

菊陽町 地域公共交通計画

資料編

2025(令和7)年 3月

菊陽町

菊陽町地域公共交通計画 資料編

目次

1. 地域の現状	1
1-1. 地域ポテンシャルと地形.....	1
1-2. 人口特性.....	2
1-3. 土地利用状況と施設立地状況.....	12
1-4. 道路の混雑状況.....	16
2. 上位・関連計画の整理	20
2-1. 第7期菊陽町総合計画.....	20
2-2. 菊陽町都市計画マスタープラン.....	25
3. 地域旅客輸送サービスの現状	31
3-1. 地域の旅客輸送サービス.....	31
3-2. 町民の移動特性.....	61
3-3. 公共交通に対する町民の意向.....	68

1. 地域の現状

はじめに、本町の地域特性と地域公共交通の現状を示します。

1-1. 地域ポテンシャルと地形

本町は、県庁所在地である政令指定都市熊本市の北東部に位置し、東は大津町、北は合志市、南は熊本空港(阿蘇くまもと空港)を挟んで益城町にそれぞれ隣接しています。

中央部は堆積地性低地で、周辺には熊本の地下水を育む水田地帯が広がっています。これと並行して南部と最北部にはやや高いローム層森林台地が広がっています。

本町の西側には九州縦貫自動車道が通り、熊本 IC に接続する国道 57 号が町内を東西に横断しています。

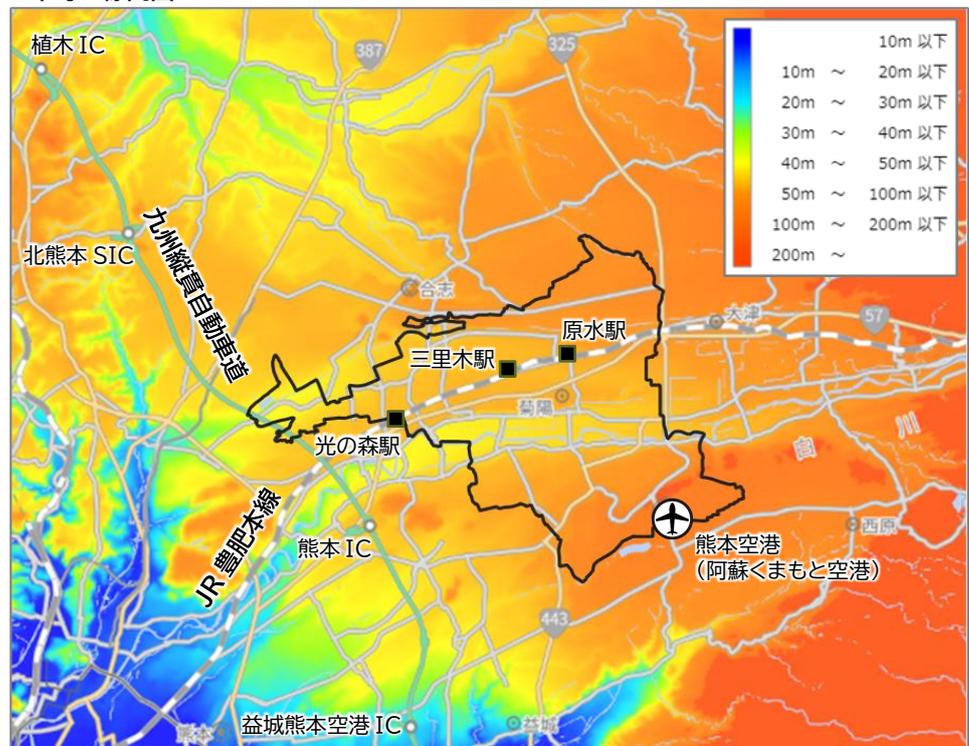
■本町の位置図



資料:国土地理院地図を基に作成

町内には、JR 豊肥本線が本町中央部に貫通しており、光の森駅、三里木駅及び原水駅の3駅が公共交通機関の結節点として存在しています。また、町民及び来町者の交通環境の利便性向上や新たな人の流れを形成するために、新駅の設置も予定されています。

■本町の標高図



資料:地理院地図 Vector で作成した画像に加筆

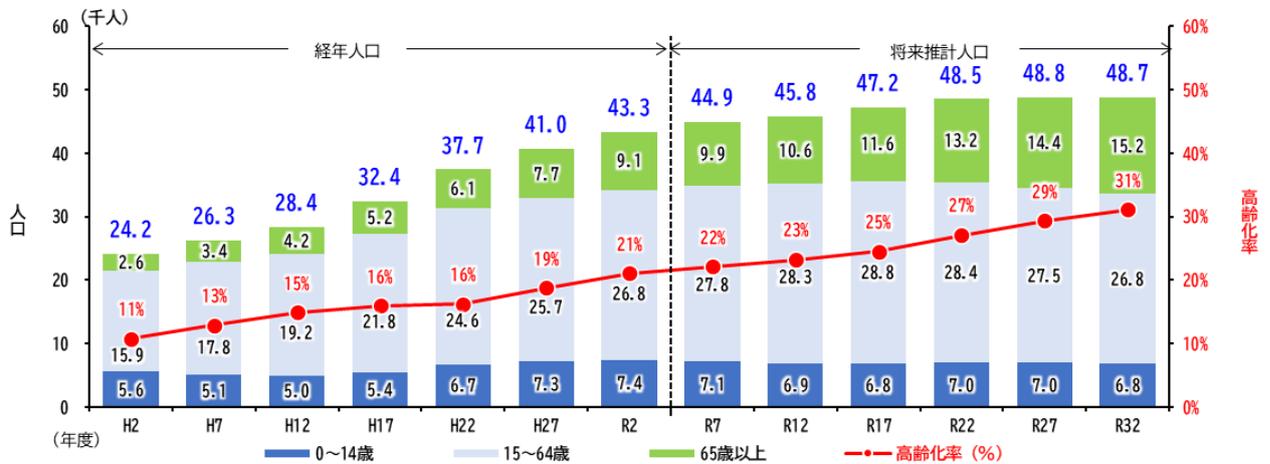
1-2. 人口特性

1) 総人口の推移

総人口は、平成2年度から令和2年度にかけて約1.8倍に増加しています。特に、生産年齢人口(15～64歳)は平成2年度以降増加しており、年少人口(15歳未満)も平成12年度以降増加傾向にあります。将来的にみても令和22年度までは増加し、それ以降は、少しずつ減少に転じる見込みとなっています。

高齢者人口も増加傾向にあり、高齢化率は令和2年度に20%を突破、令和32年度には31%となる見込みです。

■菊陽町の人口推移と将来推計人口



※H2～R2年度:経年人口、R7～R27年:将来推計人口

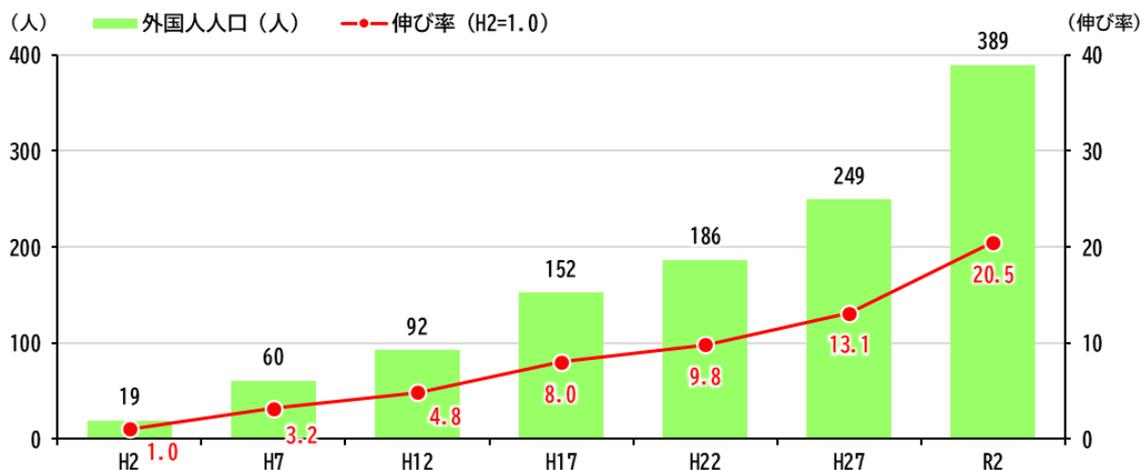
※総人口は不詳人口込みの数字のため、各年齢別人口の合計値と総人口は必ずしも一致しない。

資料:経年人口/国勢調査(各年)、将来推計人口/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) 外国人人口の推移

外国人人口は、平成2年から令和2年にかけて約21倍に増加しています。特に平成27年以降の増加が顕著となっています。

■菊陽町の外国人人口の推移

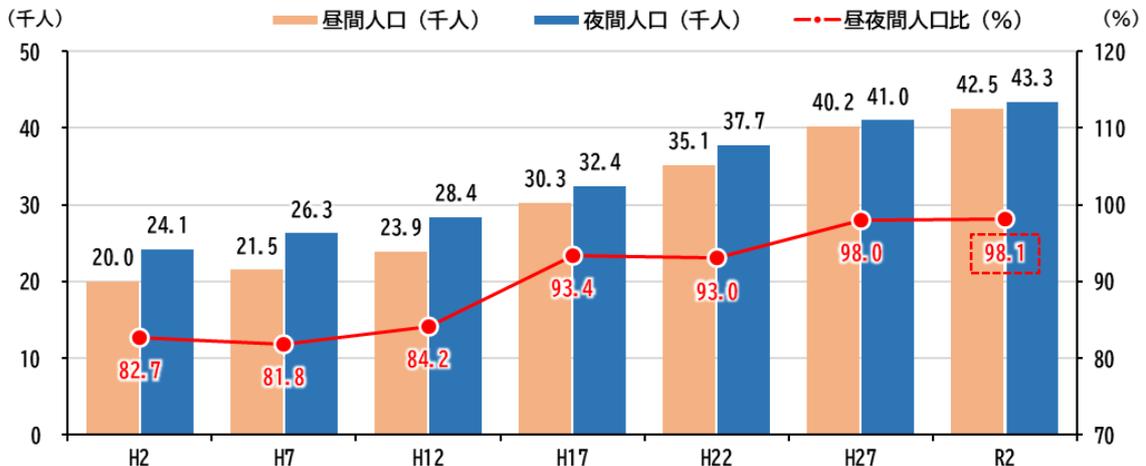


資料:国勢調査(各年)

3) 昼夜間人口の推移

総人口の傾向と同様に、夜間人口も増加していますが、昼間人口の方も増加傾向にあることがわかります。昼夜間の人口比は、平成2年(約83%)から令和2年(約98%)にかけて、昼間人口が夜間人口に迫る状況となっています。

■菊陽町の昼夜間人口の推移

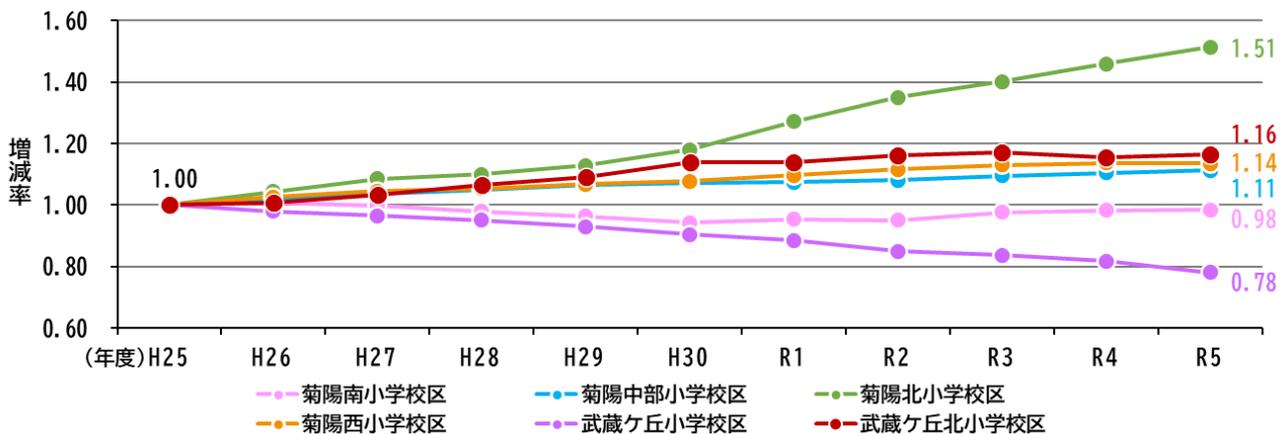


資料:国勢調査(各年)

4) 校区別人口の推移

小学校区別の人口をみると、菊陽北小学校区の増加が顕著ですが、武蔵ヶ丘北小学校区、菊陽西小学校区、菊陽中部小学校区も増加しています。一方で、菊陽南小学校区が漸減傾向にあるほか、武蔵ヶ丘小学校区は大きく減少しており、小学校区ごとに差が生じています。

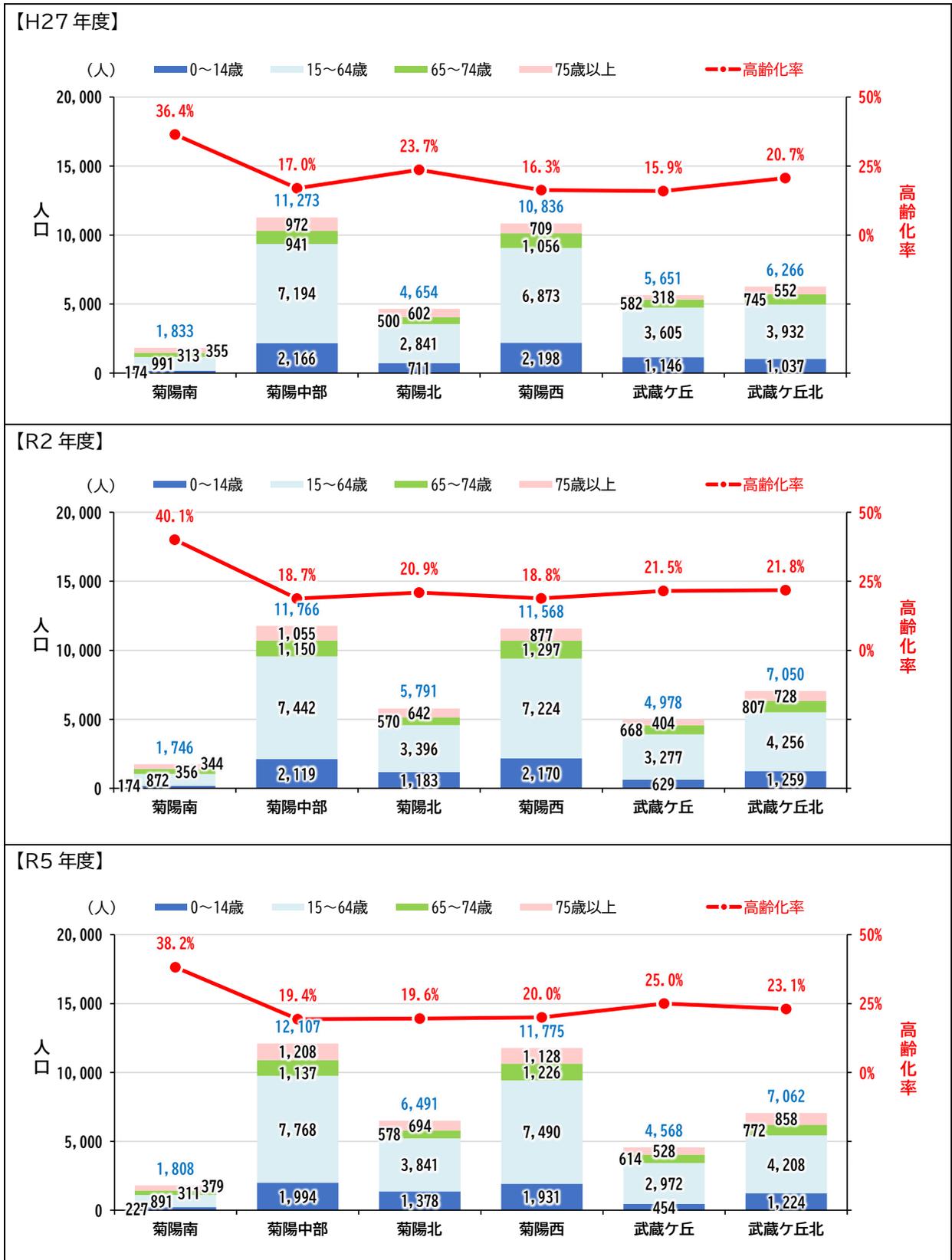
■小学校区別の人口増減率(H25を1.0とする)



※H25～R4は3月末、R5は2月末
資料:住民基本台帳

【参考:小学校区別の人口推移】

人口増加が顕著である菊陽北小学校区では、非高齢者人口が増加し、高齢化率が低下しています。一方、人口減少が顕著である武蔵ヶ丘小学校区では、高齢化率が著しく上昇しています。



資料:行政区別人口統計表(各年度3月時点)

5) 人口分布の現状と将来予測

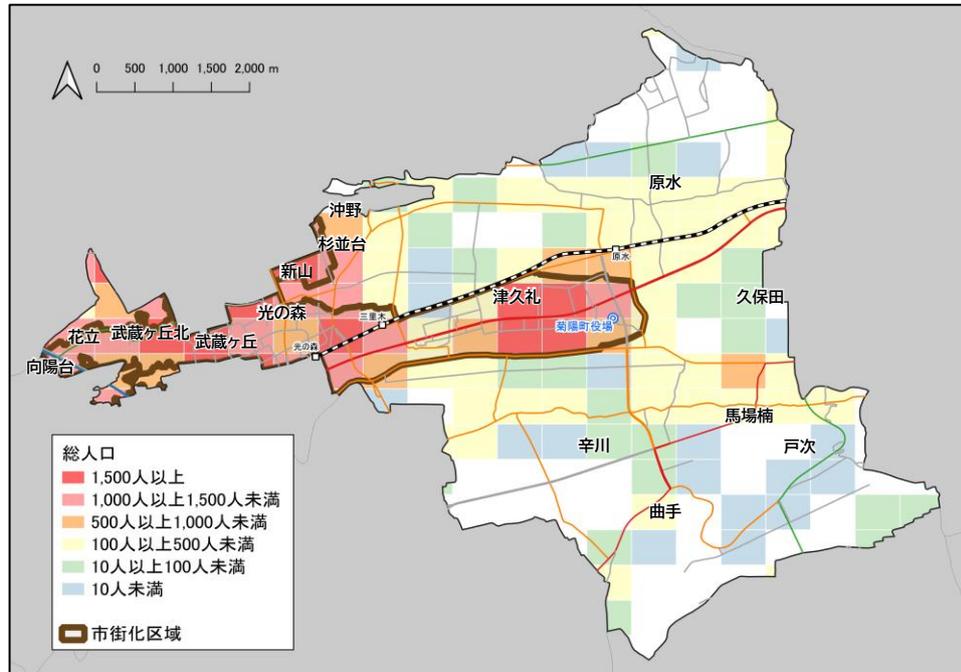
① 総人口

人口分布では、津久礼、武蔵ヶ丘、光の森で高い集積がみられます。

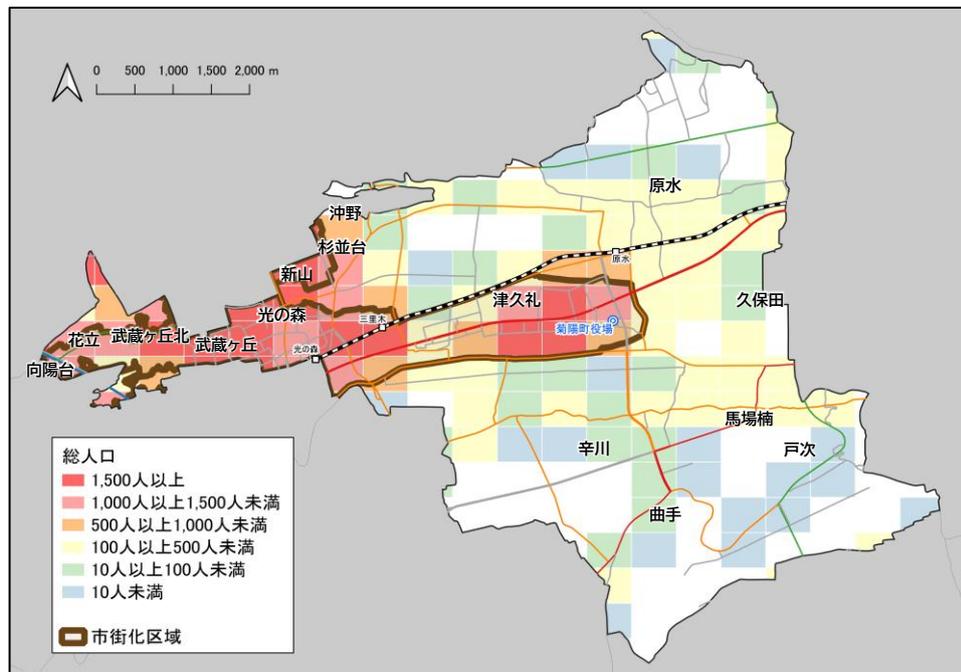
10年後となる令和12年の将来人口(推計)も同様の見通しですが、令和2年と比較すると、若干、町西部に人口が集積する見通しです。

■総人口の分布状況 <500mメッシュ>

【R2年】



【R12年(将来)】



資料: 令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口 (H30国政局推計) 国土数値情報

1. 地域の現状

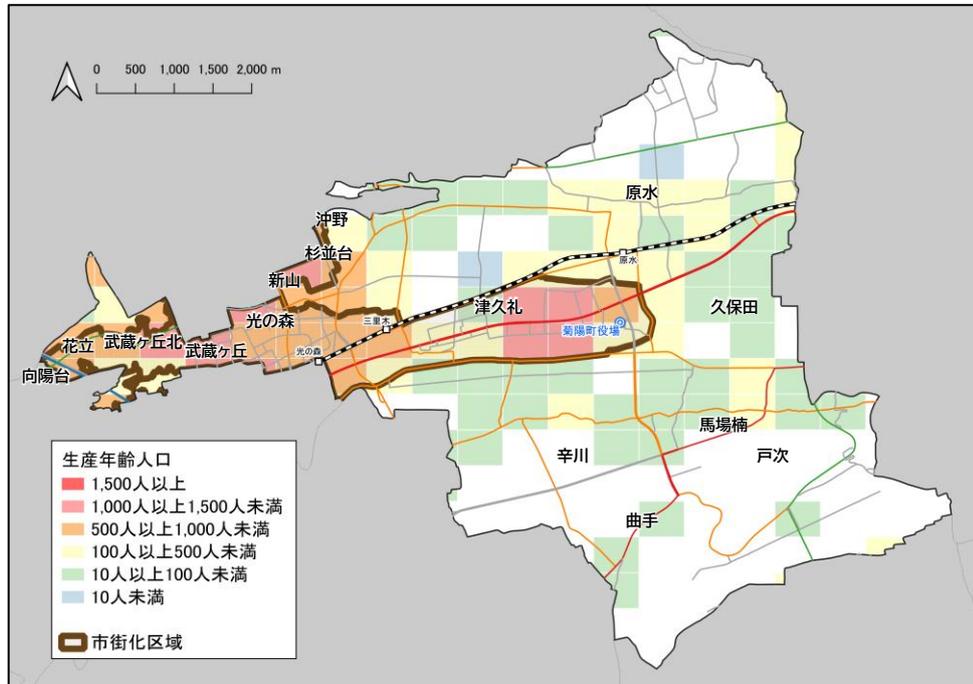
② 生産年齢人口

生産年齢人口分布は、総人口分布と同様の傾向にあり、津久礼、武蔵ヶ丘、光の森に集積がみられます。

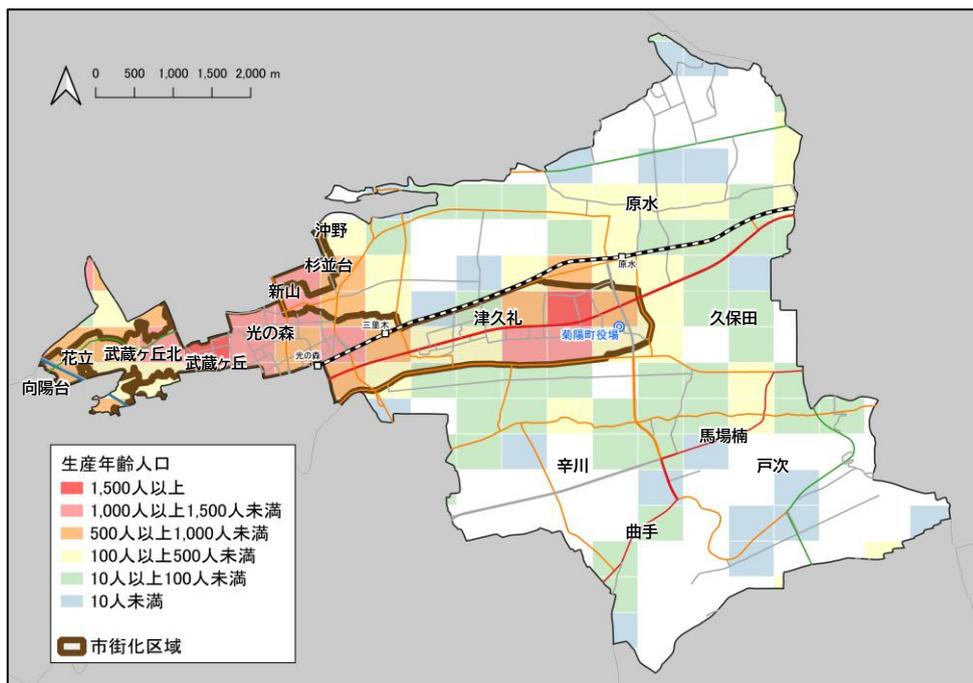
10年後となる令和12年の将来人口(推計)は、令和2年と同様の傾向にありますが、より狭いエリアに人口が集積する見通しです。

■生産年齢人口(15~64歳)の分布状況 <500mメッシュ>

【R2年】



【R12年(将来)】



資料: 令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口 (H30 国政局推計) 国土数値情報

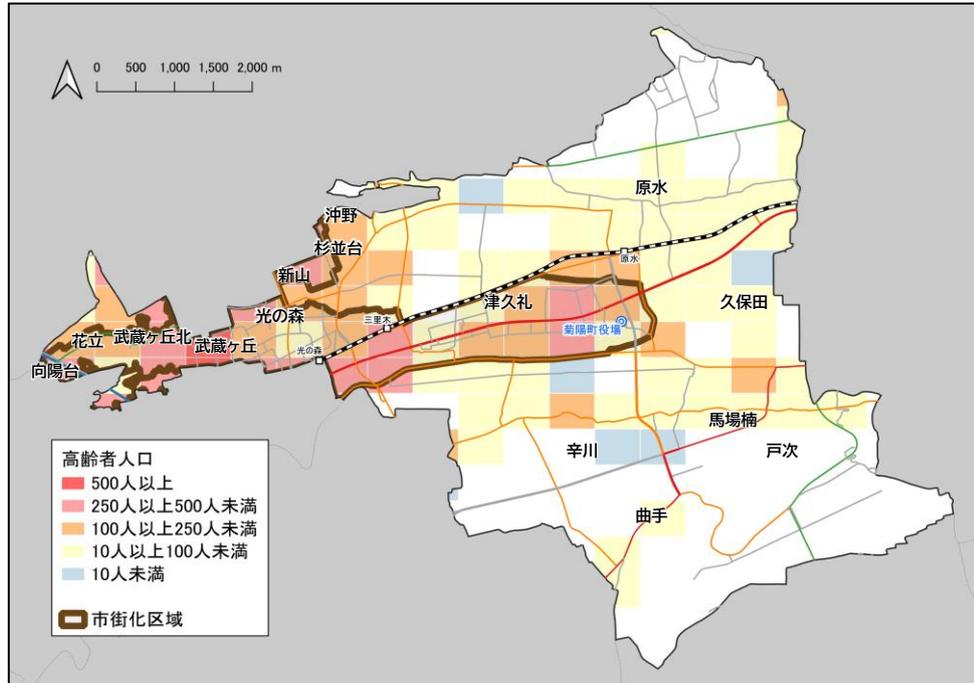
③ 高齢者人口（前期高齢者）

高齢者(65歳以上)の人口分布も、津久礼、武蔵ヶ丘、光の森に集積がみられます。ただし、総人口と比較すると集積の度合いが小さくなり、郊外部にも人口が分布する傾向になっています。

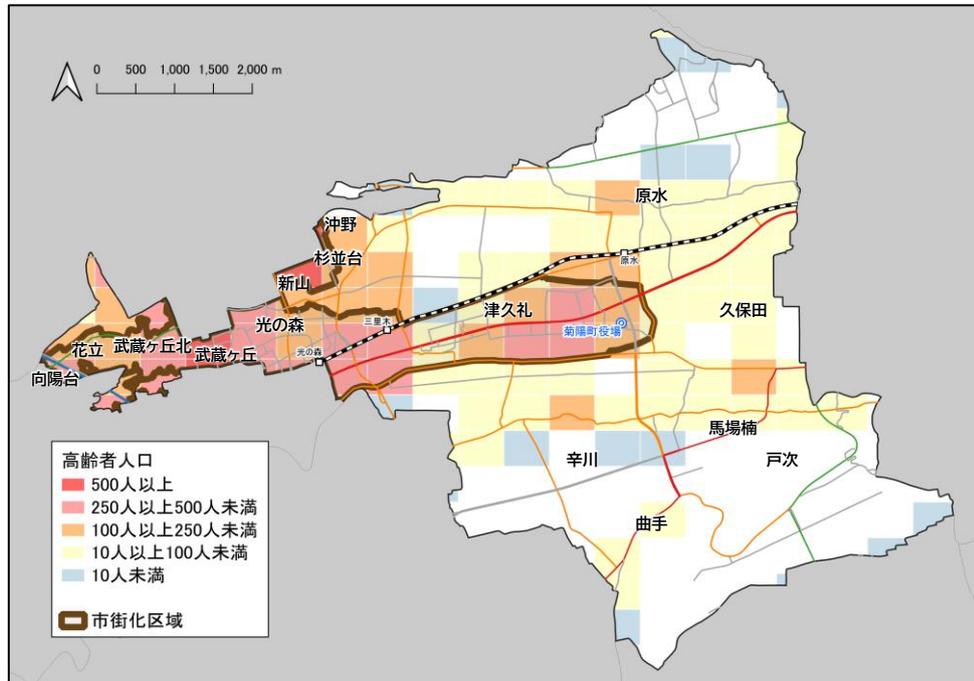
10年後となる令和12年の将来人口(推計)も、令和2年と大きな違いはありません。

■高齢人口(65歳以上)の分布状況 <500mメッシュ>

【R2年】



【R12年(将来)】



資料:令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口(H30国政局推計) 国土数値情報

1. 地域の現状

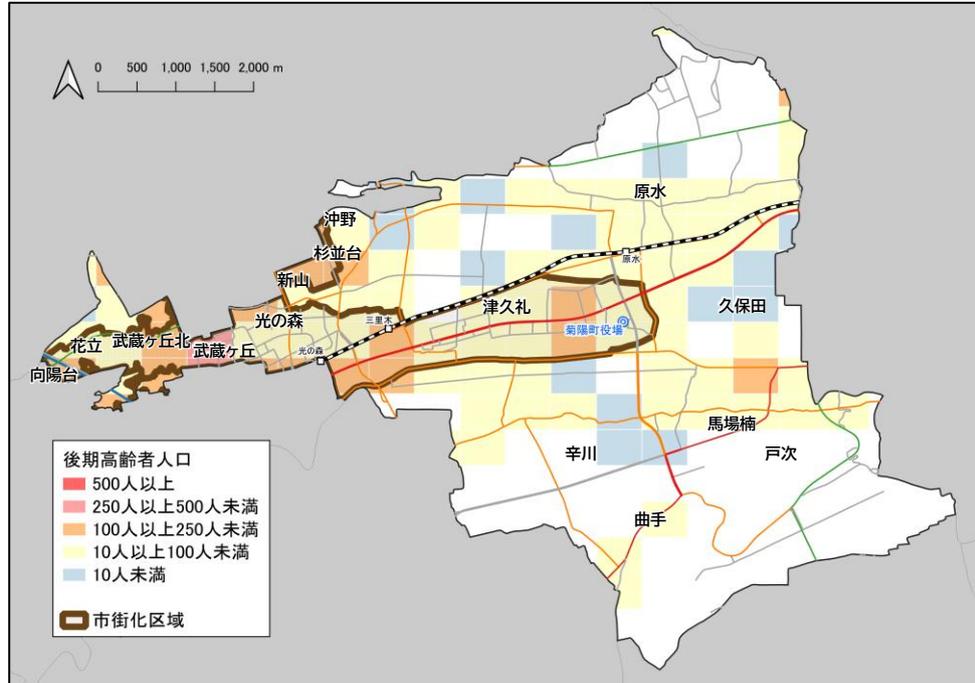
④ 高齢者人口（後期高齢者）

後期高齢者(75 歳以上)の人口分布は、極端な集積はみられず、広く一様に広がるような傾向となっています。

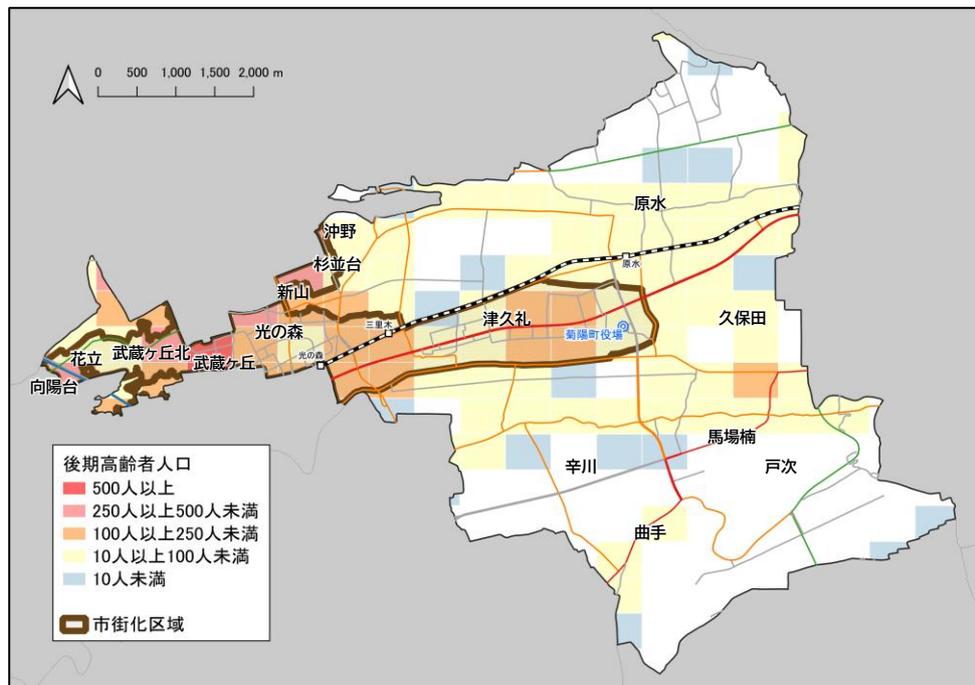
ただし、10 年後となる令和 12 年の将来人口(推計)では、町西部の武蔵ヶ丘周辺で集積度合いが大きくなる見込みです。

■後期高齢者人口(75 歳以上)の分布状況 <500m メッシュ>

【R2 年】



【R12 年(将来)】



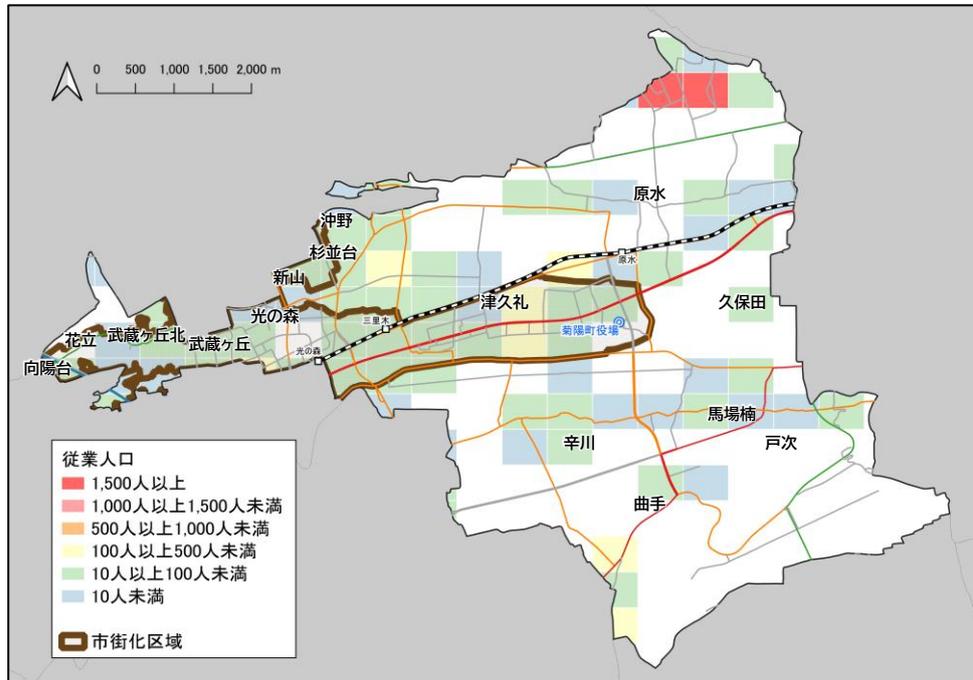
資料: 令和 2 年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500m メッシュ別将来推計人口 (H30 国政局推計) _ 国土数値情報

⑤ 従業員人口

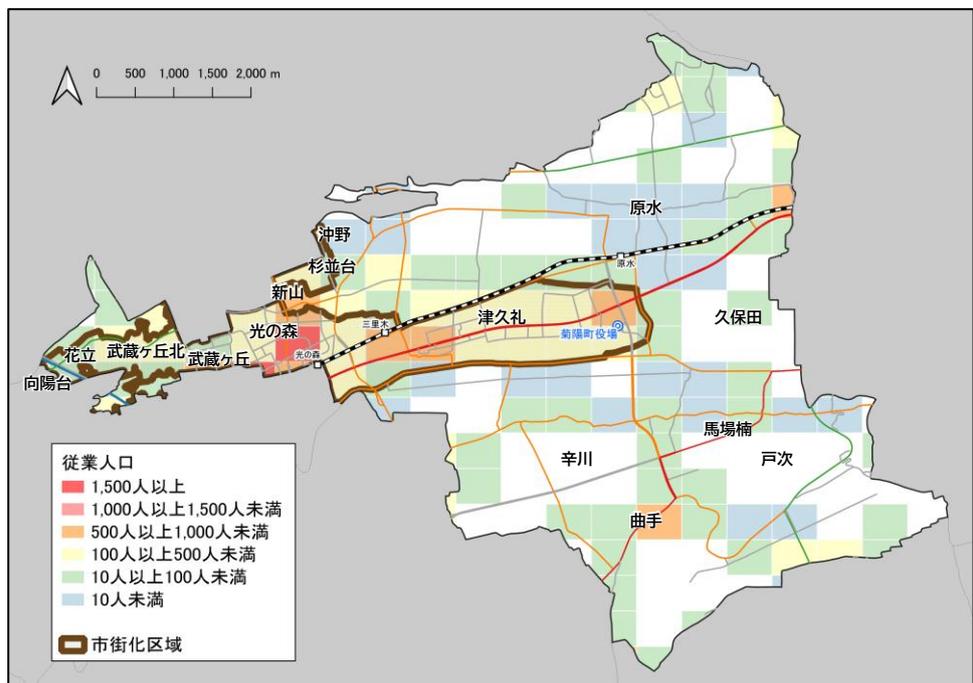
従業員人口分布は、第2次産業は町北東部に位置するセミコンテックパーク周辺、第3次産業は町西部に位置するゆめタウン光の森周辺での集積が大きくなります。

■従業員人口の分布状況 <500m メッシュ>

【第2次産業】



【第3次産業】



資料:平成 28 年経済センサスー活動調査

6) 高齢化分布の現状と将来予測

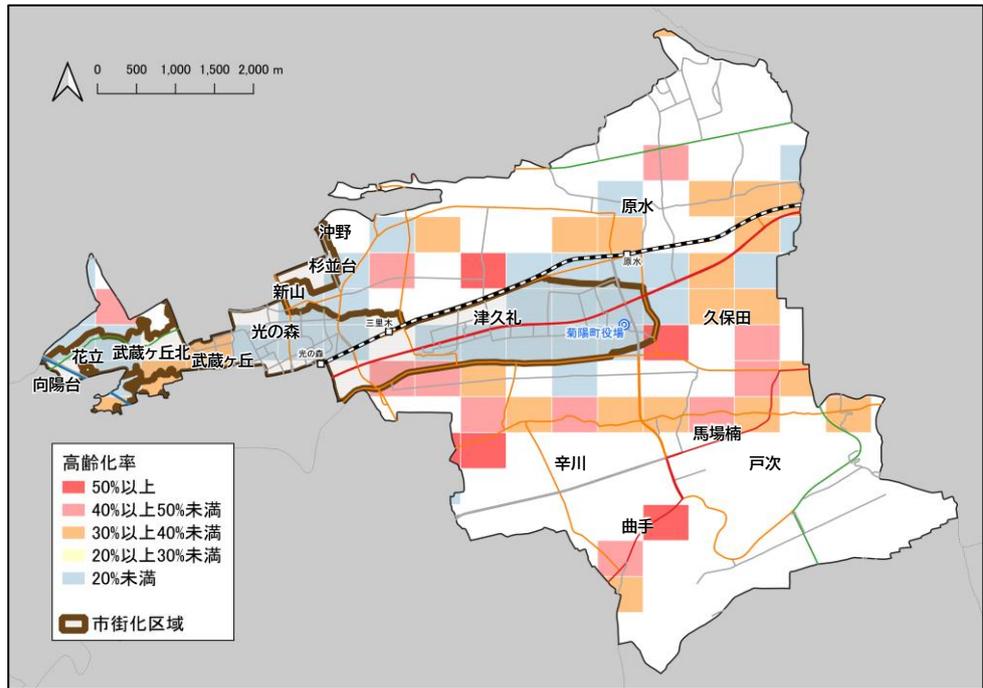
① 高齢化率

高齢化率は、総人口や高齢者人口が集積しているエリアではなく、町南部の辛川、曲手など、人口が少ない郊外部で高くなる傾向にあります。

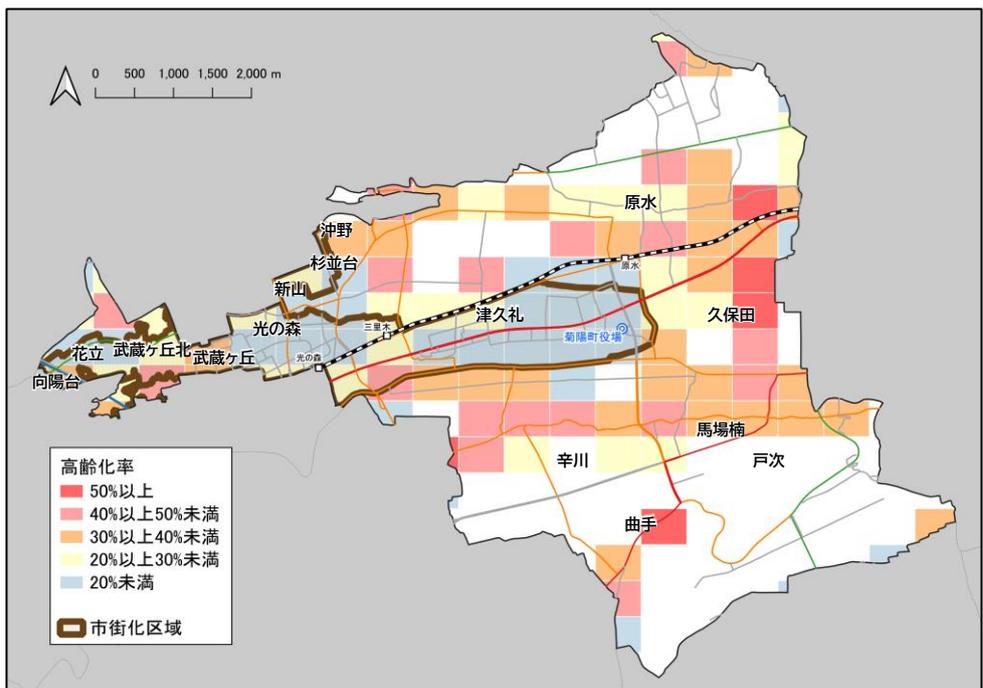
10年後となる令和12年にはその傾向が強まる傾向にあり、郊外部で高齢化率が高くなる見通しです。

■高齢化率の分布状況 <500mメッシュ>

【R2年】



【R12年(将来)】



資料：令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口
(H30 国政局推計) 国土数値情報

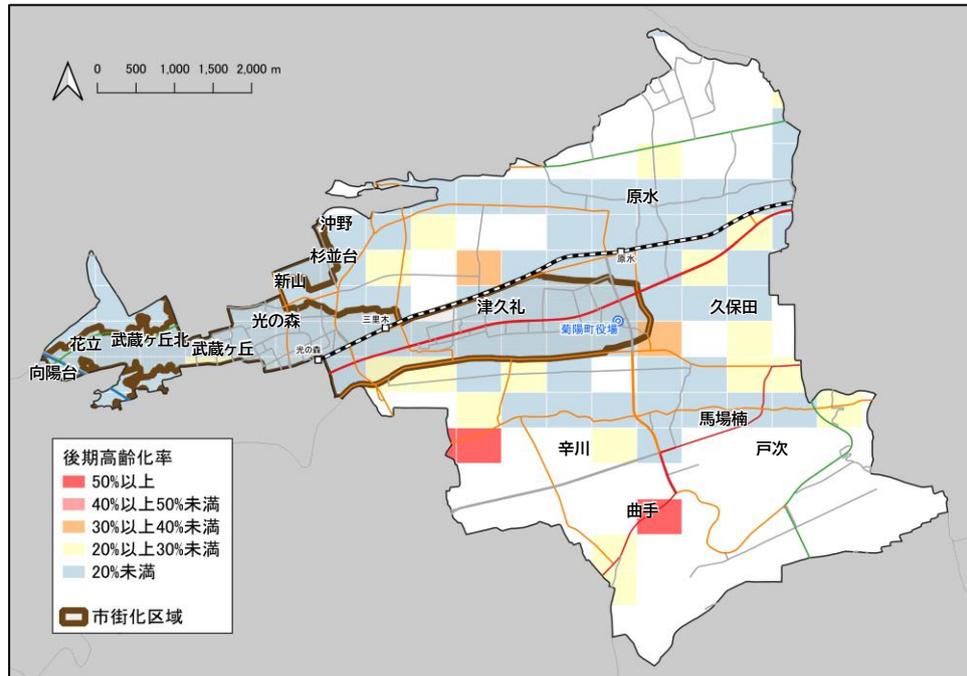
② 後期高齢化率

後期高齢化率は、町全体としては低い傾向にありますが、高齢化率と同様に、町南部の辛川、曲手の一部で高くなる傾向にあります。

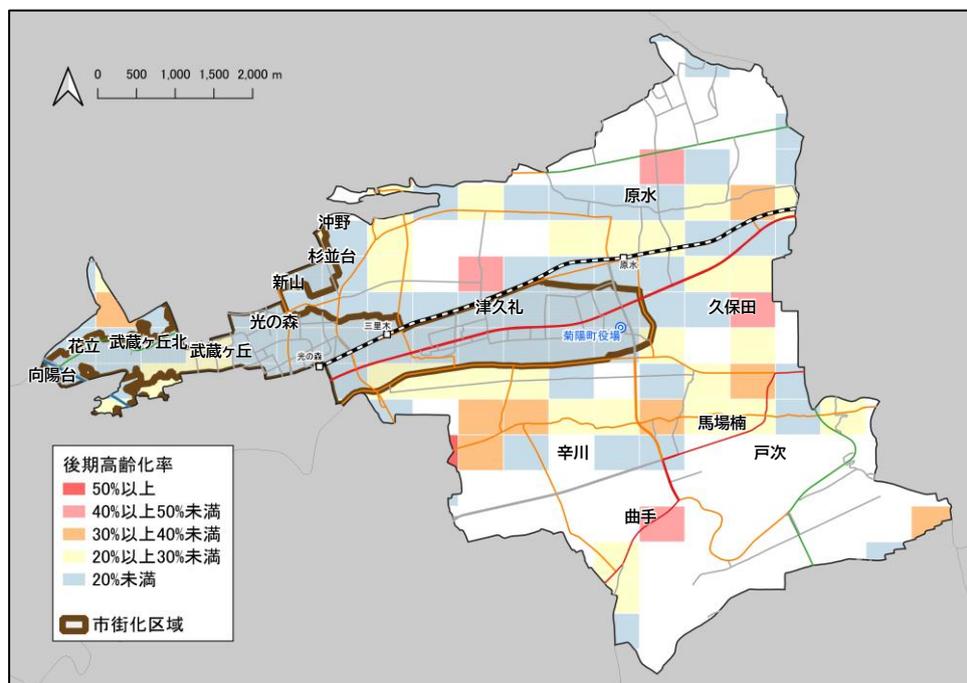
10年後となる令和12年には後期高齢化率20%のエリアが拡大し、特に町南部など郊外部で高まる見通しにあります。

■後期高齢化率の分布状況 <500mメッシュ>

【R2年】



【R12年(将来)】



資料：令和2年国勢調査に関する地域メッシュ統計、500mメッシュ別将来推計人口（H30国政局推計）_国土数値情報

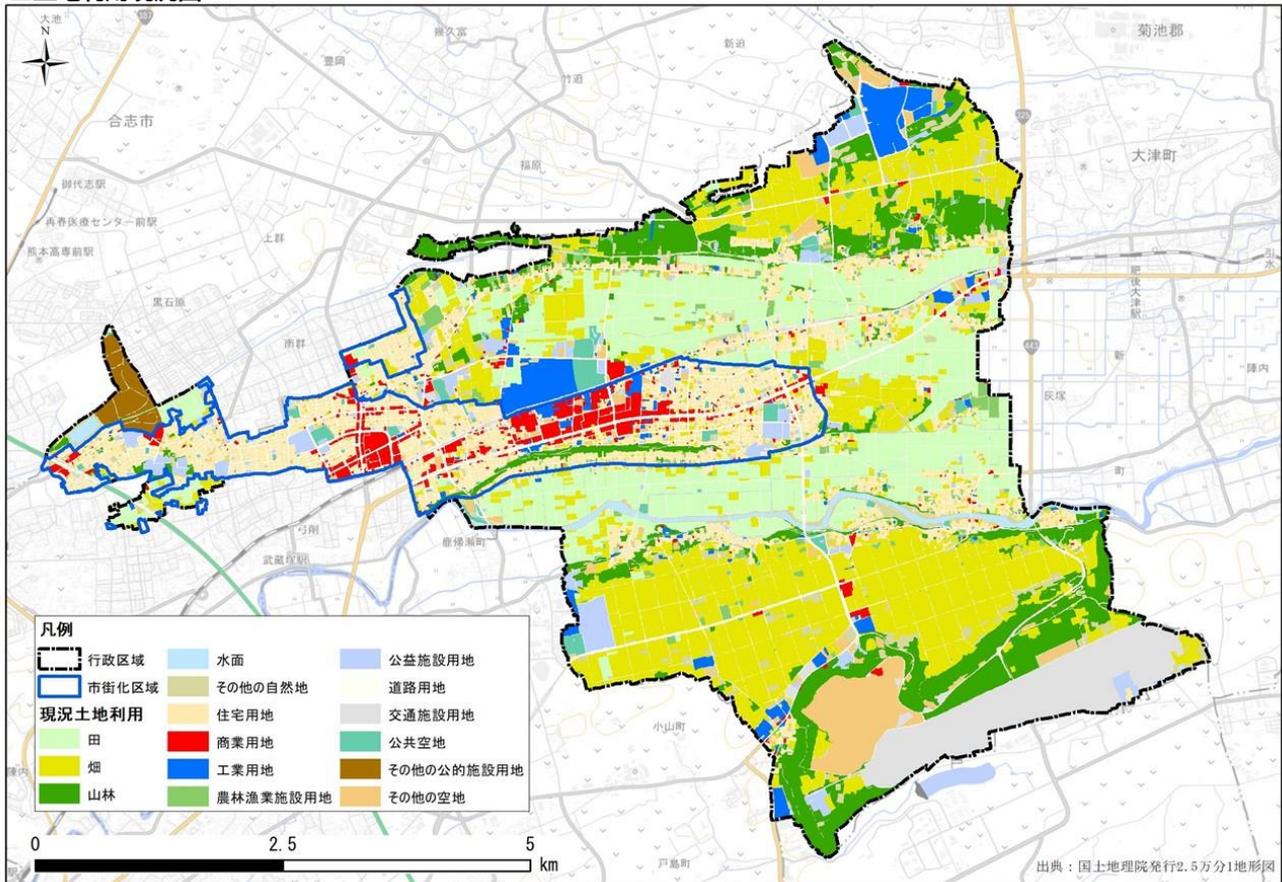
1-3. 土地利用状況と施設立地状況

1) 土地利用状況

用途地域(市街化区域)では都市的土地利用が90%を占め、内訳は住宅用地41%、道路用地20%、商業用地14%、公益施設用地6%となっています。住宅用地が用途地域内全域に広がっているため、交通サービスを面的に考える必要があります。

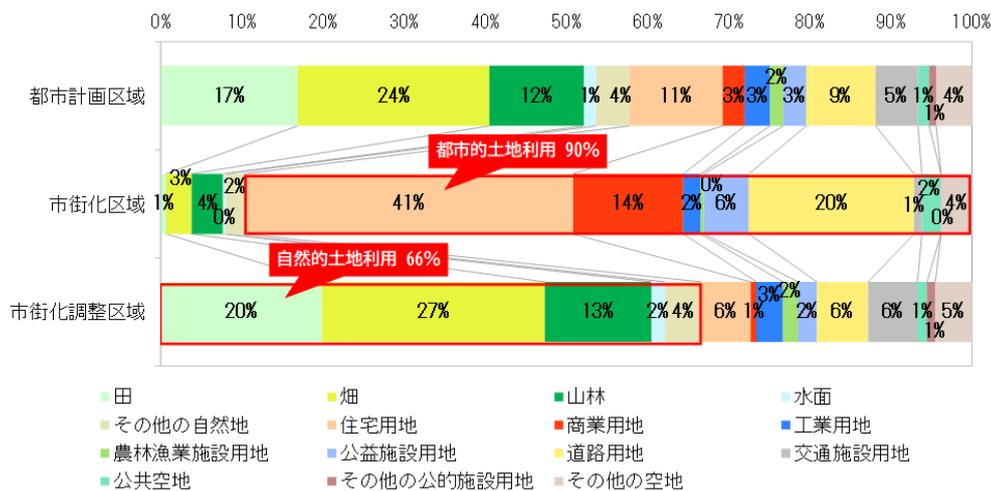
また、買物等の外出先となる商業用地は点在しており、多方面の移動に対応する交通サービスが必要な土地利用となっています。

■土地利用現況図



出典: 菊陽町都市計画マスタープラン

■土地利用面積の構成比

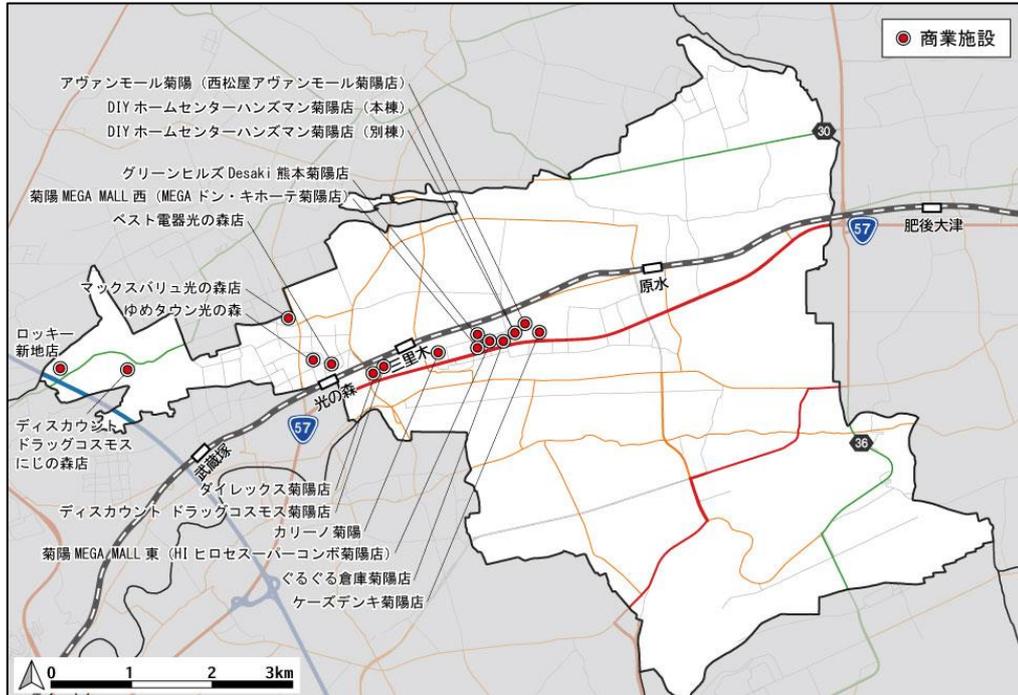


出典: 菊陽町都市計画マスタープラン

2) 施設立地状況

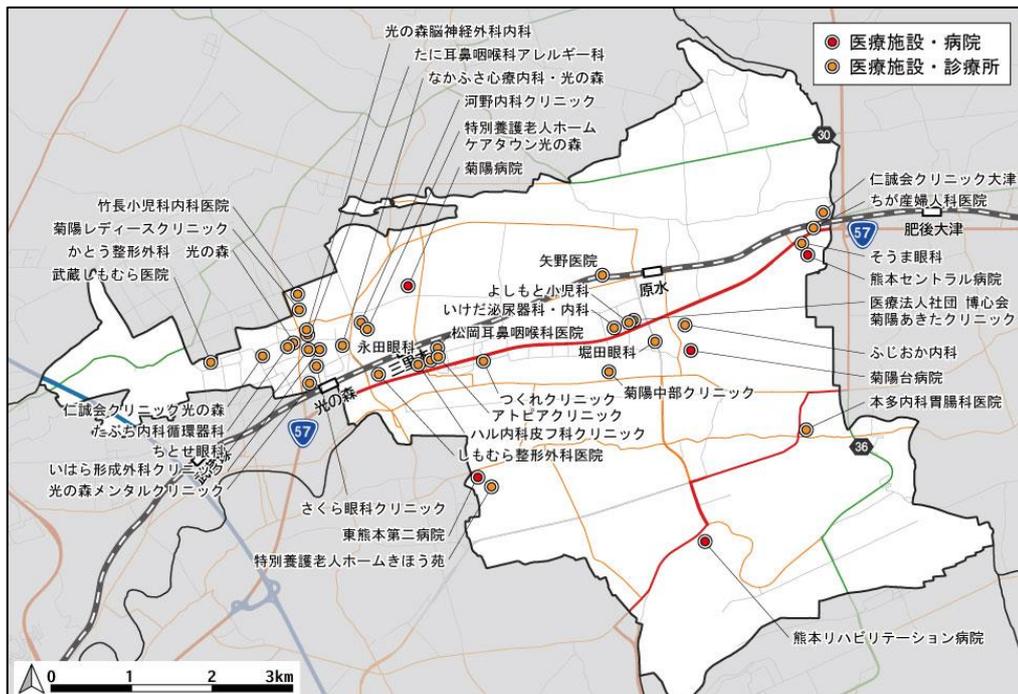
大型商業施設は、JR 豊肥本線、国道 57 号(菊陽バイパス)の沿線に、医療施設は、JR 豊肥本線、国道 57 号(菊陽バイパス)、県道 316 号住吉熊本線に多く立地しています。

■大型商業施設の立地状況



資料: 全国大型小売店総覧 2023

■医療施設の立地状況



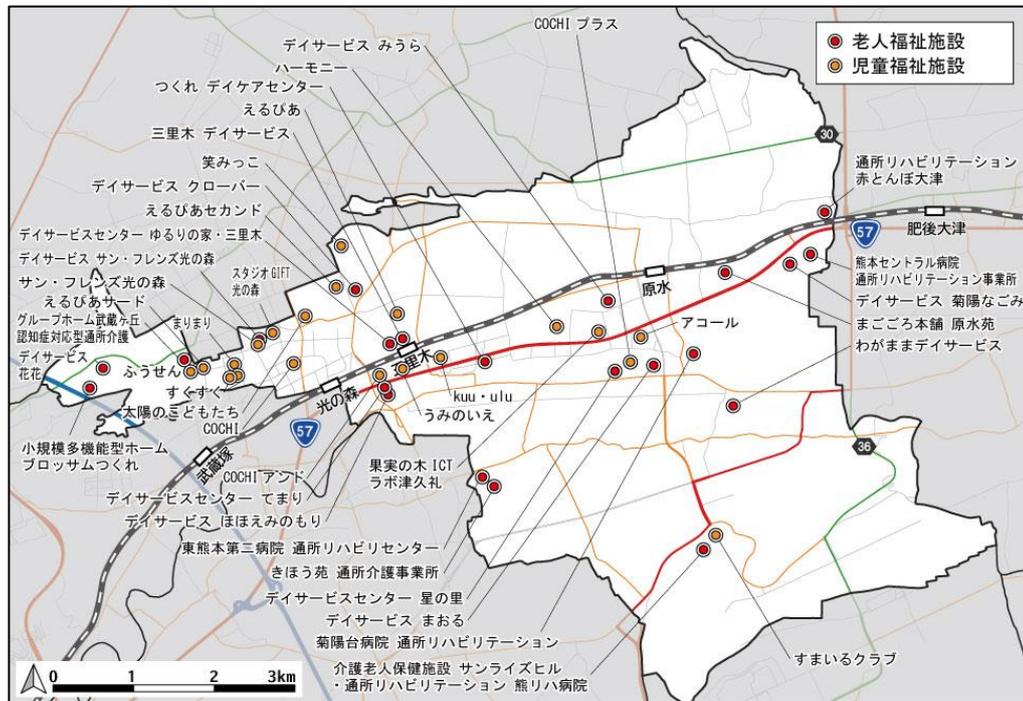
資料: 医療機関一覧(令和 5 年(2023 年)4 月 1 日時点)

1. 地域の現状

福祉施設は、JR 原水駅北部エリアを除いて面的に広がっています。

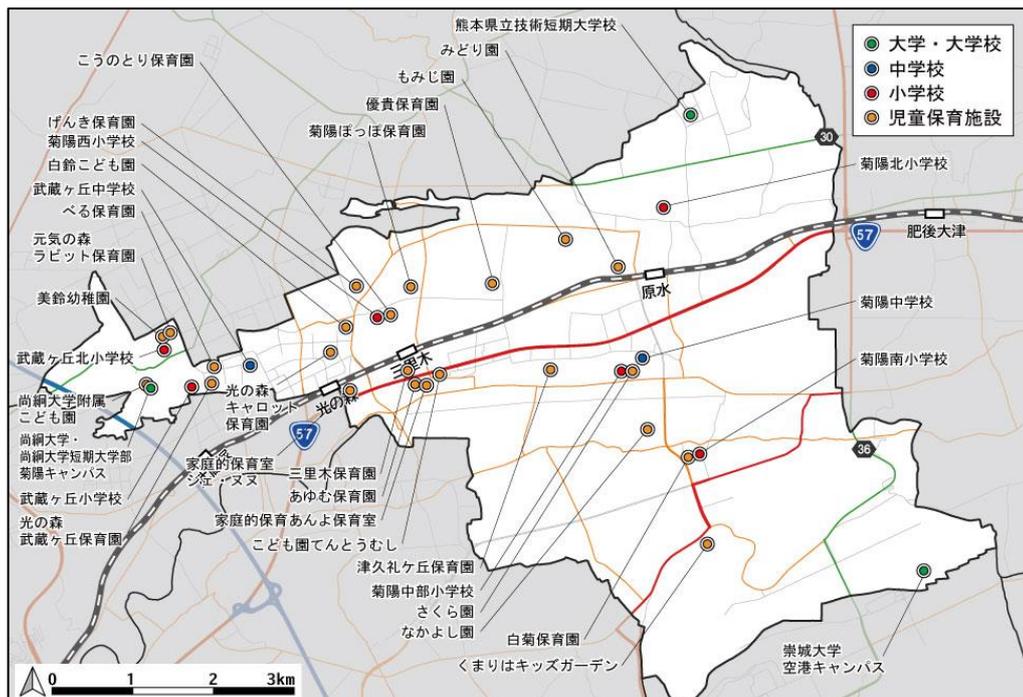
教育施設としては、小学校が6校、中学校が2校ありますが、高校はありません。大学は、尚絅大学・尚絅大学短期大学部菊陽キャンパス、熊本技術短期大学校、崇城大学空港キャンパスがあります。そのほか、児童保育施設は面的に広く分布しています。

■福祉施設の立地状況



資料：菊陽町の介護事業所一覧(令和5年2月時点)、菊陽町療育事業所一覧(令和5年9月時点)

■教育施設・児童保育施設の立地状況

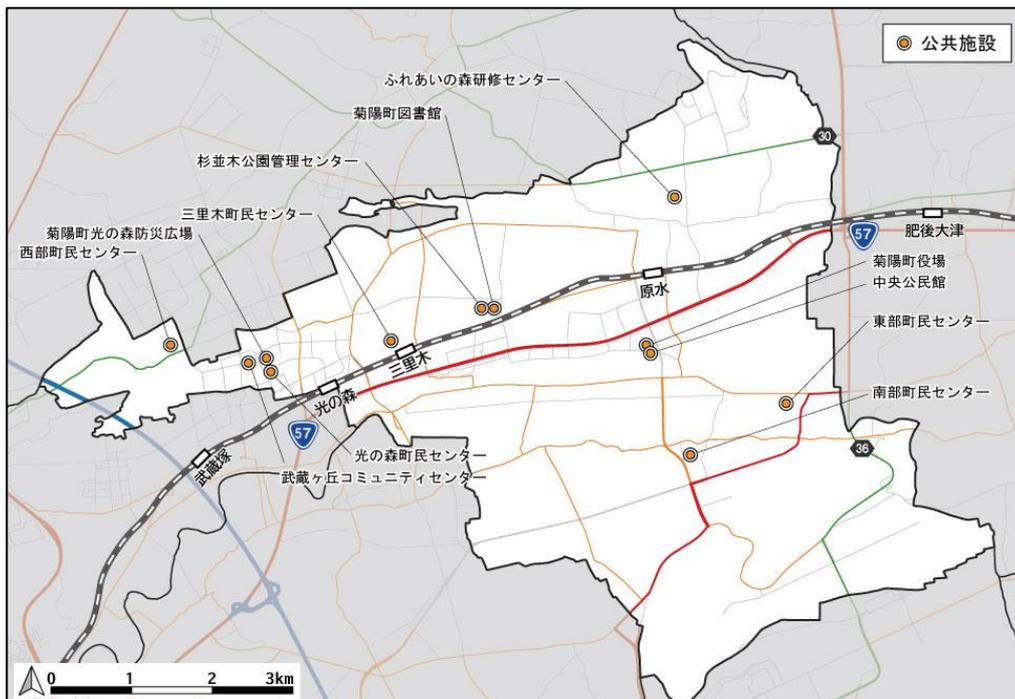


資料：町内学校一覧(菊陽町 HP)、菊陽町認可保育所等一覧

公共施設は、JR原水駅の南側に役場があり、図書館はJR三里木駅とJR原水駅の間に立地しています。その他、公民館や町民センター、コミュニティセンターなどが立地しています。

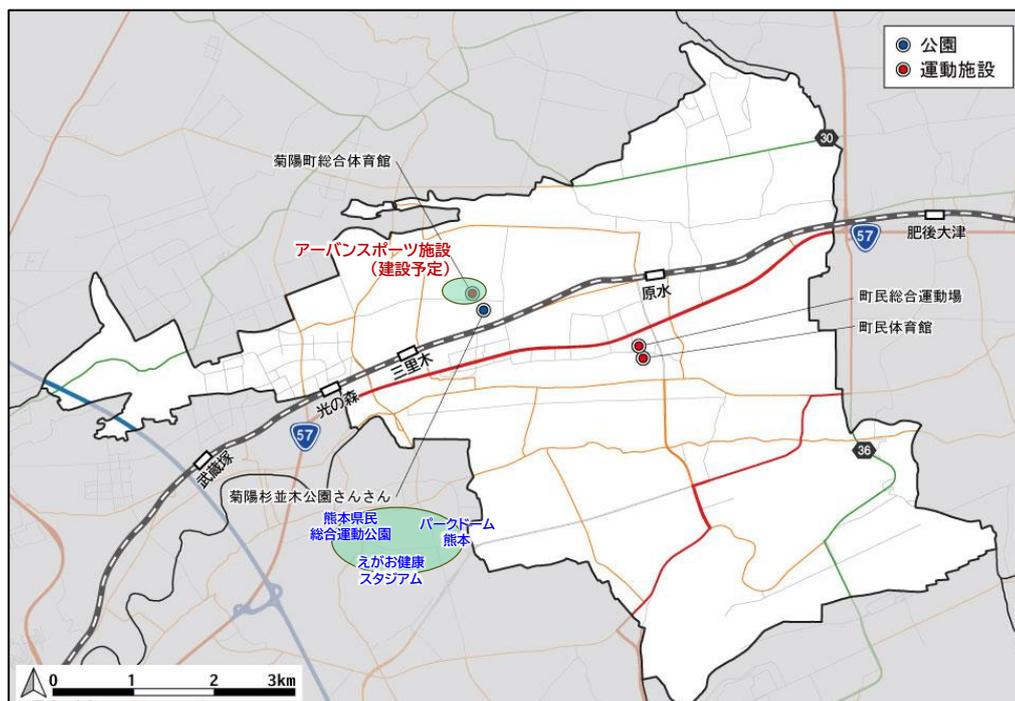
公園・運動施設は、総合体育館、総合運動場、町民体育館などが立地しています。将来的には、新駅北側にアーバンスポーツ施設の開業も予定されています。また、町外にはなりますが、町の南西部には、熊本県民総合運動公園やえがお健康スタジアム、パークドーム熊本などの運動施設もあります。

■公共施設の立地状況



資料: 菊陽町ホームページ

■公園・運動施設の立地状況



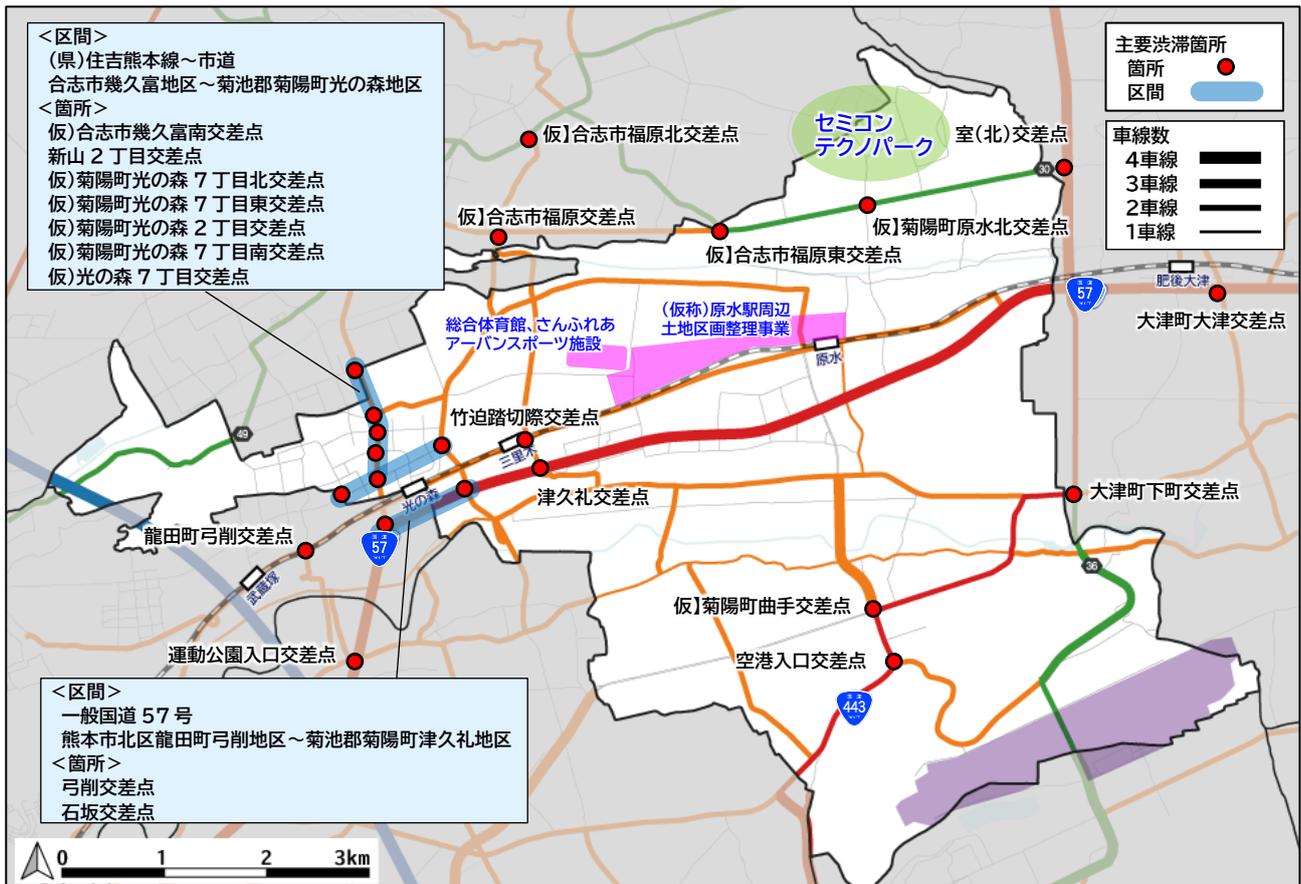
資料: 菊陽町ホームページ

2) 渋滞状況

国土交通省が選定する主要渋滞箇所※には、JR 光の森駅周辺の交差点や区間、JR 三里木駅の東側に位置する竹迫踏切際交差点があります。どちらも、大規模商業施設が立地する地区周辺に位置しています。龍田町弓削交差点や大津町下町交差点などの隣接する市町まで含めると、主要渋滞箇所は JR 光の森駅の周辺エリアに密集しています。

※主要渋滞箇所・・・国土交通省により、一般道路・高速道路において、最新のIT技術を活用し、地域の実感を踏まえて選定されたもの

■主要渋滞箇所



資料:熊本県交通渋滞対策協議会資料(令和 6 年 12 月)

1. 地域の現状

朝ピーク、夕ピークともに、国道 57 号などの幹線道路とセミコンテクノパークを連絡する道路で渋滞が発生しています。朝ピーク時はセミコンテクノパーク向き、夕ピーク時は国道 57 号向き(熊本市向き)で主に渋滞が発生しています。

■セミコンテクノパーク周辺の渋滞状況

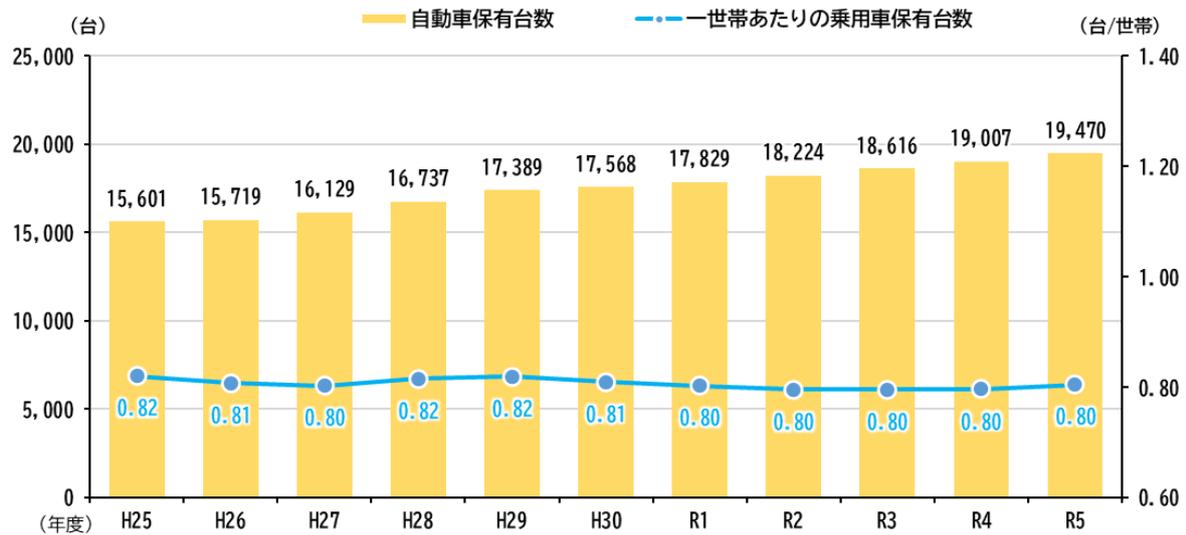


注)令和 6 年 4 月 22 日の交通実態調査箇所のうち、ピーク時の渋滞長が 200m以上の箇所を图示
資料:地理院地図 Vector で作成した画像に加筆

3) 自動車保有台数

自動車保有台数は、平成 25 年度以降年々増加しており、令和 5 年度は 19,470 台となっています。一方、一世帯当たりの乗用車保有台数は、世帯数が増加しているため横ばいとなっており、平成 25 年度以降は、0.8 台/世帯程度で推移しています。

■自動車保有台数と一世帯あたりの乗用車保有台数の推移



※自動車保有台数:「小型二輪」を含む全ての合計、乗用車保有台数:「自家用」の「乗用計」
資料:自動車保有台数・乗用車保有台数/九州運輸局、世帯数/住民基本台帳(H25~R4年度は3月末、R5年度は2月末)

2. 上位・関連計画の整理

2-1. 第7期菊陽町総合計画

策定	令和7年3月
計画期間	2025（令和7）年度～2034（令和16）年度までの10年間 （基本計画：前期5年間/後期5年間）
めざすまちの姿・基本理念	<p>めざすまちの姿：ともに輝き成長しつづけるまち 菊陽</p> <p>基本理念1：すべての人に「快適なまち」 誰にとっても、生活の利便性が高く、安全・安心が確保され、誰もが、ずっとここで暮らしたい、ここで働きたい、ここで学びたいと思える「快適なまち」を目指します。</p> <p>基本理念2：くらしとみどりが調和する「豊かなまち」 住環境の整備や農業・商業・工業の発展に取り組みながら、緑地や地下水などの自然環境や資源を守り、町全体のバランスが取れた「豊かなまち」を目指します。</p> <p>基本理念3：将来に渡り「誇れるまち」 先人たちが築いてきたこれまでのまちづくりを未来につないでいくとともに、新たな交流も生みだし、活気とにぎわいにあふれた「誇れるまち」を目指します。</p>
まちづくりの基本方針	<p>基本方針1：未来あるまちづくり 豊かな自然を大切に守り、未来に継承するまちづくりに取り組みます。 また、誰でも快適で便利に生活できる環境、子育てしやすい環境を整えるとともに、変化に対応した先進的な施策やDXの推進にも積極的に取り組み、未来を見据えたまちづくりを進めます。</p> <p>基本方針2：やすらぎのまちづくり 高齢化が進む中でも、住み慣れた場所で長く暮らし続けることができるまちづくりに取り組みます。 また、あらゆる人が、楽しみや生きがいを見つけられる機会を創出するとともに、災害に強い環境を整え、安全・安心で誰もが暮らしやすい、やすらぎを感じられるまちづくりを進めます。</p> <p>基本方針3：魅力あるまちづくり 地理的特性や豊かな自然環境、資源を活かしつつ、農業・商業・工業が、持続的にバランスよく発展するまちづくりに取り組みます。 また、これからも、「住む」、「働く」、「学ぶ」が充実したまちとして、さらに磨きをかけるとともに、スポーツや文化に気軽に触れられる、魅力あふれるまちづくりを進めます。</p> <p>基本方針4：つながり育むまちづくり 地域における人と人が日常的につながる仕組みを構築することにより、誰ひとり孤立することがなく、必要なときに助け合えるまちづくりに取り組みます。 また、人や地域、企業などの交流促進や、町との連携強化を図り、新たな価値が生まれる、つながり育むまちづくりを進めます。</p>

政策分野 ・基本施策	① 生活：あらゆる人が自分らしく暮らせるまちへ
	<p>高齢者・障がい者の支援や健康づくりの推進、公共交通の充実などにより、誰にとっても暮らしやすい環境整備を進めます。</p> <p>また、人権啓発や多文化共生を推進し、互いを尊重する意識を高めることにより、「あらゆる人が自分らしく暮らせるまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 1-1 高齢者福祉 ●基本施策 1-2 障がい者福祉 ●基本施策 1-3 健康づくり ●基本施策 1-4 社会保障・地域福祉 ●基本施策 1-5 公共交通 ●基本施策 1-6 人権・男女共同参画 ●基本施策 1-7 多文化共生・国際交流
	② 未来：いまを守り未来につなぐまちへ
	<p>子育て支援の取組を充実させることにより、町の未来を担う子どもたちを育てる環境をつくれます。</p> <p>また、町の魅力である、みどり豊かな自然や地下水などの資源をしっかりと守りつつ、将来世代を見据えた環境対策を進めることにより、「いまを守り未来につなぐまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 2-1 子育て ●基本施策 2-2 生活環境
	③ 安全：それぞれの暮らしを守り抜くまちへ
	<p>防災センターと避難拠点のそれぞれの特長や役割を活かした連携や、防災・防犯体制の強などにより、災害に強く、犯罪などの不安がない、安全な環境をつくれます。</p> <p>また、更なる交通安全の確保、消費者保護の推進を図ることにより、「それぞれの暮らしを守り抜くまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 3-1 防災・減災・消防 ●基本施策 3-2 交通安全・防犯・消費者保護
④ 教育：多様な学びがあふれるまちへ	
<p>学校教育の充実をはじめ、「本物」を見る、「本物」に触れる教育の機会をつくることにより、生きる力が備わった人材を育成します。</p> <p>また、生涯学習や学び直しを推進し、子どもだけでなく、大人にも学びの機会をつくることにより、「多様な学びがあふれるまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 4-1 学校教育 ●基本施策 4-2 生涯学習 	
⑤ 地域：誰もが誇り活気に満ちたまちへ	
<p>地域の特徴を活かした振興や、町の均衡ある発展に向けた都市基盤整備を推進するとともに、人と地域の交流を促進することで、シビックプライドを育みます。</p> <p>また、町の発展にふさわしい様々な賑わいを創出することにより、「誰もが誇り活気に満ちたまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 5-1 都市基盤 ●基本施策 5-2 観光・にぎわい 	
⑥ スポーツと文化：喜びや楽しみが新たに見つかるまちへ	
<p>あらゆる人が気軽にスポーツを楽しめる環境を整備するとともに、新たな都</p>	

	<p>市型スポーツの推進や大会の誘致を進めます。</p> <p>また、町の特徴ある文化・芸術の振興などを通じ、世代を超えた交流を生み出すことにより、「喜びや楽しみが新たに見つかるまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 6-1 スポーツ ●基本施策 6-2 文化
	<p>⑦ 潜在能力：さまざまな可能性が花ひらくまちへ</p> <p>町の発展を支えてきた農業、そして商業、工業を、これからも発展させるとともに、更なる産業の集積を推進します。</p> <p>また、年齢、性別や国籍を問わない就業、就農支援や、地域の特性に応じた起業支援などを進めることにより、「さまざまな可能性が花ひらくまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 7-1 農業 ●基本施策 7-2 商業 ●基本施策 7-3 工業
	<p>⑧ 町民サービス：さらに町民志向のまちへ</p> <p>中期的見通しによる効率的な行財政運営や、職員の資質向上などの取組により、行政サービスの基盤を強化します。</p> <p>また、広報・広聴や DX を推進することにより、町民の利便性向上を図るとともに、地域との協働などにより、更なる「町民志向のまちづくり」に取り組みます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●基本施策 8-1 参画・協働 ●基本施策 8-2 行財政運営・自治体 DX

公共交通・まちづくりに関連する施策（1/2）

基本施策 1-5 公共交通

5年後のめざす姿

自家用車での移動が困難な高齢者などが町内を公共交通で安心して移動できるとともに、自家用車でなくても JR 豊肥本線と二次交通で快適に移動できる公共交通ネットワークが構築されています。

観光振興に伴う交流人口の拡大や、新しいまちづくりも踏まえた地域住民の利便性向上を見据えて、JR 新駅の早期開業に向けて取組が進められています。

取組 1 コミュニティ交通サービスの充実

- 巡回バスは、更なる利便性の向上に向け、ニーズに応じた最適な便数の設定をはじめ、可能な限り迂回せず駅や主要施設にアクセスできるルートへの変更、運行曜日の再検討など、幅広い観点から見直しに取り組みます。
- 乗合タクシーは、乗合率などの向上を図るため、AI を活用した配車システムの導入を検討するとともに、他の交通サービスの運行状況に応じた乗降場所の再設定や運行曜日の再検討、事前登録方法の簡素化など、サービスの改善に取り組みます。

主な施策

- 巡回バスのサービス内容の見直し
- 乗合タクシーのサービス内容の見直し

取組 2 鉄道軸周辺の二次交通の充実

- 半導体関連企業の集積に伴い、JR 豊肥本線の輸送量が増加しており、駅からの二次交通を充実させる必要があるため、駅と巡回バスの接続強化や、通勤需要に応じたセミコン通勤バスの弾力的な運行、シェアサイクルサービスの更なる推進などに取り組みます。

主な施策

- 駅と巡回バスの接続強化
- セミコン通勤バスの運行の最適化
- シェアサイクルサービスの導入推進

取組 3 JR 新駅の設置

- JR 豊肥本線三里木一原水間における JR 新駅の設置に向けて取り組みます。
- JR 新駅は、今後の「まちづくり」や「地域公共交通」の拠点として、関連する個別計画において、地域住民の利便性向上や観光振興などに寄与する施設と位置づけます。また、JR 豊肥本線の利便性向上・輸送力強化や空港アクセス鉄道、新大空港構想など、関連施策の動向を注視しながら、JR 新駅の早期開業に向けた準備に取り組みます。

主な施策

- JR 新駅の設置

公共交通・まちづくりに関連する施策（2/2）

基本施策 5-1 都市基盤

5年後のめざす姿

セミコンテックパーク周辺における道路ネットワークや、町内を縦横断する幹線道路が整備され、朝夕の通勤時間帯を中心とした交通渋滞が緩和されています。

セミコンテックパーク周辺の企業排水に特定した下水処理施設や、町内の生活環境、公衆衛生の向上のほか、災害時に使用できる下水道の整備により河川などの水質保全が図られています。

生活道路や下水道、公営住宅などが、計画的に維持管理・更新されています。

「駅を中心とした市街地整備」が進みながらも、農業、商業、工業、住環境、自然環境のバランスが取れた土地利用ができています。

良質な公園があり、身近な地域の交流の場の整備・維持と新たなにぎわいの創出、全町民の憩いの場となる総合運動公園が整備されています。

取組 1 道路ネットワーク整備の推進

●セミコンテックパーク周辺における交通渋滞対策を加速化するため、国・県と連携しながら「菊陽空港線」、「大津植木線」などを中心とする道路ネットワークを整備します。

●町内を縦横断する新たな道路ネットワークの形成について、県と連携しながら取組を進めます。

主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ●菊陽空港線の延伸 ●下原堀川線の延伸 ●杉並木公園線の延伸 ●南方大人足線の改良・延伸 ●県道大津植木線の整備（県） ●合志 IC アクセス道路の整備（県） ●中九州横断道路の追加 IC・アクセス道路の整備（県に要望） ●国道 443 号の整備（県に要望） ●県道熊本空港線の整備（県に要望） ●県道住吉熊本線の交通渋滞対策（県に要望） ●県道熊本大津線の交通渋滞対策（県に要望） ●県道辛川鹿本線の整備（県に要望）
------	--

取組 3 駅周辺の土地区画整理事業

●半導体企業集積地としてふさわしい先進的なまちづくりの実現に向け、（仮称）原水駅周辺土地区画整理事業の施行と併せて「将来ビジョン」の具体化に係る取組を推進します。区画整理事業の施行に必要な手続き（区域区分の見直し、環境アセスメント、事業認可）を着実に進めながら、「賑わい」、「知の集積」、「職住近接」のエリア特性に応じた施設などの配置や、民間企業や教育・研究機関などの誘致を進めます。

主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ●（仮称）原水駅周辺土地区画整理事業 ●民間企業、大学などと連携したまちづくりの推進
------	---

取組 5 住宅・住環境の整備

●生活道路の計画的な整備・改良や、老朽化した既存道路、橋梁の維持・更新を進めます。

●住宅所有者に戸建て木造住宅の耐震化に関する周知・啓発を行うとともに、耐震化に対する補助金制度による財政的支援を行い、町内の住宅の耐震化を推進します。

●安全な住環境の整備を行っていくため、危険ブロック塀等安全確保支援事業により危険ブロック塀などの除去を進めます。

●耐用年数が経過した町営住宅について、計画に基づく建て替えや改修に取り組みます。

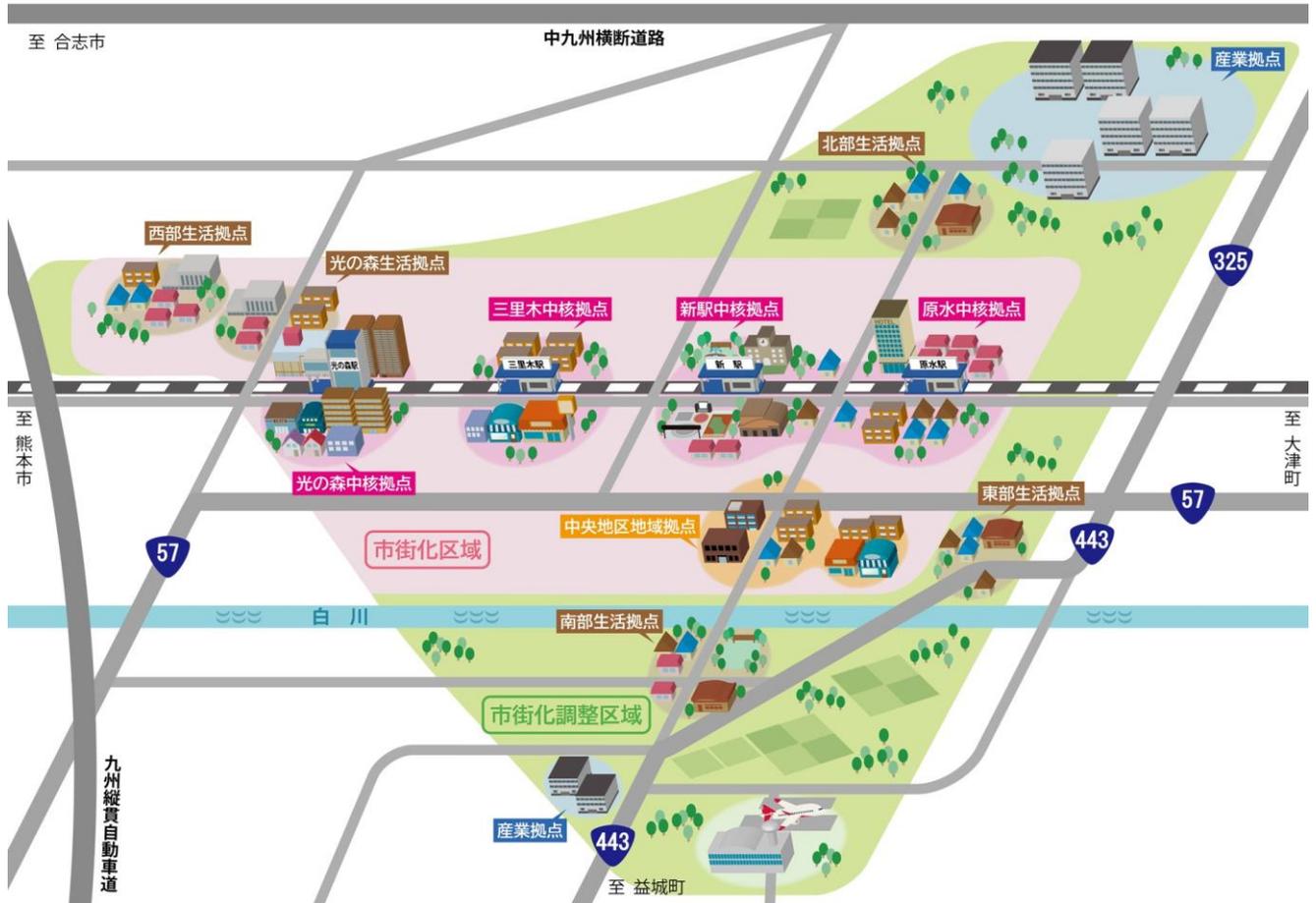
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> ●西部地区新設道路の整備 ●狭あい道路整備事業 ●道路舗装維持管理事業 ●橋梁長寿命化維持修繕事業 ●戸建て木造住宅耐震改修等事業 ●危険ブロック塀等安全確保支援事業 ●中代団地改修事業
------	---

2-2. 菊陽町都市計画マスタープラン

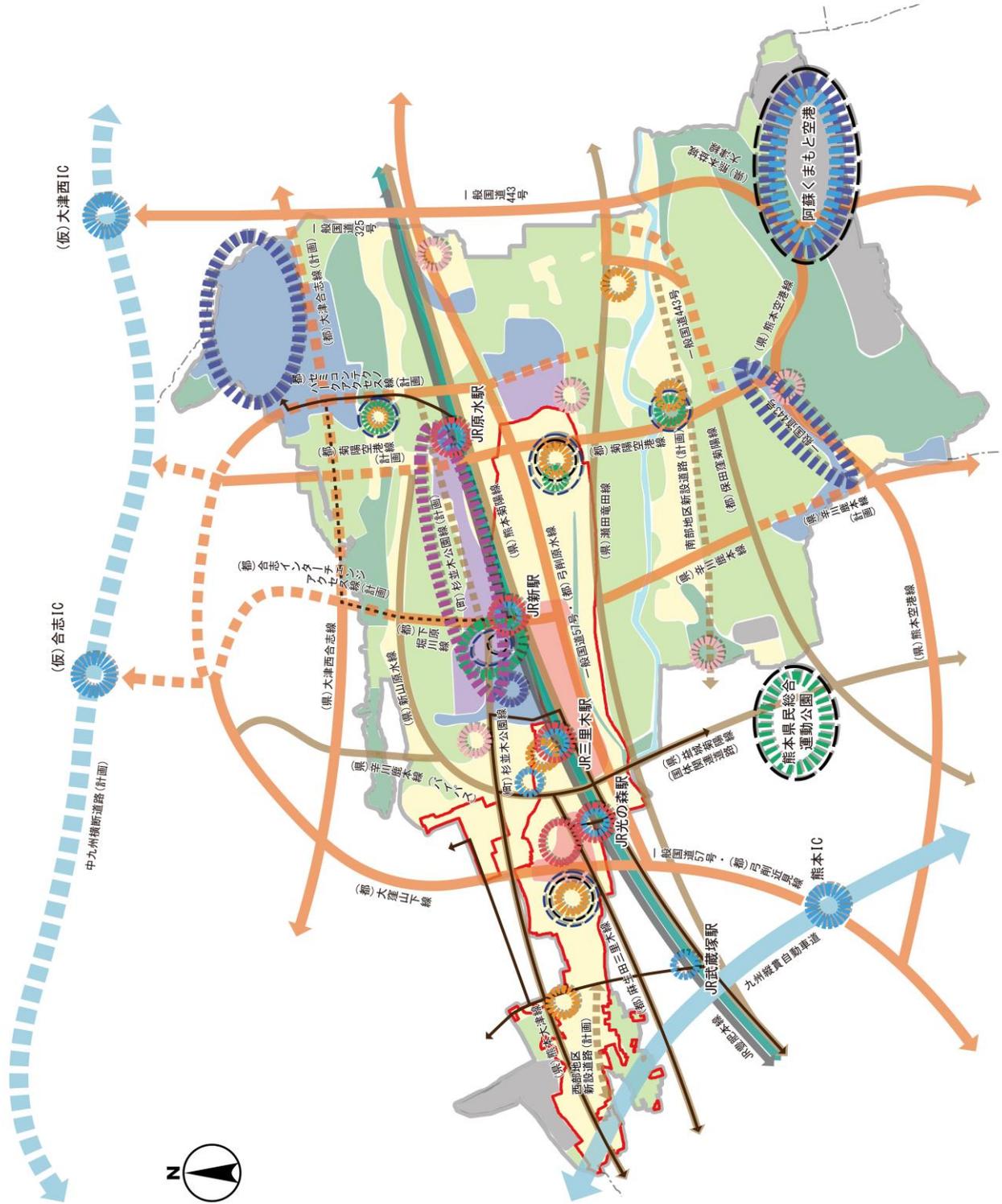
策定	令和7年3月
目標年次	令和22年度(2040年度)
目標人口	令和22年(2040年): 48,534人
都市づくりの理念	成長と調和が共存し 未来へつなぐ共創都市 菊陽
目標・基本方針	目標1: 人口増加や国際化に対応した計画的な都市づくり 基本方針1: 心ゆたかでのぎわいのある暮らしの創出 人の受け皿となる住居を確保するため鉄道沿線に居住機能や都市機能を適切に誘導・配置し計画的な市街地の形成・拡大を行い、新たなにぎわいの創出や交流人口の拡大に向けた拠点の整備を進めます。また、既に市街地を形成している地域については都市のスポンジ化への対応、地域の生活拠点については必要な施設の誘導による既存集落の生活環境の維持により、高齢者、こどもや外国人などの多様な人々に配慮した環境づくりやユニバーサルデザインを推進し、地域幸福度(Well-Being)を向上し、あらゆる人々が心ゆたかで過ごしやすい住環境の整備を進めます。
	目標2: 農商工、自然環境のバランスが取れた都市づくり 基本方針2: 人と緑が育む持続可能な都市環境 カーボンニュートラルやグリーンインフラ社会の実現のため、地域固有の豊かな自然環境、地下水、農地、緑地、公園、景観、史跡や伝統行事を保全しながら、産業や商業の集積による社会経済の発展と地域経済の維持を推進し、町の一体的かつバランスの取れた地域活力のある都市づくりを進めます。
	目標3: 快適で安全に移動できる都市づくり 基本方針3: 利用しやすい交通サービスの確保 人々の快適で安全な生活を支える交通サービス向上のために、誰もが日常的に利用できる公共交通の充実や輸送力の向上、シームレスに多様な交通手段をつなぐ交通結節点の整備、にぎわいを創出するウォークアブルな空間の確保、交通渋滞の緩和に向けた幹線道路の整備や生活道路の安全性向上に向けた歩道や自転車道の整備を進めます。
	目標4: 誰もが安全安心に暮らせる都市づくり 基本方針4: 災害に強い都市の構築 防災施設の整備や連携強化、空き家の適切な管理、災害時のデジタル技術を活用した情報発信の強化、住民の避難経路や緊急車両の移動経路の確保などあらゆる自然災害に対して防災・減災による「公助」の充実を図るとともに、災害の教訓を活かし、個人や地域コミュニティによる「自助」「互助」「共助」の防災力を向上し、人命の保護が最大限図られ、災害時にも都市機能を提供でき、迅速に復旧復興できるレジリエントな都市づくりを進めます。
	目標5: 多様な関係者による共創の都市づくり 基本方針5: 住民参加型の仕組みづくり 地域の個性を活かした都市づくりを進めていくにあたり、地域コミュニティ活動の維持や行政情報のオープンデータ化を行いながら、住民参加を基本とし多様化する住民ニーズを反映させ、住民や企業、大学などと行政の共創によりイノベーションを創出する都市づくりを進めます。

<p>将来 都市構造</p>	<p>(1) 目標とする将来都市構造</p> <p>コンパクトで成長しつづける都市づくりを推進するに当たり、都市機能の骨格となる「拠点」「軸」「ゾーン」を明確にした秩序ある都市づくりを目指すために、各項目の方向性とその機能について示します。</p> <p>本町の描く将来都市構想は、熊本都市圏で提示されている多核連携型の都市像とします。</p>
--------------------	--

■将来都市構造の概念



■将来都市構想図



凡 例	
	にぎわい拠点
	新たな都市拠点
	行政・福祉・文化拠点
	交流拠点
	交通結節拠点
	産業生産拠点
	医療拠点
	防災拠点
	地域避難拠点
	広域交通骨格軸
	広域交通骨格軸(計画)
	都市幹線軸
	都市幹線軸(計画)
	地域軸
	地域軸(計画)
	公共交通軸(鉄道)
	公共交通軸(バス)
	公共交通軸(バス)(計画)
	歩行者軸(緑の軸)
	市街地ゾーン
	商業ゾーン
	工業・流通ゾーン
	守るべき農地ゾーン
	自然環境・緑地保全ゾーン
	水辺ゾーン
	開発構想ゾーン
	その他
	市街化区域

2. 上位・関連計画の整理

■拠点

拠点		機能	具体施設
都市構造	都市機能		
町の中核となる拠点	にぎわい拠点	人々が集い、にぎわいを創出する町の中心的拠点	・ 鉄道駅周辺地区 ・ 光の森地区※
	新たな都市拠点	にぎわいや交流の場として新たに町の中心となる拠点	・ (仮称) 原水駅周辺土地区画整理事業 ・ アーバンスポーツ施設 ・ 菊陽町総合体育館 など
地域拠点生活拠点	行政・福祉・文化拠点	住民の生活や暮らしを支え、人々の心のゆとりを創出する拠点	・ 町役場、中央公民館、老人福祉センター ・ 三里木町民センター ・ 東部町民センター ・ 光の森町民センター ・ 西部町民センター ・ ふれあいの森研修センター ・ 武蔵ヶ丘コミュニティセンター ・ 南部町民センター
その他	交流拠点	人と人が交流し、やすらぎが得られる拠点	・ 菊陽町総合交流ターミナルさんふれあ ・ 菊陽町図書館 ・ 菊陽町総合体育館 ・ 菊陽杉並木公園 ・ 鼻ぐり井手公園 ・ ふれあいの森公園 ・ 菊陽町民総合運動場 ・ 熊本県民総合運動公園
	交通結節拠点	町内の主要拠点や町外など広域的な移動を行う際に利用する交通拠点	・ JR 光の森駅、JR 三里木駅、JR 原水駅、JR 新駅 ・ 九州産交バス光の森営業所 ・ 阿蘇くまもと空港 (九州縦貫自動車道の熊本 IC) (中九州横断道路の (仮) 合志 IC、(仮) 大津西 IC)
	産業生産拠点	地域の経済を支える企業などが集積する拠点	・ 工業団地 (セミコンテックパーク、原水工業団地など) ・ 企業集積地 ・ 阿蘇くまもと空港など
	医療拠点	住民の健康と安心を提供する拠点	・ 菊陽病院 ・ 熊本リハビリテーション病院 ・ 菊陽台病院 ・ 東熊本第二病院 ・ 熊本セントラル病院
	防災拠点・地域避難拠点	災害時に町民の安全確保や防災機能を有する拠点	・ 防災拠点：7 地区 (町役場、光の森町民センター、中央公民館、菊陽町図書館、菊陽町総合体育館、阿蘇くまもと空港、熊本県民総合運動公園) ・ 地域避難拠点：6 地区 (菊陽町民総合運動場、菊陽杉並木公園、菊陽町光の森防災広場、ふれあいの森公園、鼻ぐり井手公園、菊陽町防災センター)

※熊本都市計画区域マスタープランにおいて、位置付けられた都市拠点

■交通軸

軸	機能	具体路線
広域交通骨格軸	広域地域との連携を可能とする高速交通軸	・ 九州縦貫自動車道 ・ 中九州横断道路 (計画)
都市幹線軸	交通結節点 (阿蘇くまもと空港や高速道路 IC など) や近隣市町へのアクセス性が確保された軸	・ 一般国道 57 号 ((都) 弓削近見線) ・ 一般国道 325 号 ・ 一般国道 443 号 (計画含む) ・ (都) 菊陽空港線 (計画含む) ・ (県) 熊本空港線 ・ (県) 熊本益城大津線 ・ (都) 大津山下線 ・ (都) 大津合志線 (計画) ・ (県) 大津西合志線 ・ (都) 合志インターチェンジアクセス線 (計画) ・ (都) 下原堀川線 ・ (県) 辛川鹿本線 (計画含む) ・ (都) セミコンテックパークアクセス線 (計画)
地域軸	本町内の拠点や都市幹線軸へのアクセス性が確保された軸 主に都市計画道路及び県道や町道を基本とします。	・ 一般国道 57 号 ・ (都) 麻生田三里木線 ・ (県) 益城菊陽線 ・ (都) 保田窪菊陽線 ・ (県) 辛川鹿本線 ・ (県) 新山原水線 ・ (県) 辛川鹿本線 (バイパス) ・ (県) 瀬田竜田線 ・ (県) 熊本大津線 ・ (町) 杉並木公園線 ・ (町) 杉並木公園線 (計画) ・ (町) 南方大人足線
公共交通軸 (鉄道)	本町の中央部を東西に貫通し、近隣市町への移動が可能な鉄道の軸	・ JR 豊肥本線
公共交通軸 (バス)	町内や近隣市町への移動が可能なバスの幹線となる軸	・ C (武蔵ヶ丘、光の森方面) ・ E (子飼、光の森、大津方面) ・ F (子飼、供合方面) ・ K (県庁方面)
歩行者軸 (緑の軸)	歩行者が安全に緑や自然を楽しむことができる空間	・ (県) 熊本菊陽線

公共交通・まちづくりに関連する施策（1/2）

第3章 全体構想 3-5 分野別の都市づくり方針 (3) 都市施設の整備方針

2) 公共交通の整備方針

①基本方針

- ・鉄道、空港、高速バス、路線バス、セミコン通勤バス、町内巡回バス及び乗合タクシーなどの多様な交通手段を組み合わせ、拠点の連携を強化することにより、安全・安心な暮らしの実現を目指し、「菊陽町地域公共交通計画」を基に、快適に移動できる公共交通ネットワークの再構築に取り組みます。
- ・交流人口の拡大のため、鉄道を公共交通の軸として、今後のまちづくりと連動した公共交通の充実を進めます。
- ・更なる利便性の向上や環境負荷を軽減するため、先進技術の活用について協議していきます。
- ・交通渋滞の緩和や運転士不足へ対応するため、公共交通の利用促進や持続可能性の確保に取り組みます。

②整備方針

【住民】

- ・町内移動を支える巡回バスと乗合タクシーは交通弱者にとって重要な移動手段であり、更なる利便性向上のためバス事業者間や官民の連携を強化し、サービス内容の見直しを進めます。
- ・利用者ニーズに応じた路線バスのサービス水準の最適化や、周辺自治体のコミュニティ交通との連携を通じた、町内外との公共交通ネットワークの強化について協議していきます。
- ・バスやタクシーの運転士不足へ対応するため、就業促進や日本版ライドシェアなどの対策について協議していきます。
- ・阿蘇くまもと空港と鉄道駅をつなぐ公共交通の導入について協議していきます。

【来訪者】

- ・JR 豊肥本線が本町中央部を東西に貫通し、光の森駅、三里木駅及び原水駅の3駅が公共交通機関の結節点として存在しており、町民及び来町者の交通環境の利便性の向上や多様な交通手段の連携強化、新たな人の流れやにぎわい拠点の形成のために、新駅の設置を進めます。
- ・鉄道を町の公共交通の軸とし、新駅を核とした路線バスや巡回バス、高速バス、シェアサイクル、広域的なBRT（Bus Rapid Transit）などによる二次交通体系の構築に取り組みます。
- ・駅前広場は、パークアンドライド方式の駐車場やキスアンドライド方式の停車空間の確保、放置自転車の解消を考慮した駐輪場の整備に加え、バスやシェアサイクルなどの多様な交通手段との連携強化に向けたモビリティハブの整備について協議していきます。
- ・半導体関連企業の集積や駅周辺のまちづくりによる今後の鉄道利用者の増加を踏まえ、鉄道駅と産業生産拠点をつなぐバスの増便、JR 豊肥本線の運行本数の増便や車両の増結、同時進入化や複線化などの機能強化について協議していきます。
- ・外国人の増加に対応しユニバーサルデザインを取り入れた施設の充実を図るなど、鉄道駅やバス停の待合環境を整備し、交通結節点として機能を充実することについて協議していきます。

【新たなモビリティ】

- ・運転士不足に対応する自動運転や環境負荷の小さいグリーンエネルギーなどの先進的な技術を活用した、今後の町の発展にふさわしい新たなモビリティの導入について協議していきます。

公共交通・まちづくりに関連する施策（2/2）

（5）都市景観形成の整備方針

2）市街地景観の整備方針

②鉄道駅、駅前広場

- ・ 鉄道駅は、将来的な複線化を念頭においた上で、本町の交通結節拠点として象徴的なデザインなどに配慮されるように取り組みます。
- ・ 駅前広場は、交通結節機能を重視したものに偏らず、接続する（県）熊本菊陽線（豊後街道）との連続性を考慮することで、緑地や人のたまり空間機能の確保に取り組みます。
- ・ 駅前広場は、違法駐車や放置自転車の対策として、必要に応じてパークアンドライド方式及びキスアンドライド方式の駐停車場や駐輪場の整備に向けて協議していきます。
- ・ 鉄道駅、駅前広場及び（県）熊本菊陽線の一連の人の流れを考慮し、その移動経路にあたる道路は、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた施設の充実や快適性の向上に取り組みます。

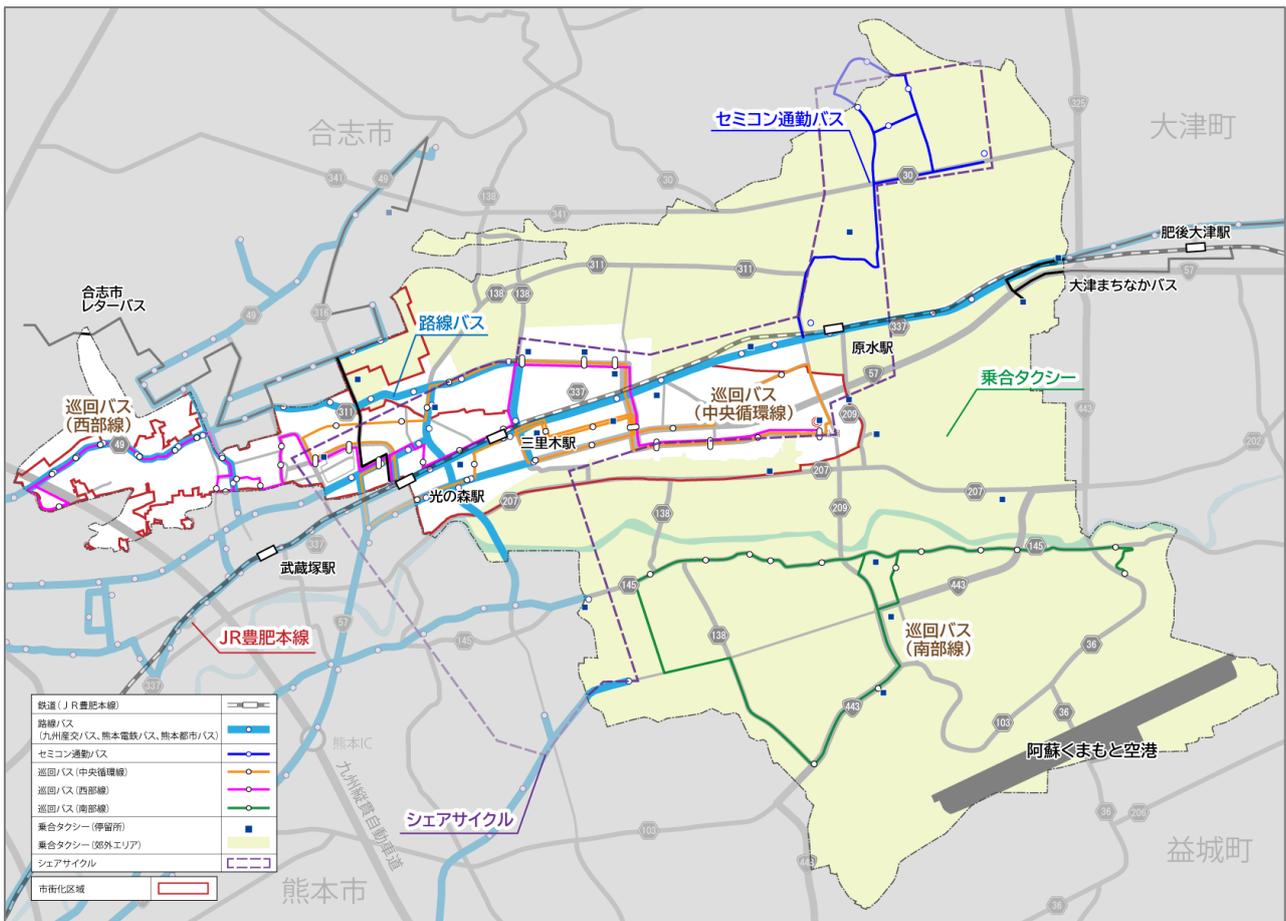
3. 地域旅客輸送サービスの現状

3-1. 地域の旅客輸送サービス

町内には、JR 豊肥本線が町の中央を東西に貫通しており、光の森駅、三里木駅及び原水駅の 3 駅が公共交通機関の結節点として存在しています。路線バスも広い範囲で運行しています。タクシーは 3 社が運行しています。

また、平成 14 年度から巡回バス「キャロッピー号」、平成 25 年度から「セミコン通勤バス」、令和元年度からは「乗合タクシー」を導入し、地域の公共交通として運行しています。

■町内の地域公共交通ネットワーク



1) JR豊肥本線

JR 豊肥本線は熊本市の熊本駅から大分市の大分駅を連絡する路線です。

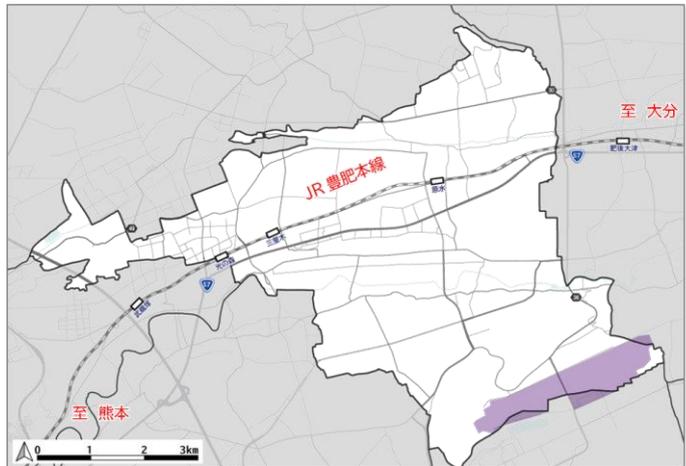
町内には光の森駅、三里木駅及び原水駅の3駅が立地しています。このうち原水駅は無人駅です。全線単線で、光の森駅、三里木駅、原水駅で列車交換が行われます。

また、三里木駅～原水駅間には新駅設置も予定されています(2027年春開業予定)。

運行便数は、平休ともに、光の森駅で普通列車が101便(上り52便、下り49便)、特急列車が6便(上り3便、下り3便)運行しています。三里木駅・原水駅では普通列車が100便(上り51本、下り49本)運行しています。

町外の主要駅までの運賃は、熊本駅までが300～400円、肥後大津駅までが210～230円です。

■JR 豊肥本線の路線図



■町外の主要駅までの鉄道運賃

乗車駅	区間		在来線 (普通乗車券)
	降車駅		
光の森駅	熊本駅(上り)		300円
	肥後大津駅(下り)		230円
三里木駅	熊本駅(上り)		380円
	肥後大津駅(下り)		230円
原水駅	熊本駅(上り)		400円
	肥後大津駅(下り)		210円

■JR豊肥本線 駅別運行便数

停車駅	方面	運行便数			
		平日		土日祝	
		普通	特急	普通	特急
光の森駅	熊本・八代(上り)	52	3	52	3
	肥後大津・豊後竹田・大分(下り)	49	3	49	3
三里木駅・原水駅	熊本・八代(上り)	51	-	51	-
	肥後大津・豊後竹田・大分(下り)	49	-	49	-

令和6年3月16日時点

資料:JR九州旅客鉄道株式会社ホームページ

① 利用状況

JR 豊肥本線の光の森駅、三里木駅、原水駅における一日あたりの乗車人数は、新型コロナウイルス感染症の影響で、令和元年度から令和2年度にかけて減少しましたが、その後は回復傾向にあります。

特に、セミコンテックパークの最寄り駅となる原水駅においては、令和4年度時点でコロナ禍以前の令和元年度時点を超える乗車人数となっています。

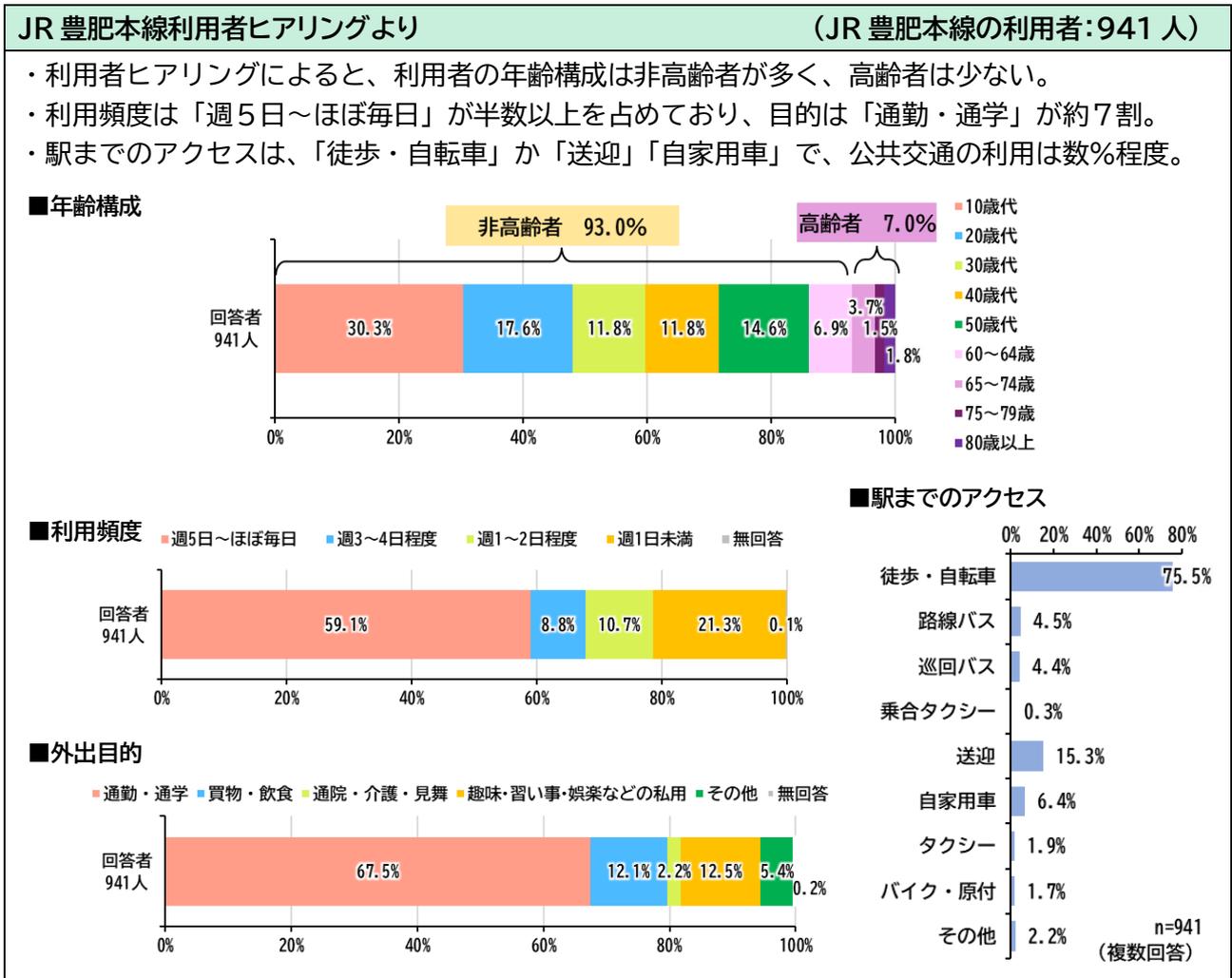
一方で、光の森駅については、コロナ禍以前の水準まで戻っていない状況にあります。

■JR豊肥本線3駅の一日あたりの乗車客数の推移

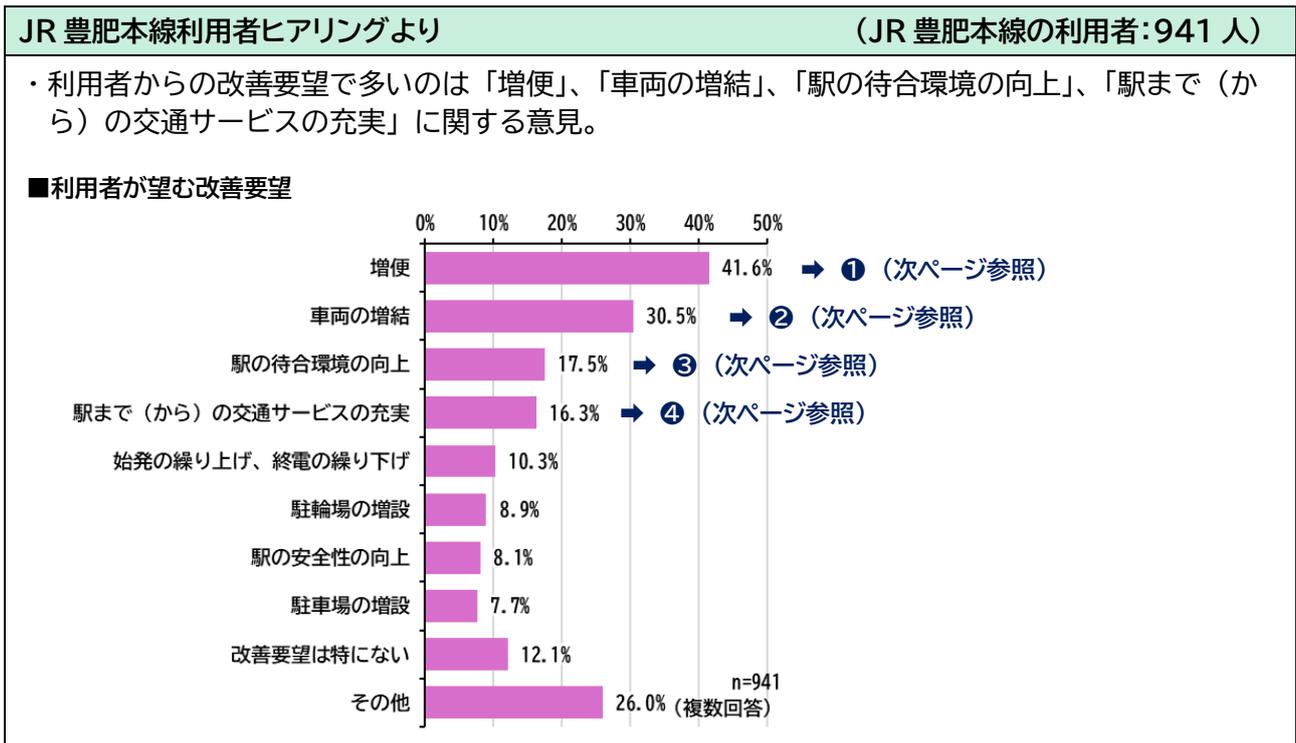


資料:JR九州駅別乗車人員上位300駅

② 利用者特性



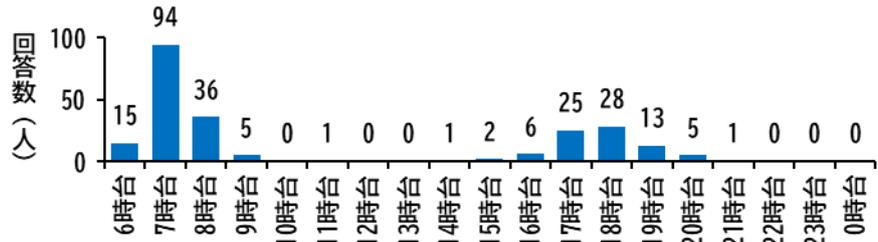
③ 利用者からの改善要望



① 増便希望の運行間隔

運行間隔	回答数
5分間隔	5
10分間隔	44
15分間隔	25
20分間隔	31
30分間隔	2
今より増加希望	1

② 車両の増結を希望する時間帯



③ 駅の待合環境に対する要望

【光の森駅】

- ・待合室を広くしてほしい。
- ・椅子が欲しい。

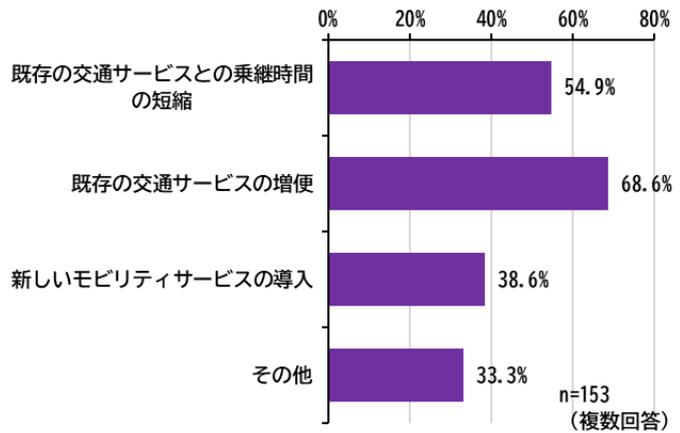
【三里木駅】

- ・電車の利用時間帯は待合室を開けておいて欲しい。
- ・待合室にエアコンが欲しい。
- ・ホームの屋根を広げてほしい。

【原水駅】

- ・待合室が狭い。
- ・椅子を増やして欲しい。
- ・ホームの屋根が短い。

④ 駅まで(から)の交通サービスに対する要望



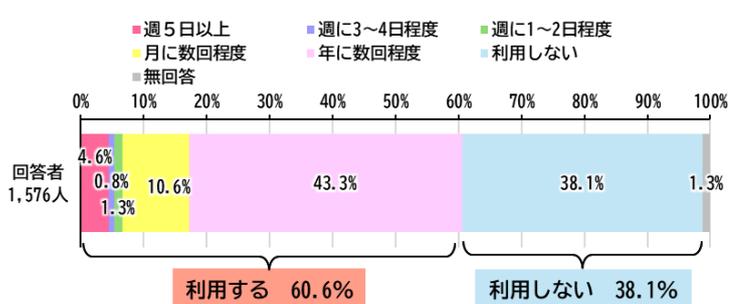
④ 非利用者が利用しない理由

町民アンケートより

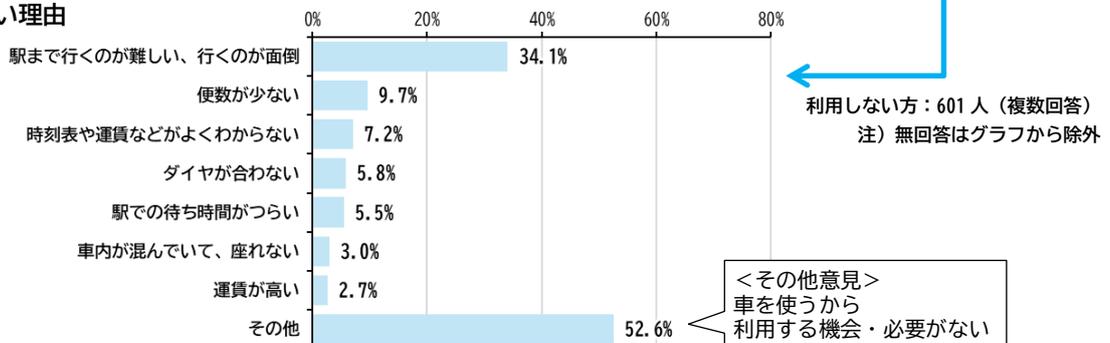
(利用者:955人、非利用者:601人)

- ・町民アンケートによるとJR豊肥本線の利用者は6割程度にとどまっている。
- ・非利用者が利用しない理由は「駅まで行くのが難しい、行くのが面倒」が最も多く、次いで「便数が少ない」「時刻表や運賃などがよくわからない」、また、その他の回答として「車を使うから」という指摘も多い。

■利用の有無と利用頻度



■利用しない理由



2) 路線バス

路線バスは、九州産交バスで 9 系統、熊本電鉄バスで 15 系統、熊本都市バスで 1 系統が、町内を運行しています。ただし、路線は町の西側エリアに集中しており、三里木駅以東まで延びている路線は、九州産交バスの1系統のみとなります。

運行便数の頻度は系統ごとに異なり、1 時間当たり 2～3 便が運行される系統もあれば、1 時間当たり 1 便以下の運行や、朝のみ運行している系統もあります。

運賃は初乗り 180 円で設定されており、熊本市の桜町バスターミナルまでは 590 円で行くことができます。

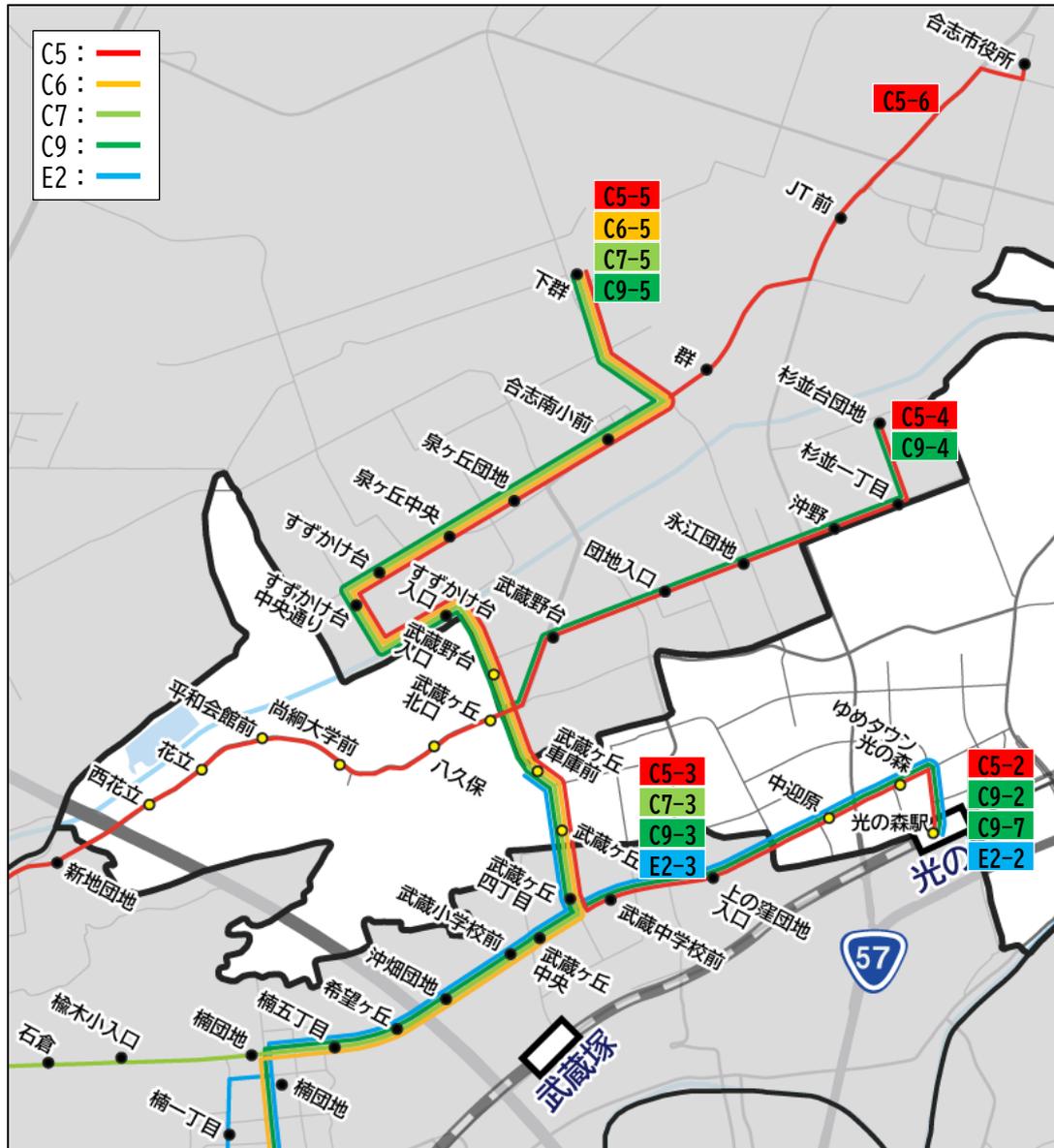
■路線バスの系統

	系統	行先	JR駅へのアクセス状況		
九州産交バス	E3-1	光の森産交			
	E3-2	光の森産交			
	E3-3	光の森産交			
	E3-4	光の森産交	光の森駅	三里木駅	
	E3-5	吹田団地・大津産交 ※2	光の森駅	三里木駅	原水駅
	F1-1	東熊本第二病院			
	F1-2	光の森産交			
	K5-1	光の森産交			
	K5-2	光の森産交			
熊本電鉄バス	C5-2	光の森駅	光の森駅		
	C5-3	武蔵ヶ丘車庫前			
	C5-4	杉並台団地			
	C5-5	下群			
	C5-6	合志市役所			
	C6-5	下群			
	C7-3	武蔵ヶ丘車庫前			
	C7-5	下群			
	C9-2	光の森駅	光の森駅		
	C9-3	武蔵ヶ丘車庫前			
	C9-4	杉並台団地			
	C9-5	下群			
	C9-7	光の森駅 ※1	光の森駅		
	E2-2	光の森駅	光の森駅		
E2-3	武蔵ヶ丘車庫前				
熊本都市バス	G1-5	免許センター			

※1 電鉄バス [C9-7] は平日のみの運行。

※2 九州産交バス [E3-5] は吹田団地行き/大津産交行きの 2 系統に枝分かれする。大津産交行きは下りのみで上りはなし。

■路線図（熊本電鉄バス）



※2024年5月時点
資料：熊本電鉄バスホームページ

■路線図（熊本都市バス）



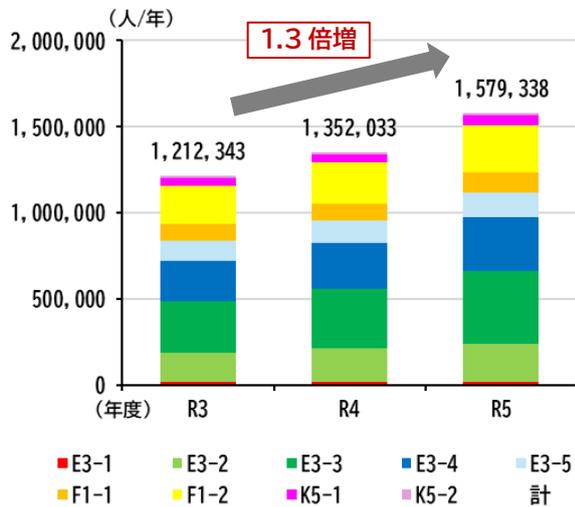
※2024年5月時点
資料：熊本都市バスホームページ

① 利用状況

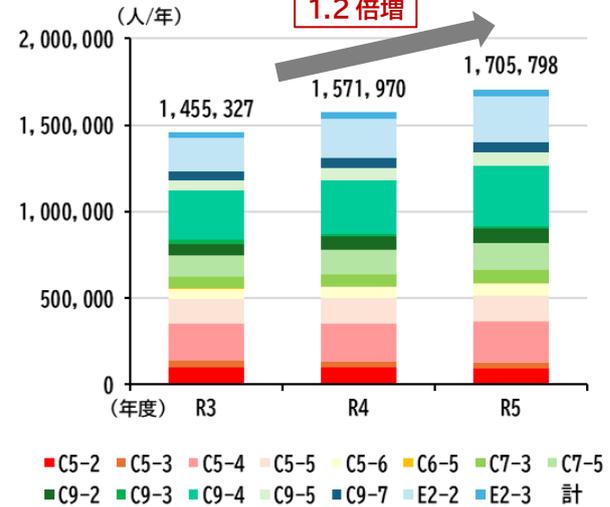
路線バスの利用者数は増加傾向にあり、令和3年度から令和5年度にかけて、九州産交バスでは約1.3倍増、熊本電鉄バスでも約1.2倍増となっています。

■路線バス年間利用者数の推移

<九州産交バス>



<熊本電鉄バス>



資料：交通事業者提供資料

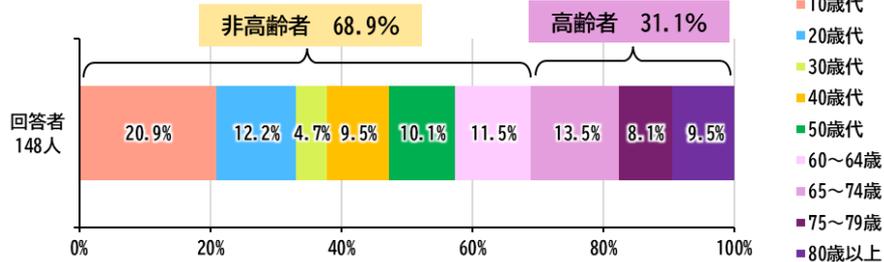
② 利用者特性

路線バス利用者ヒアリングより

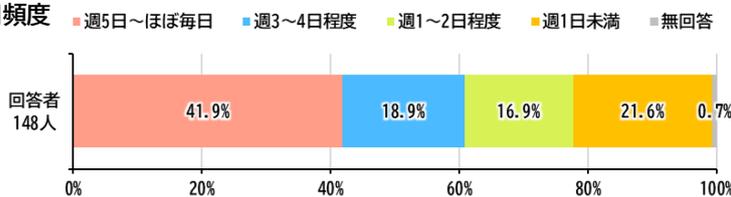
(路線バスの利用者:148人)

- ・利用者ヒアリングによると、利用者の年齢構成は非高齢者が約7割、高齢者が3割。
- ・利用頻度は「週5日～ほぼ毎日」が約4割を占めており、目的は「通勤・通学」が約5割。
- ・バス停までのアクセスは、ほとんどが「徒歩・自転車」。

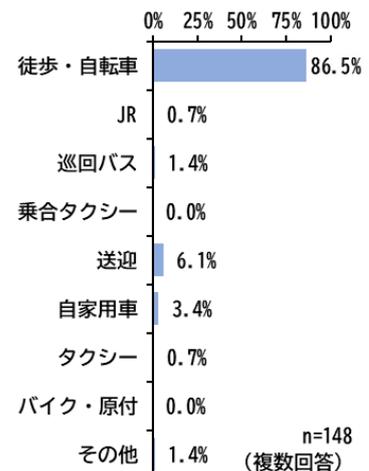
■年齢構成



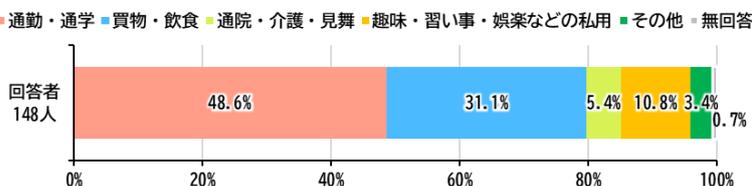
■利用頻度



■バス停までのアクセス



■外出目的



③ 利用者からの改善要望

路線バス利用者ヒアリングより (路線バスの利用者:148人)

- 利用者からの改善要望で多いのは「増便」、「定時性の確保」、「バス待ち環境の向上」に関する意見。

■利用者が望む改善要望

改善要望	割合
増便	56.8%
定時性の確保	48.0%
バス待ち環境の向上	41.2%
バスの運行情報サービスの充実	16.9%
始発の繰り上げ、終電の繰り下げ	13.5%
バス停まで(から)の交通サービス	12.8%
速達性の確保	8.1%
経由地の追加	6.8%
駐輪場を増やしてほしい	0.0%
改善要望は特にない	2.7%
その他	29.1%

n=148 (複数回答)

① 増便希望の運行間隔

運行間隔	回答数
10分間隔	12
15分間隔	12
20分間隔	22
30分間隔	15
1時間に1本	5

② 許容できる遅れ時間

遅れ時間	回答数
5分以内	20
10分以内	27
15分以内	15
20分以内	4
30分以内	2
定刻	1

③ バス待ち環境に対する要望

- バス停に屋根・日よけをつけてほしい。
- ベンチを置いてほしい。
- 自動販売機がほしい。

④ 非利用者が利用しない理由

町民アンケートより (利用者:567人、非利用者:990人)

- 町民アンケートによると路線バスの利用者は4割程度にとどまっている。
- 非利用者が利用しない理由は「バス停まで行くのが難しい、行くのが面倒」が最も多く、次いで「便数が少ない」、「ダイヤが合わない」「時刻表や運賃などがよくわからない」、また、その他の回答として「車を使うから」という指摘も多い。

■利用の有無と利用頻度

利用頻度	割合
週5日以上	0.2%
週に3~4日程度	0.8%
週に1~2日程度	5.8%
月に数回程度	1.1%
年に数回程度	28.2%
利用しない	62.8%
無回答	1.2%

回答者 1,576人

利用する 36.0% 利用しない 62.8%

■利用しない理由

理由	割合
バス停まで行くのが難しい、行くのが面倒	27.7%
便数が少ない	26.4%
ダイヤが合わない	16.2%
時刻表や運賃などがよくわからない	15.8%
バス停での待ち時間がつらい	11.8%
運賃が高い	9.3%
車内が混んでいて、座れない	1.3%
その他	45.9%

利用しない方：990人 (複数回答)
注) 無回答はグラフから除外

<その他意見>
車を使うから利用する機会・必要がない

3) 巡回バス「キャロッピー号」

巡回バス「キャロッピー号」は、菊陽町総合交流ターミナル「さんふれあ」(平成12年度オープン)の利用促進を目的として、平成14年度に運行を開始したコミュニティバスです。

当初の運行路線は6路線(道明線、青葉台線、向陽台線、古閑原線、南方線、井口線)でしたが、複数回の再編を経て、現在は中央循環線、西部線、南部線の3路線で運行しています。

運行日は、中央循環線が週6日、西部線が週3日、南部線が週5日となっています。

運行便数は、中央循環線が2往復/日、西部線は4往復/日、南部線は1.5往復/日となっています。

■巡回バス「キャロッピー号」の導入経緯

年度	経緯
H14	H12年度にオープンした菊陽町総合交流ターミナル「さんふれあ」の利用促進を目的に6路線(道明線、青葉台線、向陽台線、古閑原線、南方線、井口線)で運行開始。
H19	既存路線を減便し、新規路線(南部線)の運行を開始(既存路線を含め運行路線は7路線)。
H25	既存路線の再編を行なうとともに、新設路線(中央循環線)の運行を開始(再編により、新設を含め6路線へ移行)。また、路線名称も一部変更。 さらに、巡回バスの愛称として「キャロッピー号」と命名。
H26	一部路線で運行ルート・ダイヤの見直し。
H27	光の森町民センター「キャロツピア」へのバス停移設に伴う運行ルートの見直し。 「ほっとステーション前」、「光の森営業所」にバス停を新設、一部路線でダイヤの見直し。
R1	3路線(東部循環線、北部循環線、南部循環線)を廃止するとともに、残った3路線のうち、2路線(中央循環線、西部線)を再編し、南部線を含め、3路線・4コースで運行。また、廃止路線エリアなどに乗合タクシーを導入。
R6	中央循環線の再編(東、西の統合及びダイヤの見直し)。

■巡回バス「キャロッピー号」の路線一覧

路線 (運行事業者)	起点	終点	主な経由地	運行曜日・運転形態						
				●：定期運行						
				日	月	火	水	木	金	土
中央循環線 (産交バス)	菊陽町役場	菊陽町役場	カリーノ菊陽、菊陽町図書館、さんふれあ前、菊陽病院入口、光の森産交、キャロツピア、光の森駅、三里木	●	●	●	●	●	●	-
西部線 (産交バス)	向陽台	菊陽町役場	キャロツピア、光の森駅、菊陽病院入口、さんふれあ前、菊陽町図書館、菊陽町役場	-	●	-	●	-	●	-
南部線* (電鉄バス)	戸次上村	曲手	熊本リハビリテーション前	-	●	●	●	●	●	-

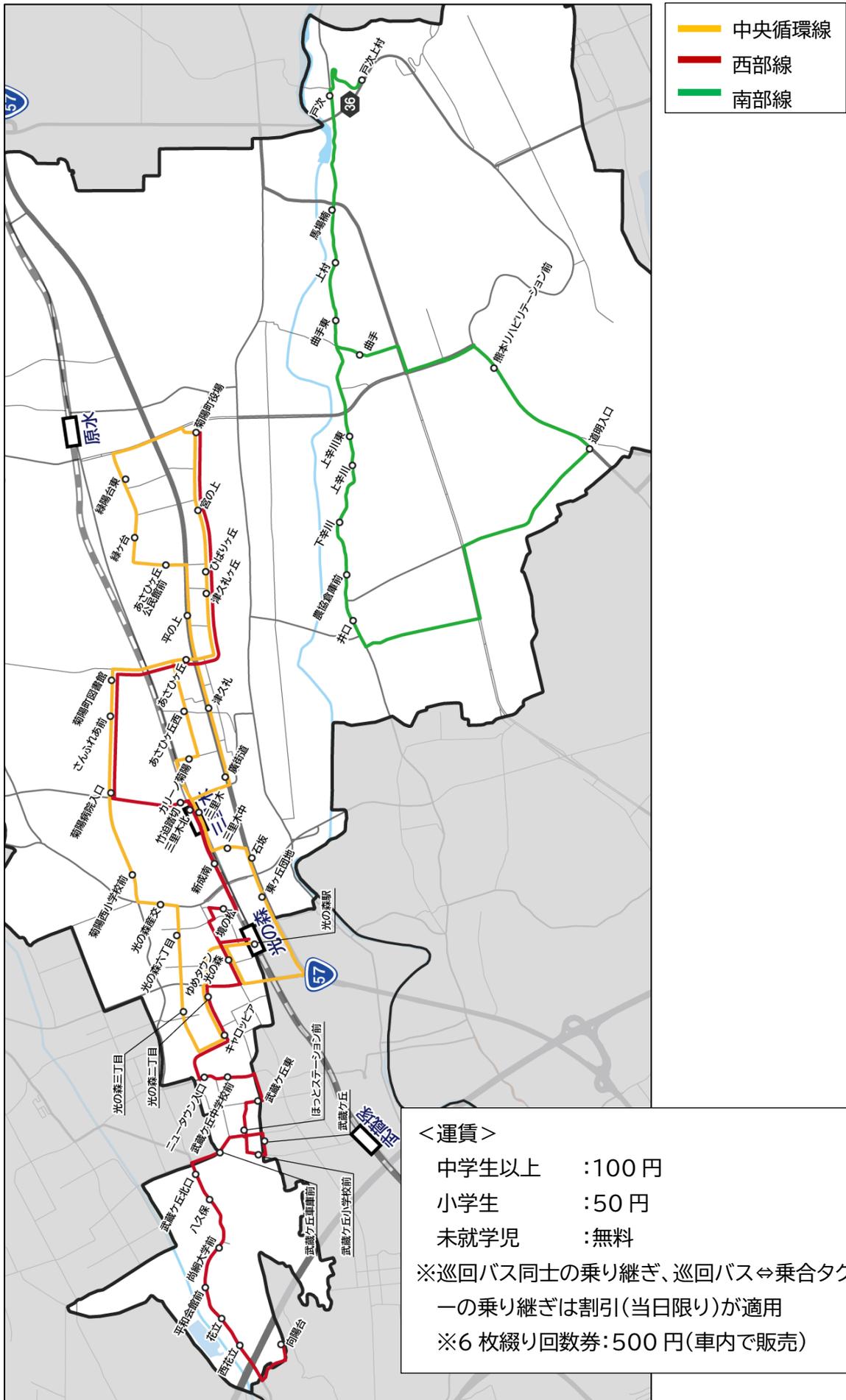
※南部線は学休日運休

■巡回バス「キャロッピー号」の運行本数

路線		7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	運行本数 (往復/日)
中央循環線	右回り		1				1							2
	左回り				1			1						
西部線	往路			1	1			1		1				4
	復路			1		1		1			1			
南部線	往路	1												1.5
	復路										2			

※始発バス停の時刻で整理

■巡回バス「キャロッピー号」の路線図

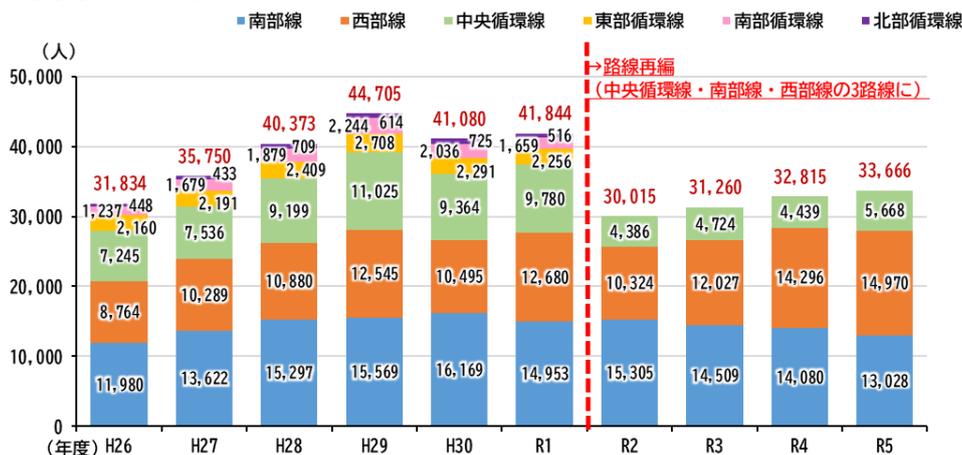


<運賃>
 中学生以上 :100円
 小学生 :50円
 未就学児 :無料
 ※巡回バス同士の乗り継ぎ、巡回バス⇔乗合タクシーの乗り継ぎは割引(当日限り)が適用
 ※6枚綴り回数券:500円(車内で販売)

① 利用状況

キャロッピー号の年間利用者数は平成 26～29 年度にかけて増加傾向にありましたが、平成 30 年度に減少しています。東部循環線・南部循環線・北部循環線の利用者が非常に少なかったこともあり、令和元年度に大幅な路線の再編が行われました。そのため、令和2年度に全体の利用者は減少しましたが、その後少しずつ増加し、令和 5 年度時点では 33,666 人/年が利用しています。

■巡回バスの年間利用者数の推移



※R1 年度 2 月の路線改定により東部循環線・南部循環線・北部循環線は廃止。

そのため R1 年度の東部循環線・南部循環線・北部循環線は 4 月～1 月分のデータのみ。

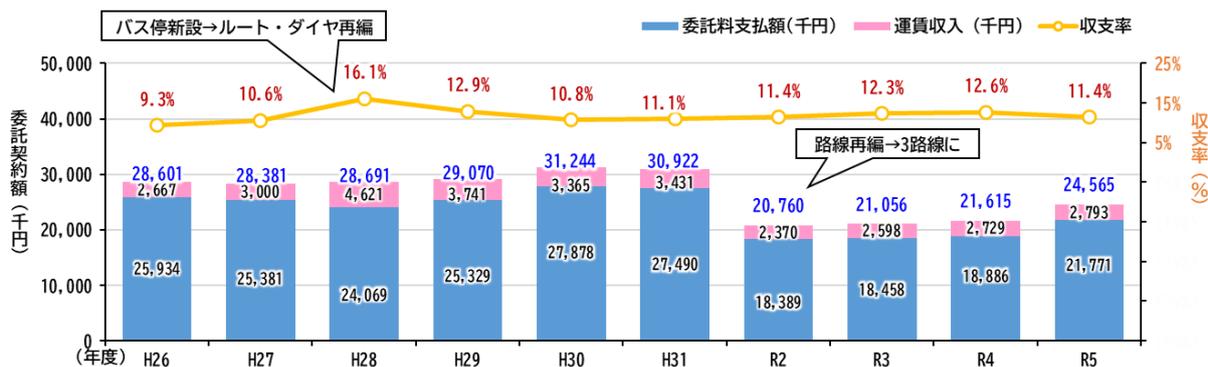
資料：菊陽町資料

② 運営状況

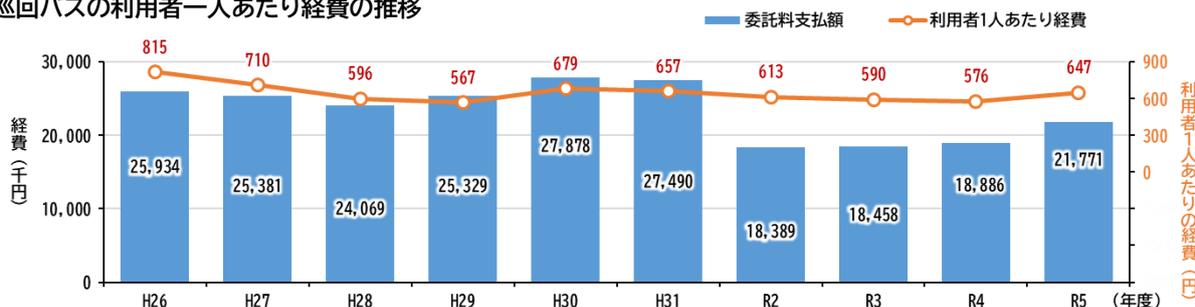
キャロッピー号の委託契約額は、平成 28 年度以降増加傾向にありました。令和元年度の路線再編に伴い減少し、令和 5 年度時点では約 2,450 万円になっています。

利用者 1 人あたりの経費は、500 円台に下がった年もありましたが、令和 5 年度時点では 647 円/人になっています。

■巡回バスの収支率の推移

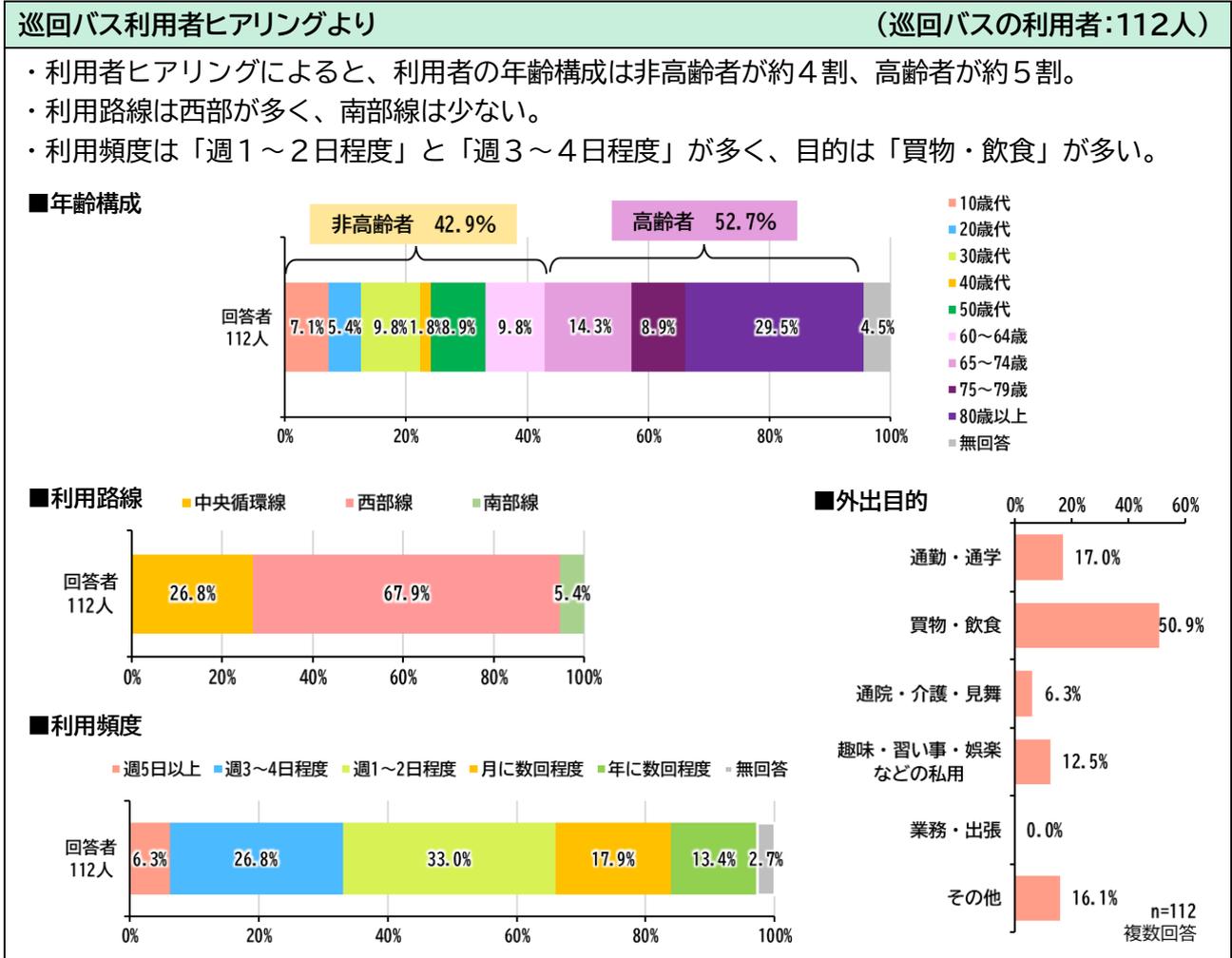


■巡回バスの利用者一人あたり経費の推移

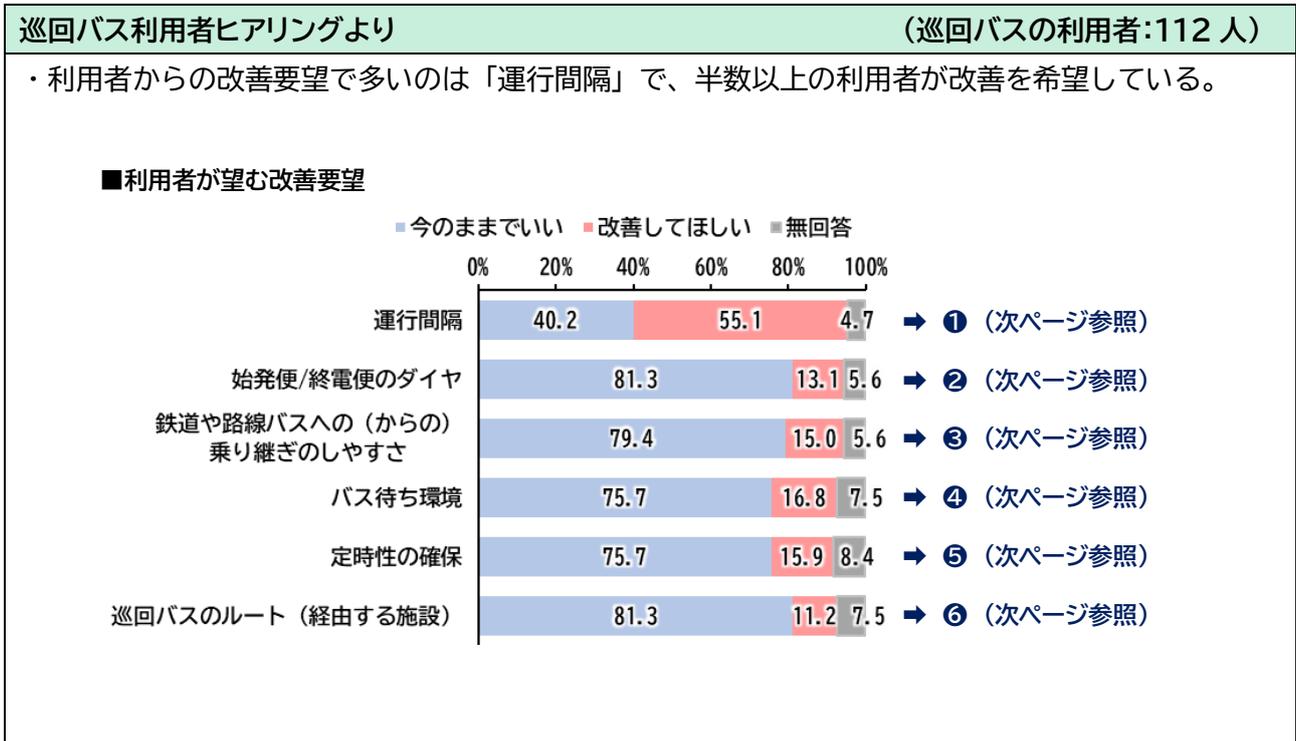


資料：菊陽町資料

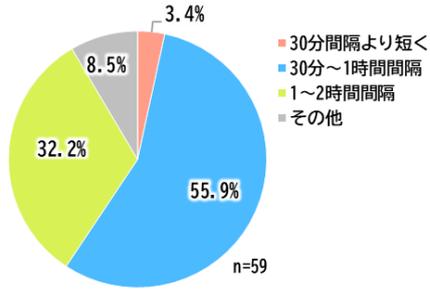
③ 利用者特性



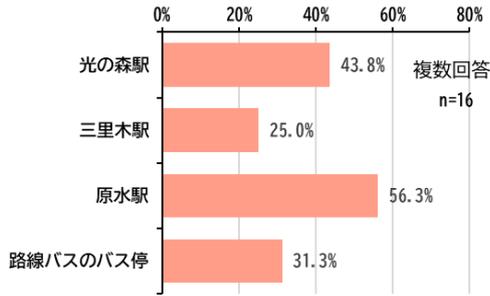
④ 利用者からの改善要望



① 望ましい運行間隔



③ どの駅との乗り継ぎを良くしてほしいか



⑤ 定時制を確保してほしいルートと時間帯

【西部線】
9時台、10時台、11時台、12時台、17時台、いつも

【中央循環線】
9時台、13時台、14時台、15時台

⑥ 経由して欲しい場所

【西部線】
中迎原ローソン、病院、七丁目八丁目くずやの間、菊陽バイパス、JA

【中央循環線】
原水駅、原水新町、東ヶ丘、宮の上

② 希望するダイヤ

運行ルート	希望時刻	出発地	到着地
中央循環線	18:00	ゆめタウン光の森	原水方面
	19:00	ゆめタウン光の森	緑ヶ丘
	19時台	光の森	光の森
	16:00～	宮の上	カリノ、ゆめタウン
	12時台	役場前	
	16:00	役場	-
	8:30	竹迫	-
西部線	-	武蔵ヶ丘車庫	さんふれあ
	昼頃	花立	
	もっと遅く		
	最終 18:00 頃まで運行してほしい		
	増便		
	7:20 前後	尚綱大学前	役場

西部線は4往復なのに中央循環線は2往復、便数を増やしてほしい

④ バス待ち環境に対する要望

バス停名	改善要望
武蔵ヶ丘小学校	イスの設置
武蔵ヶ丘東	イスの設置
緑ヶ丘	ルートが1時間かかるから、みどりが丘に長い時間乗ることになる
竹迫踏切	パン屋さんの前が嫌
三里木	バス停がない(向かいにはある)
宮の上	役場まで歩かなくてはならないから
カリノ菊陽	店前まで乗り入れしてほしい、待つところがない
あさひヶ丘西	歩道の縁石があり降りにくい
あさひヶ丘	屋根がほしい
-	イスの設置
-	三里木駅から光の森駅をショートカットしてほしい
-	バスの遅延
-	外が暑い日にエアコンがついていない

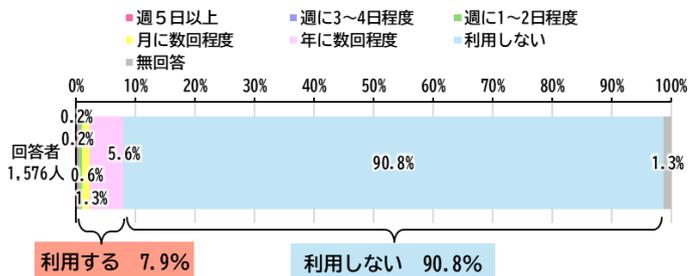
⑤ 非利用者が利用しない理由

町民アンケートより

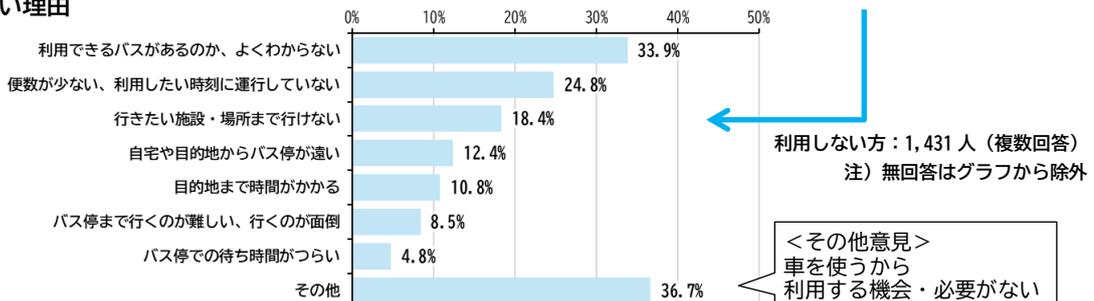
(利用者:125人、非利用者:1,431人)

- 町民アンケートによると巡回バスの利用者は1割未満の状況にある。
- 非利用者が利用しない理由は「利用できるバスがあるのか、よくわからない」が最も多く、次いで「便数が少ない、利用したい時間に運行していない」「行きたい施設・場所まで行けない」、また、その他の回答として「車を使うから」という指摘も多い。

■利用の有無と利用頻度



■利用しない理由



4) 乗合タクシー

乗合タクシーは、令和元年度に実施された巡回バスの廃止・再編に伴う代替交通として導入されました。その後、令和4年度に出発時間・乗降場所の増加やエリア区分と料金の見直し、令和6年度に巡回バス再編に伴うエリア・乗降場所の見直しを行なっています。

現在は、「まち中エリア」(乗降場所:13箇所)と「郊外部エリア」(乗降場所:17箇所)の2つのエリアが設定され、「まち中エリア」⇔「郊外部エリア」、「郊外部エリア」⇔「郊外部エリア」を運行しています。

運行日は土曜日を除いた週6日、利用は予約制です。「まち中エリア」、「郊外部エリア」のそれぞれにおいて、9時台から17時台まで、2時間おきに5つの運行時間帯が設けられています。

運賃は、中学生以上が300円、小学生が150円、未就学児が無料で、乗合タクシー⇔巡回バスを乗り継ぐ場合には乗継割引(当日限り)が適用されます。回数券(100円×6枚綴り)も利用できます。

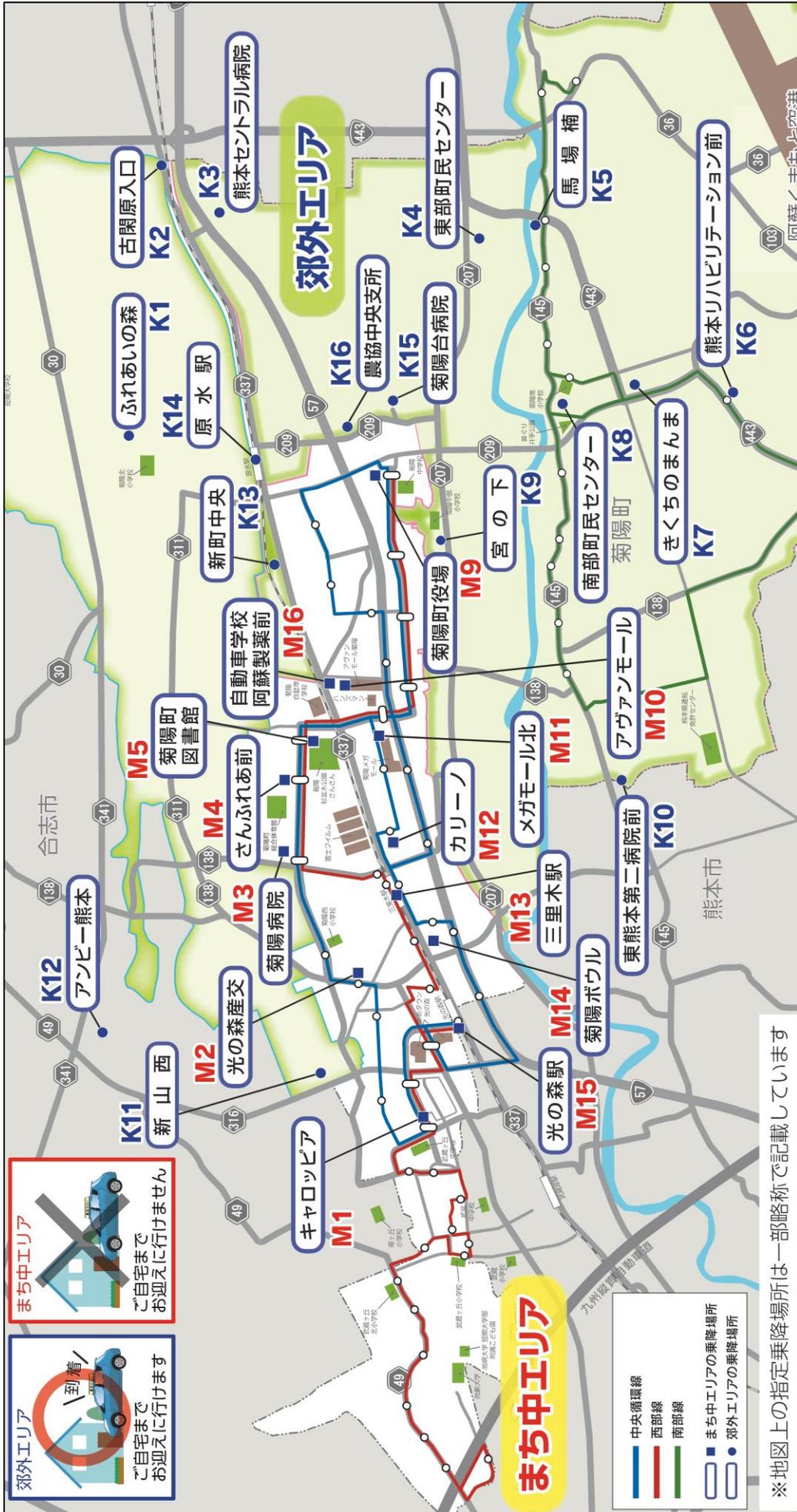
■乗合タクシーの導入経緯

年度	経緯
R1	巡回バス「キャロッピー号」の3路線(東部循環線、北部循環線、南部循環線)を廃止などの再編に伴い、廃止路線エリアなどに乗合タクシーを導入。 当初の運行エリアは巡回バス運行エリアと北部・南部エリア。
R4	出発時間・乗降場所の増加、エリアの区分と料金の見直し。 変更後の運行エリアは郊外エリアとまち中エリア。
R6	中央循環線の再編に伴うエリア、乗降場所の見直し。

■乗合タクシーの出発時間

乗車場所		出発時間				
まち中 エリア	指定乗降場所	9:00~9:15	11:00~11:15	13:00~13:15	15:00~15:15	17:00~17:15
郊外部 エリア	自宅又は 指定乗降場所	9:00~9:15	11:00~11:15	13:00~13:15	15:00~15:15	17:00~17:15

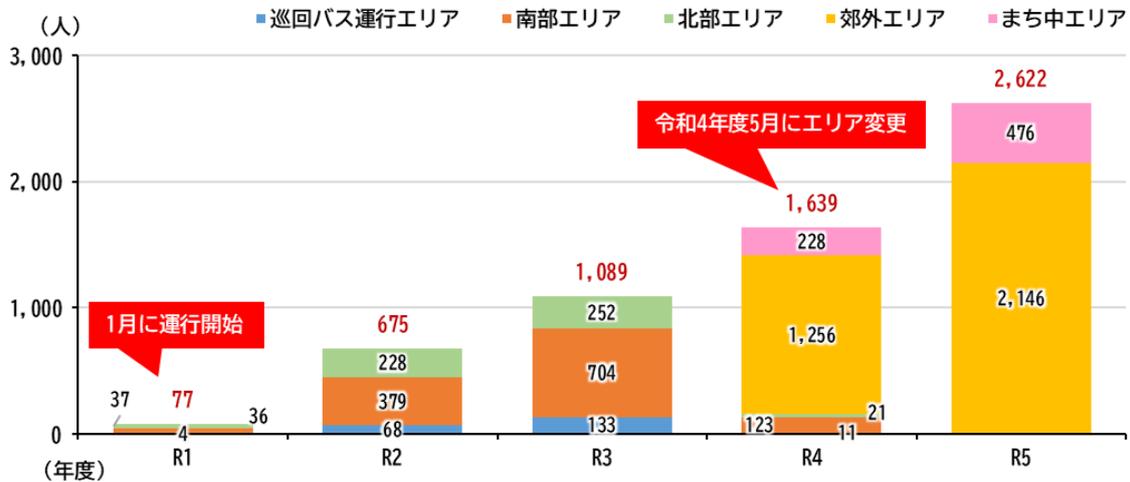
■乗合タクシーのエリア



① 利用状況

乗合タクシーの年間利用者数は、令和元年度の運行開始以降増加傾向にあり、令和5年度時点では2,622人/年が利用しています。エリア別にみると、エリア変更があった令和4年度以降では「郊外エリア」の利用が大きな割合を占めています。

■乗合タクシー年間利用者数の推移



※R1年度1月(1/28)から運行開始のためR1年度は1月～3月分のみ利用データ

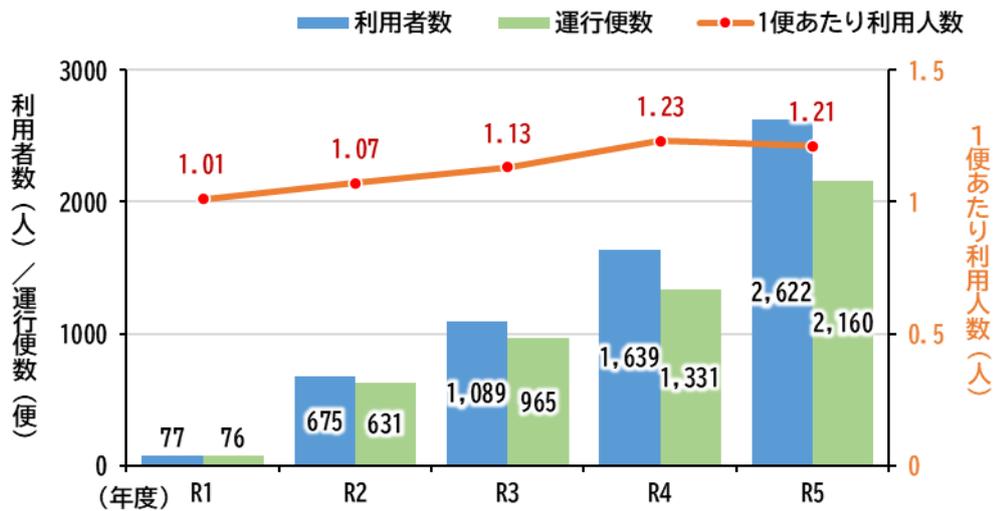
※R4年度5月(5/18)の路線改定により南部エリア・北部エリア・巡回バス運行エリアから郊外エリア・まち中エリアに改定
5月18日以降郊外エリア・まち中エリアで集計

※エリアとは登録時の自宅がある場所

資料：菊陽町資料

利用者数は年々増加していますが、1便あたりの利用人数は1.0～1.2人を推移しています。

■乗合タクシー1便あたりの利用人数の推移

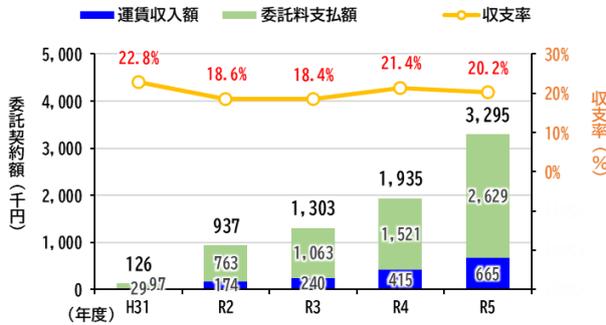


資料：菊陽町資料

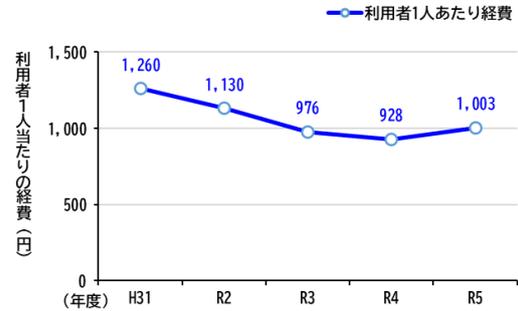
② 運営状況

乗合タクシーの経費は年々増加しており、令和5年時点で約330万円になっています。運賃収入も徐々に増えていますが、収支率は2割を推移する状況です。利用者1人につき、約1,000円の経費がかかっています。

■乗合タクシーの契約額と収支率の推移



■乗合タクシーの利用者1人あたり経費の推移



資料：菊陽町資料

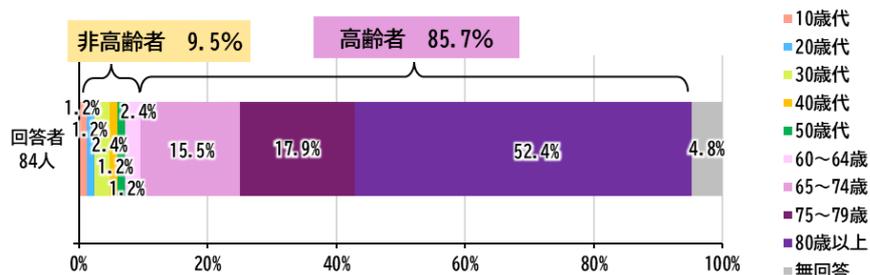
③ 利用者特性

乗合タクシー利用登録者アンケートより

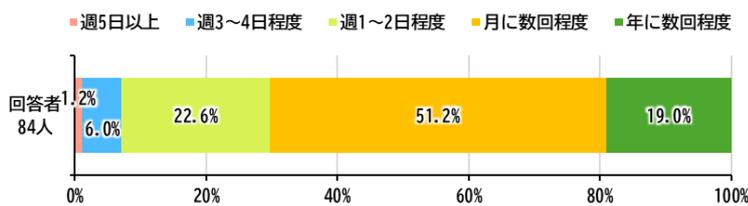
(乗合タクシーの利用者:84人)

- 乗合タクシー利用登録者アンケートによると、利用者の年齢構成はほとんどが高齢者で、非高齢者は1割未満。
- 利用頻度は「月に数回程度」が多く、目的は「通院・介護・見舞」と「買物・飲食」が多い。
- 利用が多い乗降場所は「カーリーノ菊陽」「光の森駅」「熊本セントラル病院」。

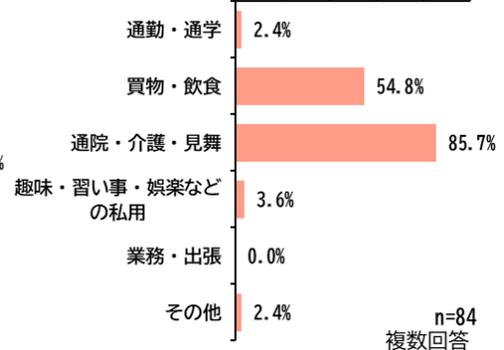
■年齢構成



■利用頻度



■外出目的



■利用が多い乗降場所 (まち中エリア・郊外エリアの上位5位)

まち中エリア		郊外エリア	
乗降場所	回答数	乗降場所	回答数
M12 カーリーノ菊陽	37	K3 熊本セントラル病院	37
M15 光の森駅	26	K6 熊本リハビリテーション前	18
M9 菊陽町役場	19	K15 菊陽台病院	7
M13 三里木駅	11	K2 古閑原入口	6
M2 光の森産交	6	K14 原水駅	5
M4 さんふれあ前	6		

④ 利用者からの改善要望

乗合タクシー利用登録者アンケートより (乗合タクシーの利用者:84人)

・利用者からの改善要望で多いのは「運行便数」、「運行時間帯」、「乗降場所」に関する意見。

■利用者が見る改善要望

■利用者が見る改善要望

●今のままでいい ●改善してほしい ●無回答

運行便数	45.2	48.8	6.0
運行時間帯	57.1	32.1	10.7
乗降場所	61.9	26.2	11.9
乗降場所での待ちやすさ	67.9	11.9	20.2
「まち中」「郊外」のエリア分け	65.5	9.5	25.0

① 望ましい運行間隔

30分間隔より短く	2.4%
30分～1時間間隔	51.2%
1～1.5時間間隔	46.3%
無回答	0%

② 希望する運行時間帯

8時	9	15時	2
8時30分	2	16時	1
9時	5	17時	4
10時	1	18時	9
11時	1	19時	3
無回答	9	無回答	8

③ 希望する乗降場所

希望する乗降場所	回答数
宮の上のバス停	2
べんとうのヒライ菊陽店	2
(郊外エリアの) 間内の病院総て	1
阿蘇くまもと空港付近	1
行きたい場所で降りたい	1
郊外エリアの病院総て	1
再春医療センター	1
菊陽病院 支援センター前	1
自宅近く迄	1
バイパス通りで乗降したいです	1
ハンズマン	1
光の駅	1
光の森駅～正門の方へ	1
光の森夢タウン	1
まんま	1
山口歯科医院・ハンズマン	1

⑤ 非利用者が利用しない理由

町民アンケートより (利用者:50人、非利用者:1,496人)

・町民アンケートによると乗合いタクシーの利用者は3%とごく少数。

・非利用者が利用しない理由は「利用できる乗合タクシーがあるのか、よくわからない」が最も多く、次いで「予約が難しい、行くのが手間」「利用したい時間に運行していない」、また、その他の回答として「車を使うから」という指摘も多い。

■利用の有無と利用頻度

●週5日以上 ●週に3～4日程度 ●週に1～2日程度
●月に数回程度 ●年に数回程度 ●利用しない
●無回答

回答者 1,576人

利用する 3.2% 利用しない 94.9%

利用しない方: 1,496人 (複数回答)
注) 無回答はグラフから除外

■利用しない理由

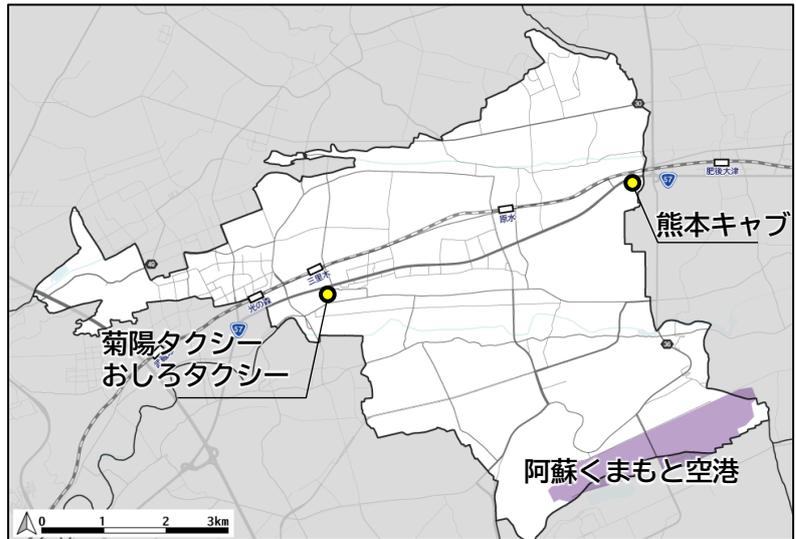
利用できる乗合タクシーがあるのか、よくわからない	31.1%
予約が難しい、行くのが手間	17.4%
利用したい時間に運行していない	10.7%
行きたい施設・場所まで行けない	7.7%
目的地まで時間がかかる	4.5%
その他	48.3%

<その他意見>
車を使うから
利用する機会・必要がない

5) タクシー

町内では、株式会社菊陽タクシー、株式会社熊本キャブ、株式会社おしろタクシーの3社がタクシー事業を行っています。

■タクシー会社の位置図



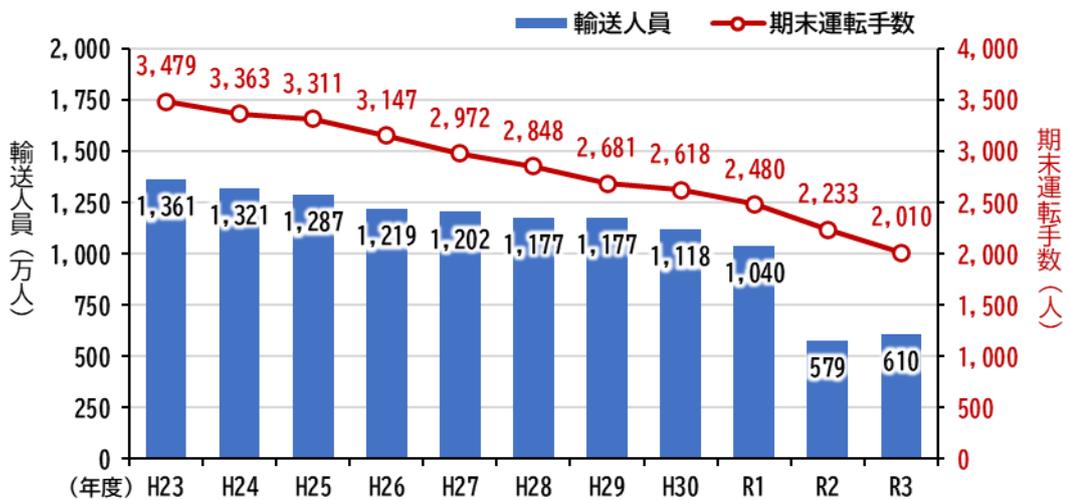
■タクシーの事業者概要

事業者	住所	運転手数	車両<台数>
株式会社菊陽タクシー	菊陽町大字津久礼 2383	不明	リーフ <12台>
株式会社熊本キャブ	菊陽町大字原水 24-1	44名	プリウス <18台> コンフォート <8台> NV200 <1台>
株式会社おしろタクシー	菊陽町大字津久礼 2383	24名	リーフ <16台>

① 利用状況

熊本交通圏における民間タクシー輸送人員は、平成23年度以降減少傾向にあります。運転手の数も著しく減っており、10年間で1,469人減となっています(平成23年度→令和3年度)。

■民間タクシー年間利用者数の推移(熊本交通圏計)



<熊本交通圏> 熊本市、合志市、菊池郡(菊陽町に限る)、上益城郡(益城町、嘉島町に限る)

資料：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表

6) セミコン通勤バス

セミコン通勤バスは、JR 豊肥本線の原水駅(北口)と工業団地「セミコンテクノパーク」を連絡する通勤バスで、平成 27年度にセミコン交通対策協議会(菊陽町、合志市、熊本県、セミコンテクノパーク協議会)が事業主体となり運行を開始しています。

当初の運行ルートは、原水駅(北口)とセミコンテクノパークに立地する企業等(ソニーセミコンダクタ、日本ピラー、東京エレクトロン九州及び県立技術短期大学)を連絡する 1 ルート(以下、既存ルートと記す)のみでしたが、TSMC(JASM)の進出を契機として、令和 5 年 8 月より JASM を経由する 2 ルートを新設、現在は 3 ルートで運行しています。

利用者に制限はなく、セミコンテクノパークへの通勤者でなくても利用でき、運賃は均一運賃の 180 円です。

■セミコン通勤バスの概要

	概要
事業主体	セミコン交通対策協議会(セミコンテクノパーク協議会、合志市、菊陽町、熊本県)
運行事業者	熊本電気鉄道(株)
事業内容	渋滞緩和、マイカーから公共交通への転換を図り、環境に配慮した通勤の推進を目的とし、JR原水駅～セミコンテクノパーク間を運行
運賃	片道 180 円
費用負担	ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング、東京エレクトロン九州、JASM、セミコンテクノパーク協議会、熊本県、合志市、菊陽町

■セミコン通勤バスの経緯

年度	経緯		備考
	朝の便	夕の便	
H27	(7月～) 4 便	(7月～) 8 便	1 ルートで運行開始
H28	5 便	8 便	
H29	(7月～) 7 便	8 便	
H30	(8月～) 8 便	8 便	
R1	8 便	8 便	
R2	8 便	8 便	
R3	8 便	8 便	
R4	(8月～) 11 便 (2月～) 12 便	(8月～) 10 便	
R5	(7月～) 13 便 (8月～) 19 便 (10月～) 21 便 (1月～) 土日祝日運行開始(朝 3 便、夕 3 便)	(7月～) 11 便 (8月～) 16 便 (10月～) 17 便	原水駅北口バス転回広場整備事業。 JASM を経由する 2 ルートを新設(既存 1 ルートと合わせて計 3 ルート)し、既存 1 ルートでは増便

また、セミコンテクノパークに立地している企業側でも、通勤に対する取り組み支援が行われています。

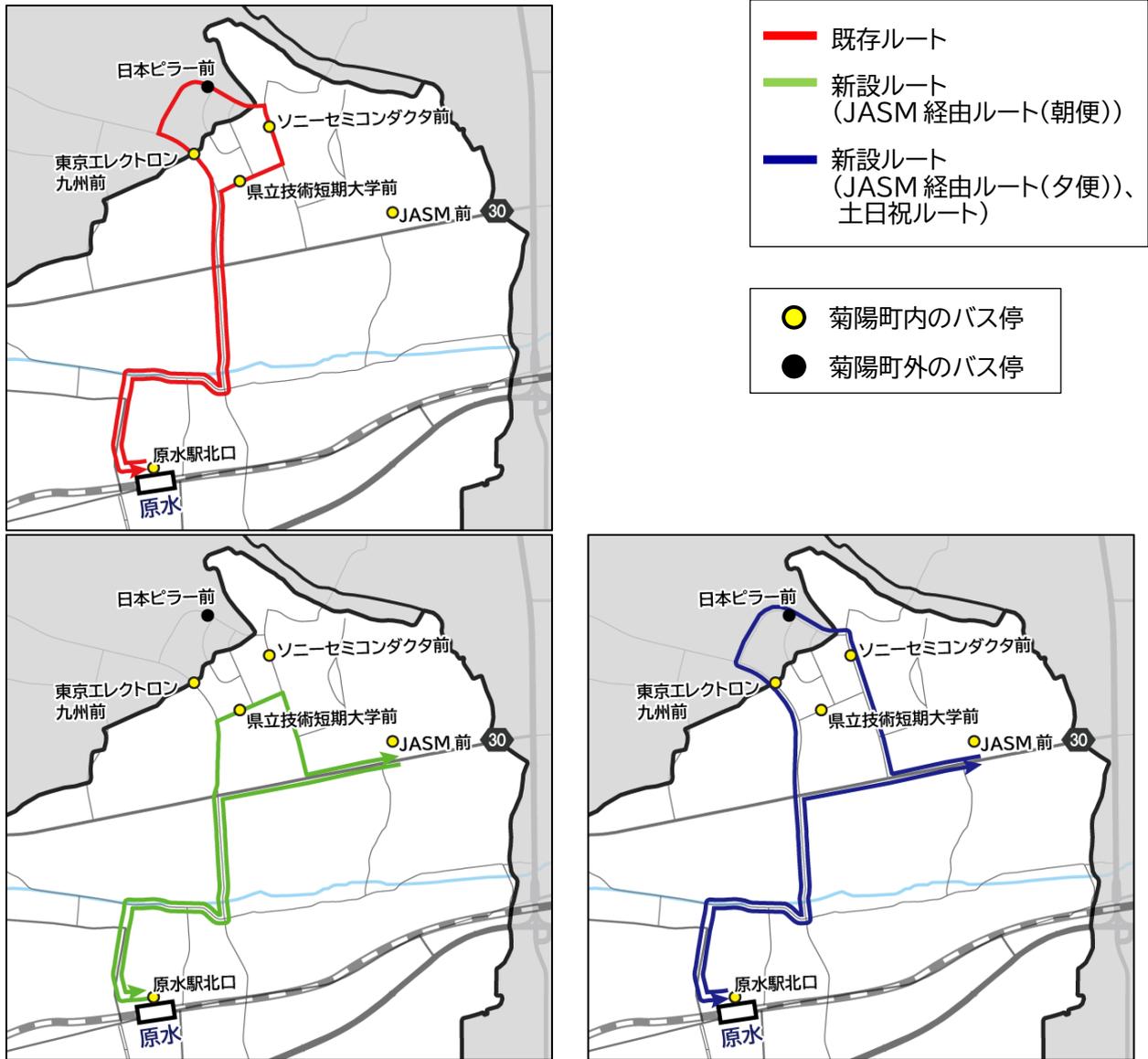
■セミコン通勤バスの経緯

	概要
東京エレクトロン九州	<ul style="list-style-type: none"> 令和 5 年 7 月 3 日から約 2,500 人を対象に時差出勤を開始 今後効果を分析し、10 月以降は請負社員など約 2,300 人へと対象拡大を検討
ソニーセミコンダクタマニュファクチャリング	<ul style="list-style-type: none"> 完全フレックスタイムを導入(R5 年 4 月よりコアタイムを廃止) 毎週水曜日に実施していたノー残業デーについて、8 月 1 日からは部門ごとに各曜日に分けて退勤車両を分散

3. 地域旅客輸送サービスの現状

平日は既存ルートで 25 便、JASM 経由ルート(朝便)で 7 便、JASM 経由ルート(夕便)で 6 便の計 38 便が運行しており、土日祝は土日祝ルートで 6 便が運行しています。

■セミコン通勤バスの路線図



■セミコン通勤バスの運行便数

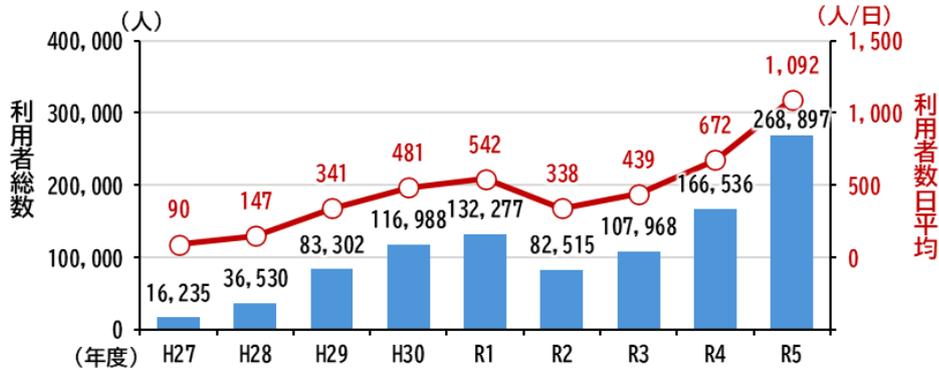
	運行便数	
	平日	土日祝
既存ルート	25	—
JASM 経由ルート (朝便)	7	—
JASM 経由ルート (夕便)・土日祝ルート	6	6
計	38	6

※2024年5月7日以降の運行便数。

① 利用状況

セミコン通勤バスの利用者数は、令和 2～3年度のコロナ禍を除くと年々増加しており、令和5年度時点では、年間利用者数が 266,488 人、1 日当たり 1,092 人の利用となっています。利用者数の増加に合わせて、便数は増便されています。

■セミコン通勤バス年間利用者数の推移



※運行開始年となる H27 年度は、7 月～3 月の利用者数。
各年度の増便状況は下表参照

資料：菊陽町資料

	運行期間	利用者数 (延べ)			運行内容 (増便の経過)	
		運行日数	総数	1日平均		
H27	7月～3月	181	16,235	90	朝4便	夕8便
H28	年間	249	36,530	147	朝5便	夕8便
H29	年間	244	83,302	341	7月：朝5便→7便	夕8便
H30	年間	243	116,988	481	6月：朝7便→8便	夕8便
R1	年間	244	132,277	542	朝8便	夕8便
R2	年間	244	82,515	338	朝8便	夕8便
R3	年間	246	107,968	439	朝8便	夕8便
R4	年間	248	166,536	672	6月：朝8便→11便 2月：朝11便→12便	9月：夕8便→10便
R5	年間 (土日祝分は除外)	244	268,897	1,092	7月：朝12便→13便 8月：朝13便→19便 10月：朝19便→21便	7月：夕10便→11便 8月：夕11便→16便 10月：夕16便→17便

※R5年度は、R6.1より土日祝日の運行を開始 (朝3便、夕3便)

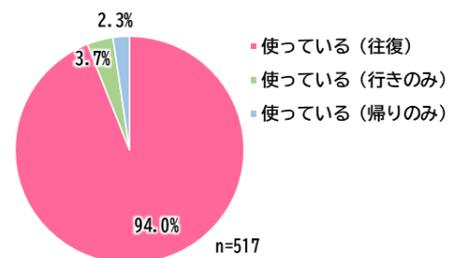
② 利用者特性

セミコン通勤バスに関するアンケートより

(セミコン通勤バスの利用者:517人)

- ・セミコン通勤バスに関するアンケートによると、利用している方のほとんどが往復での利用。
- ・自宅の最寄り駅は「原水駅」「水前寺駅」「光の森駅」「新水前寺駅」が多い。
- ・利用するセミコン通勤バスのバス停は、「ソニーセミコンダクタ前」、「JASM 前」、「県立技術短期大学前」、「東京エレクトロン九州前」の順に多い。

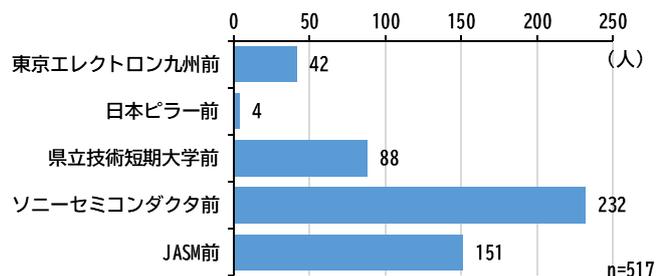
■利用形態(往復利用)



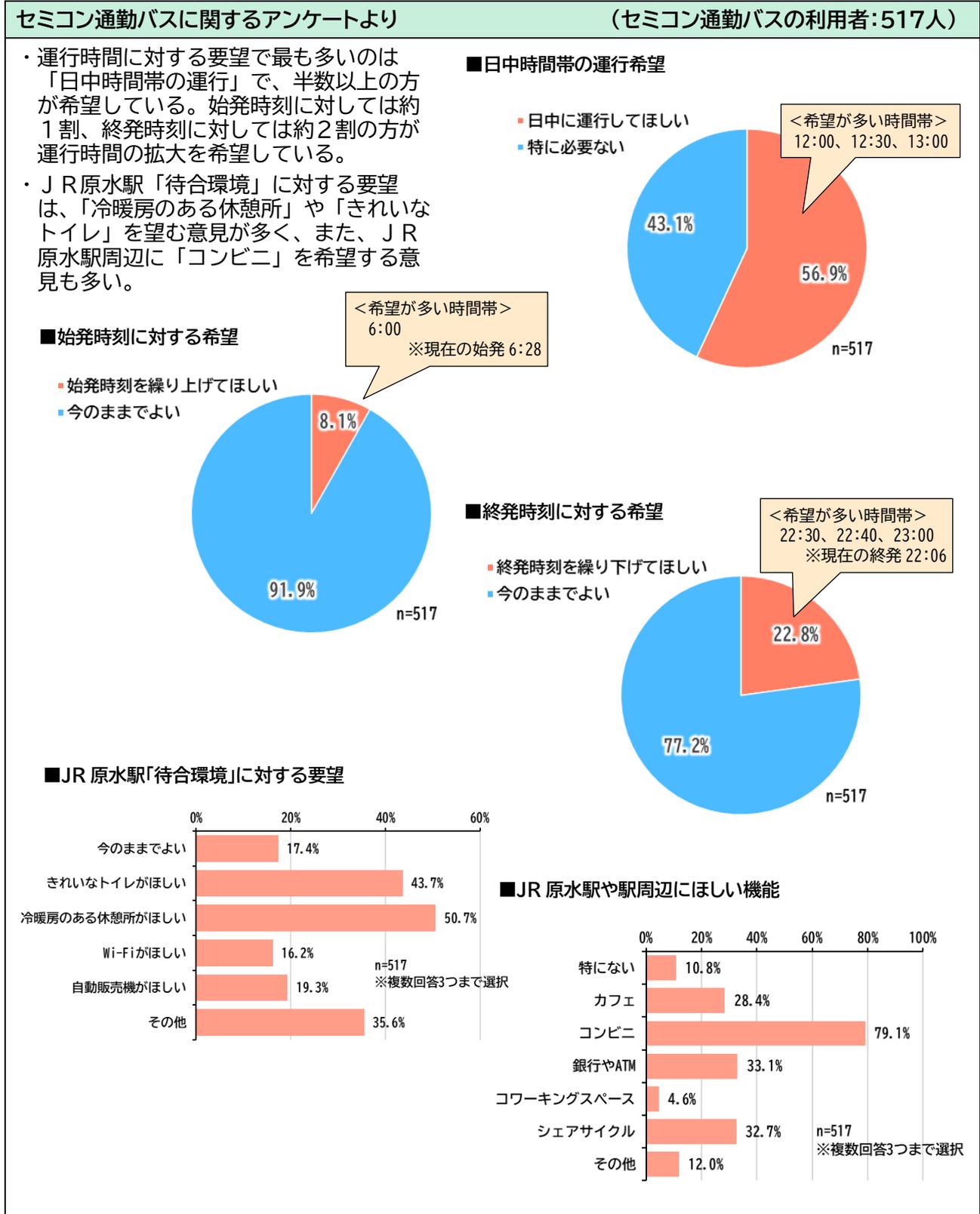
■自宅の最寄り駅 (上位 10 位)

駅名	回答数
豊肥本線－原水駅	83
豊肥本線－水前寺駅	82
豊肥本線－光の森駅	65
豊肥本線－新水前寺駅	59
豊肥本線－東海学園前駅	35
豊肥本線－武蔵塚駅	34
豊肥本線－三里木駅	34
豊肥本線－南熊本駅	31
豊肥本線－熊本駅	30
豊肥本線－肥後大津駅	26

■利用するセミコン通勤バスのバス停



③ 利用者からの改善要望



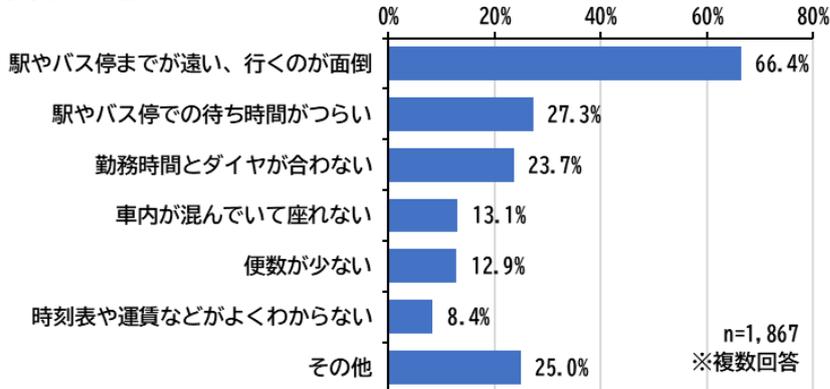
④ 非利用者が利用しない理由

セミコン通勤バスに関するアンケートより

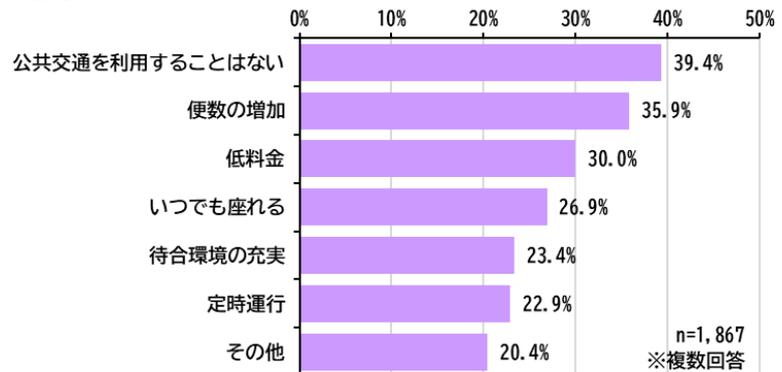
(セミコン通勤バスの非利用者:1,867人)

- ・セミコン通勤バスを利用しない理由は、「駅やバス停までが遠い、行くのが面倒」が約7割、「駅やバス停での待ち時間がつらい」が約3割。
- ・公共交通で利用するための条件としては、「便数の増加」や「低料金」、「いつでも座れる」の指摘があげられている。

■利用しない理由



■公共交通で通勤するための条件



7) 交通結節点での乗継状況

① JR光の森駅の乗継環境

- ホームには、屋根のある待合室が1ヶ所とベンチが数ヶ所設置されています。
- ホームには、飲料の自動販売機も設置されています。
- 改札の外に出ると、待合室はありません。
- 駅前ロータリーのバス停に、ベンチが数ヶ所設置されています。
- 改札から駅構内に入ってすぐ横に、トイレが設けられています。



② JR三里木駅の乗継環境

- ホームには、一部分のみ屋根が設置されており、屋根の下にはベンチが数ヶ所設置されています。
- 改札外の駅舎内に待合室が設置されており、「菊陽町情報プラザ」として町の情報等が掲示されています。
- 駅の入口には、飲料の自動販売機が設置されています。
- 改札内に、トイレが設けられています。



③ JR原水駅の乗継環境

- ホームは、一部分のみ屋根が設置されています。
- 改札を入れてすぐのスペースに、屋根のある待合室が2ヶ所設置されています。ベンチは計6席あります。



- 駅の入口に飲料の自動販売機が1ヶ所設置されています。
- 改札の外に、多目的トイレが1ヶ所設置されています。



④ 他の交通モードとの接続状況

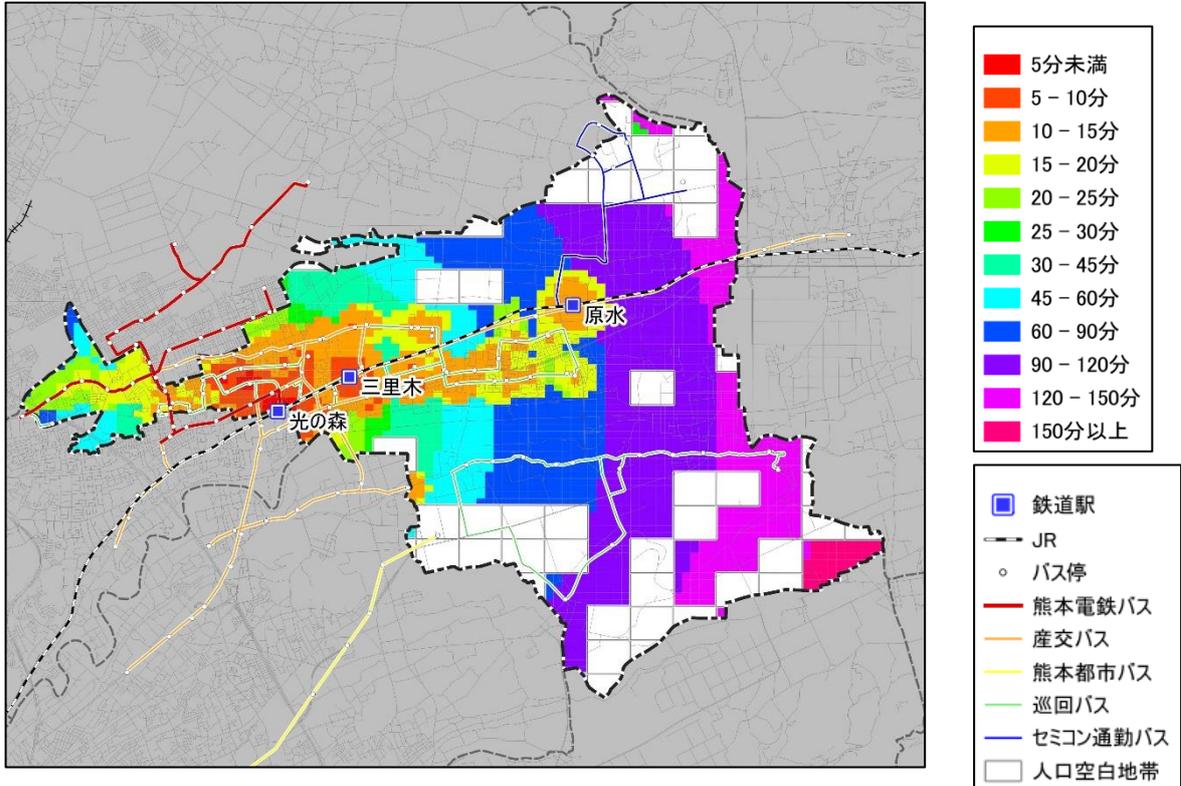
3 駅共通	<ul style="list-style-type: none"> JR ダイヤは平休で共通、便数は上り方面 51 便(光の森駅のみ 52 便)、下り方面 49 便。 路線バスは、平日>土曜>日祝と便数が違うため、JR⇨路線バスの接続は、3 駅とも平日が最も多く、日祝が最も少ない。
JR 光の森駅	<ul style="list-style-type: none"> 九州産交バス、熊本電鉄バスどちらも経由しており、平日は 80 便/日が乗り入れている。 JR⇨路線バスの接続は、平日と土曜は良好、日曜は接続の良い便が全体の半数程度。 路線バス⇨JR の接続は、どの曜日でも半数以上の便で接続良好。 JR⇨巡回バスの接続は比較的良好、ただし、西部線は、JR 上りの到着時間と合わない便が多い。 巡回バス⇨JR の接続は、中央循環線は良好、西部線は約半数の便で接続が悪い。
JR 三里木駅	<ul style="list-style-type: none"> 九州産交バスが経由しており、平日は 56 便/日が乗り入れている。 JR⇨路線バスの接続は、平日の JR 下り 19 時以降や日曜の JR 上り昼間帯で接続が悪い便があるものの、それ以外では比較的良好。 路線バス⇨JR の接続は、どの曜日でも半数以上の便で接続が確保され、比較的良好。特に日曜は、路線バスの運行便数自体は少ないものの、接続は良好。一方で、平日・土曜の下り方面に向かう路線バス⇨JR 上り方面の接続はあまり良くない。 JR⇨巡回バスの接続は、西部線の半数以上の便が JR の到着時間と合っていない。中央循環線の接続は良好である。 巡回バス⇨JR の接続は、西部線は良好だが、中央循環線は平日・日曜ともに接続があまり良くない。
JR 原水駅	<ul style="list-style-type: none"> 九州産交バスが経由しているが、他 2 駅と比較して乗り入れている路線バスの便数が少ない。平日は 13 便/日が乗り入れている。バスの方面によって運行時間帯が異なり、上り方面は朝～昼間帯のみ、下り方面は午後～夜のみ運行。 巡回バスは乗り入れていない。 JR⇨路線バスの接続は、路線バスの便数が少ないため接続のない便が多いものの、平日の朝の通勤・通学時間帯の接続は良好。 路線バス⇨JR の接続は、どの曜日でも半数以上の便は接続良好。特に平日の JR 上り方面への乗り継ぎは、13 便中 12 便で接続良好。

8) アクセシビリティ評価

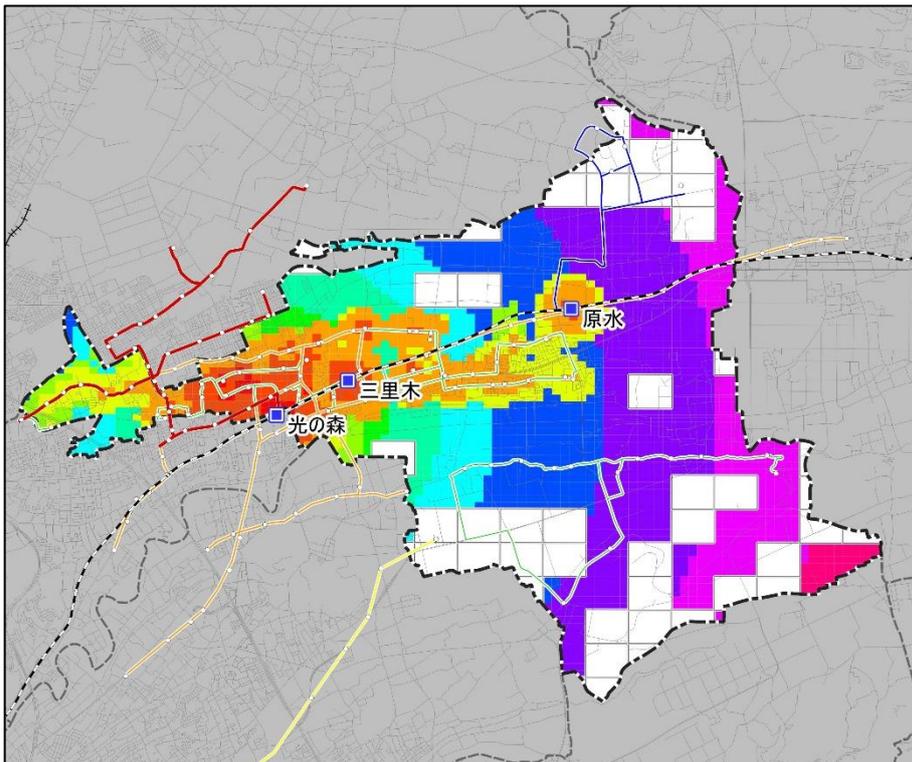
① JR光の森駅

公共交通を利用して JR 光の森駅に行く場合の所要時間を算定すると、駅周辺の地域に加えて、武蔵ヶ丘、武蔵ヶ丘北、花立などの路線バスが通っている地域や、巡回バスが通っている津久礼などは 20 分以内でアクセスできる状況にありました。時間帯による違いは、あまりみられませんでしたが。

■JR 光の森駅までのアクセシビリティ評価（6:00～9:00）



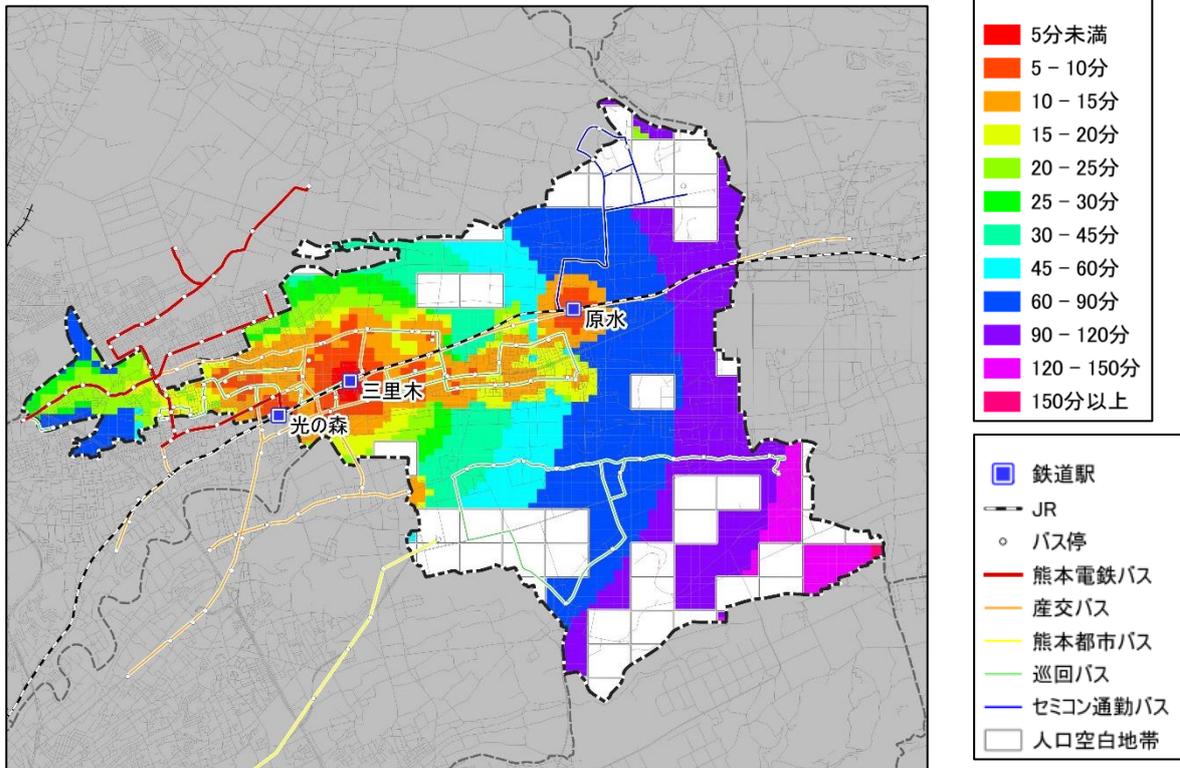
■JR 光の森駅までのアクセシビリティ評価（9:00～16:00）



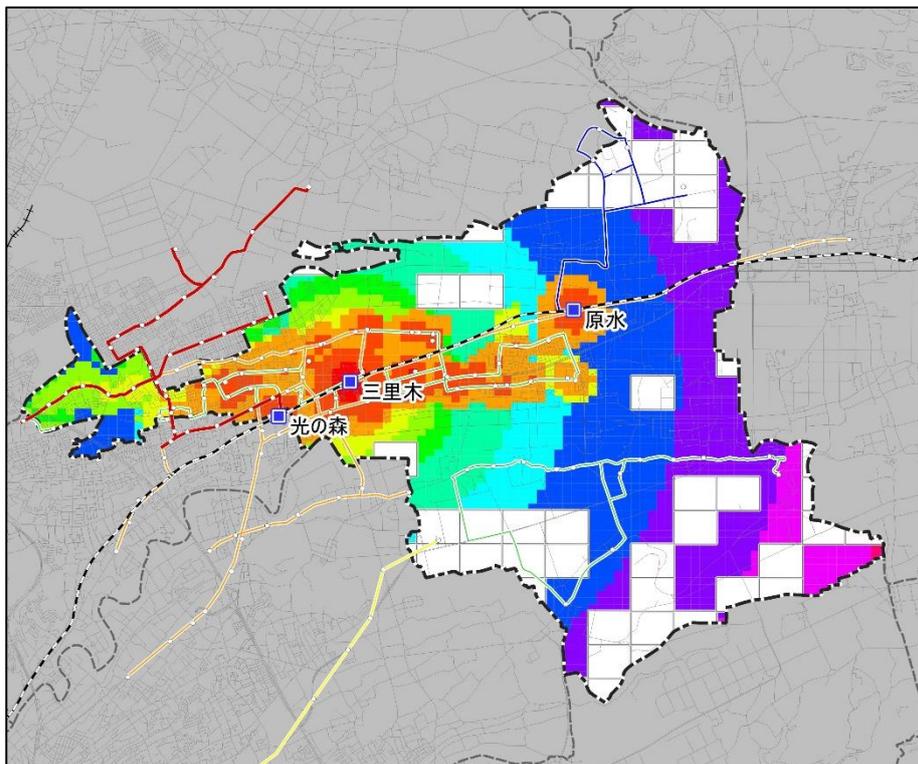
② JR三里木駅

公共交通を利用して JR 三里木駅に行く場合の所要時間を算定すると、巡回バス中央循環線が通っている光の森や津久礼においては、朝の時間帯よりも昼間帯の方が、アクセシビリティ評価がやや高い傾向にありました。

■JR 三里木駅までのアクセシビリティ評価（6:00～9:00）



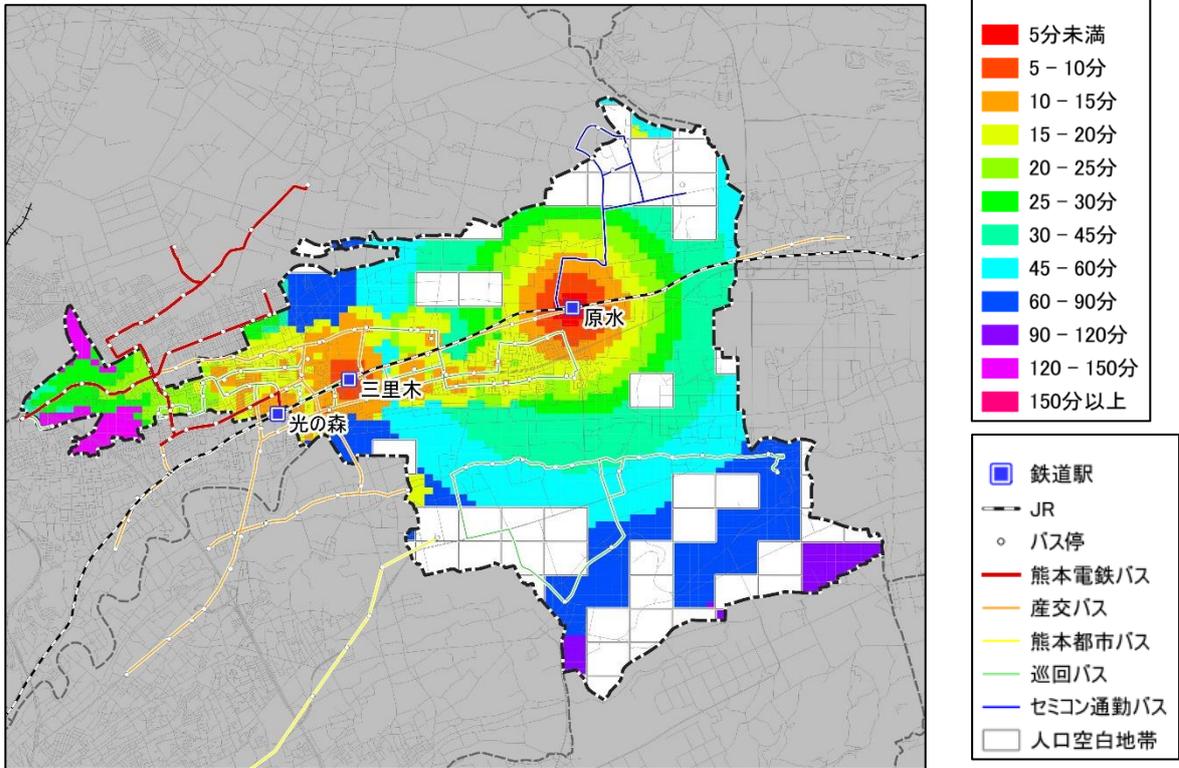
■JR 三里木駅までのアクセシビリティ評価（9:00～16:00）



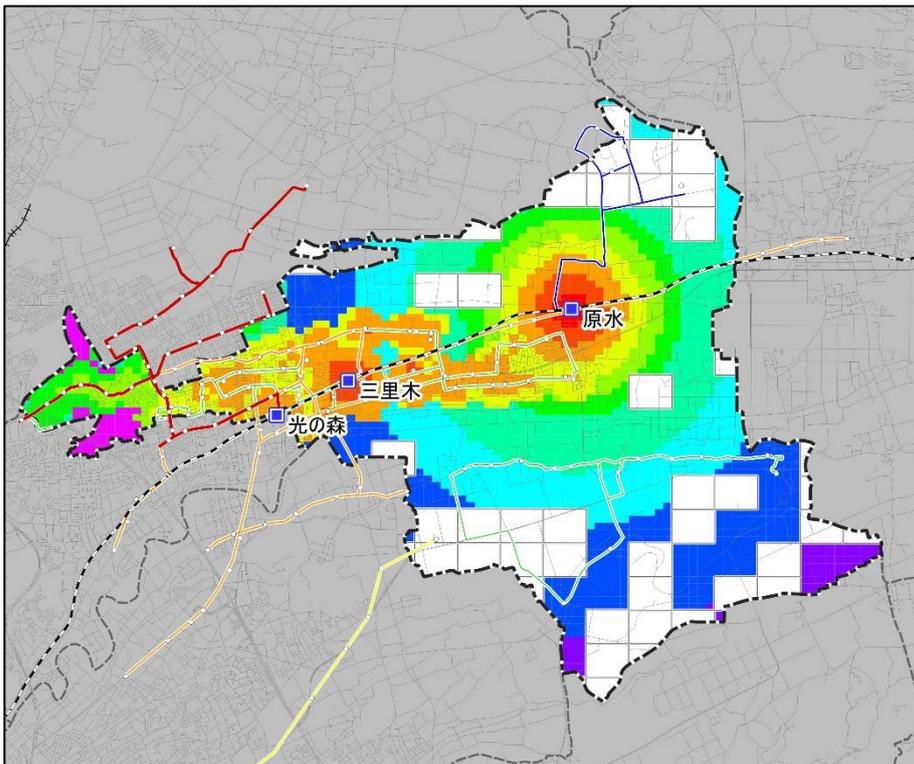
③ JR原水駅

公共交通を利用して JR 原水駅に行く場合の所要時間を算定すると、三里木駅と同様に、巡回バス中央循環線が通っている光の森や津久礼においては、朝の時間帯よりも昼間帯の方が、アクセシビリティ評価がやや高い傾向にありました。

■JR 原水駅までのアクセシビリティ評価（6:00～9:00）



■JR 原水駅までのアクセシビリティ評価（9:00～16:00）



3-2. 町民の移動特性

1) 移動特性

① 通勤・通学の移動特性

菊陽町常住の従業者は 20,585 人で、そのうち約4割が町内で、約 6 割が町外で働いています。

町外の主な従業先は、大津町、合志市、熊本市東区が多くなっています。一方、町内で働く従業者は 21,071 人で、熊本市東区や北区、合志市に住んでいる方が菊陽町まで働きに来ています。

流入・流出の双方で通勤需要が発生するため、最大で約 34,200 人の移動需要が生じています。

■菊陽町に常住する従業者の内訳

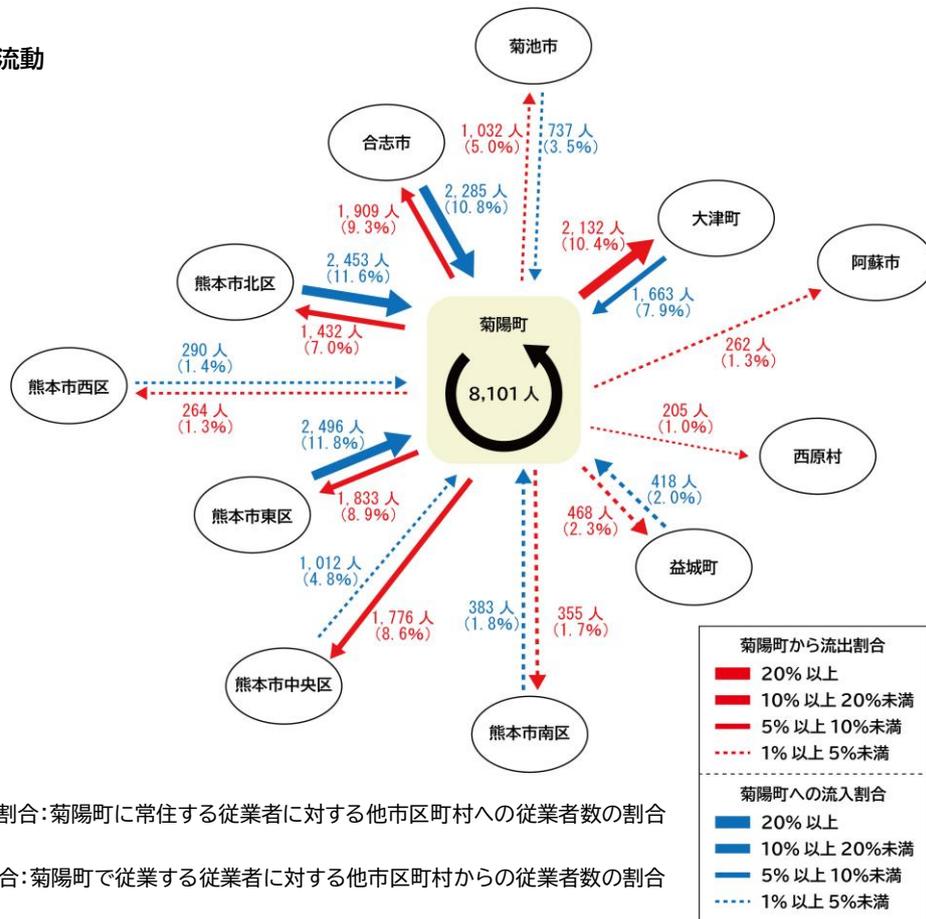
		人数(人)	構成比
菊陽町に常住する従業者数	菊陽町内で従業	20,585	100.0%
	菊陽町外で従業	8,101	39.4%
	大津町	2,132	10.4%
	合志市	1,909	9.3%
	熊本市東区	1,833	8.9%
	熊本市中央区	1,776	8.6%
	熊本市北区	1,432	7.0%
	菊池市	1,032	5.0%
	益城町	468	2.3%
	熊本市南区	355	1.7%
	熊本市西区	264	1.3%
	阿蘇市	262	1.3%
	西原村	205	1.0%
	その他県内	635	3.1%
その他	12,303	59.8%	
その他	181	0.9%	
合計	12,484	60.6%	

■菊陽町で従業する従業者の内訳

		人数(人)	構成比
菊陽町で従業する従業者数	菊陽町内に常住	21,071	100.0%
	菊陽町外に常住	8,101	38.4%
	熊本市東区	2,496	11.8%
	熊本市北区	2,453	11.6%
	合志市	2,285	10.8%
	大津町	1,663	7.9%
	熊本市中央区	1,012	4.8%
	菊池市	737	3.5%
	益城町	418	2.0%
	熊本市南区	383	1.8%
	熊本市西区	290	1.4%
	その他県内	1,021	4.8%
	その他	12,758	60.5%
	その他	212	1.0%
合計	12,970	61.6%	

※構成比が 1.0%以上を抽出 資料:令和 2 年国勢調査

■主な通勤先流動



※菊陽町からの流出割合:菊陽町に常住する従業者に対する他市区町村への従業者数の割合 (1%以上を対象)

※菊陽町への流入割合:菊陽町で従業する従業者に対する他市区町村からの従業者数の割合 (1%以上を対象)

資料:令和 2 年国勢調査

3. 地域旅客輸送サービスの現状

菊陽町常住の通学者数は 2,062 人で、そのうち約 3 割が町内で、約 7 割が町外に通学しています。

町外の主な通学先は、熊本市中央区、大津町、熊本市東区が多くなっています。一方、町内で通学する通学者は 791 人で、熊本市東区、熊本市北区に住んでいる方が菊陽町の学校まで通学しています。

