# ■ 持続可能な地域公共交通の実現 －市電延伸基本設計修正結果・市民等アンケート実施について－

# ■ 市電延伸基本設計修正結果について

# ■ 持続可能な地域公共交通の実現 －市電延伸基本設計修正結果・市民等アンケート実施について－

## 1．市電延伸基本設計修正結果について（概算事業費、実質負担額、費用便益等）

※ 複線案の費用便益は、一部単線案の利用者見込・収支見込を採用した試算。

・令和２年度（2020年度）の基本設計後の諸要因（新型コロナウイルス感染症影響・資材高騰）や一部単線案を踏まえ、基本設計修正を実施。

### ■ 整備方針案（複線案・一部単線案）

・南北に、主要渋滞箇所・区間があり、深刻な渋滞が発生。
➡ 市電延伸による約2,000台/日の自動車減少で渋滞を緩和。
➡ 自家用車から公共交通へのシフトによる自動車の使用抑制・渋滞緩和による温室効果ガス排出削減。

・朝ピーク時（７～９時）
自動車交通量
4,200台➡ 3,840台（▲９%）

### ■ 概算事業費・実質負担額・費用便益等

※ 建設資材価格は令和５年８月調査時点。

| | 基本設計 | 基本設計修正後 | |
|---|---|---|---|
| | 複線案 | 複線案 | 一部単線案 |
| 概算事業費 | 約135億円 | 約169億円 | 約135億円 |
| **財源内訳** | | | |
| 国庫補助金 | 約67億円 | 約85億円 | 約69億円 |
| ①市債 | 約61億円 | 約75億円 | 約59億円 |
| ②うち交付税措置（元金分） | 約13億円 | 約17億円 | 約13億円 |
| 差額（③＝①－②） | 約48億円 | 約58億円 | 約46億円 |
| ④一般財源 | 約7億円 | 約9億円 | 約7億円 |
| 実質負担額（③＋④） | 約55億円 | 約67億円 | 約53億円 |
| **費用便益・事業効果** | | | |
| 利用者見込（年度） | 約92万人 | 約84万人 | 約84万人 |
| 一日当たり利用者見込 | 約2,500人 | 約2,300人 | 約2,300人 |
| 収支見込（年度） | 約2,500万円 | 約4,500万円 | 約4,500万円 |
| 費用便益（B/C） | 約1.2 | 約1.0 | 約1.3 |

■ 複線案と比して、一部単線案では概算事業費が低減するが、現下の資材高騰により、概算事業費は基本設計時点と同水準まで上昇（国庫補助金増による実質負担額▲２億円）。

・今後実施する市民等アンケートにより、利用者見込を検証。

# ■ 市民等アンケート実施について

# ■ 持続可能な地域公共交通の実現 －市電延伸基本設計修正結果・市民等アンケート実施について－

## 2. 市民等アンケート実施について（対象者、実施方法、実施スケジュール、質問項目）

・基本設計修正を踏まえ、また、今後の交通政策への市民意見の反映に向け、地域公共交通・市電延伸に関する市民等アンケートを実施。

### ■ 市民等アンケート（対象者・実施方法）

（１）熊本市民対象調査
① 無作為抽出５，０００世帯へのアンケート送付（各区約１，０００世帯送付）
② 市電延伸予定区間周辺居住世帯へのアンケート送付（無作為抽出）約２，０００世帯送付
③ ルート沿線従業者、市民病院外来患者、市電利用者へのアンケート個別配付
④ 熊本市ホームページでのＷｅｂアンケート
（熊本市公式ＬＩＮＥ等のＳＮＳ・市電車内掲示二次元コードからも誘導）

（２）益城町民対象調査　・個別配付（質問内容は、市電延伸関連を抜粋）

### ■ 市民等アンケート（実施スケジュール）

▼ １０月上旬　・市民等アンケート開始（送付・個別配付）
▼ １０月下旬　・市民等アンケート回答期限
▼ １１月上旬～
・市民等アンケートによる利用者見込検証
▼ １２月上旬
・令和５年第四回定例会都市整備委員会報告

