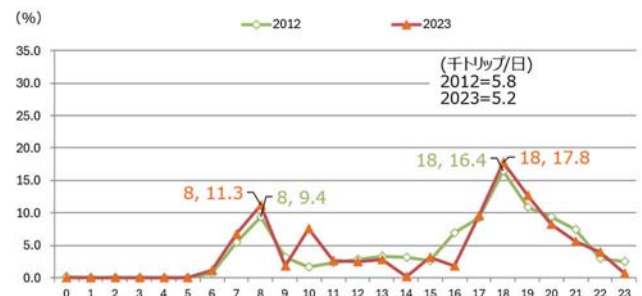
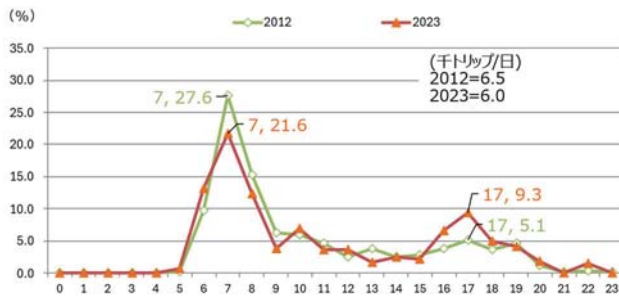
集中時間分布



【バス】



【鉄道（鉄道+市電）】

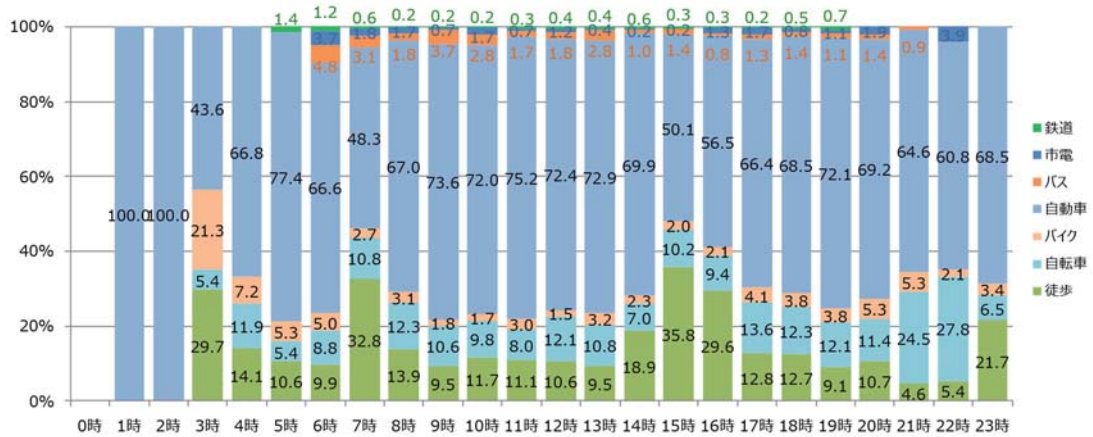


▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布  
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

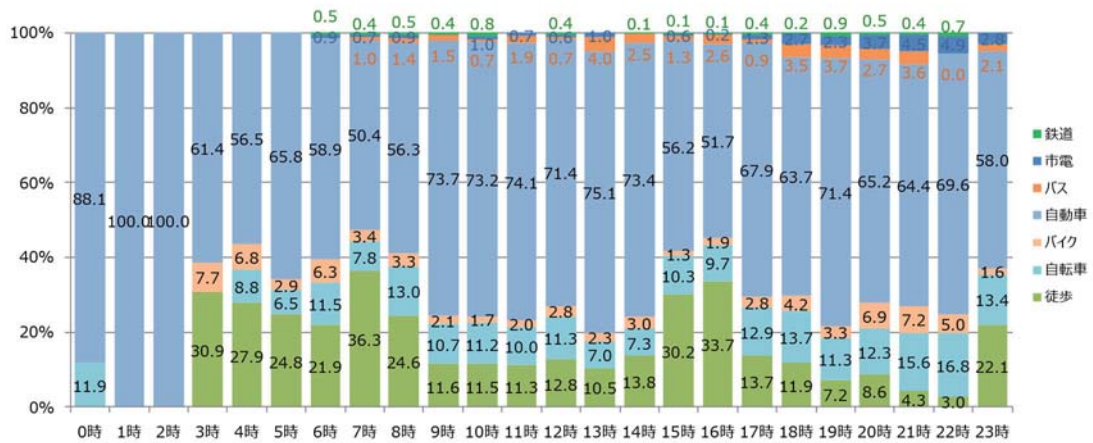
※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外々トリップは対象外)



参考：【熊本市東区】2023年(全体)



▲ 発生時間帯別トリップの代表交通手段構成



▲ 集中時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

		(千トリップ/日)																							
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
出発時刻別トリップ数	【参考】H24 (2012)	0.39	0.32	0.14	0.36	0.86	2.8	14.8	60.4	37.8	28.1	26.5	25.0	18.4	20.5	20.6	24.5	29.8	31.4	28.6	18.9	9.5	7.0	4.3	1.3
	R5 (2023)	-	0.16	0.08	0.39	0.58	2.9	16.2	55.6	39.5	25.0	21.9	20.7	14.1	13.4	16.2	21.6	23.9	28.8	22.5	13.2	5.6	4.1	2.1	0.74
到着時刻別トリップ数	【参考】H24 (2012)	1.0	0.43	0.24	0.26	0.57	1.5	5.9	34.5	41.1	24.4	23.1	24.3	19.5	20.1	19.3	24.2	31.9	34.9	38.0	27.1	14.9	10.1	7.1	2.9
	R5 (2023)	0.24	0.06	0.22	0.27	0.31	1.2	4.6	31.9	44.1	22.3	21.9	19.5	13.3	14.0	15.6	21.4	25.3	28.3	31.5	20.4	10.0	5.9	3.6	1.3

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

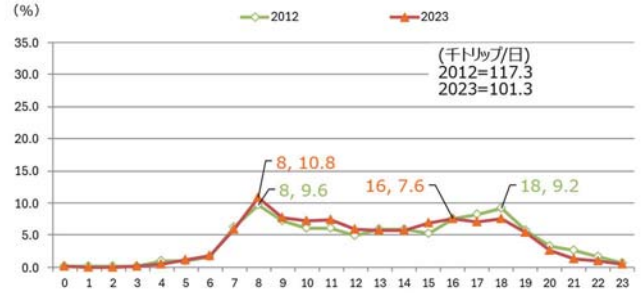
【熊本市西区】

- 自動車交通は、発生・集中ともにピークは朝の時間帯となります。
- 公共交通となるバス・鉄道は、発生・集中ともにピークが朝の時間帯となります。

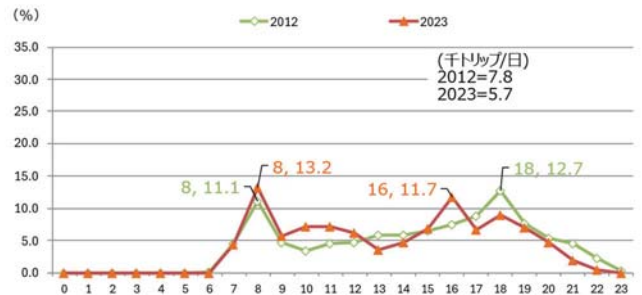
【自動車】

発生時間分布

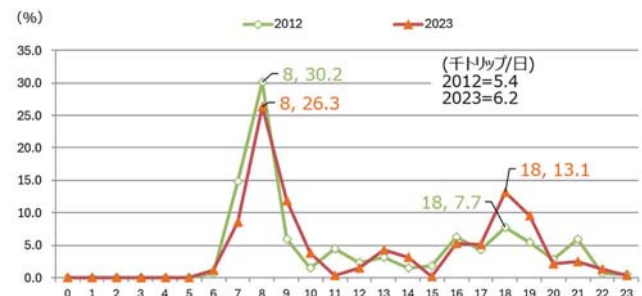
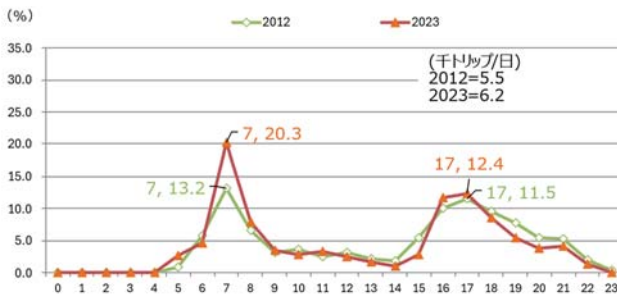
集中時間分布



【バス】



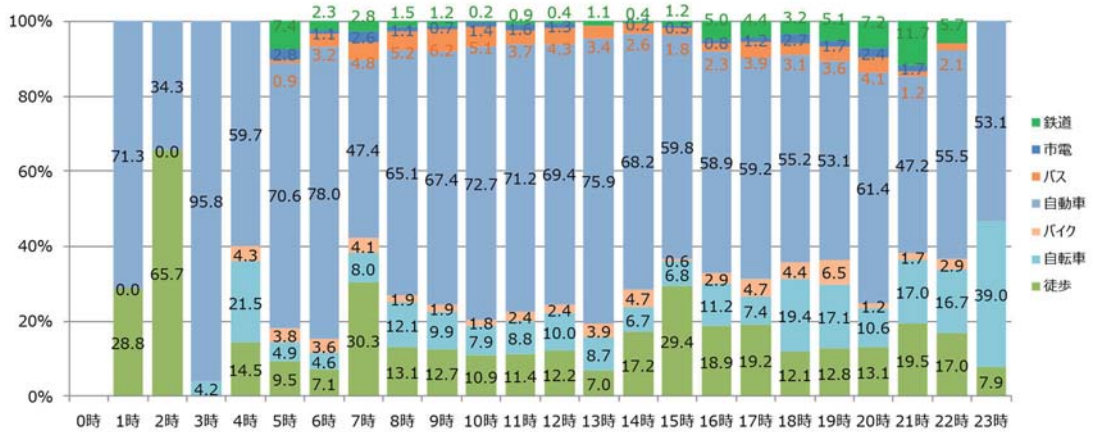
【鉄道（鉄道+市電）】



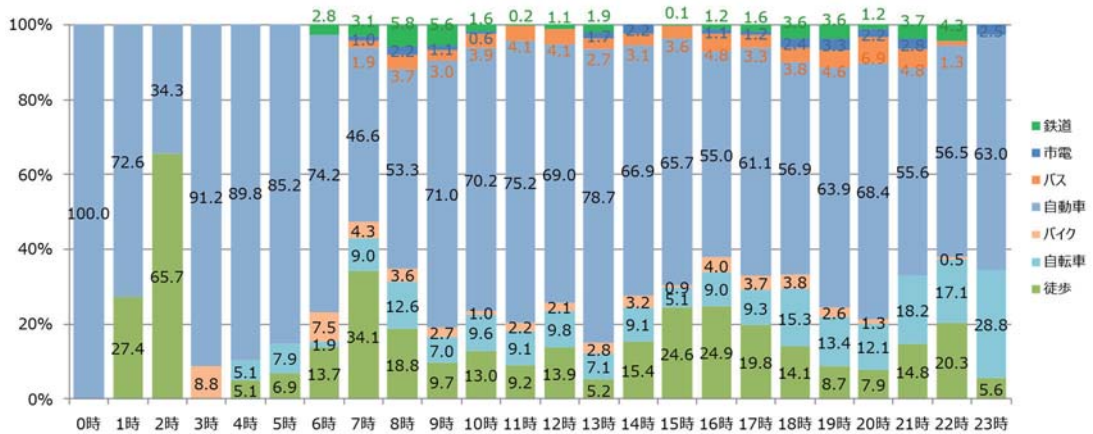
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布  
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外タトリップは対象外)

参考：【熊本市西区】2023年(全体)



▲ 発生時間帯別トリップの代表交通手段構成



▲ 集中時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

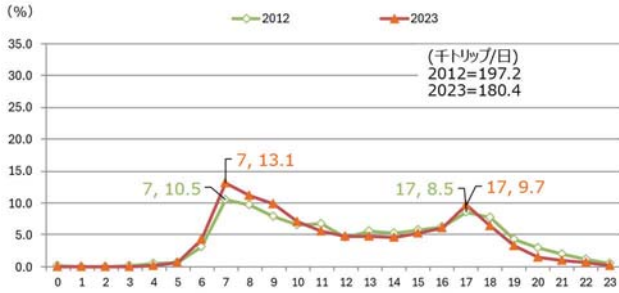
		(千トリップ/日)																							
出発時刻別トリップ数		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
【参考】H24 (2012)	出発	0.18	0.07	0.08	0.19	1.0	1.6	7.3	27.9	18.4	14.3	12.3	11.0	8.7	9.2	8.9	10.7	14.8	16.1	13.3	7.7	4.2	3.1	1.6	0.61
R5 (2023)	出発	-	0.08	0.07	0.55	0.61	1.6	8.2	23.2	18.7	11.0	11.1	8.2	8.4	9.0	9.0	10.2	12.4	13.7	9.0	4.9	2.4	1.9	1.5	0.52
到着時刻別トリップ数		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
【参考】H24 (2012)	到着	0.40	0.14	0.19	0.34	1.3	1.5	3.0	16.3	21.1	12.0	10.5	10.7	8.8	9.7	9.6	9.9	16.0	16.0	17.0	10.5	6.7	4.8	2.9	1.2
R5 (2023)	到着	0.15	0.08	0.07	0.16	0.61	1.3	2.5	12.9	20.4	10.9	10.5	9.8	8.7	7.5	8.6	10.7	14.1	11.6	13.4	8.6	3.9	2.3	1.8	0.79

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外々トリップは対象外)

【熊本市南区】

- 自動車交通は、発生・集中ともにピークは朝の時間帯となります。
- 公共交通となるバス・鉄道は、発生ピークが朝の時間帯、集中ピークが夕方の時間帯となります。

【自動車】



【バス】

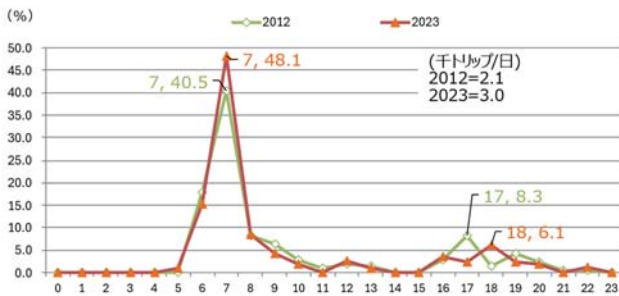
発生時間分布



集中時間分布



【鉄道（鉄道+市電）】



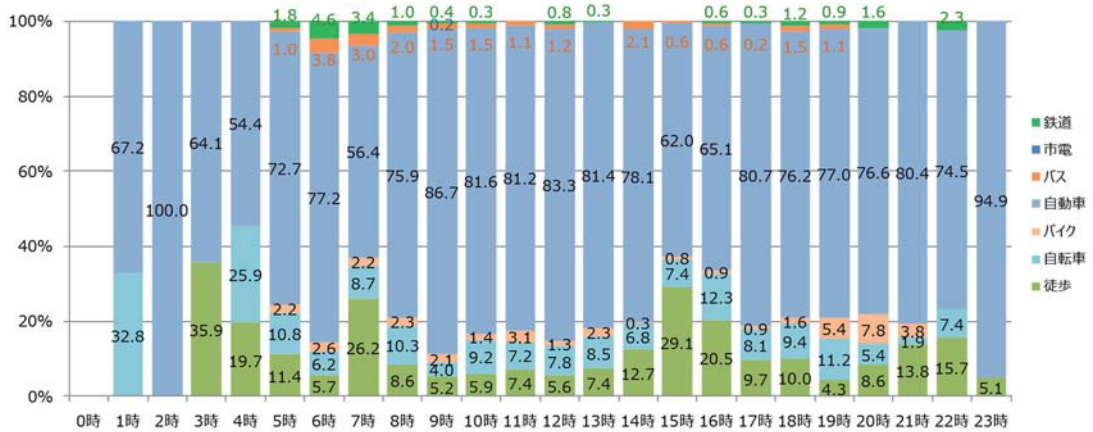
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

(数字は「時間帯、構成比」を記載)

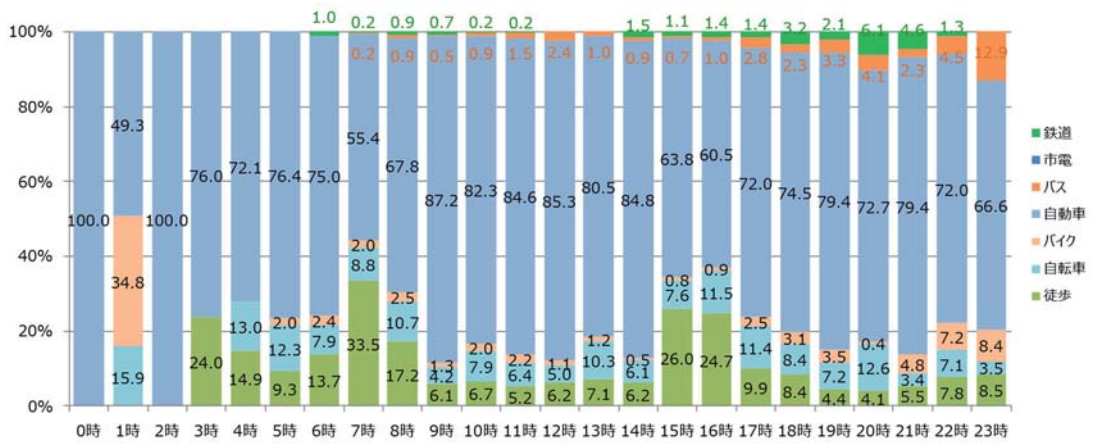
※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外タトリップは対象外)



参考：【熊本市南区】2023年(全体)



▲ 発生時間帯別トリップの代表交通手段構成



▲ 集中時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

		千トリップ/日																							
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
出発時刻別トリップ数	【参考】H24 (2012)	0.28	0.13	0.03	0.23	1.0	2.0	10.1	39.2	26.3	19.8	17.3	16.8	11.7	13.6	12.7	16.3	20.0	23.0	19.8	10.6	6.9	4.8	2.7	1.1
	R5 (2023)	-	0.07	0.05	0.16	0.43	1.7	9.9	41.8	26.6	20.6	15.6	12.3	10.2	10.5	10.6	15.3	16.8	21.6	15.2	7.7	3.5	2.3	1.4	0.43
到着時刻別トリップ数	【参考】H24 (2012)	0.51	0.23	0.09	0.19	0.73	1.1	4.0	24.9	29.8	17.4	16.3	16.0	13.6	13.5	12.6	16.3	20.6	23.5	24.3	16.6	9.0	6.0	4.0	1.6
	R5 (2023)	0.08	0.14	0.05	0.12	0.38	1.4	3.3	23.4	29.8	19.5	14.7	13.7	9.9	11.8	9.9	14.9	19.3	19.5	22.1	11.7	6.2	3.2	2.2	0.74

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

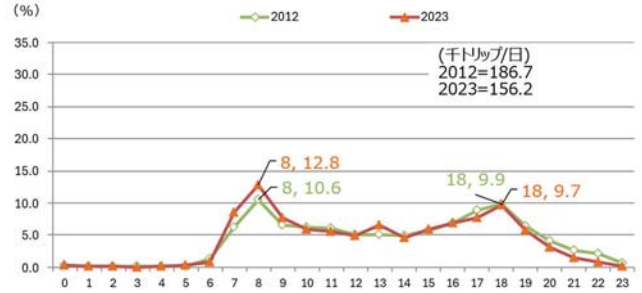
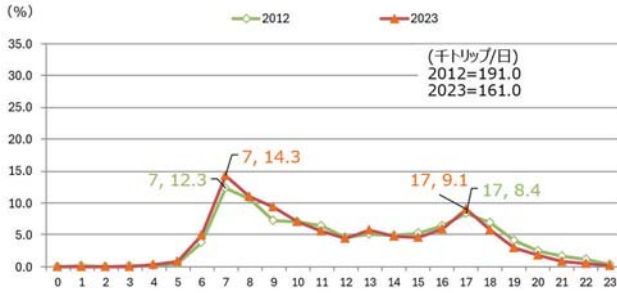
【熊本市北区】

- 自動車交通は、発生・集中ともにピークは朝の時間帯となります。
- 公共交通となるバス・鉄道は、発生ピークが朝の時間帯、集中ピークが夕方の時間帯となります。

【自動車】

発生時間分布

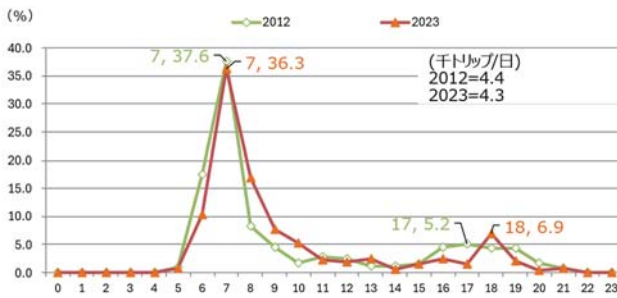
集中時間分布



【バス】



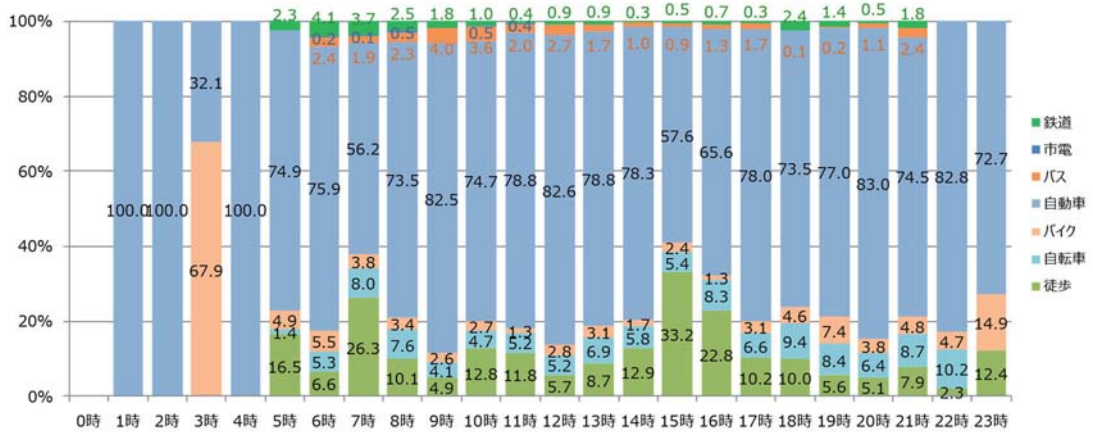
【鉄道（鉄道+市電）】



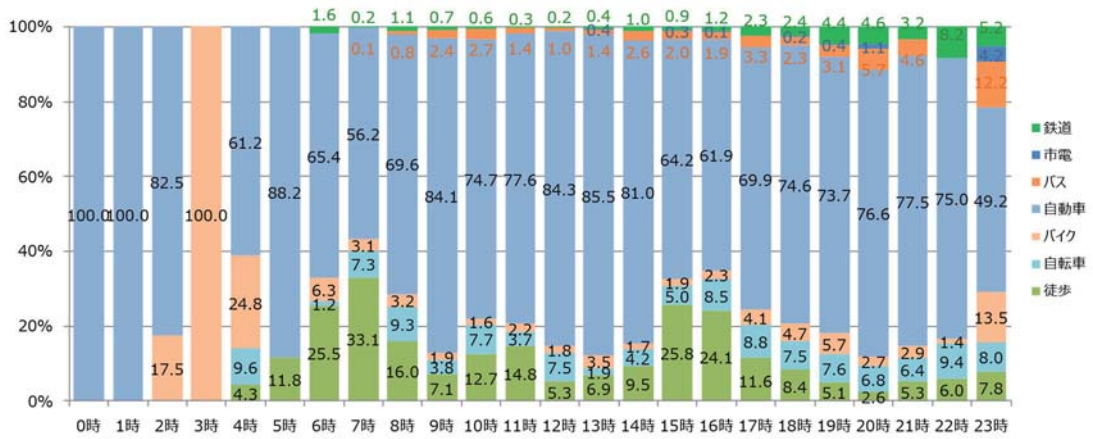
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布  
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外タトリップは対象外)

参考：【熊本市北区】2023年(全体)



▲ 発生時間帯別トリップの代表交通手段構成



▲ 集中時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

		(千トリップ/日)																								
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	
出発時刻別トリップ数	【参考】H24 (2012)	出発	0.15	0.28	0.14	0.37	0.61	1.7	12.3	46.0	28.3	19.3	19.3	16.6	11.7	13.2	13.1	16.0	20.7	23.1	19.2	11.3	6.2	4.1	2.8	0.83
	R5 (2023)	出発	-	0.11	0.02	0.11	0.45	1.6	10.6	40.9	24.1	18.4	15.2	11.4	8.5	11.8	9.7	12.8	14.6	18.8	12.6	6.3	3.4	1.8	1.1	0.39
到着時刻別トリップ数	【参考】H24 (2012)	到着	0.68	0.46	0.23	0.28	0.23	0.77	4.4	26.6	27.4	16.3	16.1	15.7	12.8	12.7	12.6	16.5	21.9	26.0	26.8	17.6	10.8	6.8	5.2	1.9
	R5 (2023)	到着	0.47	0.11	0.23	0.03	0.32	0.66	1.9	23.8	28.8	14.4	12.5	11.2	9.2	11.8	8.7	14.5	17.5	17.2	20.3	12.1	6.2	3.0	1.8	0.62

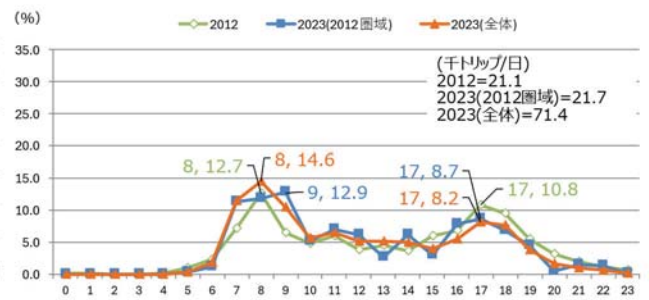
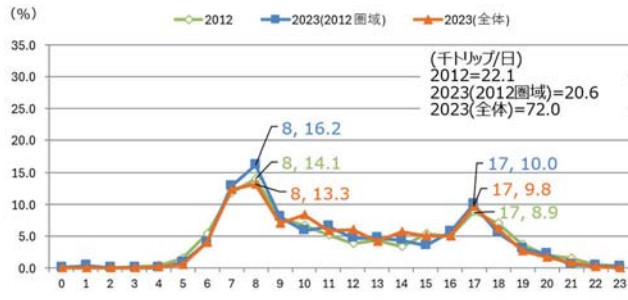
※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数それぞれの構成比より整理 (都市圏外々トリップは対象外)

【菊池市】

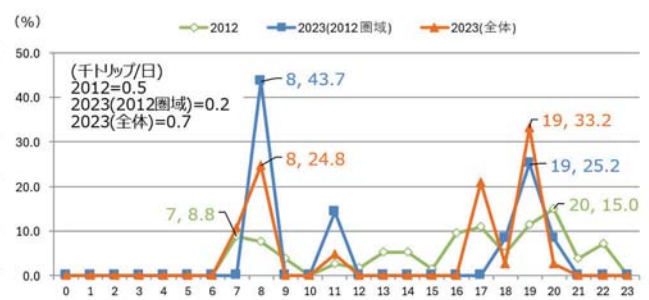
【自動車】

発生時間分布

集中時間分布



【公共交通（バス+鉄道+市電）】



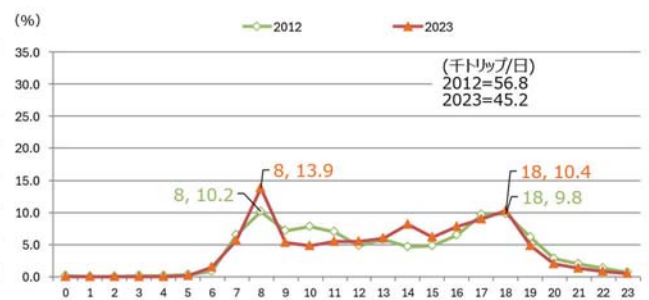
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

【宇土市】

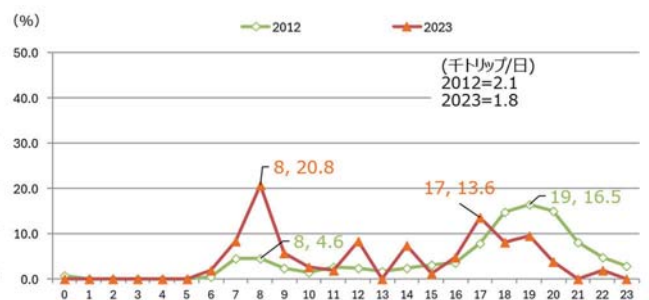
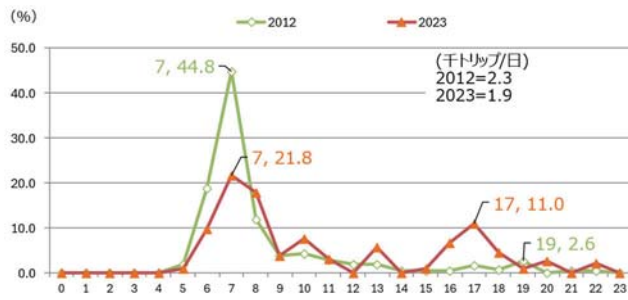
【自動車】

発生時間分布

集中時間分布



【公共交通（バス+鉄道+市電）】



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

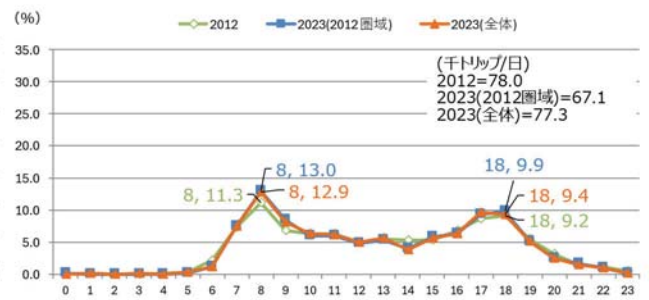
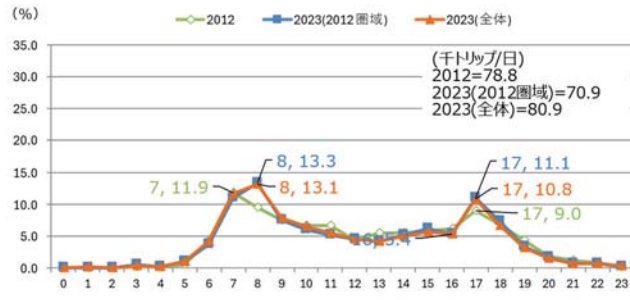


【宇城市】

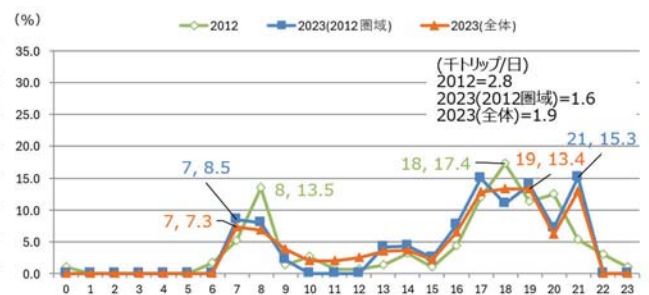
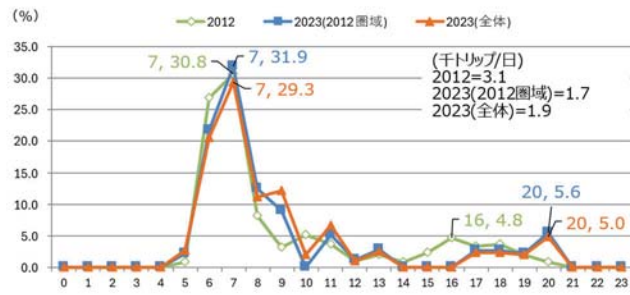
【自動車】

発生時間分布

集中時間分布



【公共交通（バス+鉄道+市電）】



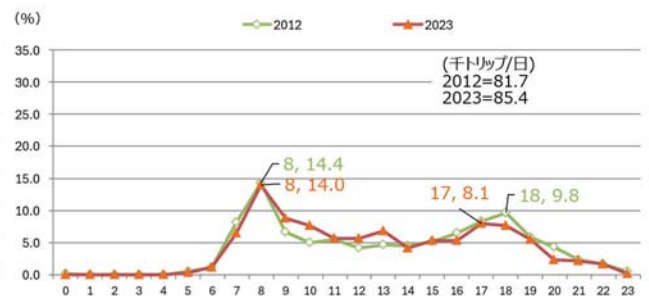
▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

【合志市】

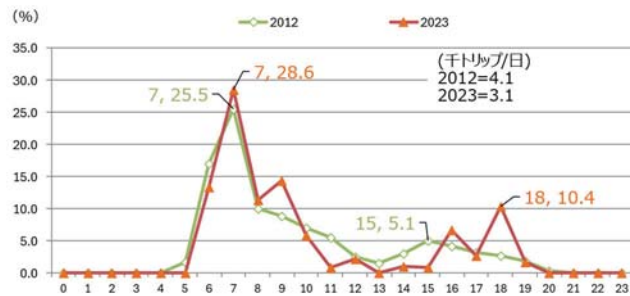
【自動車】

発生時間分布

集中時間分布



【公共交通（バス+鉄道+市電）】



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

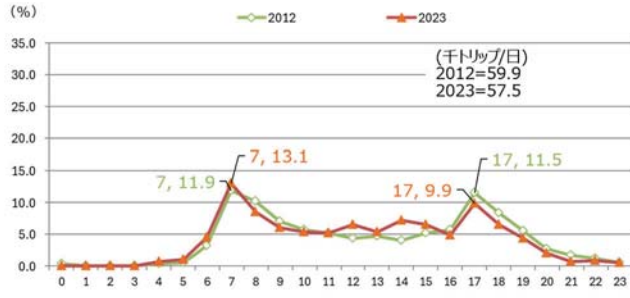
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

【大津町】

【自動車】

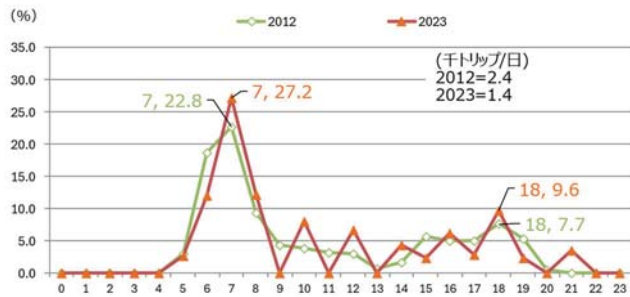
発生時間分布



集中時間分布



【公共交通（バス+鉄道+市電）】



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

【菊陽町】

【自動車】

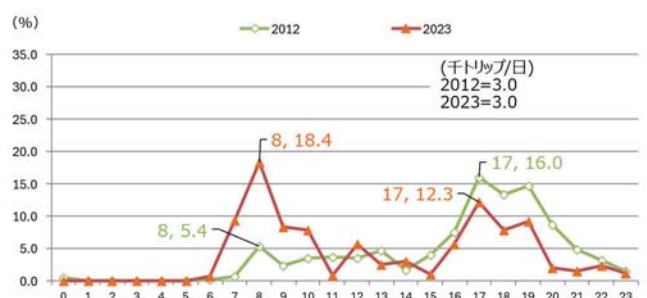
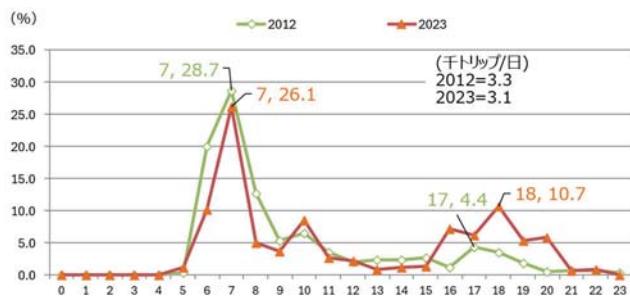
発生時間分布



集中時間分布



【公共交通（バス+鉄道+市電）】



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

【西原村】

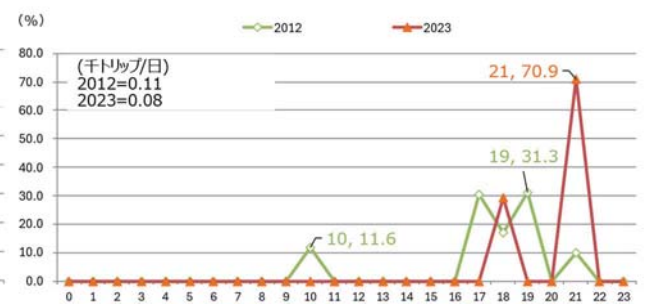
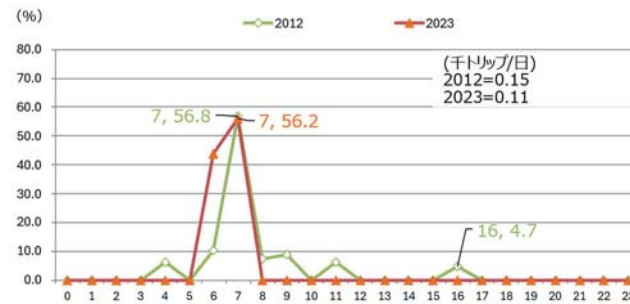
【自動車】

発生時間分布

集中時間分布



【(参考) 公共交通 (バス+鉄道+市電)】 ※1千トリップ/日未満



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

【御船町】

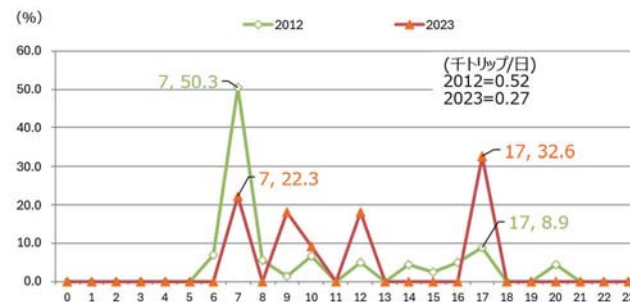
【自動車】

発生時間分布

集中時間分布



【(参考) 公共交通 (バス+鉄道+市電)】 ※1千トリップ/日未満



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数それぞれの構成比より整理 (都市圏外々トリップは対象外)



【嘉島町】

【自動車】

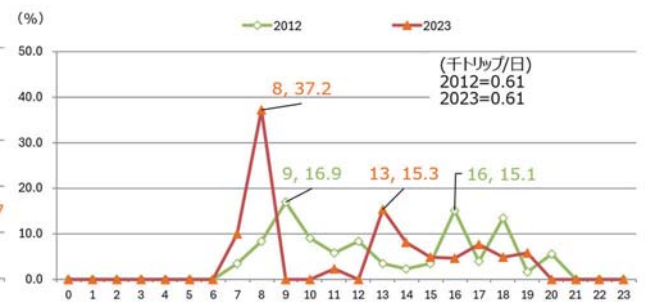
発生時間分布



集中時間分布



【(参考) 公共交通 (バス+鉄道+市電)】 ※1千トリップ/日未満



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

【益城町】

【自動車】

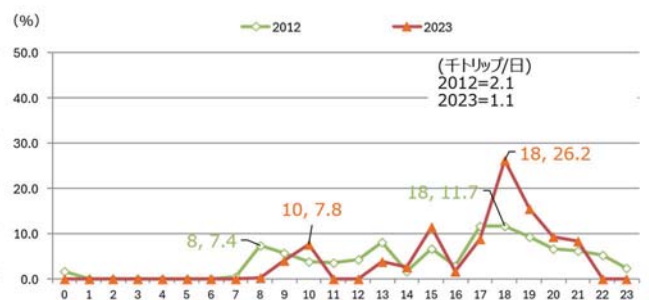
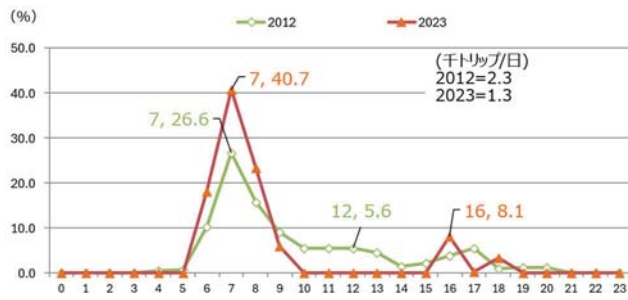
発生時間分布



集中時間分布



【公共交通 (バス+鉄道+市電)】



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

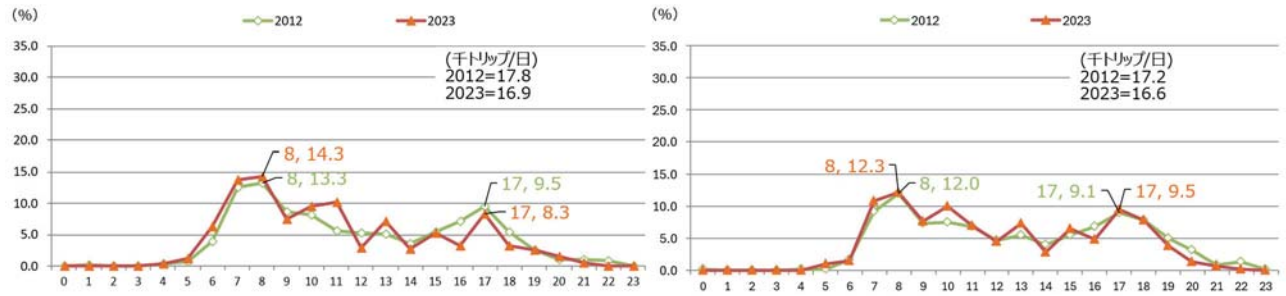
(数字は「時間帯、構成比」を記載)

※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数それぞれの構成比より整理 (都市圏外々トリップは対象外)

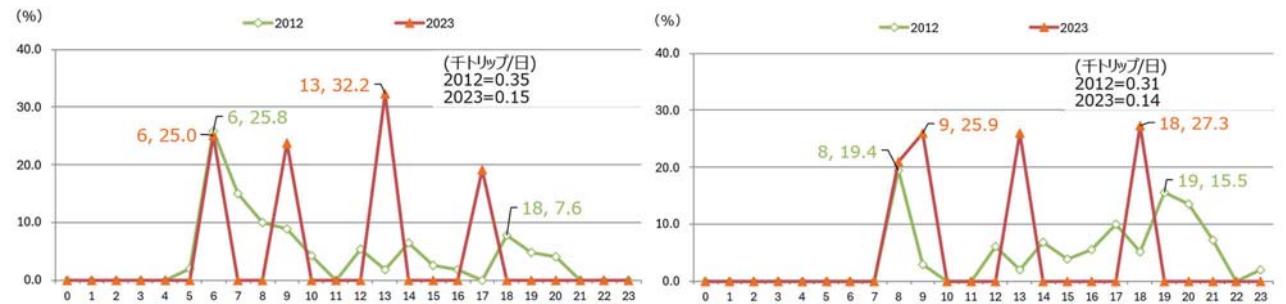


【甲佐町】

【自動車】



【(参考) 公共交通 (バス+鉄道+市電)】 ※1千トリップ/日未満



▲ 代表交通手段別トリップの発生・集中時間分布

(数字は「時間帯・構成比」を記載)

※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数それぞれの構成比より整理 (都市圏外々トリップは対象外)

参考：熊本市以外の市町村の発生時間帯別・手中時間帯別トリップの代表交通手段構成

(その他・手段不明除く)

		出発時間分布																								
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	
菊池市	R5 (2023) 分担率 (%)	徒歩	0.0	0.0	0.0	0.0	14.1	2.6	14.8	5.1	3.1	4.7	6.7	3.3	5.1	13.1	16.6	13.1	7.3	7.3	1.2	0.0	5.6	0.0	0.0	
		自転車	0.0	0.0	67.7	0.0	0.0	6.9	6.3	10.3	5.2	4.2	2.8	2.1	3.0	3.8	5.1	10.6	11.1	5.7	5.6	2.5	0.0	0.0	0.0	
		バイク	0.0	0.0	32.3	0.0	6.4	3.9	2.7	1.5	2.3	1.4	2.7	0.7	2.9	1.7	0.9	0.4	4.9	3.3	3.4	6.8	0.0	0.0	0.0	
		自動車	100.0	0.0	100.0	0.0	73.4	85.2	73.7	83.0	89.4	89.7	86.9	93.9	88.9	81.4	77.4	73.9	75.9	83.7	86.6	90.8	94.4	100.0	100.0	
		バス	0.0	0.0	0.0	0.0	6.1	0.6	1.5	0.0	0.0	0.0	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	市電	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	
	鉄道	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	合計 (千トリップ/日)	-	0.09	-	0.10	0.15	0.62	3.5	12.2	11.5	5.7	6.7	4.9	4.6	3.5	5.0	4.7	4.9	9.3	5.4	2.3	1.3	0.72	0.20	0.06	
	R5 (2023) 分担率 (%)	到着時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
		徒歩	0.0	0.0	0.0	0.0	16.3	5.2	14.9	5.1	3.2	6.9	5.6	4.8	4.4	12.9	20.0	12.8	9.5	6.2	0.0	0.0	7.5	0.0	0.0	
自転車		0.0	0.0	67.7	0.0	0.0	5.9	3.9	10.5	1.7	5.5	4.6	3.3	2.2	3.5	4.0	9.1	12.7	6.7	13.9	5.9	0.0	0.0	14.9		
バイク		0.0	0.0	32.3	0.0	6.2	2.4	2.4	2.7	2.0	4.1	2.4	0.0	2.2	1.0	3.1	1.9	3.8	0.6	2.4	0.0	4.4	0.0	0.0		
自動車		100.0	0.0	100.0	0.0	83.7	82.6	78.1	80.4	93.1	83.5	86.8	91.9	91.3	82.5	72.9	76.2	72.2	86.2	76.9	92.6	88.1	100.0	85.1		
バス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.5	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.3	2.6	1.5	0.0	0.0	0.0			
市電	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
鉄道	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0		
合計 (千トリップ/日)	-	-	0.02	0.10	0.09	0.27	1.7	10.6	13.0	8.1	5.0	5.3	4.1	4.0	4.4	3.9	5.2	8.1	6.4	3.6	1.3	0.90	0.57	0.14		
宇土市	R5 (2023) 分担率 (%)	徒歩	0.0	0.0	0.0	0.0	6.9	5.4	28.1	7.3	5.6	9.7	3.8	5.1	10.5	3.7	26.8	10.4	6.5	7.9	7.9	8.7	11.2	0.0	0.0	
		自転車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.2	11.0	4.7	3.1	7.0	9.3	1.8	4.0	2.0	4.4	8.2	7.0	13.7	8.5	5.7	21.0	0.0	0.0	
		バイク	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	1.8	0.7	3.1	0.0	1.2	0.9	0.0	1.6	0.0	0.0	0.9	1.6	3.6	0.0	0.0	29.1	0.0	0.0	
		自動車	100.0	0.0	100.0	0.0	89.8	83.1	54.5	82.7	86.3	78.0	83.8	92.2	81.8	92.7	68.5	78.6	81.6	74.7	79.1	79.6	67.7	52.6	100.0	
		バス	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	1.9	4.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.6	0.0	0.4	0.0	0.8	0.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	市電	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	鉄道	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3	6.9	4.0	4.7	0.0	1.3	1.9	0.0	1.2	0.0	0.0	2.7	3.0	1.2	1.0	6.0	0.0	18.3	0.0		
	合計 (千トリップ/日)	-	-	-	0.10	0.68	0.54	2.6	8.9	7.1	3.7	2.6	3.1	2.1	2.9	4.3	5.3	4.6	5.3	4.1	2.0	0.83	0.50	0.23	0.03	
	R5 (2023) 分担率 (%)	到着時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
		徒歩	0.0	0.0	0.0	0.0	11.7	39.2	9.1	5.6	10.7	4.2	4.3	9.4	3.0	26.6	16.1	6.9	7.5	5.4	6.9	7.4	0.0	0.0	0.0	
自転車		0.0	0.0	0.0	0.0	10.7	7.7	13.6	2.5	8.6	11.3	3.2	1.1	2.9	4.4	8.7	6.1	7.2	11.0	0.0	6.6	0.0	6.6	0.0		
バイク		63.3	0.0	0.0	0.0	3.1	1.3	0.0	2.7	0.0	2.7	0.0	2.3	0.0	0.9	0.9	1.5	0.4	1.2	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0		
自動車		36.7	100.0	100.0	0.0	47.2	71.7	88.2	76.4	83.2	85.0	89.6	90.0	67.7	71.9	81.6	81.5	75.2	86.6	86.0	91.5	100.0	100.0	100.0		
バス	0.0	0.0	0.0	0.0	3.6	0.0	1.5	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.5	0.7	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
市電	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
鉄道	0.0	0.0	0.0	0.0	2.8	2.8	0.0	1.6	1.2	5.2	0.0	2.1	0.0	1.0	3.5	2.6	6.0	6.5	0.0	8.5	0.0	8.5	0.0			
合計 (千トリップ/日)	-	-	-	0.05	0.02	0.08	0.91	5.4	8.8	2.7	2.9	3.0	2.9	3.0	4.2	4.2	5.0	5.0	5.7	2.9	1.0	0.76	0.39	0.28		

※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数それぞれの構成比より整理 (都市圏外々トリップは対象外)

参考：熊本市以外の市町村の発生時間帯別・手中時間帯別トリップの代表交通手段構成  
(その他・手段不明除く)

市町村	R5 (2023) 分担率 (%)	発生時間帯別																									
		0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
宇城市	出発時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩		0.0		0.0	0.0	0.0	7.4	8.3	26.7	5.3	3.9	7.6	7.2	8.2	11.1	13.9	19.4	23.4	4.9	6.3	4.9	6.5	3.6	0.0	0.0	
	自転車		0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	3.7	6.1	4.6	1.4	3.7	5.1	1.5	1.8	4.2	2.1	7.0	2.4	5.6	2.6	0.0	28.2	0.0	0.0	
	バイク		0.0		8.1	0.0	0.0	3.9	0.9	1.2	1.3	0.0	1.3	1.9	0.9	0.9	0.7	1.4	1.3	1.1	1.1	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	
	自動車	100.0			91.9	100.0	83.5	78.2	62.3	87.1	91.3	86.8	83.3	88.9	85.0	81.2	77.2	68.4	91.1	86.3	89.0	87.1	68.2	100.0	100.0	0.0	
	バス		0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.6	0.7	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	市電		0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	鉄道		0.0		0.0	0.0	0.0	5.2	8.9	3.4	1.8	2.8	0.0	1.7	0.5	1.2	0.0	0.0	0.0	0.5	0.7	1.3	6.4	0.0	0.0	0.0	
	合計(千トリップ/日)	-	0.12	-	0.38	0.17	1.0	4.4	15.3	12.2	7.0	6.1	5.3	4.2	4.0	5.0	6.1	6.4	9.6	6.4	2.9	1.5	0.81	0.57	0.26	0.0	
	到着時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩	0.0	0.0		0.0	0.0	9.0	20.0	35.5	7.8	3.3	9.8	7.5	8.4	7.3	12.6	18.7	23.0	8.1	6.3	3.2	3.0	3.2	0.0	0.0	0.0	
	自転車	0.0	0.0		0.0	0.0	6.7	8.0	4.2	5.3	1.5	2.5	4.3	3.0	3.1	4.7	2.4	3.2	6.3	5.8	1.3	5.5	11.1	6.2	0.0	0.0	
	バイク	0.0	0.0		0.0	0.0	9.5	3.0	1.7	0.9	0.5	0.7	1.4	1.2	0.7	0.0	0.7	0.3	1.0	1.5	1.8	0.8	2.5	0.0	0.0	0.0	
	自動車	100.0	100.0		100.0	100.0	74.9	69.0	57.2	84.9	93.6	86.3	86.0	86.4	87.5	80.9	77.4	71.7	81.9	83.5	88.1	85.5	69.4	93.8	100.0	0.0	
バス	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.6	0.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
市電	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
鉄道	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	1.4	0.7	0.5	0.0	0.0	1.1	1.4	1.9	0.7	1.8	2.7	2.4	5.6	5.2	13.7	0.0	0.0	0.0		
合計(千トリップ/日)	0.10	0.12	-	0.12	0.07	0.40	1.4	10.3	11.8	6.7	5.7	5.6	4.5	5.1	3.7	5.7	6.9	9.1	8.7	4.6	2.3	1.8	0.92	0.22	0.0		
合志市	出発時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩				0.0	0.0	0.0	1.7	28.2	3.4	3.1	8.1	5.7	8.0	10.8	18.2	25.4	19.1	8.7	10.4	3.1	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	
	自転車				0.0	0.0	5.0	4.5	9.8	5.2	5.8	3.9	2.4	7.4	3.3	4.5	8.2	10.2	6.5	14.7	4.6	5.4	3.7	11.6	0.0	0.0	
	バイク				0.0	58.0	0.0	7.9	3.3	2.0	3.5	0.0	2.1	0.0	4.3	0.7	1.7	0.9	2.8	2.2	1.5	0.0	4.1	2.7	0.0	0.0	
	自動車				100.0	42.0	95.0	72.8	54.2	86.2	81.7	85.8	89.4	83.2	81.6	76.0	64.4	66.7	81.0	68.1	89.2	94.6	89.4	85.7	100.0	0.0	
	バス				0.0	0.0	0.0	8.2	0.4	0.8	1.9	1.3	0.0	0.9	0.0	0.0	0.4	2.3	0.2	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	市電				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	鉄道				0.0	0.0	0.0	4.9	4.2	2.4	4.1	0.9	0.4	0.5	0.0	0.6	0.0	0.8	0.7	3.5	1.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	合計(千トリップ/日)	-	-	-	0.04	0.05	0.56	3.2	19.9	11.4	7.5	8.6	6.4	4.9	5.3	5.5	6.6	6.7	9.8	7.1	3.5	1.5	1.5	0.93	0.15	0.0	
	到着時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	2.2	39.8	9.3	2.0	7.6	7.7	3.1	11.6	11.7	21.5	22.9	10.5	9.3	3.7	2.3	2.0	0.0	0.0	0.0	
	自転車	0.0	0.0		0.0	0.0	4.0	2.5	8.3	9.2	4.8	4.8	3.5	6.0	4.5	4.2	7.8	8.2	6.8	11.9	8.5	4.8	5.7	3.5	0.0	0.0	
	バイク	59.3	0.0		0.0	0.0	16.7	6.9	1.7	1.6	0.9	0.6	2.5	1.8	1.6	1.2	0.9	0.8	3.9	2.9	4.4	6.1	3.9	3.2	0.0	0.0	
	自動車	40.7	100.0		100.0	100.0	79.3	88.4	49.8	75.4	90.7	85.9	85.0	85.7	81.3	82.9	67.5	64.0	75.2	74.0	78.6	79.2	80.5	91.3	93.1	0.0	
バス	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.8	0.2	0.9	0.0	1.7	0.0	0.0	1.6	0.3	1.1	1.1	0.9	1.8	2.6	0.0	6.9	0.0		
市電	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
鉄道	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	3.7	1.4	0.2	1.3	1.7	1.0	0.0	0.6	3.8	2.4	0.9	3.9	5.8	5.4	2.1	0.0	0.0		
合計(千トリップ/日)	0.12	0.02	0.03	0.06	0.01	0.40	1.2	11.3	15.8	8.3	7.7	5.7	5.7	7.2	4.4	6.9	7.3	9.1	9.0	6.1	2.5	2.2	1.6	0.23	0.0		
大津町	出発時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩				0.0	0.0	0.0	4.7	23.3	7.8	4.0	11.3	10.0	7.3	5.8	4.3	15.3	24.4	7.8	16.1	3.7	2.2	0.0	6.7	17.5	0.0	
	自転車				0.0	0.0	0.0	8.9	10.5	10.9	3.7	6.4	3.5	6.1	0.0	0.0	2.8	9.1	9.8	8.6	1.3	3.5	0.0	25.1	11.8	0.0	
	バイク				0.0	0.0	0.0	2.7	2.7	3.0	6.1	3.1	0.9	1.9	1.8	2.6	1.7	2.8	0.7	2.2	1.5	7.3	15.6	0.0	0.0	0.0	
	自動車				100.0	100.0	93.4	78.7	60.4	75.6	86.2	76.3	85.6	82.7	92.4	91.8	79.5	61.7	81.2	70.5	92.2	86.9	75.2	68.3	70.7	0.0	
	バス				0.0	0.0	1.9	0.0	0.5	0.5	0.0	1.7	0.0	0.6	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	市電				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	鉄道				0.0	0.0	4.7	5.0	2.5	2.1	0.0	1.2	0.0	1.4	0.0	1.4	0.0	1.9	0.6	1.8	1.2	0.0	9.1	0.0	0.0	0.0	
	合計(千トリップ/日)	-	-	-	0.04	0.39	0.59	3.4	12.5	6.5	4.0	4.0	3.5	4.5	3.3	4.5	4.7	4.5	7.0	5.4	2.8	1.3	0.54	0.78	0.42	0.0	
	到着時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	3.6	23.7	5.6	6.8	7.6	9.4	13.7	4.7	3.0	9.1	27.6	13.7	12.3	7.5	2.5	0.0	5.9	10.3	0.0	
	自転車	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	9.3	9.7	6.2	5.5	3.4	6.6	1.4	0.0	1.4	11.9	12.1	4.7	8.9	3.4	4.4	22.1	0.0	0.0	0.0	
	バイク	0.0	0.0		0.0	0.0	5.0	3.2	2.3	3.3	0.7	2.7	2.4	4.9	1.9	1.9	1.6	0.4	1.1	3.0	2.4	9.8	4.3	0.0	0.0	0.0	
	自動車	100.0			100.0	100.0	95.0	88.9	64.4	78.9	86.3	83.7	81.1	73.2	92.0	95.0	87.9	58.3	69.5	77.1	77.2	81.0	88.5	68.9	84.2	0.0	
バス	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.6	0.0	1.6	0.0	0.0	0.0	0.7	0.5	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
市電	0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
鉄道	0.0			0.0	0.0	0.0	4.3	0.3	2.1	0.0	0.0	3.7	0.0	0.0	0.0	0.0	1.2	3.1	2.9	3.9	1.4	2.8	3.2	5.5	0.0		
合計(千トリップ/日)	0.04	-	0.09	0.03	0.05	0.42	1.7	11.9	9.0	4.3	4.7	2.5	4.2	3.5	4.3	4.0	4.9	5.6	6.2	3.2	2.0	1.0	0.88	0.71	0.0		
菊陽町	出発時間分布	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時		
	徒歩				41.6	0.0	0.0	11.0	10.8	0.0	28.3	5.7	6.6	6.2	8.1	5.0	3.7	8.5	17.0	26.9	11.2	5.5	4.8	0.8	1.3	5.7	0.0
	自転車																										



【参考】時間特性：市区町村別での目的別トリップの時間分布（推移）

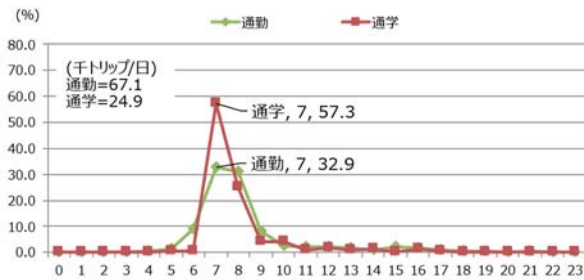
- 市区町村別<sup>注)</sup>の目的別（集約区分）での発生時間帯別（出発時刻）の発生量、集中時間帯別（到着時刻）の集中量の構成比による時間分布は以下の通りです。

注)「トリップの出発地（発生）・到着地（集中）の市区町村」別に、居住者を問わずトリップを集計したものの

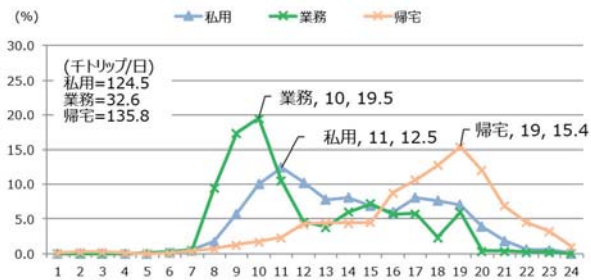
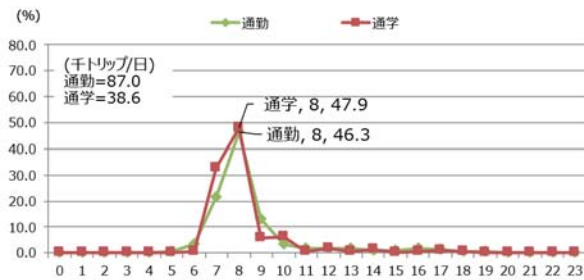
- 通勤目的・通学目的は7～8時台、帰宅目的は17～19時台にピークがあります。
- 私用目的は、午前と午後になだらかに分布しています。
- 業務目的は、7時台から動き始め、概ね午前中にピークを迎えます。

■市区町村での目的別トリップの時間分布

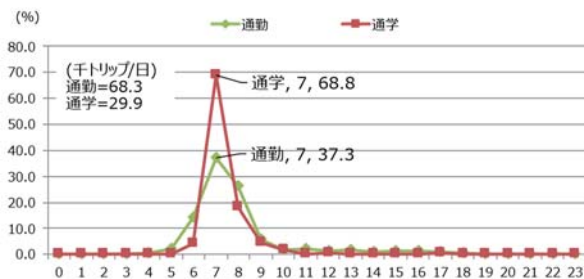
【熊本市中央区】（発生時間分布）（2023年）



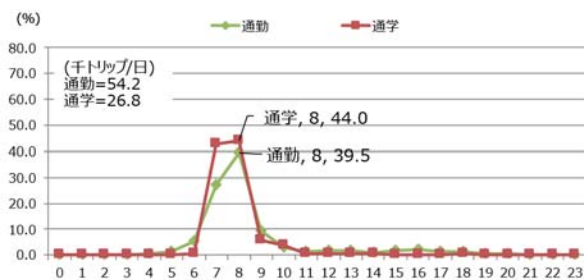
（集中時間分布）（2023年）



【熊本市東区】（発生時間分布）（2023年）



（集中時間分布）（2023年）

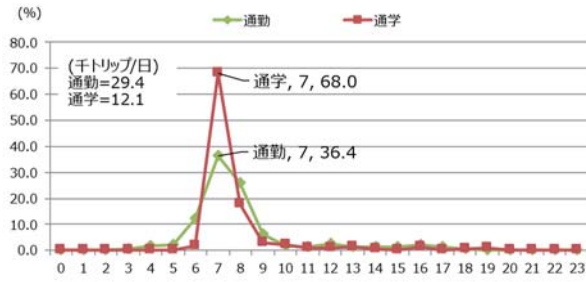


（数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

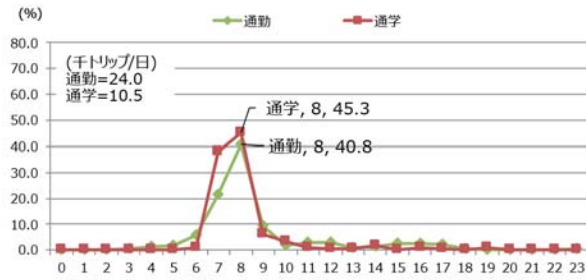
※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）



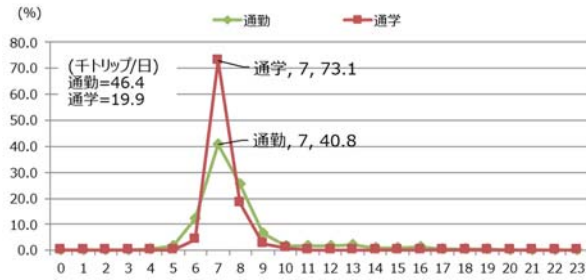
【熊本市西区】 (発生時間分布) (2023年)



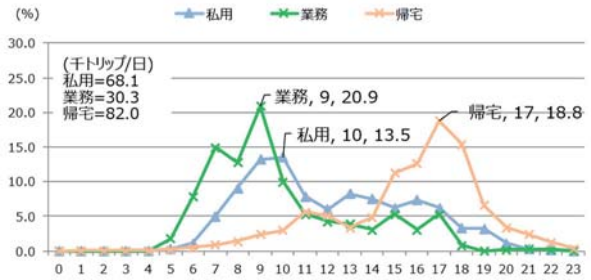
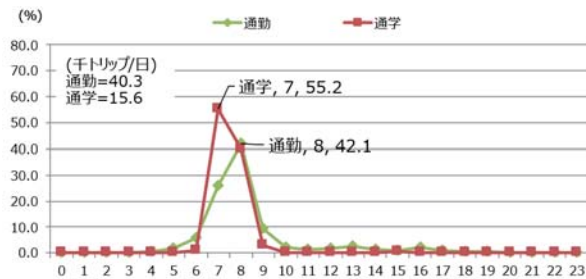
(集中時間分布) (2023年)



【熊本市南区】 (発生時間分布) (2023年)



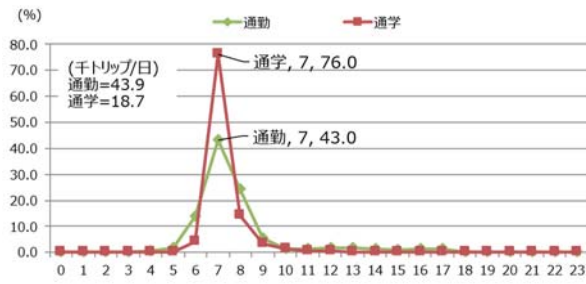
(集中時間分布) (2023年)



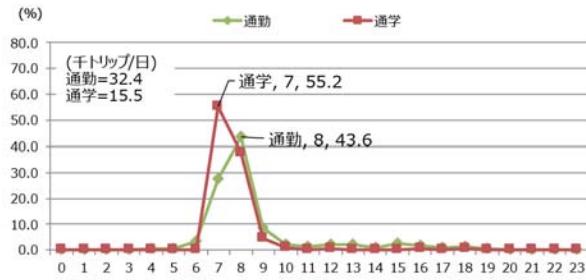
(数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

※発生時間帯別 (出発時刻別)・集中時間帯別 (到着時刻別) のトリップ数それぞれの構成比より整理 (都市圏外々トリップは対象外)

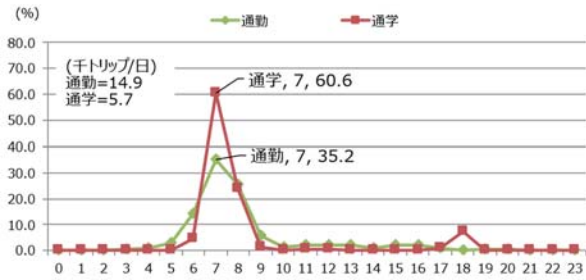
【熊本市北区】 (発生時間分布) (2023年)



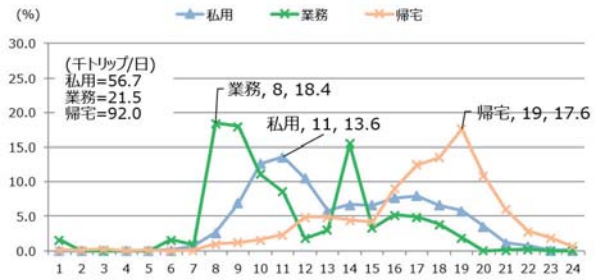
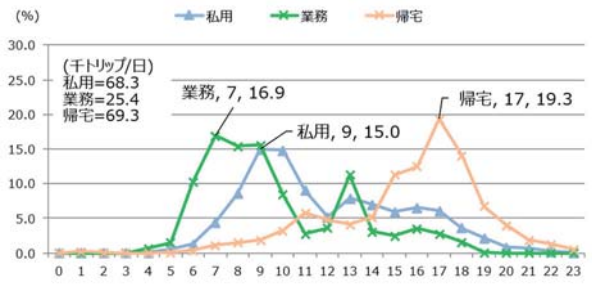
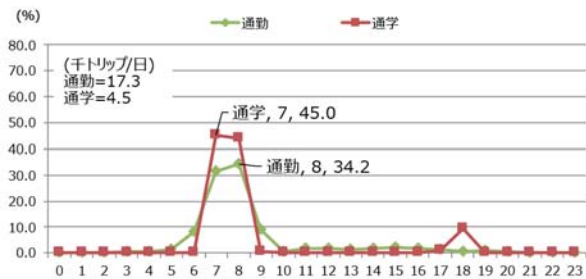
(集中時間分布) (2023年)



【菊池市】 (発生時間分布) (2023年(全体))



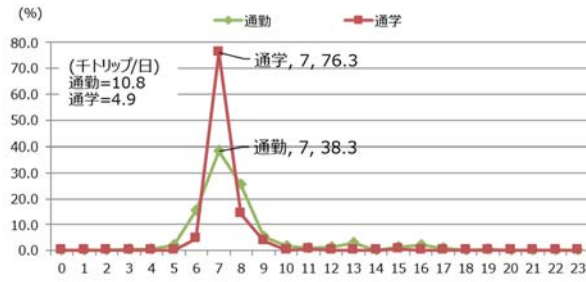
(集中時間分布) (2023年(全体))



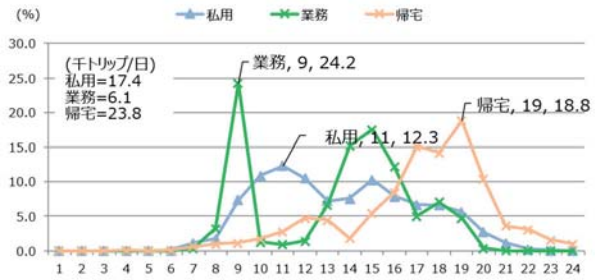
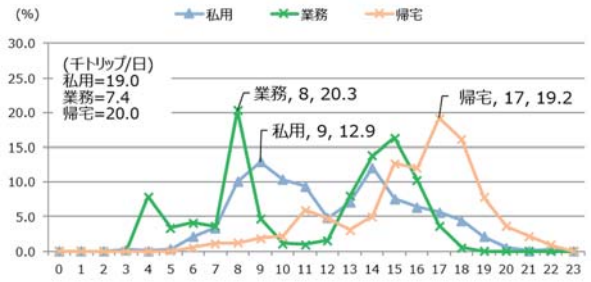
(数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載)

※発生時間帯別(出発時刻別)・集中時間帯別(到着時刻別)のトリップ数それぞれの構成比より整理  
(都市圏外々トリップは対象外)