町外への流出(町外へ通学)は 1,536 人で、町外からの流入(町外から通学)は 265 人となり、約 1,300 人の流出超過となっています。

■菊陽町に常住する通学者の内訳

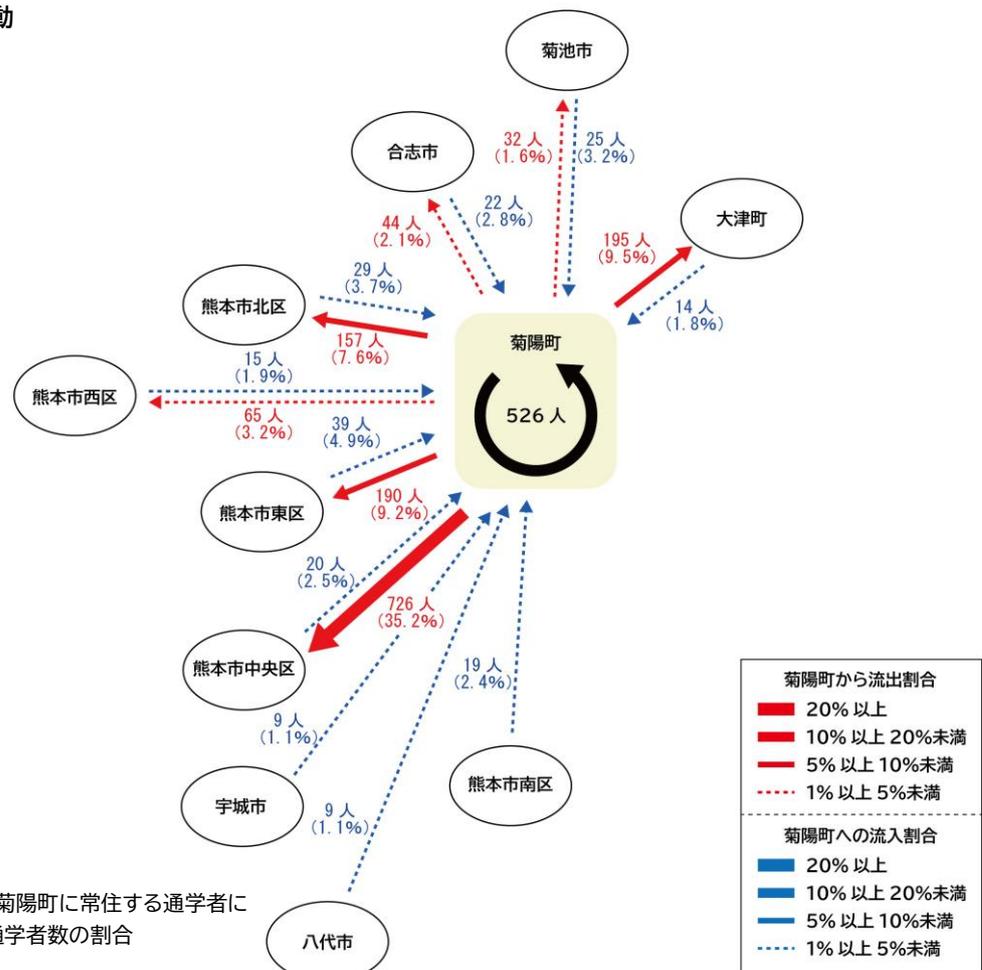
	人数(人)	構成比
菊陽町に常住する通学者数	2,062	100.0%
菊陽町内で通学	526	25.5%
菊陽町外で通学	1,536	74.5%
熊本県内で通学(菊陽町除く)	1,466	71.1%
その他	70	3.4%
熊本市中央区	726	35.2%
大津町	195	9.5%
熊本市東区	190	9.2%
熊本市北区	157	7.6%
熊本市西区	65	3.2%
合志市	44	2.1%
菊池市	32	1.6%
その他県内	57	2.8%

■菊陽町で通学する通学者の内訳

	人数(人)	構成比
菊陽町で通学する通学者数	791	100.0%
菊陽町内に常住	526	66.5%
熊本県内に常住(菊陽町除く)	256	32.4%
その他	9	1.1%
熊本市東区	39	4.9%
熊本市北区	29	3.7%
菊池市	25	3.2%
合志市	22	2.8%
熊本市中央区	20	2.5%
熊本市南区	19	2.4%
熊本市西区	15	1.9%
大津町	14	1.8%
八代市	9	1.1%
宇城市	9	1.1%
その他県内	55	7.0%

※構成比が 1.0%以上を抽出 資料:令和 2 年国勢調査

■主な通学先流動



※菊陽町からの流出割合:菊陽町に常住する通学者に対する他市区町村への通学者数の割合 (1%以上を対象)

※菊陽町への流入割合:菊陽町で通学する通学者に対する他市区町村からの通学者数の割合 (1%以上を対象)

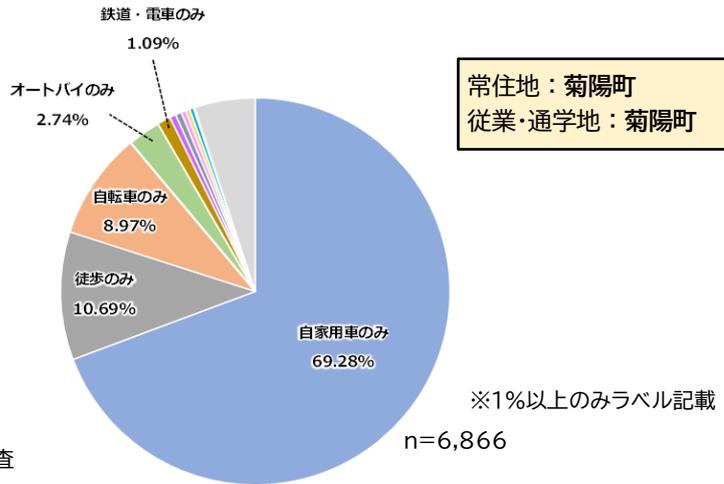
資料:令和 2 年国勢調査

町内、町外を問わず自家用車の利用が非常に多く、マイカー通勤の割合が非常に高いです。公共交通機関の利用割合はいずれも少なく、数%程度程度です。

■菊陽町内での通勤・通学者の交通手段

自家用車のみ	69.28%
徒歩のみ	10.69%
自転車のみ	8.97%
オートバイのみ	2.74%
鉄道・電車のみ	1.09%
乗合バスのみ	0.52%
鉄道・電車及び自転車	0.50%
利用交通手段が3種類以上	0.39%
勤め先・学校のバスのみ	0.35%
鉄道・電車及び乗合バス	0.32%
ハイヤー・タクシーのみ	0.04%
鉄道・電車及び自家用車	0.04%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.01%
その他	5.04%
計	100.00%

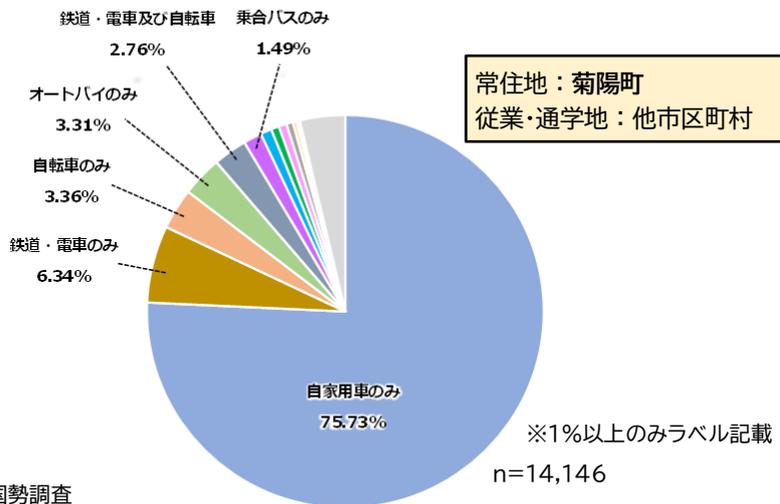
資料:令和2年国勢調査



■他市区町村への通勤・通学の交通手段

自家用車のみ	75.73%
鉄道・電車のみ	6.34%
自転車のみ	3.36%
オートバイのみ	3.31%
鉄道・電車及び自転車	2.76%
乗合バスのみ	1.49%
鉄道・電車及び乗合バス	0.90%
鉄道・電車及び自家用車	0.66%
利用交通手段が3種類以上	0.64%
徒歩のみ	0.53%
勤め先・学校のバスのみ	0.30%
鉄道・電車及びオートバイ	0.13%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.11%
ハイヤー・タクシーのみ	0.04%
その他	3.69%
計	100.00%

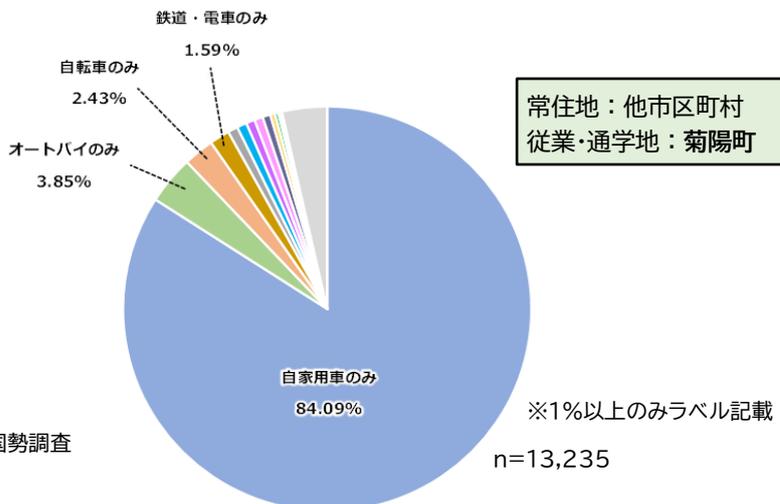
資料:令和2年国勢調査



■他市区町村に常住する方で菊陽町内への通勤・通学者の交通手段

自家用車のみ	84.09%
オートバイのみ	3.85%
自転車のみ	2.43%
鉄道・電車のみ	1.59%
徒歩のみ	0.79%
鉄道・電車及び乗合バス	0.77%
乗合バスのみ	0.69%
利用交通手段が3種類以上	0.68%
鉄道・電車及び自転車	0.61%
勤め先・学校のバスのみ	0.38%
鉄道・電車及び自家用車	0.26%
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	0.18%
鉄道・電車及びオートバイ	0.10%
ハイヤー・タクシーのみ	0.02%
その他	3.56%
計	100.00%

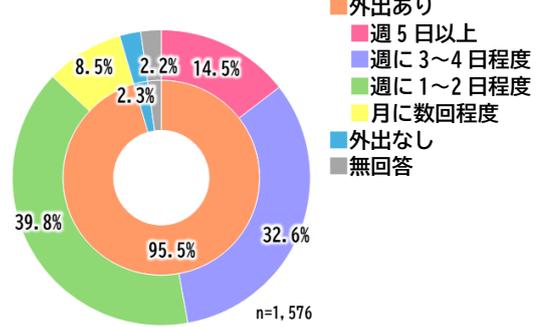
資料:令和2年国勢調査



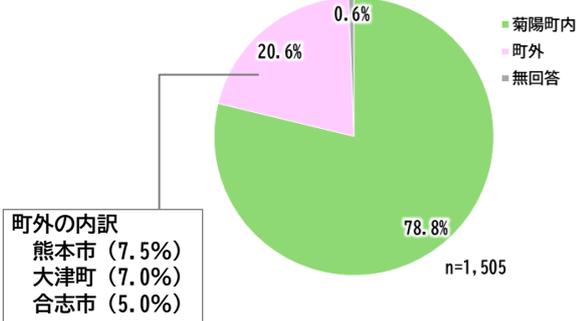
② 買物の移動特性

町民アンケートによると、回答者のほとんどが買物目的で外出する機会ありと回答しており、その頻度は「週に1~2日程度」が約4割、「週に3~4日程度」が約3割でした。よく行く買物先は、約8割が町内、残りの2割は熊本市や大津町、合志市に外出しています。買物時の主な交通手段は、8割以上が車利用で、公共交通を利用して買物に行く方は数%程度です。

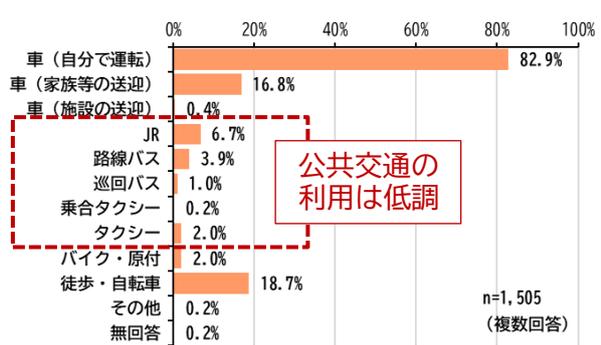
■買物で外出する頻度



■最もよく行く買物先



■買物時の主な移動手段

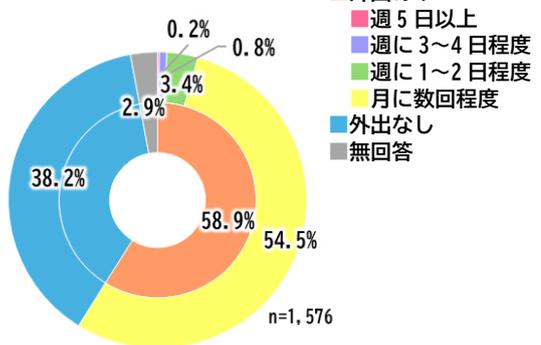


資料：町民アンケート（令和6年度実施）

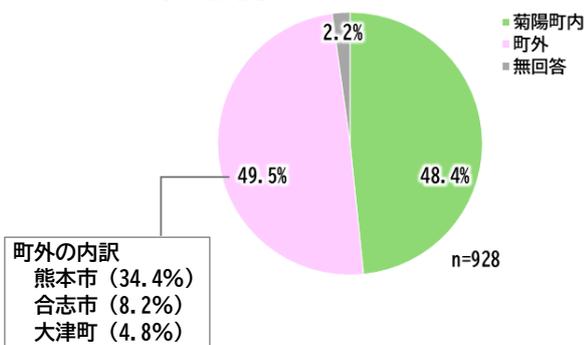
③ 通院の移動特性

町民アンケートによると、6割の方が通院目的で外出する機会ありと回答しており、その頻度は「月に数回程度」がほとんどでした。よく行く通院先は、5割が町内、残りの5割は、熊本市や合志市、大津町に外出しています。通院時の主な交通手段は、8割以上が車利用で、公共交通を利用して通院している方は数%程度です。

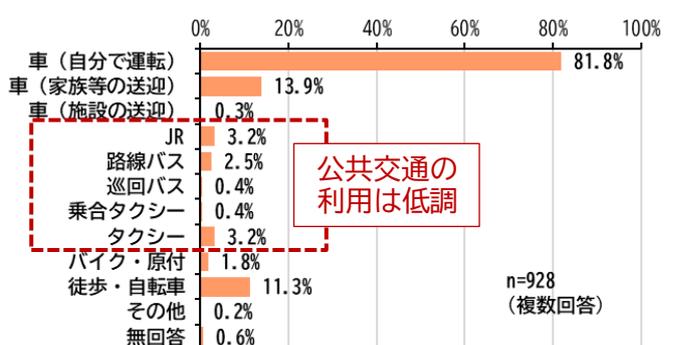
■通院で外出する頻度



■最もよく行く通院先



■通院時の主な移動手段



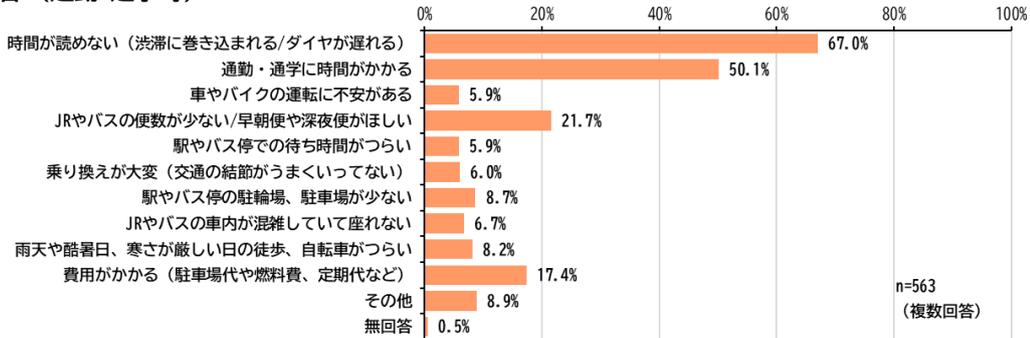
資料：町民アンケート（令和6年度実施）

2) 移動に関する困りごと

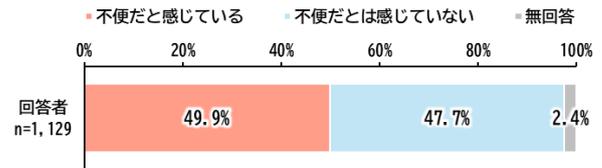
① 通勤・通学時の困りごと

通勤・通学時の移動では、約 5 割の方が不便さを感じています。内容は、「時間が読めない」、「通勤・通学に時間がかかる」の回答が多く、定時性が確保できないことに対する不満の声があがっています。

■不便の内容（通勤・通学時）



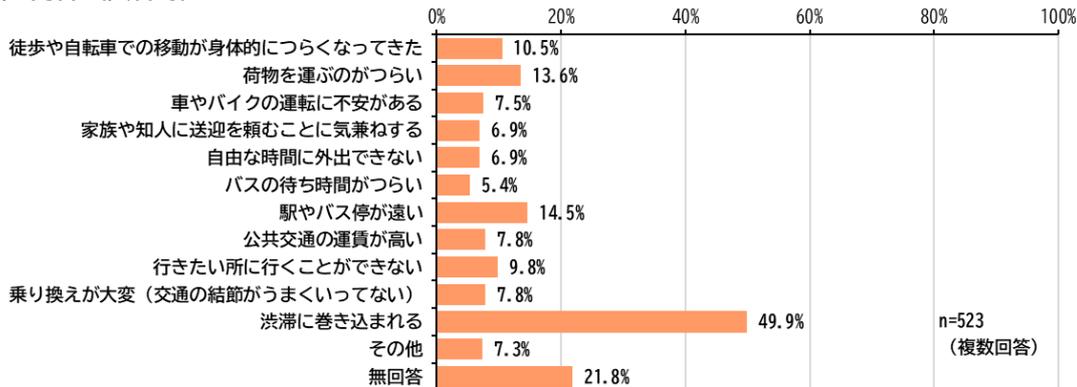
■不便を感じているか（通勤・通学時）



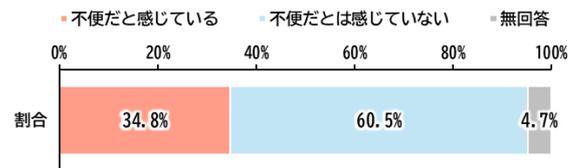
② 日常的な買物時の困りごと

買物時の移動では、約 3 割の方が不便さを感じています。内容は、「渋滞に巻き込まれる」の回答が多くあがっています。

■不便の内容（買物時）



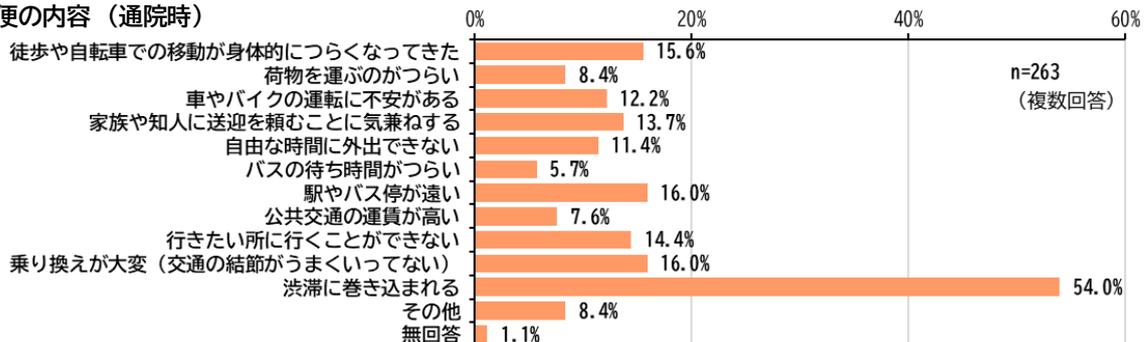
■不便を感じているか（買物時）



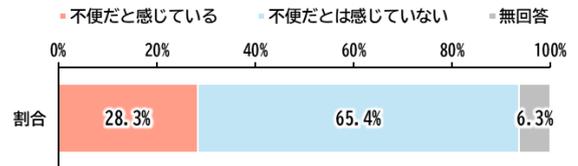
③ 通院時の困りごと

通院時の移動でも、買物と同様に、約 3 割の方が不便さを感じており、その内容は、「渋滞に巻き込まれる」の回答が最も多くあがっています。

■不便の内容（通院時）



■不便を感じているか（通院時）



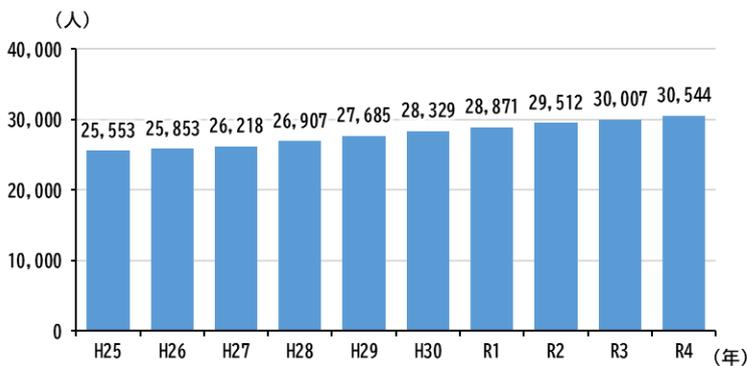
資料：町民アンケート（令和6年度実施）

3) 高齢者の運転状況

① 高齢者の運転免許保有状況

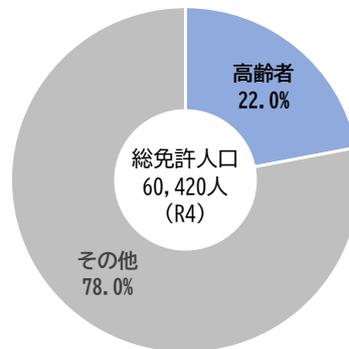
本町の運転免許保有者数は増加傾向にあり、令和3年以降は30,000人を超えています。

■運転免許保有状況



※12月末日の数字
資料:大津警察署提供資料

■大津警察署における高齢者の免許人口割合

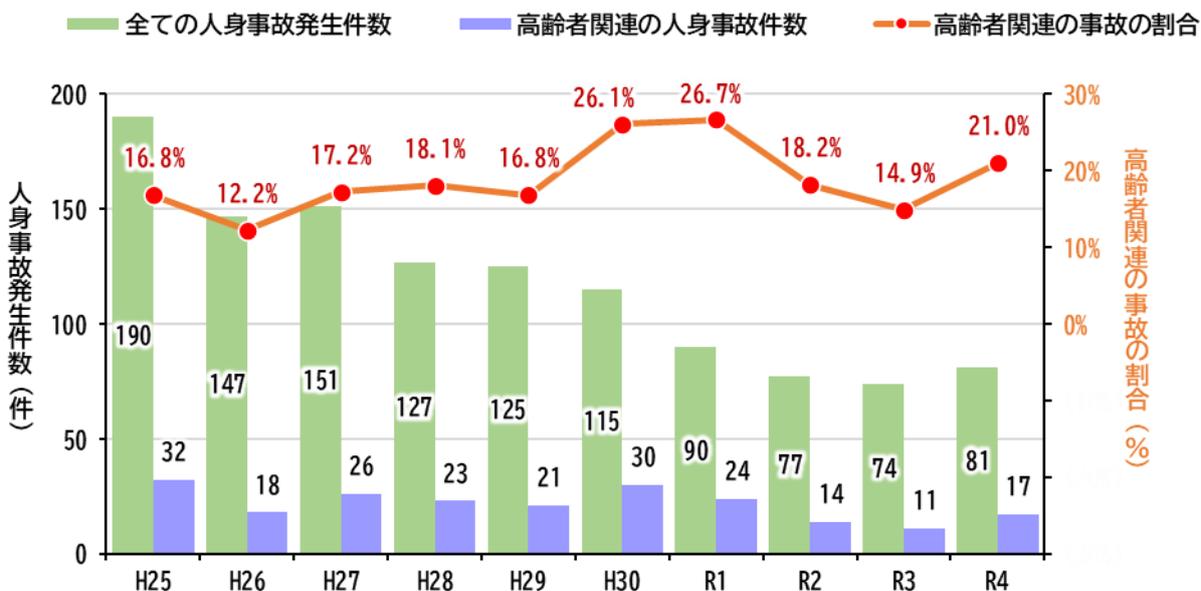


※令和4年12月末現在
資料:熊本県警察本部交通部「令和5年交通要覧」

② 高齢者の事故件数

本町の人身事故発生件数の推移をみると、平成25年以降は減少傾向にあるものの、高齢者関連の人身事故件数はあまり変わっていないため、高齢者関連の事故割合で見ると増加傾向にあるといえます。

■人身事故発生件数の推移



※菊陽町民かつ、第1当事者(過失の大きい側)で、人身事故を起こした件数

※高齢者関連の人身事故件数は、菊陽町住民かつ、第1当事者であり、65歳以上による人身事故の発生件数

資料:大津警察署提供資料

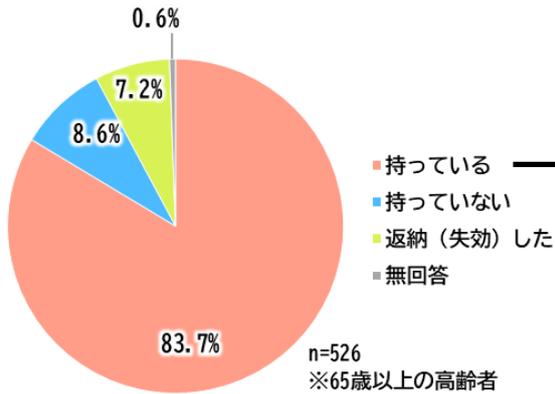
③ アンケートから見た高齢者の運転状況

町民アンケートによると、65歳以上の高齢者で運転免許を保有している方の割合は約8割です。そのうち、約6割の方は「将来は免許を返納してもよい」と回答しています。一方で、約1割の方は、「返納したいが、他の移動手段がないから返納できない」と回答しています。

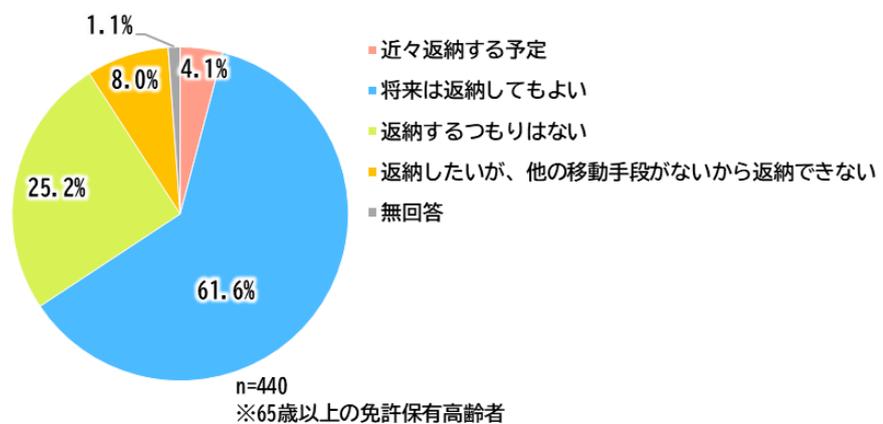
また、免許保有者・非保有者ともに、2～3割の方は「送迎を頼める家族や知人はいない」と回答しています。

高齢化の進展が見込まれることを踏まえると、車以外の手段で高齢者が安心して移動できる環境の構築が求められていきます。

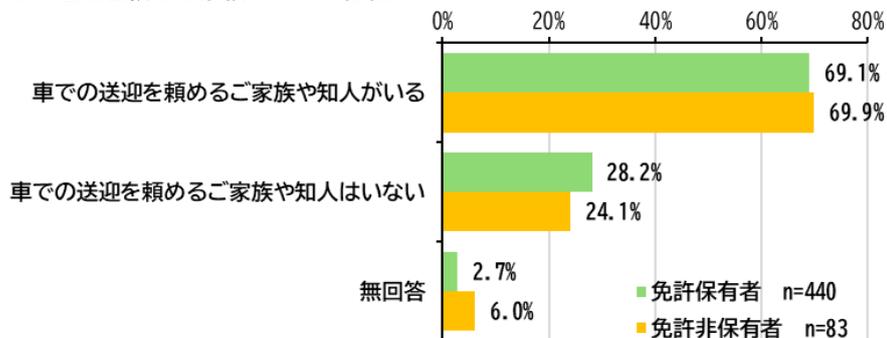
■ 高齢者の免許保有状況



■ 高齢者の免許返納に対する意向



■ 車での送迎を頼める家族や知人の存在



資料：町民アンケート（令和6年度実施）

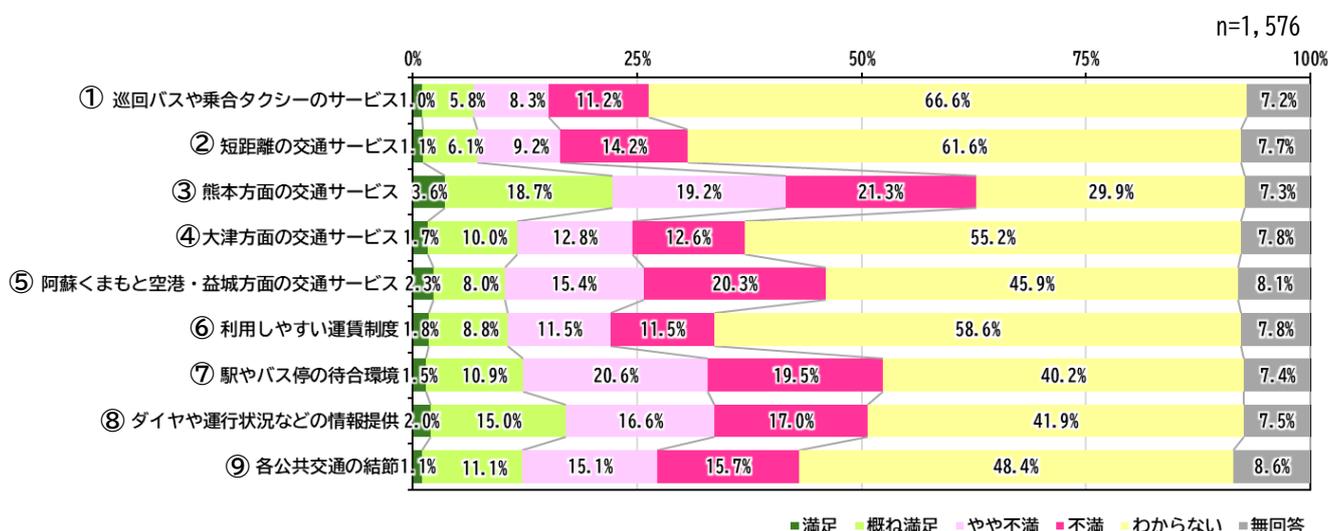
3-3. 公共交通に対する町民の意向

町民アンケートによると、公共交通サービスに対する満足度は、どの項目においても満足より不満の指摘割合が高くなっていました。その中でも特に不満の割合が高かったのは、「熊本方面の交通サービス」や「駅やバス停の待合環境」で、約4割の方が不満と回答しています。

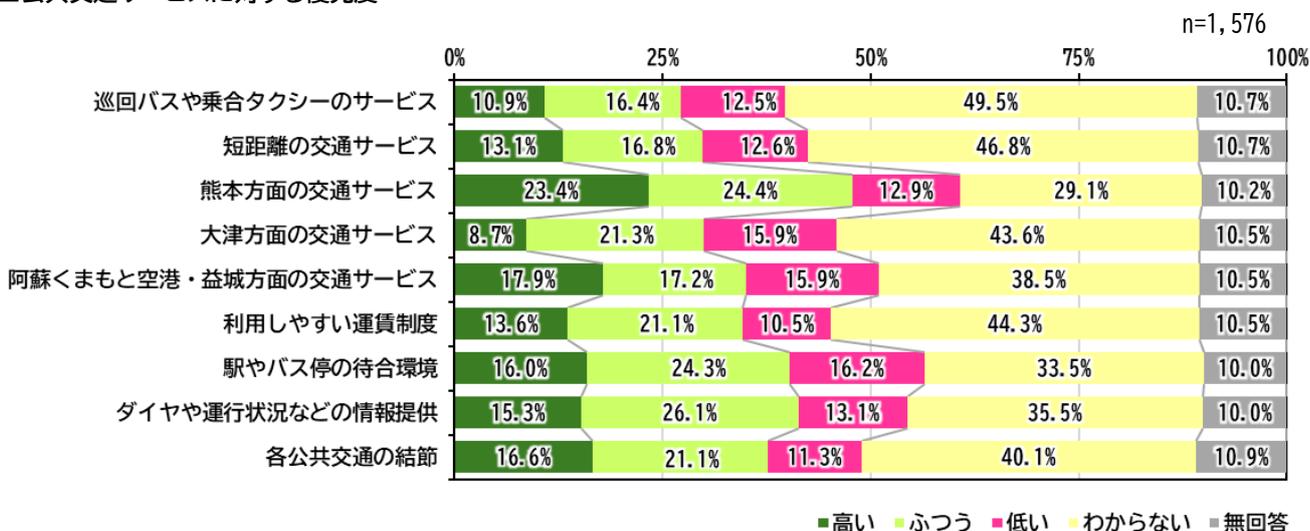
公共交通サービスに対する優先度に対しては、「熊本方面の交通サービス」や「阿蘇くまもと空港・益城方面の交通サービス」といった、町外との結びつきに関する交通サービスや、「駅やバス停の待合環境」、「ダイヤや運行状況などの情報提供」といったJRやバスの利用しやすさを求める声が多くあげられていました。

■公共交通サービスに対する満足度

①：満足 6.8%	<	不満 19.5%	②：満足 7.2%	<	不満 23.4%
③：満足 22.3%	<	不満 40.5%	④：満足 11.7%	<	不満 25.4%
⑤：満足 10.3%	<	不満 35.7%	⑥：満足 10.6%	<	不満 23.0%
⑦：満足 12.3%	<	不満 40.1%	⑧：満足 17.1%	<	不満 33.6%
⑨：満足 12.2%	<	不満 30.8%			



■公共交通サービスに対する優先度



資料：町民アンケート（令和6年度実施）