### ■ 市民等アンケート（質問項目）

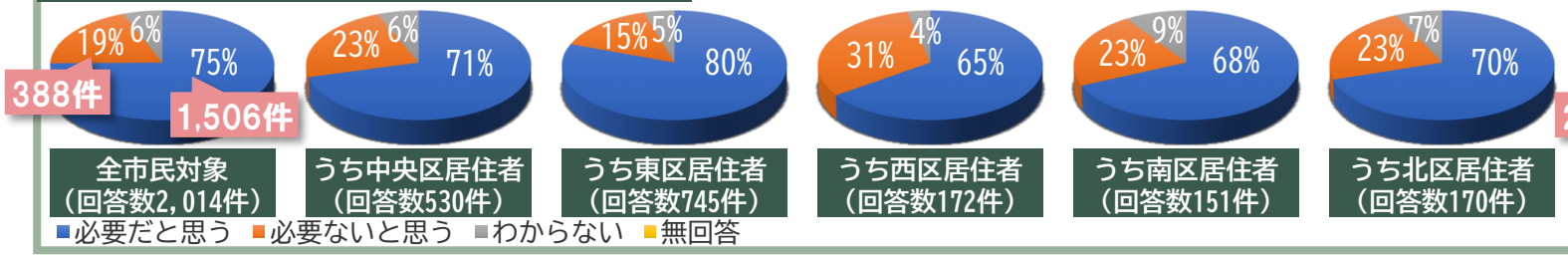
① 居住地区、年齢等の回答者属性関連
② 過去１年間の市電利用頻度、利用目的等の市電利用状況関連
③ 現在の公共交通の課題、地域公共交通に対する財政負担、今後向上が必要な地域公共交通サービス、基幹公共交通軸機能強化の優先方面等の今後の交通政策関連
④ 自衛隊ルート延伸の必要性及び理由、延伸後の市電利用頻度・利用増加回数・利用目的等の市電延伸関連
⑤ 本市公共交通をより良くするための意見、アイデア　等

### ■ 平成29年度アンケート調査結果概要（抜粋）

※ 市外246件

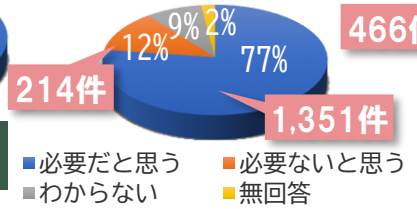
▼ 自衛隊ルート延伸の必要性について

（１）全市民対象調査（回答数2,014件）

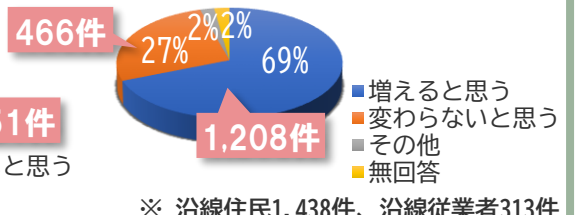



（２）ルート沿線住民等対象調査（回答数1,751件）

▼ 自衛隊ルート延伸の必要性について




▼ 自衛隊ルートが延伸された場合の市電の利用頻度について




※ 沿線住民1,438件、沿線従業者313件

# ■ 今後の議論について

# ■ 持続可能な地域公共交通の実現 －市電延伸基本設計修正結果・市民等アンケート実施について－

## 3. 今後の議論について（各区・各方面における今後の取組（将来イメージ））

・各区・各方面で、幹線・支線の役割分担を明確化し、基幹公共交通軸は強化。支線ではアクセスや交通モード結節を強化し、地域公共交通を再構築。

### 北区　植木駅へのアクセス強化による公共交通利用促進　地域説明中

・植木駅は公共交通によるアクセスが困難であり、同地区で運行するゆうゆうバスも通勤通学に適した時間帯の運行が少なく、朝夕の送迎で駅周辺の混雑が発生。
・AIデマンドタクシー等、JRへの接続を強化し、渋滞緩和や公共交通利用促進を図る。

■ 植木駅混雑状況

### 中央区　JR豊肥本線との結節強化

・将来の空港アクセス鉄道整備や新水前寺駅での積み残し対応として、バス停新設による結節機能強化を図る。

関係者協議中

■ 新水前寺駅前電停混雑状況

バス専用レーン検討

### 基幹公共交通軸　各方面に適した機能強化

・８方面の基幹公共交通軸は今後も機能強化を推進。
・市電延伸、ＢＲＴ（※）、バス専用レーン設置等、各方面に適した機能強化を展開。

### 東区　市電延伸を契機とした東部方面の渋滞緩和に向けた交通政策の推進　先行的取組

### 南区　AIデマンドタクシー・路線バス結節による地域交通再構築　実証実験中

・AIデマンドタクシーによる日常生活移動手段を提供するとともに、利用者の利便性向上・結節強化を図りつつ、路線バスを再編し、地域交通需要に応じた、持続可能な地域公共交通を構築。

■ AIデマンドタクシー

### 西区　上熊本駅へのアクセス強化による交通結節機能強化

・城西・花園・池田地区といった上熊本駅周辺地区であるにも関わらず、同駅へのアクセスが困難な地区にAIデマンドタクシー等の導入を図り、結節を強化。
・植木駅や合志市等出発地のアクセス強化を図ることで、交通結節点である上熊本駅の活用を推進。

■ AIデマンドタクシー

事業者協議中

各区取組と一体的に機能

※ ＢＲＴ：走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム。