

# 市電延伸（（仮称）東町線） について

# ①本市の目指す公共交通の将来像について

## ②市電延伸の検討経緯

・ ・ ・ H27年度(2015)～R5年度(2023)

## ③(仮称)東町線修正基本設計の概要

・ ・ ・ R6年度(2024)

## ④市電延伸の整備効果と各種施策の一体的な展開



## 見込まれる将来

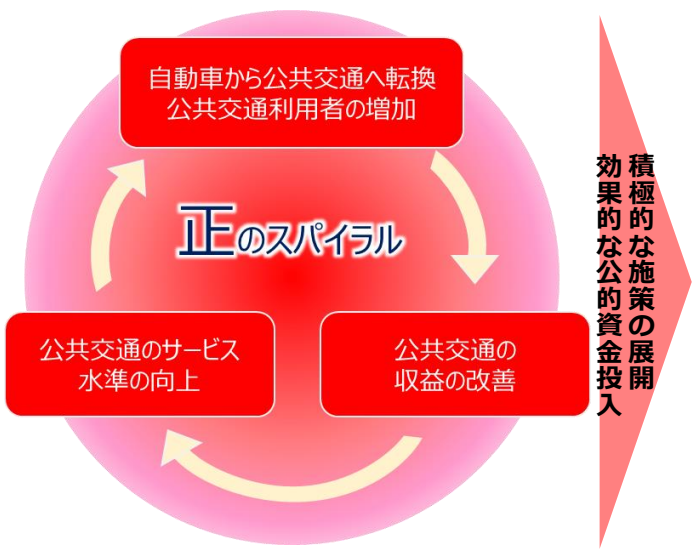
人口減少・超高齢社会の進展  
※更なる利用者数の減少

## 望ましくない将来

公共交通が破綻し、高齢者など多くの人の移動が困難な状況

## 本市の目指す公共交通の将来像「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」

※地域公共交通計画より



**公共交通利用者数を増加**  
⇒公共交通を誰もが利用したくなる便利な乗り物

利便性向上策等

- ・**基幹公共交通機関の機能強化**  
※定時性・速達性・輸送力の向上  
※路線や運行本数の拡大 等
- ・交通結節機能強化（乗継しやすさの向上）
- ・公共交通の利用促進（バス・電車無料の日等）等

**交通事業者の収益の改善**

- ・バス路線網の再編
- ・運輸連合などの検討 等

**行政の支援**

- ・**コミュニティ交通の導入**
- ・赤字バス路線等への補助 等

①本市の目指す公共交通の将来像について

②市電延伸の検討経緯

・ ・ ・ H27年度(2015)～R5年度(2023)

③(仮称)東町線修正基本設計の概要

・ ・ ・ R6年度(2024)

④市電延伸の整備効果と各種施策の一体的な展開

年度		主な検討事項	
平成27年度 (2015年度)	P6	A : 市電延伸を検討する方面、【1次選定】ルート of 検討	3方面 : 東部方面、田崎方面、南熊本駅方面 5ルート : 産業道路、自衛隊、沼山津、田崎、南熊本
平成28年度 (2016年度)		B : 【2次選定】優先的に整備を行うルートの選定	2ルート : 『自衛隊ルート』と『南熊本ルート』を選定
平成29年度 (2017年度)	P7	C : 【3次選定】優先整備ルートの決定	自衛隊ルートを優先整備ルートに決定
平成30年度 (2018年度)		D : 市民への周知 (市民アンケート、オープンハウス)	
令和元年度 (2019年度)	P8	E : 自衛隊ルートの基本設計を実施	走行ルート (東野1丁目交差点で直角に曲がる線形)、センターリザーベーションでの整備方針が決定
令和2年度 (2020年度)			
令和3年度 (2021年度)	-	新型コロナウイルス感染症の拡大を受け、議会での議論を中断	
令和4年度 (2022年度)			
令和5年度 (2023年度)	P9 P10	新型コロナウイルス感染症の5類移行により、議会での議論を再開 F : 自衛隊ルートの修正基本設計に着手 (一部単線化案を提案) ※令和6年度も継続検討中 D : アンケート調査を実施	

《平成27年度(2015)》

《方面の検討》

✓ 中心市街地と地域拠点、交通拠点等の接続を念頭に、**東部方面、田崎方面、南熊本駅の3方面を選定。**

《【1次選定】ルートの検討》

✓ 3方面について、

『導入空間(既存の道路幅員での市電導入可能性)』、『概算事業費(採算性)』、『道路交通への影響』の観点から検討を実施し、**5ルートを選定。**

《【2次選定】優先的に整備を行うルートの選定》

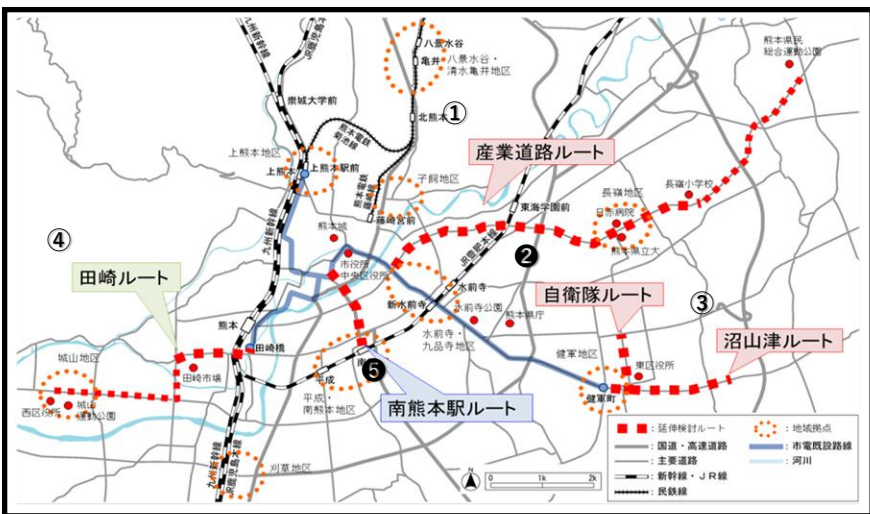
✓ 事業性の観点から、相対的に優位な**自衛隊ルート及び南熊本駅ルートを選定**

※産業道路ルート：混雑度(複線現道2.81)、概算事業費割高(複線拡幅417億円)

※沼山津ルート：混雑度(単線現道1.39)

※田崎ルート：混雑度(単線現道2.03)

■延伸検討5ルート



【2次選定】優先的に整備を行うルートの選定

	延長(km)	整備形態	導入空間			採算性 概算事業費(億円)	道路交通への影響		沿線利用者見込(人/日)	自動車削減台数(台/日)
			既存	計画	その他		(前)混雑度	(後)混雑度		
①産業道路ルート	6.5	複線	22m/4車	30m/4車 22m/2車	道路拡幅要 車線数減	複線拡幅 <b>417</b> 複線現道233	0.94	0.94 <b>2.81</b>	5,800	2,250
②自衛隊ルート	1.5	単線	34m/4車 22m/4車	34m/4車 22m/3車	- 車線数減	単線現道 57 (参考)単線拡幅 80 (参考)複線拡幅 107	0.74	0.71	1,500	800
③沼山津ルート	2.3	単線	22m/4車	22m/3車	車線数減	単線現道 83 (参考)単線拡幅 138 (参考)複線拡幅 186	1.06	1.39	1,800	910
④田崎ルート	1.3	単線	16m/2車 30m/4車	22m/2車	道路拡幅要	単線拡幅 78 (参考)複線拡幅 174	1.59	<b>2.03</b>	1,000	520
⑤南熊本駅ルート	1.7	単線	30m/6車	30m/4車	車線数減	単線現道 79 (参考)単線拡幅 242 (参考)複線拡幅 294	0.79	1.30	1,400	750

※混雑度：既存の道路空間に市電を導入した時に、車線の減少等により自動車が混雑する度合い。  
 ※想定利用者数が5,760人/日以上の場合、複線と簡易的に設定。  
 単線・複線は、利用者増見込と運行本数等から決定されるが、この時点では詳細な検討はしていない。

# ②市電延伸の検討経緯・・・C：【3次選定】優先整備ルート決定

《平成28年度（2016）～平成29年度（2017）》

✓ 検討の視点

- ・ **導入形態** (単線、複線)、 **走行ルート・導入空間** (センターリザベーション・サイドリザベーション)、 **道路車線数** (維持、縮小)
- ※導入形態は、現行運行本数の確保等を理由に複線を採用

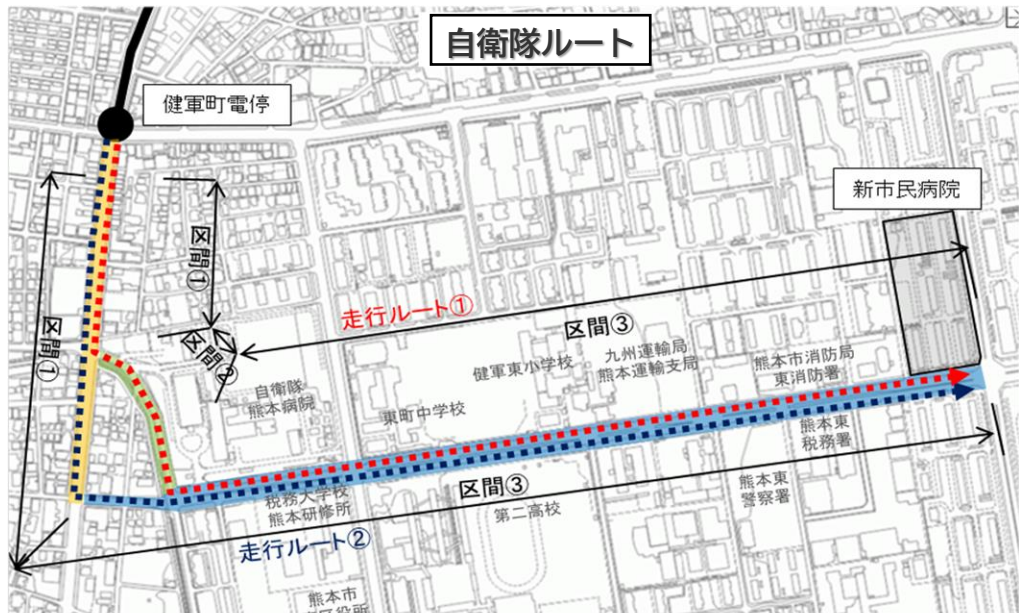
✓ これらを組み合わせた様々な案について、

- ・ **概算事業費**
- ・ **費用便益**
- ・ **利用者見込み** 等について検討

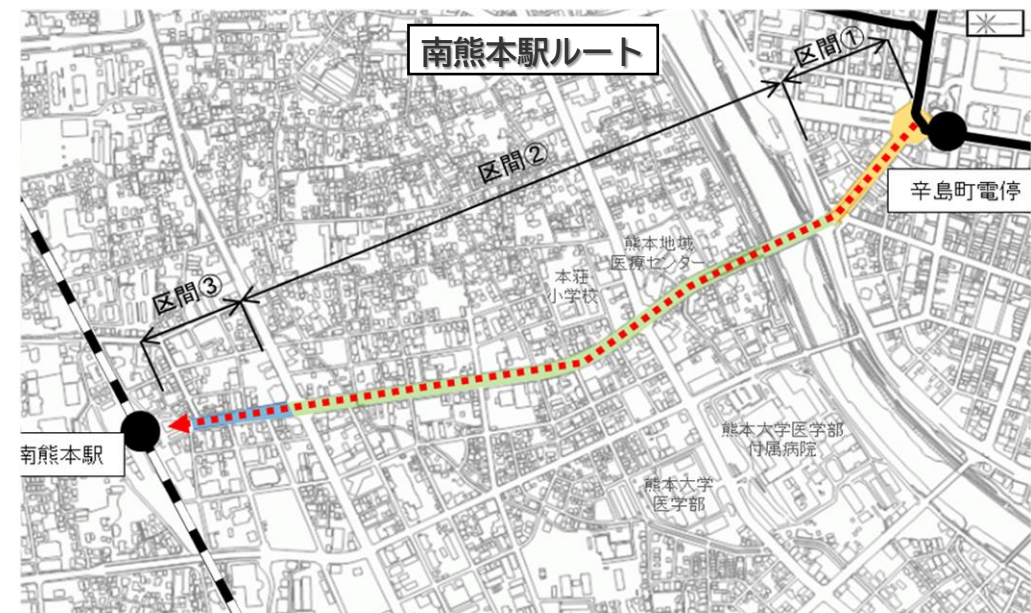
✓ **南熊本駅ルート**は、

- ・ 利用者見込が自衛隊ルートを大きく上回ったが (南熊本駅ルート：1,400千人/年、自衛隊ルート：580千人/年)
- ・ 用地費・橋梁工事費等により概算事業費が大きく (南熊本駅ルート：310億円、自衛隊ルート：100～130億円)
- ・ 費用便益が低下。 (南熊本駅ルート：0.8、自衛隊ルート：1.0～1.3)

✓ 結果、**先ずは優位性が高い「自衛隊ルート（複線）」に優先して取り組む**こととなった。



整備延長 (km)	整備形態	概算事業費 (億円)	費用便益 B/C	収支見込 (百万円/年)	沿線利用者見込 (千人/年)	新規公共交通利用者見込 (千人/年)
1.5	複線	100～130	1.0～1.3	10	580	450



整備延長 (km)	整備形態	概算事業費 (億円)	費用便益B/C	収支見込 (百万円/年)	沿線利用者見込 (千人/年)	新規公共交通利用者見込 (千人/年)
1.7	複線	310	0.8	40	1,400	580

## 《令和元年度（2019）～2年度（2020）》

- ✓ 自衛隊ルートについて、複線で基本設計を実施。
- ✓ 走行ルート2パターン（熊本高森線 or 自衛隊病院前）、導入空間2パターン（センター or サイド）について検討。
- ✓ 結果、益城方面への拡張性や沿道への自動車出入り等が最も優れたルート、整備形態で検討を進めることとなった。
  - ※走行ルート・・・A：熊本高森線
  - ※整備形態・・・センターリザベーション

### 《走行ルート（区間②）》

将来の拡張性（益城方面）を踏まえ、**熊本高森線ルート**を選定

走行ルート	判定	拡張性（益城方面）	事業費
A：熊本高森線	○	○	△
B：自衛隊病院前	×	×	○

### 《整備形態》

軌道側の民有地は軌道をまたいで出入りできなくなり（接道がなくなる）、土地利用に支障が生じることから、**センターリザベーション**を選定

整備形態	整備イメージ	沿道への影響	電停へのアクセス性
センターリザベーション	軌道敷 歩道 車道 軌道敷 車道 歩道	○	×
サイドリザベーション	軌道敷 歩道 軌道敷 車道 歩道	×	△

### 《基本設計の概要》

概算事業費	約135億円
利用者見込（年度）	約92万人
利用者増見込（日）	約2,500人
収支見込（年度）	約2,500万円
費用便益（B/C）	約1.28





《令和5年度(2023)》

- ✓ 資材単価の高騰や新型コロナウイルス感染症の影響等を反映するため修正設計を実施。
- ✓ 結果、これまでの複線案は、事業費が、令和元年度時点と比べて、約34億円増加。
- ✓ これらを踏まえ、事業費の縮減、沿線地権者への影響を最小化、早期の効果発現を目的として、一部単線案に計画変更。



	基本設計 (令和元年度)	基本設計修正 (令和5年度)	
	複線案	複線案	一部単線案
<b>概算事業費</b>	約135億円	約169億円	約135億円
<b>財源内訳</b>			
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交付税措置(元金分) <small>※交付税措置2.2%</small>	約13億円	約17億円	約13億円
③差額(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
<b>実質負担額(③+④)</b>	約55億円	約67億円	約53億円
<b>費用便益・事業効果</b>			
利用者増見込(年度)	約92万人	約84万人	約84万人
利用者増見込(日)	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
<b>費用便益(B/C)</b>	約1.2	約1.0	約1.3
自動車利用減少(台/日)	約2,300台/日	約2,000台/日	約2,000台/日
事業期間 <small>※実施設計を着手年</small>	11年間	11年間	8年間



▲ 市民病院前イメージ(一部単線化)



▲ 健軍町電停イメージ(一部単線化) 9

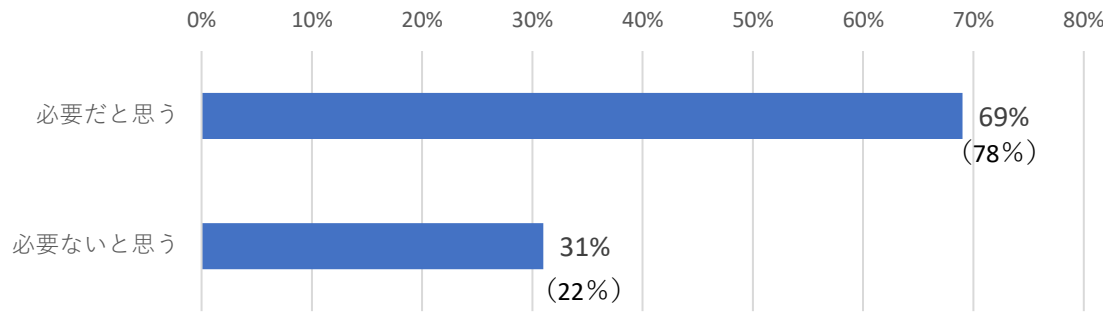
《令和5年度（2023）※一部平成29年度（2017）含む》

## 【回答者内訳】

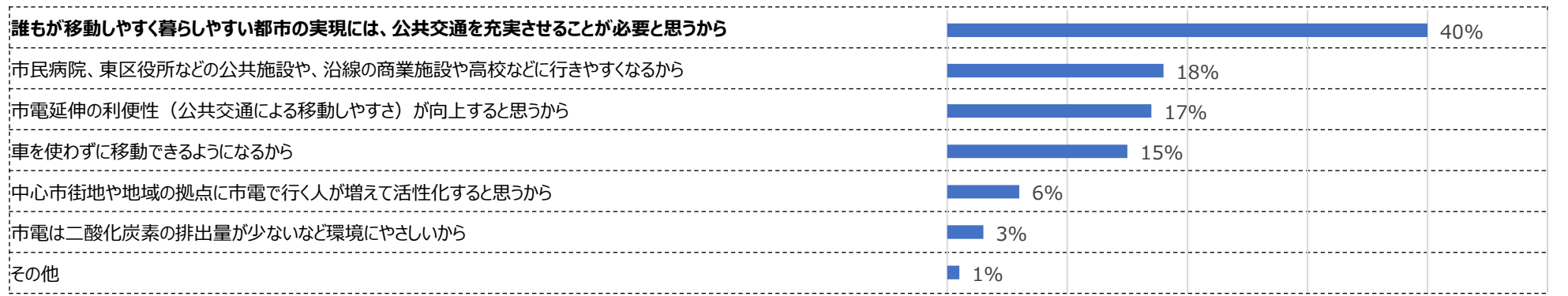
中央区	1,509人	17%
東区	4,040人	44%
市電延伸予定区間地区	2,122人	23%
その他	1,918人	21%
西区	1,084人	12%
北区	1,071人	12%
南区	949人	10%
益城町	482人	5%
総数	9,135人	100%
熊本市	8,653人	95%
益城町	482人	5%

## 【市民病院までの市電延伸の必要性】 ※わからない除く

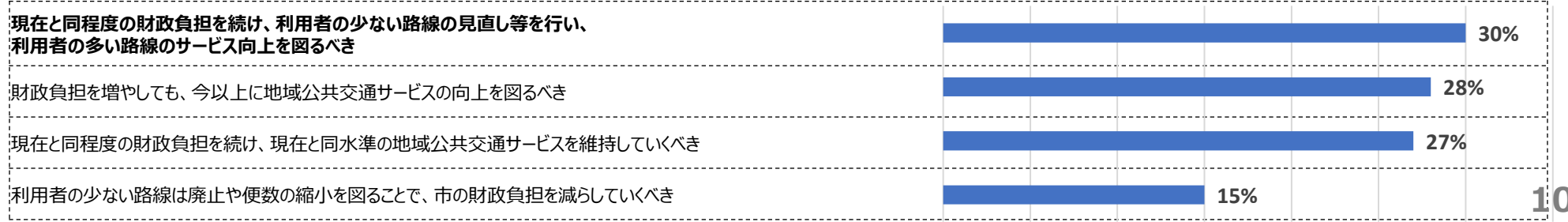
⇒H29と同様の回答傾向 ※「（）」内は、H29



## 【市電延伸が必要な理由】



## 【今後の地域公共交通に対する財政負担】



①本市の目指す公共交通の将来像について

②市電延伸の検討経緯

・ ・ ・ H27年度(2015)～R5年度(2023)

**③(仮称)東町線修正基本設計の概要**

**・ ・ ・ R6年度(2024)**

④市電延伸の整備効果と各種施策の一体的な展開

# ③修正設計の概要(令和6年度)

《令和6年度(2024)》

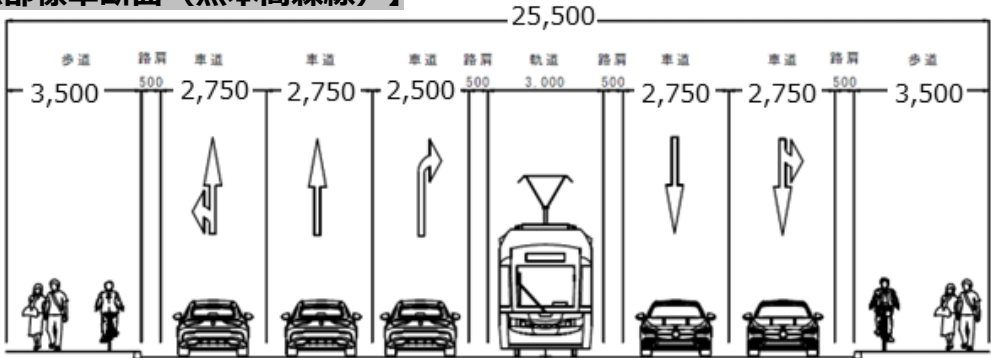
- 【熊本高森線】 ✓ 関係機関協議の結果、熊本高森線の一部単線化区間(交差点部)において、右折レーンの確保と軌道・道路線形の改善のため新たに用地・補償が発生(事業費約+6.0億円)
- ✓ 単線区間の誤進入発生防止対策の一つとして、**電停①の上り電停を熊本高森線に移動。**
- 【自衛隊中通り】 ✓ 自衛隊中通りに植栽されているクスノキについては、**可能な限り残すよう検討を継続**するとともに、**支障する場合には、他の場所への移植にあわせて補植等による緑の空間の再整備等について検討を深める。**



## 【事業費等概要】 ※変更がない場合「-」と記載

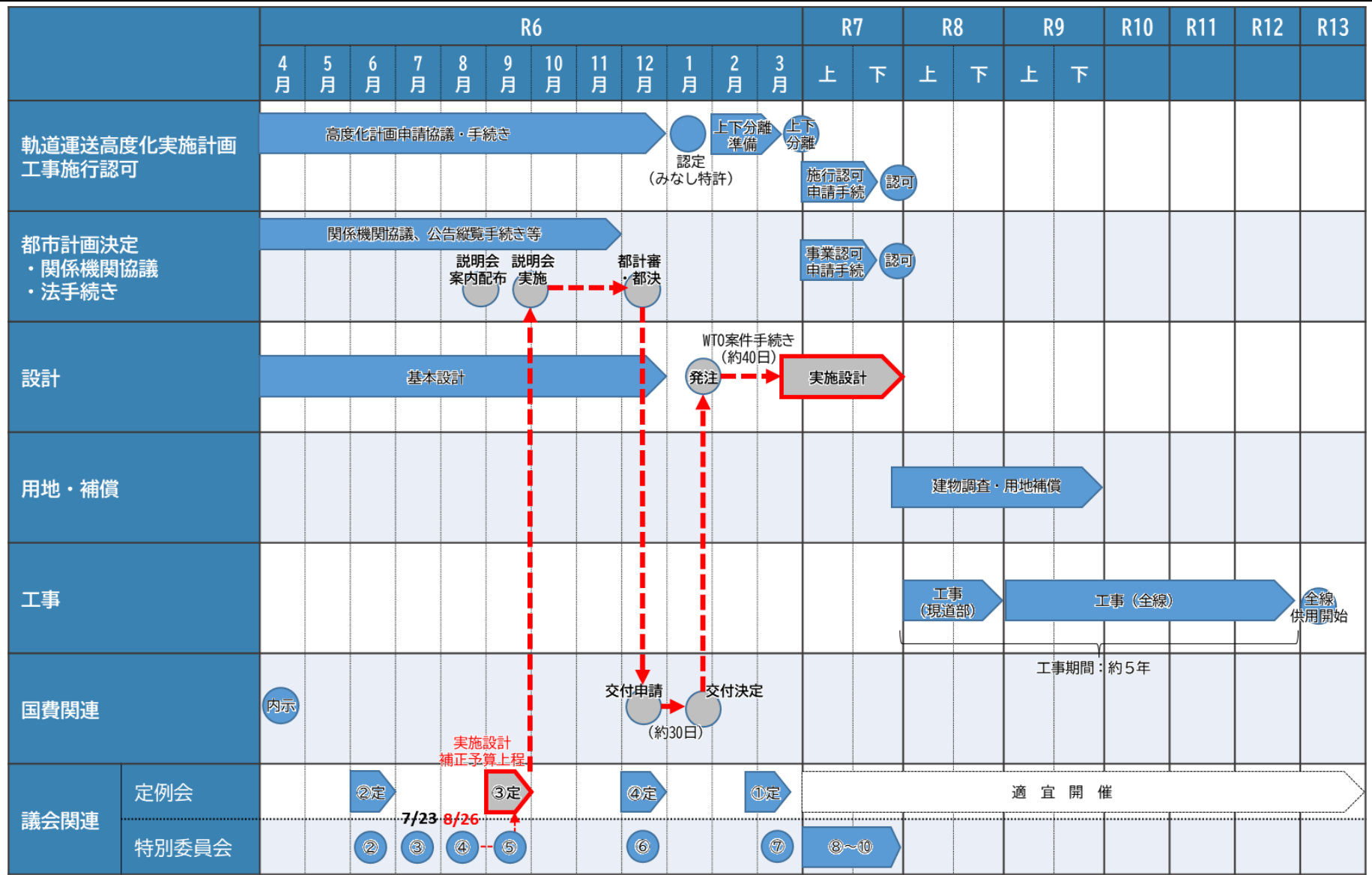
	基本設計修正		
	【令和5年度】一部単線案	【令和6年度】一部単線案	
概算事業費(①+②+⑤)	約135億円	約141億円	+6億円
財源内訳			
①国庫補助金	約6.9億円	約7.2億円	+3億円
②市債	約5.9億円	約6.1億円	+2億円
③交付税措置※交付税措置2.2%	約1.3億円	約1.34億円	+0.4億円
④差額(②-③)	約4.6億円	約4.76億円	+1.6億円
⑤一般財源	約7億円	約8億円	+1億円
実質負担額(④+⑤)	約5.3億円	約5.5億円	+2億円
費用便益・事業効果			
利用者増見込(年度)	約8.4万人	-	-
利用者増見込(日)	約2,300人	-	-
収支見込(年度)	約4,500万円	-	-
費用便益(B/C)	約1.3	約1.2	▲0.1
自動車利用減少(台/日)	約2,000台/日	-	-
事業期間	8年間	-	-

## 【交差点部標準断面(熊本高森線)】



# ③修正設計の概要(令和6年度)・・・スケジュール

- ✓ 9月に補正予算を上程・議決後、都市計画変更に向けた住民説明会を実施し、12月の都計審に付議。  
※住民説明会の案内は、9月補正予算上程前に配布予定ですが、予算が議決されなければ説明会は実施しません。
- ✓ 実施設計については、都市計画決定後、速やかに交付申請し令和7年3月の契約を目指す。



※ 各種協議・手続期間は、想定の処理期間にて記載しており、また、各種事情により変更になる場合があります。

①本市の目指す公共交通の将来像について

②市電延伸の検討経緯

・ ・ ・ H27年度(2015)～R5年度(2023)

③(仮称)東町線修正基本設計の概要

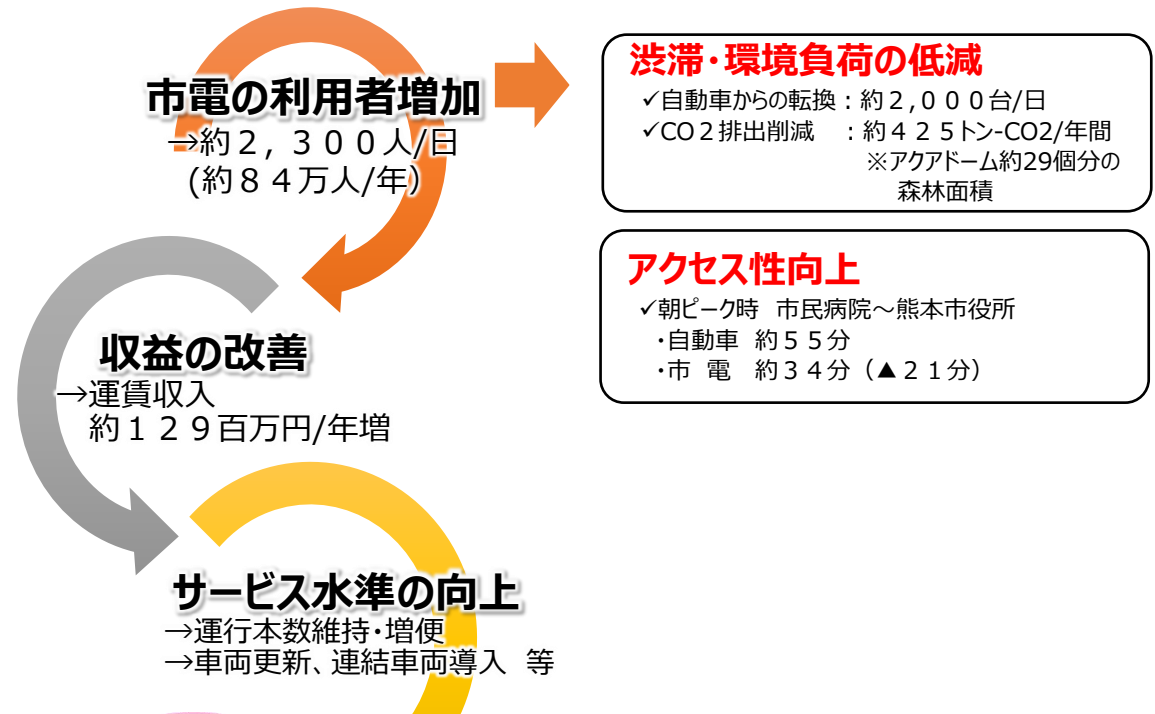
・ ・ ・ R6年度(2024)

**④市電延伸の整備効果と各種施策の一体的な展開**

# ④市電延伸の整備効果と各種施策の一体的な展開

- ✓各区において各種公共交通施策を総合的・一体的に展開することで、
  - ・正のスパイラルを加速させ「誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通」、
  - ・自動車利用1割削減、公共交通利用者を2倍に増加させ、交通渋滞の半減を実現

## ◆自衛隊ルート延伸



## ◆各区で各種公共交通施策を展開

- 鉄軌道の更なる充実等
- 交通結節機能強化(乗継しやすさの向上)
- 公共交通の利用促進(バス・電車無料の日等)等