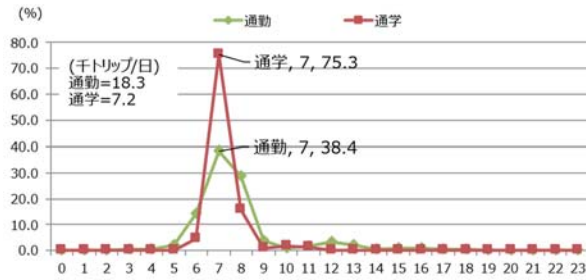
【宇土市】（発生時間分布）（2023年）



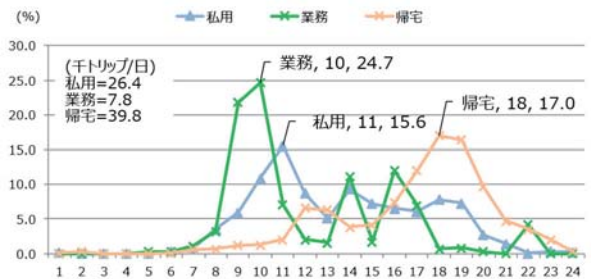
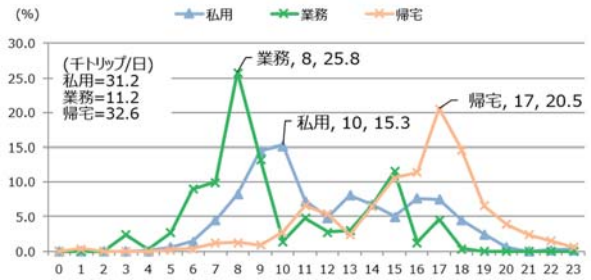
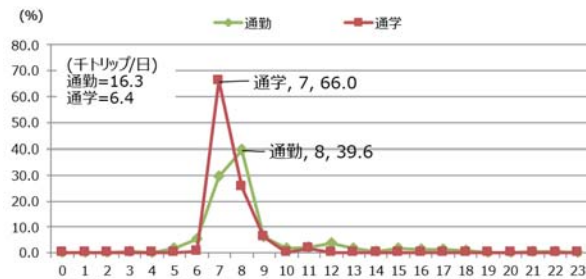
（集中時間分布）（2023年）



【宇城市】（発生時間分布）（2023年（全体））



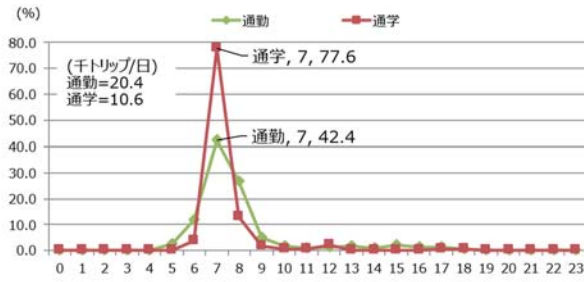
（集中時間分布）（2023年（全体））



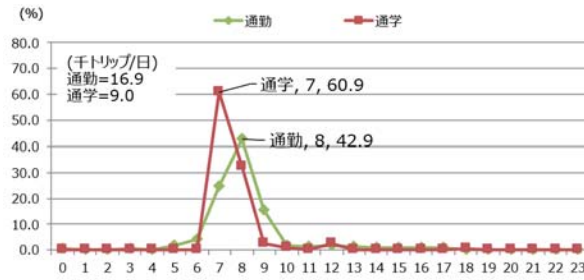
（数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外タトリップは対象外）

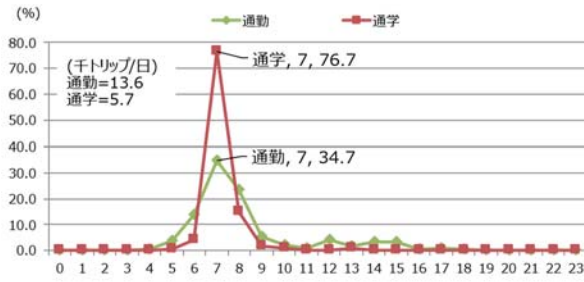
【合志市】（発生時間分布）（2023年）



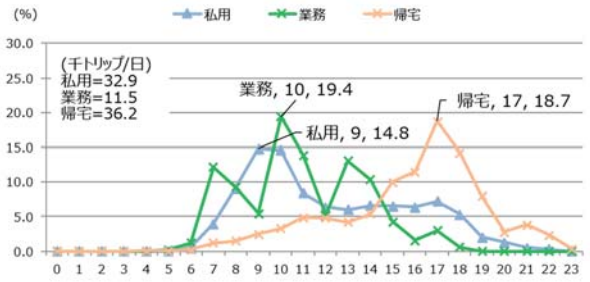
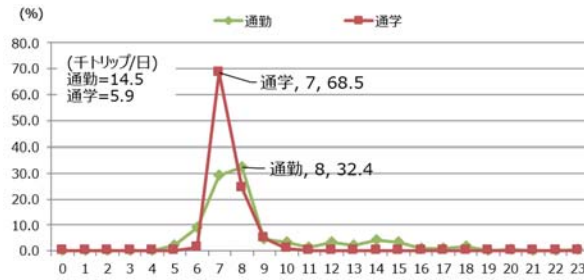
（集中時間分布）（2023年）



【大津町】（発生時間分布）（2023年）



（集中時間分布）（2023年）

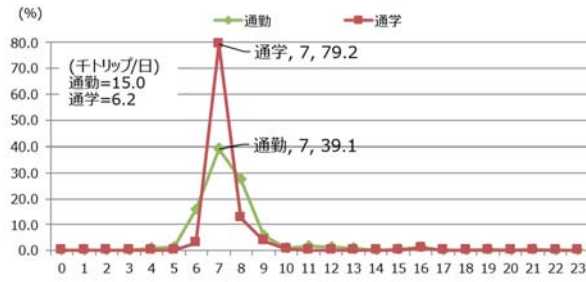


（数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

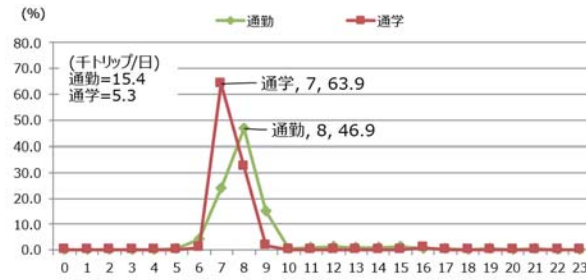
※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）



【菊陽町】（発生時間分布）（2023年）



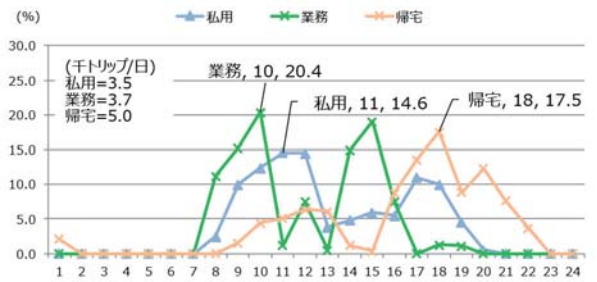
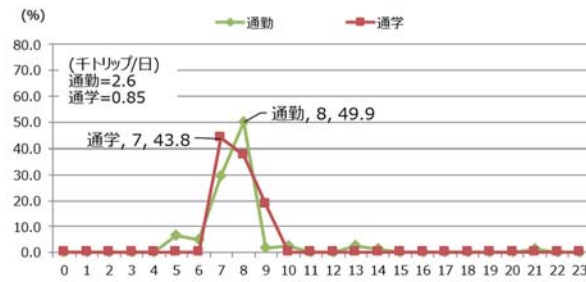
（集中時間分布）（2023年）



【西原村】（発生時間分布）（2023年）



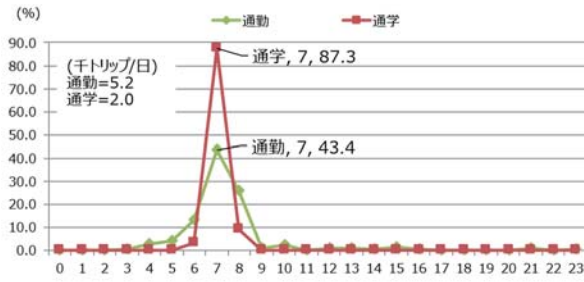
（集中時間分布）（2023年）



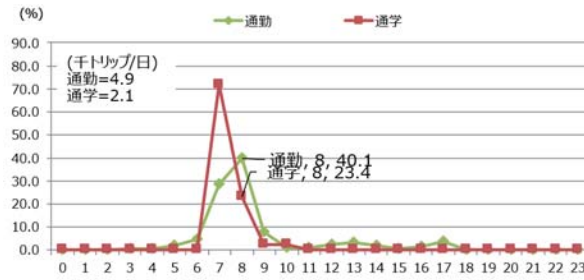
（数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

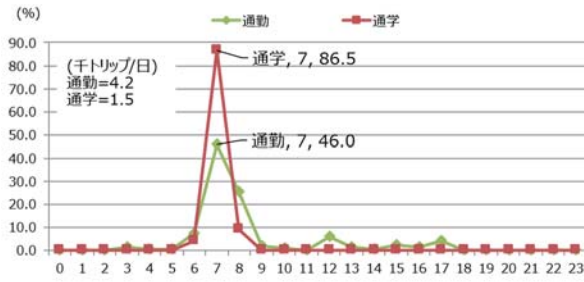
【御船町】（発生時間分布）（2023年）



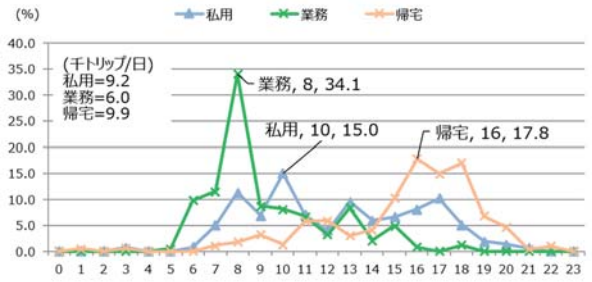
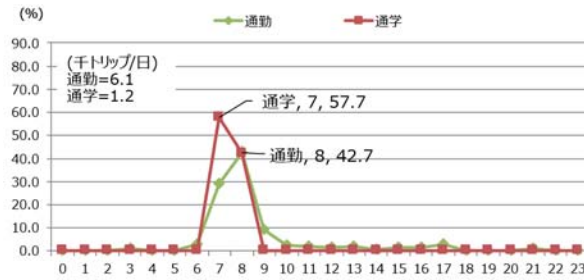
（集中時間分布）（2023年）



【嘉島町】（発生時間分布）（2023年）



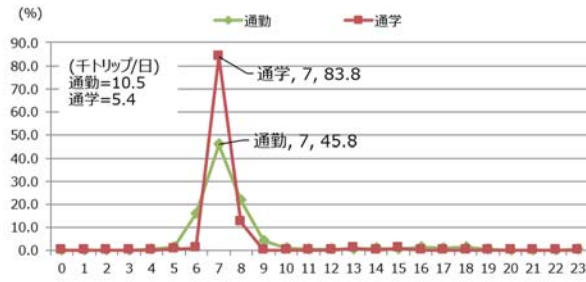
（集中時間分布）（2023年）



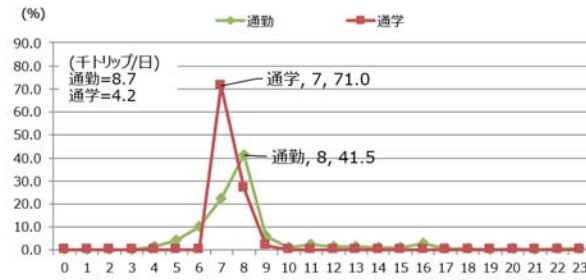
（数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理（都市圏外々トリップは対象外）

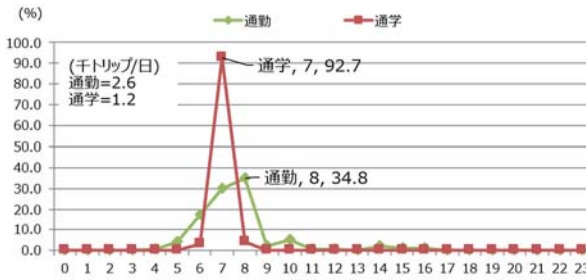
【益城町】（発生時間分布）（2023年）



（集中時間分布）（2023年）



【甲佐町】（発生時間分布）（2023年）



（集中時間分布）（2023年）



（数字は「目的、時間帯、ピーク率」を記載）

※発生時間帯別（出発時刻別）・集中時間帯別（到着時刻別）のトリップ数それぞれの構成比より整理  
（都市圏外々トリップは対象外）

### 2.2.3 付帯調査の基礎集計結果

- 3つの調査結果のうち、頻度や意向について確認する付帯調査の結果は以降に示します。
- ここで示す付帯調査結果（対象：16歳以上）は以下の通りとします。

#### ■付帯調査の基礎集計項目一覧

項目一覧	圏域の集計条件
(1) 回答者属性	今回調査圏域
性別・年齢別での回答者数	・ P179
市町村別での回答者数	・ P179
回答者の利用している交通手段（1日の移動全体での代表交通手段）	・ P180
(2) 普段の生活などに関する調査	今回調査圏域
私事活動の実施頻度	・ P181
5年前と比べた外出頻度の変化別での私事活動の実施頻度	・ P181
私事活動別での主な目的地：最近（概ね1か月）の私事活動の状況	・ P182～184
(3) モバイル端末の利用状況	今回調査圏域
モバイル端末の所有状況：居住地別	・ P185
モバイル端末の所有状況：居住地別・年齢別の公共交通利用者	・ P186
主に使用するモバイル端末：居住地別	・ P187
主に使用するモバイル端末：居住地別・年齢別の公共交通利用者	・ P188
モバイル端末で行うこと：居住地別	・ P189
モバイル端末で行うこと：居住地別・年齢別の公共交通利用者	・ P190
(4) 外出頻度の変化	今回調査圏域
5年前と比べた外出頻度の変化：居住地別	・ P191
5年前と比べた外出頻度の変化：居住地別・代表交通手段別	・ P192
5年前と比べた外出日数の変化	・ P193
5年前と比べた外出日数の変化：代表交通手段別	・ P193
外出頻度が減った理由：居住地別	・ P194～196
(5) 公共交通利用での困りごとと要望	今回調査圏域
公共交通利用での困りごとの有無：居住地別・年齢別	・ P197
公共交通利用での困りごとの有無：市区町村別・公共交通利用	・ P198
公共交通利用での困りごとの有無：市区町村別・自動車利用	・ P198
公共交通利用での困りごとの内容：居住地別・年齢別	・ P199
公共交通利用での困りごとの内容：市区町村別・公共交通利用	・ P200
公共交通利用での困りごとの内容：市区町村別・自動車利用	・ P201
(6) 魅力的な移動支援サービス	今回調査圏域
身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービス：居住地別	・ P202
身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービス：市区町村別・公共交通利用	・ P203
身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービス：市区町村別・自動車利用	・ P204
(7) 熊本市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題	今回調査圏域
熊本市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題	・ P205～206
熊本市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題：具体的なお意見	・ P207

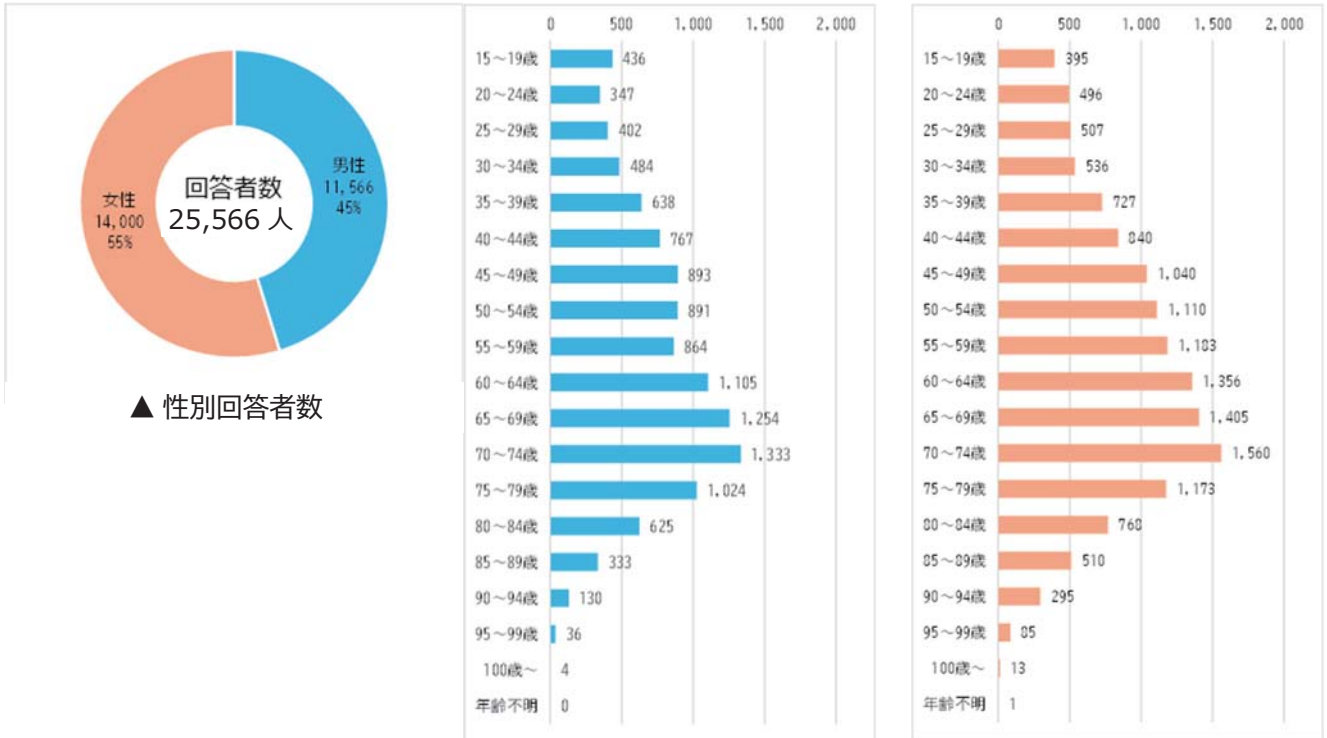
※割合を示すグラフでは、それぞれで四捨五入しているため、端数において合計とは一致しない場合がある



## (1) 回答者属性

<性別・年齢別での回答者数>

- 性別では女性からの回答が多く、男女とも70～74歳の回答が最大となります。



<市町村別での回答者数>

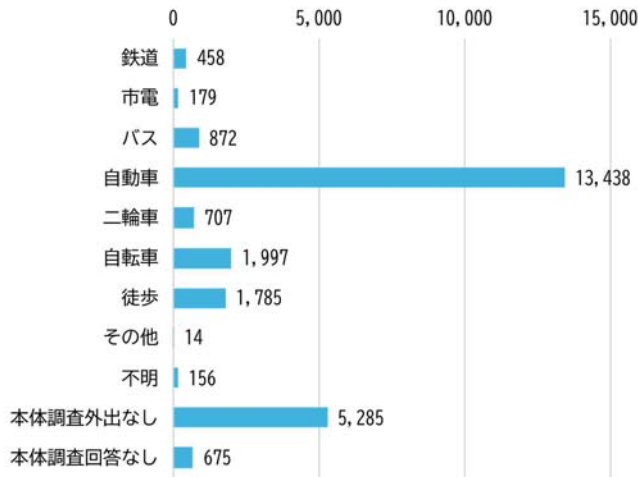
市町村名	付帯調査 (16歳以上対象)
	(個人数：人)
熊本市	17,826
菊池市	948
宇土市	854
宇城市	1,316
合志市	1,328
大津町	721
菊陽町	970
西原村	154
御船町	346
嘉島町	214
益城町	663
甲佐町	226
都市圏計	25,566

<回答者の利用している交通手段（1日の移動全体での代表交通手段）>

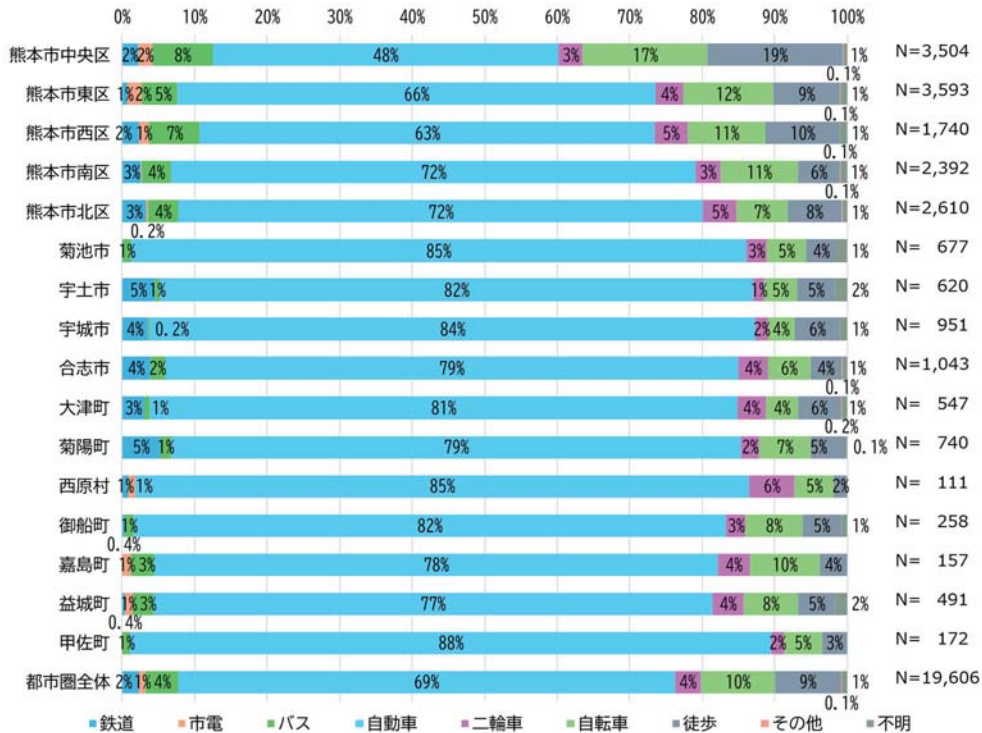
- 付帯調査回答者の本体調査における1日の移動全体での代表交通手段別<sup>注)</sup>の回答数をみると、自動車利用が最大で13,438人、ついで自転車、徒歩となっています。公共交通利用はバス利用が最大で872人の回答となります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査で1日の移動全体（全トリップ）の代表交通手段を整理し、そのうち順位づけが最も高い手段（優先順位：鉄道>市電>バス>自動車>二輪車>自転車>徒歩）を対応したものです。（例えば、1日の全移動の中で「鉄道と自動車」を利用されている場合は「鉄道」となります）。

- 市区町村別の回答者の多くは、本体調査での1日の移動全体での代表交通手段が自動車利用となります。公共交通利用は最大でも熊本市中央区の12%（鉄道2%+市電2%+バス8%）となります。



▲ 1日の移動全体での代表交通手段別での回答者数

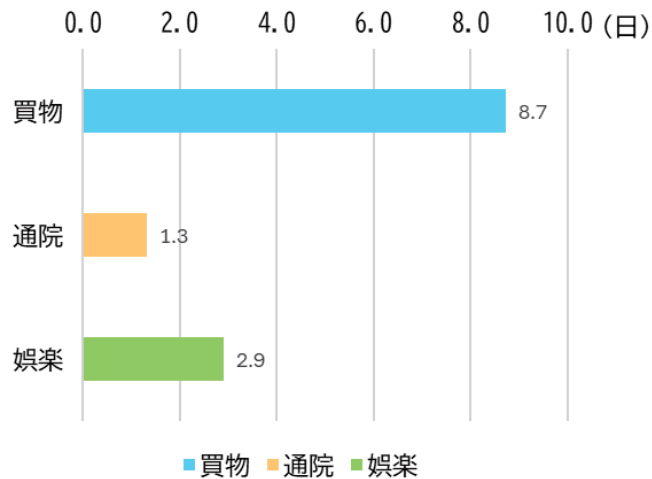


▲ 市区町村別回答者の1日の移動全体での代表交通手段構成

## (2) 普段の生活などに関する調査

### < 私事活動の実施頻度 >

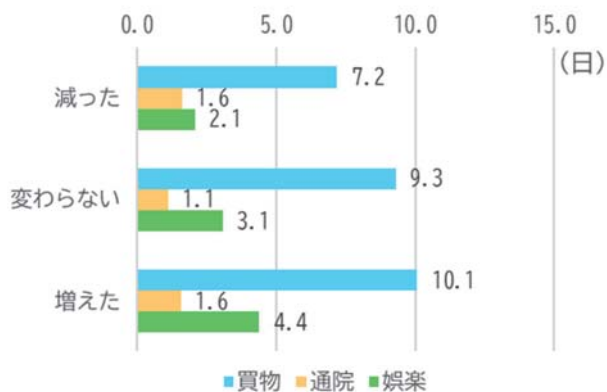
- 私事活動の目的別実施頻度（対象目的で外出された日数）では、直近1ヶ月あたりで買物が最も高く8.7日、通院は1.3日、娯楽は2.9日となります。



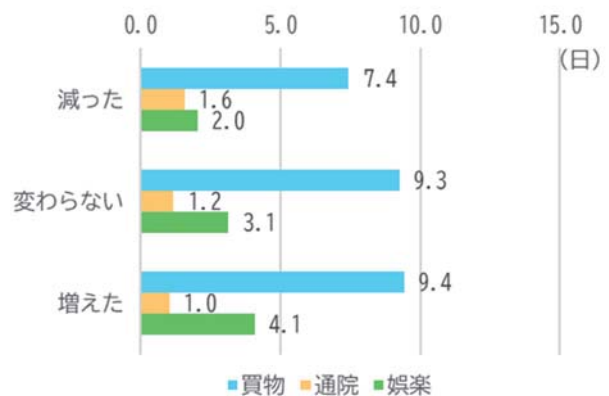
▲ 私事活動別での直近1ヶ月あたりの実施頻度)

### < 5年前と比べた外出頻度の変化別での私事活動の実施頻度 >

- 5年前と比べた外出頻度の変化別での実施頻度は、平日での外出頻度が「減った」と回答した方は、直近1ヶ月あたりで買物が7.2日、通院は1.6日、娯楽は2.1日と「変わらない」と回答された方に比べて通院以外は低下しています（買物：約2割低下、娯楽：約3割低下）。



▲ 平日外出頻度の変化別での私事活動の実施頻度



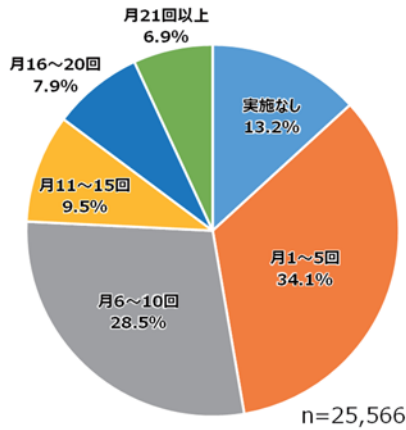
【参考】 休日外出頻度の変化別での私事活動の実施頻度<sup>注)</sup>

注) 休日の外出頻度の変化別での私事活動の実施頻度が1ヶ月の休日日数(概ね8日)を上回る結果となりますが、休日の外出頻度の変化に対して、私事活動別での実施頻度は直近1ヶ月あたりの平日・休日を問わない日数を調査しているためこのような状況が発生します。そのためここでは参考掲載とします。

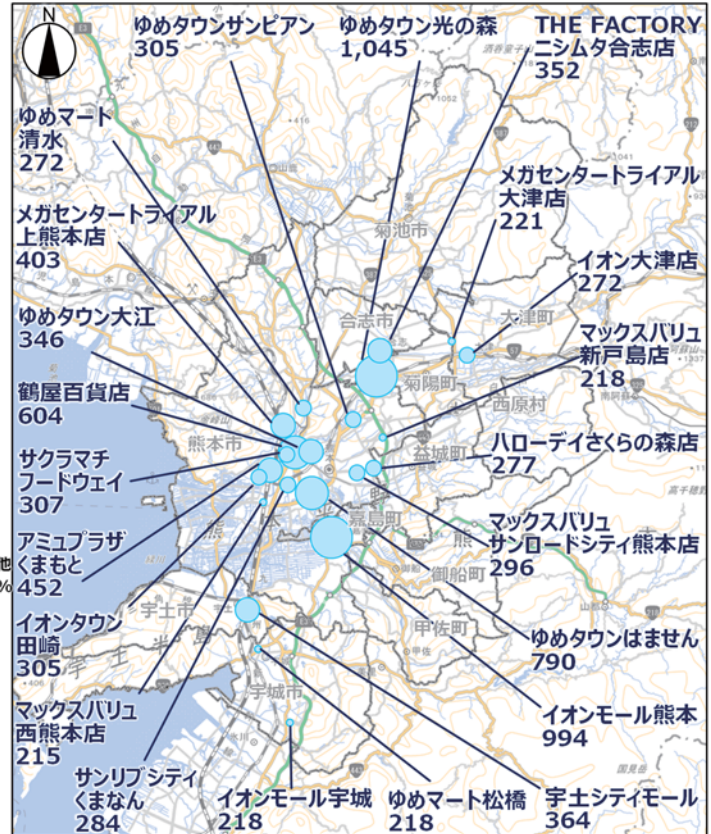
<私事活動別での主な目的地：最近（概ね1か月）の私事活動（買物）の状況>

- 私事活動（買物）の実施頻度は、「月1～5回」が34.1%、「月6～10回」が28.5%となります。
- 外出時の主な交通手段は自動車が76.6%(自分で運転：65.6%+他の人が運転：11.0%)と大半を占め、次いで徒歩が12.0%となります。
- 主な目的地は、熊本市に多く集中しますが、合志市、大津町、宇城市、宇土市等も見られます。

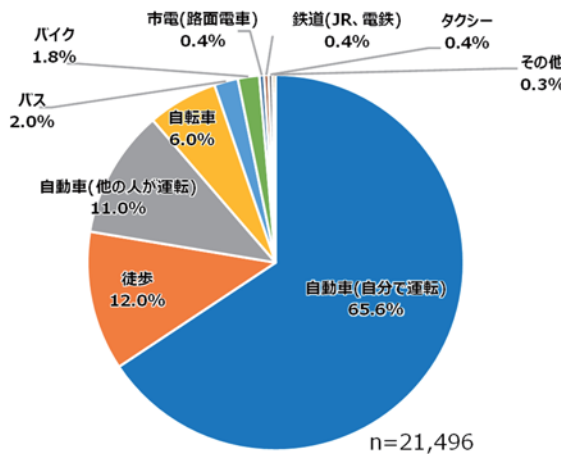
【実施頻度】



【外出する際の主な目的地（上位20位）】



【外出時の主な交通手段】

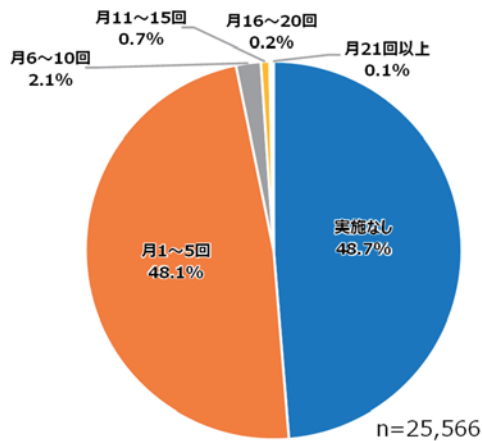




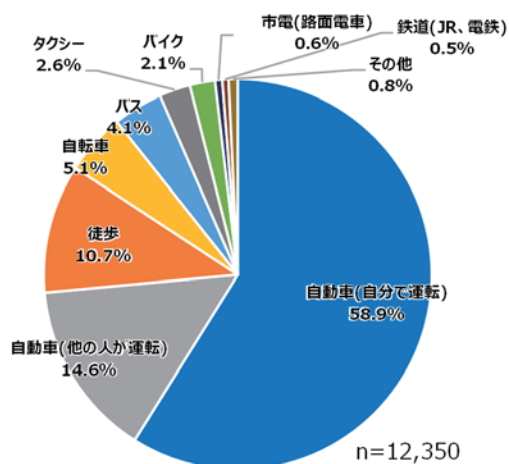
<私事活動別の主な目的地：最近（概ね1か月）の私事活動（通院）の状況>

- 私事活動（通院）の実施頻度は、「実施なし」が48.7%、「月1～5回」が48.1%となります。
- 外出時の主な交通手段は自動車（自分で運転）が73.5%（自分で運転：58.9%+他の人が運転：14.6%）と大半を占め、次いで徒歩が10.7%となります。
- 主な目的地は、熊本市に多く集中するが、合志市、菊陽町、宇城市等も見られます。

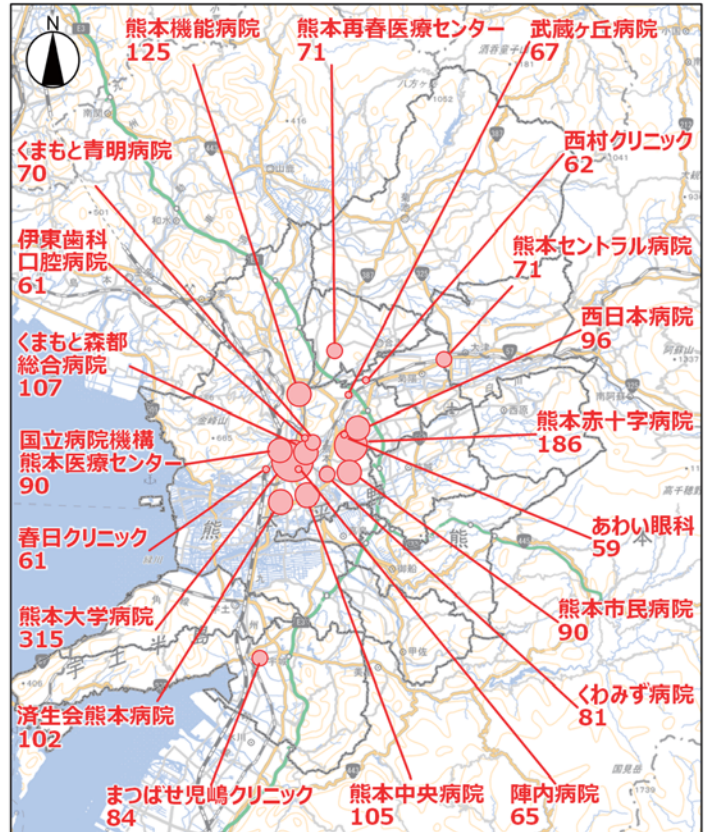
【実施頻度】



【外出時の主な交通手段】



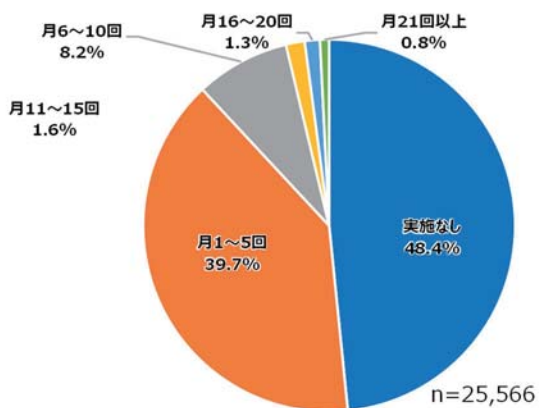
【外出する際の主な目的地（上位20位）】



<私事活動別での主な目的地：最近（概ね1か月）の私事活動（娯楽）の状況>

- 私事活動（食事・社交・娯楽）の実施頻度は、「実施なし」が48.4%、「月1～5回」が39.7%となります。
- 外出時の主な交通手段は自動車（自分で運転）が75.9%（自分で運転：57.6%+他の人が運転：18.3%）と大半を占め、次いで徒歩が8.3%となります。
- 主な目的地は、熊本市に多く集中するが、合志市、菊陽町、宇城市等も見られます。

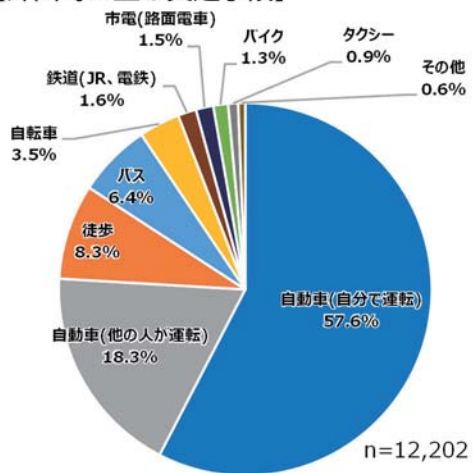
【実施頻度】



【外出する際の主な目的地（上位20位）】



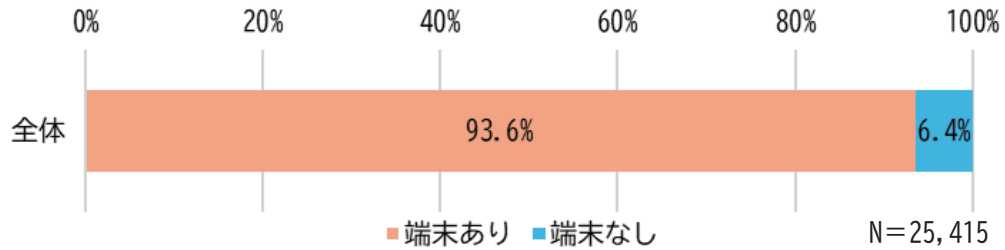
【外出時の主な交通手段】



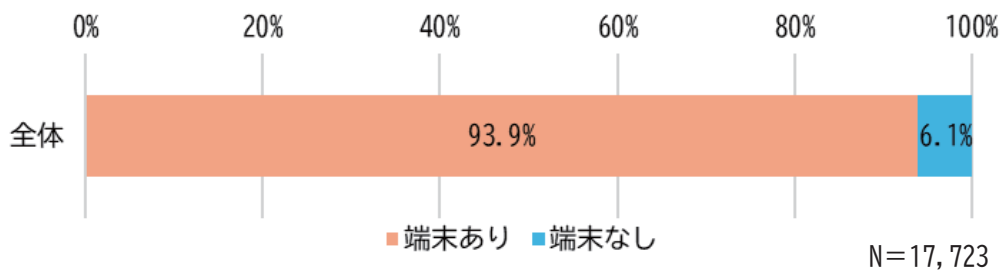
### (3) モバイル端末の利用状況

<モバイル端末の所有状況：居住地別>

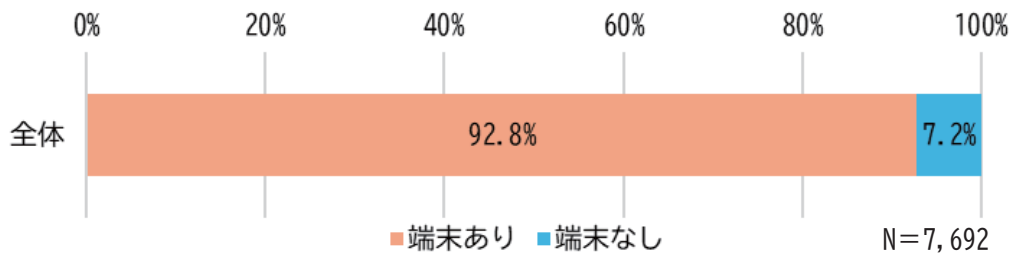
- モバイル端末の所有状況は9割以上であり所有率は高く、熊本市内外に大きな差は見られません。



▲ モバイル端末の所有状況（都市圏全域）



▲ モバイル端末の所有状況（熊本市内）



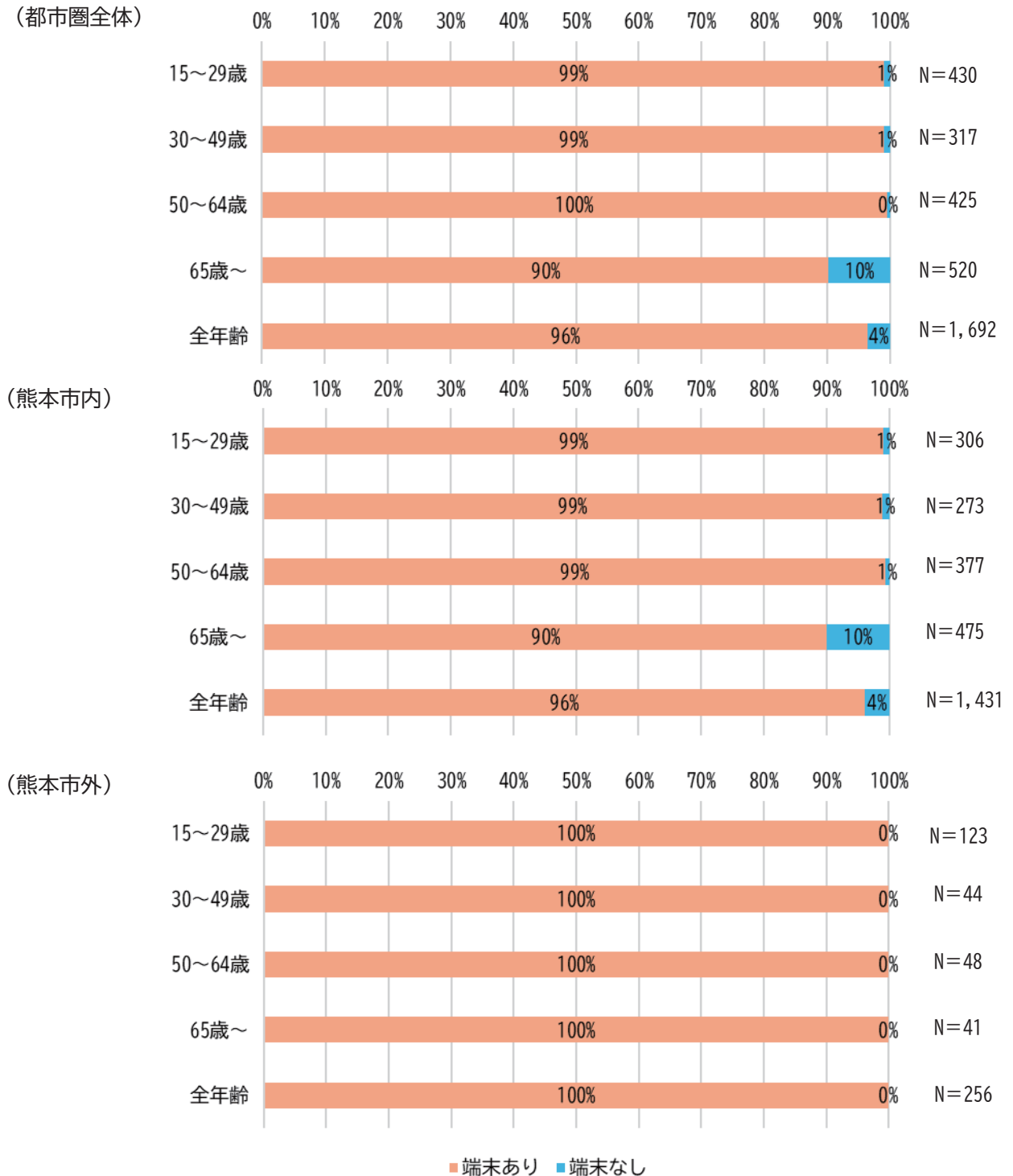
▲ モバイル端末の所有状況（熊本市以外）

<モバイル端末の所有状況：居住地別・年齢別の公共交通利用者>

- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注</sup>が「公共交通（鉄道・市電・バス）」となる方を対象に所有状況を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです（代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

- 公共交通利用者のモバイル端末の所有は65歳以上の所有率が9割と高い状況です。熊本市以外に居住される方の所有率は10割となります。

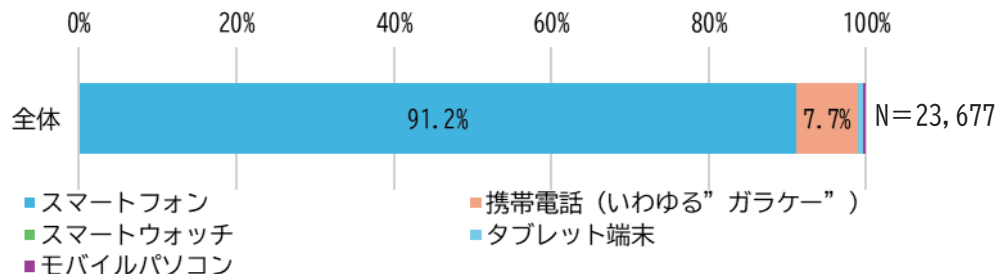




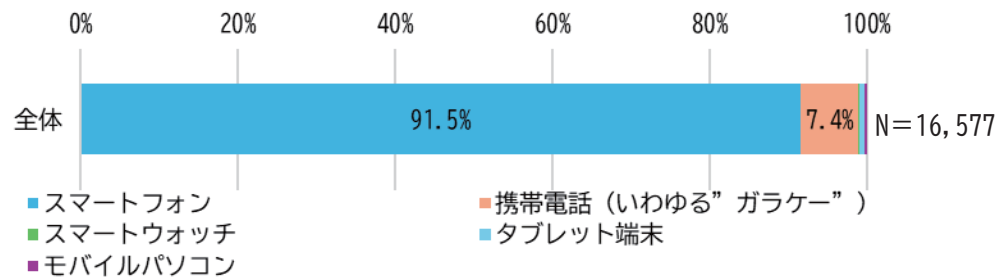
<主に使用するモバイル端末：居住地別>

- 主に使用するモバイル端末は9割以上がスマホ、残りもほとんどがガラケーとなっており、熊本市内外の居住地による差は見られない状況です。

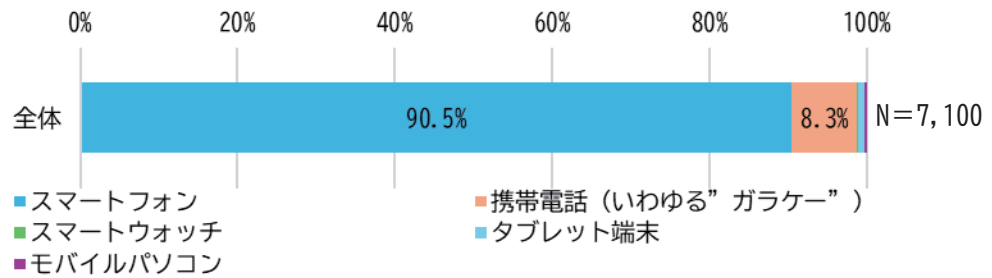
(都市圏全体)



(熊本市内)



(熊本市外)

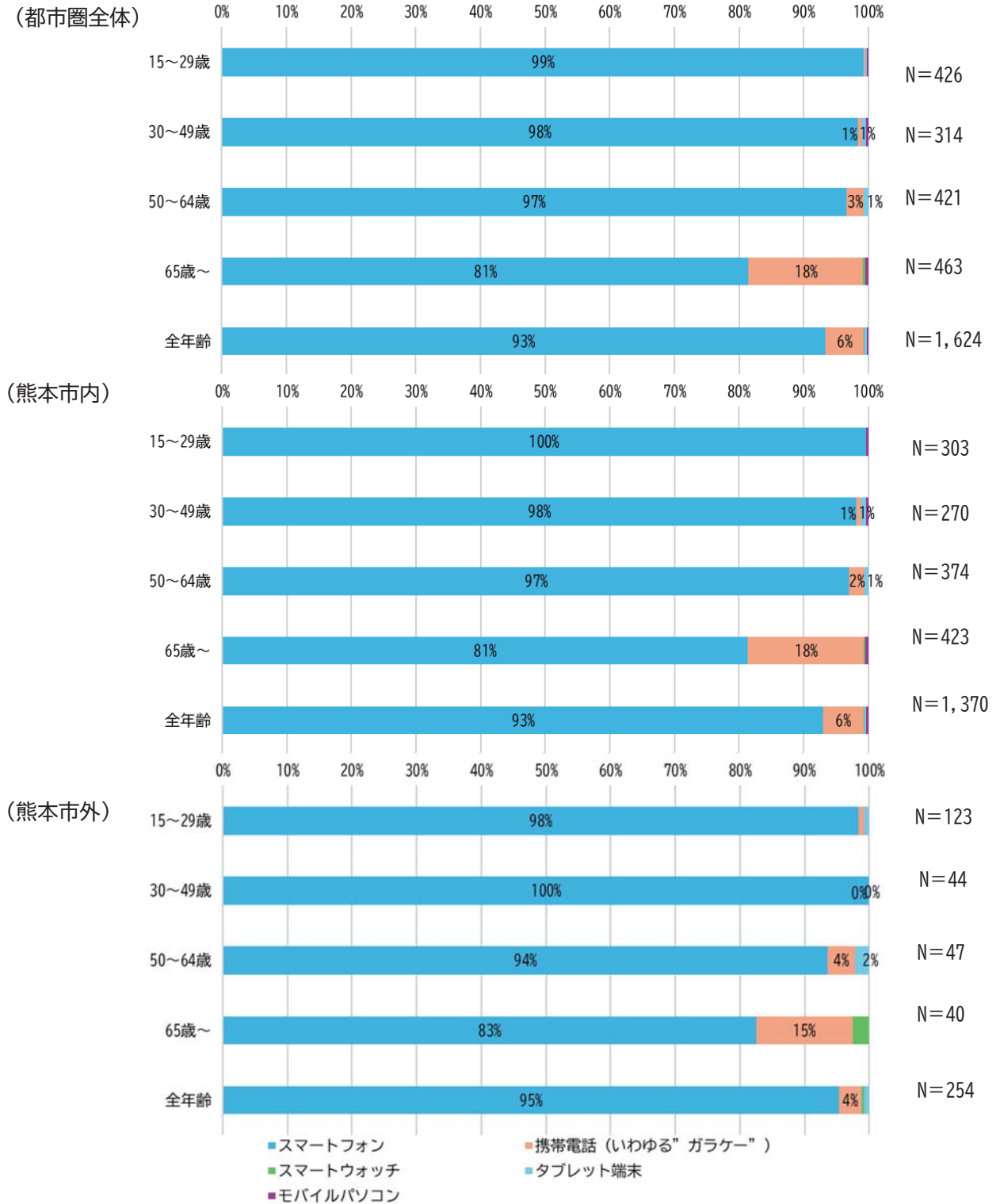


<主に使用するモバイル端末：居住地別・年齢別の公共交通利用者>

- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>が「公共交通（鉄道・市電・バス）」となる方を対象に主に使用するモバイル端末を整理すると以下の通りとなります。

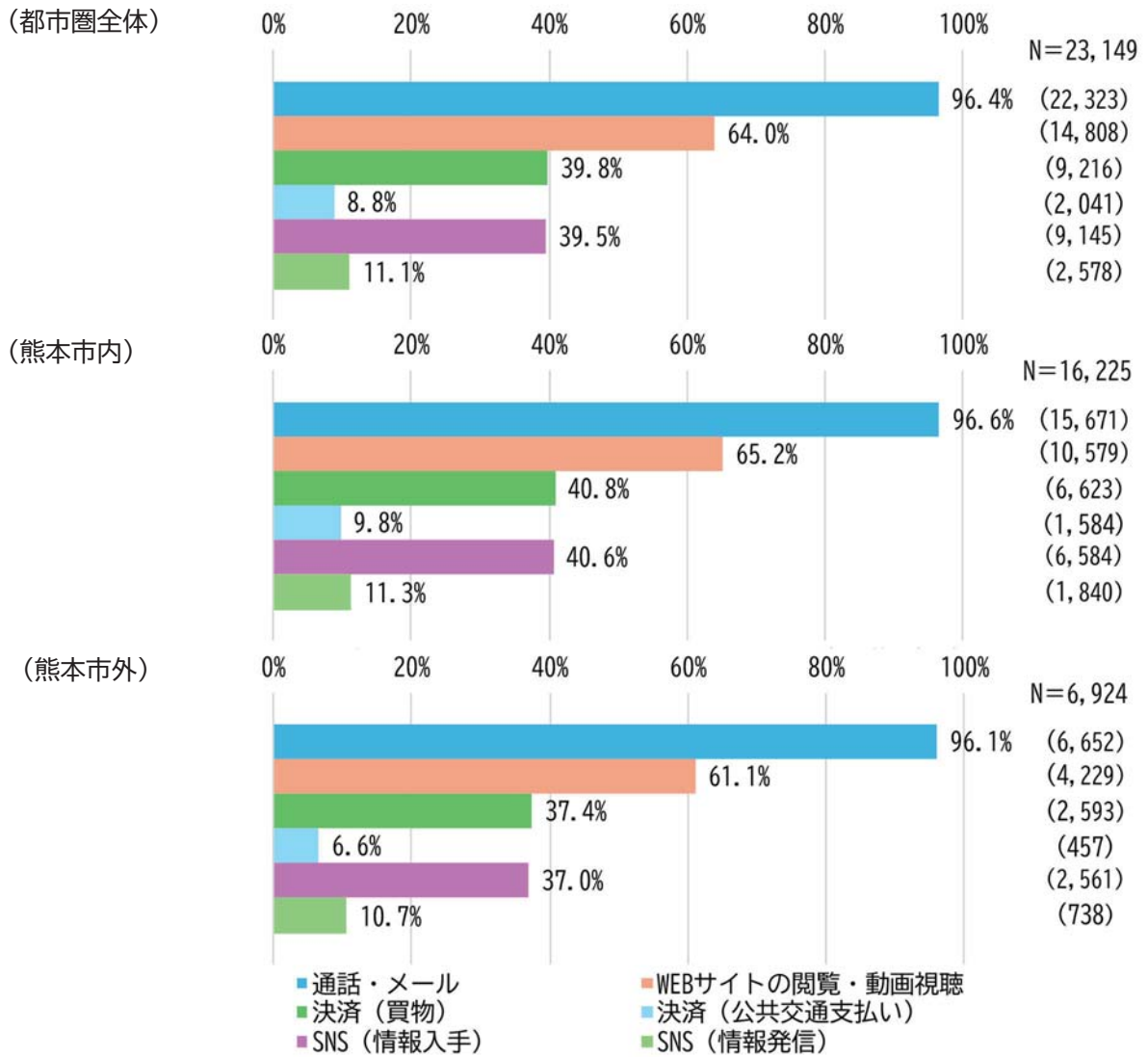
注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです（代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

- 公共交通利用者の主に使用するモバイル端末は64歳以下については9割以上がスマホで、65歳以上も8割以上がスマホとなっています。この傾向は、熊本市内外の居住地による大きな差は見られない状況です。



<モバイル端末で行うこと：居住地別>

- モバイル端末で行うことは、通話・メールが最も多く、次いでWEBサイトの閲覧・動画視聴となっており、決済（公共交通支払い）が最も少ない状況です。



<モバイル端末で行うこと：居住地別・年齢別の公共交通利用者>

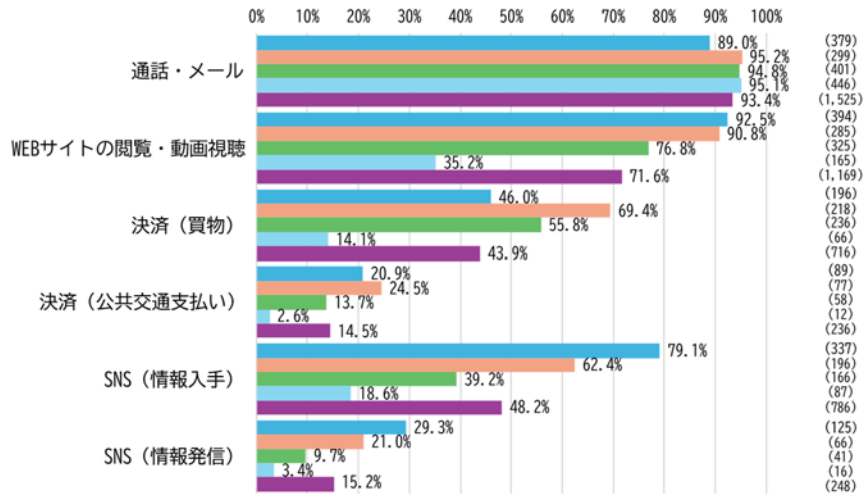
- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>が「公共交通（鉄道・市電・バス）」となる方を対象にモバイル端末で行うことを整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです（代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

- 公共交通利用者のモバイル端末で行うことを年齢別に見ると、65歳以上は主に「通話・メール」で端末を使用しており、「決済」での利用は高齢になるほど少なくなる状況です。

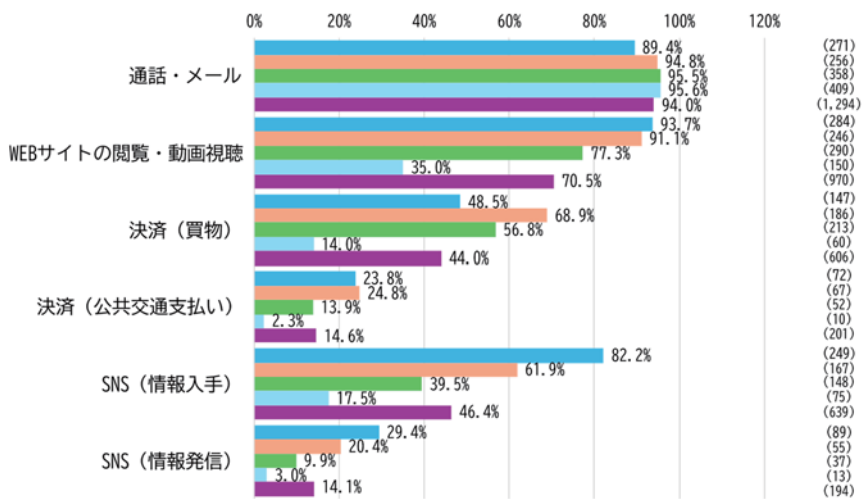
(都市圏全体)

- 15~29歳 N= 426
- 30~49歳 N= 314
- 50~64歳 N= 423
- 65歳~ N= 469
- 全年齢 N=1,632



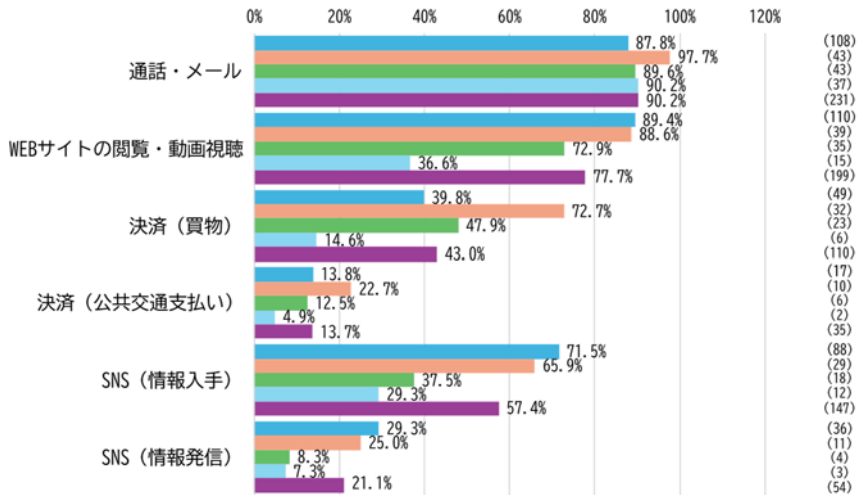
(熊本市内)

- 15~29歳 N= 303
- 30~49歳 N= 270
- 50~64歳 N= 375
- 65歳~ N= 428
- 全年齢 N=1,376



(熊本市外)

- 15~29歳 N=123
- 30~49歳 N= 44
- 50~64歳 N= 48
- 65歳~ N= 41
- 全年齢 N=256

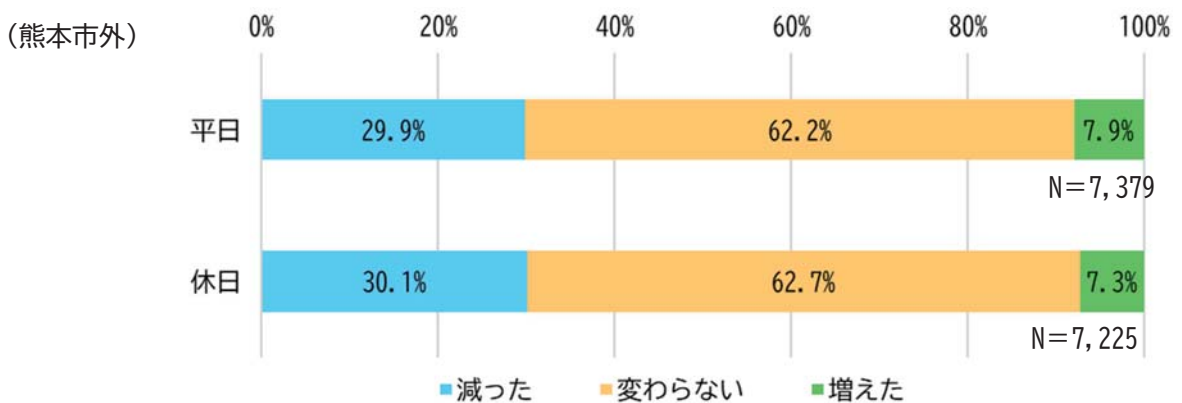
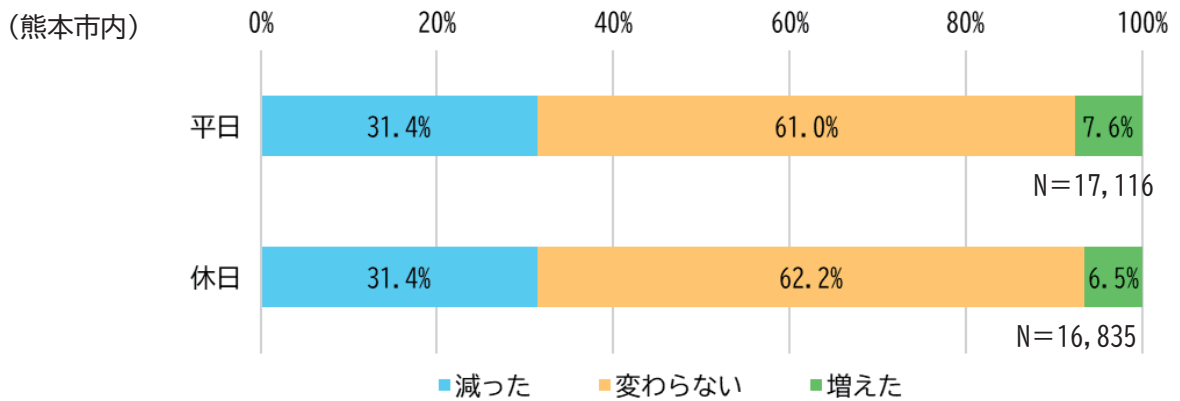
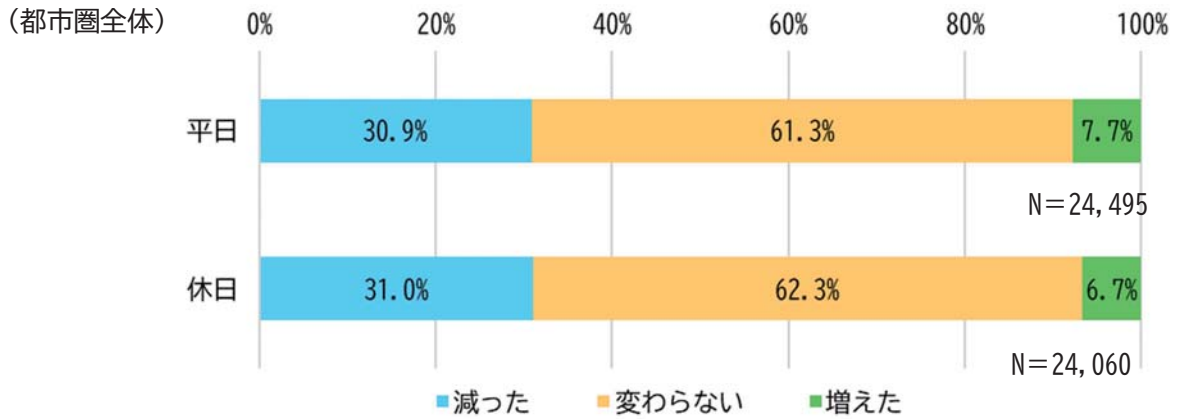




#### (4) 外出頻度の変化

< 5年前と比べた外出頻度の変化：居住地別 >

- 都市圏全体の回答者による外出頻度の変化をみると、平日では30.9%が「減った」、61.3%が「変わらない」、7.7%が「増えた」と回答されています。

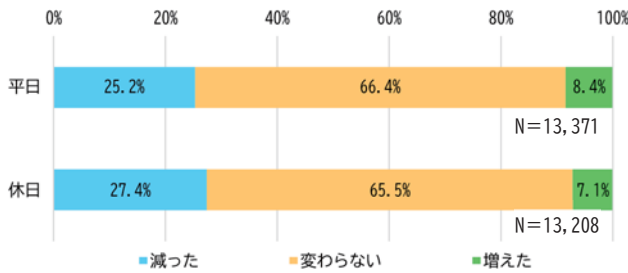


< 5年前と比べた外出頻度の変化：居住地別・代表交通手段別 >

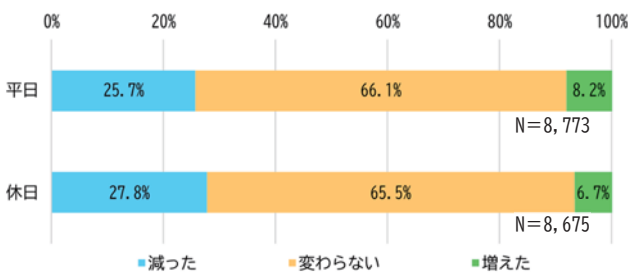
- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に外出頻度の変化を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

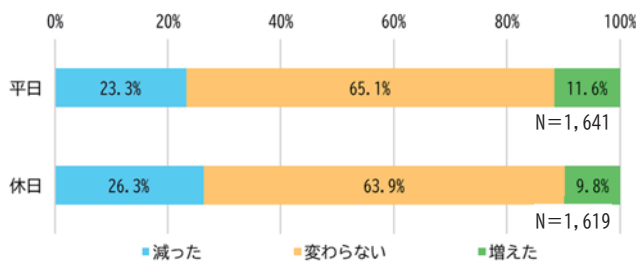
- 自動車、市電、鉄道利用者に比べてバス利用者の「減った」とする回答割合が高くなります。



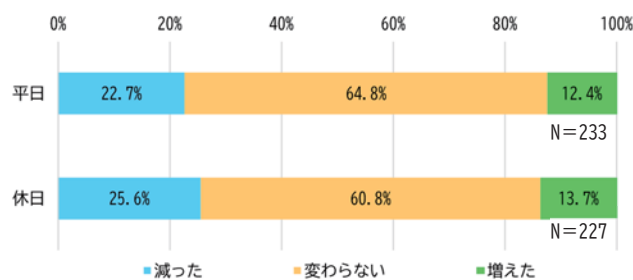
▲ 自動車利用 (都市圏全体)



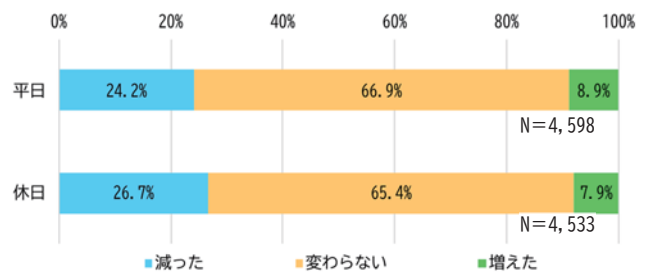
▲ 自動車利用 (熊本市内)



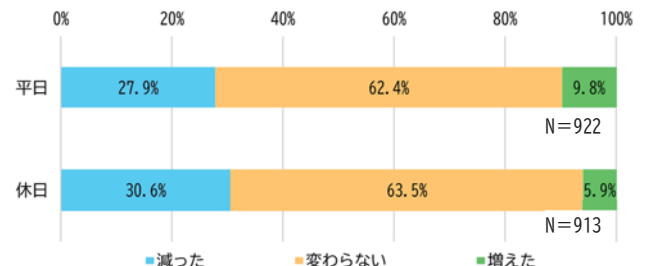
▲ 公共交通利用 (都市圏全体)



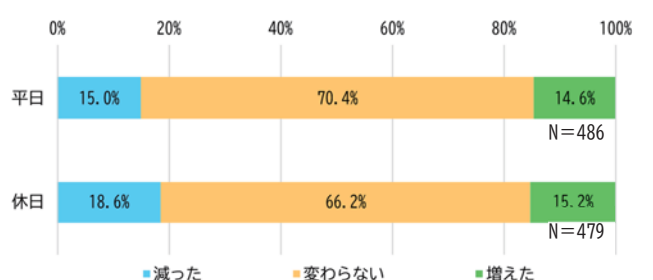
▲ 市電利用 (都市圏全体)



▲ 自動車利用 (熊本市以外)



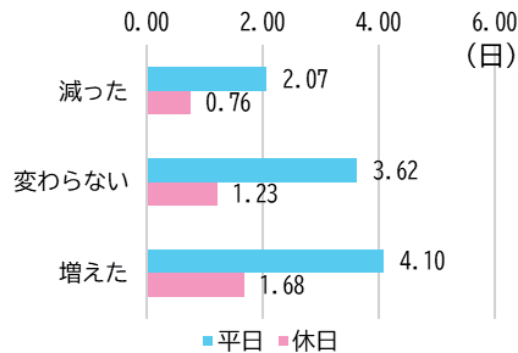
▲ バス利用 (都市圏全体)



▲ 鉄道利用 (都市圏全体)

< 5年前と比べた外出日数の変化 >

- 都市圏全体の回答者による1週間での外出日数の変化をみると、「平日・変わらない」が3.62日、「休日・変わらない」が1.23日となります。



< 5年前と比べた外出日数の変化：代表交通手段別 >

- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に外出日数の変化を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です)。

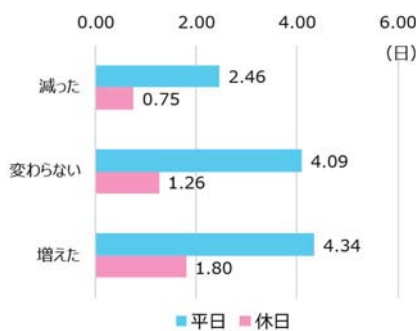
- 自動車利用者の1週間での平日外出日数は、外出頻度の変化状態によらず、公共交通利用者よりも低くなります(例：外出頻度の変化状態：変わらない/自動車利用者の平日外出日数=3.86日<公共交通利用者の平日外出日数=4.03日)。



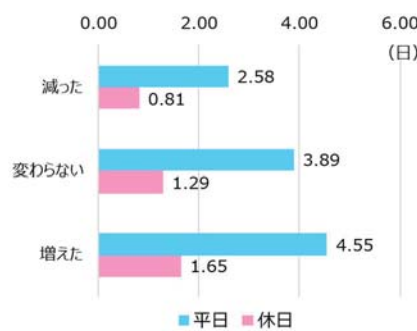
▲ 自動車利用



▲ 公共交通利用



▲ バス利用



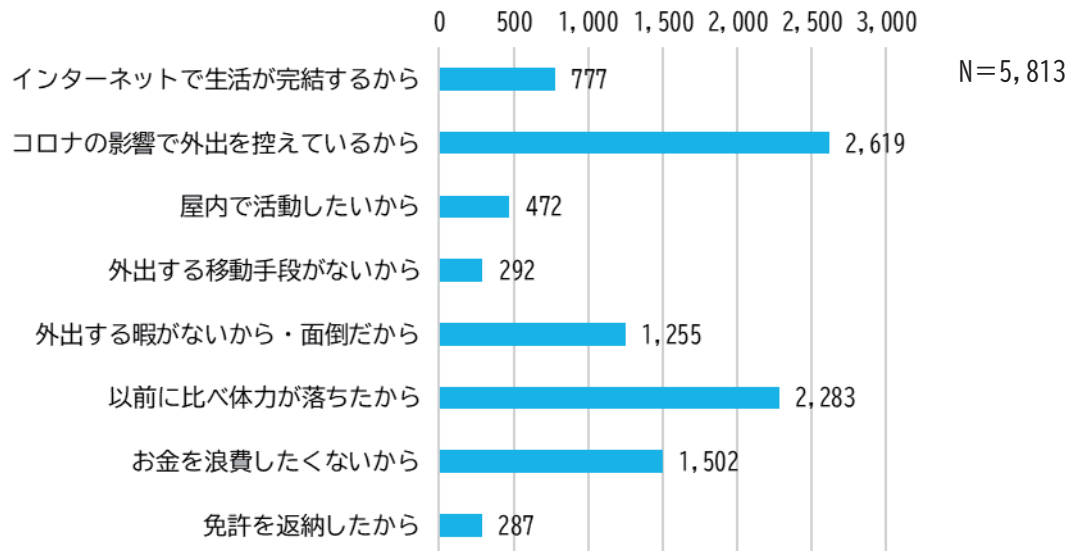
▲ 市電利用



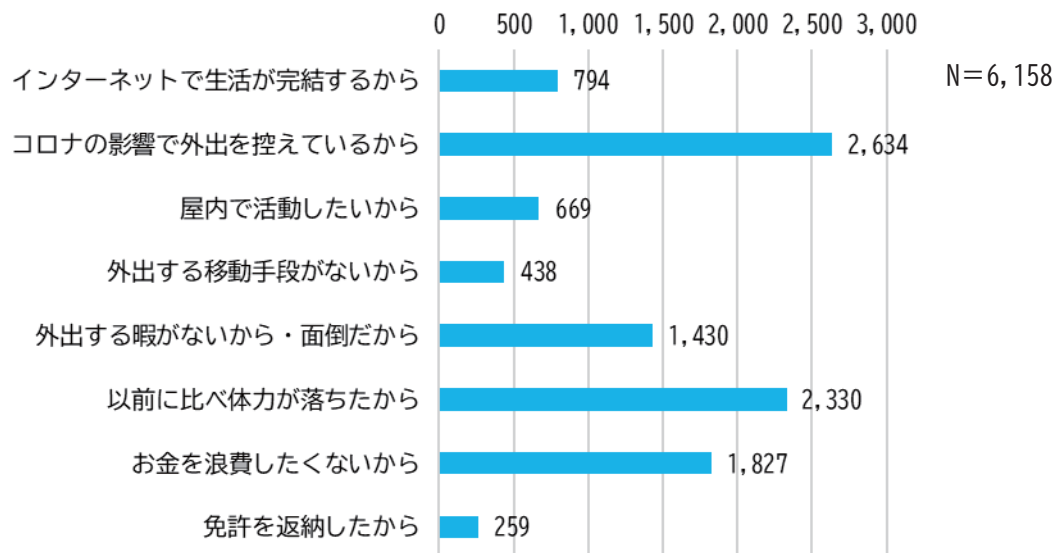
▲ 鉄道利用

## &lt;外出頻度が減った理由：居住地別&gt;

- 外出が減った理由として、平日・休日に差異はなく「コロナの影響で外出を控えているから」が最も多くなります。また、「免許を返納したから」が最も少なくなります（熊本市内外で大きな傾向の差は見られません）。

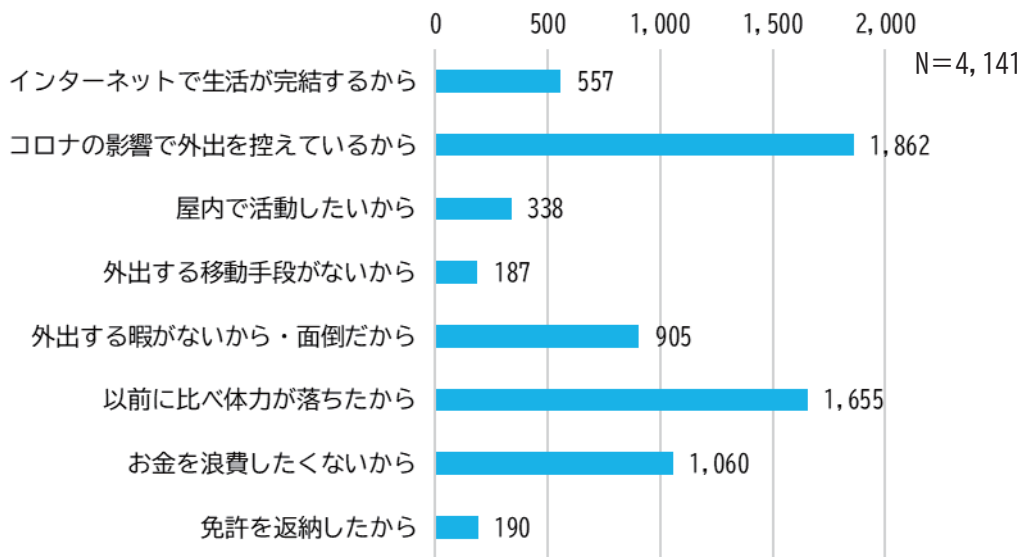


▲ 外出頻度が減った理由(平日・都市圏全体)

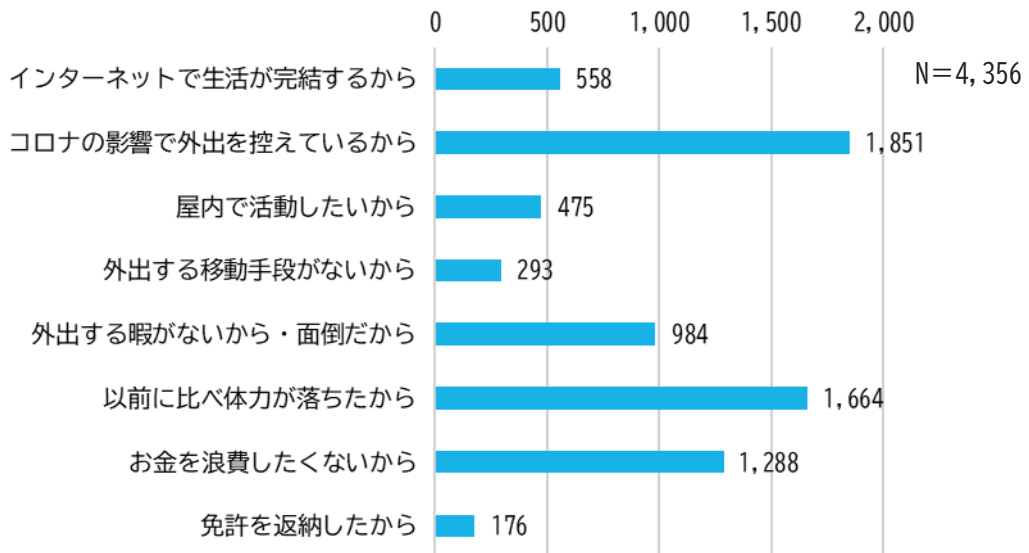


▲ 外出頻度が減った理由(休日・都市圏全体)

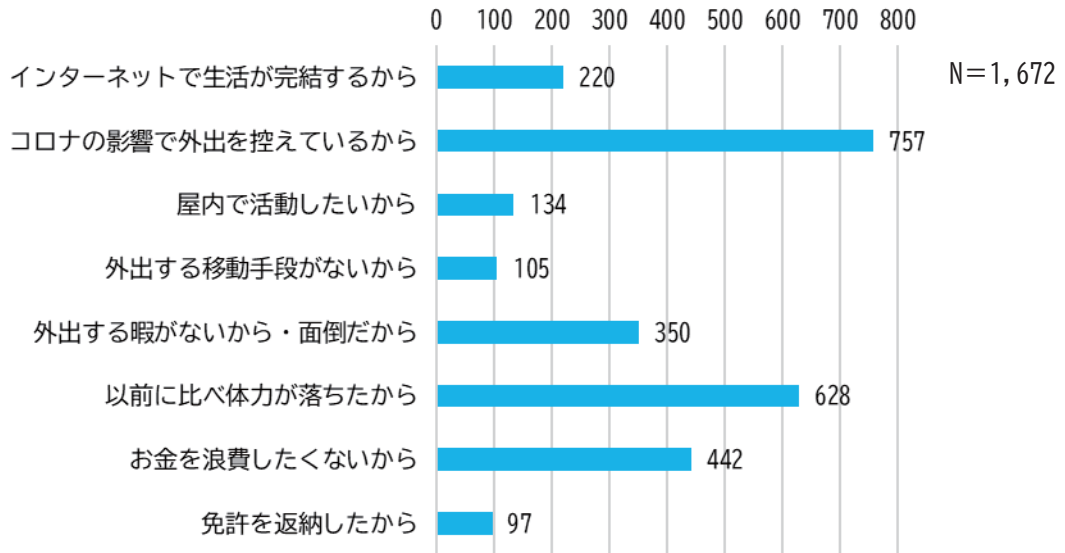




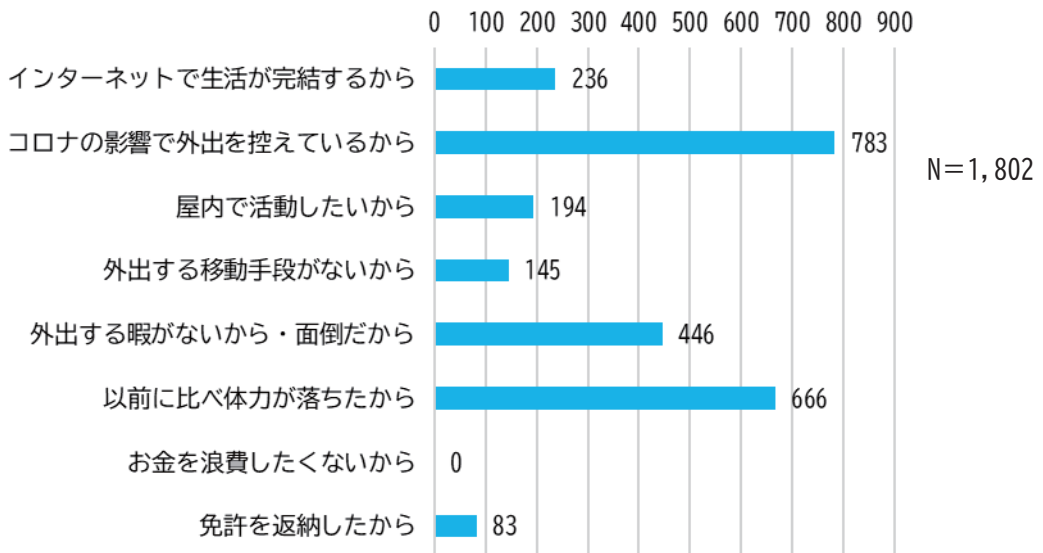
▲ 外出頻度が減った理由(平日・熊本市内)



▲ 外出頻度が減った理由(休日・熊本市内)



▲ 外出頻度が減った理由(平日・熊本市以外)



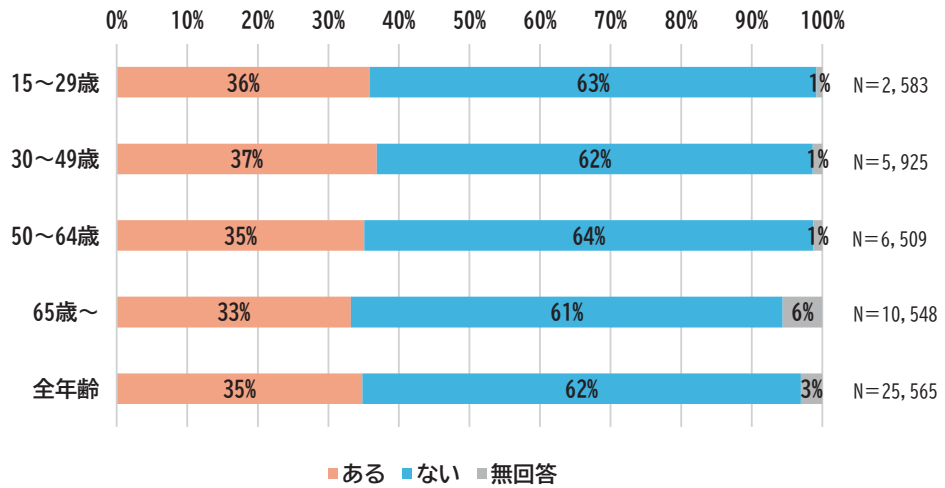
▲ 外出頻度が減った理由(休日・熊本市以外)

## (5) 公共交通利用での困りごとと要望

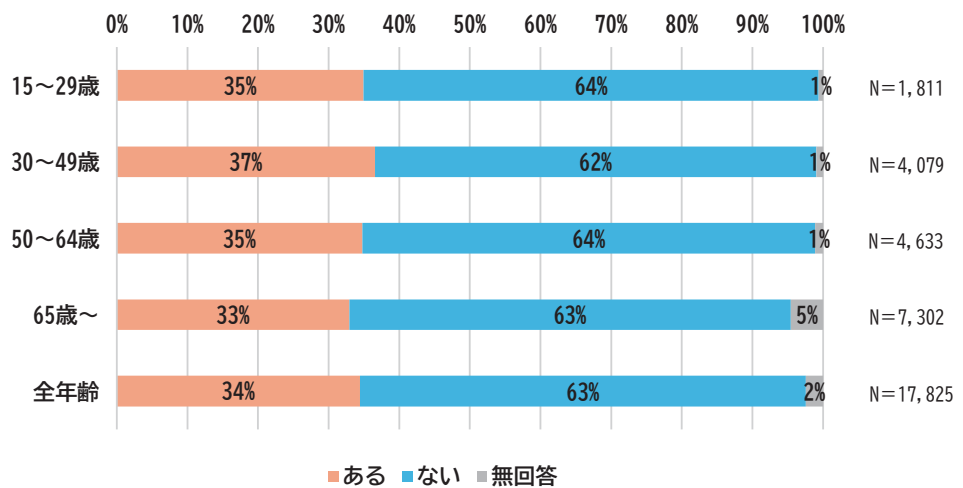
<公共交通利用での困りごとの有無：居住地別・年齢別>

- 公共交通を利用する際の困りごとでは、全体の3割以上が「ある」と回答しています（熊本市内外で大きな差は見られません）。

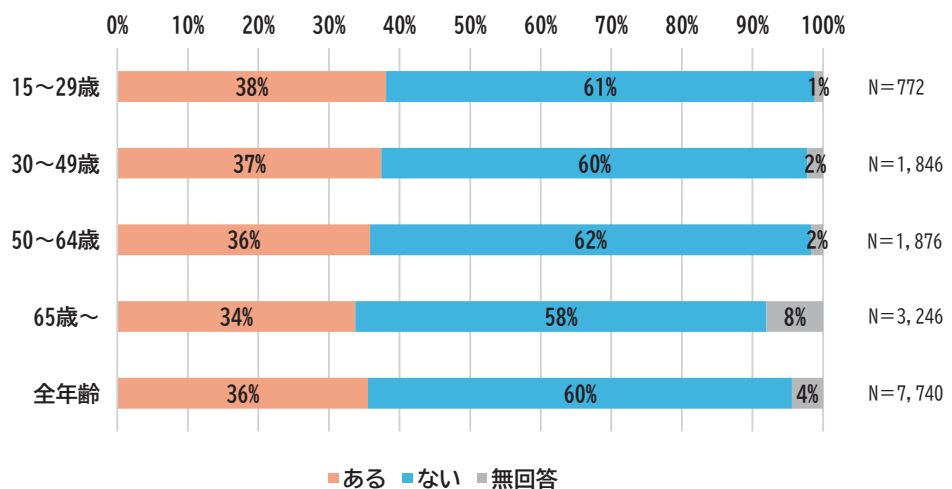
(都市圏全体)



(熊本市内)



(熊本市外)

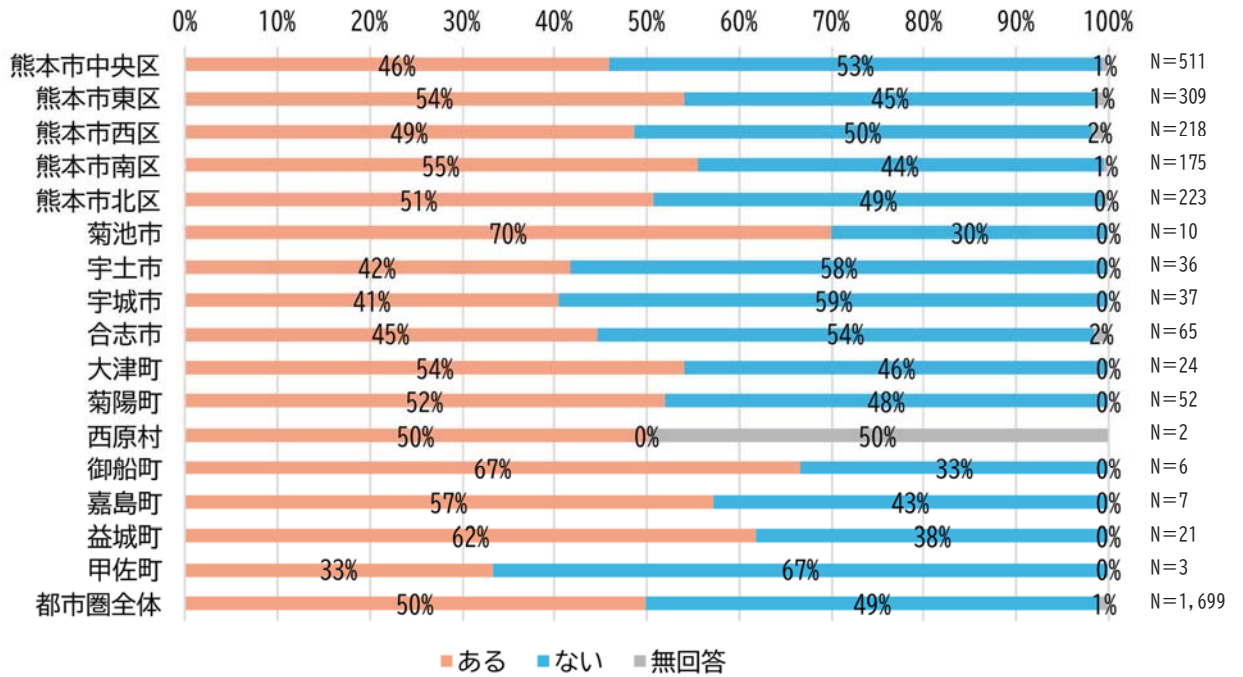


- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に公共交通利用での困りごとの有無を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

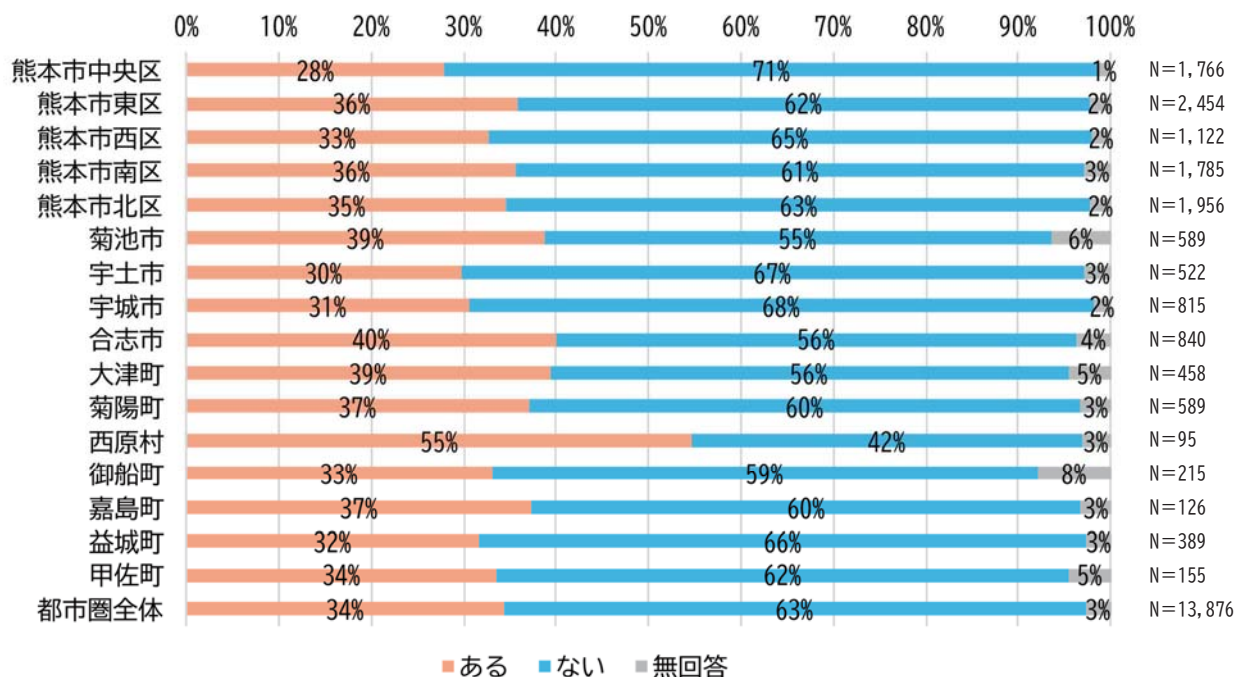
<公共交通利用での困りごとの有無：市区町村別・公共交通利用>

- 回答者数が過少となる市町村もある点に留意が必要ですが、全ての市区町村で、公共交通利用者の4割以上が公共交通利用での困りごとがあるとあります。



<公共交通利用での困りごとの有無：市区町村別・自動車利用>

- 多くの市区町村の自動車利用者の4割以下が公共交通利用での困りごとがあるとあり、公共交通利用者に比べて低くなります。



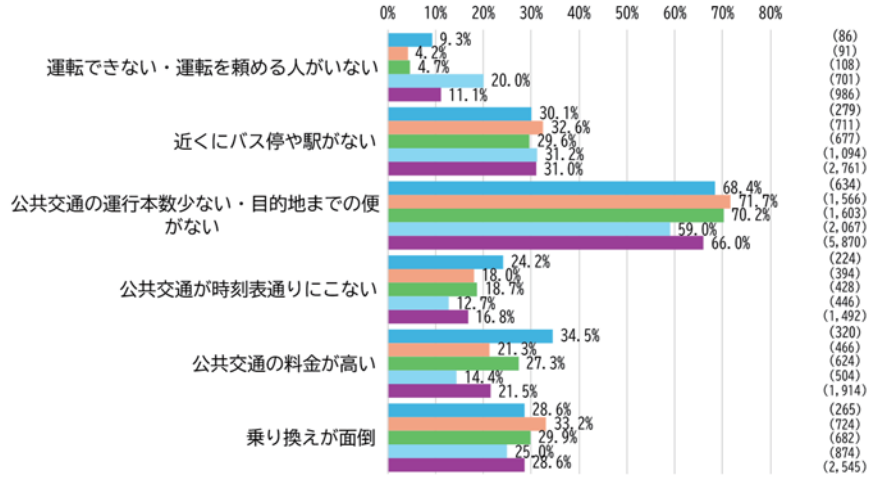


<公共交通利用での困りごとの内容：居住地別・年齢別>

- 困りごとの内容は「公共交通の運行本数が少ない・目的地までの便がない」の回答が多くなります（熊本市内外でも同様の傾向となります）。

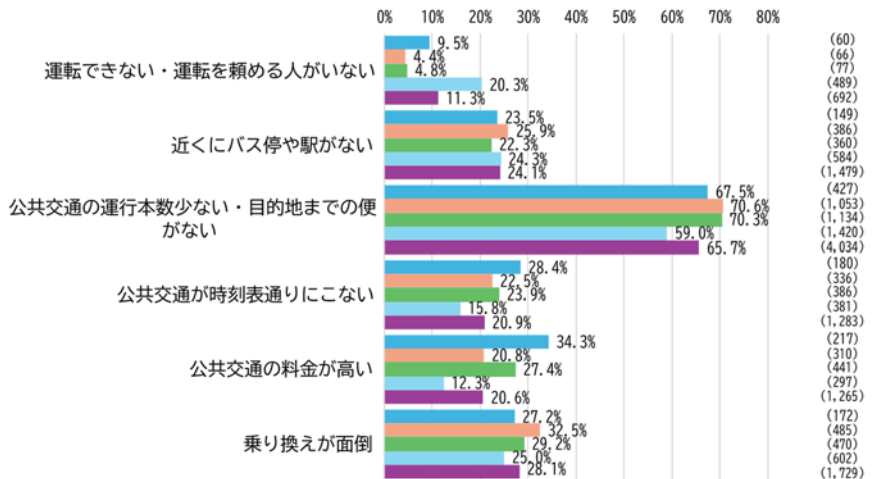
(都市圏全体)

- 15～29歳 N= 927
- 30～49歳 N=2,183
- 50～64歳 N=2,284
- 65歳～ N=3,501
- 全年齢 N=8,895



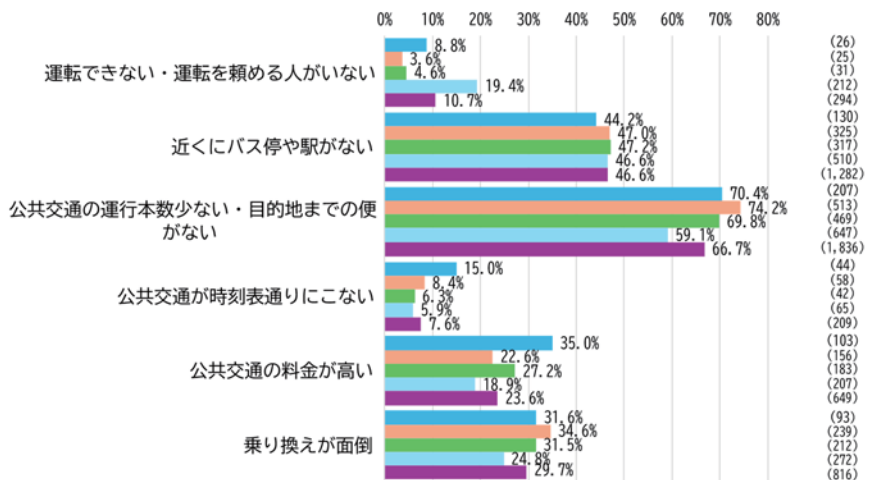
(熊本市内)

- 15～29歳 N= 633
- 30～49歳 N=1,492
- 50～64歳 N=1,612
- 65歳～ N=2,406
- 全年齢 N=6,143



(熊本市外)

- 15～29歳 N= 294
- 30～49歳 N= 691
- 50～64歳 N= 672
- 65歳～ N=1,095
- 全年齢 N=2,752



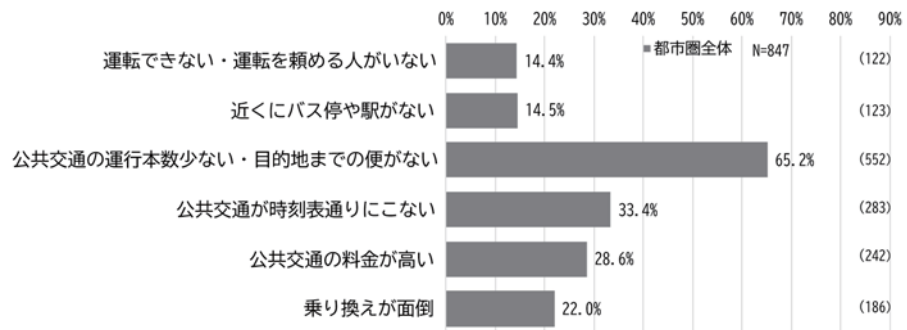
- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に公共交通利用での困りごとの内容を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

<公共交通利用での困りごとの内容：市区町村別・公共交通利用>

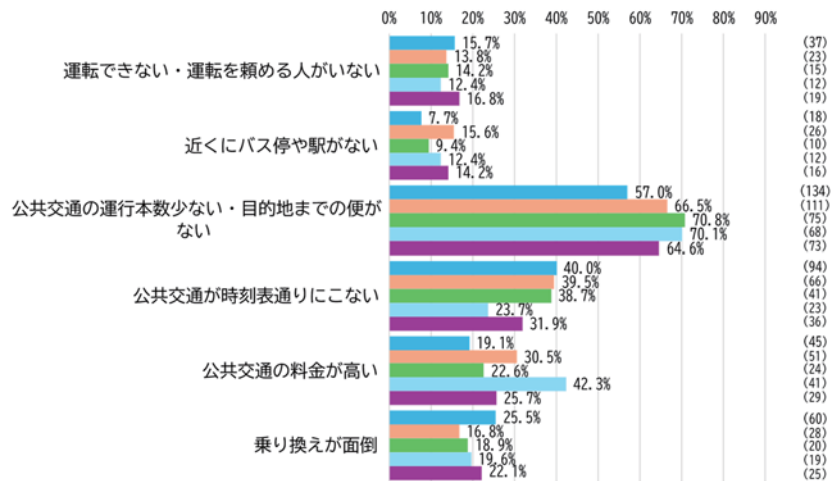
- 熊本市内外に係わらず公共交通利用者は「公共交通の運行本数が少ない・目的地までの便がない」に関する回答が多くなります。

(都市圏全体)

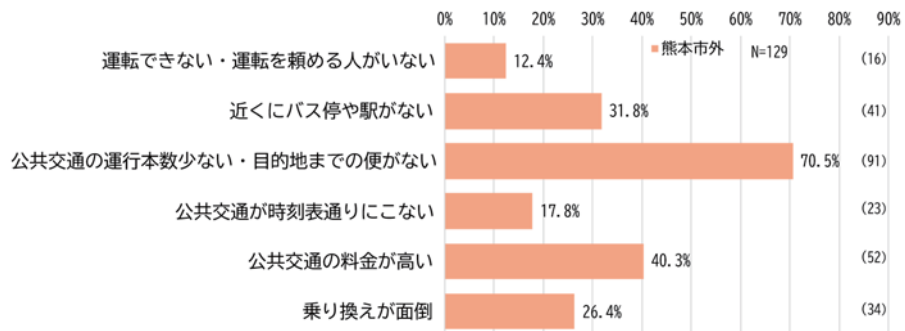


(熊本市内)

- 熊本市中央区 N=235
- 熊本市東区 N=167
- 熊本市西区 N=106
- 熊本市南区 N= 97
- 熊本市北区 N=113



(熊本市外) ※



※熊本市外居住者の公共交通利用者の回答者数は以下の通りとなるため、熊本市外でまとめて整理  
 菊池市：7、宇土市：15、宇城市：15、合志市：29、大津町：13、菊陽町：27、西原村：1、  
 御船町：4、嘉島町：4、益城町：13、甲佐町：1

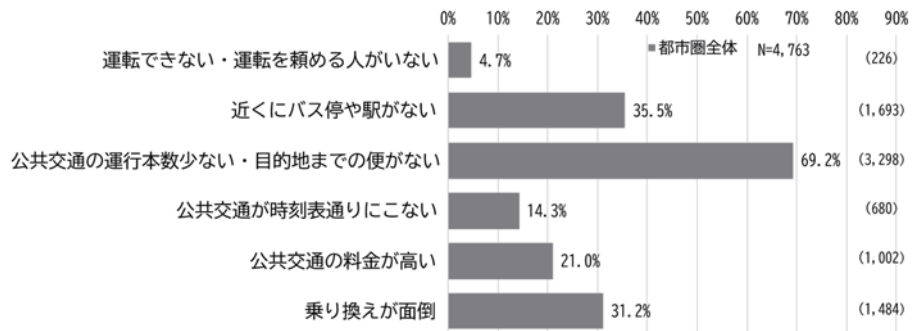
- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に公共交通利用での困りごとの内容を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

<公共交通利用での困りごとの内容：市区町村別・自動車利用>

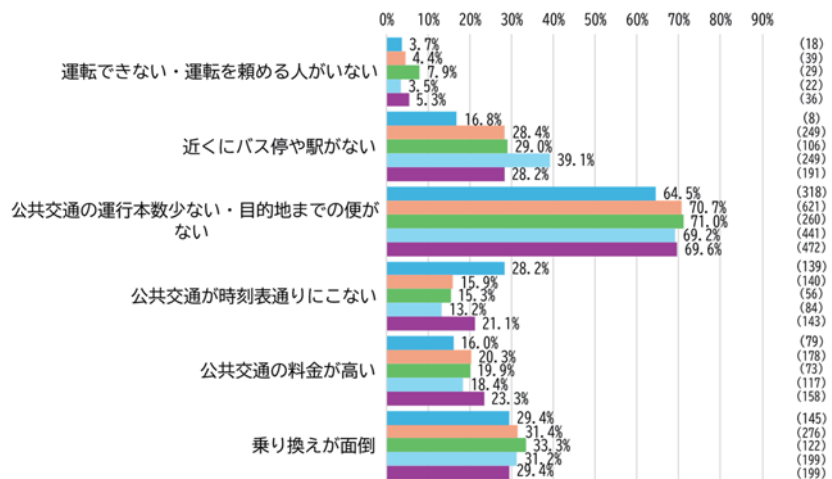
- 熊本市内外に係わらず自動車利用者も公共交通利用者と同様に「公共交通の運行本数が少ない・目的地までの便がない」に関する回答が多くなります。

(都市圏全体)

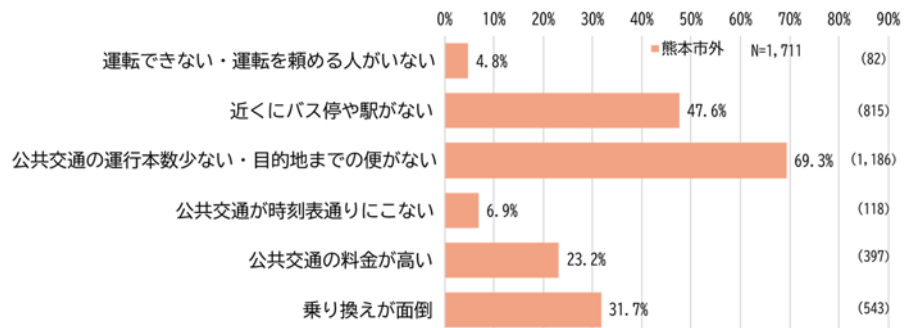


(熊本市内)

- 熊本市中央区 N=493
- 熊本市東区 N=878
- 熊本市西区 N=366
- 熊本市南区 N=637
- 熊本市北区 N=678



(熊本市外) ※



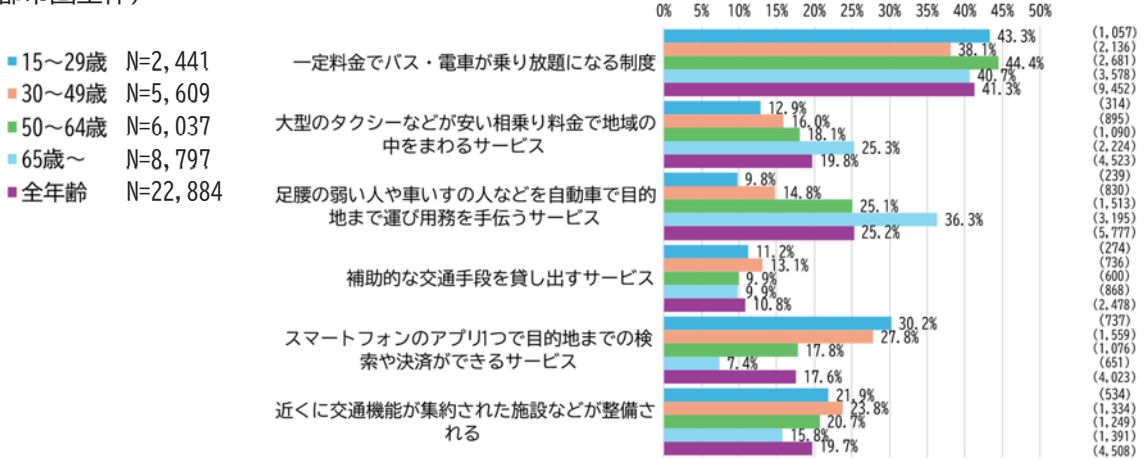
※熊本市外居住者の自動車利用者の回答者数は以下の通りとなるが、公共交通利用者との比較のため熊本市外でまとめて整理  
 菊池市：228、宇土市：155、宇城市：249、合志市：336、大津町：180、菊陽町：218、西原村：52、御船町：71、嘉島町：47、益城町：123、甲佐町：52

(6) 魅力的な移動支援サービス

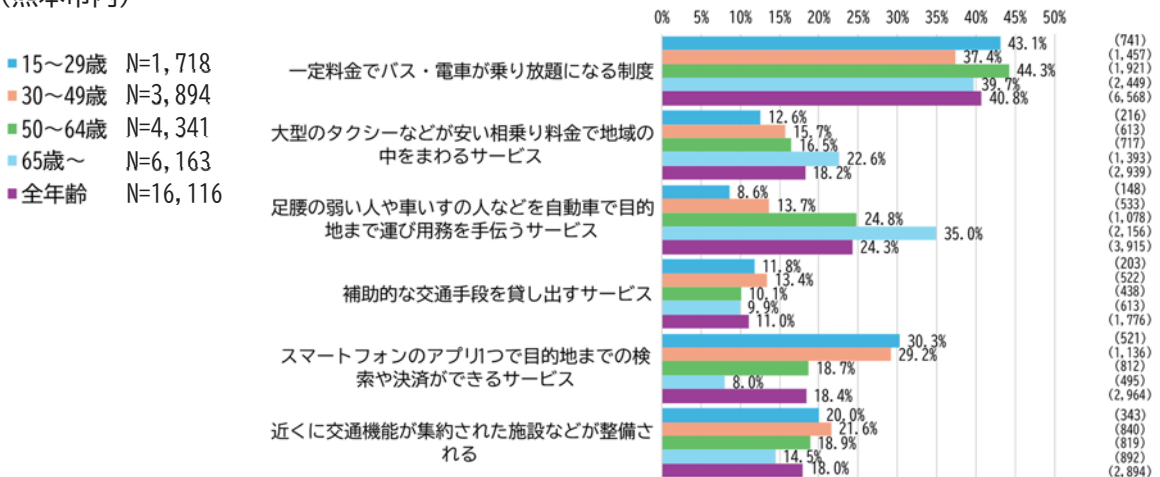
<身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービス：居住地別>

- 身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービスは、「一定料金でバス・電車が乗り放題になる制度（サブスクリプションサービス）」の回答が最も多くなります。

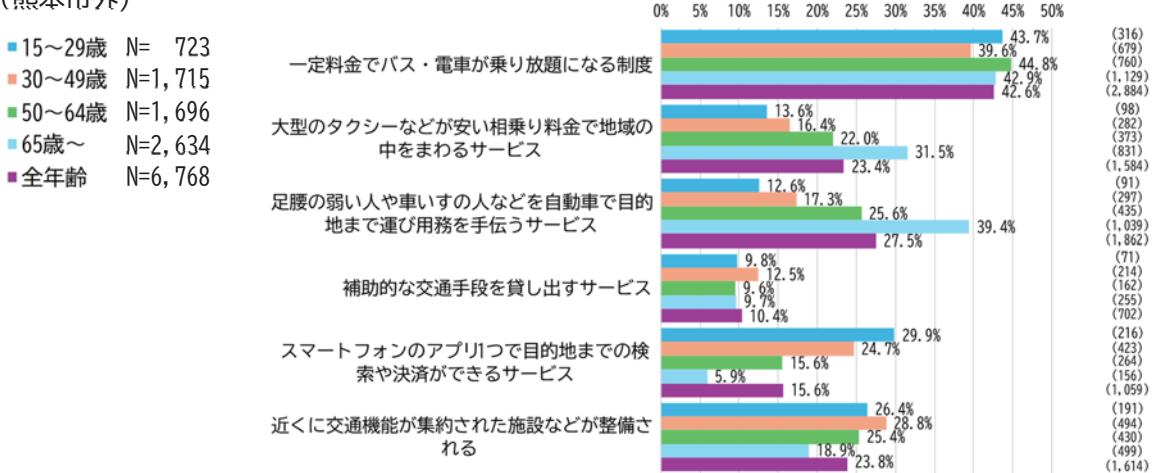
(都市圏全体)



(熊本市内)



(熊本市外)





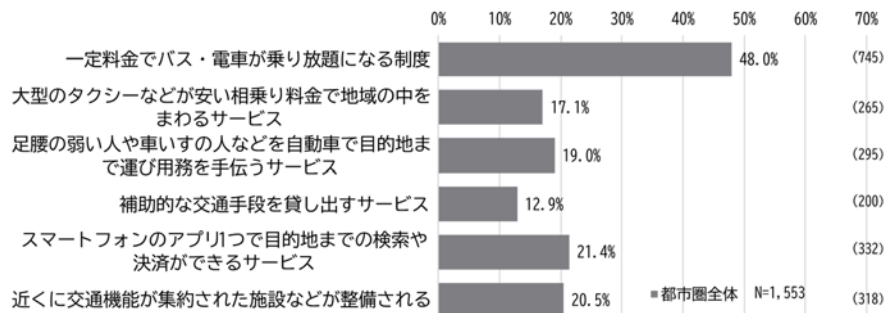
- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービスの内容を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

<身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービス：市区町村別・公共交通利用>

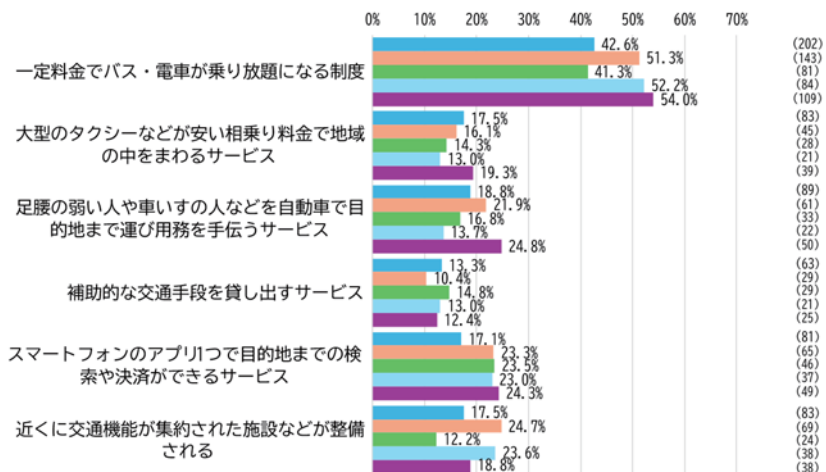
- 市区町村における公共交通利用者の回答に大きな差異はなく、「一定料金でバス・電車が乗り放題になる制度(サブスクリプションサービス)」の回答が多くなる傾向です。

(都市圏全体)

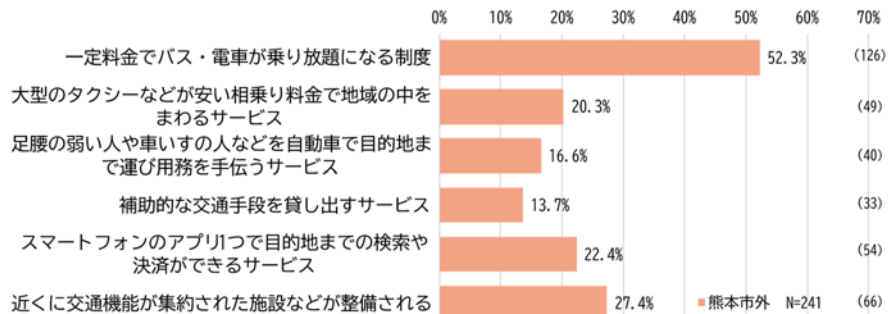


(熊本市内)

- 熊本市中央区 N=474
- 熊本市東区 N=279
- 熊本市西区 N=196
- 熊本市南区 N=161
- 熊本市北区 N=202



(熊本市外) ※



※熊本市外居住者の公共交通利用者の回答者数は以下の通りとなるため、熊本市外でまとめて整理  
 菊池市：10、宇土市：34、宇城市：31、合志市：60、大津町：24、菊陽町：48、西原村：1、  
 御船町：6、嘉島町：7、益城町：17、甲佐町：3

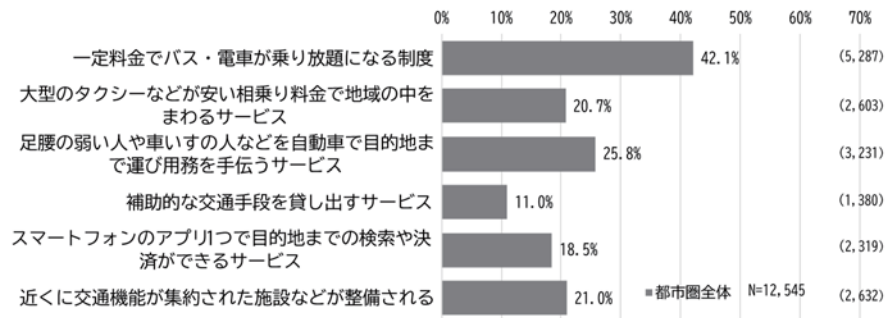
- 付帯調査回答者の本体調査での1日の移動全体での代表交通手段<sup>注)</sup>別の利用者を対象に身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービスの内容を整理すると以下の通りとなります。

注) 付帯調査回答者に対して、本体調査での1日の移動の中で優先順位が最も高い代表交通手段を1日の移動全体での代表交通手段として対応し集計したものです(代表交通手段の優先順位は「鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩」の順です。

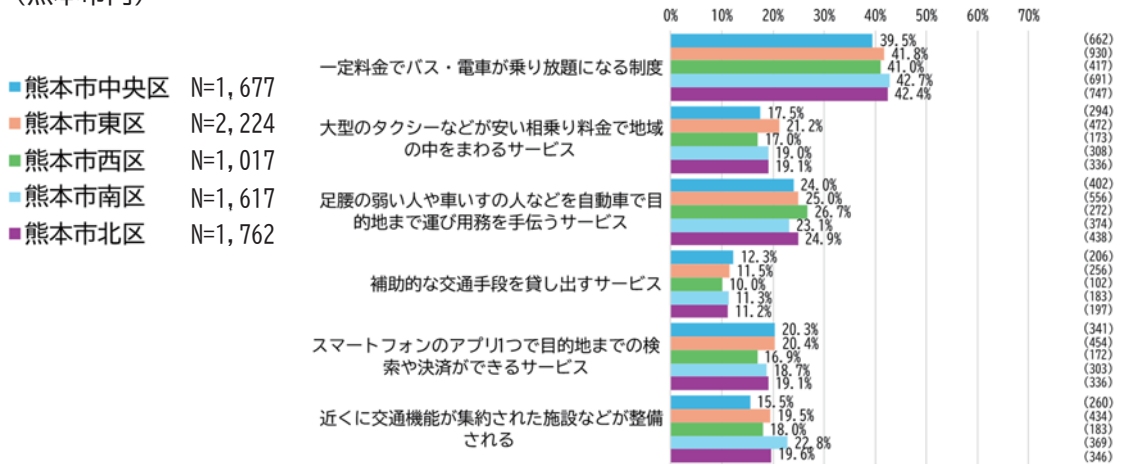
<身近にあったら良い・魅力的な移動支援のサービス：市区町村別・自動車利用>

- 市区町村における自動車利用者の回答に大きな差異はなく、「一定料金でバス・電車が乗り放題になる制度(サブスクリプションサービス)」の回答が多くなる傾向です。

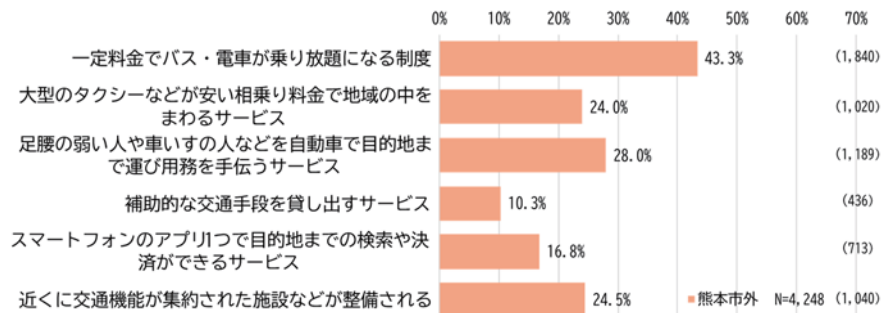
(都市圏全体)



(熊本市内)



(熊本市外) ※



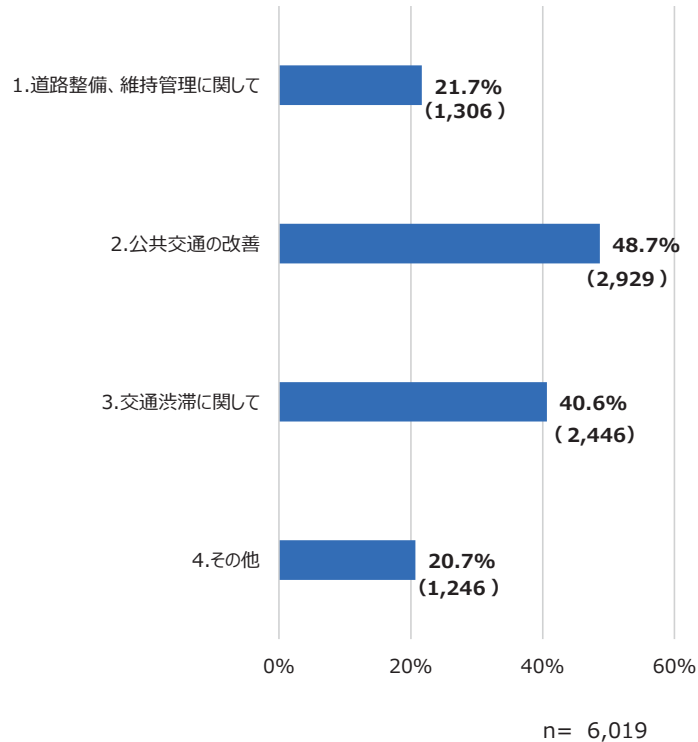
※熊本市外居住者の自動車利用者の回答者数は以下の通りとなるが、公共交通利用者との比較のため熊本市外でまとめて整理

菊池市：507、宇土市：460、宇城市：721、合志市：778、大津町：410、菊陽町：538、西原村：79、御船町：182、嘉島町：111、益城町：354、甲佐町：138

## (7) 熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題

<熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題>

- 熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題は、「公共交通の改善」が48.7%と最も多く、「交通渋滞に関して」が40.6%、「道路整備、維持管理に関して」が21.7%となります。



### 主な自由意見（カテゴリ化した中で主だったものを記述）

#### 1. 道路整備、維持管理に関して

- ・都市高速道路・高規格道路の整備
- ・幹線道路での立体交差整備
- ・車線拡幅等による改良
- ・自転車の安全な走行環境の確保

#### 2. 公共交通の改善

- ・バス路線の充実と運行便数の拡充
- ・公共交通機関の運賃見直し
- ・公共交通機関の運行時間延長
- ・高齢者や子供の移動性向上

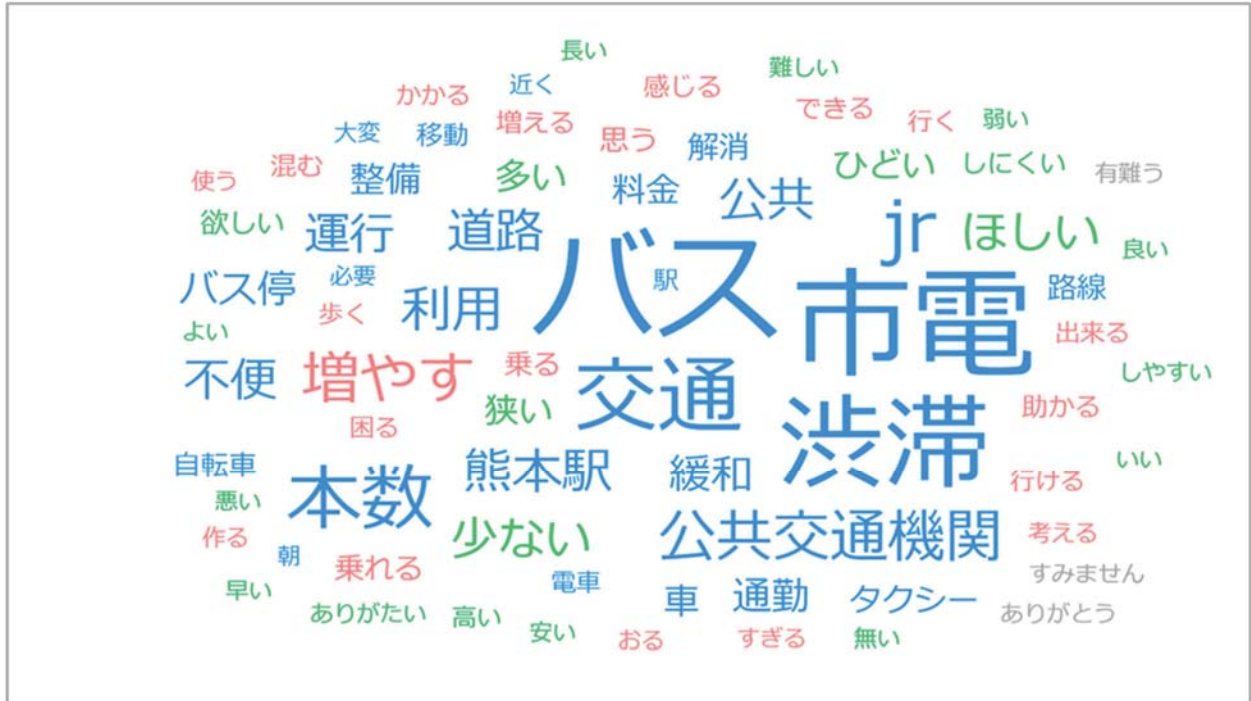
#### 3. 交通渋滞の解消

- ・渋滞対策の検討
- ・通勤・通学時間帯の渋滞対策
- ・公共交通機関の時間信頼性向上

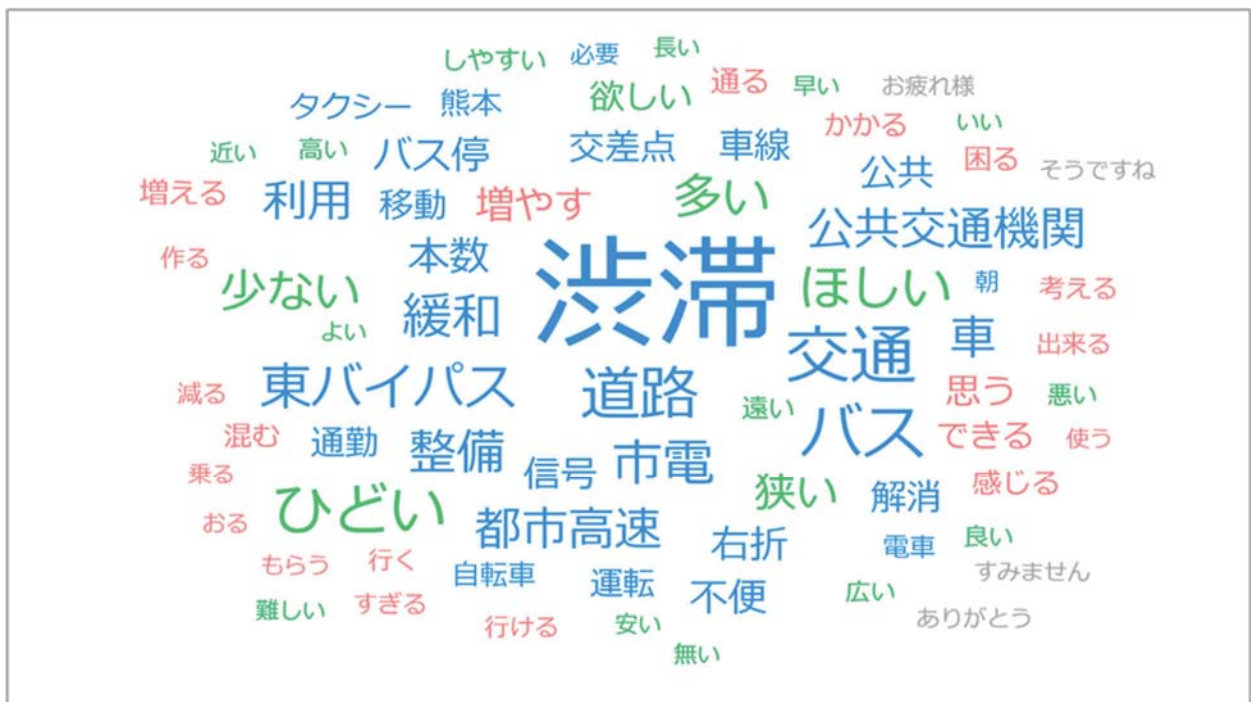
#### 4. その他

- ・運転マナー改善
- ・駐車場・駐輪場に関する要望

- ワードクラウド分析より、公共交通利用者の方の意見では、「バス」、「市電」、「本数」、「少ない」等のワードのスコアが高くなります。自動車利用者の方の意見では、「渋滞」、「道路」、「東バイパス」等のワードのスコアが高くなります。



▲ 公共交通利用



▲ 自動車利用

※ユーザーローカル AI テキストマイニングによる分析



<熊本都市圏の交通に関する理想の要望、現在感じる問題：具体的なお意見>

①道路整備、維持管理に関する意見



信号交差点がない**熊本西環状道路のようなバイパスを整備**してもらいたいです。TSMC立地後、ストレスが少ない状況です。  
(30代男性 合志市)

道路が狭いため、**自転車での移動がしづらい**です。自転車と自動車  
が分離されていないため、**通勤・帰宅時は非常に危険な状況**です。  
(40代男性 熊本市中央区)



②公共交通の改善に関する意見



**バスの増便と、近隣へのバス停の設置を希望**します。電車は中心  
市街地へ飲食に向かう際、重宝しています。これ以上、**運賃の値上  
げにならないことを希望**します。深夜運行があるとありがたいです。  
(50代女性 合志市)

熊本県は車がないと移動が大変です。**地下鉄や路面電車などで市  
内やあちこちへ乗り換えなしで移動できたら良い**と思います。(60代  
男性 菊陽町)



合志市としては、**熊本電鉄とJR・市電の乗り換えがスムーズにで  
きる**と公共交通手段での移動がしやすくなります。  
(40代男性 合志市)

**バスの料金がもう少し安くなって欲しい**です。  
(10代女性 益城町)



高齢化率が進展する中で**公共交通機関が統廃合されるのは不  
便さを増し外出頻度の減少につながる**と思います。  
**福祉の観点から、町内巡回バスの便数を増加し、運行路線を  
増やしてほしい**と思います。  
**また、高齢者だけでなく子供への対応としても大事**と考えています。  
(30代女性 菊陽町)

③交通渋滞の解消に関する意見



朝、夕ピーク時は**国道3号や熊本西環状道路の渋滞により通行  
しづらい**状況です。**細街路を通行せざるを得ないため、安全性が  
心配**です。また、**細街路から幹線道路に流入し渋滞を悪化させて  
いないか**気になっております。(30代女性 熊本市南区)

**公共交通機関（バス）**を利用して、**渋滞にまき混まれて、到着  
時間が読めない**です。バスの到着を待ったりバス停まで行く時間を  
考えると、**自家用車の方が市街地には早く到着**するため、**夕ピーク  
時は自家用車を利用**することが多いです。  
(40代男性 嘉島町)



セミコンテクパークでは、**朝夕の渋滞がひどい**ため、公共交通機関  
がより便利になったり、**道路工事等で交通状況が改善したりすると  
大変ありがたい**と感じています。(20代女性 菊陽町)

特に**朝夕の出勤、帰宅時に熊本市内の渋滞がひどい**です。それ  
に伴い**バスの遅延**が当たり前のようにあります。(40代女性 御船  
町)



**バスは定刻通りに運行するべき**と考えており、そのためには**バス専用  
レーンの整備が必要**と考えています。(40代男性 熊本市南区)

④その他に関する意見



**住宅地の道路でスピードの出しすぎ**が多いのではないかと思います。  
**子供、老人の歩行者を考慮**して運転して頂きたいと思ひます。  
(80代男性 合志市)

**駅やバス乗り場の近くに駐車場があつたら使いやすい**です。  
(40代女性 大津町)



## 2.2.4 補完調査の結果（コードンライン調査結果）

- 3つの調査結果のうち、本体調査を補完する補完調査の結果は以降に示します。
- 補完調査では、下記の調査を実施しております。

### <調査概要>

- 本体調査では得られない都市圏外居住者の動きを補完するため、補完調査として下記に示す「コードンライン調査」をJR熊本駅、阿蘇くまもと空港（国内線）で実施しています。
- 乗降客数調査では、JR熊本駅・阿蘇くまもと空港の利用人数を把握するために、JR熊本駅の新幹線口・在来線口付近、阿蘇くまもと空港の国内線搭乗口・到着口付近に調査員を配置し、通過人数を計測しました。
- 交通機関別利用者数調査では、空港にアクセスするバス、タクシー、レンタカー、私営駐車場、一般車両の送迎などの交通機関別の利用者数を計測する調査を実施しました。
- OD調査では、JR熊本駅の新幹線改札口、在来線改札口、新幹線⇄在来線乗換口を利用する人を、阿蘇くまもと空港の国内線の出発口、到着口を利用する人を対象に直接ヒアリングもしくはハガキによるアンケート調査を実施しました。JR熊本駅で665票、阿蘇くまもと空港で582票の回答が得られました。

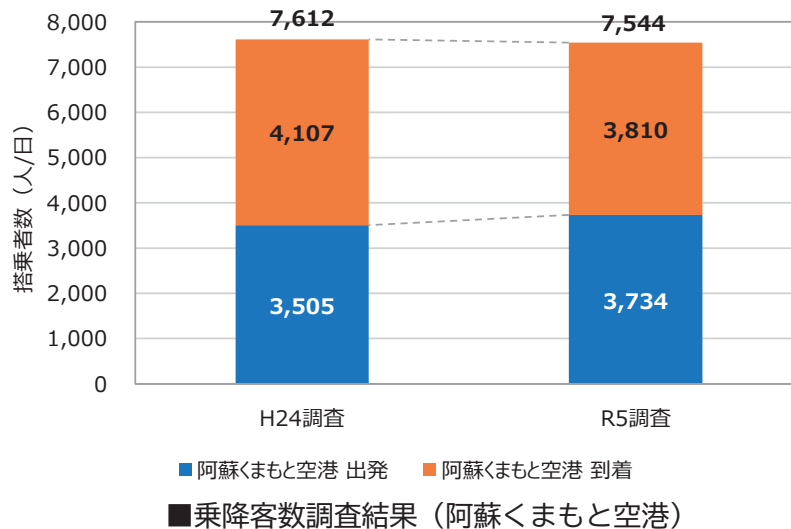
### ■補完調査（コードンライン調査）の実施概要

項目	乗降客数調査	OD調査	交通機関別利用者数調査
調査時期	令和5年10月17日（火）	令和5年10月17日（火）	令和5年10月17日（火）
調査箇所	①熊本駅（新幹線口1箇所、在来線口1箇所、新幹線⇄在来線改札1箇所） ②阿蘇くまもと空港（国内線出発口1箇所、国内線到着口1箇所）	①熊本駅（新幹線口1箇所、在来線口1箇所、新幹線⇄在来線改札1箇所） ②阿蘇くまもと空港（国内線出発口1箇所、国内線到着口1箇所）	①阿蘇くまもと空港（単路部1箇所、駐車場出口3箇所、各乗降場6箇所）
調査時間帯	①4:30～24:30（20時間） ②5:30～22:30（17時間）	①4:30～24:30（20時間） ②5:30～22:30（17時間）	①5:30～22:30（17時間）
調査方法	<計測分類> 乗車、降車別人数 <観測方法> 人手観測	<調査方法> 現地ヒアリング調査 アンケート調査（ハガキ） アンケート調査（WEB）	<計測分類> 交通機関別乗降車別人数 <観測方法> 人手観測
回収数（OD調査）	-	①熊本駅：合計665票 ②阿蘇くまもと空港：合計582票	-

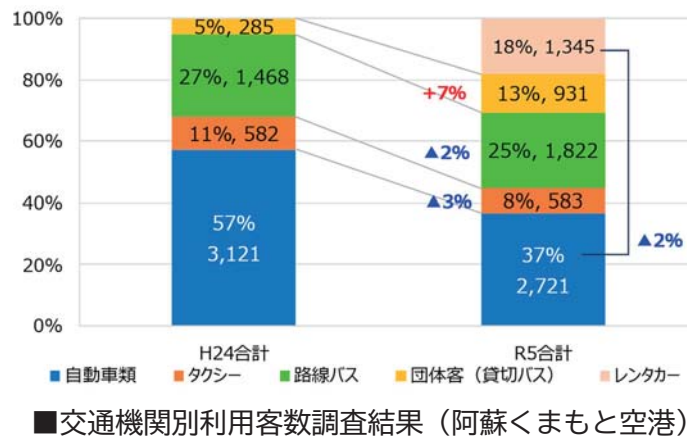
## (1) 阿蘇くまもと空港

### 1) 乗降客数調査・交通機関別利用者数調査

- 阿蘇くまもと空港の利用者数は75百人で、到着者数の方が多くなります。
- 利用者数は前回調査(H24調査)と概ね同程度となります。



- 阿蘇くまもと空港の交通機関分担率をみると、自動車類（レンタカーを含む）は、55(37+18)%（▲2ポイント）、路線バスが25%（▲2ポイント）と自動車類の分担率は微減となります。



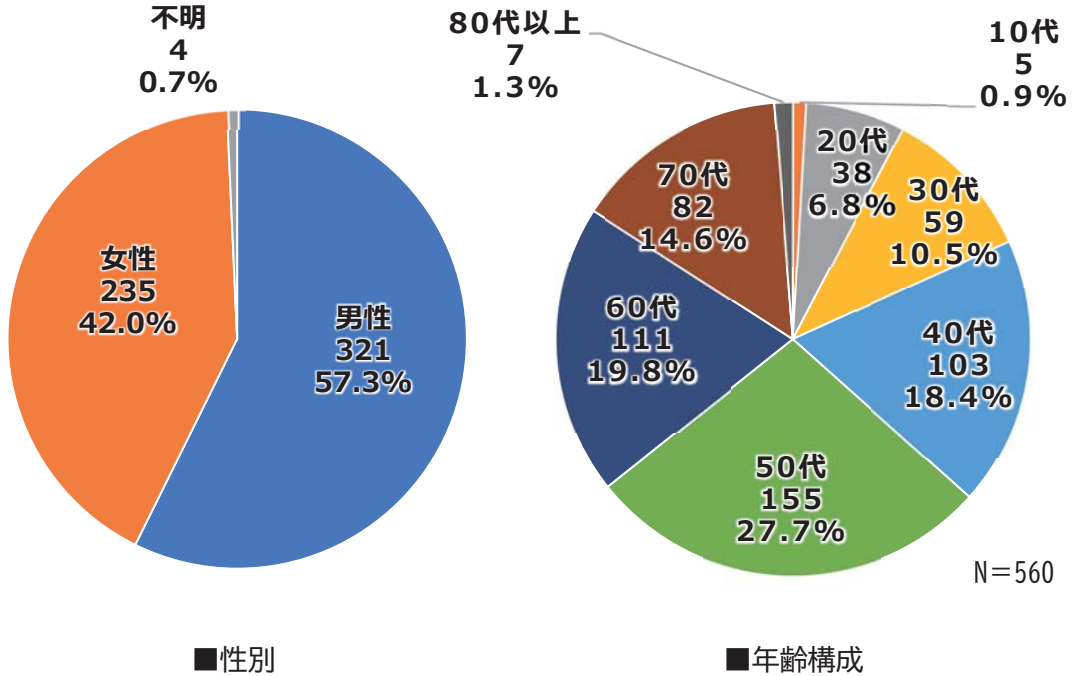
## 2) OD 調査

<調査回答者の個人属性（居住地概要）>

- 阿蘇くまもと空港（出発）利用者の居住地は、熊本市中央区が30人と最も多く、次いで熊本市東区西区が12人となっています。
- 阿蘇くまもと空港（到着）利用者の居住地は、熊本市中央区、熊本市東区が26人と最も多く、次いで熊本市南区が13人となっています。

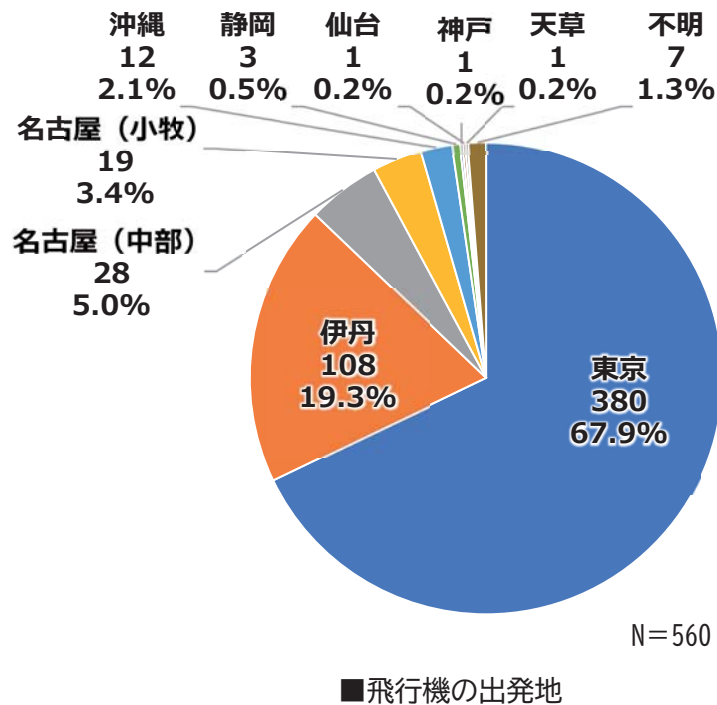
<調査回答者の個人属性（性別・年齢構成）>

- 性別は、男性が57.3%、女性が42.0%となっています。
- 年代は、50代が一番多く21.9%、二番目が60代で18.9%、次いで20代14.8%、40代13.7%となっています。



<飛行機の出発地>

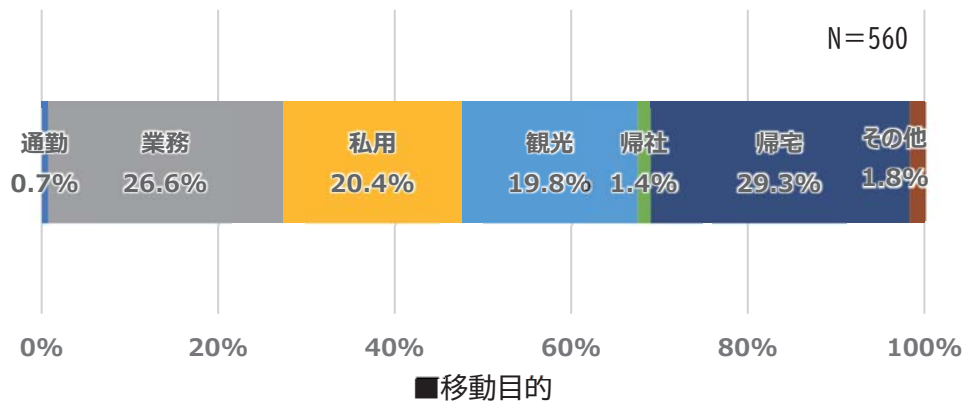
- 飛行機の出発地は、東京が最も多く67.9%、次いで伊丹が19.3%となっています。





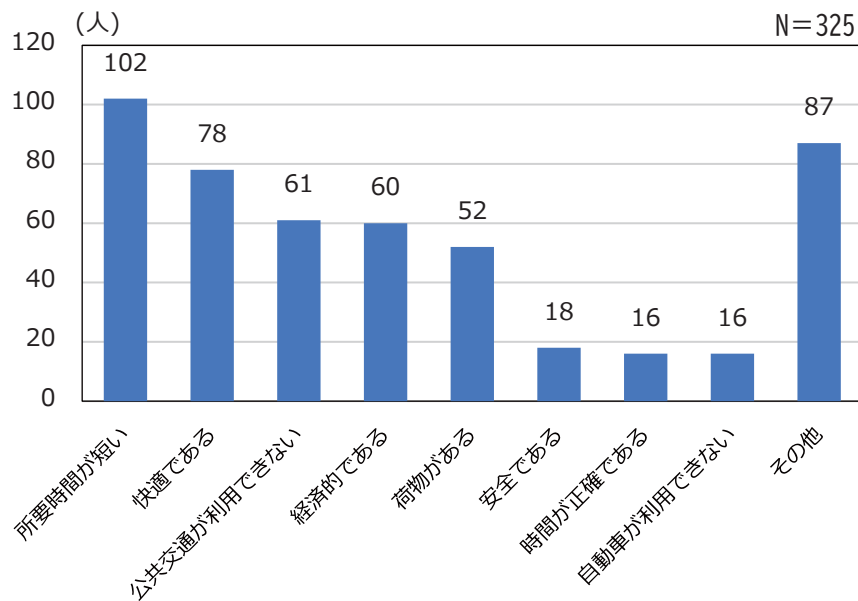
<移動目的>

- 移動目的は、「帰宅」が最も多く29.3%、次いで「業務」26.6%、「私用」20.4%、「観光」19.8%となっています。



<交通手段の選択理由>

- 空港からの交通手段の選択理由は、「所要時間が短い」が最も多く、次いで「快適である」、「公共交通が利用できない」の順となっています。



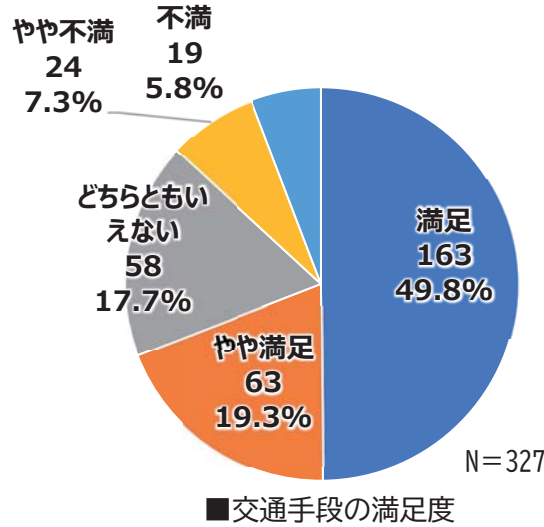
交通手段の選択理由

阿蘇くまもと空港からの交通手段の選択理由「その他」の内訳

項目	回答数	割合
移動の利便性を考慮したため	24	27.0%
交通手段の選択肢がないため	23	25.8%
送迎のため	14	15.7%
団体旅行等のため	5	5.6%
公共交通の利便性が低いため	5	5.6%
業務上の都合のため	3	3.4%
公共交通が便利であるため	3	3.4%
特になし	2	2.2%
送迎等による同乗	2	2.2%
早朝や深夜に移動するため	1	1.1%
車内混雑の回避	1	1.1%
駐車場がないため	1	1.1%
その他	5	5.6%
合計	89	100.0%

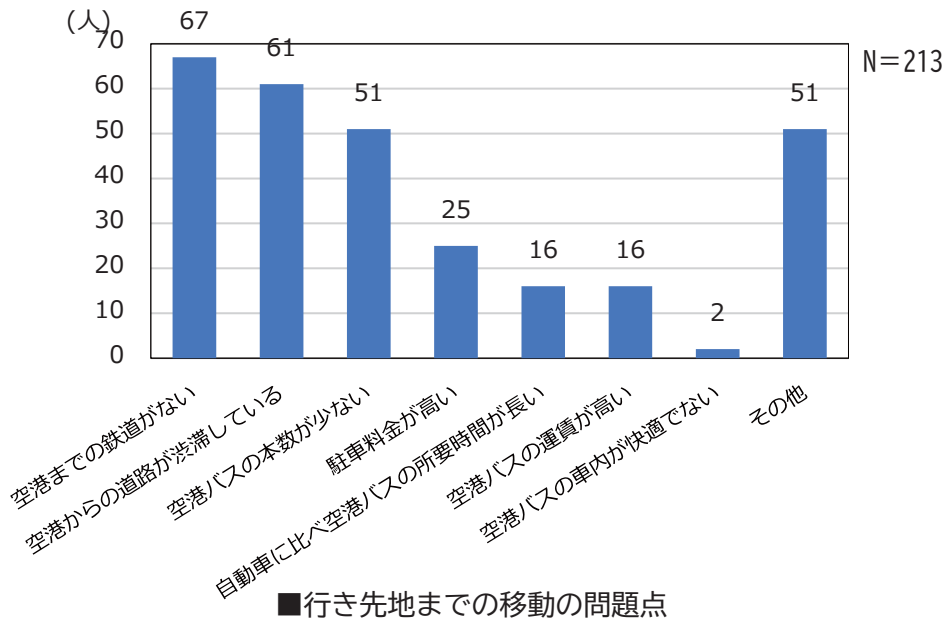
<交通手段の満足度>

- 空港からの交通手段の満足度は、「満足」が49.8%、「やや満足」が19.3%、「やや不満」が7.3%、「不満」が5.8%となっています。



<行き先地までの移動の問題点>

- 阿蘇くまもと空港から行き先地までの移動の問題点は、「空港までの鉄道がない」が最も多く、次いで「空港からの道路が渋滞している」、「空港バスの本数が少ない」となっています。

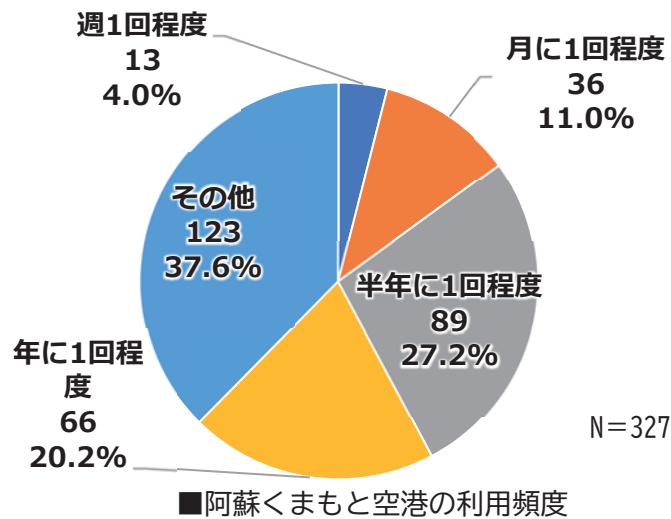


■阿蘇くまもと空港から行き先地までの移動の問題点「その他」の内訳

項目	回答数	割合
公共交通でのアクセス未整備	10	19.6%
バス停留所の多さ	5	9.8%
駐車場不足	4	7.8%
空港までのアクセス距離	4	7.8%
公共交通の利便性が低い	4	7.8%
特になし	3	5.9%
市電延伸等の鉄道整備	3	5.9%
初めての利用等で分からない	2	3.9%
交通手段の選択肢がない	2	3.9%
アクセス時間を要する	2	3.9%
道路交通渋滞	2	3.9%
駐車場の利便性が低い	2	3.9%
レンタカーのアクセス性	1	2.0%
アクセス交通の料金について	1	2.0%
公共交通機関の車内混雑	1	2.0%
公共交通の時間信頼性	1	2.0%
路線バスの減便	1	2.0%
その他	3	5.9%
合計	51	100.0%

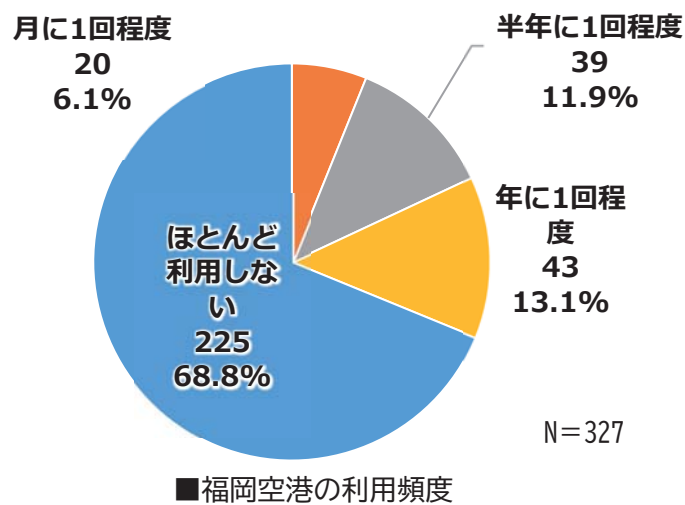
<阿蘇くまもと空港の利用頻度>

- 阿蘇くまもと空港の利用頻度は、「半年に1回程度」が最も多く27.2%、次いで「年に1回程度」20.2%となっています。



<福岡空港の利用頻度>

- 福岡空港の利用頻度は、「ほとんど利用しない」が最も多く68.8%、次いで「年に1回程度」が13.1%、「半年に1回程度」が11.9%となっています。
- 福岡空港を利用する理由は、「目的地までの飛行機の便数が福岡空港の方が多い」が最も多く、次いで「目的地までの飛行機が阿蘇くまもと空港にない」となっています。

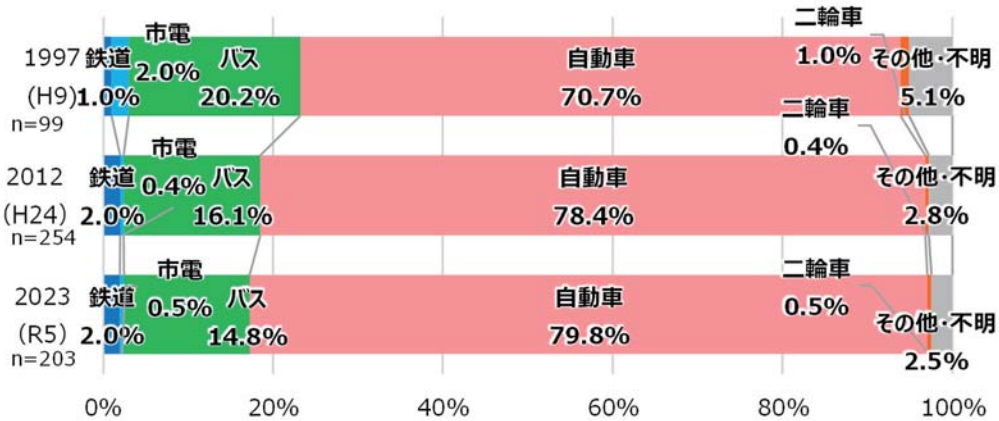


■福岡空港を利用する理由

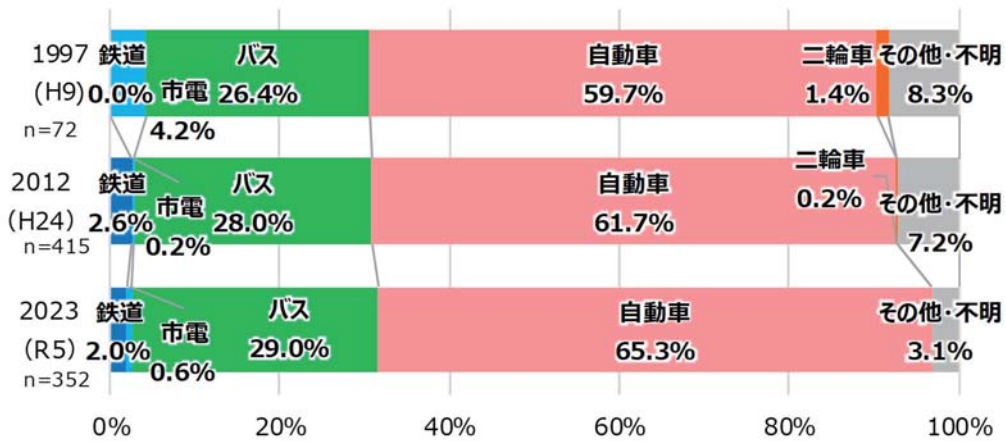
項目	回答数
目的地までの飛行機の便数が福岡空港の方が多い	46
目的地までの飛行機が阿蘇くまもと空港にない	24
目的地までの料金が福岡空港利用の方が安い	4
阿蘇くまもと空港より福岡空港までの所要時間が短い	3
阿蘇くまもと空港より福岡空港までの公共交通の運行本数が多い	14
阿蘇くまもと空港より福岡空港までの運賃が安い	5
その他	35
合計	131

<交通分担率（熊本都市圏内外居住者別）>

- 阿蘇くまもと空港は、圏内に比べて圏外では、バスの割合が高くなっています。



■都市圏内アクセスイグレス手段（阿蘇くまもと空港）



■都市圏外アクセスイグレス手段（阿蘇くまもと空港）

※都市圏内とは、居住地が熊本都市圏  
都市圏外とは、居住地が熊本都市圏外

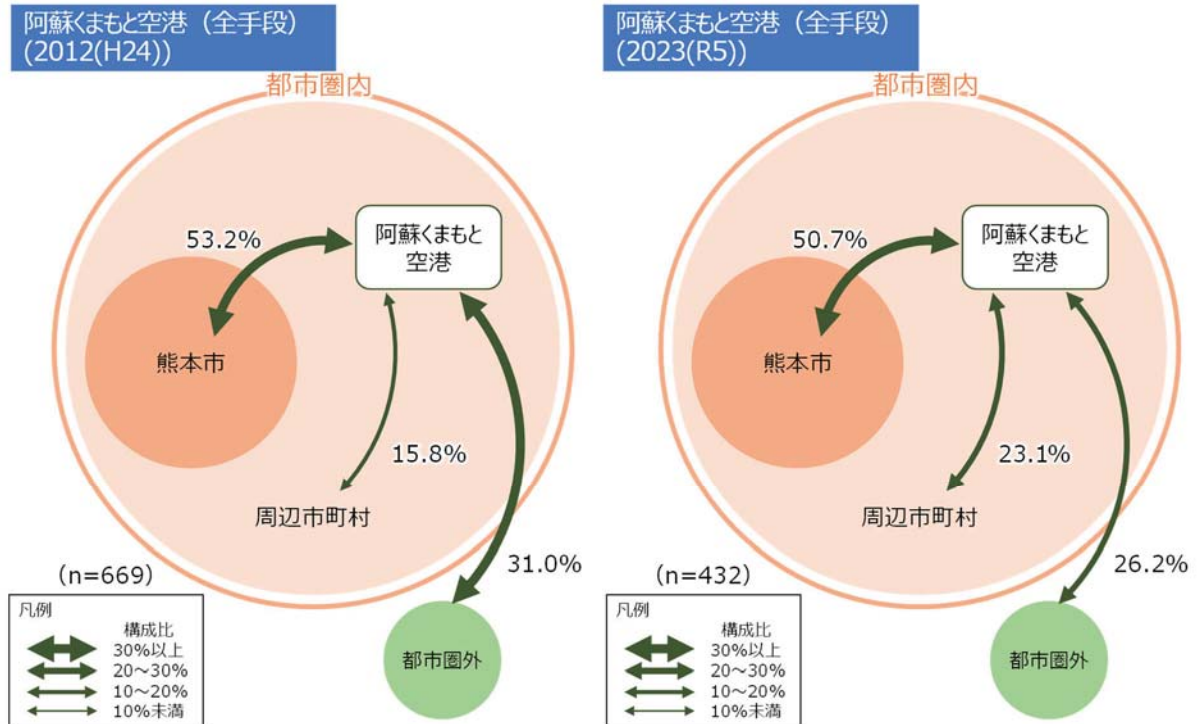
※アクセス：そこまでの交通手段  
イグレス：そこからの交通手段

※代表交通手段で交通手段分担率を算出。  
代表交通手段の優先順位は、鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、徒歩。



<OD流動（手段別：阿蘇くまもと空港の直前・直後の出発地・到着地による集計）>

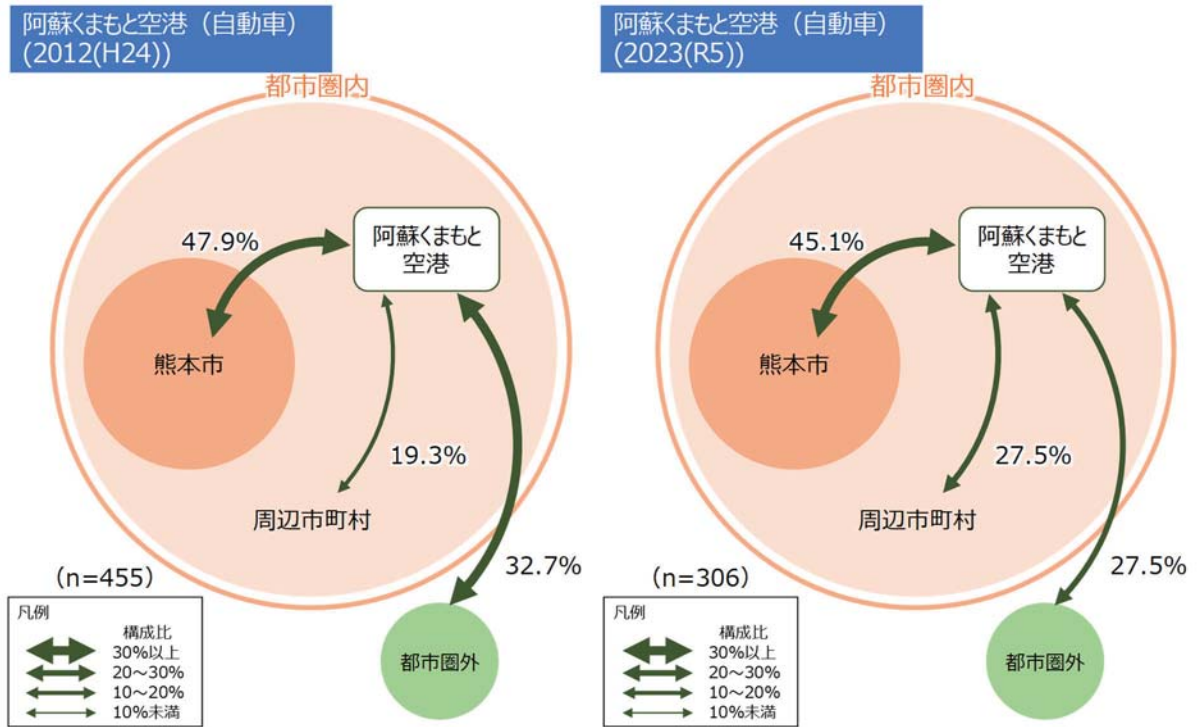
- 全手段では、都市圏内は熊本市が約53%→約51%と微減、周辺市町村が約16%→約23%と増加、都市圏外が約31%→約26%と減少となっています。



■阿蘇くまもと空港 全手段交通流動

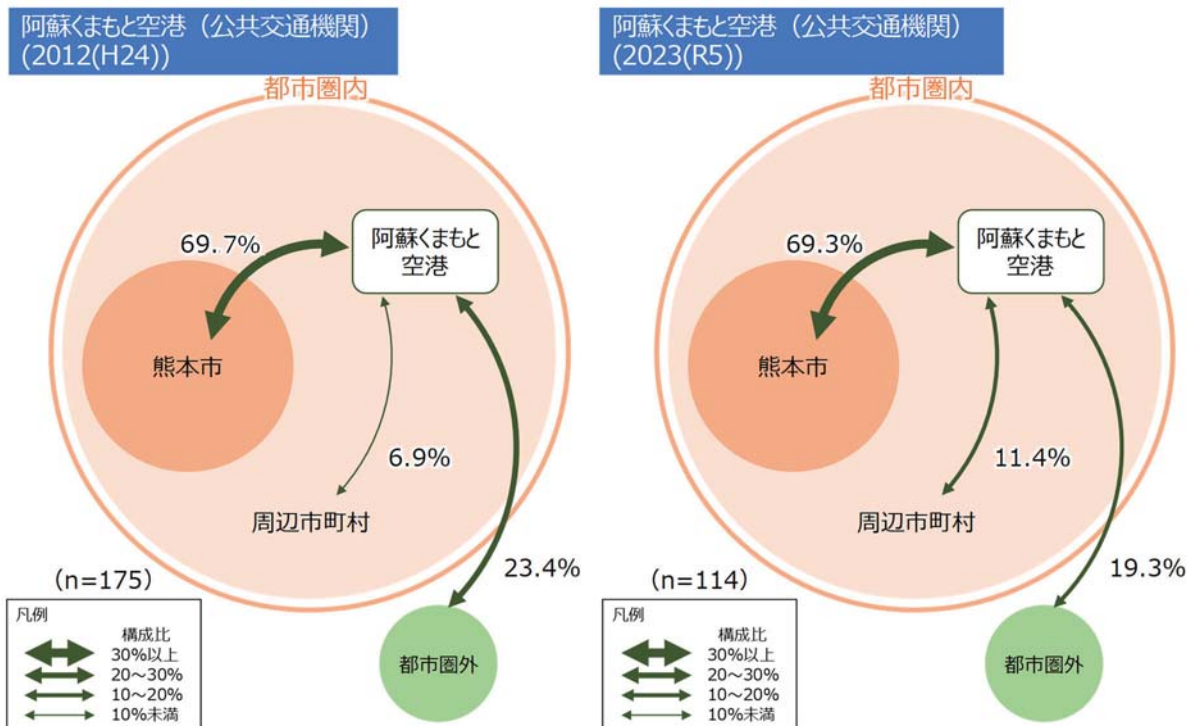
<OD流動（手段別：阿蘇くまもと空港の直前・直後の出発地・到着地による集計）>

- 自動車では、都市圏内は熊本市が約48%→約45%と微減、周辺市町村が約19%→約28%と増加、都市圏外が約33%→約28%と減少となっています。



■阿蘇くまもと空港 自動車交通流動

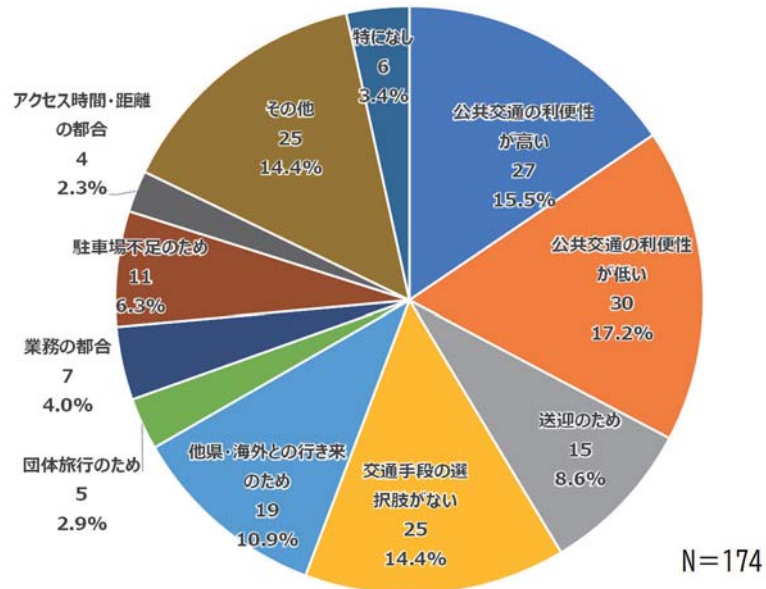
- 公共交通機関では、都市圏内は熊本市が約70%→約69%と微減、周辺市町村が約7%→約11%と微増、都市圏外が約23%→約19%と微減となっています。



■阿蘇くまもと空港 公共交通機関交通流動

<阿蘇くまもと空港までの交通事情に関する自由意見（ハガキ・WEB回答のみ）>

- 阿蘇くまもと空港までの交通事情に関する自由意見を集約した結果、「公共交通の利便性が低い」が17%、「公共交通の利便性が高い」が16%、「交通手段の選択肢がない」が14%となっています。

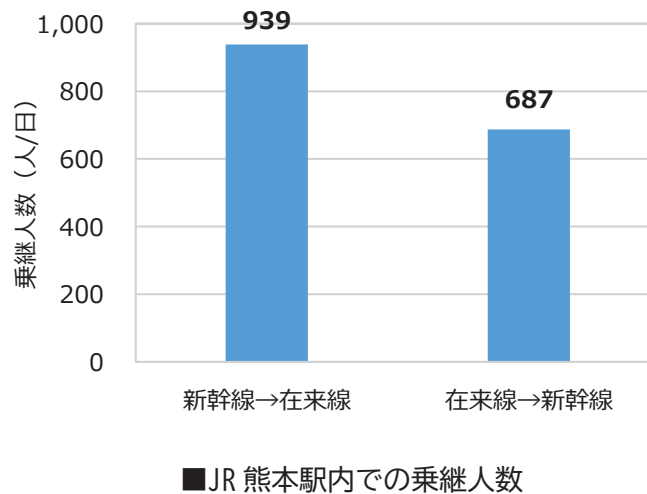
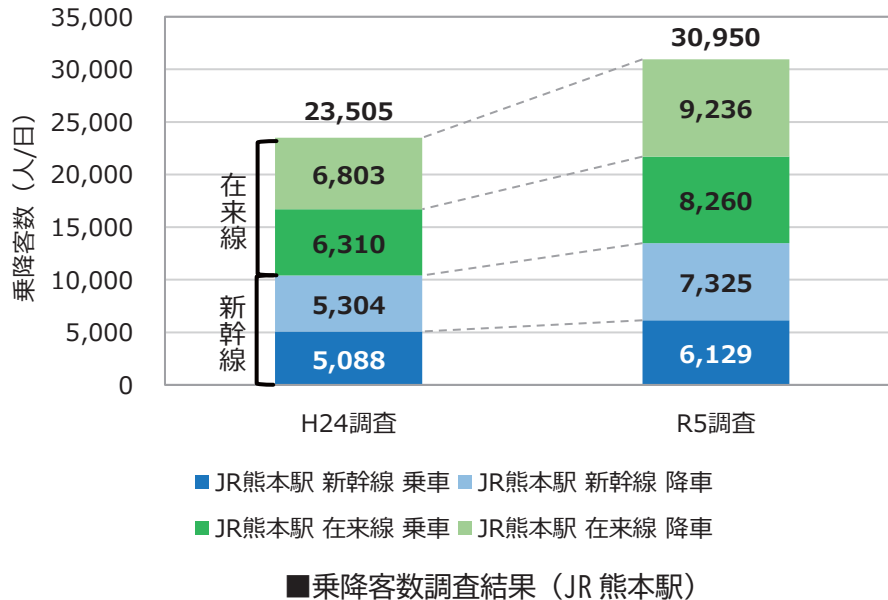


■阿蘇くまもと空港までの交通事情に関する自由意見 集約結果

## (2) JR 熊本駅

### 1) 乗降客数調査

- JR熊本駅の乗降客数は310百人で、新幹線、在来線とも前回調査(H24調査)よりも利用者が増加しています。また新幹線→在来線の乗継は939人、在来線→新幹線の乗継は687人となっています。



### 2) OD 調査

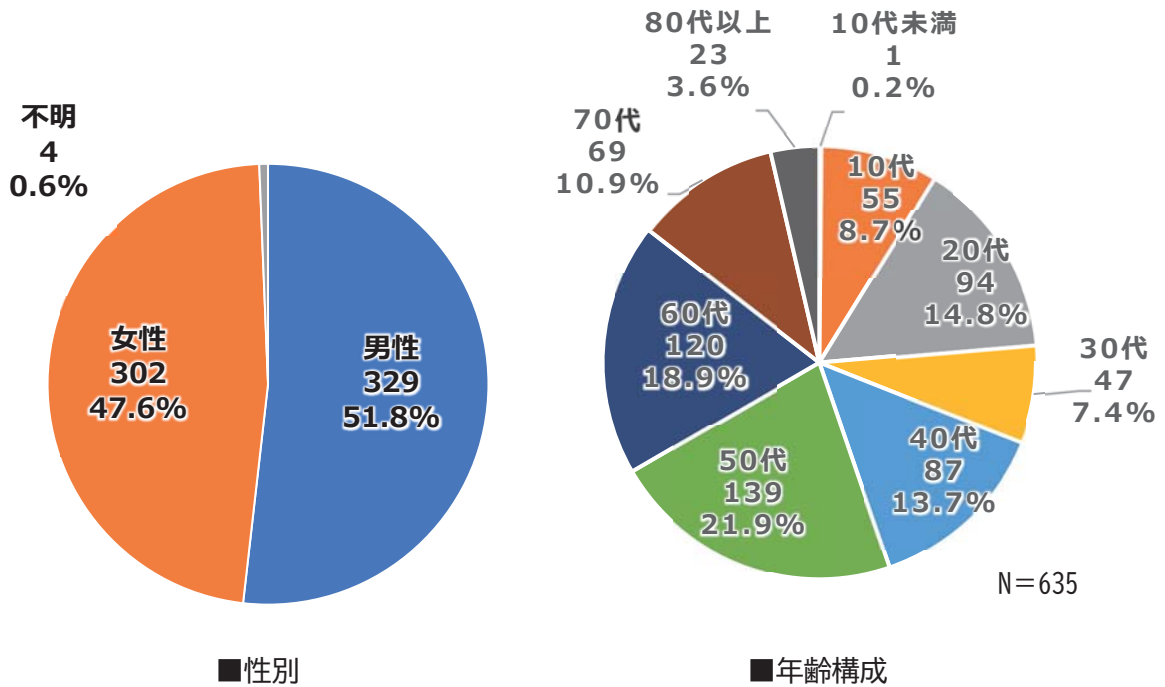
<調査回答者の個人属性 (居住地概要) >

- JR熊本駅（在来線：乗車）利用者の居住地：熊本県南区が11人と最も多く、次いで、宇土市、八代市(PT調査圏域外)が10人となっています。
- JR熊本駅（在来線：降車）利用者の居住地：八代市(PT調査圏域外)が19人と最も多く、次いで、宇城市が16人、熊本市中央区が14人となっています。
- JR熊本駅（新幹線：乗車）利用者の居住地：熊本市中央区が55人と最も多く、次いで福岡県(PT調査圏域外)が52人、熊本市西区が25人となっています。
- JR熊本駅（新幹線：降車）利用者の居住地：福岡県(PT調査圏域外)が20人と最も多く、次いで熊本市中央区が12人となっています。



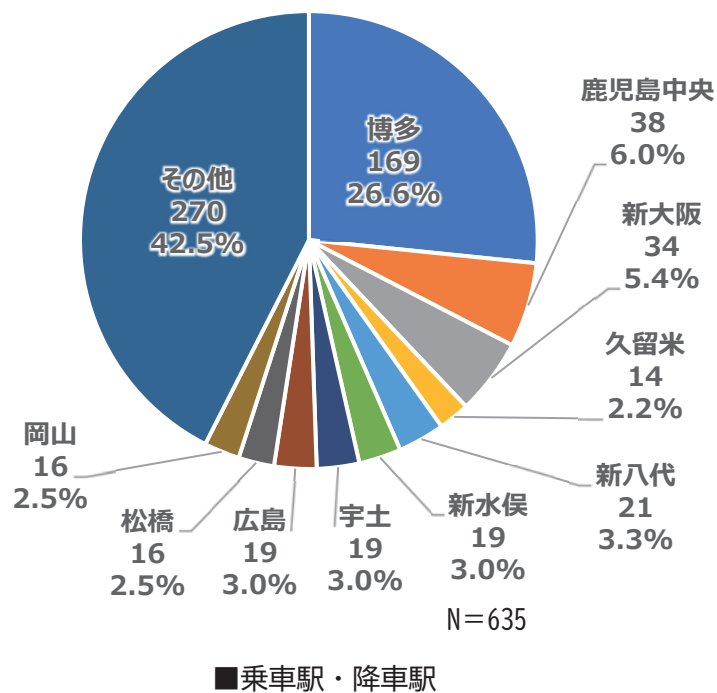
<調査回答者の個人属性（性別・年齢構成）>

- 性別は、男性が51.8%、女性が47.6%とほぼ同数となっています。
- 年代は、50代が一番多く21.9%、二番目が60代で18.9%、次いで20代14.8%、40代13.7%となっています。



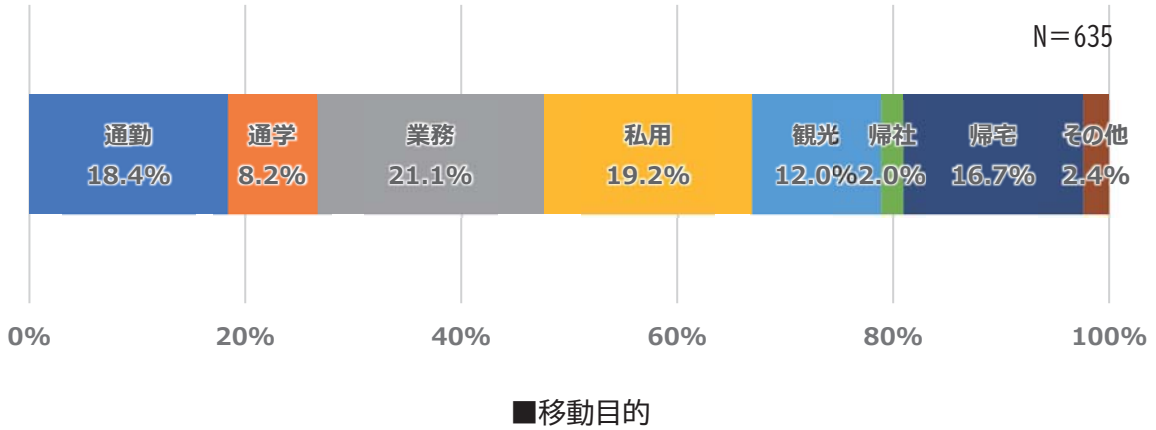
<乗車駅・降車駅>

- 乗車駅・降車駅は、博多駅が最も多く26.6%、次いで鹿児島中央駅6.0%、新大阪駅5.4%となっています。



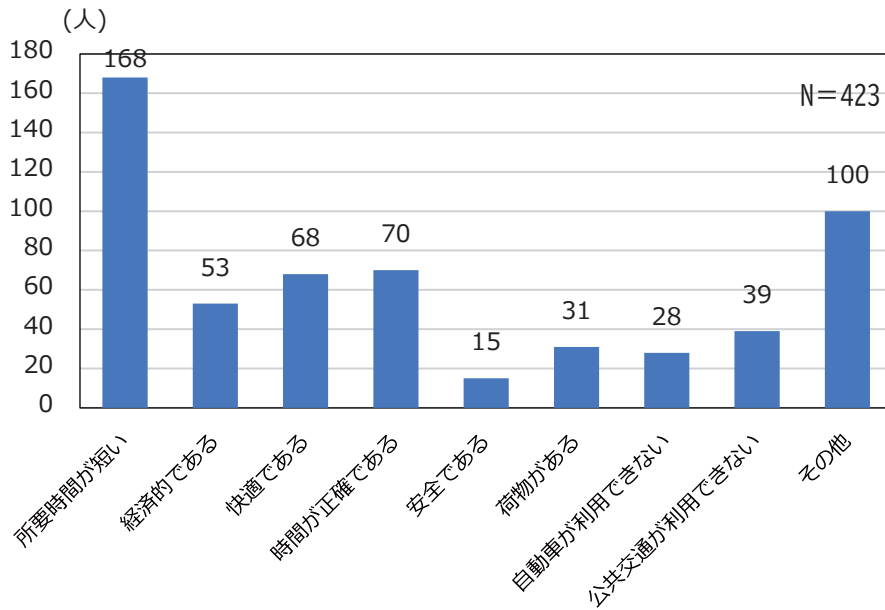
<移動目的>

- 移動目的は、「業務」が最も多く21.1%、次いで「私用」19.2%、「通勤」18.4%となっています。



<交通手段の選択理由>

- 熊本駅からの交通手段の選択理由は、「所要時間が短い」が最も多く、次いで「時間が正確である」、「快適である」の順となっています。
- 熊本駅からの交通手段の選択理由「その他」の内訳は、「移動の利便性を考慮したため」が最も多く53.3%、次いで「交通手段の選択肢がないため」が21.3%となっています。

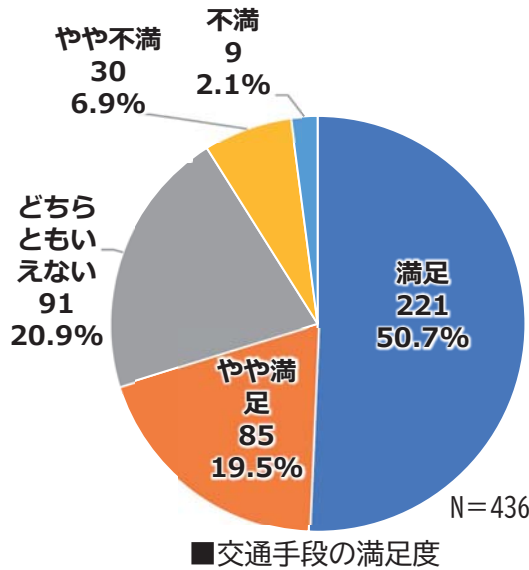


■交通手段の選択理由  
■熊本駅からの交通手段の選択理由「その他」の内訳

項目	回答数	割合
移動の利便性を考慮したため	40	53.3%
交通手段の選択肢がないため	16	21.3%
健康のため徒歩・自転車を選択	3	4.0%
公共交通の利便性が低い	3	4.0%
送迎のため	3	4.0%
業務上の都合のため	3	4.0%
公共交通が便利であるため	2	2.7%
車内混雑の回避	2	2.7%
身体的理由のため	2	2.7%
送迎等による同乗	1	1.3%
その他	27	36.0%
合計	75	100.0%

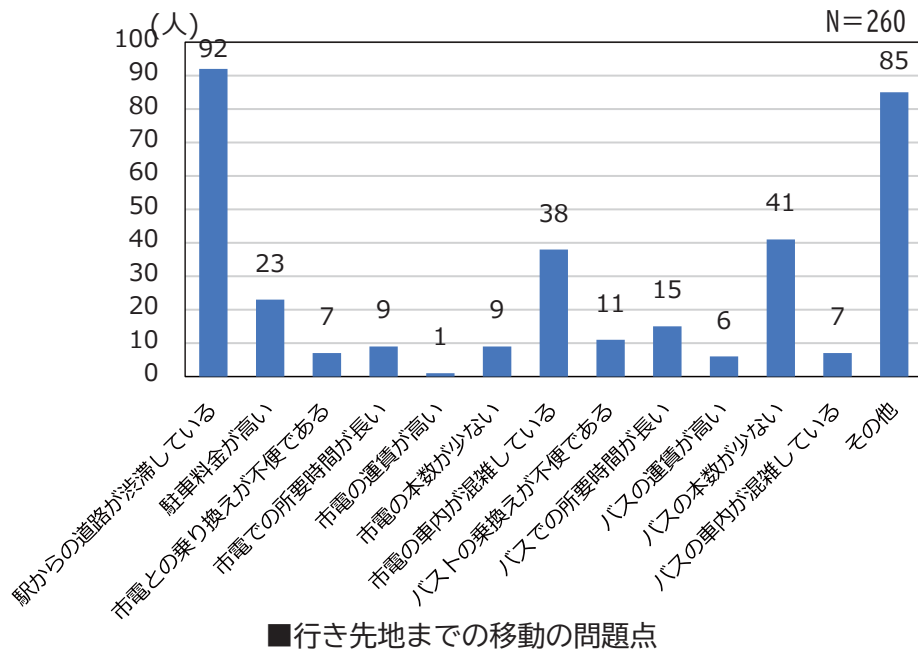
<交通手段の満足度>

- 熊本駅から交通手段の満足度は、「満足」が50.7%、「やや満足」が19.5%、「やや不満」6.9%、「不満」2.1%となっています。



<行き先地までの移動の問題点>

- 熊本駅から行き先地までの移動の問題点は、「駅からの道路が渋滞している」が最も多く、次いで「バスの本数が少ない」「市電の車内が混雑している」となっています。

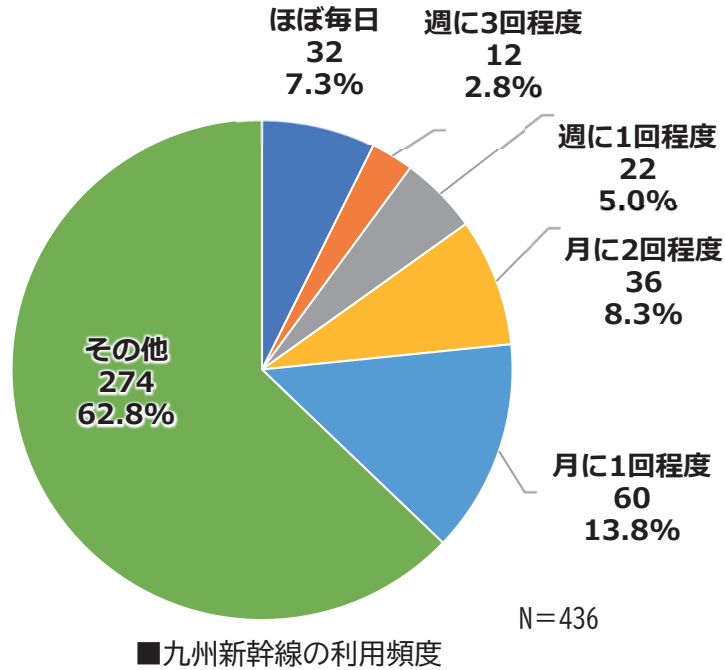


■熊本駅から行き先地までの移動の問題点「その他」の内訳

項目	回答数	割合
公共交通の便数が少ない	19	22.4%
公共交通の利便性が低い	12	14.1%
車内混雑	9	10.6%
特に問題なし	8	9.4%
公共交通の時間信頼性	7	8.2%
乗り継ぎが不便	6	7.1%
アクセス時間を要する	3	3.5%
駐車場の利便性が低い	3	3.5%
アクセス交通の料金について	2	2.4%
公共交通の利用が分かりづらい	2	2.4%
初めての利用等で分からない	2	2.4%
空港までのアクセス	1	1.2%
その他	11	12.9%
合計	85	100.0%

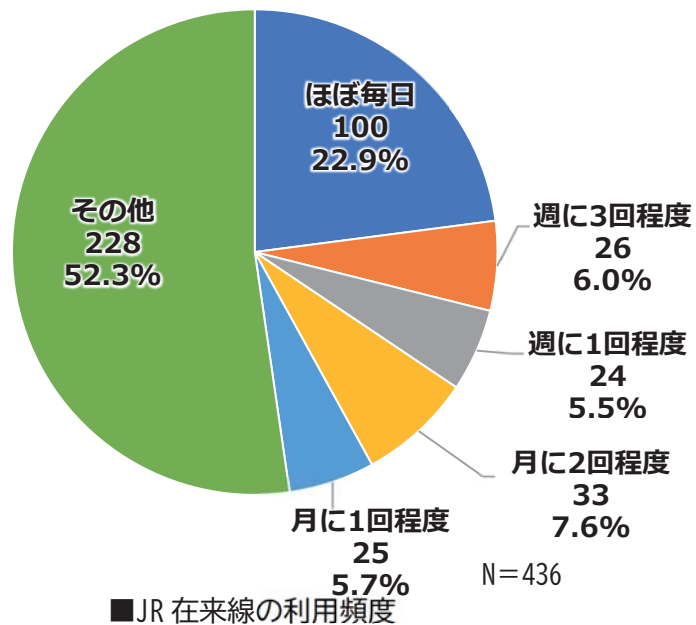
<九州新幹線の利用頻度>

- 九州新幹線の利用頻度は、「月に1回程度」が最も多く13.8%、次いで「月に2回程度」が8.3%、「ほぼ毎日」が7.3%となっています。



<JR在来線の利用頻度>

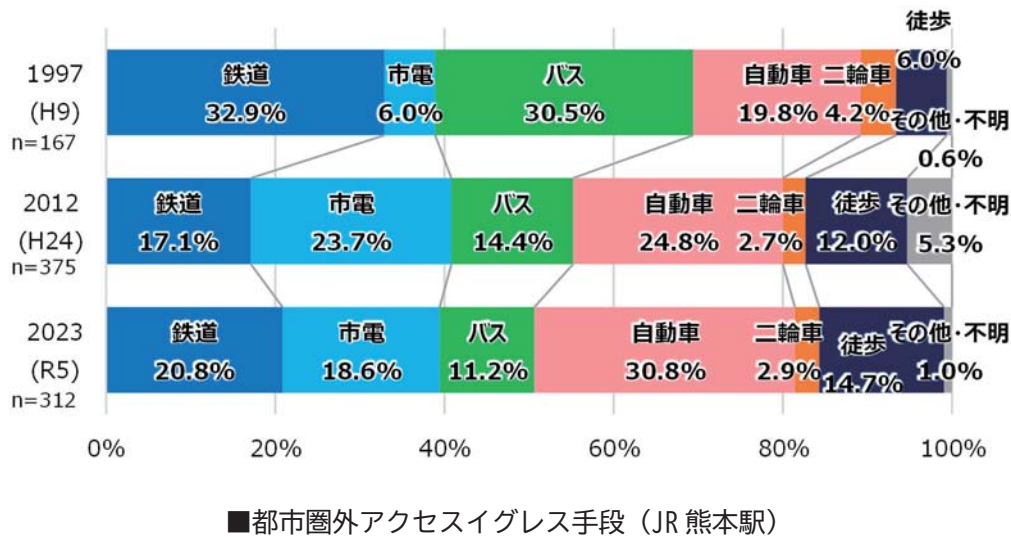
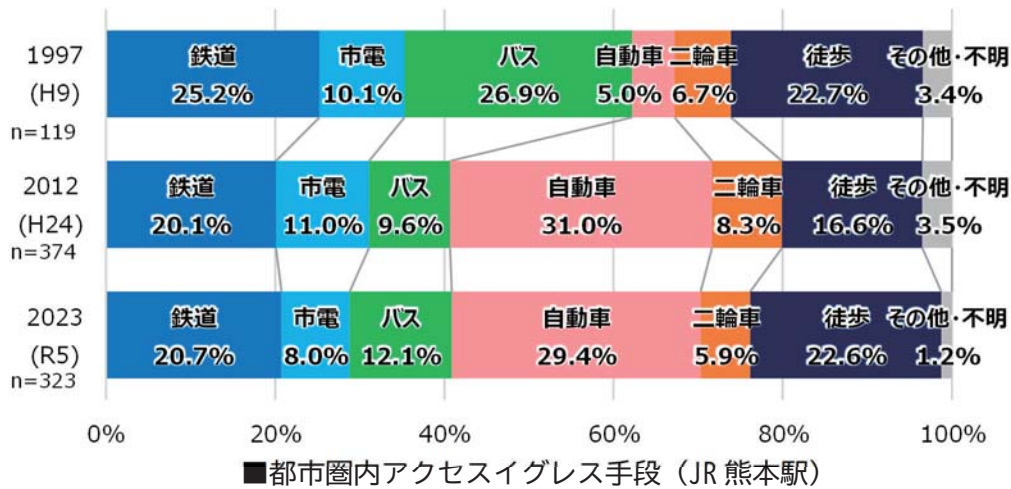
- JR在来線の利用頻度は、「ほぼ毎日」が最も多く22.9%、次いで「月に2回程度」が7.6%、「週に3回程度」が6.0%となっています。





<交通分担率（熊本都市圏内外居住者別）>

- JR熊本駅は、圏内に比べて圏外では、鉄道、市電の割合が高くなっています。



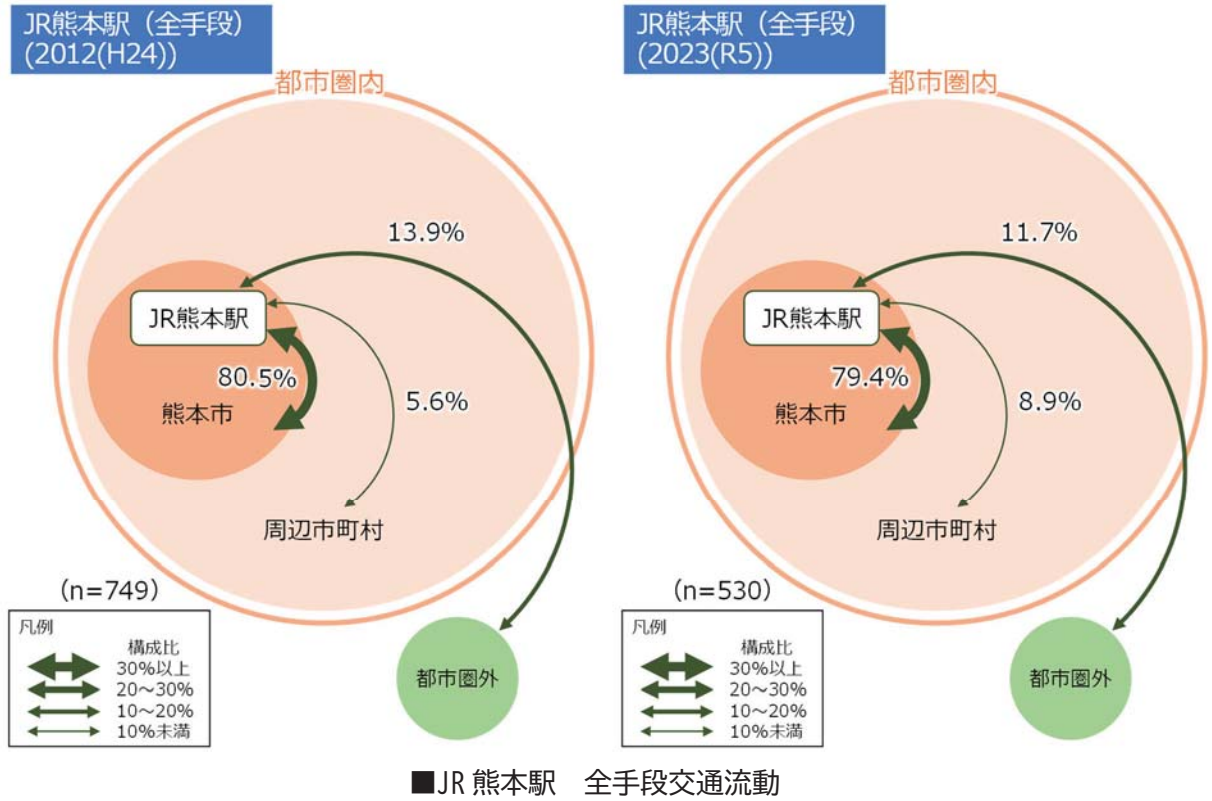
※都市圏内とは、居住地が熊本都市圏  
都市圏外とは、居住地が熊本都市圏外

※アクセス：そこまでの交通手段  
イグレス：そこからの交通手段

※代表交通手段で交通手段分担率を算出。  
代表交通手段の優先順位は、鉄道、市電、バス、自動車、二輪車、徒歩。

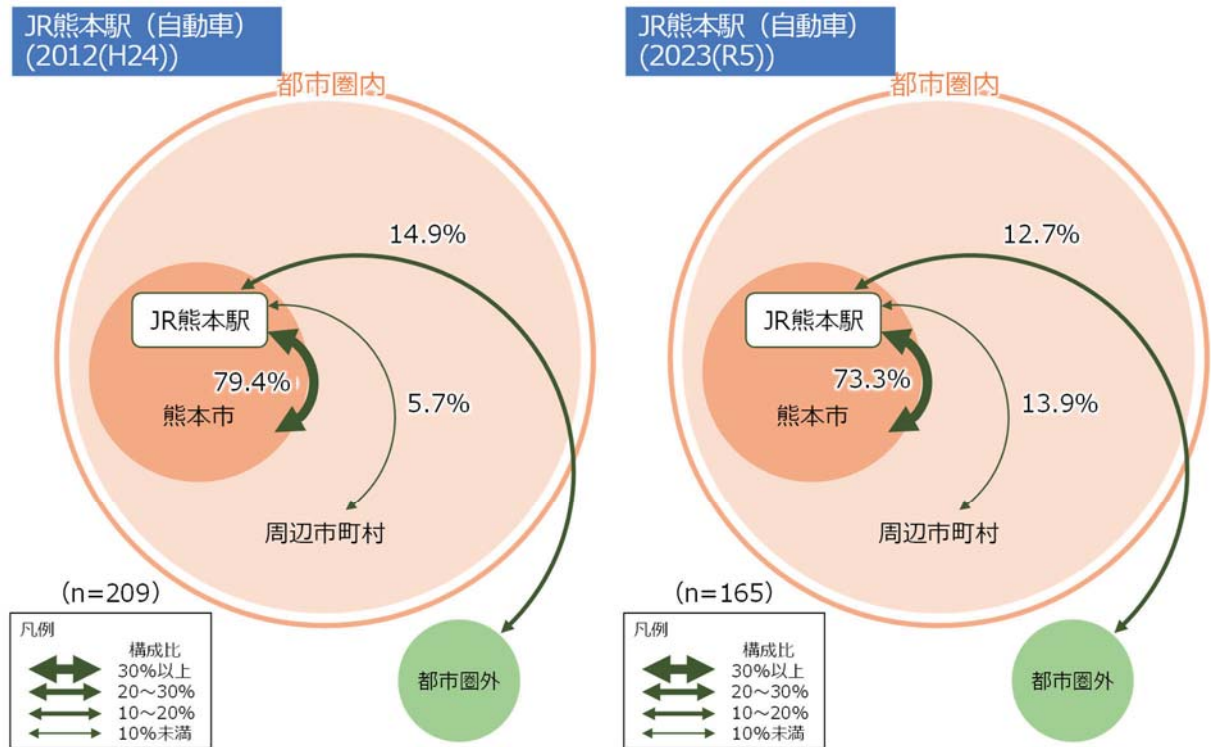
<OD流動（手段別：JR熊本駅直前・直後の出発地・到着地による集計）>

- 全手段では、都市圏内のうち熊本市が約81%→約79%と微減、周辺市町村が約6%→約9%と微増、都市圏外が約14%→約12%と微減となっています。



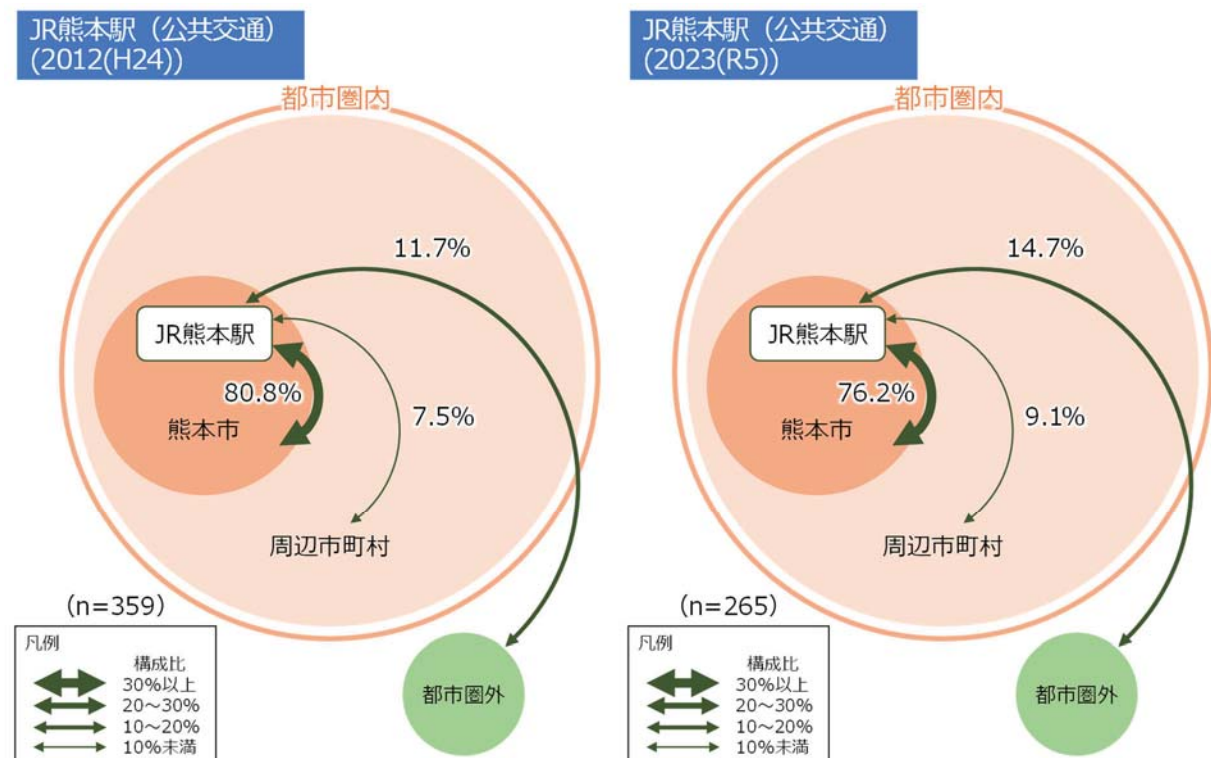
<OD流動（手段別：JR熊本駅直前・直後の出発地・到着地による集計）>

- 自動車では、都市圏内のうち熊本市が約79%→約73%と減少、周辺市町村が約6%→約14%と増加、都市圏外が約15%→約13%と微減となっています。



■JR 熊本駅 自動車交通流動

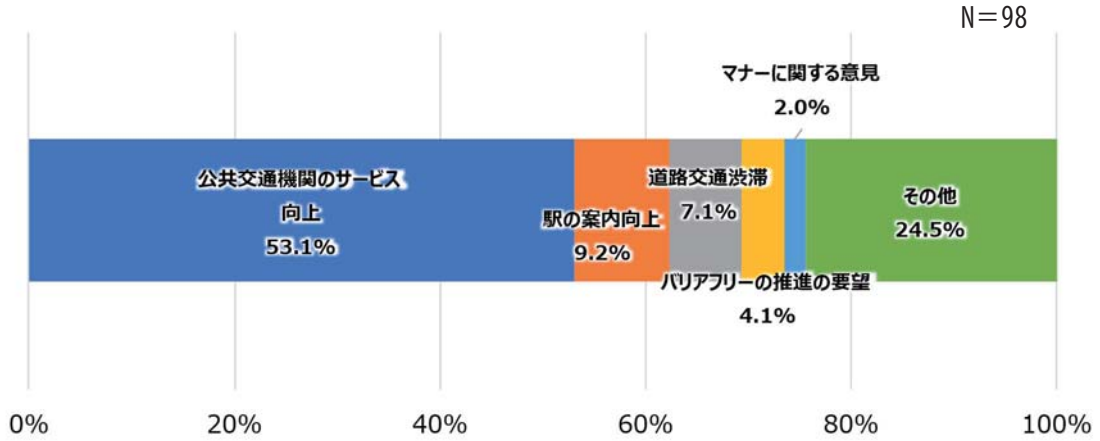
- 公共交通機関では、都市圏内のうち熊本市が約81%→約76%と減少、周辺市町村が約8%→約9%と微増、都市圏外が約12%→約15%と微増となっています。



■JR 熊本駅 公共交通機関交通流動

<熊本駅までの交通事情に関する自由意見（ハガキ・WEB回答のみ）>

- 熊本駅までの交通事情に関する自由意見について、集約整理した結果、「公共交通機関のサービス向上」に関する意見が53%、次いで「駅の案内向上」が9%、「道路交通渋滞」が7%となっています。



■熊本駅までの交通事情に関する自由意見 集約結果

■熊本駅までの交通事情に関する自由意見 集約結果（詳細）

大分類	分類	回答数
公共交通機関のサービス向上	公共交通の増便	12
	公共交通の乗り継ぎが不便	8
	公共交通の路線の見直し	8
	公共交通の車内混雑	5
	公共交通の時間信頼性	4
	公共交通の利便性向上	4
	公共交通の増便（深夜時間帯）	3
	公共交通の増便（早朝時間帯）	3
	公共交通の設備の改善	2
	公共交通の増便（通勤時間帯）	2
	鉄道の延伸	1
駅の案内向上	公共交通の乗り場・案内板が分かりにくい	8
	駅構内の設備案内	1
道路交通渋滞	道路交通渋滞	7
バリアフリーの推進の要望	バリアフリーの推進の要望	4
マナーに関する意見	駅併設の駐輪場のマナー	1
	公共交通の乗客マナー	1
その他	特に不満はない	16
	その他	3
	熊本駅新幹線口の設備の改善	3
	IC定期券の導入	1
	タクシーの利便性向上	1
合計		98



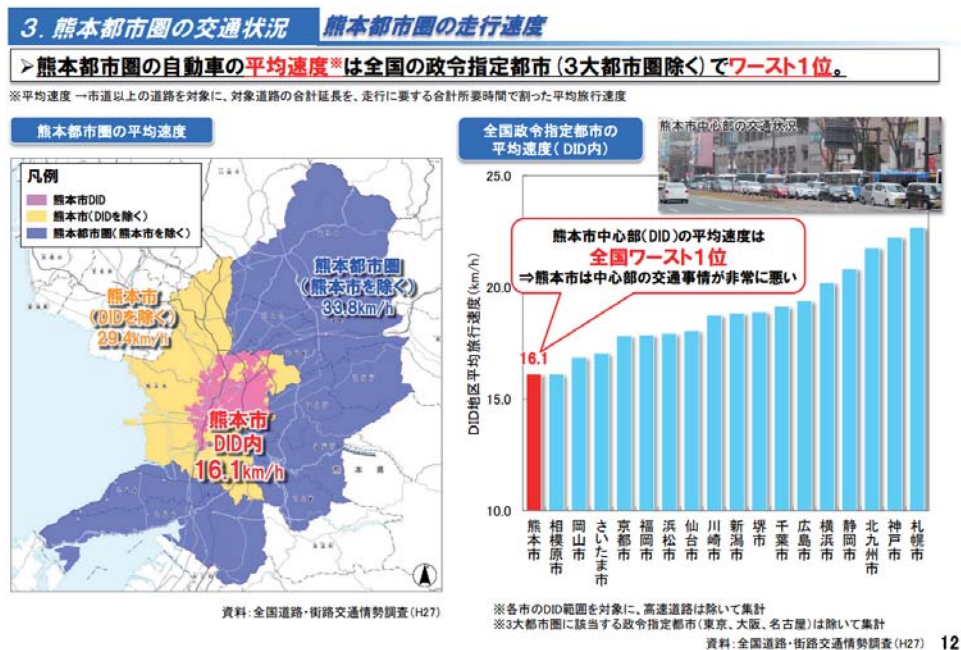
## 2.3 都市圏交通の現状と主な課題

### 2.3.1 慢性化する交通渋滞（ピーク時の交通特性）

#### (1) 政令指定都市のピーク時特性

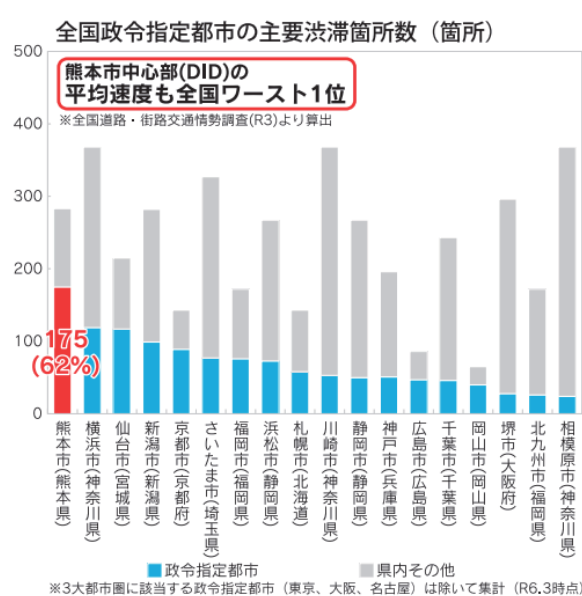
<政令指定都市の平均速度(DID内)、主要渋滞箇所数>

- 熊本市中心部の自動車の平均速度は全国の政令指定都市(3大都市圏を除く)でワースト1位となります。
- 政令指定都市の主要渋滞箇所数も政令指定都市(3大都市圏を除く)でワースト1位となっており、渋滞問題は喫緊の課題です。



#### ▲ 政令指定都市の平均速度(DID内)

(出典: 第1回熊本都市道路ネットワーク検討会 資料3-1 R1 (2019) 6.27)



#### ▲ 全国政令指定都市の主要渋滞箇所数

(出典: 2025年度 事業概要 熊本河川国道事務所)

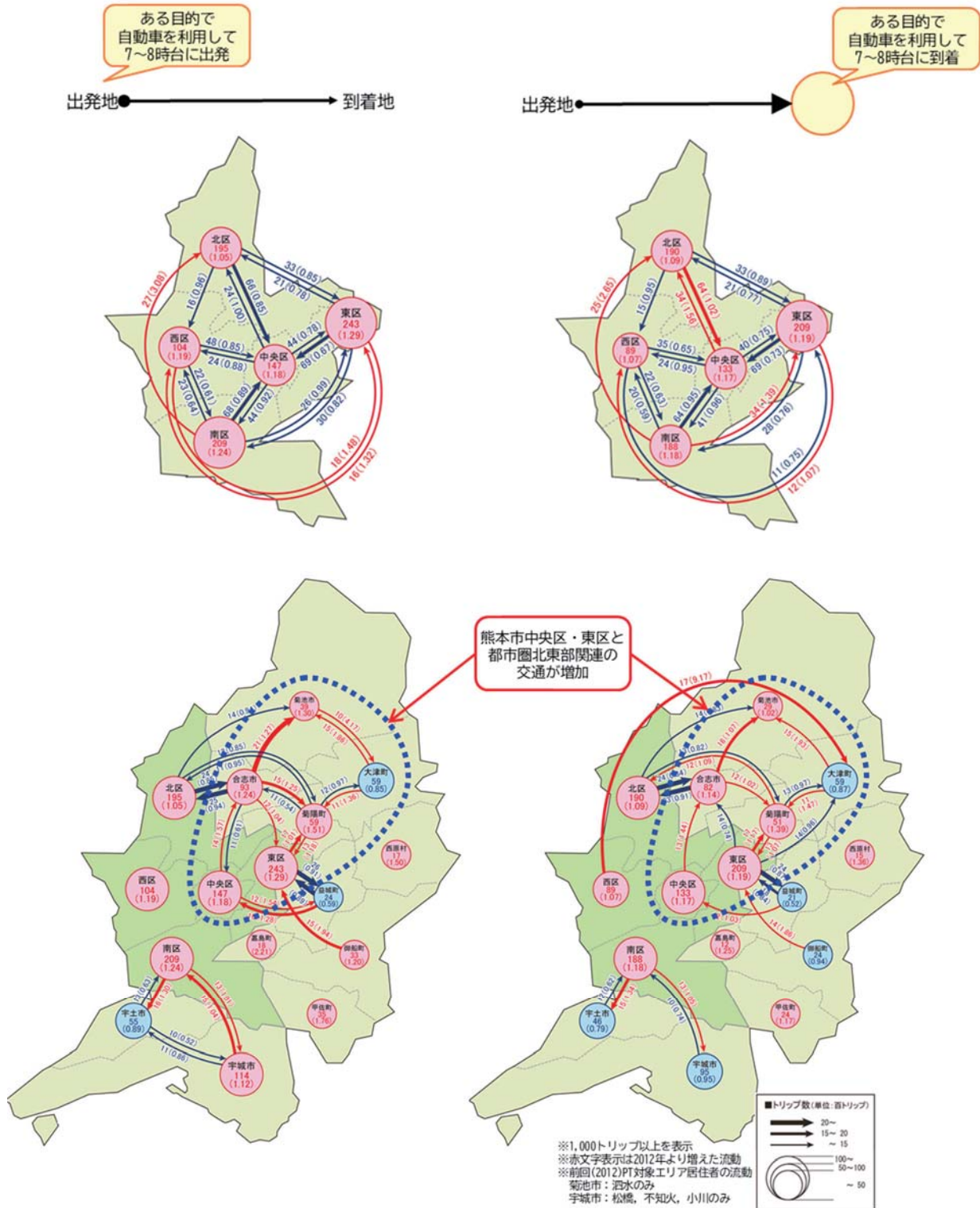
## (2) 朝ピーク時の地域間流動

<朝ピーク時の市区町村間の傾向(全目的・自動車)>

- 市区町村間の流動では、自治体内々のほか、都市圏北東部に関連する流動の増加が確認され、TSMCを始めとする企業進出の影響が想定されます。

### 【朝ピーク(7~8時台)に出発】

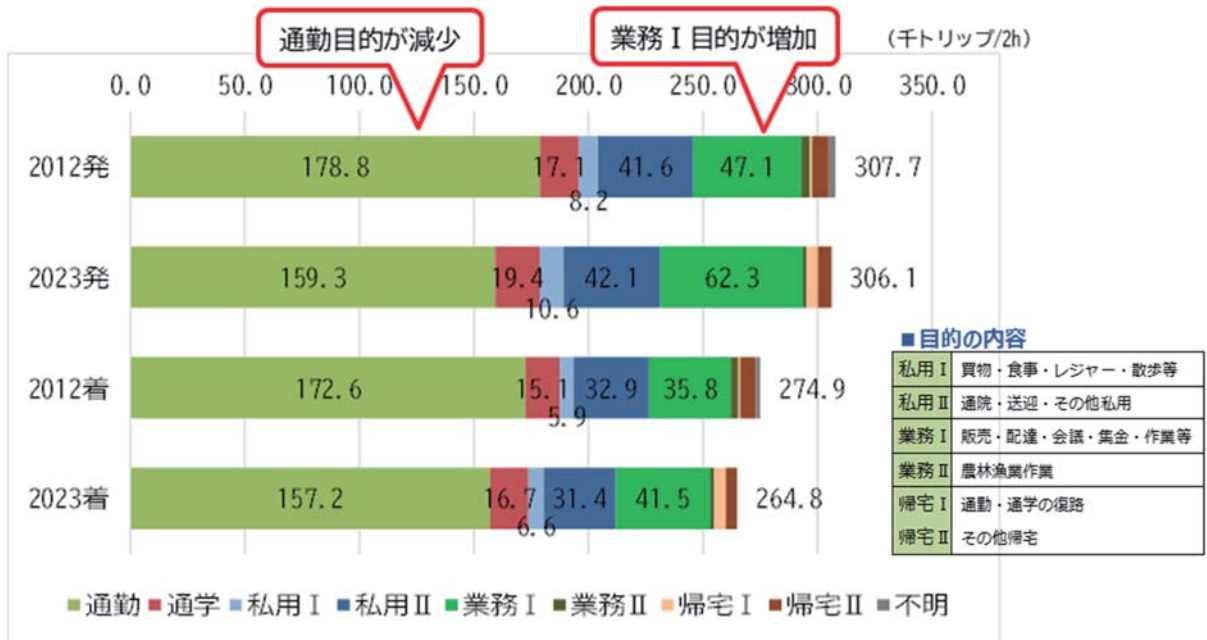
### 【朝ピーク(7~8時台)に到着】



▲ 朝ピーク時におけるトリップ分布

### (3) 朝ピーク時の目的別自動車トリップ数

- 通勤目的の朝ピーク出発で約2.0万トリップ減少しているものの、業務Ⅰ目的で約1.5万トリップ増加、通学、私用Ⅰ・Ⅱ、帰宅Ⅰ目的も増加しており、全体で約0.2万トリップの減に留まっています。
- 朝ピーク到着では、通勤目的が約1.5万トリップの減に対して、業務Ⅰ目的で約0.6万の増となっており、全体では約1.1万トリップ程度の減となっています。

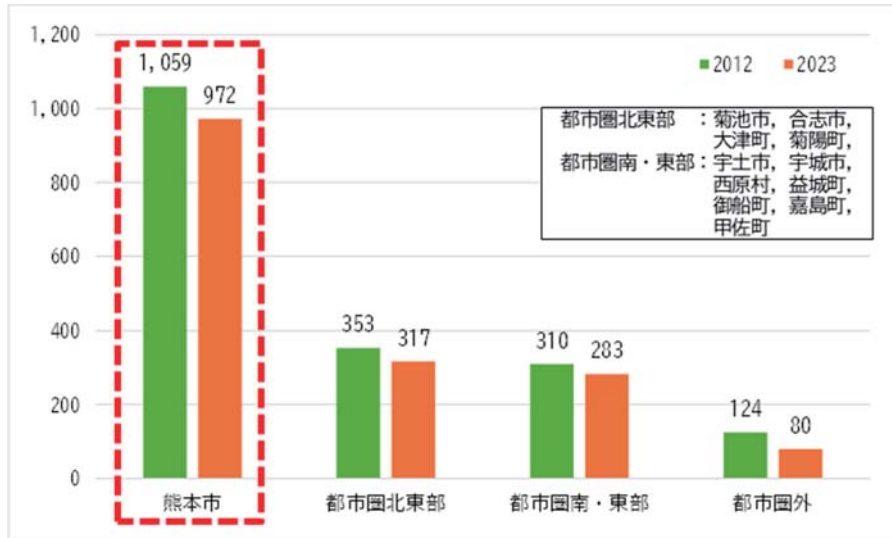


▲ 自動車利用の目的別トリップ数の変化

#### (4) 通勤・業務目的に関する自動車のピーク時特性

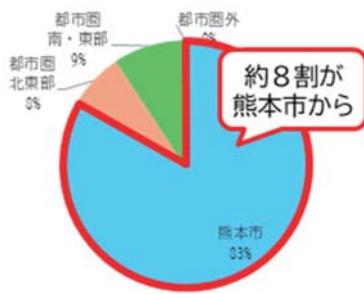
<朝ピーク時の通勤目的の到着地(自動車)>

- 熊本市を目的地とするトリップは減少傾向であるものの最大で972百トリップが集中しています。
- 都市圏北東部も減少傾向にあるものの、都市圏東部と比較するとトリップ数が多くなります。
- 熊本市を目的地とするトリップの約8割が熊本市発となり、市内々での移動が大半であることが伺えます。

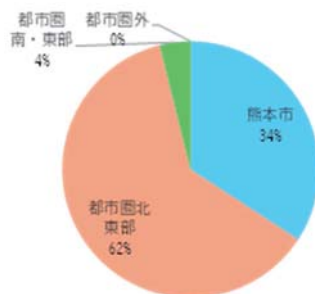


N(2012)=184.6千トリップ  
N(2023)=165.2千トリップ  
※目的地不明を除く

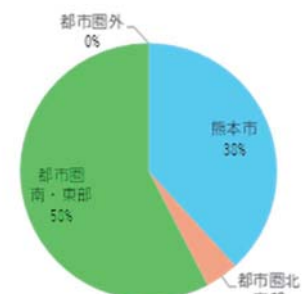
▲ 通勤目的トリップの到着地(自動車利用・朝ピーク着)



【熊本市】



【都市圏北東部】



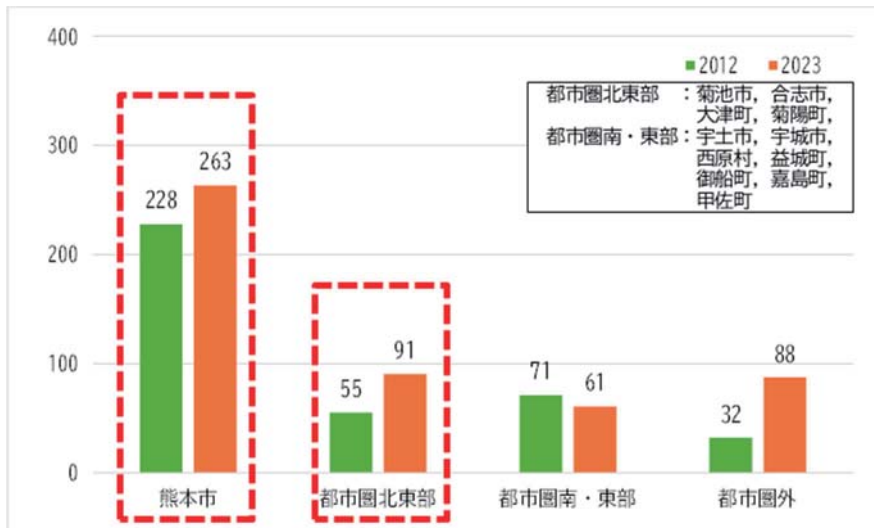
【都市圏南・東部】

▽ 通勤目的トリップ到着地別の出発地内訳(自動車利用・朝ピーク着・2023)



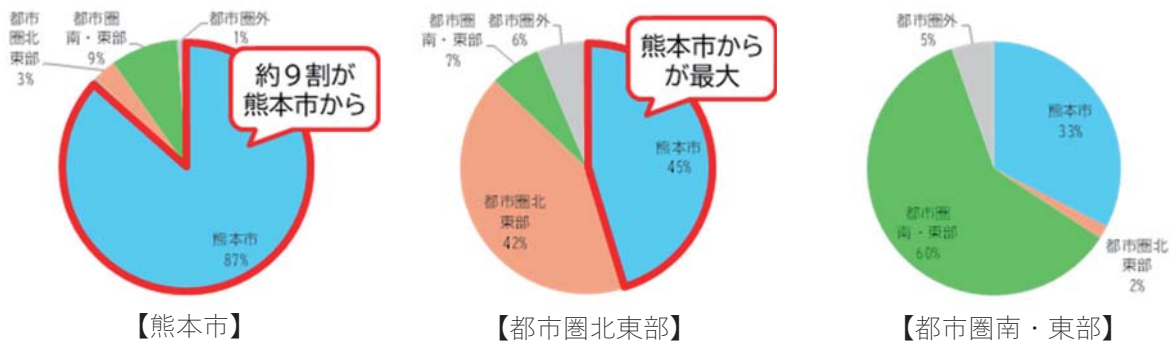
<朝ピーク時の業務 I 目的の到着地(自動車)>

- 熊本市を目的地とするトリップが最大で約263百トリップで増加傾向(1.2倍)となり、都市圏北東部を目的地とするトリップも増加傾向(1.7倍)にあります。
- 熊本市を目的地とするトリップの約9割が熊本市発、都市圏北東部を目的地とする約4割が熊本市発で最大となります。



N(2012)=38.6千トリップ  
 N(2023)=50.2千トリップ  
 ※目的地不明を除く

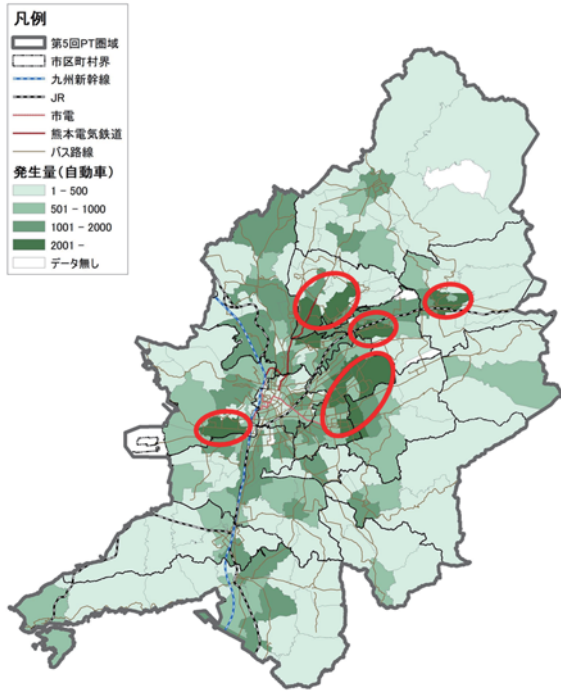
▲ 業務 I 目的トリップの到着地(自動車利用・朝ピーク着)



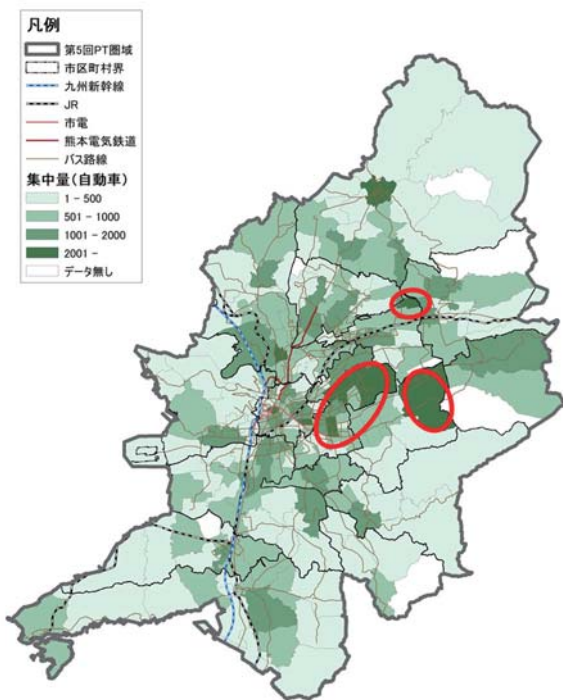
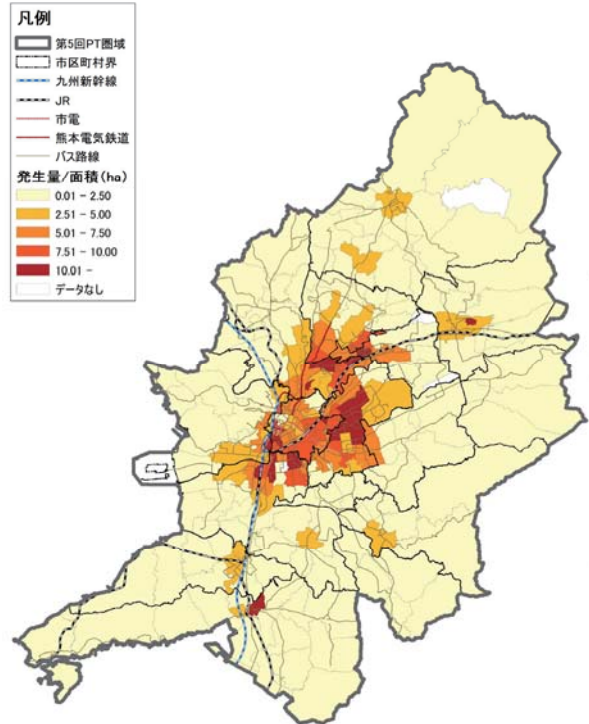
▲ 通勤目的トリップ到着地別の出発地内訳(自動車利用・朝ピーク着・2023)

(5) 朝ピーク時の地域別・自動車通勤目的の発生・集中量

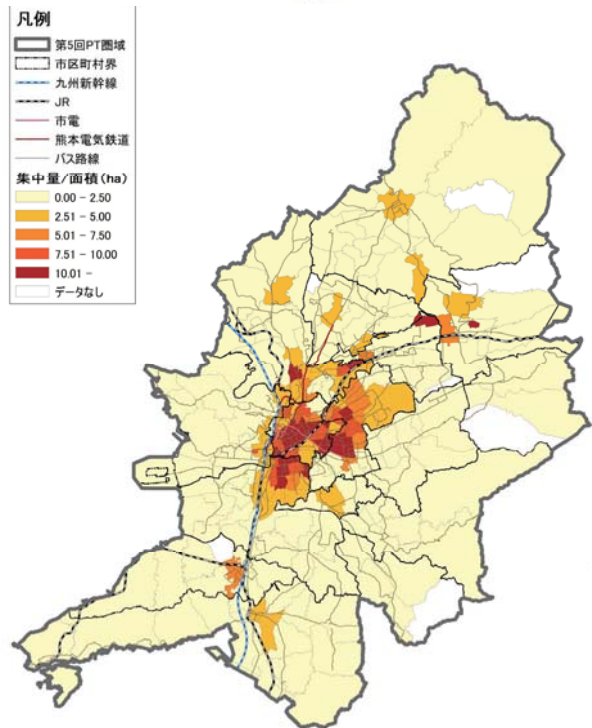
- 都市圏北東部(合志市、菊陽町、大津町)や熊本市東区や西区の一部で自動車利用の発生量が多くなります。
- 集中側では熊本市東区、菊池市・益城町中心部、菊陽町セミコンテクノパーク周辺での増加が見られます。
- 熊本市東区や富合駅周辺、菊陽町や嘉島町など、人口増が見られる郊外エリアにおいて発生量の伸びが確認されます。

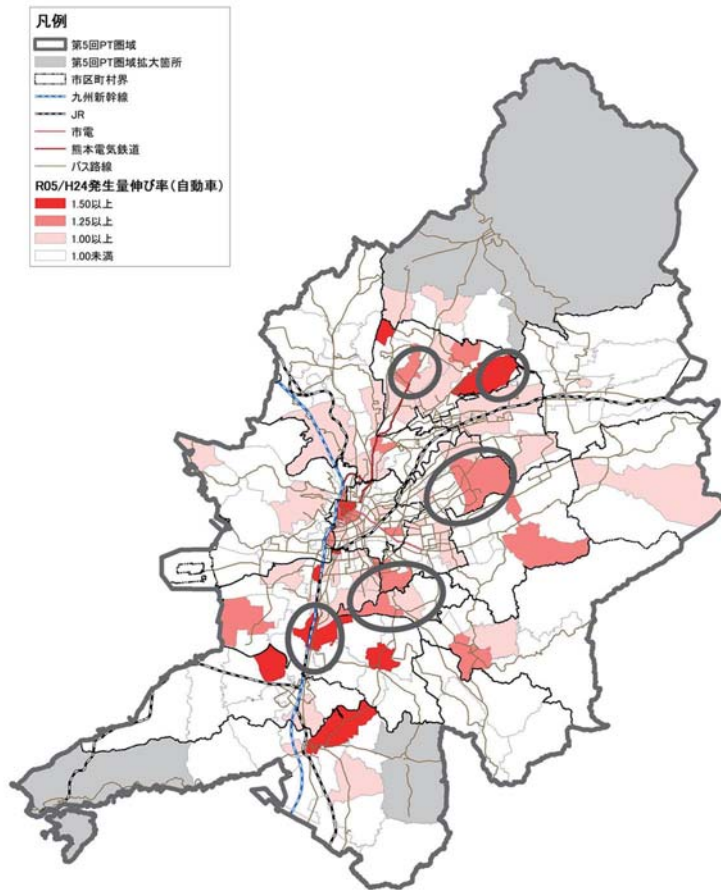


▲通勤目的 Cゾーン別発生量(自動車利用・朝ピーク着)



▲通勤目的 Cゾーン別集中量(自動車利用・朝ピーク着)





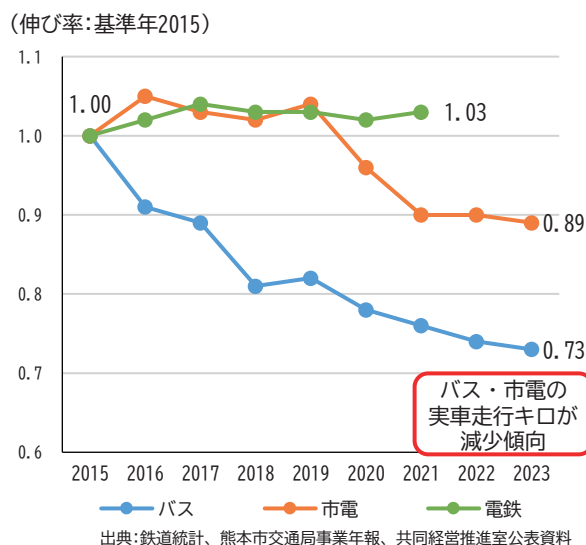
▲通勤目的 Cゾーン別発生量の伸び(自動車利用・朝ピーク着)

## 2.3.2 公共交通のサービス低下・利用低迷・過度な自動車依存の進行

### (1) 公共交通の実車走行キロ

<実車走行キロの推移>

- 担い手不足や、経営環境の変化により、熊本市電や路線バスの実車走行キロが減少傾向にあり、特に路線バスにおいては2015年の約27%減と大きく落ち込んでいます。

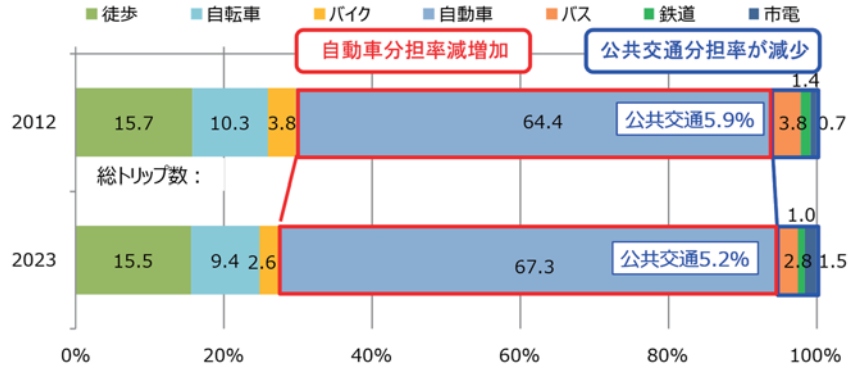


▲ 実車走行キロの推移

(2) 公共交通・自動車交通の年齢階層別での交通手段構成

<交通手段分担率の変化>

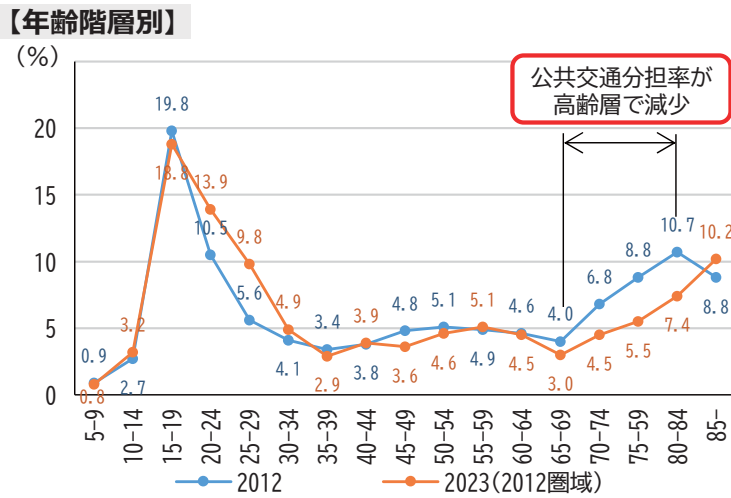
- 都市圏全体での交通手段分担率では、自動車分担率が増加（64.4% [2012] →67.3% [2023]）しており、公共交通分担率は減少（5.9% [2012] →5.2% [2023]）しています。



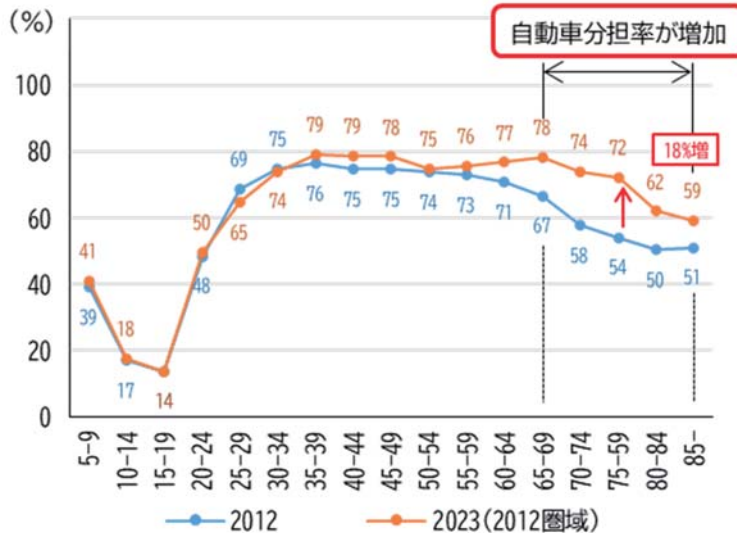
▲ 交通手段分担率の推移 (都市圏全体)

<年齢階層別の交通手段分担率の変化>

- 年齢階層別の公共交通分担率では、20～34歳の公共交通分担率は増加傾向にあるものの、65～84歳の公共交通分担率は減少傾向にある。



- 年齢階層別にみると65歳以上の高齢者の自動車分担率は増加傾向にあり、75～79歳台の方の自動車分担率は前回調査時に比べて約18%増加しています。

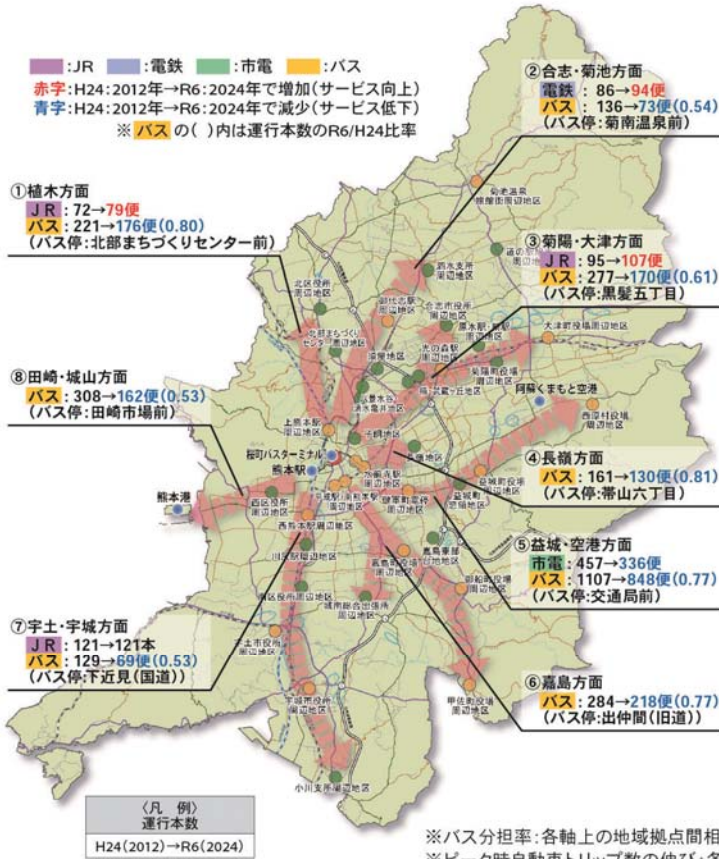




### (3) 方面別での代表交通手段構成

- 前回・今回での方面別拠点間00表による集計結果は以下の通りとなります。

#### 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

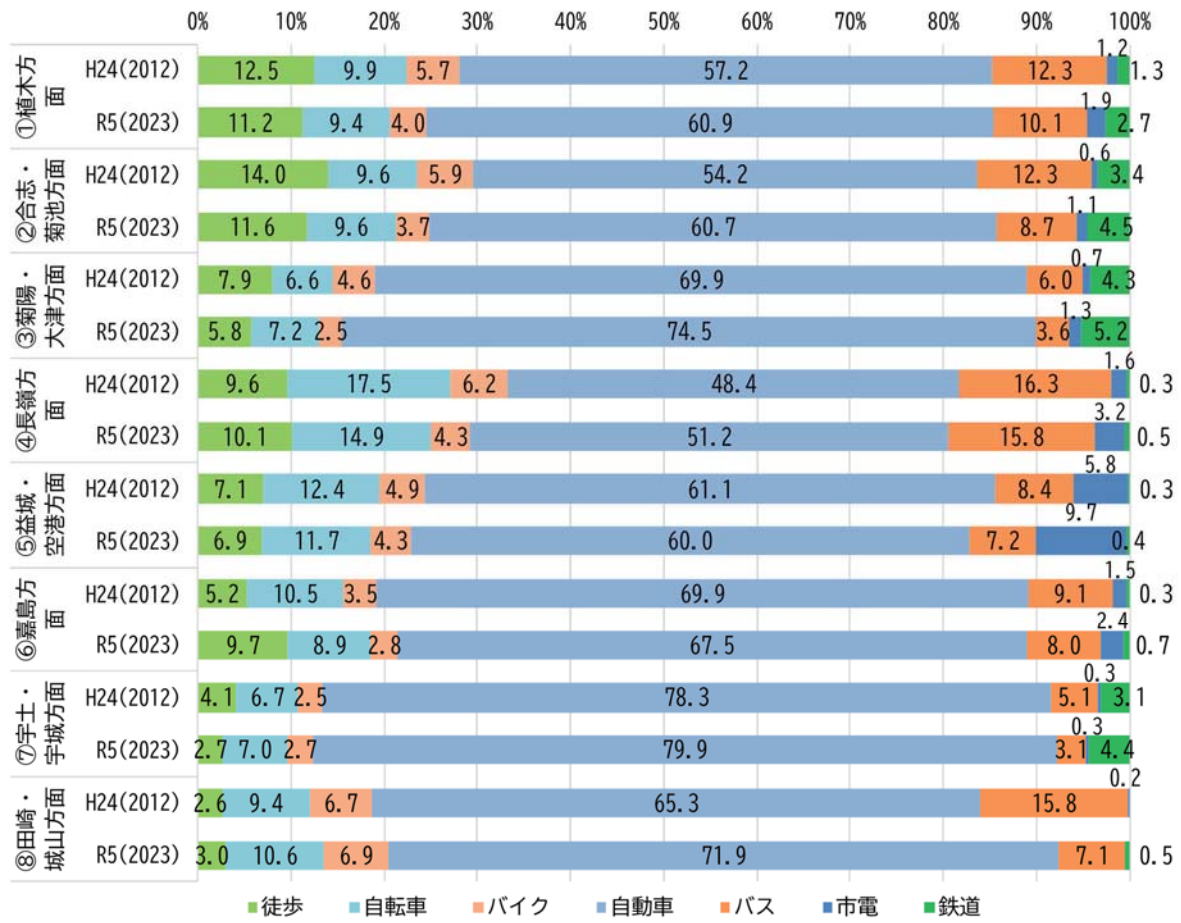


※バス分担率: 各軸上の地域拠点間相互の日あたりの移動を集計したもの  
 ※ピーク時自動車トリップ数の伸び: 各軸上の地域拠点間相互の中心部方面へのピーク時間(7~8時台平均)の移動をR5/H24の伸び率として示したもの  
 (出典: 事業者ホームページを参照集計、分担率・トリップ数は各回PT調査)

### ■基幹公共交通8軸における代表交通手段分担率

	H24トリップ数(トリップ/日)							R5トリップ数(トリップ/日)									
	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	鉄道	市電	計	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	鉄道	市電	計	
上	植木方面	6,282	4,800	2,882	28,455	5,933	709	625	49,684	3,901	3,090	1,287	20,674	3,434	931	643	33,958
上	合志・菊池方面	3,125	2,054	1,329	11,742	2,637	803	152	21,840	2,033	1,461	605	9,713	1,347	703	151	16,011
上	菊陽・大津方面	5,265	4,315	3,019	45,884	3,966	2,814	471	65,734	3,001	4,024	1,285	37,513	2,026	2,858	729	51,436
上	長嶺方面	3,144	5,509	1,961	15,171	5,266	125	527	31,703	2,163	3,265	968	10,946	3,423	124	696	21,585
上	益城・空港方面	4,536	8,088	3,158	39,221	5,418	155	3,943	64,519	2,926	4,656	1,689	23,955	3,252	175	4,053	40,706
上	嘉島方面	1,731	3,343	1,155	22,532	3,016	116	567	32,460	2,231	2,117	661	16,350	1,892	159	453	24,063
上	宇土・宇城方面	1,940	3,133	1,196	37,663	2,334	1,461	140	47,867	886	2,295	915	26,796	995	1,484	108	33,479
上	田崎・城山方面	181	605	492	4,299	996	0	11	6,593	115	442	301	3,164	221	0	0	4,243
下	植木方面	5,881	4,847	2,681	27,344	6,078	570	499	47,898	3,560	3,139	1,343	19,826	3,262	856	595	32,581
下	合志・菊池方面	2,881	2,087	1,185	11,532	2,625	677	121	21,106	1,653	1,578	553	9,504	1,414	733	195	15,630
下	菊陽・大津方面	5,145	4,289	2,999	45,925	3,936	2,816	456	65,566	3,180	3,708	1,397	42,261	1,848	2,673	644	55,711
下	長嶺方面	2,887	5,500	1,939	15,324	5,019	58	511	31,238	2,148	3,113	861	10,928	3,329	106	668	21,153
下	益城・空港方面	4,571	7,937	3,142	39,564	5,411	168	3,539	64,332	2,835	5,064	1,861	26,036	2,722	157	3,997	42,672
下	嘉島方面	1,582	3,313	1,073	21,874	2,766	69	389	31,066	2,316	2,053	656	15,272	1,867	152	481	22,797
下	宇土・宇城方面	1,983	3,197	1,156	36,563	2,471	1,494	101	46,965	908	2,416	911	27,259	1,075	1,517	108	34,194
下	田崎・城山方面	149	598	358	4,023	1,018	0	11	6,159	115	375	233	2,292	331	36	0	3,482
上下計	植木方面	12,163	9,646	5,562	55,798	12,011	1,279	1,124	97,582	7,461	6,229	2,630	40,500	6,696	1,787	1,237	66,538
上下計	合志・菊池方面	6,006	4,140	2,513	23,273	5,262	1,480	273	42,946	3,686	3,039	1,158	19,217	2,761	1,436	345	31,640
上下計	菊陽・大津方面	10,410	8,604	6,018	91,809	7,902	5,629	927	131,300	6,181	7,732	2,681	79,774	3,874	5,531	1,373	107,147
上下計	長嶺方面	6,031	11,009	3,900	30,495	10,285	182	1,038	62,941	4,311	6,378	1,828	21,874	6,752	230	1,364	42,738
上下計	益城・空港方面	9,107	16,025	6,300	78,785	10,829	322	7,482	128,851	5,761	9,720	3,549	49,991	5,974	332	8,050	83,378
上下計	嘉島方面	3,313	6,656	2,228	44,406	5,782	185	956	63,526	4,547	4,170	1,317	31,622	3,759	311	1,134	46,860
上下計	宇土・宇城方面	3,923	6,330	2,352	74,226	4,805	2,955	241	94,832	1,794	4,711	1,826	54,055	2,070	3,001	216	67,673
上下計	田崎・城山方面	330	1,203	850	8,324	2,014	0	31	12,752	230	817	534	5,556	552	36	0	7,725
上下計	計	51,283	63,614	29,723	407,116	58,891	12,032	12,071	634,730	33,971	42,796	15,523	302,590	32,437	12,664	13,718	453,699
上下計	植木方面	12.5%	9.9%	5.7%	57.2%	12.3%	1.3%	1.2%	100%	11.2%	9.4%	4.0%	60.9%	10.1%	2.7%	1.9%	100.0%
上下計	合志・菊池方面	14.0%	9.6%	5.9%	54.2%	12.3%	3.4%	0.6%	100%	11.6%	9.6%	3.7%	60.7%	8.7%	4.5%	1.1%	100.0%
上下計	菊陽・大津方面	7.9%	6.6%	4.6%	69.9%	6.0%	4.3%	0.7%	100%	5.8%	7.2%	2.5%	74.5%	3.6%	5.2%	1.3%	100.0%
上下計	長嶺方面	9.6%	17.5%	6.2%	48.4%	16.3%	0.3%	1.6%	100%	10.1%	14.9%	4.3%	51.2%	15.8%	0.5%	3.2%	100.0%
上下計	益城・空港方面	7.1%	12.4%	4.9%	61.1%	8.4%	0.3%	5.8%	100%	6.9%	11.7%	4.3%	60.0%	7.2%	0.4%	2.7%	100.0%
上下計	嘉島方面	5.2%	10.5%	3.5%	69.9%	9.1%	0.3%	1.5%	100%	9.7%	8.9%	2.8%	67.5%	8.0%	0.7%	4.4%	100.0%
上下計	宇土・宇城方面	4.1%	6.7%	2.5%	78.3%	5.1%	3.1%	0.3%	100%	2.7%	7.0%	2.7%	79.9%	3.1%	4.4%	0.3%	100.0%
上下計	田崎・城山方面	2.6%	9.4%	6.7%	65.3%	15.8%	0.0%	0.2%	100%	3.0%	10.6%	6.9%	71.9%	7.1%	0.5%	0.0%	100.0%
上下計	計	8.1%	10.0%	4.7%	64.1%	9.3%	1.9%	1.9%	100%	7.5%	9.4%	3.4%	66.7%	7.1%	2.8%	3.0%	100.0%

■ 基幹公共交通8軸における代表交通手段分担率



■ ピーク時自動車トリップ数の推移

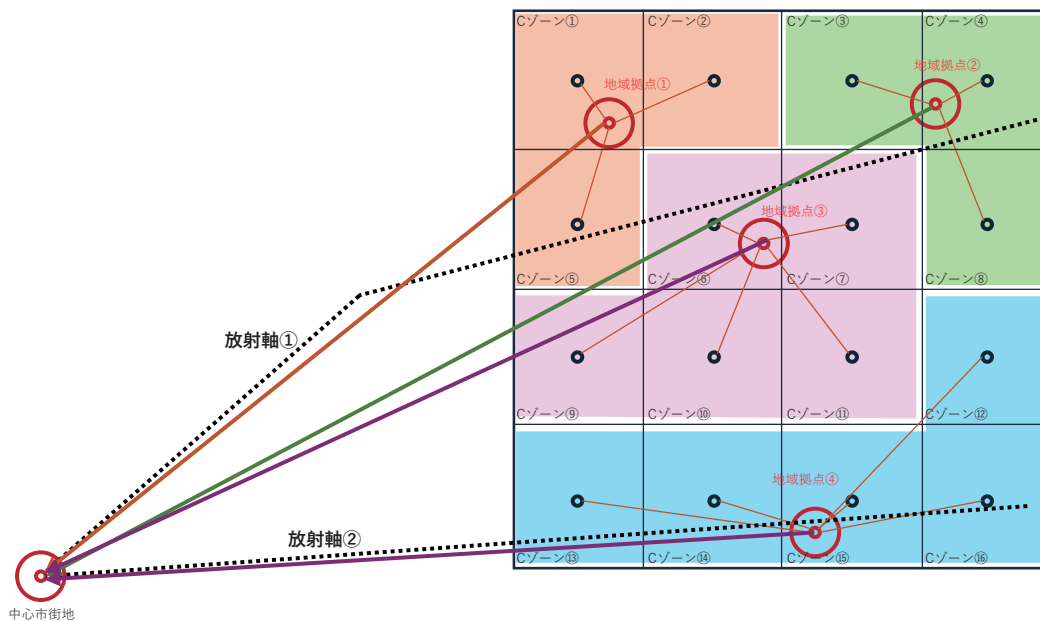
O	D	ピーク時トリップ数 [7~8時台平均] (トリップ/時)			増減率
		H24	R05	R05/H22	
植木方面	中心部	3,300	3,900	1.18	
菊池方面	中心部	1,500	1,800	1.20	
菊陽・大津方面	中心部	4,300	4,000	0.93	
長嶺方面	中心部	2,400	2,600	1.08	
益城・西原方面	中心部	5,100	5,300	1.04	
嘉島・御船方面	中心部	2,900	4,700	1.62	
宇土・宇城方面	中心部	5,300	5,400	1.02	
城山・田崎方面	中心部	800	600	0.75	

(出典：各回熊本 PT 調査)

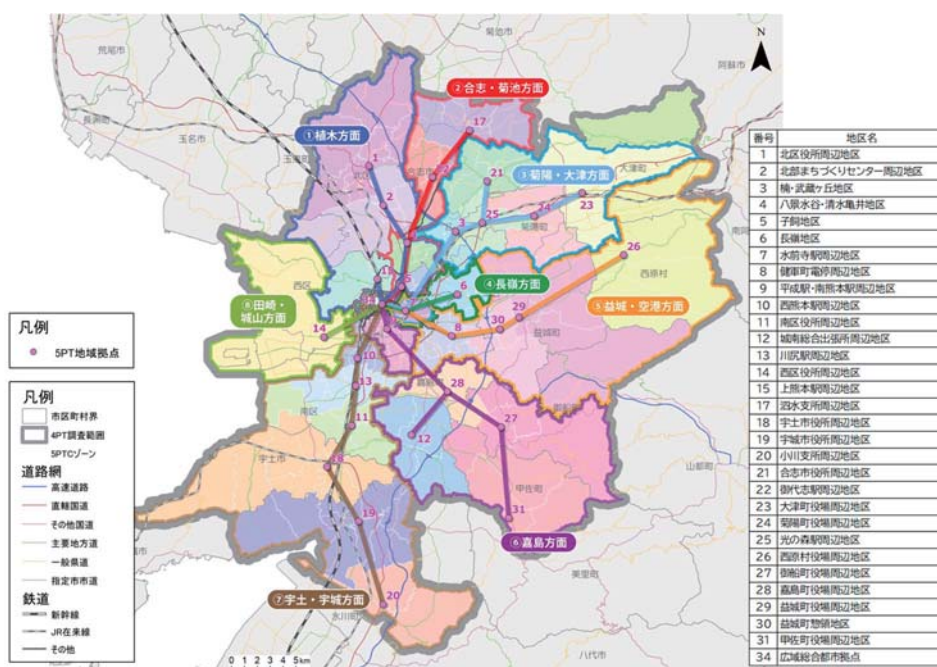
- 前回・今回での方面別拠点間OD表の集計方法について整理します。

【参考】地域拠点間のトリップ数集計の考え方

- 地域拠点と各Cゾーンセンター間の直線距離を整理
- 各Cゾーンから最も近い地域拠点を整理し、地域拠点ゾーンを設定
- 例えば、地域拠点①の地域拠点ゾーンはCゾーン①、Cゾーン②、Cゾーン⑤  
 > 地域拠点①からの発生・集中はこれら3つのCゾーンの計として設定  
 > 同様に地域拠点②は、Cゾーン③、Cゾーン④、Cゾーン⑧
- 放射軸①に関しては、地域拠点①、地域拠点②、地域拠点③の地域拠点ゾーンから中心市街地までのODを集計  
 > 同様に放射軸②は、地域拠点④の地域拠点ゾーンから中心市街地までのODを集計



■ 地域拠点間のトリップ数集計の考え方イメージ



■ 方面別の地域拠点ゾーン区分



### 2.3.3 都市圏北東部の急速な開発

#### (1) 都市圏北東部での開発動向

- 今回のマスタープラン策定時における開発計画の動向は以下の通りです。



（出典：令和7年9月議会 地域活力創生特別委員会説明資料 熊本県）

#### (2) 都市圏北東部の人口内訳

- 熊本都市圏北東部（合志市・菊陽町・大津町・菊池市）の人口内訳は以下の通りです。

単位：千人

	H22(2010)	R2(2020)	R7(2025).4	増減率	
	2010	2020	2025	2020/2010	2025/2010
熊本市	734.5	738.9	735.5	1.01	1.00
菊池市	50.2	46.4	44.9	0.92	0.89
宇土市	37.7	36.1	35.2	0.96	0.93
宇城市	61.9	57.0	54.7	0.92	0.88
合志市	58.4	61.8	64.0	1.06	1.10
大津町	31.2	35.2	36.3	1.13	1.16
菊陽町	37.7	43.3	44.4	1.15	1.18
西原村	6.8	6.4	6.7	0.95	0.99
御船町	17.9	16.3	16.7	0.91	0.93
嘉島町	8.7	9.5	10.1	1.10	1.16
益城町	32.7	32.5	33.4	0.99	1.02
甲佐町	11.2	10.1	9.5	0.91	0.85
	H22(2010)	R2(2020)	R7(2025).4	増減率	
	2010	2020	2025	2020/2010	2025/2010
都市圏全体	1,088.8	1,093.6	1,091.3	1.00	1.00
熊本市	734.5	738.9	735.5	1.01	1.00
熊本市外	354.4	354.8	355.8	1.00	1.00
北東部の居住人口	177.5	186.7	189.7	1.05	1.07
都市圏全体の居住人口の伸び率	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
北東部の居住人口の伸び率	1.00	1.05	1.07	1.05	1.07

（出典：各年国勢調査）



### (3) 都市圏北東部における主要渋滞箇所

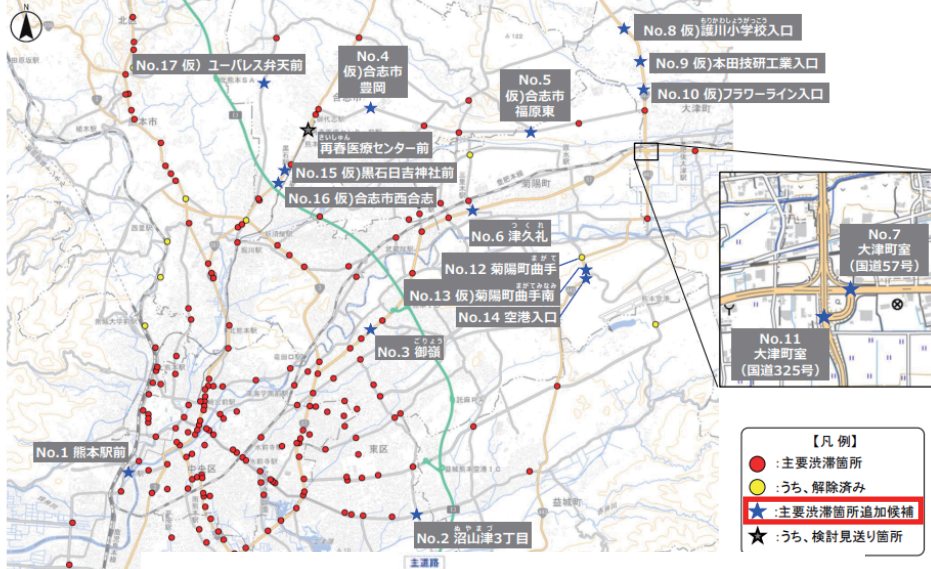
- 都市圏を中心とした渋滞箇所はこれまで局的・抜本的な対策を含め減少していましたが、北東部開発での企業進出の影響で箇所が増加が発生しており、緊急事態的な対応が必要な状況と考えられます。

#### 3. 新たな混雑発生交差点の評価検討について

16

#### (4) 主要渋滞箇所追加候補一覧

○R6.10.17に開催した第2回エリアWGでのご意見を踏まえて18箇所を選定。うち、再春医療センター前交差点は交差点改良直後のため今回検討外とし、残る17箇所についてフローに基づく検討を行った。  
○菊陽町曲手交差点は主要渋滞箇所から解除(H29)した箇所であるが、交通状況変化が見込まれるため検討する。



No	路線名	交差点名称	市区町村	方向	路線名	方角	最新平均旅行速度 (分析期間: R6.4~R6.3)			現地調査		通過時間の検証結果	自治体 ヒアリング	方針
							平日昼	平日夕	休日昼	最大 渋滞長さ	信号待ち 回数			
1	県道20号	熊本駅前	熊本市	方南1	県20	北東	13.1	9.1	12.8	0m	1回	渋滞無し	渋滞無し	追加 見送り
							10.2	9.1	9.4	0m	1回	渋滞無し		
							13.7	15.6	12.4	0m	1回	渋滞無し		
							10.9	8.3	10.9	0m	1回	渋滞無し		
2	県道20号	沼山津3丁目	熊本市	方南3	県232	北西	19.5	11.3	15.6	20m	2回	渋滞無し	渋滞無し	追加 見送り
							20.4	20.4	22.0	0m	1回	渋滞無し		
							9.0	8.9	11.0	30m	2回	渋滞無し		
							10.8	10.8	10.8	0m	1回	渋滞無し		
3	国道57号	市道等 御旗	熊本市	方南2	市道等	南東	—	—	—	70m	2回	データなし	渋滞無し	追加 見送り
							19.3	19.9	16.9	0m	1回	渋滞無し		
							23.4	16.9	24.8	0m	1回	渋滞無し		
							16.3	17.4	24.2	10m	2回	渋滞無し		
4	県道341号	仮)合志市豊岡	合志市	方南3	市道等	南	10.0	18.9	20.6	630m	3回以上	渋滞有り	渋滞有り	追加 候補
							23.9	28.0	40.8	200m	2回	渋滞有り		
							10.8	34.7	37.8	1400m	3回以上	渋滞有り		
							34.5	21.1	40.5	20m	2回	渋滞無し		
5	県道30号	仮)合志市福原東 (菊陽町)	合志市 (菊陽町)	方南2	県30	北	19.8	10.9	20.0	0m	1回	渋滞無し	渋滞有り	追加 候補
							9.8	27.0	21.6	200m	2回	渋滞有り		
							11.3	8.2	11.0	20m	2回	渋滞無し		
							27.2	13.0	16.6	20m	2回	渋滞無し		
6	国道57号	津久礼	菊陽町	方南2	県138	北	20.0	18.9	20.0	0m	1回	渋滞無し	渋滞有り	追加 候補
							23.9	28.0	28.1	0m	1回	渋滞無し		
							43.8	42.1	44.5	0m	1回	渋滞無し		
							7.4	7.4	7.4	0m	1回	渋滞無し		
7	国道57号 (国道57号)	大津町室 (国道57号)	大津町	方南2	県325	南	25.9	22.9	22.3	0m	1回	渋滞無し	渋滞無し	追加 見送り
							10.8	27.0	27.8	0m	1回	渋滞無し		
							24.8	23.2	27.8	0m	1回	渋滞無し		
							15.3	15.3	17.9	20m	2回	渋滞無し		
8	国道325号	仮)瀬川小学校 入口	大津町	方南4	県325	北西	20.4	32.5	37.5	530m	3回以上	渋滞有り	渋滞有り	追加 候補
							20.4	32.5	37.5	530m	3回以上	渋滞有り		
							20.4	32.5	37.5	530m	3回以上	渋滞有り		
							20.4	32.5	37.5	530m	3回以上	渋滞有り		

No	路線名	交差点名称	市区町村	方向	路線名	方角	最新平均旅行速度 (分析期間: R6.4~R6.3)			現地調査		通過時間の検証結果	自治体 ヒアリング	方針
							平日昼	平日夕	休日昼	最大 渋滞長さ	信号待ち 回数			
9	国道325号	仮)本田技研工業 入口	大津町	方南2	市道等	東	23.9	27.2	37.1	30m	2回	渋滞無し	渋滞有り	追加 候補
							14.9	19.0	19.5	10m	2回	渋滞無し		
							19.9	28.2	35.2	200m	2回	渋滞無し		
							6.9	7.9	13.9	230m	3回以上	渋滞有り		
10	国道325号	仮)フワウライン 入口	大津町	方南2	市道等	東	29.8	29.8	38.9	290m	3回以上	渋滞有り	渋滞有り	追加 候補
							17.9	19.9	20.6	0m	1回	渋滞無し		
							36.6	36.6	42.8	0m	1回	渋滞無し		
							21.8	21.1	23.1	0m	1回	渋滞無し		
11	国道325号	大津町室 (国道325号)	大津町	方南3	県443	南	15.8	38.3	41.8	1000m	3回以上	渋滞有り	渋滞有り	追加 候補
							19.5	12.9	24.1	720m	3回以上	渋滞有り		
							21.2	14.7	18.9	150m	2回	渋滞無し		
							17.6	24.7	25.2	0m	1回	渋滞無し		
12	国道443号	仮)菊陽町曲手	菊陽町	方南4	市道等	西	29.8	18.8	38.2	30m	1回	渋滞無し	渋滞有り	追加 候補
							24.8	21.2	18.0	0m	1回	渋滞無し		
							49.4	41.1	50.6	0m	1回	渋滞無し		
							17.6	24.7	25.2	0m	1回	渋滞無し		
13	国道443号	仮)菊陽町曲手南	菊陽町	方南4	市道等	西	29.8	18.8	38.2	30m	1回	渋滞無し	渋滞無し	追加 見送り
							24.8	21.2	18.0	0m	1回	渋滞無し		
							49.4	41.1	50.6	0m	1回	渋滞無し		
							17.6	24.7	25.2	0m	1回	渋滞無し		
14	国道443号	空港入口	菊陽町	方南1	県443	北	10.9	7.3	14.0	290m	3回以上	渋滞有り	渋滞有り	追加 候補
							38.2	29.0	32.0	180m	2回以上	渋滞無し		
							21.9	22.9	24.7	0m	1回	渋滞無し		
							17.7	17.5	19.6	20m	2回	渋滞無し		
15	国道387号	仮)黒石日吉 神社前	合志市	方南2	市道等	南東	4.0	4.4	7.8	130m	3回以上	渋滞有り	渋滞有り	追加 候補
							13.8	20.3	20.9	60m	2回	渋滞無し		
							18.7	16.0	20.5	0m	1回	渋滞無し		
							—	—	—	320m	3回以上	データなし		
16	国道387号	仮)合志市西合志	合志市	方南3	市道等	南西	11.8	14.7	18.4	130m	2回	渋滞無し	渋滞有り	追加 候補
							29.4	17.9	30.1	100m	2回	渋滞無し		
							19.6	32.1	33.8	60m	2回	渋滞無し		
							17.4	14.4	18.8	10m	2回	渋滞無し		
17	県道37号	仮)ユーハレス 井天前	合志市	方南2	県37	北	29.4	17.9	30.1	100m	2回	渋滞無し	渋滞有り	追加 候補
							19.6	32.1	33.8	60m	2回	渋滞無し		
							17.4	14.4	18.8	10m	2回	渋滞無し		
							17.4	14.4	18.8	10m	2回	渋滞無し		

※最新平均旅行速度:ETC2.0フロー情報(R5.4~R6.3)を用いて算出。20km/h未満を赤塗り。

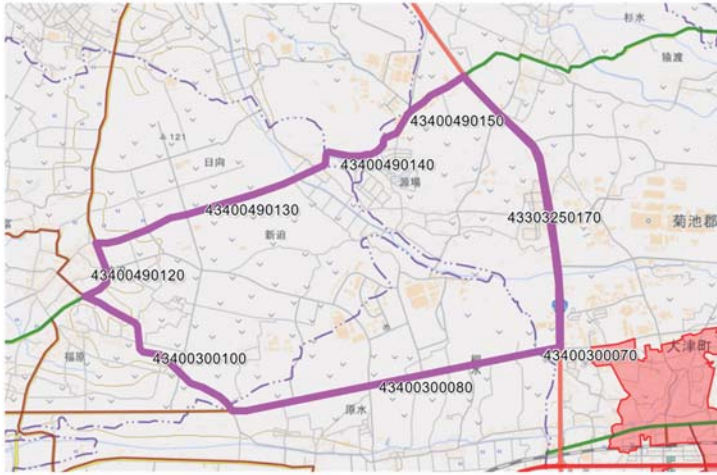
(出典:2024年12月16日 令和6年度 第2回熊本県渋滞協資料)

### 2.3.4 広域交通の増加

#### (1) 都市圏北東部の大型車交通量

- パーソントリップ調査では、圏域内の居住者の交通行動の把握が目的となるため、物流や観光等の圏域外との交通の把握はできません。そのため、その他のデータ活用による課題整理が重要となります。ここでは、北東部を中心とした企業進出に伴う大型車交通量の増加が顕著となっており、これら物流交通への対応も都市圏の交通体系を考える上では重要となります。

#### ■大型車交通量の推移：H22（2010）平均



#### ■熊本都市圏北東部(国道325号・(主)大津植木線)



#### ■大型車交通量の推移：R3（2021）平均



(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

(出典：各年度全国道路・街路交通情勢調査)

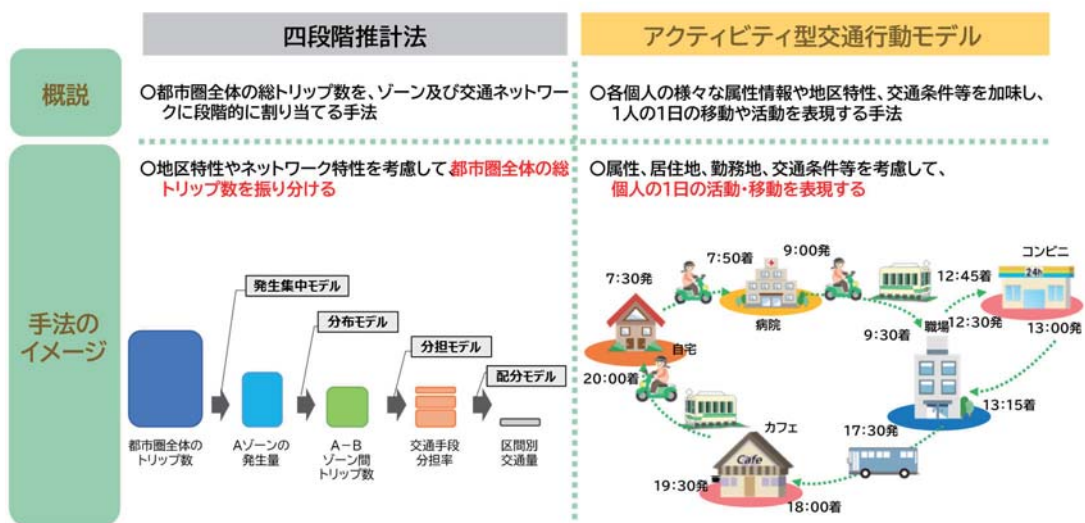
## 2.4 都市圏交通の将来の見通し

### 2.4.1 予測検討の概要

#### (1) モデルの概要

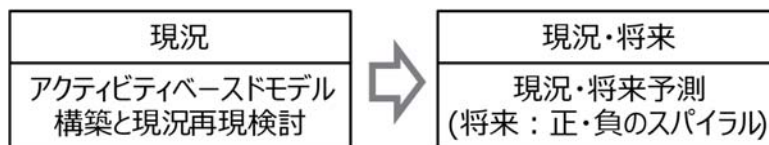
- 都市圏交通の将来の見通しを検討するにあたり、予測モデルとしては、アクティビティベースドモデル（アクティビティ型交通行動モデル：今回手法）を適用しています。手法のイメージは以下の通りです。
- 従来の四段階推計法（前回マスタープランで適用した手法）では、トリップ数（総生成量）を予測し、それを段階的に振り分けていくこととなりますが、アクティビティベースドモデルでは、個々人の1日の交通行動を推計し、属性等に応じた予測を実施することとなります。

<従来手法と今回手法の比較>



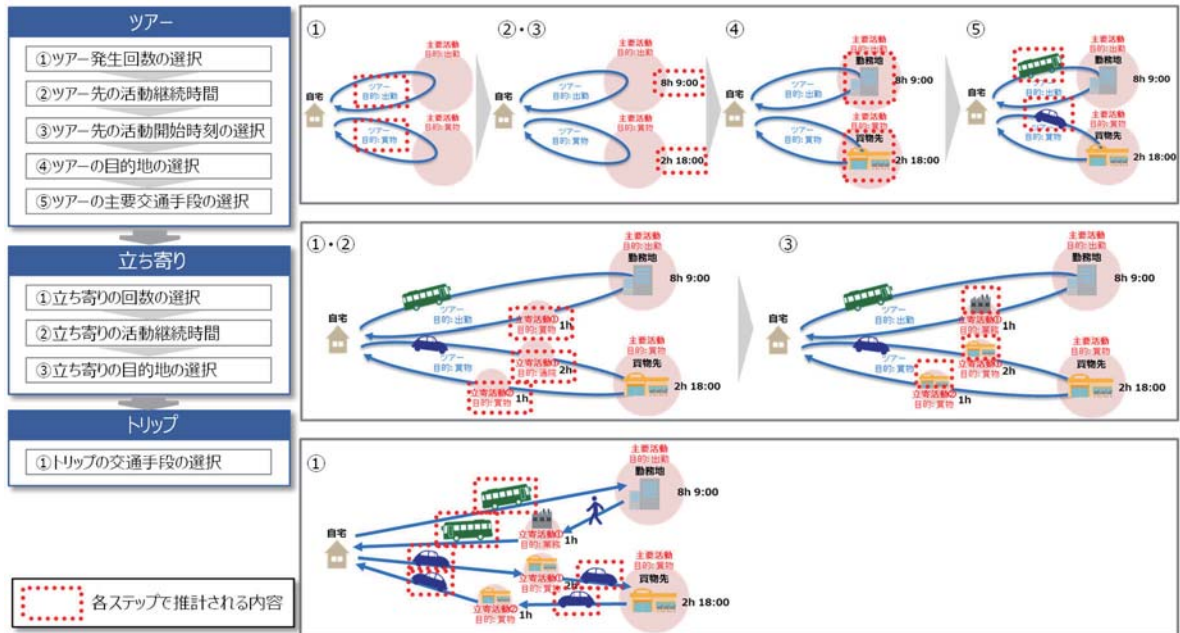
#### (2) モデル構築の概要と現況再現検討フロー

- 需要予測の概略手順は以下の通りです。パーソントリップ調査データより現況の交通行動モデルを構築し、交通行動の現況再現性の検証を踏まえ、将来予測を行っております。





- モデルの構築の全体構成は以下の通りです。個人の1日のツアーを予測する目的別のモデル、ツアー内での立ち寄りの有無を予測するモデルを構築することで、1日の交通行動（トリップ）を予測しています。



◆モデルの説明変数：ツアー

- ①発生回数：属性（女性・高齢者・大学生・単身世帯・子育て世帯）、活動可能時間
- ②活動継続時間：属性（女性・高齢者・大学生）、ツアー回数、活動可能時間
- ③活動開始時刻：属性（女性・高齢者・大学生、子育て世帯）
- ④目的地：距離、ゾーンポテンシャル（従業人口密度・従学人口、施設数）
- ⑤主要交通手段：所要時間、料金（移動費用）、運行便数、乗換回数、従業人口密度

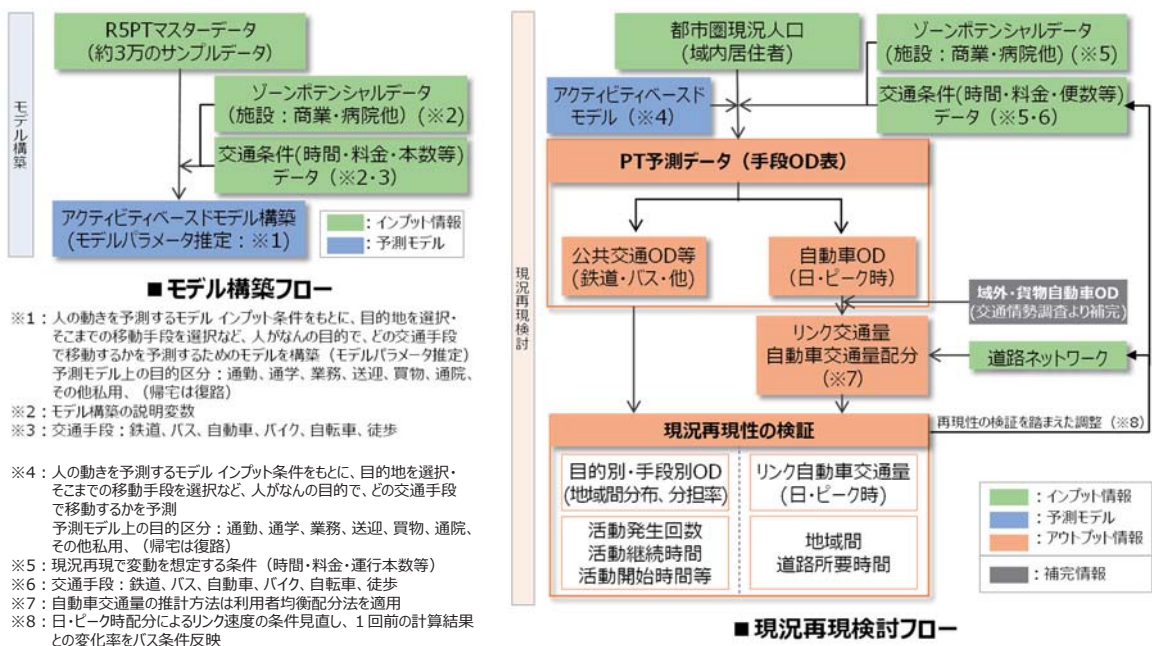
◆モデルの説明変数：立ち寄り

- ①回数：属性（女性・高齢者・大学生・単身世帯・子育て世帯）、活動可能時間
- ②活動継続時間：属性（女性・高齢者・大学生）、活動可能時間
- ③目的地：居住地から目的地と居住地から立ち寄り先の迂回距離、ゾーンポテンシャル

◆モデルの説明変数：トリップの交通手段（立ち寄り）

- ①交通手段：ツアー交通手段、所要時間、料金（移動費用）、運行便数、乗換回数、従業人口密度

- モデル構築及び現況再現の検討フローは以下の通りです。



■モデル構築フロー

- ※1：人の動きを予測するモデル。入力条件をもとに、目的地を選択、そこまでの移動手段を選択など、人がなんの目的で、どの交通手段で移動するかを予測するためのモデルを構築（モデルパラメータ推定）  
予測モデル上の目的区分：通勤、通学、業務、送迎、買物、通院、その他私用。（帰宅は復路）
- ※2：モデル構築の説明変数
- ※3：交通手段：鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩
- ※4：人の動きを予測するモデル。入力条件をもとに、目的地を選択、そこまでの移動手段を選択など、人がなんの目的で、どの交通手段で移動するかを予測  
予測モデル上の目的区分：通勤、通学、業務、送迎、買物、通院、その他私用。（帰宅は復路）
- ※5：現況再現で変動を想定する条件（時間・料金・運行本数等）
- ※6：交通手段：鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩
- ※7：自動車交通量の推計方法は利用者均衡配分法を適用
- ※8：日・ピーク時配分によるリンク速度の条件見直し、1回前の計算結果との変化率をバス条件反映

■現況再現検討フロー



### (3) モデル構築・現況再現の検討条件

- モデルの構築、及び現況再現検討で活用する条件は以下の通りです。

<予測ゾーンと人口>

熊本都市圏を構成する自治体の500mメッシュ単位（4次メッシュ単位）のゾーンを設定（都市圏内の対象メッシュ数は「5,618ゾーン」、現況人口は令和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）を設定

<ゾーンポテンシャルデータ>

目的地の選択等で活用するゾーンのポテンシャルデータは、下記項目を現況情報より設定

- ・大規模商業施設情報・小規模商業施設情報・医療施設情報・福祉施設情報
- ・レクリエーション・アミューズメント施設情報・文化機能施設情報・従業・従学人口

<交通条件データ>

交通条件概要・出力内容を以下のとおり設定

鉄道交通条件：ゾーン間の交通条件を時刻表より設定（将来は運行本数のみ低下）

内容：所要時間（ピーク・昼間・夜間）・距離・料金・乗換回数・運行本数

バス交通条件：ゾーン間の交通条件を系統・時刻表より設定

内容：所要時間（ピーク・昼間・夜間）・距離・料金・乗換回数・運行本数

自動車・バイク交通条件

：ゾーン間の交通条件を混雑時・非混雑時等の時間帯での旅行速度などより整理

内容：所要時間（ピーク・昼間・夜間）・距離・料金（ガソリン費用）

※ガソリン費用：175.1円/ℓ（石油製品価格調査 経済産業省資源エネルギー庁）

自動車燃費：17.4km/ℓ（自動車燃費一覧 国土交通省）

二輪車燃費：38.8km/ℓ（排気量別バイクの平均燃費）

自転車・徒歩交通条件

：自動車交通条件によるゾーン間距離を活用し手段別速度より設定

内容：所要時間（日平均）・距離

※自転車速度 10.8km/h（全国コミュニティサイクル担当者会議資料）

歩行速度 3.6km/h（警視庁資料）

### (4) 現況再現性の検討

- 構築したモデルより、現況再現性の主な検討結果は以下の通りとなります。

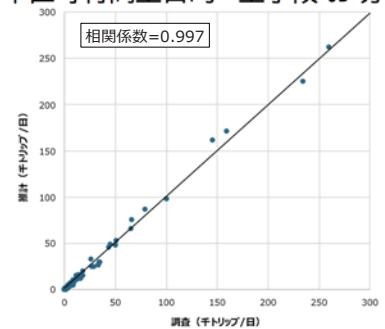
◆アクティビティベースドモデル・自動車交通量配分の現況再現検討結果

■トリップ数（交通手段別）

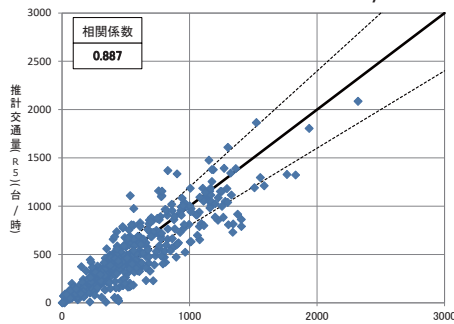


注：( ) 内は推計/調査の比率

■市区町村間全目的・全手段 OD 分布



■朝ピーク時自動車交通量（台/h）・上下別

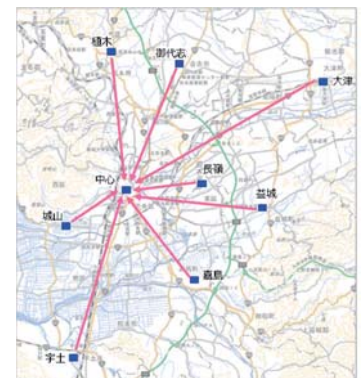


注：相関係数は2種類のデータ間の直線的な関係の強さを示す指標

■主要拠点間のピーク時の自動車所要時間

	ピーク時 (7-8時台) 中心方面の所要時間 (分)		所要時間比較
	① 現況_車	② 現況実績_車	
植木→中心	33.1	29.4	1.13
御代志→中心	36.2	36.8	0.99
大津→中心	44.0	42.0	1.05
長瀬→中心	24.5	27.3	0.90
益城→中心	34.4	31.5	1.09
嘉島→中心	25.0	25.2	0.99
宇土→中心	39.0	36.8	1.06
城山→中心	16.3	16.8	0.97

※現況実績は道路街路交通情勢調査の混雑時旅行速度より算出



## 2.4.2 将来の見通しに関する予測検討

### (1) 負のスパイラルの進行による現況（現在）及び将来の見通しの予測フロー

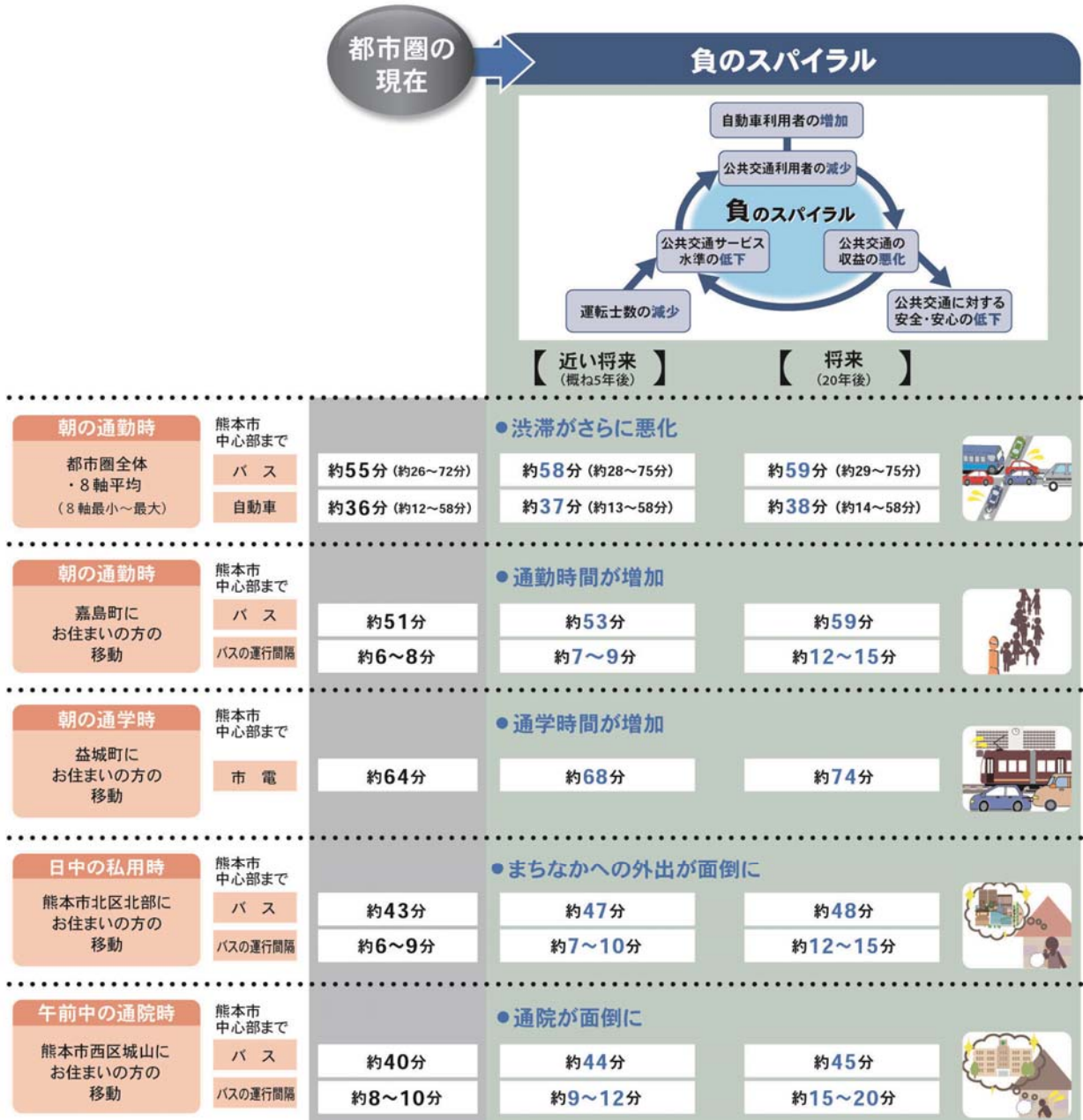
- 負のスパイラルでの指標の算出結果は以下の通りです。



#### 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。

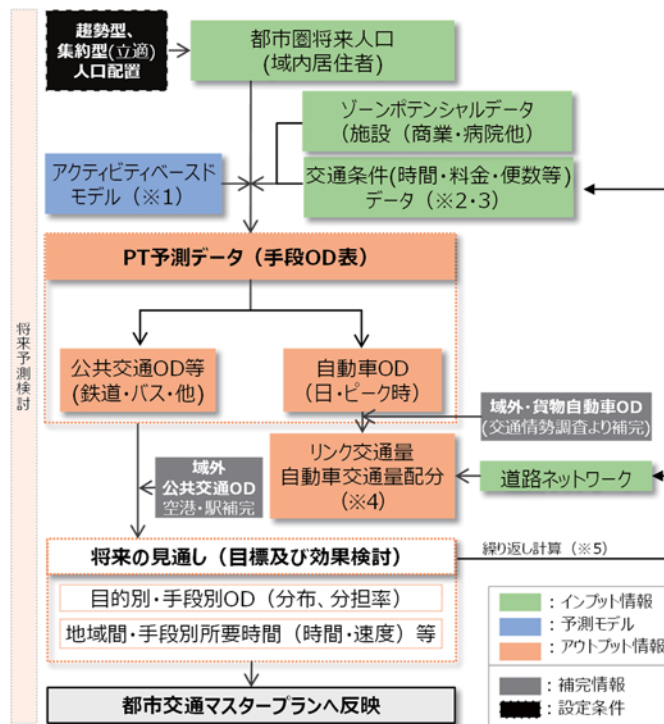


- 現況・将来の予測検討フローは以下の通りで、負のスパイラルの前提条件及び下記条件より指標を予測します。

**【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



■ 予測検討フロー

- ※1：人の動きを予測するモデル。インプット条件をもとに、目的地を選択・そこまでの移動手段を選択など、人がなんの目的で、どの交通手段で移動するかを予測  
 予測モデル上の目的区分：通勤、通学、業務、送迎、買物、通院、その他私用、(帰宅は復路)
- ※2：将来の施策実施前後で変動を想定する条件（時間・料金・運行本数等）
- ※3：交通手段：鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩
- ※4：自動車交通量の推計方法は利用者均衡配分法を適用  
 交通量と速度の関係式は道路街路交通情勢調査にBPR関数型を設定
- ※5：日・ピーク時配分によるリンク速度より、1回前の計算結果との変化率をバス・自動車条件に反映

<ゾーン別人口>

人口は、現況：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：令和27年の独自推計の将来人口より設定

<ゾーンポテンシャルデータ>

目的地の選択などで活用するゾーンのポテンシャルデータは、施設数は現況設定とし、従業・従学人口は将来フレームより設定

<交通条件データ>

鉄道交通条件：ゾーン間の現況交通条件のうち、将来は運行本数のみ低下

バス交通条件：ゾーン間の現況交通条件のうち、将来は運行本数の低下、需要変化を踏まえた交通量推計による所要時間（ピーク・昼間・夜間）を設定

自動車・バイク交通条件

：ゾーン間の現況交通条件のうち、将来は需要変化を踏まえた交通量推計による所要時間（ピーク・昼間・夜間）を設定

自転車・徒歩交通条件：将来は現況設定と同様



(2) 将来の見通しに関する予測結果

<都市圏全体・8軸平均時間（バス通勤）／嘉島町にお住まいの方の移動時間（バス通勤）>

<都市圏全体・8軸平均（自動車通勤）>

- バス・自動車手段等を対象に、8軸方面の拠点から熊本市中心部までなど、拠点間での所要時間の整理結果は以下の通りです。所要時間を予測する起終点の組合せによる予測結果より、平均値、及び最大・最小値を将来の見通しに関する予測値を整理しています。

▼各拠点から中心部までの所要時間（予測値） (分)

通勤 8軸方面	都市圏の現在		
	bus	近い将来・負 bus	将来・負 bus
植木地区	57	59	63
菊池温泉旅館街周辺	72	75	75 (*3)
大津町役場周辺	62	71	62
長嶺地区	43	46	49
西原村役場周辺	60	62	62 (*3)
嘉島町役場周辺	51	53	59
宇城市役所周辺	71	73 (*3)	73
城山地区	26 (*1)	28 (*2)	29 (*2)
(予測)	(40)	(44)	(44)
8軸平均	54	57	59
最小	26	28	29
最大	72	75	75

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

通勤 8軸方面	都市圏の現在		
	car	近い将来・負 car	将来・負 car
植木地区	35	36	38
菊池温泉旅館街周辺	58	58	58
大津町役場周辺	44	46	46
長嶺地区	23	25	25
西原村役場周辺	46	47	48
嘉島町役場周辺	25	27	27
宇城市役所周辺	45	44	45
城山地区	12	13	14
8軸平均	36	37	38
最小	12	13	14
最大	58	58	58

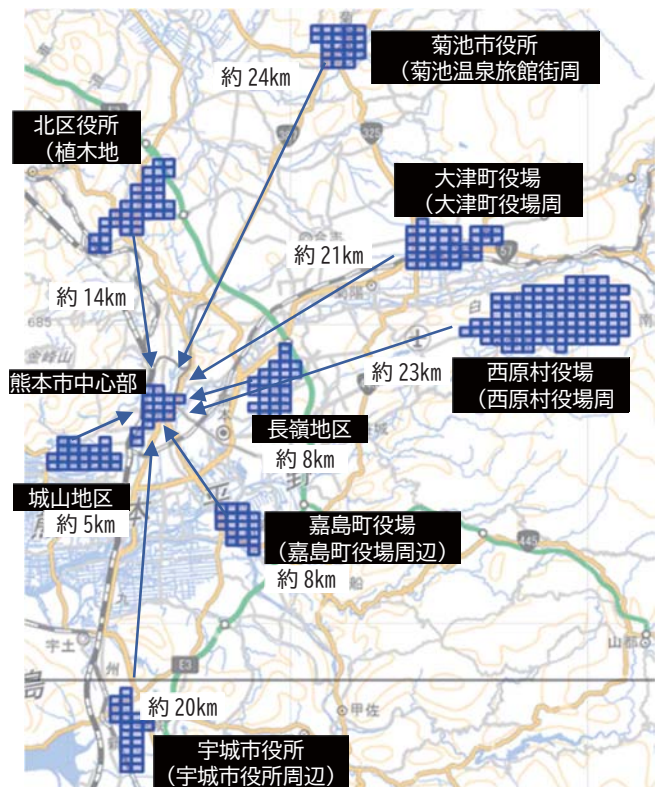
\*1：PT調査による実績値を適用  
 \*2：伸び率より推計（実績値×負又は正の予測時間／現況の予測時間）  
 \*3：サンプル無しのため負のスパイラル間の予測値を適用

<嘉島町にお住まいの方の移動でのバスの運区間隔（バス通勤）>

- バスの運行間隔（中心部方面）= 60分 ÷ 運行本数（出仲間（旧浜線）バス停）
- |         |                    |                         |
|---------|--------------------|-------------------------|
| 都市圏の現在  | = 6～8分             | 7時台：10本/片側 = 60/10 = 6分 |
|         |                    | 8時台：8本/片側 = 60/8 = 8分   |
| 地域の将来・負 | = 7～9分             | 7時台：9本/片側 = 60/9 = 7分   |
|         | ※現在便数×0.85倍（1.5割減） | 8時台：7本/片側 = 60/8 = 9分   |
| 将来・負    | = 12～15分           | 7時台：5本/片側 = 60/5 = 12分  |
|         | ※現在便数×0.5倍（5割減）    | 8時台：4本/片側 = 60/4 = 15分  |

■所要時間の整理対象とする起終点

方面別・手段別及び目的別での起終点間における所要時間を右のメッシュの組合せによる平均値を整理し、その8軸平均、8軸内での最大・最小値を将来の見通しとして整理





<益城町にお住まいの方の移動時間（市電通学）>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

	都市圏の現在	近い将来・負	将来・負
	rail	rail	rail
<b>通学</b> 益城熊本空港IC周辺	64	68	74

<熊本市北区北部にお住まいの方の移動時間（バス私用）>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

	都市圏の現在	近い将来・負	将来・負
	bus	bus	bus
<b>買物</b> 北部地区	43	47	48

<熊本市北区北部にお住まいの方の移動でのバスの運区間隔（バス私用）>

- バスの運行間隔（中心部方面）= 60分 ÷ 運行本数（北部まちづくりセンター前バス停）
 

都市圏の現在	= 6～9分	7時台：10本/片側 = 60/10 = 6分
		8時台：7本/片側 = 60/7 = 9分
地域の将来・負	= 7～10分	7時台：9本/片側 = 60/9 = 7分
※現在便数×0.85倍（1.5割減）		8時台：6本/片側 = 60/6 = 10分
将来・負	= 12～15分	7時台：5本/片側 = 60/5 = 12分
※現在便数×0.5倍（5割減）		8時台：4本/片側 = 60/4 = 15分

<熊本市西区域山にお住まいの方の移動時間（バス通院）>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

	都市圏の現在	近い将来・負	将来・負
	bus	bus	bus
<b>通院</b> 城山地区	40	44	45

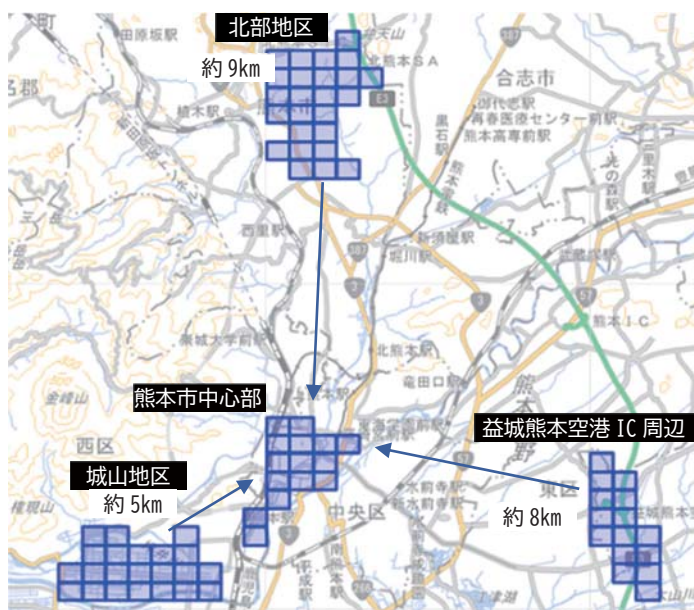
<熊本市西区域山にお住まいの方の移動でのバスの運区間隔（バス通勤）>

- バスの運行間隔（中心部方面）= 60分 ÷ 運行本数（田崎市場前バス停）
 

都市圏の現在	= 8～10分	7時台：8本/片側 = 60/8 = 8分
		8時台：6本/片側 = 60/6 = 10分
地域の将来・負	= 9～12分	7時台：7本/片側 = 60/7 = 9分
※現在便数×0.85倍（1.5割減）		8時台：5本/片側 = 60/5 = 12分
将来・負	= 15～20分	7時台：4本/片側 = 60/4 = 15分
※現在便数×0.5倍（5割減）		8時台：3本/片側 = 60/3 = 20分

■所要時間の整理対象とする起終点

方面別・手段別及び目的別での起終点間における所要時間を右のメッシュの組合せによる平均値を将来の見通しとして整理



## 第3章

# 都市圏の交通ネットワークの将来像

- 3.1 都市圏の将来像
- 3.2 交通ネットワークの将来像

# 第3章 都市圏の交通ネットワークの将来像

## 3.1 都市圏の将来像

### 3.1.1 熊本都市計画区域マスタープランにおける都市構造の考え方

- 熊本都市計画区域マスタープランにおける都市構造の考え方を以下に示します。

#### 「将来の都市構造」の見直しの方針

次の観点を踏まえ、見直しを行う。

- 近年見直しを行った県内の他区域マスの構成と整合を図る。
- 各市町の関連計画で位置付けられた内容の整合を図る。

#### 他区域マス構成

1. 「**拠点**」の設定 : 都市機能等の集積を図る。 ※各市町の設定している拠点の階層化を整理
2. 「**軸**」の設定 : 広域的な交流促進及び地域内交流を促進する
3. 「**ゾーン**」の設定 : 適切な土地利用を図る。

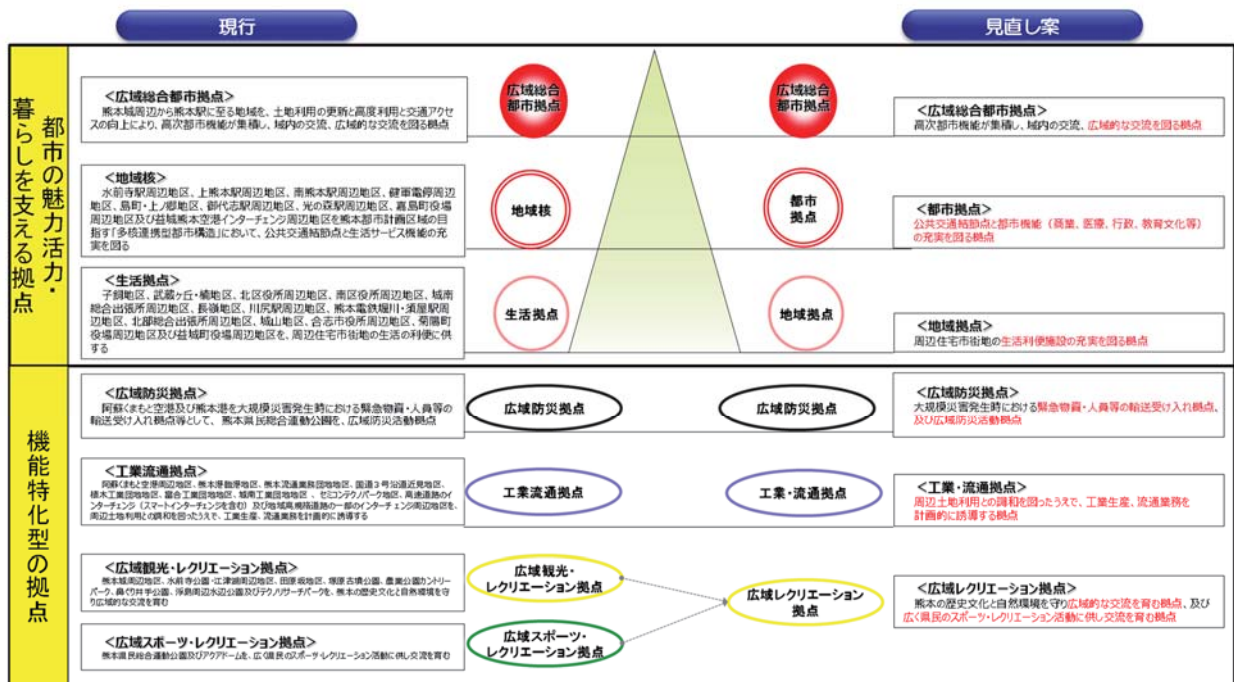
### 3.1.2 拠点の考え方

- 熊本都市計画区域マスタープランにおける拠点の考え方を以下に整理します。

#### 「拠点」の設定：都市機能等の集積を図る。

市町が設定している拠点を都市計画区域の範囲で階層化を再整理し、6つの拠点を定める。

赤字：ポイント

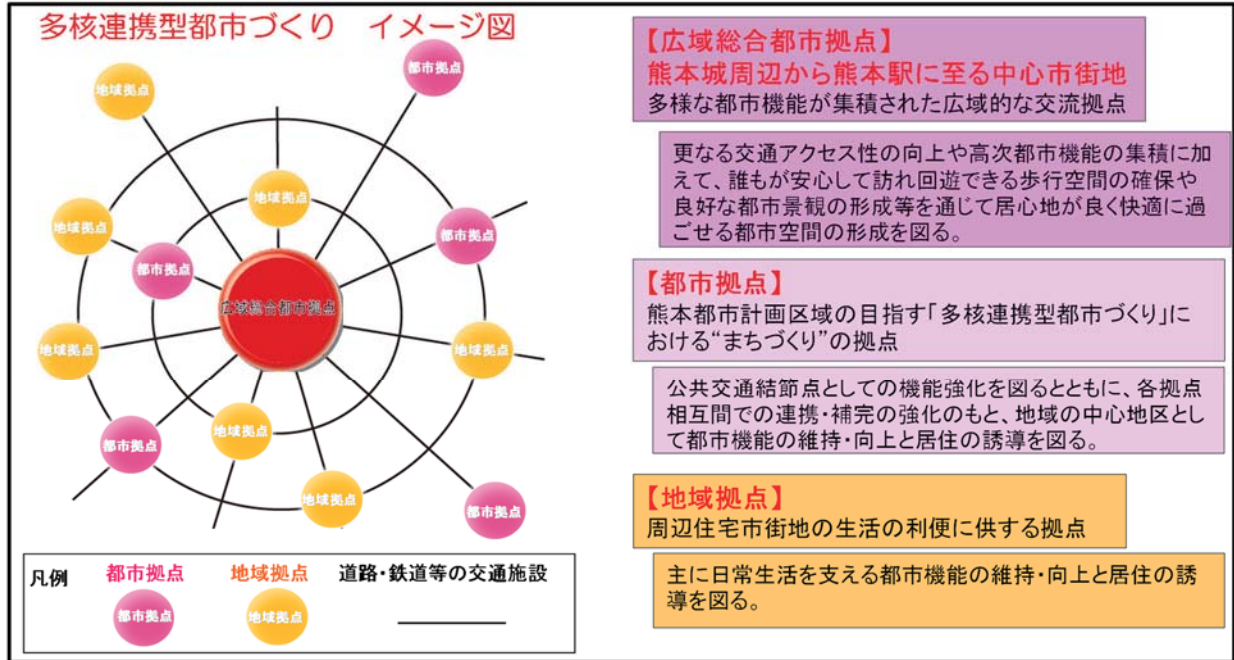


(出典：第3回熊本都市計画区域マスタープラン検討委員会 熊本県 R7.7 より整理)

将来の都市構造

都市の魅力活力・暮らしを支える拠点

広域総合都市拠点を中心とし、周辺に諸機能を集約した都市拠点と地域拠点を配置する。拠点間を公共交通や幹線道路で結び、相互に連携した秩序ある都市を目指す。



都市計画の目標

● 将来の都市構造

都市の魅力活力・暮らしを支える拠点

都市拠点・・・熊本都市計画区域の目指す「多核連携型都市構造」における「まちづくり」の「核」となる拠点  
(交通結節点、サービスの充実、市・町各一箇所以上、地理的条件等の勘案)

地域拠点・・・周辺住宅市街地の生活の利便に供する拠点 【見直し(案)】

赤字：前回から変更  
青字：名称の変更

【現行区域マス】

No	拠点の位置	公共交通	都市圏交通の基盤				備考
			商業施設	医療施設	行政施設	教育文化施設	
熊本	熊本城周辺から熊本駅	熊本駅 熊本駅	○	○	○	○	
熊本1	水前寺駅周辺地区 (熊本市)	水前寺駅 水前寺駅	○	○	○	○	
熊本2	健康可電停周辺地区 (熊本市)	健康可電停 健康可電停	○	○	○	○	
熊本3	平成駅-南熊本駅周辺地区 (熊本市)	平成駅 南熊本駅	○	○	○	○	
熊本4	西熊本駅周辺地区 (熊本市)	西熊本駅 西熊本駅	○	○	○	○	
熊本5	上熊本駅周辺地区 (熊本市)	上熊本駅 上熊本駅	○	○	○	○	
合志1	新代志駅周辺地区 (合志市)	新代志駅 新代志駅	○	○	○	○	
菊陽1	光の森駅周辺地区 (菊陽市)	光の森駅 光の森駅	○	○	○	○	
嘉島1	嘉島駅周辺地区 (嘉島町)	嘉島駅 嘉島駅	○	○	○	○	
益城1	益城駅周辺地区 (益城町)	益城駅 益城駅	○	○	○	○	
熊本1	北区役所周辺地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
熊本2	北部まちづくりセンター周辺地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
熊本3	橋-武蔵ヶ丘地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
熊本4	八景水谷-清水亀井地区 (熊本市)	○	○	○	○	○	
熊本5	子飼地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
熊本6	長嶺地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
熊本7	南区役所周辺地区 (熊本市)	○	○	○	○	○	
熊本8	城南総合出張所周辺地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
熊本9	川尻駅周辺地区 (熊本市)	○	○	○	○	○	
熊本10	西区役所周辺地区 (熊本市)	△	△	△	△	△	
合志1	合志市役所周辺地区 (合志市)	△	△	△	△	△	
合志2	深層地区 (合志市)	○	○	○	○	○	
菊陽1	菊陽町役所周辺地区 (菊陽市)	△	△	△	△	△	
益城1	益城町役所周辺地区 (益城町)	△	△	△	△	△	
熊本2	原水駅-新駅周辺地区 (熊本市)	○	○	○	○	○	※現行区域マスタープランの策定時点で未定として事業を中止。※現行区域マスタープランの策定時点で未定として事業を中止。※現行区域マスタープランの策定時点で未定として事業を中止。
嘉島1	嘉島駅前台地区 (嘉島町)	△	△	△	△	△	
益城1	益城町駅前地区 (益城町)	△	△	△	△	△	

追加

(出典：第3回熊本都市計画区域マスタープラン検討委員会 熊本県 R7.7より整理)



都市計画の目標

● 将来の都市構造

機能特化型の拠点

- 広域防災拠点 ..... 大規模災害発生時における緊急物資・人員等の輸送受け入れ拠点及び広域防災活動拠点
- 工業・流通拠点 ..... 周辺土地利用との調和を図ったうえで、工業生産、流通業務を計画的に誘導する拠点
- 広域レクリエーション拠点 ..... 熊本の歴史文化と自然環境を守り広域的な交流を育む拠点、及び広く県民のスポーツ・レクリエーション活動に供し交流を育む拠点

赤字：前回から変更

青字：名称の変更

【現行区域マス】

広域防災拠点、工業・流通拠点、広域レクリエーション拠点	
広域防災拠点	熊本1 熊本県民総合運動公園 熊本2 熊本港
	益城・菊陽1 阿蘇くまもと空港
工業・流通拠点	熊本1 熊本港臨港地区 熊本2 熊本IC周辺地区 熊本3 熊本流通業新田地区 熊本4 国道3号沿道近見地区 熊本5 植木工業団地地区 熊本6 植木IC周辺地区 熊本7 和泉IC周辺地区 熊本8 城南工業団地地区 熊本9 富合地区
	合志・菊陽1 セミコンテクノパーク地区 高島1 高島JCT周辺地区 益城1 阿蘇くまもと空港周辺地区 益城2 益城熊本空港IC周辺地区
広域観光・レクリエーション拠点	熊本1 江津湖周辺地区 熊本2 熊本城周辺地区 熊本3 田原坂地区 熊本4 塚原古墳公園 合志1 農業公園カントリーパーク 菊陽1 轟ぐり井手公園 益城1 テクノリサーチパーク 高島1 浮島周辺水辺公園
広域スポーツ・レクリエーション拠点	熊本1 熊本県民総合運動公園 熊本2 アクアドームくまもと

削除

統合

【見直し(案)】

広域防災拠点、工業・流通拠点、広域レクリエーション拠点	
広域防災拠点	熊本1 熊本県民総合運動公園 熊本2 熊本港 熊本3 熊本地方合同庁舎B棟 熊本4 熊本県庁(新防災センター) 熊本5 舞上自衛隊西部方面總監部 熊本6 第8師団司令部 熊本7 熊本赤十字病院 益城・菊陽1 阿蘇くまもと空港 益城1 熊本県産業展示場(グランメッセ熊本) 益城2 熊本県消防学校
工業・流通拠点	熊本1 熊本港臨港地区 熊本2 熊本IC周辺地区 熊本3 熊本流通業新田地区 熊本4 国道3号沿道近見地区 熊本5 植木工業団地地区 熊本6 植木IC周辺地区 熊本7 和泉IC、下郷IC周辺地区 熊本8 (仮称)城山IC周辺地区 熊本9 (仮称)砂原IC周辺地区 熊本10 城南IC周辺地区 熊本11 戸島町地区 熊本12 (仮称)熊本北JCT-IC周辺地区 合志・菊陽1 セミコンテクノパーク周辺地区 合志1 (仮称)高合志IC周辺地区 合志2 (仮称)合志IC周辺地区 高島1 高島JCT周辺地区 益城1 阿蘇くまもと空港周辺地区 益城2 益城熊本空港IC周辺地区 熊本1 江津湖周辺地区 熊本2 熊本城周辺地区 熊本3 田原坂地区 熊本4 塚原古墳公園 熊本5 熊本県民総合運動公園 熊本6 アクアドームくまもと 合志1 農業公園カントリーパーク 菊陽1 轟ぐり井手公園 菊陽2 菊陽杉並木公園、くまモンアーバンスポーツパーク 益城1 テクノリサーチパーク(テクノ中央緑地公園) 高島1 浮島周辺水辺公園 高島2 高島町運動公園

追加

追加

追加

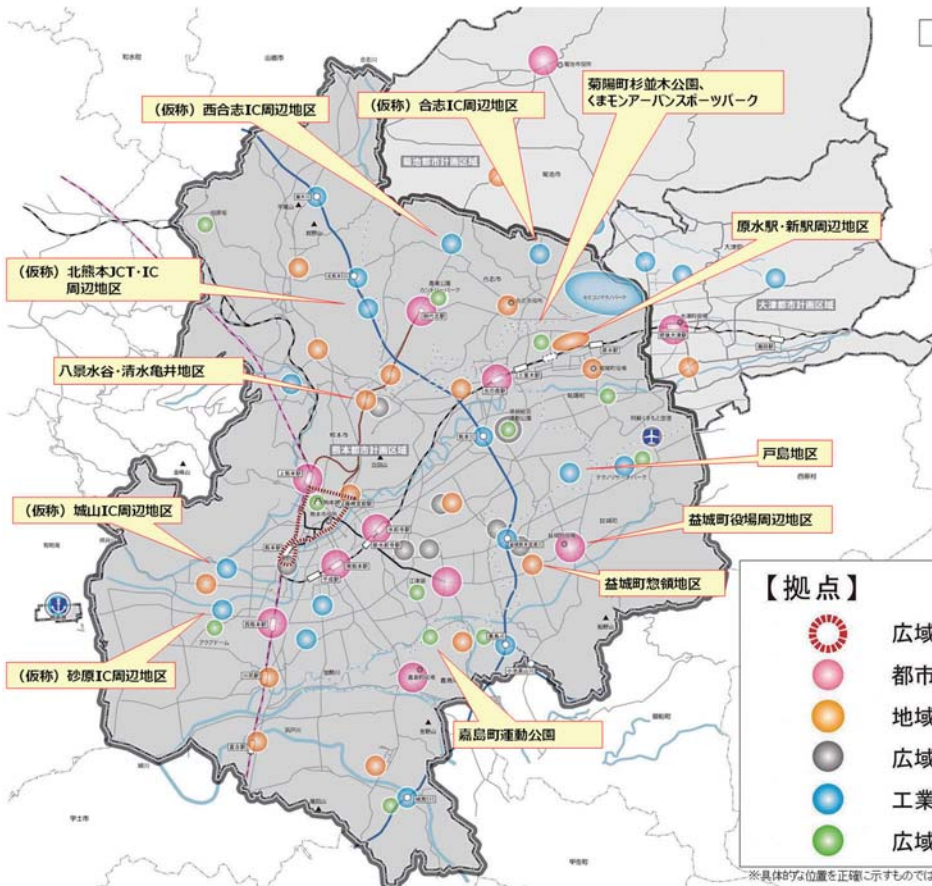
追加

追加

追加

追加

追加



主な追加箇所を吹き出しで記載

【拠点】

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点
- 広域防災拠点
- 工業・流通拠点
- 広域レクリエーション拠点

(出典：第3回熊本都市計画区域マスタープラン検討委員会 熊本県 R7.7より整理)

### 3.1.3 連携軸の考え方

- 熊本都市計画区域マスタープランにおける連携軸・ゾーンの考え方を以下に示します。

「軸」の設定：広域的な交流、都市圏内の交流及び地域内の交流を促進する。

赤字：ポイント

都市圏の骨格を形成するとともに、拠点間の都市機能を有機的に連携させる幹線道路や鉄道等の交通基盤を連携軸として位置付ける。

#### ① 広域連携軸

- 県内外の周辺都市を結び、九州全体の中で広域的な連携や交流促進を図るための主要な骨格となる軸

(九州縦貫自動車道、中九州横断道路、九州中央自動車道、九州新幹線 等)

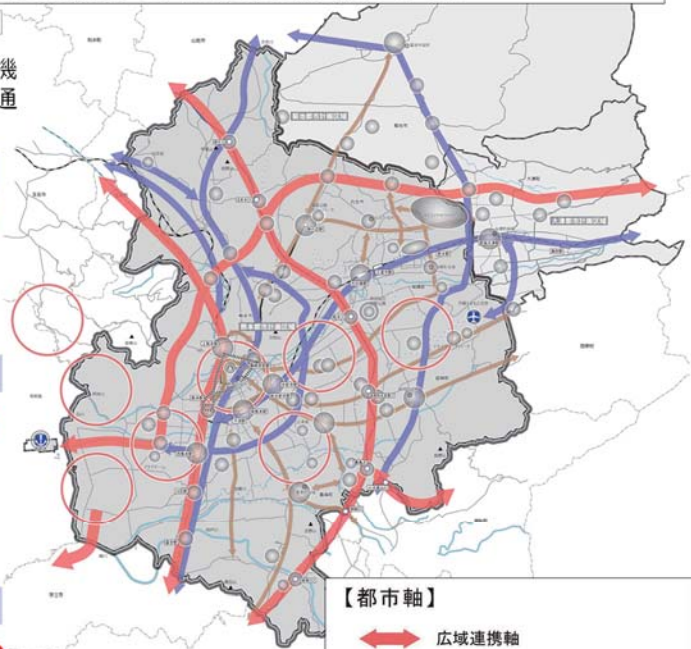
#### ② 都市連携軸

- 広域連携軸を補完し、広域総合都市拠点および区域内外の都市拠点を幹線道路及び鉄道・路線バス等の基幹的公共交通によって結ばれる軸

(国道3号、国道57号、国道443号、JR鹿児島本線、JR豊肥本線 等)

#### ③ 地域連携軸

- 都市連携軸を補完し、主に本区域における拠点間の交流・連携の促進を図るため、幹線道路や基幹的な公共交通のほかコミュニティバスやデマンドバス等の補完的な公共交通によって結ばれる軸



※具体的な位置を正確に示すものではありません。

「ゾーン」の設定：適切な土地利用を図る。

現況の土地利用を踏まえ、秩序ある土地利用を誘導するため4つのゾーンを定める。

#### ① 市街地ゾーン

##### ＜中心市街地＞

土地利用の更新と高度利用により高次都市機能の充実を図る。

(熊本城周辺から熊本駅に至る「広域総合都市拠点」が形成する中心市街地)

##### ＜中心部周辺市街地＞

商業・業務施設等の都市機能の充実や都市の利便性を享受できる中高層住宅の集積を図る。

(中心市街地周辺の国道57号東バイパスと白川に囲まれた市街地及びJR鹿児島本線西側の市街地)

##### ＜郊外部市街地＞

地域生活サービスに資する都市機能を配置し、周辺の住宅地と調和した良好な住環境の充実を図る。

(都市拠点・地域拠点を中心とした市街地)

#### ② 農畜産・集落ゾーン

白川・緑川流域に広がる田園空間や市街化調整区域内の農用地は、農業生産基盤としてのみならず、地下水涵養や家畜飼養にも適しており、その良好な機能を長期的に維持するため、当該区域の保全を図る。

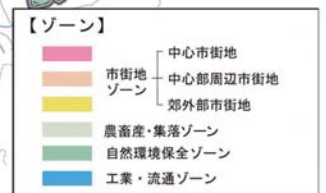
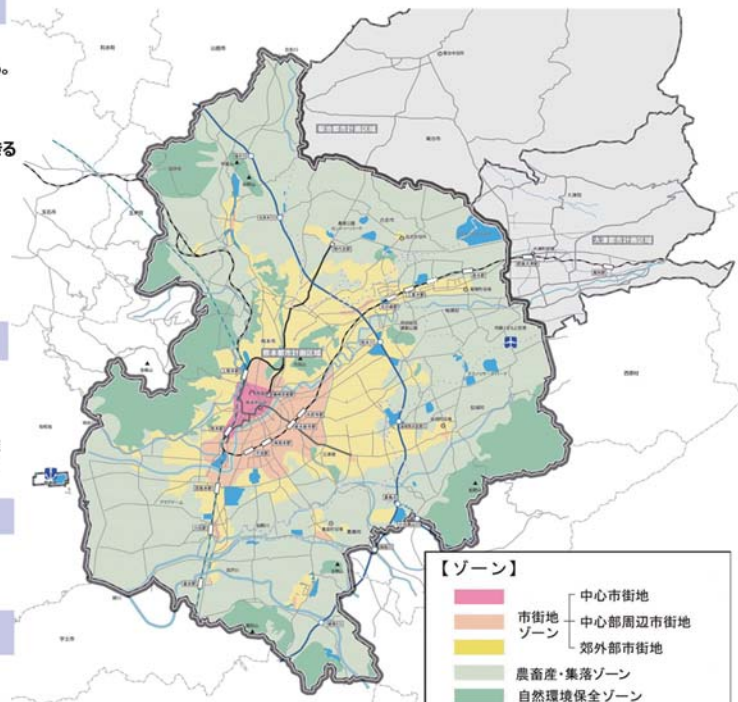
また、周辺に形成される集落等では、農畜産業を基盤とした地域コミュニティを維持しながら、住環境と生業の両面において、その調和と暮らしの質の向上を図る。

#### ③ 自然環境保全ゾーン

本区域の山林や丘陵地は、動植物の生息域となる豊かな自然環境、雄大な景観を有する地域であり、阿蘇外輪に源を有する貴重な地下水の水源涵養域でもあるため、自然環境保全ゾーンとして、その保全を図る。

#### ④ 工業・流通ゾーン

工業・流通業務地として関連施設が立地・集積しており、引き続き、工業・流通施設の集積・充実を図る。



(出典：第3回熊本都市計画区域マスタープラン検討委員会 熊本県 R7.7より整理)



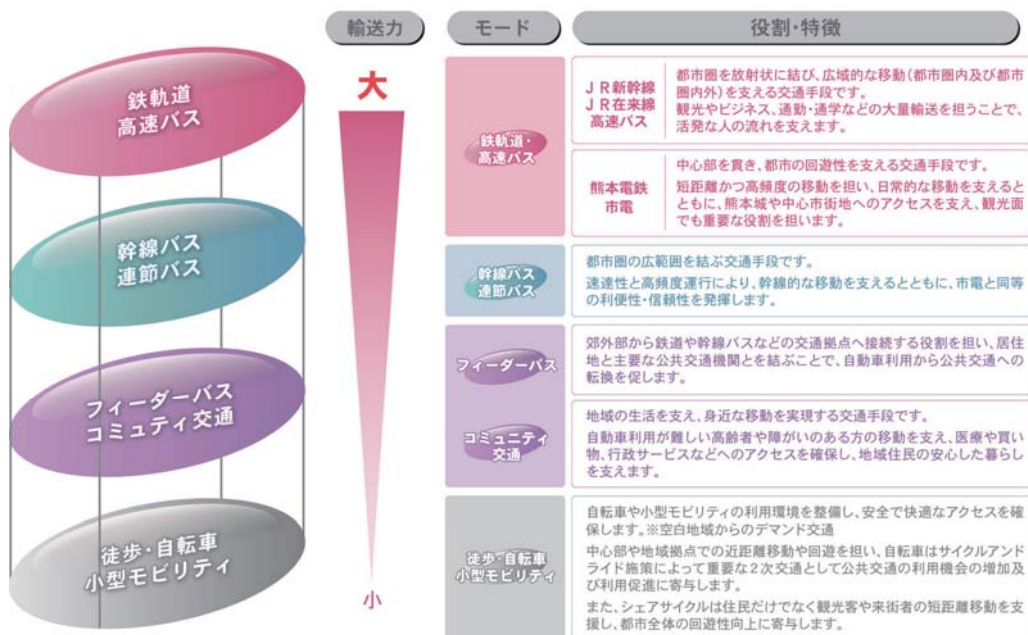
## 3.2 交通ネットワークの将来像

### 3.2.1 前回マスタープランからの変更点

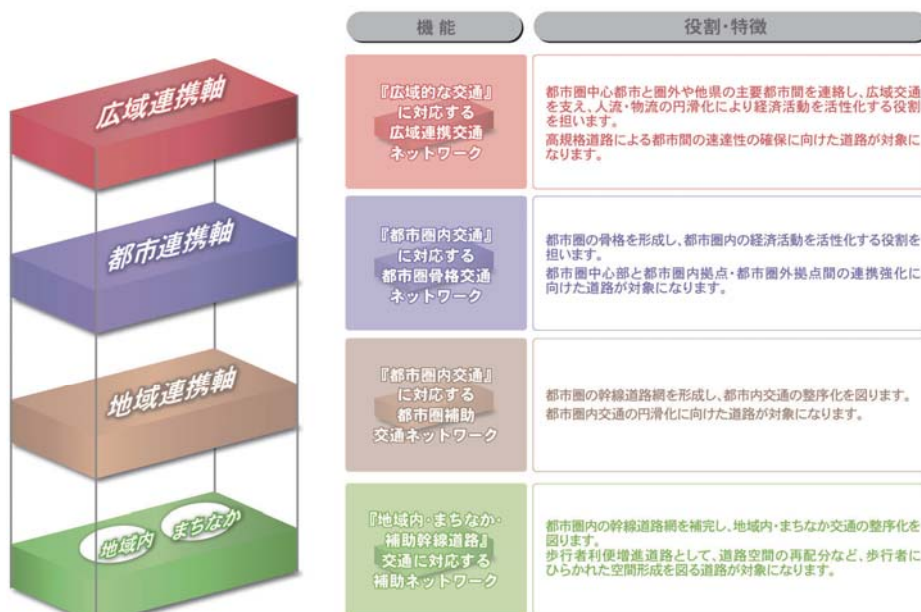
#### (1) 階層ネットワーク

- 前回マスタープランでは、公共交通では基幹公共交通8軸、道路では2環状11放射軸を基幹ネットワークとして、種々の提案施策を打ち出す計画としておりました。
- 今回のマスタープランでは、基本となる交通軸を設定する上で、階層的なネットワークとして以下の考え方を取り入れております。これにより、前回マスタープランでの基幹ネットワークを網羅するとともに、役割の分担、機能の組合せによりネットワークの構築・形成を進めていくこととしております。

#### 公共交通の輸送力に応じた階層性ネットワークの考え方

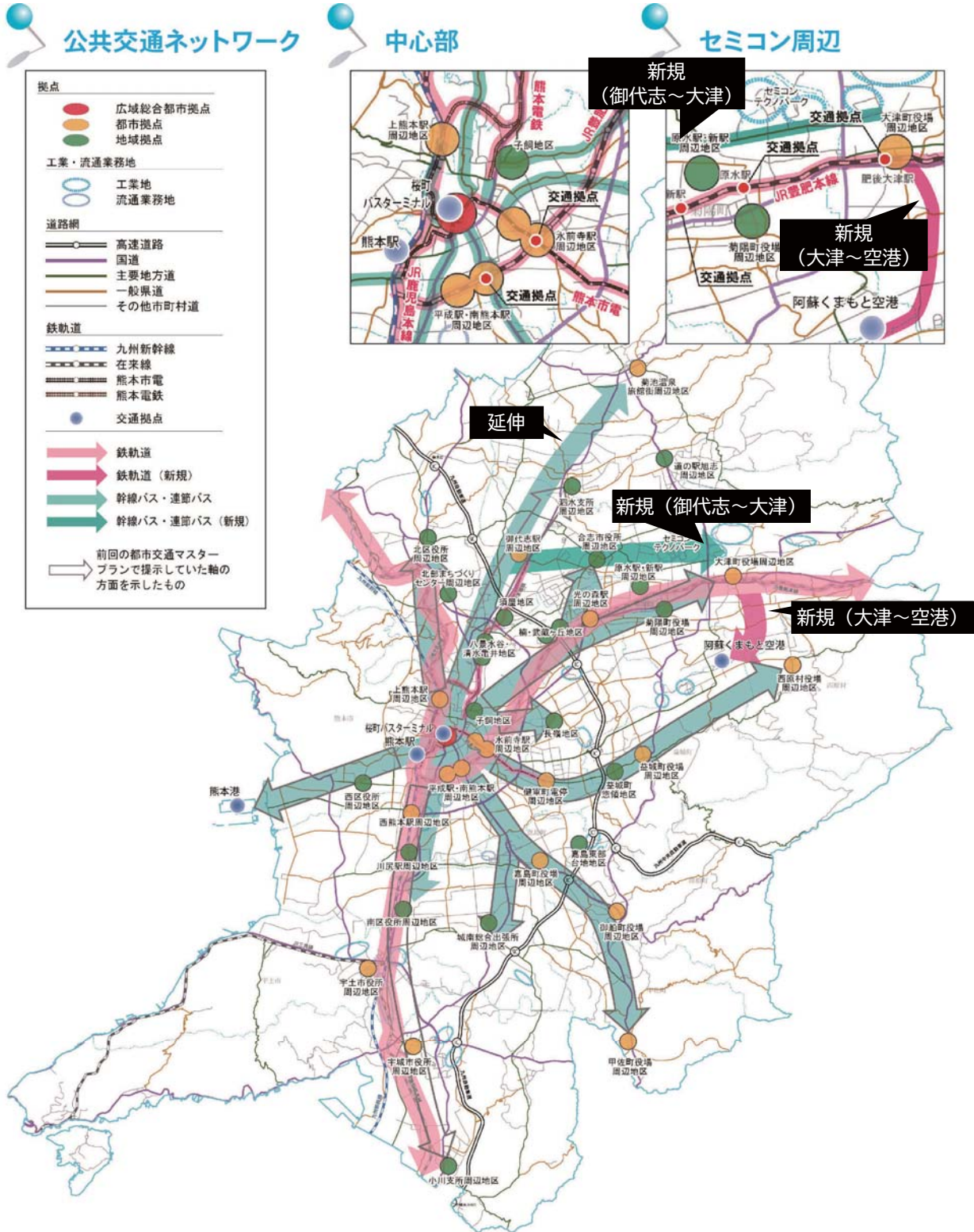


#### 道路の機能に応じた階層性ネットワークの考え方



## (2) 連携軸

- 熊本都市計画区域マスタープランでの連携軸、階層性ネットワークの考え方を取り入れることで、前回マスタープランの公共交通では基幹公共交通8軸、道路では2環状11放射軸の基幹ネットワークを網羅しつつ、以下の軸を新たに設定しております。







# 道路ネットワーク

**拠点**

- 広域総合都市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点

**工業・流通業務地**

- 工業地
- 流通業務地

**道路網**

- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道
- その他市町村道

**鉄軌道**

- 九州新幹線
- 在来線
- 熊本市電
- 熊本電鉄

● 交通拠点

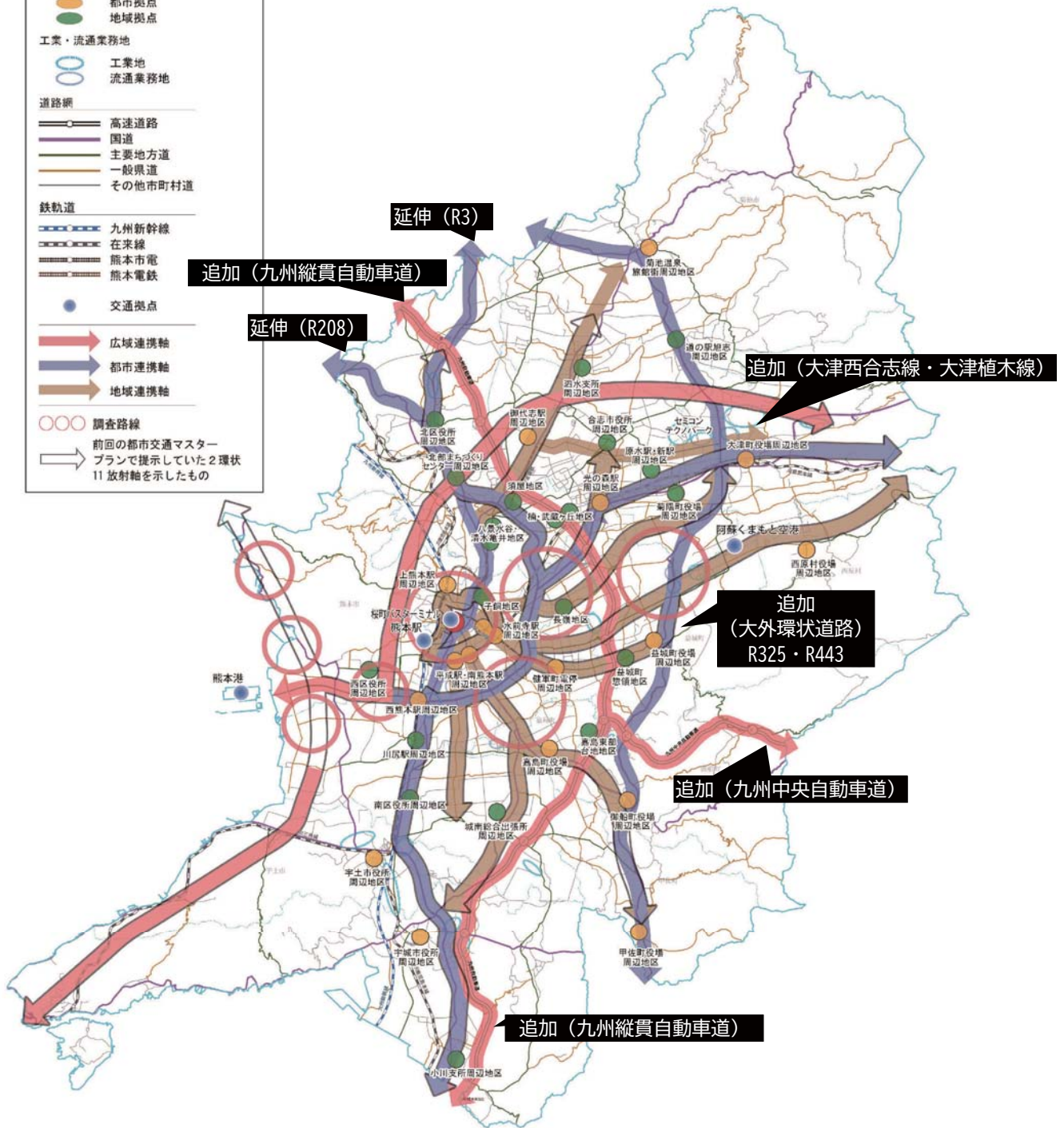
→ 広域連携軸

→ 都市連携軸

→ 地域連携軸

○○○ 調査路線

⇒ 前回の都市交通マスタープランで提示していた2環状11放射軸を示したもの



## 第4章

# 将来交通計画

- 4.1 計画の目標(実現を目指す将来の姿)
- 4.2 計画策定の方針に関する事例整理
- 4.3 提案施策の効果検討

# 第4章 将来交通計画

## 4.1 計画の目標(実現を目指す将来の姿)

- 今回マスタープランで設定した計画目標に関する関連計画、現況値の算出根拠を整理します。



### 都市圏交通の課題

慢性化する交通渋滞、公共交通サービス低下・利用低迷、過度な自動車依存の進行  
都市圏北東部の急速な開発、広域交通の増加



### 都市圏交通の将来像

都市圏の成長と共に、公共交通の利便性を高め、利用を増やして渋滞を減らし、  
誰もが移動しやすいまちへ



### 計画の目標

評価指数		現状 令和5年(2023年)	目標値
<b>【目標】公共交通手段の確保、定時性・速達性の確保、基幹公共交通軸の輸送力の向上</b>			
年間の公共交通利用者数(鉄道・市電・バス)		約5,095万人	<b>2倍</b>
公共交通手段分担率		5.2%	<b>2倍</b>
<b>【目標】渋滞改善と旅行速度の向上</b>			
主要な渋滞箇所数		246箇所	<b>半減</b>
渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間*1		約257万時間/年	<b>半減</b>
ピーク時における自動車の平均旅行速度		18.6km/h	<b>20km/h以上</b>
<b>【目標】拠点・都市との結節・連携</b>			
県内・県外主要都市との移動時間 (中心部との最大時間*2)	県外: 中心部~大分市 約182分		<b>150分</b>
	県内: 中心部~天草市 約128分		<b>90分</b>
広域交通結節点や中心部との移動時間	道路: 中心部~IC 約28分		<b>10分</b>
	道路: 中心部~空港 約42分		<b>20分</b>
<b>【目標】土地利用との連携</b>			
居住誘導区域の人口密度*3		約63人/ha	<b>維持</b>
<b>【目標】温室効果ガスの削減</b>			
運輸部門における年間のCO2排出量 (2013年度比削減率)		約180トンCO <sub>2</sub>	<b>27%減</b>

\*1: 朝ピーク時の平均旅行速度が20km/h未満となる区間を対象に算出した都市圏全体での総損失時間

\*2: 県外は、熊本市中心部から福岡市・長崎市・大分市・宮崎市・延岡市・鹿児島市までの道路での所要時間が最大となる都市

県内は、熊本市中心部から阿蘇市・山鹿市・玉名市・山都町・八代市・人吉市・水俣市・芦北町・天草市までの道路での所要時間が最大となる都市

\*3: 都市圏内で「立地適正化計画」を策定された自治体(熊本市、菊池市、宇城市、益城町)による居住誘導区域内人口による加重平均値

※現状は令和5年度のパーソントリップ調査結果やその他の調査結果などにに基づき集計したもの

目標値は、他機関、協議会、関連計画、ならびに要望などで既に設定・検討されている基準を踏まえ、整合性を図る形で設定

### 4.1.1 目標値の根拠

#### (1) 【目標】公共交通手段の確保等に関する目標

- 令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議資料より設定。

目標値＝公共交通分担率2倍

#### 抜本対策(中期) 4～10年

<p>県市で連携して取り組む <b>道路施策</b> ～車の“流れ”をよくする取組～</p> <p>主要渋滞箇所226か所のうち約80か所の改善に向け取組を強力に推進</p> <p>■道路ネットワーク整備の着実な推進</p> <p>○高規格道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路(国)</li> <li>・熊本西環状道路(砂原工区)(市)</li> </ul> <p>○地域道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道3号 植木バイパス(国)</li> <li>・国道387号(須屋工区)(県)</li> <li>・国道443号(空港北工区)(県)</li> <li>・熊本高森線((都)益城中央線)(県)</li> <li>・大津植木線(多車線化・合志IOアクセス道路)(県)</li> <li>・新山原水線((都)菊陽空港線)(県)</li> <li>・辛川鹿本線(県市)</li> <li>・都市圏南部の渋滞対策(県市)</li> <li>・(都)池田町花園線(市) など</li> </ul> <p>■交差点改良や信号制御の最適化等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊本益城大津線(第二空港線)</li> <li>・熊本空港線(第一空港線) など</li> </ul> <p>■車から自転車などへの転換</p> <p>○自転車・歩行者空間整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・熊本高森線((都)益城中央線)(県)</li> <li>・大津植木線(多車線化)(県) など</li> </ul>	<p>県市で連携して取り組む <b>公共交通施策</b> ～車から公共交通への“転換”を促す取組～</p> <p><b>公共交通分担率<sup>※</sup>を2倍にする</b></p> <p>※目的地までの移動に利用される全ての交通手段のうち、公共交通が占める割合</p> <p>【熊本市圏バーントリップ調査より】 ※熊本市圏総合交通計画協議会第5回委員会資料より抜粋 公共交通：5.3% (鉄道：1.5%、市電：1.0%、バス：2.8%) 自動車：67.3%、二輪車：12.0%、徒歩：15.5%</p> <p>■公共交通の輸送力強化と基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交通連合/運輸連合<sup>※</sup>」の実現 ※持続可能な交通を目指し、公共交通の利便性を高めるため、行政と交通事業者が一体となった組織</li> <li>・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道整備</li> <li>・豊肥本線の速達性向上や複線化</li> <li>・バス優先/専用レーン整備</li> <li>・路線バスの輸送力向上</li> <li>・BRT/LRTの活用</li> <li>・電鉄を軸とした新たな公共交通ネットワークの構築</li> <li>・市電延伸((仮称)東町線)</li> <li>・自動運転バスの社会実装</li> </ul>
--	---

連携

#### 抜本対策(長期) 11年～

<p>■広域道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中九州横断道路(国)</li> <li>・国道3号 植木バイパス(国)</li> <li>・熊本市圏3連絡道路</li> </ul>	<p>■持続可能な公共交通の維持</p>
--	----------------------

出典：令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議



## (2) 【目標】渋滞改善と旅行速度の向上に関する目標

- 令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議資料、くまもと新時代共創基本方針及び総合戦略 (R6.12) より設定。

目標値=公共交通利用2倍・渋滞半減、ピーク時における自動車の平均旅行速度=20km/h以上

## 熊本都市圏の渋滞解消に向けた県・市の連携

### 1 第1回 熊本都市圏の渋滞解消に向けた熊本県・熊本市トップ会談 <令和6年(2024年)7月18日>

- ◆ 都市圏の交通渋滞解消に向け、**自動車1割削減、公共交通利用2倍、渋滞半減**をキーワードに、課題や取組の方向性について意見交換し、県市で認識の共有を図った
- ◆ 国や近隣自治体とも連携しながら、あらゆる手段を講じて渋滞解消に取り組んでいくことを確認

### 2 令和6年度 第1回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)8月19日>

- ◆ まずは主要渋滞箇所が点在し、大きく交通状況が変化している、熊本市東部・北東部エリアをターゲットに取り組む
- ◆ マイカーから公共交通への転換や、街なかへの自動車流入の抑制に向けたソフト対策にも取り組む
- ◆ 9月から県市共同で時差出勤を推進 (目標 1日4千人)

### 3 令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議 <令和6年(2024年)12月26日>

- 【取組方針】 ・「道路施策」と「公共交通施策」の連携  
 ・エリア毎の特性に応じた交通ネットワーク(道路空間再構築含む)の強化  
 ・渋滞ピーク時をターゲットとした交通対策

**道路**

- ◆ 主要渋滞箇所の分析結果(渋滞協)を踏まえ、**短期的に取り組む交差点改良の具体箇所を明示**
- ◆ 都市圏の渋滞解消に向けた、**中長期的な道路対策の方向性を明示**



**公共交通**

- ◆ 公共交通の利用促進策・利便性向上策を明示し、**自家用車から公共交通への利用転換を発信**
- ◆ **ピーク時交通量の分散化による快適な移動の確保を目的とした時差出勤のさらなる展開を発信**

2

出典：令和6年度 第2回 熊本県・熊本市調整会議

くまもと新時代共創 総合戦略

### 施策2-4 広域交通ネットワークの形成による物流・人流の円滑化

都市の活発な活動を支える広域交通ネットワークの形成により、ヒトとモノの流れを円滑化し、流動性を高めることで、経済発展を加速するとともに、地域の潜在力を引き出します。

#### 基本方針

##### (1) 広域的な交流を促進する道路ネットワークの強化

■ 「10分・20分圏」に基づく熊本都市圏における新たな高規格道路や熊本西環状道路など、広域道路ネットワークの早期実現に取り組めます。

##### (2) 基幹となる公共交通ネットワークの機能強化

■ 公共交通機関の特性に応じた定時性、速達性、輸送力向上に向けた機能強化や主要な乗降拠点での結節強化に取り組むなど、公共交通機関の利便性向上や利用促進の改善に取り組めます。

##### (3) 熊本港の活用

■ 船隻強化対策等の整備促進に向け、荷主企業等に対するボートセールス活動を実施し、物流拠点及び観光拠点としての熊本港の活用を促進します。

#### 成果指標

成果指標	単位	現状値 (2023年)	目標値 (2027年)
主要幹線道路延長	km	175	165
主要幹線道路延長	km	175	165
20分圏における自動車の平均旅行速度	km/h	18.6	20
公共交通機関の年間利用者数	万人	4,567 (R4年度)	5,101
熊本港のコンテナ貨物取扱量	TEU(※)	9,104 (R4年度)	22,500

※TEU(20フィートコンテナ容量)：コンテナ積換設備を20フィートコンテナ単位に換算した値。

出典：熊本市第8次総合計画 R6.3

施策	評価指標	現状 (R5 (2023))	目標 (R9 (2027))
世界に伍する産業拠点 熊本の創出	県の施策を通じて創業・第二創業を行った企業数	20社/4年	24社/4年
	県の施策を通じてデジタル技術を活用した県内企業(製造業)の新たな取組み件数	85件/4年	104件/4年
	DXに取り組んでいる企業の割合	44.9%	75.0%
	エリア・データ連携基盤を活用した民間事業者数	0事業者	24事業者
	県内産国産コンテナ貨物取扱量	33,857TEU/年	45,200TEU/年
	地域日本語教室設置市町村数	15市町村	19市町村
	くまも関連商品売上高	累計1兆4596億円	累計2兆円
	6次産業化関連販売金額	861億円/年 (R4(2022))	931億円/年
	農林畜水産物等の輸出額	122.4億円/年	140億円/年
	農林畜水産業の新規就業者数	503人/年 (R4(2022))	618人/年
「食のみやこ熊本県」の創出	農業分野における外国人材(技能実習生、特定技能外国人材)の受入人数	5,457人	7,000人
	稼げる農業経営体(販売金額1,000万円以上)の割合	22.7%	28.0%
	水稲栽培におけるスマート農業活用面積の割合	25%	35%
	スマート林業技術等を導入した事業者の割合	18%	30%
	スマート養殖技術を導入した事業者数	6事業者	12事業者
スポーツ、観光、文化 芸術の振興	農協連携コーディネート事業でのマッチングにおける福祉事業所の新規契約件数	19件/4年	75件/4年
	観光消費額	3,172億円/年 (R4(2022))	3,750億円/年
	国際スポーツ大会開催による誘客数	約40,000人/年	42,000人/年
	外国人延べ宿泊者数	100万人/年	110万人/年
交通の利便性向上	富新層向けクルーズ船の寄港数	5回/年	25回/年
	スポーツ実施率(週1回30分以上運動する割合)	57.3%	70%
	若手芸術家海外チャレンジ事業を活用した海外への派遣者数	58人	78人
	路線バスの年間利用者数	2,449万人	3,000万人
	渋滞時における自動車の平均旅行速度	18.6km/h	20.0km/h

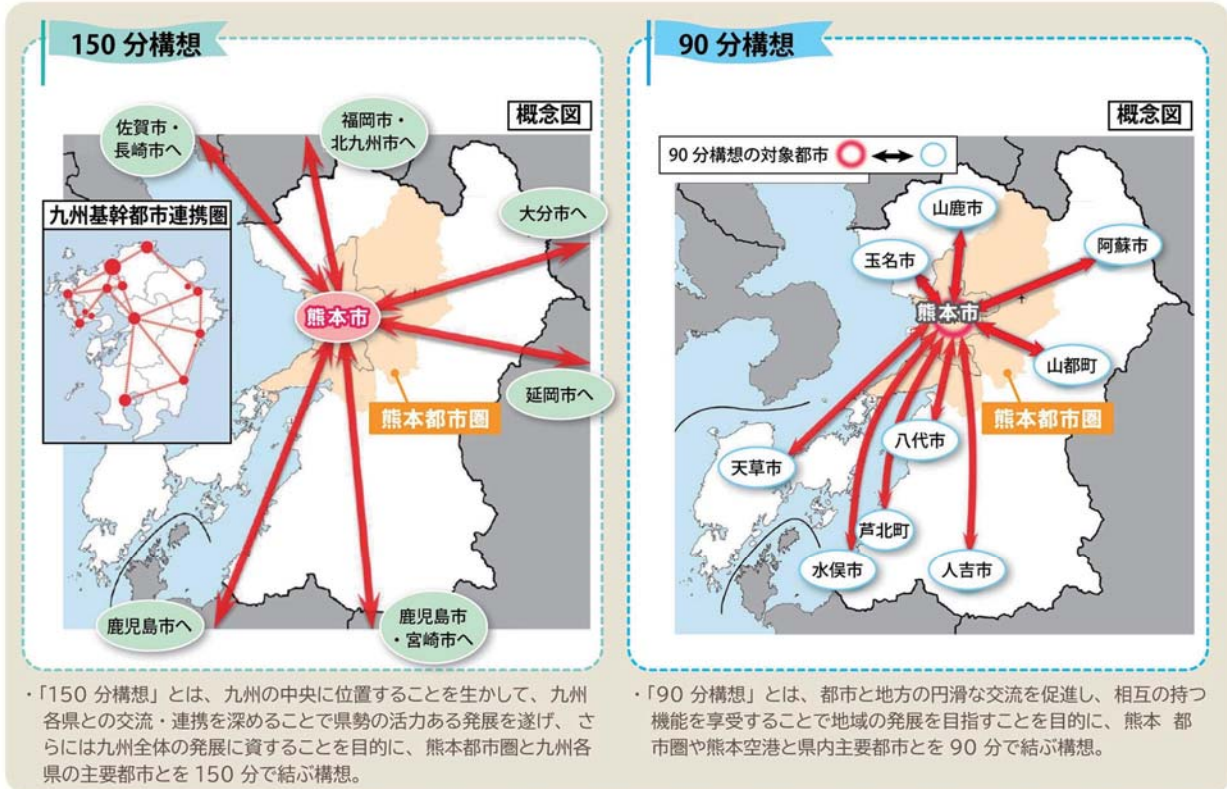
出典：くまもと新時代共創基本方針及び総合戦略 R6.12

(3) 【目標】拠点・都市との結節・連携に関する目標

- 熊本県新広域道路交通計画（2021.6 熊本県・熊本市）より設定。

目標値＝県外主要都市を150分・県内主要都市90分、

熊本市中心部から高速道路ICまで10分・熊本空港まで20分



出典：熊本県新広域道路交通計画 “すべての道はくまもとに通じる” 2021年6月 熊本県・熊本市

**概念図**  
(熊本市を中心とした新たに必要な道路ネットワーク)



**【10分・20分構想】**  
・熊本市中心部から高速道路ICまでを約10分で結ぶ循環型ネットワーク、熊本空港までを約20分で結ぶ定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築します。

**【広域道路ネットワークの基本方針】**  
(ビジョンより)  
・交流人口の拡大や九州経済のけん引、また災害時の広域支援や代替路の確保のため、熊本市中心部から高速道路ICへのアクセス強化により、**循環型ネットワークを構築（高速道路ICまで約10分）**  
・国内外の交流強化や地域経済の活性化、さらには、日常移動の利便性向上のため、熊本市中心部から熊本空港・熊本港などの広域交通拠点へのアクセス強化により、**定時性・速達性を兼ね備えた道路ネットワークを構築（空港まで約20分）**  
・日常的な交通混雑の低減、中心市街地の活性化、また交通の選択肢の多様化に資する多様な交通モードの機能を強化する道路ネットワークの構築

出典：第3回熊本都市道路ネットワーク検討会（2019年12月）

出典：熊本県新広域道路交通計画 “すべての道はくまもとに通じる” 2021年6月 熊本県・熊本市



#### (4) 【目標】土地利用との連携に関する目標

- 第3次熊本市都市マスタープラン素案（R8.1）、各自治体立地適正化計画より設定。  
目標値＝対象都市の現在の人口密度の維持（対象：熊本市、菊池市、宇城市、益城町）

##### 7節 評価指標及び目標値

- 立地適正化計画の進捗を管理するため、「1節（1）基本方針」の5つの視点で評価指標を設定し、目標値を設定します。評価指標・目標値は関連計画と整合を図ります。
- 概ね5年毎に計画の調査・分析及び評価を実施します。また、毎年の実績値を確認することでトレンドを的確に把握します。

▼表 基本方針に基づく評価指標

基本方針の5つの視点	評価指標（単位）
① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保	・誘導施設が充足している拠点数（地区） ・都市機能誘導区域に立地する誘導施設の割合（%）
② 居住誘導区域における人口密度の維持	・居住誘導区域の人口密度（人/ha） ・居住誘導区域の人口割合（%）
③ 公共交通ネットワークの充実	・公共交通機関の年間利用者数（千人） ・1人当たりの公共交通機関の利用頻度（回） ・運輸部門における自動車のCO <sub>2</sub> 排出量（千t-CO <sub>2</sub> ）
④ 防災機能の強化	・市街化区域の雨水出水（内水）浸水想定区域の解消率（%） ・地域版ハザードマップの作成割合（%） ・日頃から災害への備えを行っている市民の割合（%）
⑤ 持続的な都市経営の維持・確保	・都市機能誘導区域、居住誘導区域の実質価値上昇率（%） ※中心市街地及び15の地域拠点の地方を算出

① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保

評価指標	基準年（R7）	評価年（R12）	評価年（R17）	評価年（R22）	目標年次（R27）
誘導施設が充足している拠点数（地区）※	12	13	14	15	16
都市機能誘導区域に立地する誘導施設の割合（%）	36.3			36.3	

※中心市街地を含む。

② 居住誘導区域における人口密度の維持

評価指標	基準年（R7）	評価年（R12）	評価年（R17）	評価年（R22）	目標年次（R27）
居住誘導区域の人口密度（人/ha）※1	65.4			65.4	
居住誘導区域の人口割合（%）※2	52.5	52.9	53.8	54.9	56.2

※1 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 250mメッシュにより算出。

※2 市域の全人口を分母とする。

出典：第3次熊本市都市マスタープラン（素案）（R8.1時点）

#### (5) 【目標】温室効果ガスの削減に関する目標

- 第2次熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画素案（R7.12）より設定。  
目標値＝27%減（運輸部門）

##### 都市圏の部門・分野別温室効果ガス削減目標（2013年度比）

部門等		令和12年度（2030年度）	令和17年度（2035年度）
エネルギー起源CO <sub>2</sub>	産業部門	50%削減	目標設定なし ※国の2035年度の温室効果ガス別その他の区分ごとの目標が定められておらず目標設定が困難なため、中間見直しの際に設定する
	業務その他部門	62%削減	
	家庭部門	73%削減	
	運輸部門	27%削減	
エネルギー起源CO <sub>2</sub> 以外	廃棄物分野	44%削減	
	農業分野	7%削減	
	その他ガス	12%削減	
森林吸収		-44.1万t-CO <sub>2</sub>	

出典：第2次熊本連携中枢都市圏地球温暖化対策実行計画素案（R7.12時点）

##### 熊本市圏の運輸部門の排出量

2017年 196.5万t-CO<sub>2</sub>/年  
（2023年）180.3万t-CO<sub>2</sub>/年

▲27% ↓ (2017年⇒2030年)

2030年目標 約143万t-CO<sub>2</sub>/年

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

注）熊本連携中枢都市圏  
・構成する24市町村（令和8年（2026年）3月末時点）のうち以下23市町村の行政区域（熊本市、玉名市、山鹿市、菊池市、宇土市、宇城市、阿蘇市、合志市、美里町、玉東町、南関町、長洲町、和水町、大津町、菊陽町、高森町、西原村、南阿蘇村、御船町、嘉島町、益城町、甲佐町、山都町）  
※荒尾市は独自の地方公共団体実行計画（区域施策編）を策定済。荒尾市は都市圏の構成市として、本計画と連携した取組を進める。

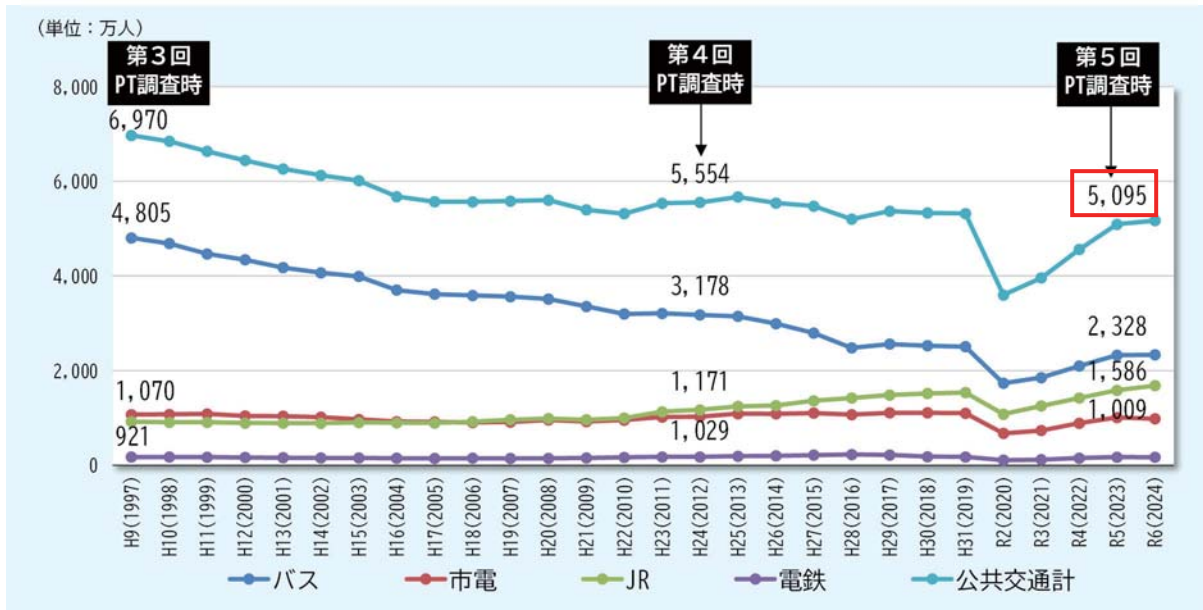
### 4.1.2 現況値の算出根拠

#### (1) 【目標】公共交通手段の確保等に関する現況値

<年間の公共交通利用者数（鉄道・市電・バス）>

- 熊本市統計資料より、第5回PT調査時点（R5・2023年）での年間での公共交通利用者数より設定。  
現況値＝約5,095万人

#### 公共交通利用者数の推移

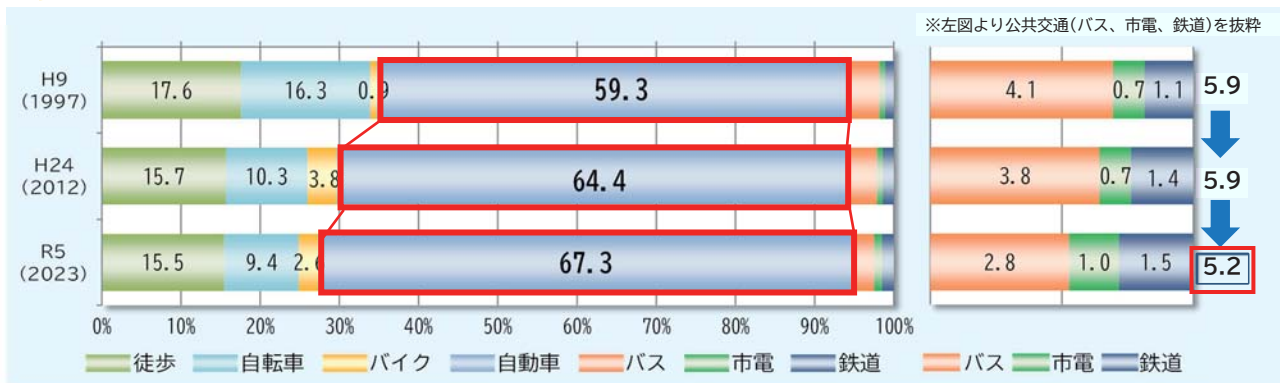


(出典：統計資料及び各交通事業者提供資料より作成)

<公共交通手段分担率>

- 第5回PT調査（R5・2023年）による熊本都市圏全体での公共交通分担率より設定。  
現況値＝5.2%

#### 代表交通手段分担率の推移



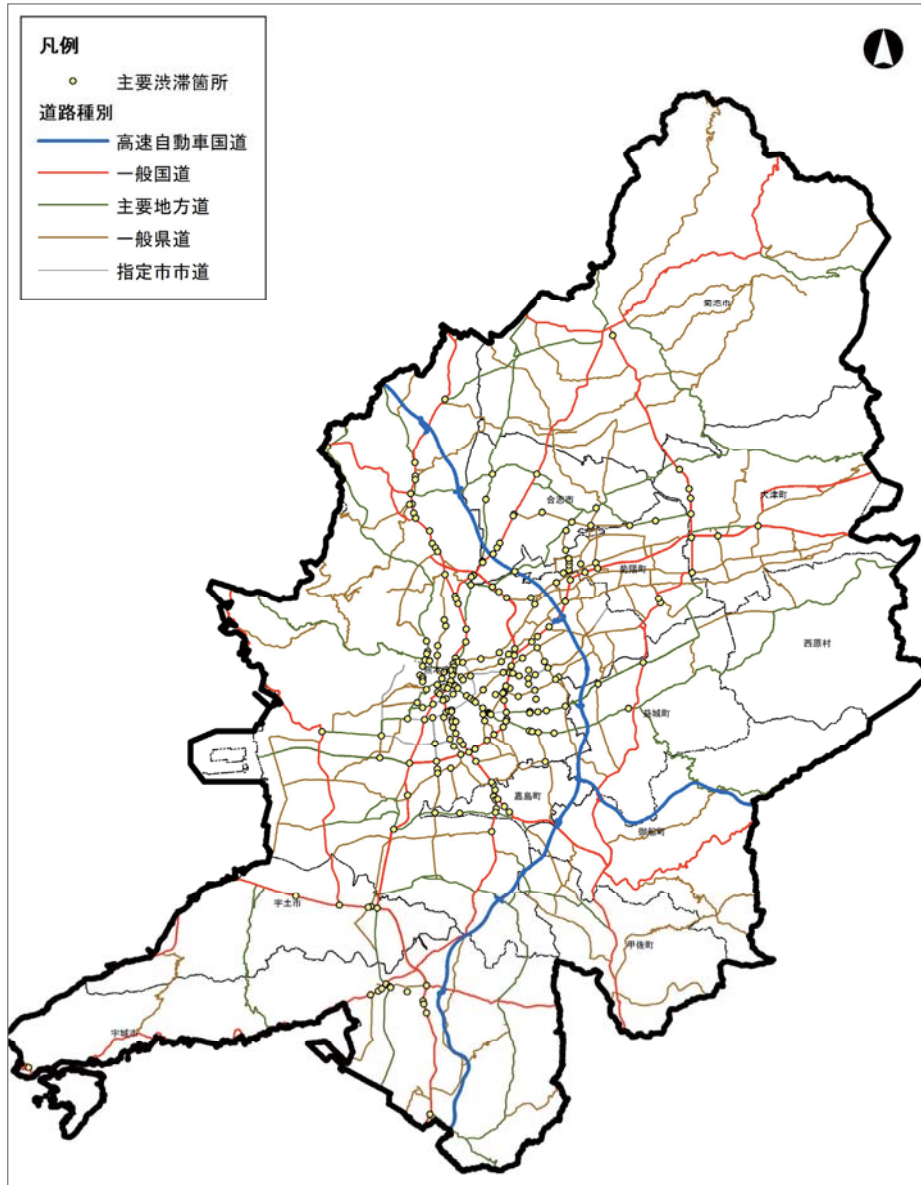
(出典：各回熊本PT調査)



## (2) 【目標】渋滞改善と旅行速度の向上に関する現況値

### <主要な渋滞箇所数>

- 熊本県渋滞対策推進協議会にて設定される熊本都市圏内の渋滞箇所数（R6.12）より設定。  
現況値=246箇所



### <渋滞に巻き込まれることで発生する損失時間>

- ピーク1時間（7時～8時台のピーク2時間平均）の平均旅行速度が20km/h未満となる区間を対象に都市圏全体での総損失時間を算出。

現況値=約257時間/年（10,530時間/日（ピーク時平均損失時間）×244日（平日日数）÷10,000）

ここで、ピーク時平均損失時間

=令和3年度全国道路街路交通情勢調査混雑時旅行速度 20km/h 区間での損失時間

損失時間=交通量（台/h）× [(区間延長/混雑時速度) - (区間延長/基準速度 20km/h)]

※算出方法の参考とした出典資料：客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法（案）H15.11  
上記出典の算定式をもとに、基準旅行速度を渋滞判定の旅行速度 20km/h、平均乗車人員を乗じない台ベースで算出

<ピーク時における自動車の平均旅行速度>

- 熊本市第8次総合計画（R6.3）のKPIにおける現況値（R5年度）を設定。  
現況値=18.6km/h

施策2-4
広域交通ネットワークの形成による物流・人流の円滑化

都市の活発な活動を支える広域交通ネットワークの形成により、ヒトとモノの流れを円滑化し、流動性を高めることで、経済発展を加速化するとともに、地域の潜在力を引き出します。

**基本方針**

**(1) 広域的な交流を促進する道路ネットワークの強化**

- 「10分・20分構想」に基づく熊本市圏における新たな高規格道路や熊本西環状道路など、広域道路ネットワークの早期実現に取り組みます。

---

**(2) 基幹となる公共交通ネットワークの機能強化**

- 公共交通機関の特性に応じた定時性、正確性、輸送力向上に向けた機能強化や主要な乗換拠点での結節強化に取り組むなど、公共交通機関の利便性向上や利用環境の改善に取り組みます。

---

**(3) 熊本港の利活用**

- 副都心化推進等の整備促進に向け、荷主企業等に対するポートセールス活動を実施し、物流拠点及び防災拠点としての熊本港の利活用を促進します。

**成果指標**

成果指標	単位	現況値 (R5年度)	目標値 (R6年度)	目標値 (R13年度)
主要港湾箇所数	箇所	175	165	159
渋滞時における自動車の平均走行速度	km/h	18.6	20	22
公共交通機関の年間利用者数	万人	4,561 (R4年度)	5,101	5,412
熊本港のコンテナ貨物取扱量	TEU(※)	9,104 (R4年度)	16,500	22,500

※ TEU（20フィートコンテナ換算）：コンテナ種類別換算を20フィートコンテナ90%に換算したモノ。

出典：熊本市第8次総合計画 R6.3

### (3) 【目標】拠点・都市との結節・連携に関する現況値

<県内・県外主要都市との移動時間>

- 令和3年度全国道路街路交通情勢調査・昼間12時間旅行速度より算出。

現況値（県外：中心部～大分市）＝約182分

現況値（県内：中心部～天草市）＝約128分

■所要時間 単位：分

150分構想	主な経路	現況(R3)
熊本市 ～ 福岡	—	95
熊本市 ～ 佐賀	縦貫	89
熊本市 ～ 長崎	—	158
熊本市 ～ 大分	R57	182
熊本市 ～ 宮崎	—	144
熊本市 ～ 延岡	—	125
熊本市 ～ 鹿児島	—	142

■所要時間 単位：分

90分構想	主な経路	現況(R3)
熊本市 ～ 阿蘇市	—	78
熊本市 ～ 山鹿市	—	48
熊本市 ～ 玉名市	—	68
熊本市 ～ 山都町	—	34
熊本市 ～ 八代市	—	50
熊本市 ～ 人吉市	—	69
熊本市 ～ 水俣市	—	75
熊本市 ～ 芦北町	—	66
熊本市 ～ 天草市	R57・R266・R324	128

<広域交通結節点や中心部との移動時間>

- 令和3年度全国道路街路交通情勢調査・昼間12時間旅行速度より算出。

現況値（道路：中心部～IC）＝約28分

現況値（道路：中心部～空港）＝約42分



(4) 【目標】土地利用との連携に関する現況値

<居住誘導区域の人口密度>

- 都市圏内で「立地適正化計画」を策定された自治体（熊本市、菊池市、宇城市、益城町）による居住誘導区域内人口による加重平均値より算出。

現況値=約63人/ha

	居住誘導区域の 現状人口密度 (人/ha) ①	居住誘導区域人口 (人) ②	住誘導区域の 人口密度 加重値 ③=①×②	立地適正化計画 策定自治体 居住誘導区域の人口密度 現状⇒目標
熊本市	65.4	389,349	25,463,425	・熊本市 (R8.1時点) 65.4(R7)⇒65.4(R27)
菊池市	29.5	13,985	412,558	・菊池市 (H29.3) 29.5(2010年)⇒26.8(2035年)
益城町	52.3	24,372	1,274,656	・益城町 (R4.3) 52.3(H27)⇒47.0(R22)
宇城市	32.9	13,800	454,020	・宇城市 (R5.6) 32.9(H27)⇒32.9(R22)
計	180.1	441,506	27,604,658	-
平均	45	<b>63</b>	-	-

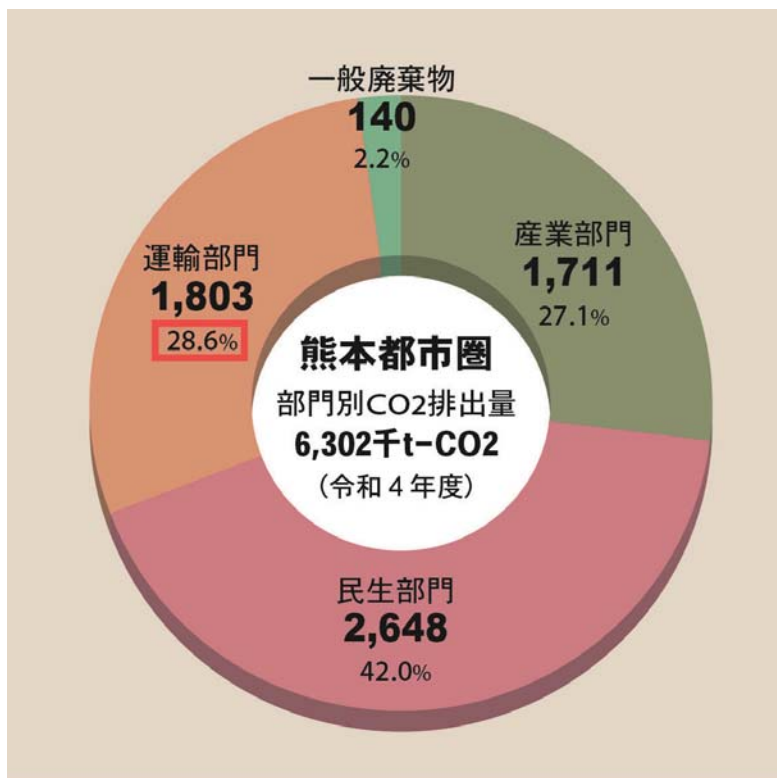
単純平均  $\Sigma①/4$       加重平均  $\Sigma③/\Sigma②$

(5) 【目標】温室効果ガスの削減に関する現況値

<運輸部門における年間のCO2排出量>

部門別CO2排出量の現況推計（環境省）より、熊本都市圏構成自治体の合計値（R4・2022年）より設定。

現況値=約180万t-CO2



※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CO2排出量の現況推計 環境省)



## 4.2 計画策定の方針に関する事例整理

### 4.2.1 パーソントリップ調査の実施都市

- パーソントリップ調査の全国の実施都市は以下の通りで、これらの都市を参考に、計画策定方針に関する事例整理を行います（国土交通省資料より）。

パーソントリップ調査の実施都市圏一覧

R6.3時点

都市圏名	～1979 （～S54）	1980～1989 （S55～H1）	1990～1999 （H2～H11）	2000～ 2009（H12 ～H21）	2010～	2020～	実施回数	初回 調査実施年	直近 調査実施年	中心都市	県名
三大	東京	○	○	○	○	○	6	1968	2018	特別区部	東京都
	近畿（京阪神）	○	○	○	○	○	6	1970	2021	大阪市	大阪府
	中京	○	○	○	○	○	6	1971	2022	名古屋市	愛知県
地方	仙台	○	○	○	○	○	5	1972	2017	仙台市	宮城県
	北部九州	○	○	○	○	○	5	1972	2017	福岡市	福岡県
中	道央	○	○	○	○	○	4	1972	2006	札幌市	北海道
核	広島	○	○	○	○	○	2	1967	1987	広島市	広島県
	西遠	○	○	○	○	○	5	1975	2022	浜松市	静岡県
	熊本	○	○	○	○	○	5	1973	2023	熊本市	熊本県
	金沢	○	○	○	○	○	4	1974	2007	金沢市	石川県
	静岡中部	○	○	○	○	○	4	1971	2012	静岡市	静岡県
	高松	○	○	○	○	○	4	1974	2012	高松市	香川県
	沖縄中南部	○	○	○	○	○	4	1977	2023	那覇市	沖縄県
	岡山県南	○	○	○	○	○	3	1971	1994	岡山市	岡山県
	前橋・高崎	○	○	○	○	○	3	1977	2015	前橋市	群馬県
	新潟	○	○	○	○	○	3	1978	2002	新潟市	新潟県
	富山・高岡	○	○	○	○	○	3	1974	1999	富山市	富山県
	福井	○	○	○	○	○	3	1977	2005	福井市	福井県
	長野	○	○	○	○	○	3	1989	2016	長野市	長野県
	東駿河湾	○	○	○	○	○	3	1991	2015	沼津市	静岡県
	高知	○	○	○	○	○	3	1980	2007	高知市	高知県
	長崎	○	○	○	○	○	3	1974	1996	長崎市	長崎県
	函館	○	○	○	○	○	3	1986	2019	函館市	北海道
	宇都宮	○	○	○	○	○	3	1975	2014	宇都宮市	栃木県
	松山	○	○	○	○	○	3	1979	2023	松山市	愛媛県
地方	旭川	○	○	○	○	○	2	1982	2002	旭川市	北海道
	郡山	○	○	○	○	○	2	1986	2006	郡山市	福島県
中	日立	○	○	○	○	○	2	1986	2001	日立市	茨城県
	岳南	○	○	○	○	○	2	2004	2015	富士市	静岡県
核	備後・笠岡	○	○	○	○	○	2	1979	1991	福山市	広島県
都市	徳島	○	○	○	○	○	2	1983	2000	徳島市	徳島県
	佐賀	○	○	○	○	○	2	1987	1999	佐賀市	佐賀県
市	大分	○	○	○	○	○	2	1983	2013	大分市	大分県
圏	宮崎	○	○	○	○	○	2	1981	2001	宮崎市	宮崎県
	鹿児島	○	○	○	○	○	2	1974	1990	鹿児島市	鹿児島県
	小山・栃木	○	○	○	○	○	2	1999	2018	小山市	栃木県
	青森	○	○	○	○	○	1	1990	1990	青森市	青森県
	盛岡	○	○	○	○	○	1	1984	1984	盛岡市	岩手県
	秋田	○	○	○	○	○	1	1979	1979	秋田市	秋田県
	山形	○	○	○	○	○	1	2017	2017	山形市	山形県
	いわき	○	○	○	○	○	1	1989	1989	いわき市	福島県
	福島	○	○	○	○	○	1	2010	2010	福島市	福島県
	水戸・勝田	○	○	○	○	○	1	1990	1990	水戸市	茨城県
	栃毛	○	○	○	○	○	1	1989	1989	太田市	群馬県
	長岡	○	○	○	○	○	1	1999	1999	長岡市	新潟県
	甲府	○	○	○	○	○	1	2005	2005	甲府市	山梨県
	松本	○	○	○	○	○	1	2008	2008	松本市	長野県
	東三河	○	○	○	○	○	1	1992	1992	豊橋市	愛知県
	中南勢	○	○	○	○	○	1	2005	2005	津市	三重県
	播磨	○	○	○	○	○	1	1978	1978	姫路市	兵庫県
	宍道湖中海	○	○	○	○	○	1	1999	1999	松江市	島根県
	山口・防府	○	○	○	○	○	1	2003	2003	山口市	山口県
地方	釧路	○	○	○	○	○	3	1987	2010	釧路市	北海道
	室蘭	○	○	○	○	○	2	1999	2016	室蘭市	北海道
	帯広	○	○	○	○	○	2	2005	2022	帯広市	北海道
地方	苫小牧	○	○	○	○	○	1	2009	2009	苫小牧市	北海道
中心	北見網走	○	○	○	○	○	1	2013	2013	北見市	北海道
都市	むつ	○	○	○	○	○	1	1999	1999	むつ市	青森県
	花巻	○	○	○	○	○	1	1999	1999	花巻市	岩手県
市	七尾	○	○	○	○	○	1	1999	1999	七尾市	石川県
圏	飛騨	○	○	○	○	○	1	1999	1999	高山市	岐阜県
	伊賀	○	○	○	○	○	1	2003	2003	伊賀市	三重県
	三原・本郷	○	○	○	○	○	1	1999	1999	三原市	広島県
	周南	○	○	○	○	○	1	1977	1977	徳山市	山口県
	柳井・平生	○	○	○	○	○	1	1999	1999	柳井市	山口県

65都市圏	27	33	34	30	19	8	延べ 151
過去5回以上実施	5	5	5	5	5	5	5
過去4回実施	13	13	13	13	13	13	13
過去3回実施	14	14	14	14	14	14	14
過去2回実施	26	26	26	26	26	26	26
過去1回実施							

◎は新都市OD調査を示す

## 4.2.2 公共交通の強化方針に対応する施策案

- 公共交通の強化方針に対応する施策案について、他県の施策事例を整理した結果を以下に示します。

### ■機能強化

- ・バスレーン(専用、優先)
- ・快速バス(高規格道路やバイパスなどの既存インフラの有効活用)
- ・阿蘇くまもと空港アクセス鉄道、新駅整備
- ・公共交通優先信号(PTPS) など

■ バスレーンの設置イメージ



(出典: せんだい都市交通プラン R3.3 仙台市)

- ・輸送力強化(豊肥本線の行違い化・同時進入化、複線化)
- ・増便・増結(市電3両編成の導入、連節バス、市電延伸など)
- ・利用促進に向けた料金施策(利用者の運賃負担軽減) など

■ バス車両の改善イメージ



写真: 新潟市の事例より

## ■結節強化

- ・既存交通モードの結節(熊本電鉄と市電の相互乗入・結節)
- ・ダイヤ調整(乗り継ぎ時間の短縮)
- ・パークアンドライド・キスアンドライド・サイクルアンドライド など

### ■ 鉄道と軌道の相互乗入



写真：福井鉄道とえちぜん鉄道の相互乗入

(出典:地域鉄道の誘客促進及び経営改善に係る事例集/国土交通省)

## ■連携強化

- ・コミュニティバス・自動運転バス
- ・公共交通が不便な地域への対応(フィーダーバス、デマンドバス)
- ・時差出勤、交通手段の変更(交通の分散・手段の変更)
- ・MaaS(Mobility as a Serviceの略、公共交通機関やタクシー、カーシェア、シェアサイクルなどの多様な移動サービスをまとめて検索・予約・決済できるサービス) など

### ■ MaaSの仕組み



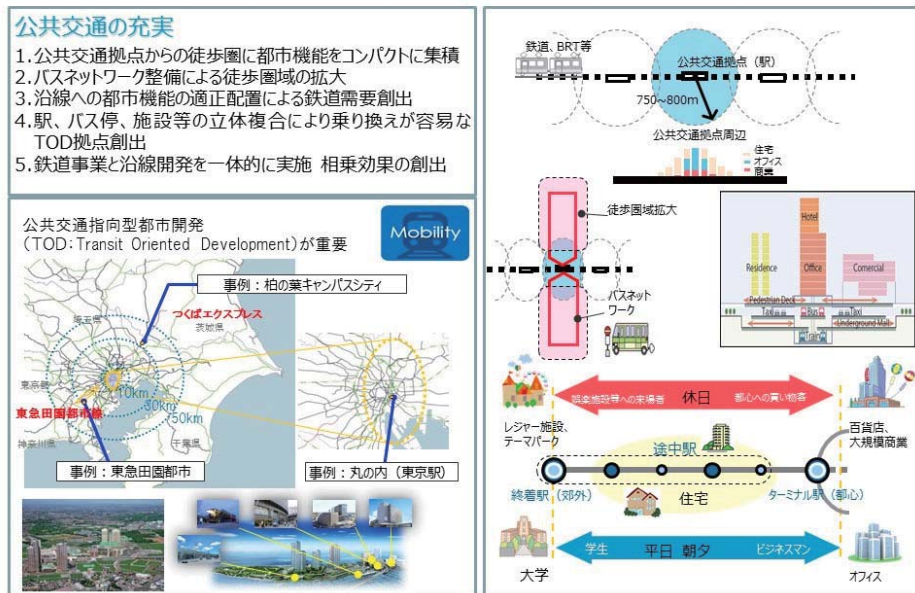
(出典:国土交通省 HP 日本版 MaaS の推進)

■土地利用との連携

・都市機能・居住の誘導(立地適正化計画との連携強化・広域的な立地適正化計画の検討)

■公共交通指向型開発(TOD)

日本の都市の強み①：公共交通指向型都市開発(TOD)



(出典:国土交通省 HP 都市開発の海外展開)

■持続可能な公共交通の確保

・投資による輸送力の強化  
(運転士の人材確保及び待遇改善に関する支援、幹線バスの運行・車両購入などに係る公的支援)

・運営体制などの整備  
(交通/運輸連合の創設に向けた制度設計の推進、複数の交通モードの運行情報を一元的に提供)  
・交通資源の最高効率での活用  
(交通モード間における資源の共有・再配置)



### 4.2.3 道路の強化方針に対応する施策案

- 道路の強化方針に対応する施策案について、他県の施策事例を整理した結果を以下に示します。

#### ■交通の円滑化

##### 時差出勤施策の実施事例(鹿児島県交通渋滞協議会より)

時差出勤・テレワークで渋滞回避！  
生まれた時間でこんな効果を実感しています

**時差出勤**  
通勤時間：経費半減、通勤費 0円  
通勤時間短縮：通常約90分→現在約50分

**テレワーク**  
通勤時間：経費半減、通勤費 0円  
通勤時間短縮：通常約75分

30代女性  
30代男性  
40代女性  
40代男性

鹿児島県交通渋滞対策協議会  
【お問い合わせ】鹿児島国道事務所 計画課 (099) 216-3854

(出典:鹿児島県交通渋滞対策協議会パンフレット R5.11 鹿児島国道事務所)

##### ルートマネジメント策の実施事例(熊本県交通渋滞協議会より)

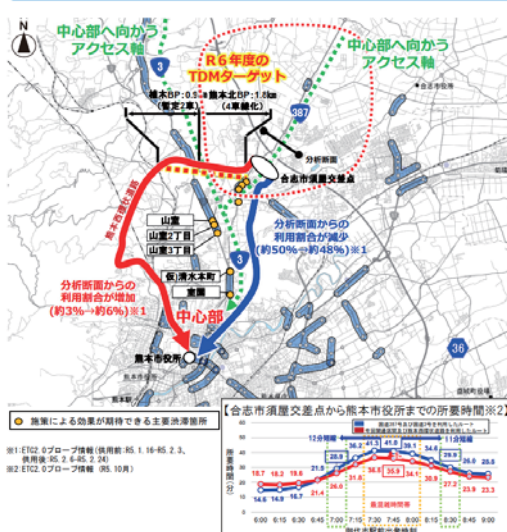
### 5. 熊本西環状道路を活用したルートマネジメント施策について(TDM施策)

39

#### (1) 令和6年度における施策概要

○これまでの検討を踏まえ、国道3号や国道387号を利用し熊本市中心部へ通勤している方を対象に「西環状道路への経路転換」と「時差出勤」の2手法を組み合わせた施策をR6年5月頃から開始した。

#### ● 熊本BP・熊本北BP供用後における主要渋滞箇所の交通状況



#### ● 令和6年度以降の取り組み内容

##### 【ポスター】

熊本市中心部へ通勤する皆様へ  
朝の渋滞 避けてみませんか?

渋滞を避ける2つの提案

① 経路転換  
② 時差出勤

##### 取り組み周知内容(今後の予定含む)

①チラシ配布 ポスター設置	熊本河川国道事務所、熊本県庁、熊本県役所、合志市役所、菊池市役所、警察署、SA・PA、沿線ガソリンスタンド、コンビニ、熊本市中心部立地企業
②SNS	X(熊本河川国道事務所・熊本市)、Facebook・LINE(熊本市)
③関係団体HP	熊本河川国道事務所、熊本県、熊本市、合志市、菊池市

※各手法の実施時期については検討中

⇒国道387号沿線を中心にチラシ・ポスターを配布し、新たな移動ルート利用促進を検討

(出典:令和6年度 第1回 熊本県交通渋滞対策協議会 R6.9)

## ■拠点間の連携強化・都市間の連絡強化

### 広域交通ネットワークの形成による効果事例

**開通状況 ネットワーク形成と地域間交流**

■都城志布志道路の全線開通により都城IC～志布志港間が**約30分短縮**。  
 ■都城志布志道路(末吉IC～松山IC間)の交通量は初開通時から**約6倍に増加**。  
 ■移動エリアの拡大や移動機会の増加を地域住民の**約6割**が実感。

**ネットワーク形成と地域間交流の促進**

▲都城IC～志布志港間の所要時間の変化

開通前	約69分
開通後	約30分短縮

▲都城志布志道路(末吉IC～松山IC)の交通量の変化

区間	H17	H22	H27	R3	R7
交通量(台/12h)	13	42	43	72	83

▲都城志布志道路(末吉IC～松山IC)の交通量の変化

【沿線にお住まいの方の声】  
 ○子供の通学の送迎時間が短縮して送迎の負担が減った。  
 ○鹿児島空港、宮崎空港、都城北高速バス停へのアクセスが良くなった。

▲移動エリアの変化  
 移動するエリア 32% (N=478人) 拡大した 58%  
 (住民アンケート：R7.9)

▲移動機会の増加  
 移動機会の増加 32% (N=478人) 増加した 58%  
 (住民アンケート：R7.9)

**物流効率化 港湾関連物流の効率化**

■都城ICと志布志港が繋がったことで**輸送時間が短縮**され、労働時間内の**輸送回数が2.5往復から3往復に増加**するなど物流支援に寄与。  
 ■都城IC～志布志港の**定時性が確保**され待ち時間がなくなり**業務効率が向上**。

**南九州の物流拠点である志布志港関連物流の効率的な輸送**

■志布志港の60分圏と主な製造業事業所

▲輸送回数の変化(イメージ)

開通前 2.5往復  
 開通後 3.0往復

▲所要時間の変化(都城IC～志布志港入口交差点)

開通後約5分  
 開通前約14分

▲所要時間のばらつきが減少!

▲輸送会社、製造業者等の声

○志布志港からの**輸送時間が短縮**し、1日2.5往復から1日3往復に増加した業者もいる。志布志港から工場までの輸送時間が未整備時より概ね30分程度(約70分から約40分へ)短縮した。  
 ○定時性向上に伴い原料受入れ作業の見込みがたつので、**待ち時間がなくなり他の仕事ができるようになった**。

(出典：R7.11 都城志布志道路 開通効果記者発表資料 宮崎河川国道事務所 宮崎県 鹿児島県 都城市)



## 4.2.4 まちなか交通の強化方針に対応する施策案

- まちなか交通の強化方針に対応する施策案について、他県の施策事例を整理した結果を以下に示します。

### ■歩行者ネットワークの形成（ウォークブル）

#### ■歩行空間の拡充

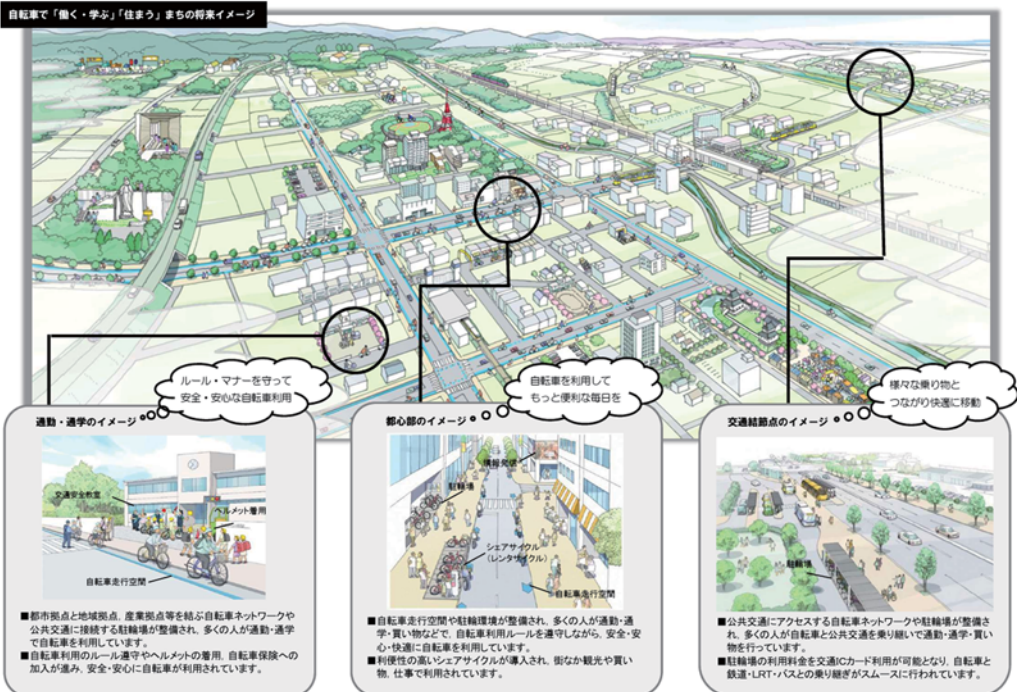
○片側3車線あった道路を片側1車線に減らし、歩行空間を拡大するとともに、沿道施設と一体となった整備及び利活用等を行うことで、街路空間をウォークブルな空間へと再構築。



(出典:国土交通省 HP 官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集)

### ■自転車を利用しやすい環境の整備

#### ■自転車利用環境の整備



(出典:第2次宇都宮市自転車のまち推進計画)

■公共交通の利用促進

■ グリーンスローモビリティ(グリスロ)

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 5人乗り	 10人乗り
 4人乗り	 6人乗り	 11人乗り
 4人乗り	 7人乗り	 18人乗り

(出典:国土交通省 HP グリーンスローモビリティ概要)

■ 次世代型モビリティ

<p><b>パーソナルモビリティ</b></p>  <p>参考: WHILL(WHILL, Inc.) </p> <p>左画像: トヨタグループパブリックユース向けモビリティ <a href="https://www.toyota.com/jp/press/2019/11/21/005">https://www.toyota.com/jp/press/2019/11/21/005</a> 右画像: WHILL株式会社 ホームページ <a href="https://whill.jp/whill/">https://whill.jp/whill/</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・極めて歩行者に近い“歩行支援具”</li> <li>・徒歩圏内を想定、歩行者空間で走行。</li> <li>・ポートを設け、車両はシェア。</li> <li>・デッキレベルで乗降を想定。</li> </ul>  <p>出典: 産経新聞 ホームページ <a href="http://www.profit.daiichi.co.jp/qaqa/whill/whill/whill/whill/whill/whill.html">http://www.profit.daiichi.co.jp/qaqa/whill/whill/whill/whill/whill/whill.html</a></p> <p>(TOYOTA Concept-愛i WALK 主要諸元)</p> <p>全長 500~700mm 全幅 400mm 全高(ステップ高) 1,130mm(140mm) 最小回転半径 全長未済 EV航続距離 10~20km程度</p>	<p><b>超小型モビリティ</b></p>  <p>出典: トヨタグループパブリックユース向けモビリティ <a href="https://www.toyota.com/jp/press/2019/11/21/005">https://www.toyota.com/jp/press/2019/11/21/005</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近~中距離の移動で活用。</li> <li>・完全自動運転を想定。</li> <li>・ポートを設け、車両をシェア。</li> <li>・デッキレベルで乗降し、公道を走行。</li> </ul>  <p>出典: マンダールホームページ <a href="http://www.mandoer.com/mandoer-city-at-a-glance">http://www.mandoer.com/mandoer-city-at-a-glance</a></p> <p>(TOYOTA Concept-愛i RIDE 主要諸元)</p> <p>全長 2,500mm 全幅 1,300mm 全高 1,500mm 乗車人数 2人 最高速度 60~80km/h EV航続距離 100~150km程度</p>	<p><b>多目的モビリティ</b></p>  <p>出典: Palmer (TOYOTA) <a href="https://www.toyota.com/jp/press/2019/11/21/005">https://www.toyota.com/jp/press/2019/11/21/005</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・完全自動運転を想定。</li> <li>・定路線型の輸送に加え、デマンド型での多目的利用を想定。</li> <li>・デッキレベルで乗降を想定。</li> </ul>  <p>出典: 国土交通省</p> <p>(Robot Shuttle 主要諸元)</p> <p>全長 3,928mm 全幅 1,980mm 全高 2,750mm 最小回転半径 4,500mm (全長3,928mm)※ 乗車人数 12人 最高速度 40km/h 走行時間 最長10時間</p>
---	--	---

(出典:国土交通省関東地方整備局 HP 国道15号・品川駅西口駅前広場整備事業計画画検討会)



#### 4.2.5 バストミックスの強化方針に対応する現状

- 熊本都市圏においては、慢性的な交通渋滞や公共交通サービスの低下といった課題の改善に向け、地域ごとの交通特性に応じ公共交通と自動車交通を適切に選択することで、過度に自家用車に依存することなく、誰もが移動しやすい都市交通体系の最適化、いわゆるバストミックスを進めてきました。
- しかし、現状の地域ごとの交通手段分担率を見ると、市街地部(概ね外環状道路内となる5km圏)との移動では、この10年で自動車分担率が高くなり、周辺部・郊外部でも自動車への依存が続いています。また、熊本都市圏の渋滞は特に朝夕のピーク時間帯に集中していることも特徴です。
- 現状、慢性的な交通渋滞や公共交通のサービス低下は依然として改善しておらず、今後は、バストミックスとして、スマートな交通手段の選択を更に推進していく必要があります。
- そのためには、地域ごとの交通特性をより細やかに分類するとともに、時間帯に応じた公共交通と自動車のスマートな交通手段の選択を推進することで、よりよい都市交通を実現していきます。

##### バストミックスの強化方針 ～公共交通と自動車交通のスマートな選択～

- 地域ごとのスマートな交通手段の選択
- 時間帯に応じたスマートな交通手段の選択

- ここでは、これらバストミックスの強化方針に関わる現状について整理します。

### <地域ごとのスマートな交通手段の選択>

- 熊本都市圏にお住まいの方々の移動のスタイルは、「市街地部」「周辺部」「郊外部」の3つの地域に分けて考え、それぞれの代表交通手段分担率は下記の通りとなります。

市街地部	・中心※から概ね5km以内の圏内 (概ね外環状道路内)
周辺部	・中心から概ね15km以内の圏内 (市街地部除く、概ね熊本都市計画区域内)
郊外部	・中心から概ね15km以上の圏域 (概ね熊本都市計画区域外)

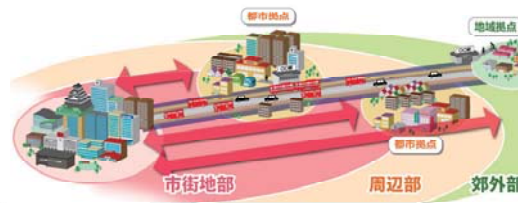


<b>拠点</b> 広域総合都市拠点 都市拠点 地域拠点 <b>工業・流通業務地</b> 工業地 流通業務地	<b>道路網</b> 高速道路 国道 主要地方道 一般県道 その他市町村道	<b>鉄軌道</b> 九州新幹線 在来線 熊本市電 熊本電鉄 交通拠点
--	--	--

※中心とは、熊本市中心市街地活性化基本計画 熊本県熊本市 R5.4 で示される中心市街地

**市街地部との移動**

公共交通主体  
(鉄道・市電・バス)



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	52%	11%	37%
R5(現状)	57%	11%	32%
将来	47%	21%	32%

自動車依存が継続 (R5 to 将来)  
 ↓ 目指すべき分担率 (将来)

**周辺部との移動**

公共交通主体  
(鉄道・市電・バス)

+ 自動車交通の使い分け



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	68%	1%	31%
R5(現状)	71%	1%	28%
将来	70%	2%	28%

自動車依存が継続 (R5 to 将来)  
 ↓ 目指すべき分担率 (将来)

**郊外部の移動**

自動車交通

+ コミュニティ交通



	自動車	公共交通	徒歩・二輪
H24	70%	1%	29%
R5(現状)	75%	0%	25%
将来	74%	1%	25%

自動車依存が継続 (R5 to 将来)  
 ↓ 目指すべき分担率 (将来)

出典：H24・R5(現状)は各回熊本 PT 調査(上図の矢印に該当する各関連トリップを対象とした交通手段分担率)  
 将来は R5(現状)の第5回 PT 調査を基に、公共交通(バス・鉄道)のトリップ数を2倍とし、全て自動車から転換すると仮定した場合の推計結果

- ここでは、地域ごとのスマートの交通手段について、基幹公共交通8軸の方面に着目した「地域ごと」の代表交通手段分担率の現状について整理します。

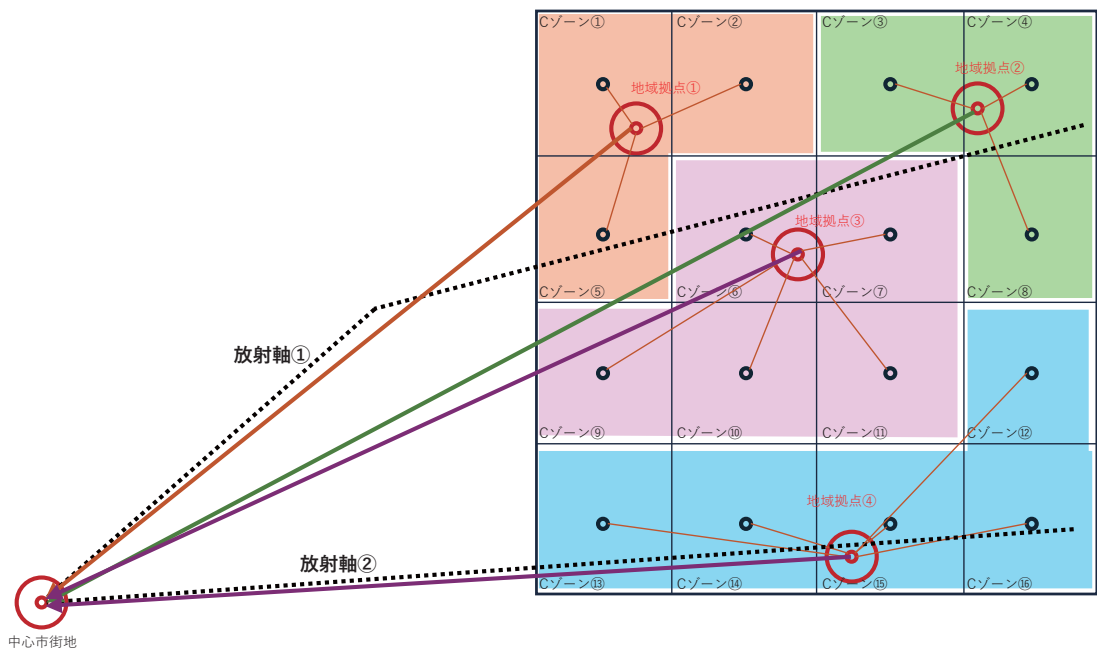
<基幹公共交通8軸の方面別での地域ごとのスマートな交通手段選択の現状（交通手段分担の現状）>

- 方面別での空間図は下記の通りです。この方面別の拠点ゾーンと市街地部・周辺部・郊外部間のトリップを対象として整理しています。そのため「周辺部との移動」や「郊外部の移動」の対象がない方面もあり、その場合は表示しておりません。また、1千トリップ/日未満についても分担率は表示しておりません。

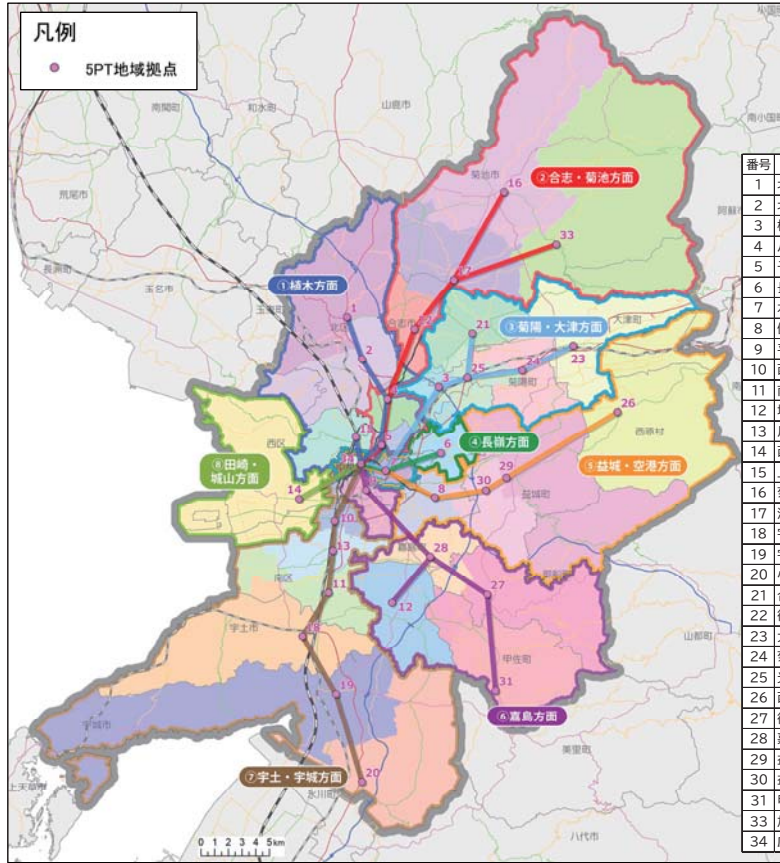
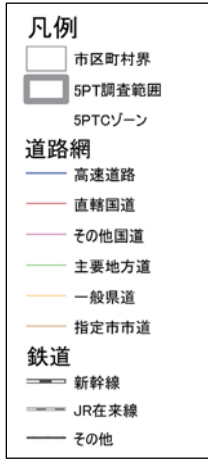
注：前回（第3回：1997(H9)、第4回：2012(H24)）については、調査圏域を対象とした集計とします。  
 今回（第5回：2023(R5)）は今回調査圏域を対象としており圏域は異なります。

■方面別での地域拠点間のトリップ数集計の考え方

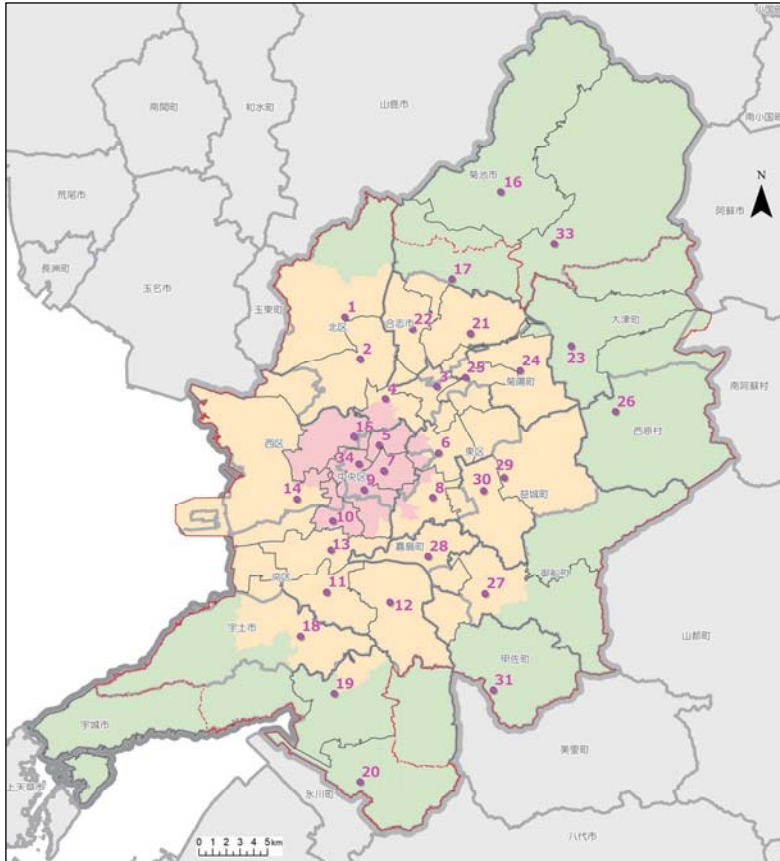
- 地域拠点と各Cゾーンセンター間の直線距離を整理
- 各Cゾーンから最も近い地域拠点を整理し、地域拠点ゾーンを設定
- 例えば、地域拠点①の地域拠点ゾーンはCゾーン①、Cゾーン②、Cゾーン⑤  
 >地域拠点①からの発生・集中はこれら3つのCゾーンの計として設定  
 >同様に地域拠点②は、Cゾーン③、Cゾーン④、Cゾーン⑧
- 放射軸①に関しては、地域拠点①、地域拠点②、地域拠点③の地域拠点ゾーンと目的エリア（市街地部、周辺部、郊外部）とのODを集計（拠点ゾーンが目的エリアにより区分される場合は該当する地域拠点ゾーンを目的エリアで分割設定）  
 ※都市圏全体での集計は3エリアのCゾーン間トリップを対象（Cゾーン内々は対象外）  
 方面別では地域拠点ゾーンと3エリア内の地域拠点ゾーン間のトリップを対象（地域拠点ゾーン内々は対象外）



■地域拠点間のトリップ数集計の考え方イメージ



■方面別の地域拠点ゾーン区分

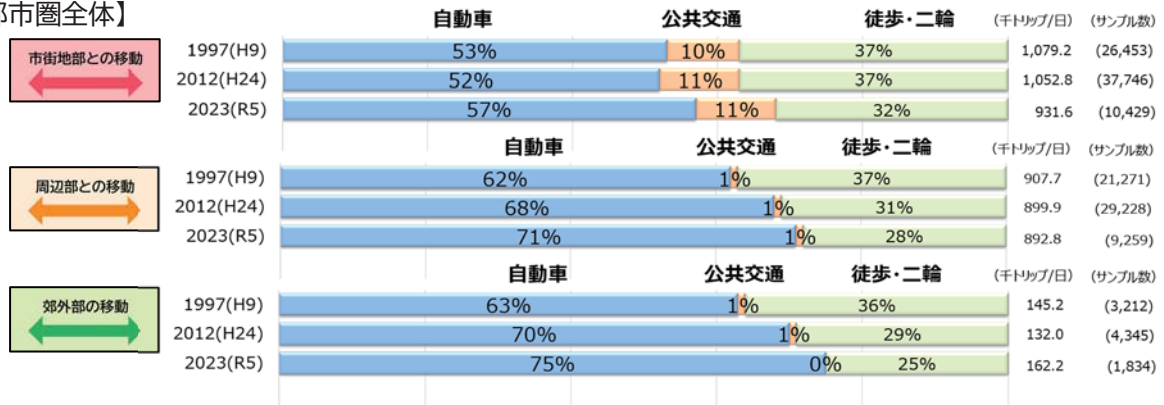


■方面別の地域拠点ゾーンと目的エリア（市街地部・周辺部・郊外部）区分図

※方面別での集計対象は以降の結果に掲載

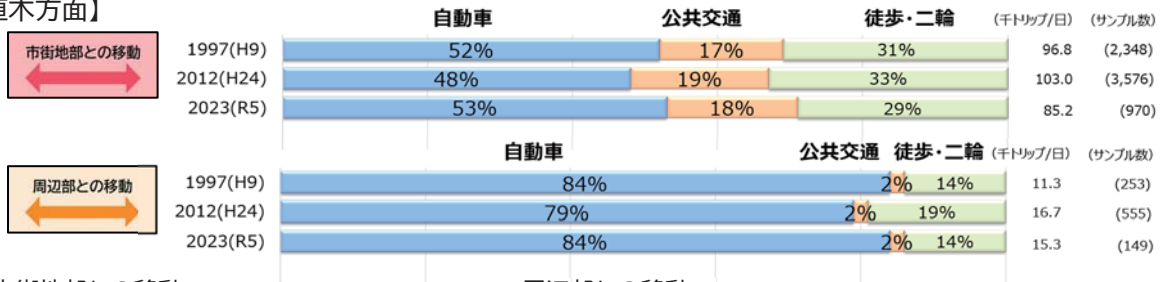


【都市圏全体】



< 基幹公共交通8軸（方面）別での地域ごとのスマートな交通手段の選択の現状 >

【植木方面】



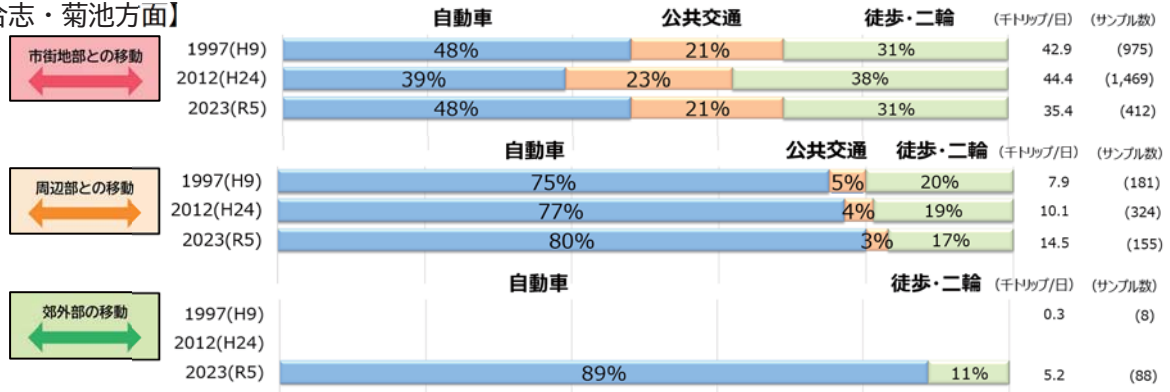
< 市街地部との移動 >

< 周辺部との移動 >



(出典:各回熊本 PT 調査)

【合志・菊池方面】



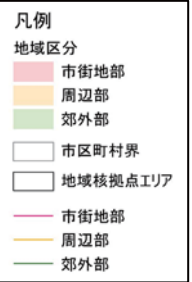
<市街地部との移動>



<周辺部との移動>

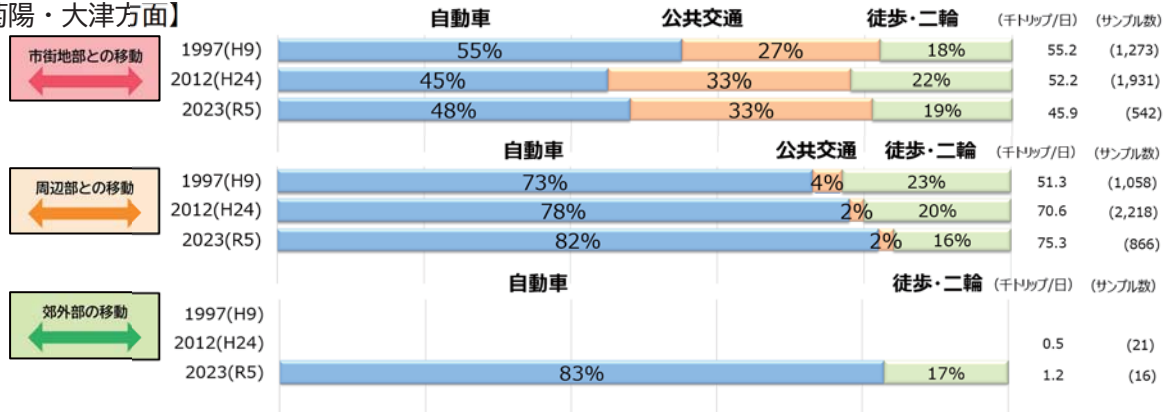


<郊外部の移動>



(出典:各回熊本PT調査)

【菊陽・大津方面】



<市街地部との移動>



<周辺部との移動>



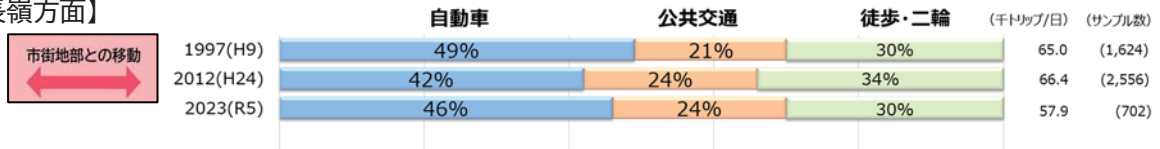
<郊外部の移動>



(出典:各回熊本 PT 調査)



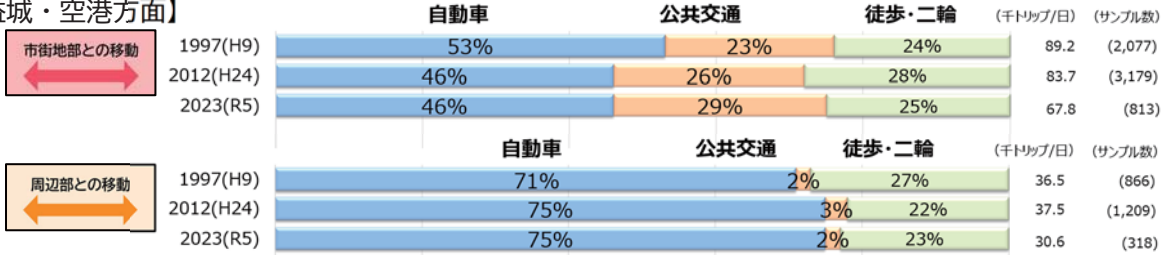
【長嶺方面】



<市街地部との移動>



【益城・空港方面】



<市街地部との移動>



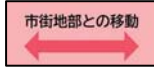
<周辺部との移動>



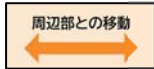
(出典:各回熊本 PT 調査)



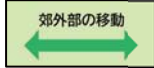
【嘉島方面】



	自動車	公共交通	徒歩・二輪	(千トリップ/日)	(サンプル数)
1997(H9)	88%	7%	5%	11.9	(288)
2012(H24)	86%	8%	6%	13.1	(452)
2023(R5)	86%	6%	8%	11.4	(122)

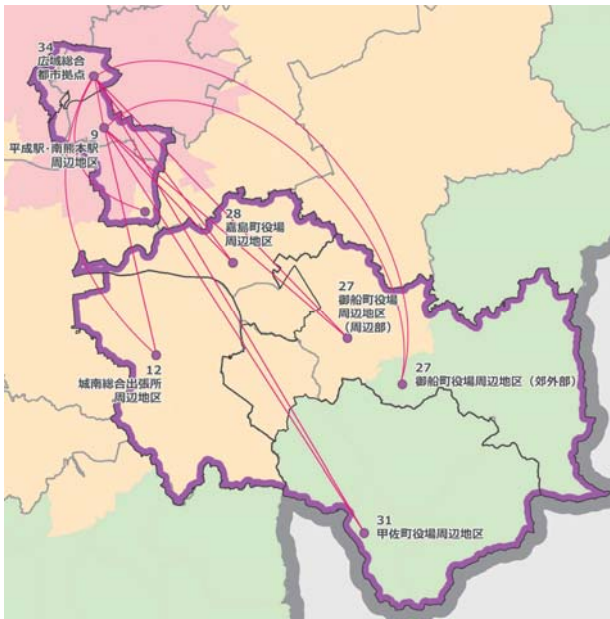


	自動車	公共交通	徒歩・二輪	(千トリップ/日)	(サンプル数)
1997(H9)	79%	2%	19%	13.4	(275)
2012(H24)	88%	3%	9%	13.3	(398)
2023(R5)	91%	2%	7%	12.4	(110)

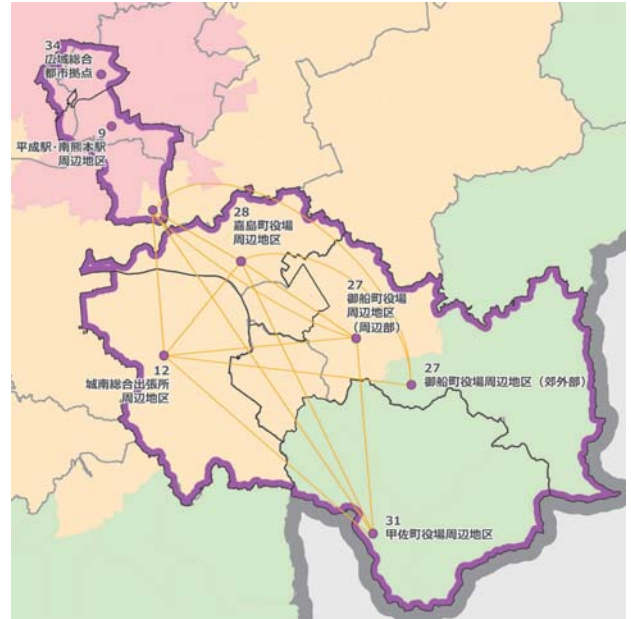


	自動車	徒歩・二輪	(千トリップ/日)	(サンプル数)
1997(H9)			0.3	(6)
2012(H24)			0.1	(5)
2023(R5)			0.2	(2)

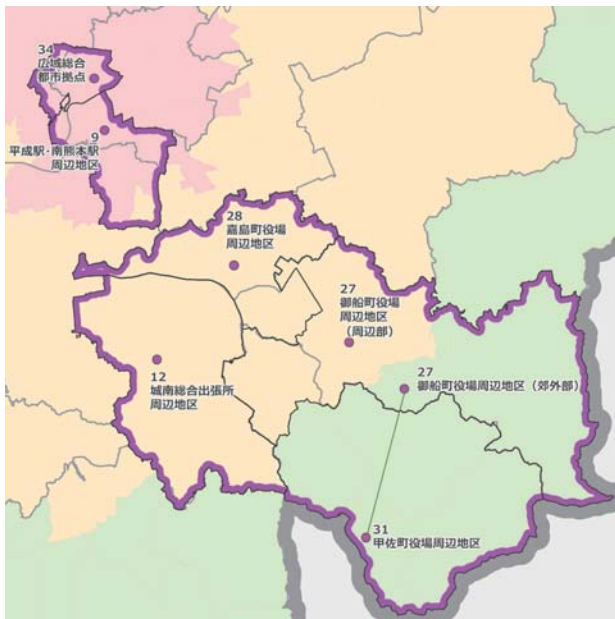
<市街地部との移動>



<周辺部との移動>



<郊外部の移動>



(出典:各回熊本 PT 調査)

【宇土・宇城方面】

移動区分	自動車	公共交通	徒歩・二輪	(千トリップ/日)	(サンプル数)
市街地部との移動	1997(H9)	67%	15%	18%	37.6 (888)
	2012(H24)	64%	17%	19%	35.0 (1,249)
	2023(R5)	74%	12%	14%	35.5 (350)
周辺部との移動	1997(H9)	82%	3%	15%	28.2 (588)
	2012(H24)	89%	3%	8%	29.7 (930)
	2023(R5)	86%	3%	11%	26.0 (304)
郊外部の移動	1997(H9)	83%	13%	4%	1.8 (35)
	2012(H24)	89%	3%	8%	6.6 (215)
	2023(R5)	93%	3%	4%	7.8 (96)

<市街地部との移動>



<周辺部との移動>

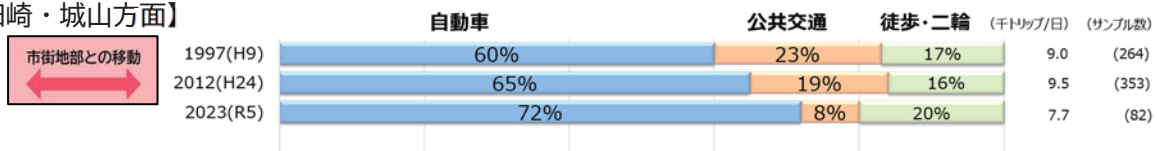


<郊外部の移動>



(出典:各回熊本 PT 調査)

【田崎・城山方面】



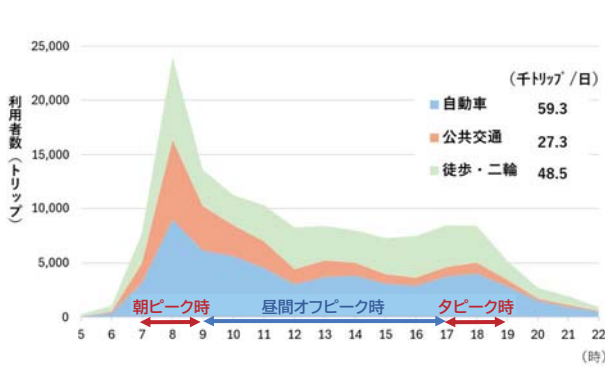
<市街地部との移動>



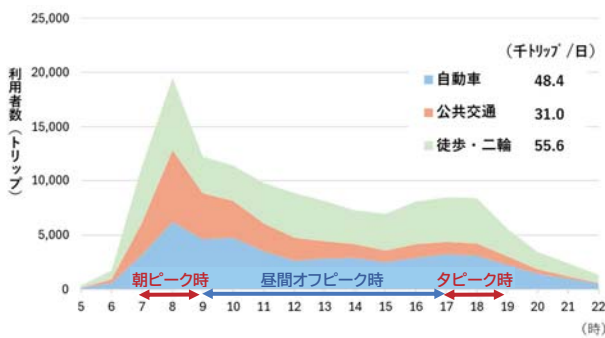
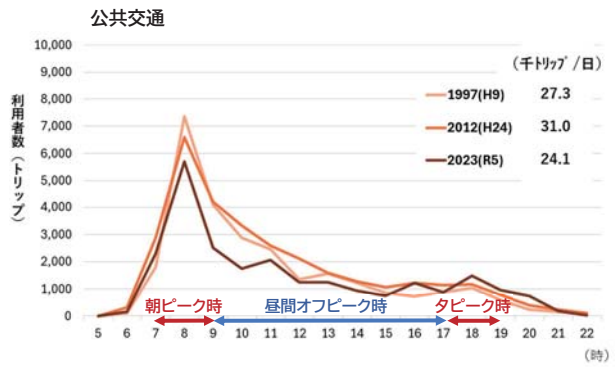
(出典:各回熊本 PT 調査)

### <時間帯に応じたスマートな交通手段の選択>

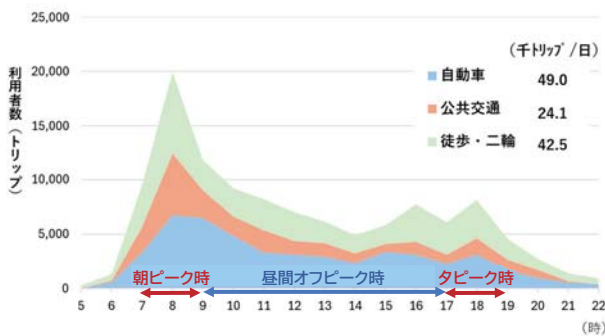
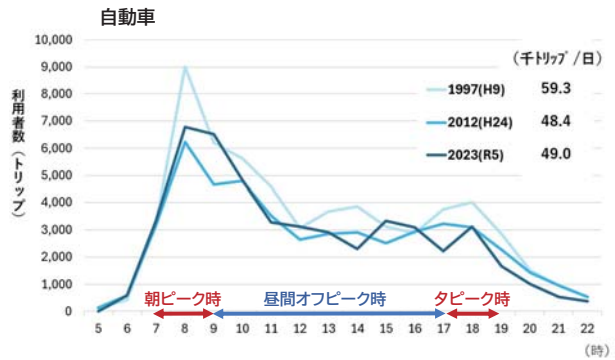
- 私たちの毎日の移動は時間帯によって目的や手段が大きく異なります。例えば、市街地部への通勤や通学は朝のピーク時間帯に集中する一方で、営業や打合わせなどの業務、買い物や娯楽、通院などの私用は、主に朝のピークを過ぎた時間帯(昼間オフピーク時)に行われます。
- 熊本都市圏では、過去から現在にかけ、市街地部への移動の多くが自動車によって行われており、下図の通り、特に朝のピーク時間帯における自動車利用が顕著です。



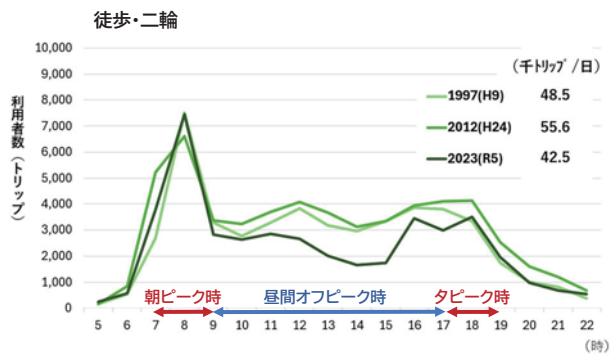
(出典:第3回PT調査(1997(H9))



(出典:第4回PT調査(2012(H24))



(出典:第5回PT調査(2023(R5))



(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5))



- ここでは、時間帯に応じたスマートな交通手段について、基幹公共交通8軸の方面に着目した「時間帯」での交通手段トリップ（利用者数）の現状について整理します。

<基幹公共交通8軸の方面ごとの時間帯に応じたスマートな交通手段選択の現状>  
(時間帯別トリップ分布)

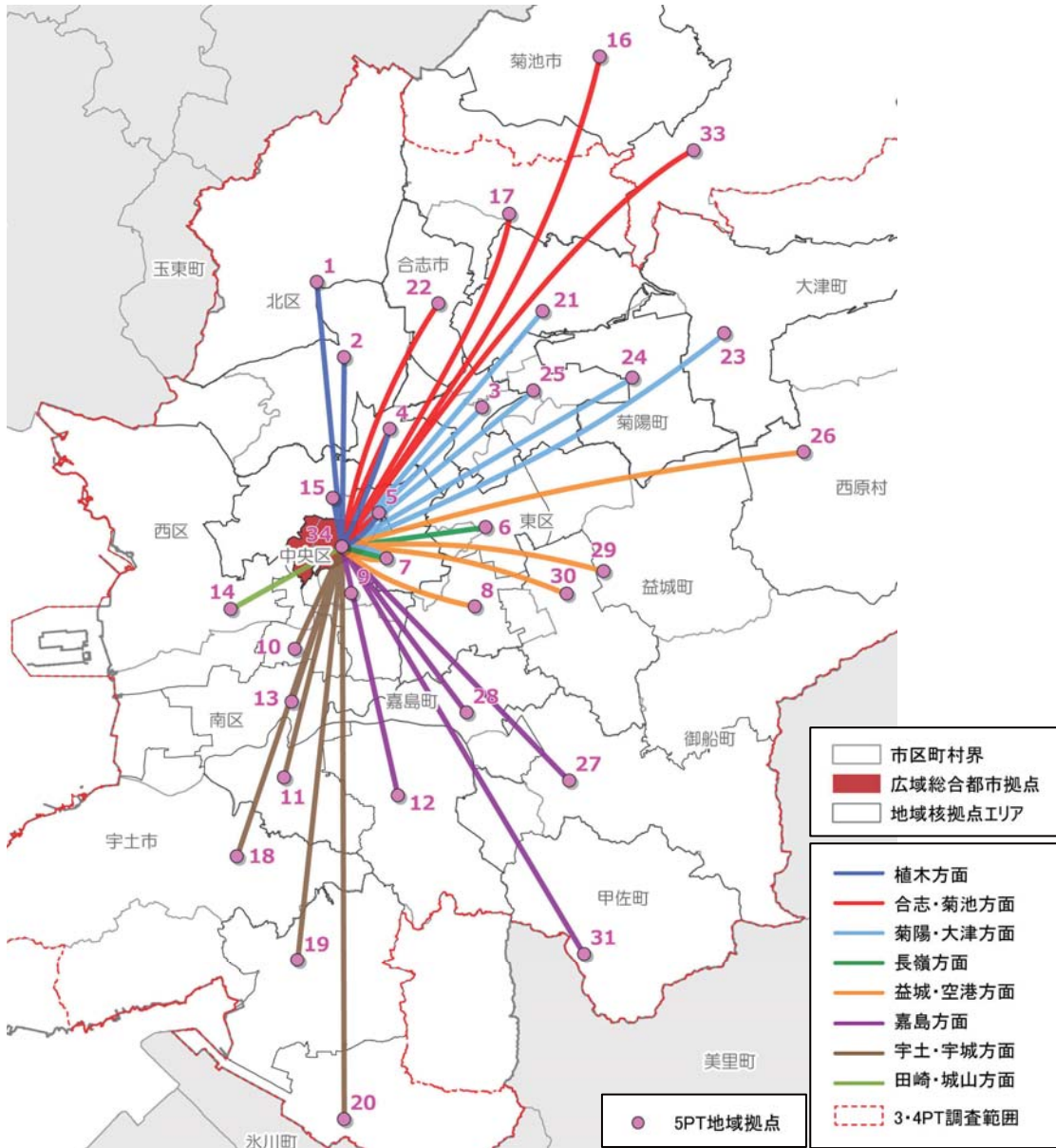
- 対象とする方面別の空間図は以下の通りです。この拠点間のうち、前述の各拠点ゾーンから中心部（広域総合都市拠点ゾーン）\*へ移動するトリップを対象に方面別の時間帯（到着時刻）に応じて整理しています。ただし、交通手段別のトリップ数が少ない場合は、時間帯別でのトリップ数が過少となる点に留意が必要です（グラフは参考掲載しております）。

※：中心部（広域総合都市拠点ゾーン）とは、熊本市中心市街地活性化基本計画 熊本県 熊本市 R5.4 で示される中心市街地の一部

注：前回（第3回：1997(H9)、第4回：2012(H24)）については、調査圏域を対象とした集計とします。

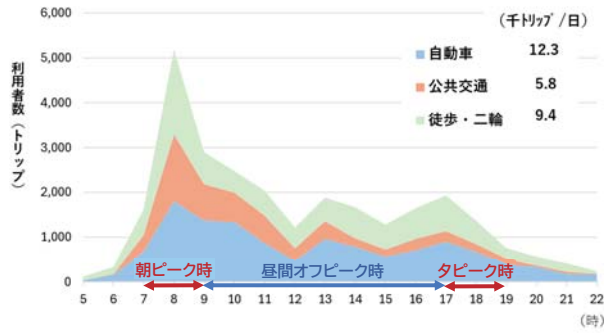
今回（第5回：2023(R5)）は今回調査圏域を対象としており圏域は異なります。

※都市圏全体での集計では都市圏内Cゾーンから中心部までのトリップを対象  
方面別の地域拠点間ゾーンから中心部までのトリップを対象

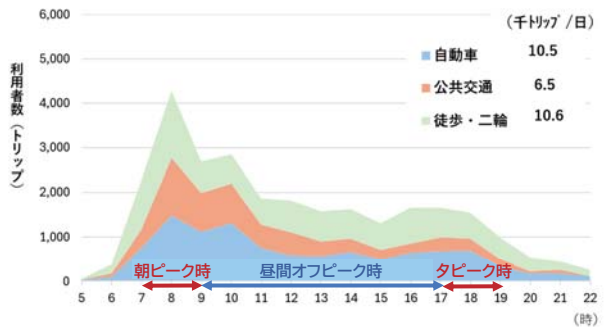
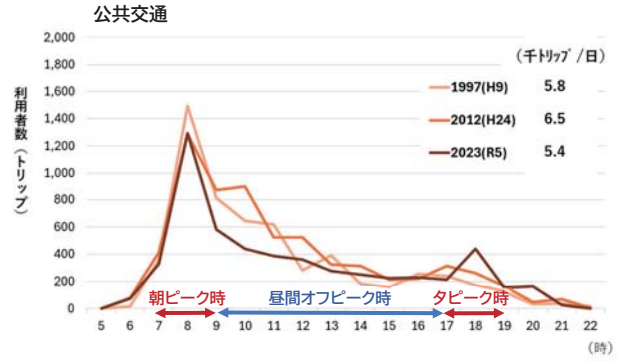


■方面別の地域拠点ゾーンから中心部（広域総合都市拠点ゾーン）の集計対象ペア

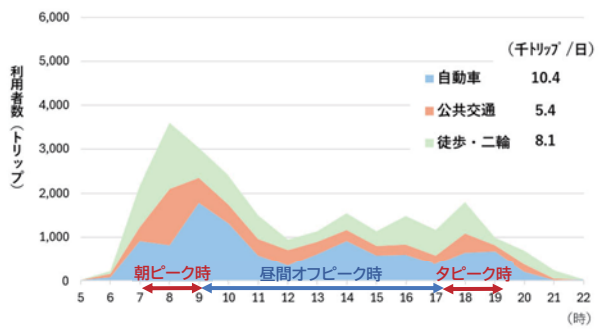
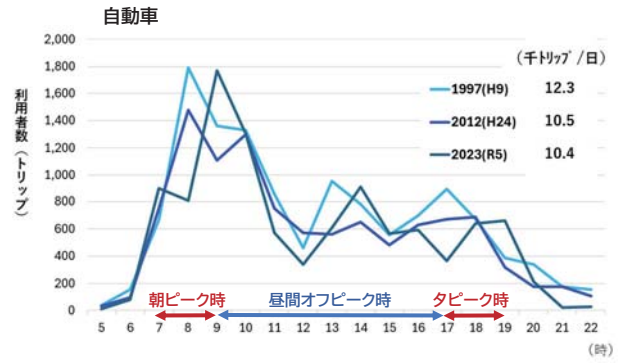
【植木方面】



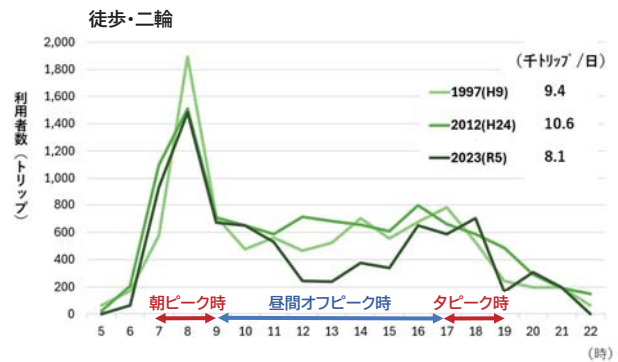
(出典:第3回PT調査(1997(H9))



(出典:第4回PT調査(2012(H24))

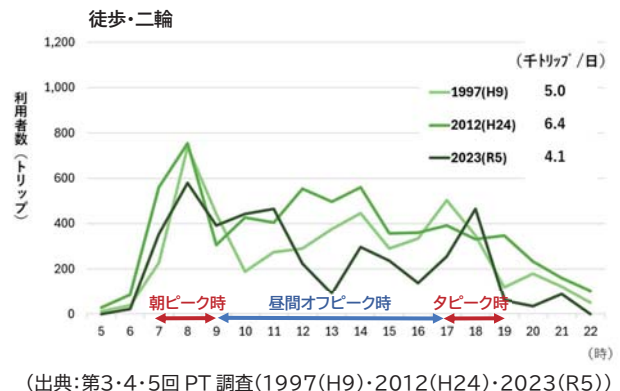
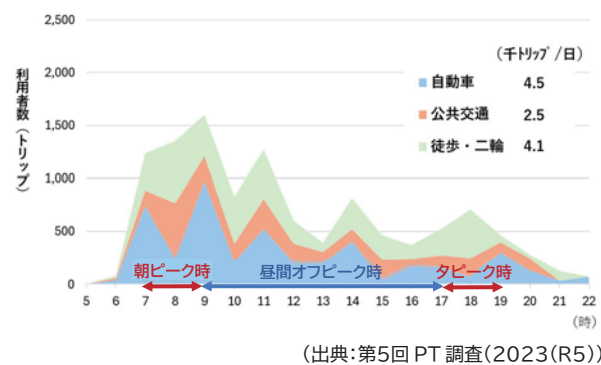
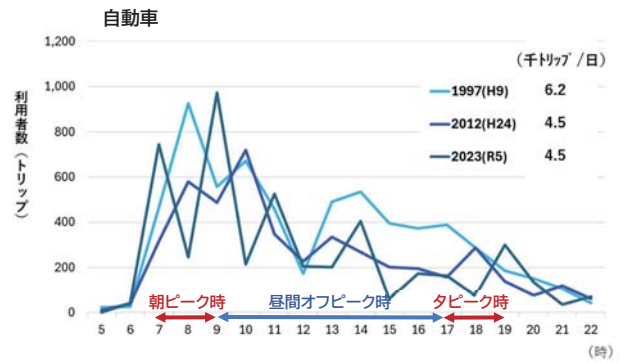
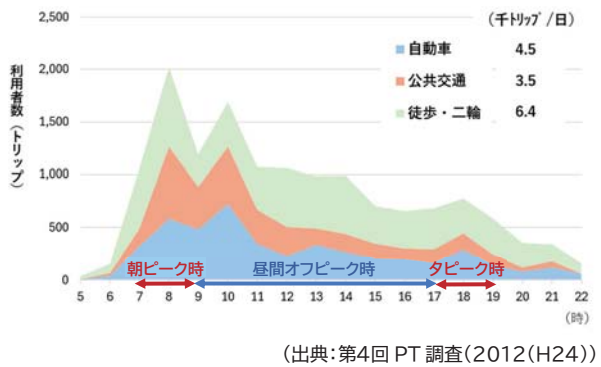
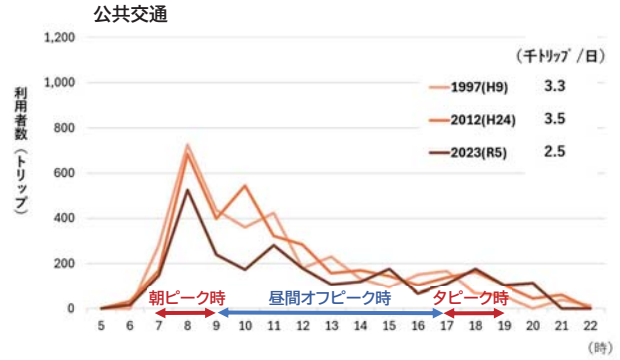
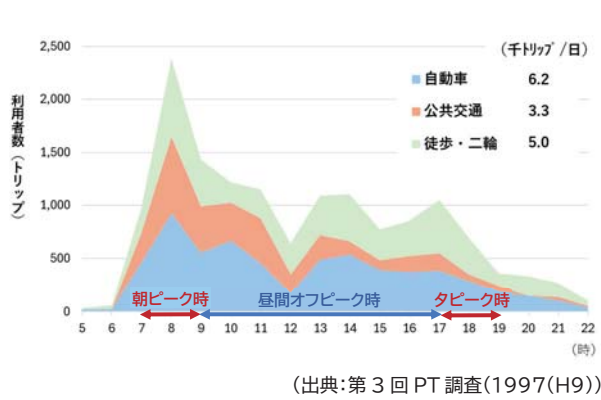


(出典:第5回PT調査(2023(R5))

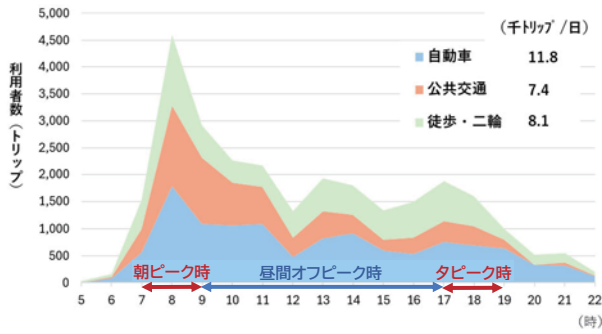


(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5))

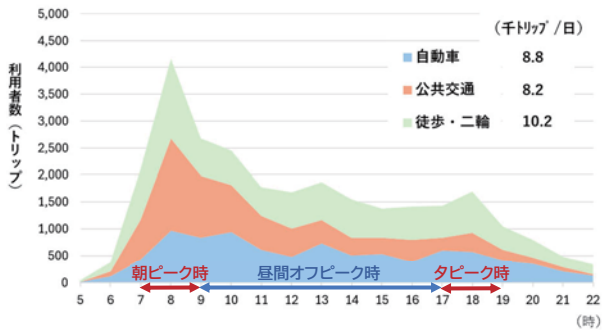
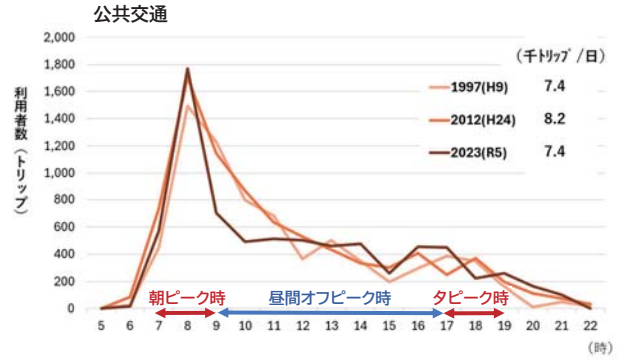
【合志・菊池方面】



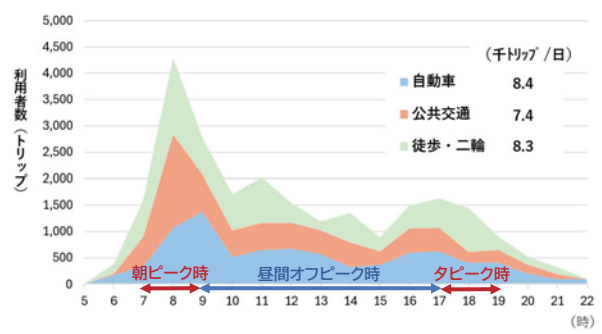
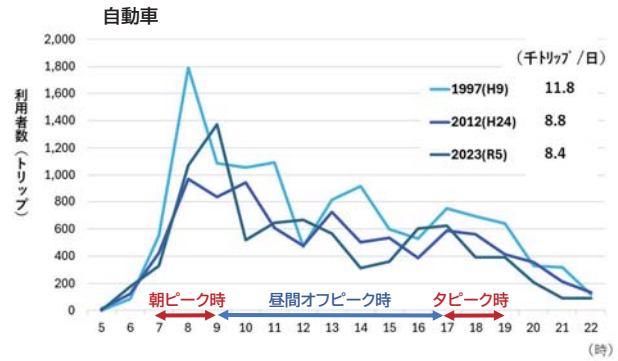
【菊陽・大津方面】



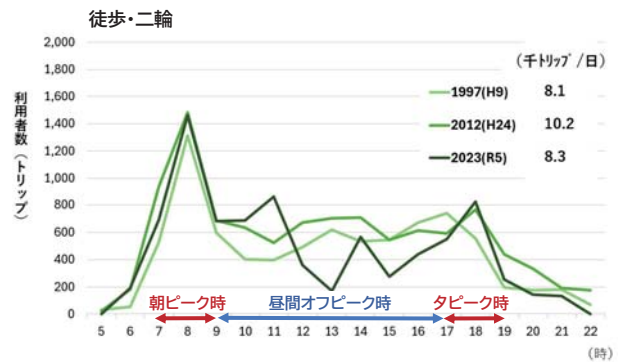
(出典:第3回PT調査(1997(H9)))



(出典:第4回PT調査(2012(H24)))



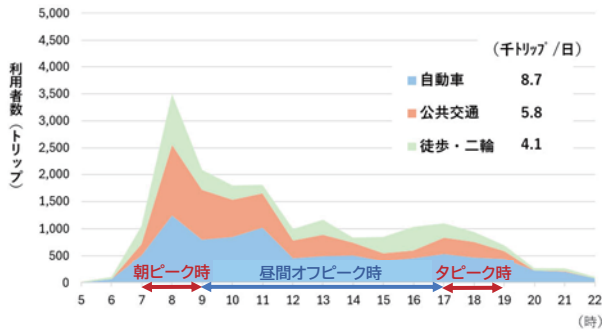
(出典:第5回PT調査(2023(R5)))



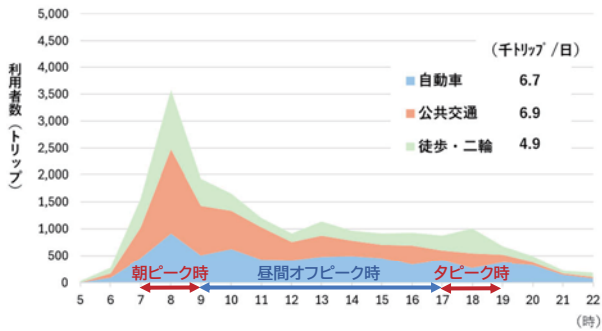
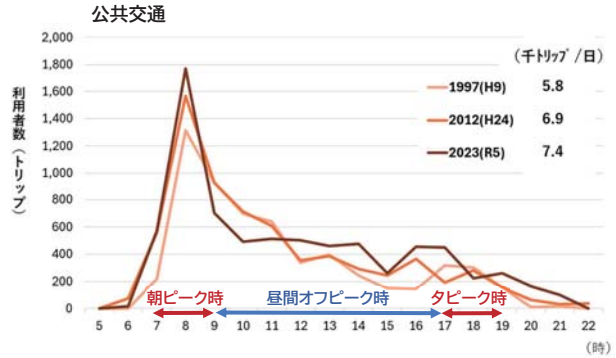
(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5)))



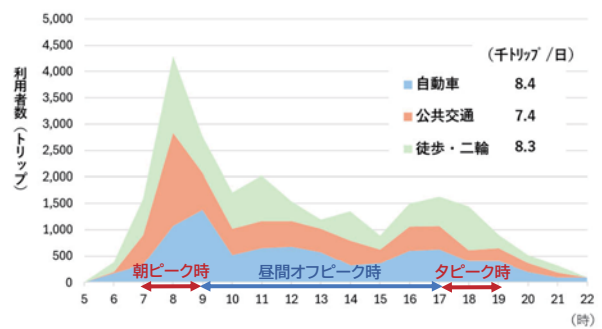
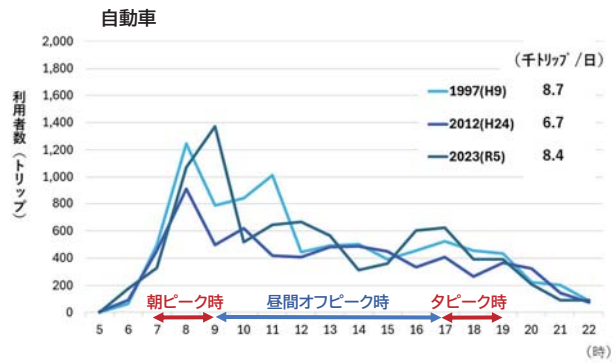
【長嶺方面】



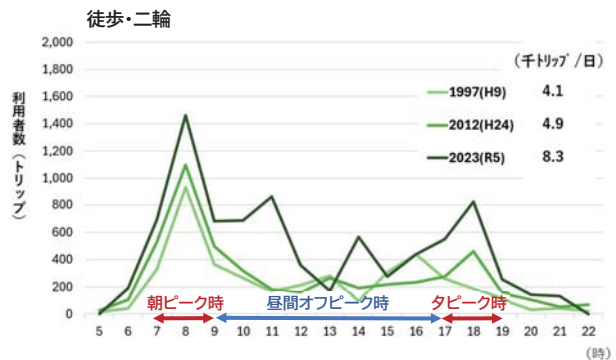
(出典:第3回PT調査(1997(H9)))



(出典:第4回PT調査(2012(H24)))

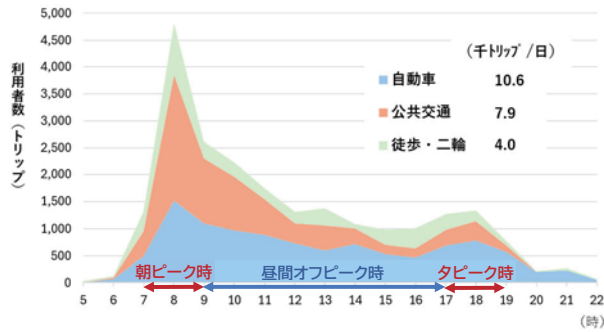


(出典:第5回PT調査(2023(R5)))

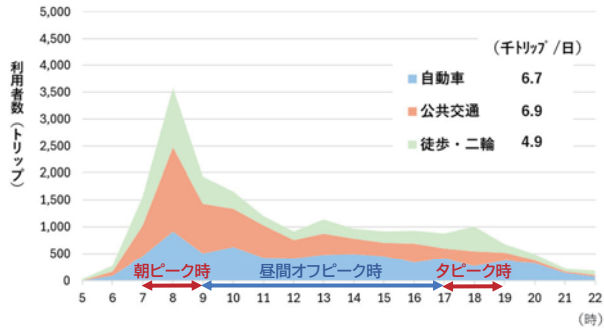
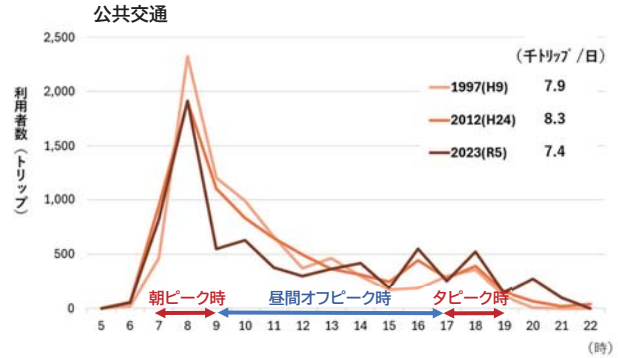


(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5)))

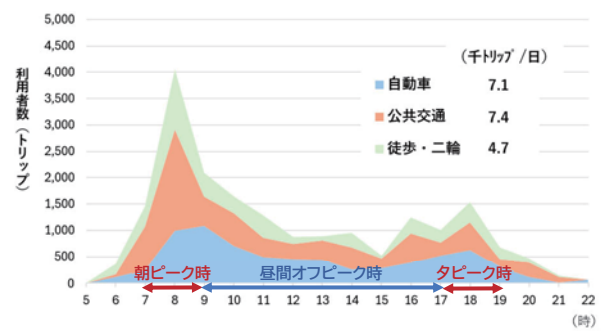
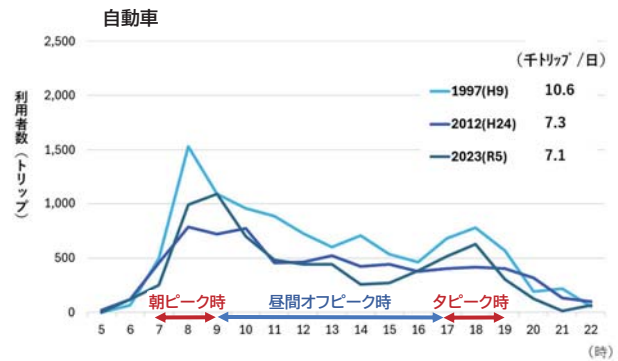
【益城・空港方面】



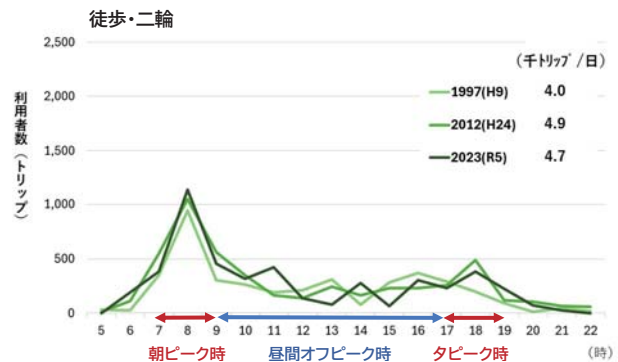
(出典:第3回PT調査(1997(H9)))



(出典:第4回PT調査(2012(H24)))

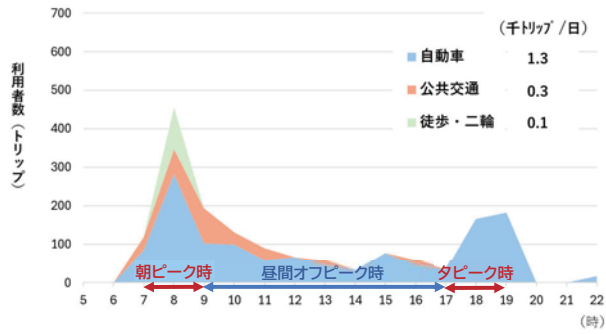


(出典:第5回PT調査(2023(R5)))

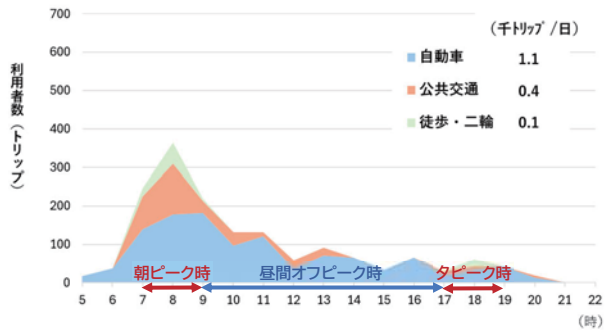
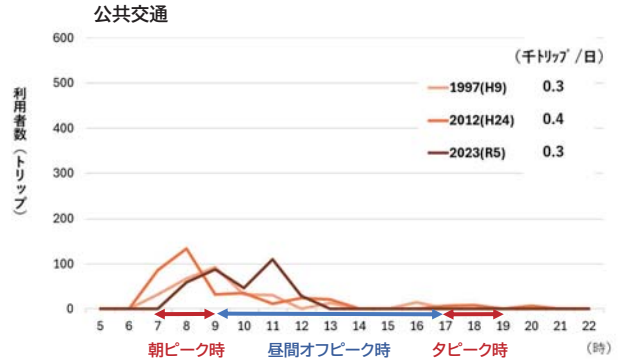


(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5)))

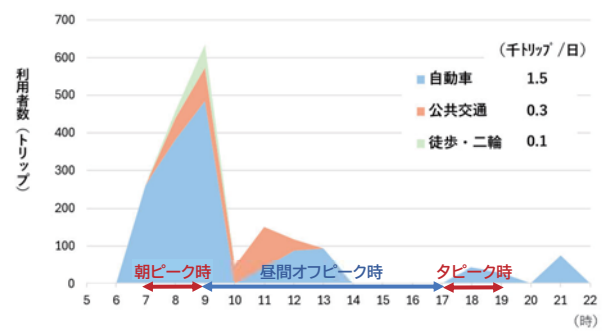
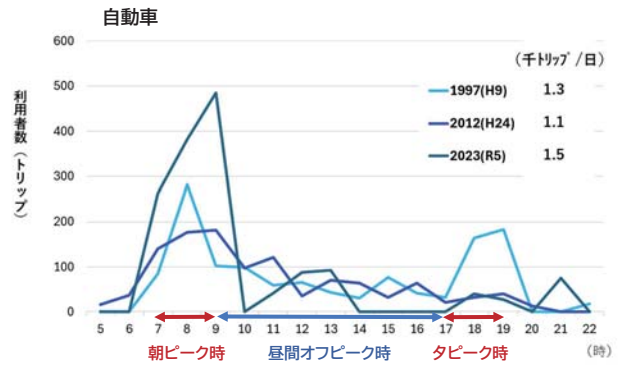
【嘉島方面】※参考



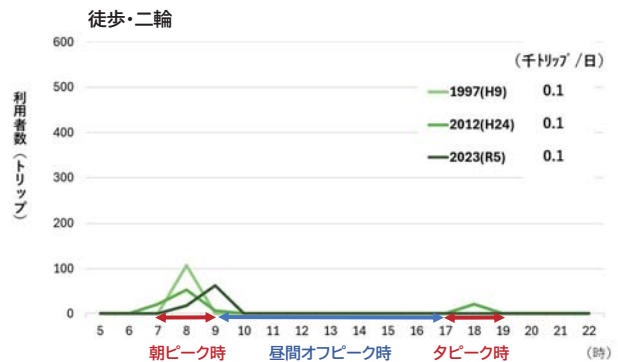
(出典:第3回PT調査(1997(H9)))



(出典:第4回PT調査(2012(H24)))

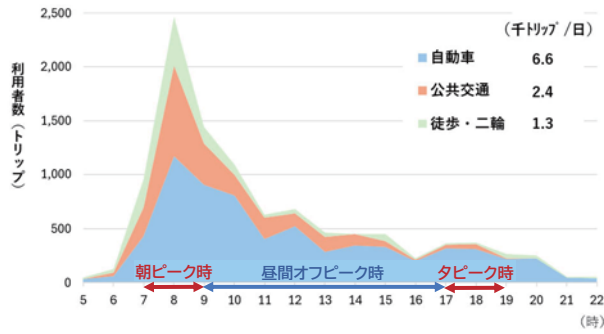


(出典:第5回PT調査(2023(R5)))

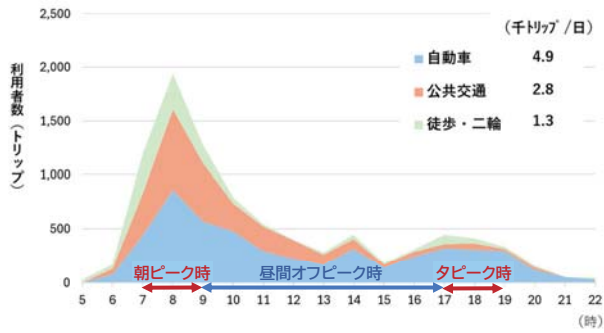
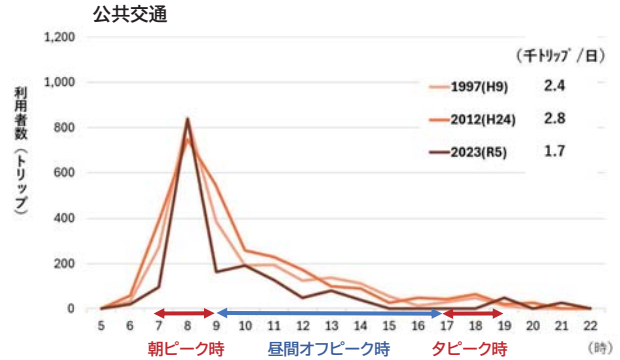


(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5)))

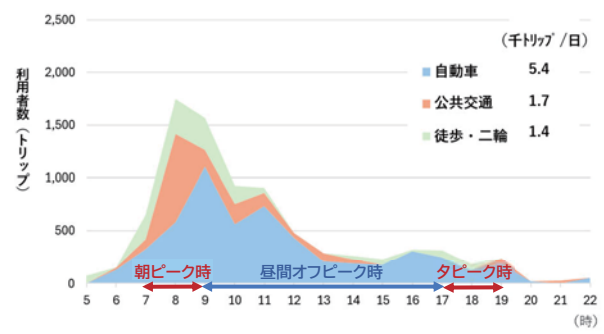
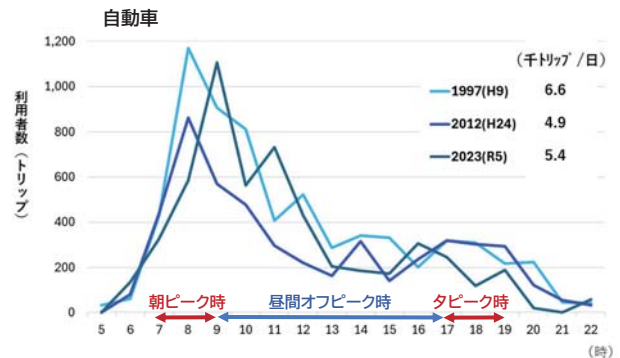
【宇土・宇城方面】



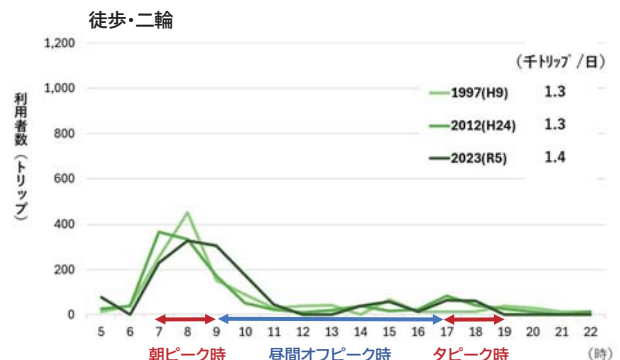
(出典:第3回PT調査(1997(H9)))



(出典:第4回PT調査(2012(H24)))



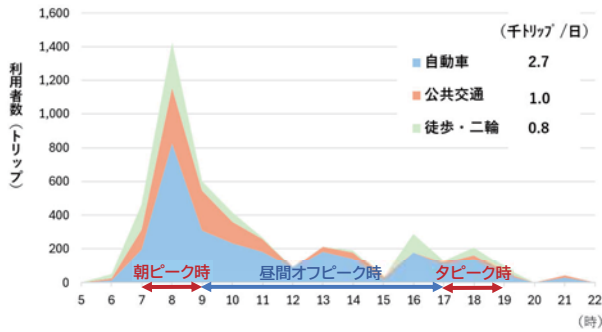
(出典:第5回PT調査(2023(R5)))



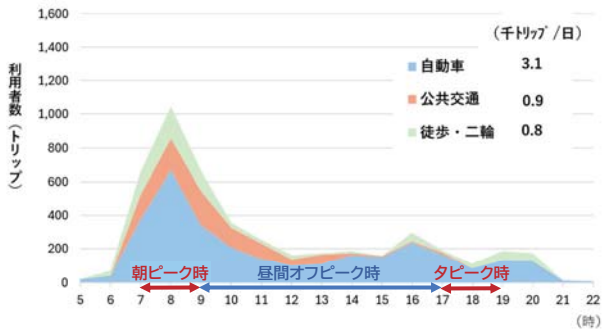
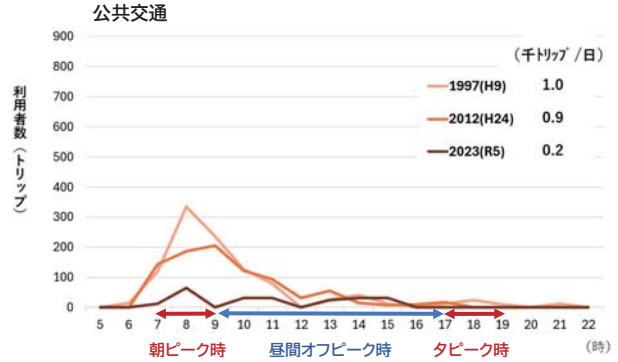
(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5)))



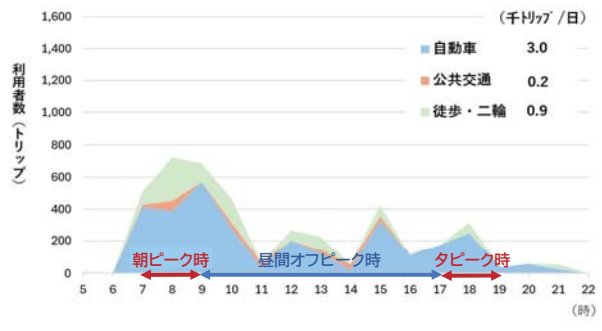
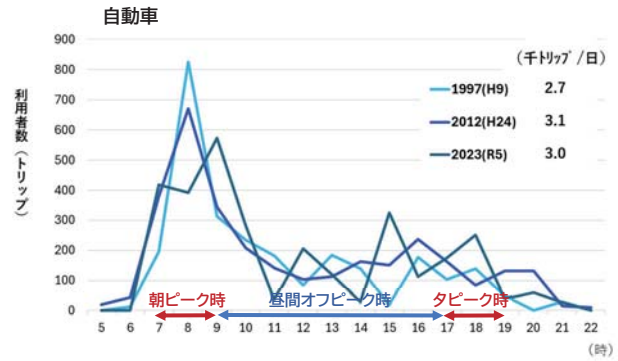
【田崎・城山方面】※参考



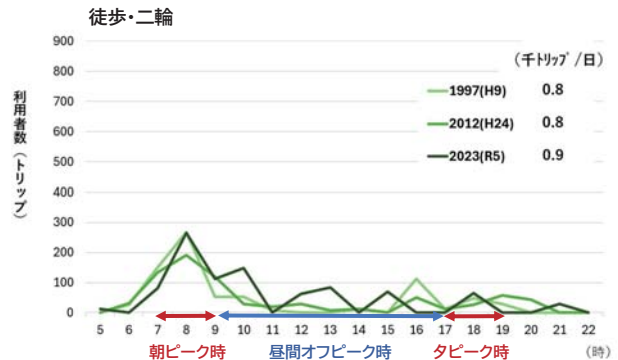
(出典:第3回PT調査(1997(H9)))



(出典:第4回PT調査(2012(H24)))



(出典:第5回PT調査(2023(R5)))



(出典:第3・4・5回PT調査(1997(H9)・2012(H24)・2023(R5)))

### 4.3 提案施策の効果検討

#### 4.3.1 予測検討の概要

##### (1) 正・負のスパイラルの進行による現況（現在）及び将来の見通しの予測フロー

- 現況・将来の予測検討フローは以下の通りで、「負のスパイラルの前提条件」、「期待される効果の前提条件など」、及び以降に示す条件より指標を予測します。

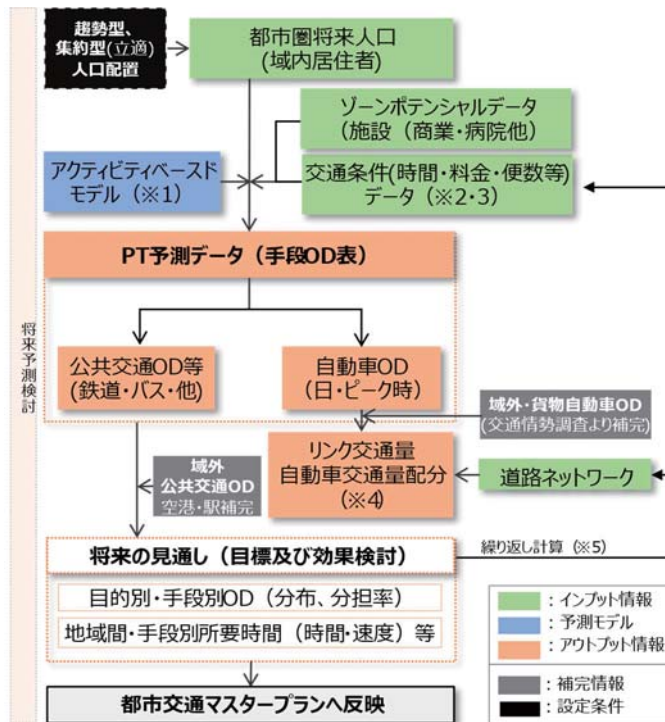
【負のスパイラルの前提条件など】

- ・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

【期待される効果の前提条件など】

- ・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
- ・将来（正のスパイラル）は、提案施策が実行された場合を交通需要予測モデルにより推計した値
- ・幹線バスの増便は現在の約1.5倍の本数を設定、料金は半額の運賃を設定
- ・都市機能の誘導、居住の誘導は、誘導区域における目標の密度まで集約（立地適正化計画の策定自治体における目標の密度）
- ・市電の増便、増結は、現状のダイヤを踏襲し、その全便に対し、3両編成導入、基幹公共交通8軸全部にバスレーンを整備

※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



#### ■ 予測検討フロー

- ※1：人の動きを予測するモデル。インプット条件のもとに、目的地を選択・そこまでの移動手段を選択など、人がなんの目的で、どの交通手段で移動するかを予測  
 予測モデル上の目的区分：通勤、通学、業務、送迎、買物、通院、その他私用、（帰宅は復路）
- ※2：将来の施策実施前後で変動を想定する条件（時間・料金・運行本数等）
- ※3：交通手段：鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩
- ※4：自動車交通量の推計方法は利用者均衡配分法を適用  
 交通量と速度の関係式は道路街路交通情勢調査よりBPR関数型を設定
- ※5：日・ピーク時配分によるリンク速度より、1回前の計算結果との変化率をバス・自動車条件に反映

<ゾーン別人口>

人口は、現況：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：令和27年の独自推計の将来人口をもとに、都市機能の誘導、居住の誘導を誘導区域における目標の密度まで集約（立地適正化計画の策定自治体における目標の密度）することで設定

<ゾーンポテンシャルデータ>

目的地の選択などで活用するゾーンのポテンシャルデータは、施設数は現況設定とし、従業・従学人口は将来フレームより設定

<交通条件データ>

鉄道交通条件：ゾーン間の現況交通条件をもとに、鉄軌道の提案施策である機能強化・結節強化、連携強化に該当する施策条件（所要時間、料金、運行本数等）を仮定

バス交通条件：ゾーン間の現況交通条件をもとに、幹線バス・接続バス、フィーダーバス等の提案施策である機能強化、結節強化、連携強化に該当する施策条件（所要時間、料金、運行本数等）を仮定。そのうち、所要時間（ピーク・昼間・夜間）については、需要変化を踏まえた交通量推計による所要時間（ピーク・昼間・夜間）を設定

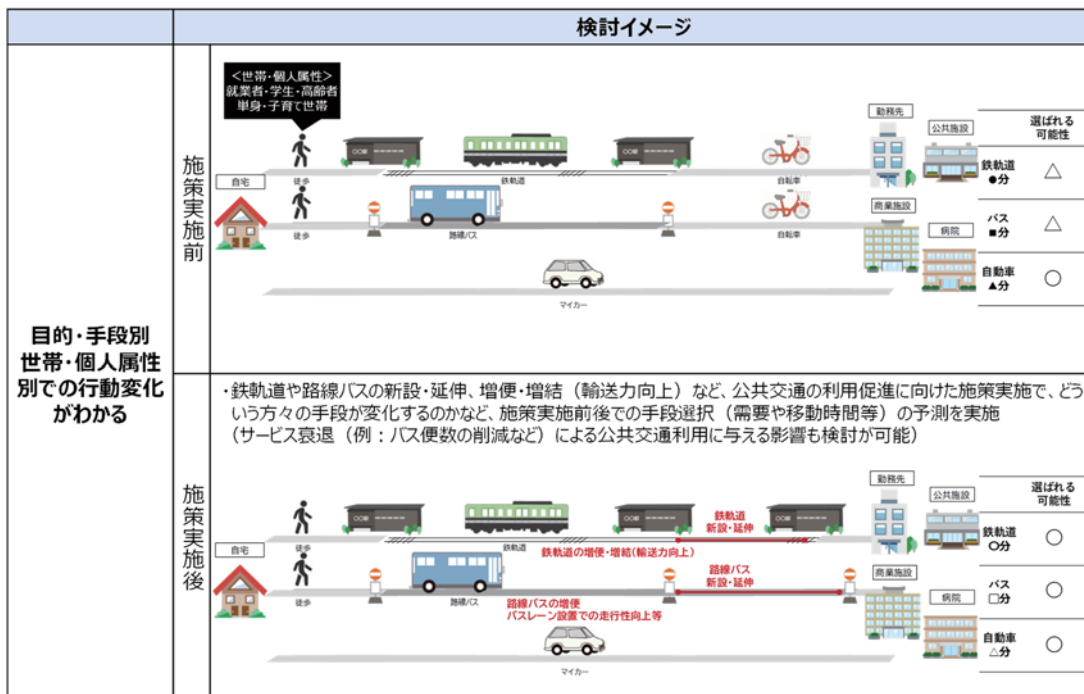
自動車・バイク交通条件

：ゾーン間の現況交通条件をもとに、都市間の連絡強化、拠点間の連携強化、交通の円滑化に該当する施策（事業）整備、需要変化を踏まえた交通量推計による所要時間（ピーク・昼間・夜間）を設定

自転車・徒歩交通条件

：将来の自動車交通条件による距離と手段別速度条件より設定

- 上記の条件設定により、例えば、自宅から目的地までの手段別での移動条件が変化（向上や衰退）することで、どの手段を選択するかを予測することとなります。





### 4.3.2 将来の見通しに関する予測検討

- 先の検討フローをもとに、前提条件を踏まえた各数値の算出結果を整理します。

■ 定時性・速達性の確保や輸送力向上により、公共交通の利便性が高くなります。

● 熊本駅から阿蘇くまもと空港までの所要時間



\*バスは、熊本市圏北連絡道路・熊本空港連絡道路を使用するルートではなく、現在運航中の空港リムジンバスと同ルートで阿蘇くまもと空港まで移動した場合の所要時間です。

● 熊本市中央区からセミコンまでの所要時間

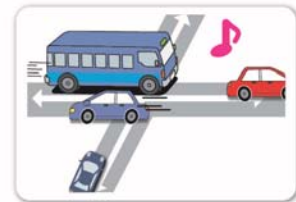


■ 公共交通サービスの向上と道路整備との連携により、朝の通勤時でも快適に移動できるようになります。

● 都市圏の各方面から熊本市中心部までの所要時間



● 朝ピーク時の自動車の平均旅行速度

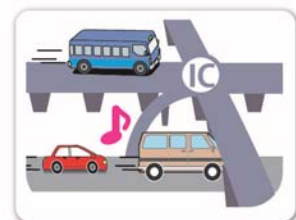


● 熊本市中央区からセミコンまでの所要時間



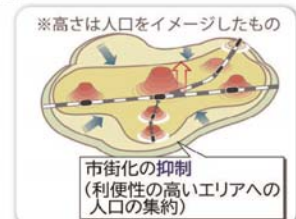
■ 高規格道路の整備・活用により熊本市圏と周辺都市とが移動しやすくなります。

● 熊本市中心部からの所要時間



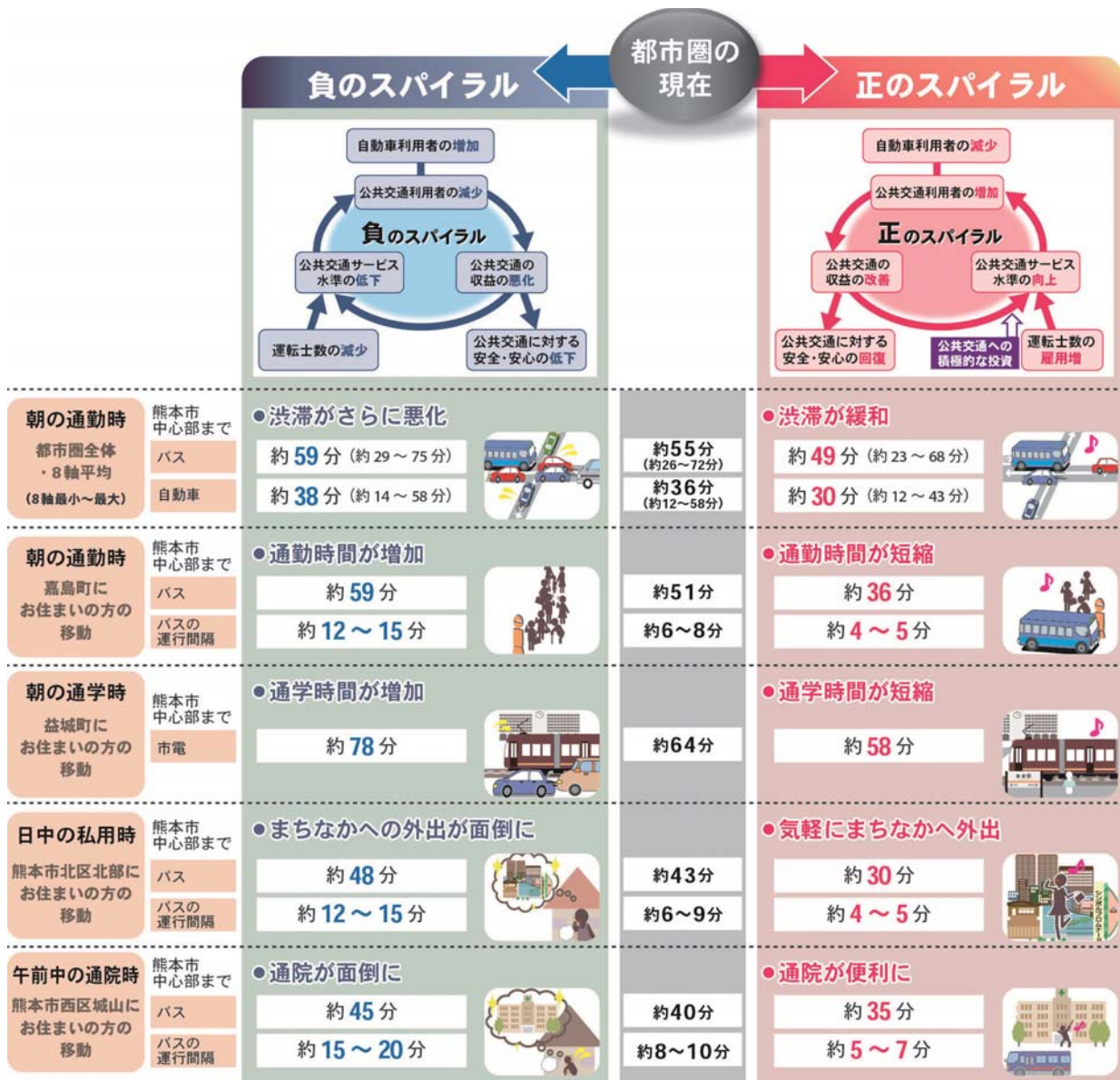
■ 土地利用と公共交通の利用促進を一体的に進めることで、公共交通利用の増加によるサービス向上が期待でき、誰もが安心して暮らせる都市の形成へとつながります。

● 朝の通勤時(都市圏の基幹公共交通8軸)の分担率





■負のスパイラルから正のスパイラルに転換させることで、現状の悪化を防ぎ、地域ごとや時間帯ごとの公共交通と自動車の双方が便利になります。



(1) 将来の見通しに関する予測結果

<期待される効果：熊本駅から阿蘇くまもと空港までの所要時間>

- 熊本駅から阿蘇くまもと空港までのバスでの現在の所要時間は「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道のパンフレット」に掲載される期待される効果より整理しています。

現況値＝現状バスで約60～80<sup>※1</sup>分 ※1：朝夕渋滞時

- 将来値については、以下の条件より算出しています。

将来値（バス）＝熊本市中心部～西原村役場周辺の通勤時のバス所要時間「現況（60分）⇒将来（57分）」による「3分」の時間短縮値を5分単位で丸めて現在値より差し引くことで算出→ 約55～75分

将来値（鉄道）＝「阿蘇くまもと空港アクセス鉄道のパンフレット」に掲載される期待される効果より整理 → 約40分



<期待される効果：熊本市中央区からセミコンまでの所要時間>

- 熊本市中央区からセミコン（TSMC含む）までの鉄道とバスでの現況の所要時間は右に示す起終点間における時刻表による平均値より整理しています。
- 将来値については、「空港アクセス鉄道に係る調査・検討結果について（概算事業費、需要予測、B/C等）2025.10.1公表」に掲載される条件をもとに下記の通り算出しています。

将来値（鉄道とバス）

＝熊本駅～原水駅の所要時間（快速：39-7-4<sup>※3</sup>分）  
 + 原水駅～JASM 前・ソニー前の所要時間（14<sup>※4</sup>分）

※3：7・8時台の原水駅～肥後大津駅間の現時刻表による平均所要時間（4分）より

※4：7・8時台の原水駅～JASM 前・ソニー前間のバス時刻表による平均所要時間（14分）より

- 鉄道の運行間隔は現時刻表（原水駅・7時台：4本/片側、8時台：5本/片側）より算出し、将来は現在に1本/片側を追加した条件より算出しています（鉄道運行間隔＝60分÷運行本数）。



項目		今回調査結果	前回調査結果（R4.9月公表）
概算事業費		空港アクセス鉄道整備 約610億円 豊肥本線輸送力強化 約60億円	約410億円
整備延長		約6.8km	
空港駅～熊本駅 (空港駅～肥後大津駅)	所要時間	普通：約48分 <sup>※</sup> (約8分) 快速：約39分 <sup>※</sup> (約7分)	普通：約44分 (約8分)
	距離	約29.4km (約6.8km)	
需要予測 (予測年次2035年)		約6,500人/日	約4,900人/日
費用便益分析 (B/C)	30年 (50年)	1.21 (1.43)	1.03 (1.21)

※ 今回調査結果における所要時間については、菊陽町にて検討中の新駅(仮称)の設置に伴う所要時間の増加も反映

- 熊本市中央区からセミコン（TSMC含む）までの鉄道とバスでの所要時間

現況値=47分

将来値=42分

=熊本駅～原水駅の所要時間（快速：28分）+原水駅～JASM前・ソニー前の所要時間（14分）

- 鉄道の運行間隔=60分÷運行本数

現況値=12～15分 原水駅・7時台：4本/片側=60/4=15分、8時台：5本/片側=60/5=12分

将来値=10～12分 原水駅・7時台：5本/片側=60/5=12分、8時台：6本/片側=60/6=10分

<期待される効果：都市圏の各方面から熊本市中心部までの所要時間>

- 都市圏の各方面から熊本市中心部までの自動車による所要時間は、負・正のスパイラルの対象とする下記の8軸沿線地区メッシュの組合せによる予測結果（平均値）より整理しています。

- 都市圏の各方面から熊本市中心部までの自動車による所要時間は、対象とする8軸沿線地区の起終点からの予測結果（平均値）より整理しています。

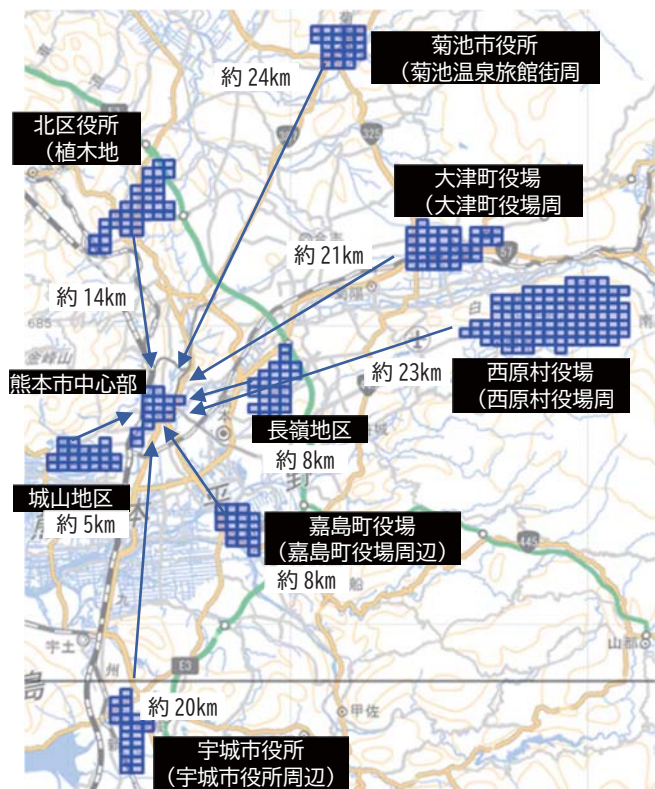
現況値=36分 将来値=30分

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

通勤 8軸方面	都市圏の現在		
	car	将来・負 car	将来・正 car
植木地区	35	38	33
菊池温泉旅館街周辺	58	58	43
大津町役場周辺	44	46	36
長嶺地区	23	25	23
西原村役場周辺	46	48	31
嘉島町役場周辺	25	27	24
宇城市役所周辺	45	45	40
城山地区	12	14	12
<b>8軸平均</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	<b>30</b>
最小	12	14	12
最大	58	58	43

■所要時間の整理対象とする起終点

方面別・手段別及び目的別での起終点間における所要時間を右のメッシュの組合せによる平均値を整理し、その8軸平均、8軸内での最大・最小値を将来の見通しとして整理





<期待される効果：朝ピーク時の自動車の平均旅行速度>

- 熊本市第8次総合計画（R6.3）のKPIにおける現況値（R5年度）を設定。将来値は7時台を対象とした現況交通量推計結果と将来交通量推計結果による予測値の伸び率を現況実績値に乘じた推計値として算出しています。

**施策2-4 広域交通ネットワークの形成による物流・人流の円滑化**

都市の活発な活動を支える広域交通ネットワークの形成により、ヒトとモノの流れを円滑化し、流動性を高めることで、経済発展を加速化するとともに、地域の潜在力を引き出します。

**基本方針**

(1) 広域的な交流を促進する道路ネットワークの強化

■ 「10分・20分模型」に基づく熊本都市圏における新たな高規格道路や熊本西環状道路など、広域道路ネットワークの早期実現に取り組みます。

(2) 基幹となる公共交通ネットワークの機能強化

■ 公共交通機関の特性に応じた定時性、速達性、輸送力向上に向けた機能強化や主要な乗換拠点での結節強化に取り組みなど、公共交通機関の利便性向上や利用環境の改善に取り組みます。

(3) 熊本港の利活用

■ 耐震強化岸壁等の整備促進に向け、荷主企業等に対するポートセールス活動を実施し、物流拠点及び防災拠点としての熊本港の利活用を促進します。

**成果指標**

成果指標	単位	現況値 (R5年度)	目標値 (R9年度)	目標値 (R13年度)
主要道路箇所数	箇所	175	165	159
渋滞時における自動車の平均走行速度	km/h	18.6	20	22
公共交通機関の年間利用者数	万人	4,561 (R4年度)	5,101	5,412
熊本港のコンテナ貨物取扱量	TEU(※)	9,104 (R4年度)	16,500	22,500

※ TEU（20フィートコンテナ単位）；コンテナ取扱量は毎年20フィートコンテナ中に換算したものを示す。

出典：熊本市第8次総合計画 R6.3

- 現況値（R5年度）及び将来値（推計値）は以下の通りです。  
 現況値=18.6km/h≒19km/h 将来値=18.6km×（1.11倍）=20.6km/h  
 ここで、増減率（1.11倍）は、以下の推計より設定。  
 都市圏の朝ピーク時将来予測速度（30.8km/h）÷都市圏の朝ピーク時現況予測速度（27.8km/h）

<期待される効果：熊本市中央区からセミコンまでの所要時間>

- 熊本市中央区からセミコン（TSMC含む）までの自動車での所要時間は右に示す起終点間における予測結果（平均値）より整理しています。
- 熊本市中央区からセミコン（TSMC含む）までの鉄道とバスでの所要時間  
 現況値=43分 将来値=38分





<期待される効果：熊本市中心部からの所要時間>

- 現況値は令和3年度全国道路街路交通情勢調査・昼間12時間旅行速度より主な利用経路を設定し算出しています。将来値は道路整備による新たな経路を設定し、整備区間の設計速度と区間延長より推計しています（本編では目標となるそれぞれの時間を掲載しています）。

現況値（県外：中心部～大分市）＝約182分 将来値＝約150分（131分：中九州横断道路）

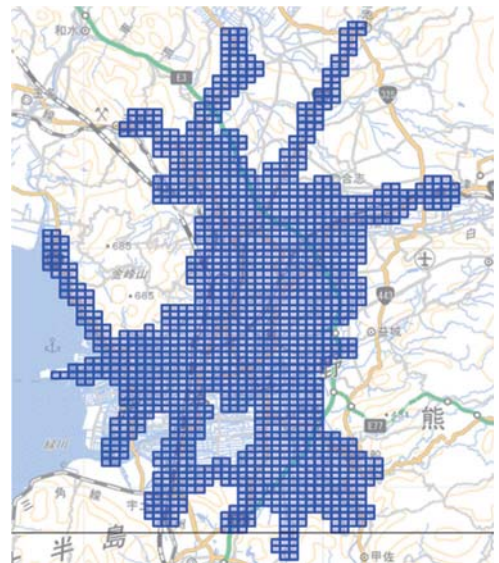
現況値（県内：中心部～天草市）＝約128分 将来値＝約90分（84分：熊本天草幹線道路）

■所要時間			単位：分	■所要時間			単位：分
150分構想		主な経路	現況(R3)	90分構想		主な経路	現況(R3)
熊本市 ～	福岡	－	95	熊本市 ～	阿蘇市	－	78
	佐賀	縦貫	89		山鹿市	－	48
	長崎	－	158		玉名市	－	68
	大分	R57	182		山都町	－	34
	宮崎	－	144		八代市	－	50
	延岡	－	125		人吉市	－	69
	鹿児島	－	142		水俣市	－	75
			芦北町		－	66	
			天草市		R57・R266・R324	128	

<期待される効果：朝の通勤時（都市圏の基幹公共交通8軸）の分担率>

- 現況値は、右図の対象エリア内の移動に対応する令和5年度のパーソントリップ調査結果による朝ピーク時（7・8時台）の集計値、将来値は同対象エリアにおける現況需要予測値（トリップ数）と将来需要予測値（トリップ数）の増減率を現況集計値に乗じた推計値により分担率を算出しています。

対象エリア：都市圏の基幹公共交通8軸を包含するエリア



- 朝の通勤時（都市圏の基幹公共交通8軸）の現況分担率及び将来分担率は以下の通りです。

公共交通：現況値＝6% 将来値＝13%

自動車：現況値＝42% 将来値＝36%

	現況集計値		将来値	
	万トリップ/2h	分担率	万トリップ/2h	分担率
他	10.7	52%	9.7	51%
自動車	8.6	42%	6.8	36%
バス	0.8	4%	1.5	8%
鉄道	0.5	3%	1.1	6%
公共交通	1.3	6%	2.5	13%
計	20.7	100%	19.0	100%

※将来値＝現況集計値×将来予測値／現況予測値より

<正・負のスパイラル：>

都市圏全体・8軸平均時間（バス通勤）／嘉島町にお住まいの方の移動時間（バス通勤）／  
都市圏全体・8軸平均（自動車通勤）>

- バス・自動車手段等を対象に、8軸方面の拠点から熊本市中心部までなど、拠点間での所要時間の整理結果は以下の通りです。所要時間を予測する起終点の組合せによる予測結果より、平均値、及び最大・最小値を将来の見通しに関する予測値を整理しています。

▼各拠点から中心部までの所要時間（予測値） (分)

通勤 8軸方面	都市圏の現在		
	bus	将来・負 bus	将来・正 bus
植木地区	57	63	38
菊池温泉旅館街周辺	72	75 (*3)	68
大津町役場周辺	62	62	60
長嶺地区	43	49	42
西原村役場周辺	60	62 (*3)	57
嘉島町役場周辺	<b>51</b>	<b>59</b>	<b>36</b>
宇城市役所周辺	71	73	68
城山地区	26 (*1)	29 (*2)	23 (*2)
(予測)	(40)	(44)	(36)
<b>8軸平均</b>	<b>54</b>	<b>59</b>	<b>49</b>
<b>最小</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>23</b>
<b>最大</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>68</b>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

通勤 8軸方面	都市圏の現在		
	car	将来・負 car	将来・正 car
植木地区	35	38	33
菊池温泉旅館街周辺	58	58	43
大津町役場周辺	44	46	36
長嶺地区	23	25	23
西原村役場周辺	46	48	31
嘉島町役場周辺	25	27	24
宇城市役所周辺	45	45	40
城山地区	12	14	12
<b>8軸平均</b>	<b>36</b>	<b>38</b>	<b>30</b>
<b>最小</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>12</b>
<b>最大</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>43</b>

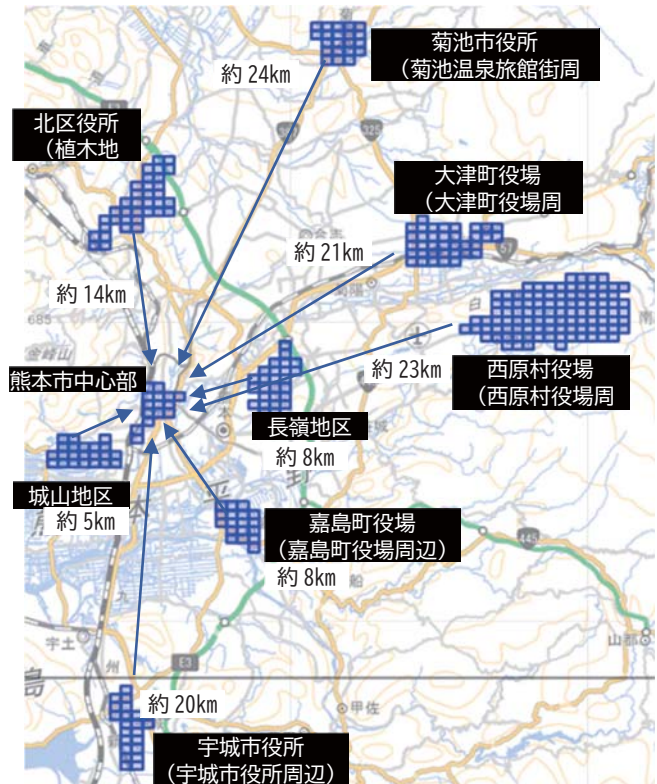
\*1：PT調査による実績値を適用  
\*2：伸び率より推計（実績値×負又は正の予測時間／現況の予測時間）  
\*3：サンプル無しのため負のスパイラル間の予測値を適用

<正・負のスパイラル：嘉島町にお住まいの方の移動でのバスの運区間隔（バス通勤）>

- バスの運行間隔（中心部方面） = 60分 ÷ 運行本数（出仲間（旧浜線）バス停）
- |        |                 |                         |
|--------|-----------------|-------------------------|
| 都市圏の現在 | = 6～8分          | 7時台：10本/片側 = 60/10 = 6分 |
|        |                 | 8時台：8本/片側 = 60/8 = 8分   |
| 将来・負   | = 12～15分        | 7時台：5本/片側 = 60/5 = 12分  |
|        | ※現在便数×0.5倍（5割減） | 8時台：4本/片側 = 60/4 = 15分  |
| 将来・正   | = 4～5分          | 7時台：15本/片側 = 60/15 = 4分 |
|        | ※現在便数×1.5倍（5割増） | 8時台：12本/片側 = 60/12 = 5分 |

■所要時間の整理対象とする起終点

方面別・手段別及び目的別での起終点間における所要時間を右のメッシュの組合せによる平均値を整理し、その8軸平均、8軸内での最大・最小値を将来の見通しとして整理



<正・負のスパイラル：益城町にお住まいの方の移動時間（市電通学）>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

	都市圏の現在 rail	将来・負 rail	将来・正 rail
通学 益城熊本空港IC周辺	64	74	58

<正・負のスパイラル：熊本市北区北部にお住まいの方の移動時間（バス私用）>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

	都市圏の現在 bus	将来・負 bus	将来・正 bus
買物 北部地区	43	48	30

<正・負のスパイラル：熊本市北区北部にお住まいの方の移動でのバスの運区間隔（バス私用）>

- バスの運行間隔（中心部方面）= 60分 ÷ 運行本数（北部まちづくりセンター前バス停）
 

都市圏の現在	= 6～9分	7時台：10本/片側 = 60/10 = 6分
		8時台：7本/片側 = 60/7 = 9分
将来・負	= 12～15分	7時台：5本/片側 = 60/5 = 12分
	※現在便数×0.5倍（5割減）	8時台：4本/片側 = 60/4 = 15分
将来・正	= 4～5分	7時台：15本/片側 = 60/15 = 4分
	※現在便数×1.5倍（5割増）	8時台：11本/片側 = 60/11 = 5分

<正・負のスパイラル：熊本市西区域山にお住まいの方の移動時間（バス通院）>

▼各拠点から中心部までの所要時間（予想値） (分)

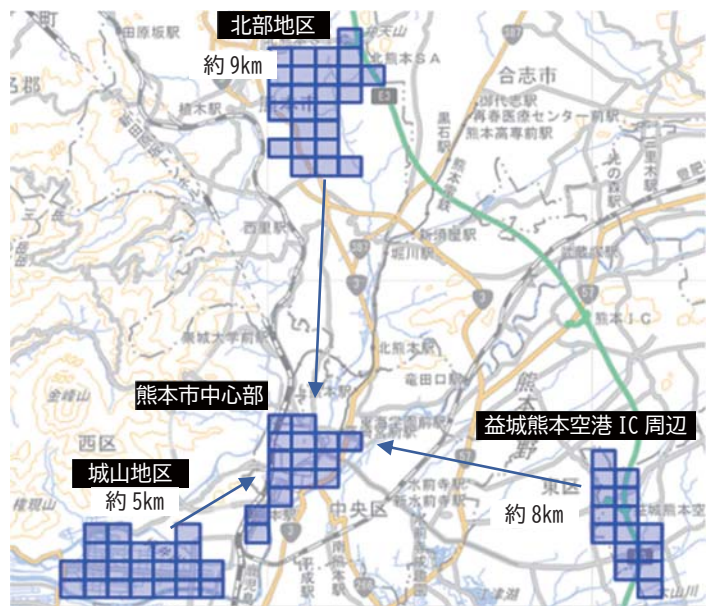
	都市圏の現在 bus	将来・負 bus	将来・正 bus
通院 城山地区	40	45	35

<正・負のスパイラル：熊本市西区域山にお住まいの方の移動でのバスの運区間隔（バス通勤）>

- バスの運行間隔（中心部方面）= 60分 ÷ 運行本数（田崎市場前バス停）
 

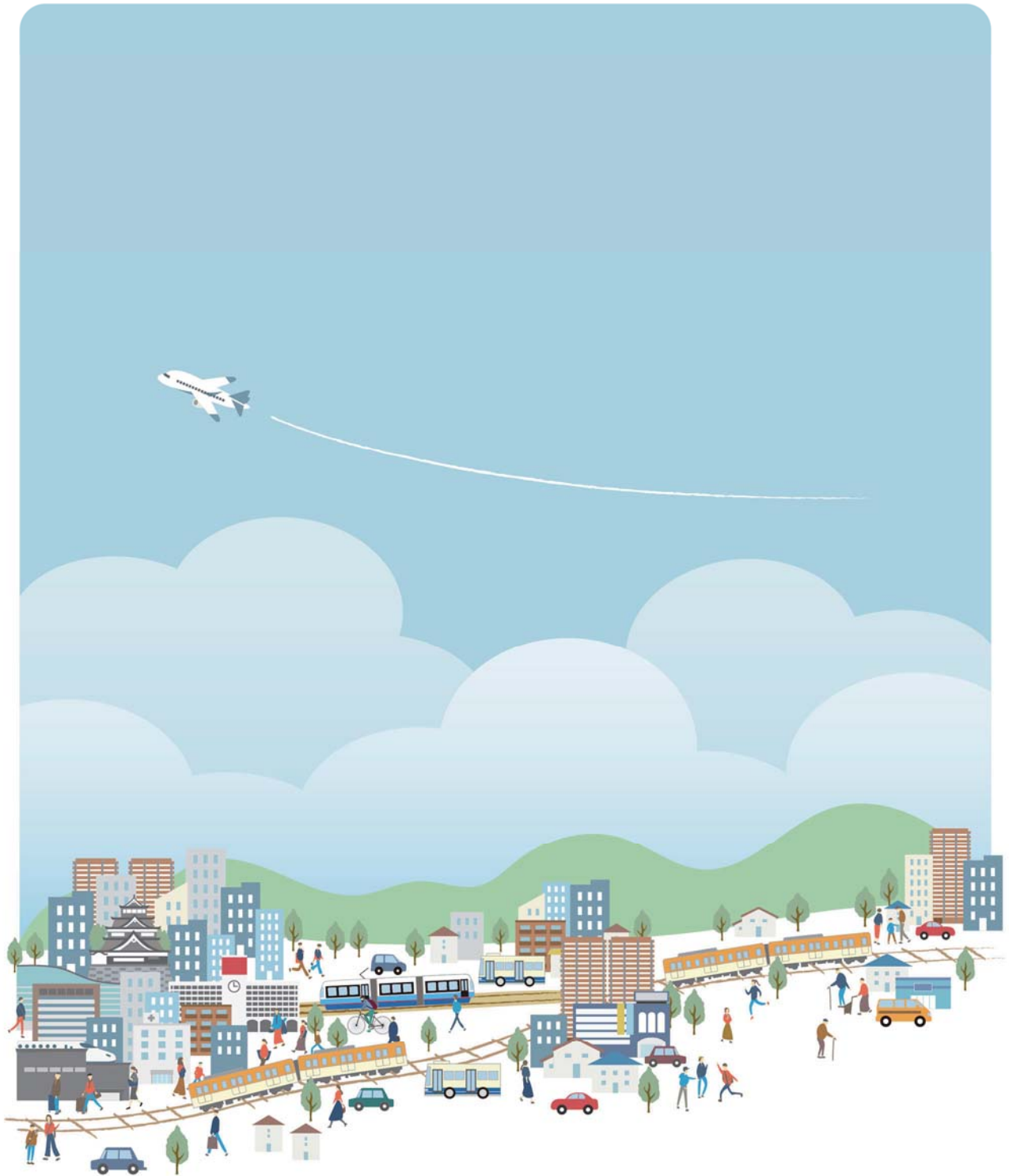
都市圏の現在	= 8～10分	7時台：8本/片側 = 60/8 = 8分
		8時台：6本/片側 = 60/6 = 10分
将来・負	= 15～20分	7時台：4本/片側 = 60/4 = 15分
	※現在便数×0.5倍（5割減）	8時台：3本/片側 = 60/3 = 20分
将来・正	= 5～7分	7時台：12本/片側 = 60/12 = 5分
	※現在便数×1.5倍（5割増）	8時台：9本/片側 = 60/9 = 7分

■所要時間の整理対象とする起終点  
 方面別・手段別及び目的別での起終点間における所要時間を右のメッシュの組合せによる平均値を将来の見通しとして整理









## 熊本都市圏総合交通計画協議会

○お問い合わせ・ご意見は

**熊本県土木部道路都市局都市計画課**

TEL 096-383-1111(代表) E-mail:toshikeikaku@pref.kumamoto.lg.jp

**熊本市都市建設局都市政策部都市政策課**

TEL 096-328-2111(代表) E-mail:toshiseisaku@city.kumamoto.lg.jp